



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
का  
प्रतिवेदन

मार्च 1999 को समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार (रेलवे)  
2000 की संख्या 9

1900  
1900  
1900

1900  
1900  
1900



भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
का  
प्रतिवेदन

मार्च 1999 को समाप्त वर्ष के लिए

..... की उप सभा में प्रस्तुत  
Laid in Rajya Sabha on **26** अगस्त 2000  
AUG

.....को लोक सभा में प्रस्तुत  
Laid in Lok Sabha on **25** अगस्त 2000  
AUG

संघ सरकार (रेलवे)  
2000 की संख्या 9

3000 sq ft  
1000 sq ft (120)

10

10

1000 sq ft (120)

10

1000 sq ft (120)

## विषय सूची

विवरण	अध्याय	पृष्ठ
प्रस्तावनात्मक टिप्पणियां		iii
विहंगावलोकन		V से xxii
वित्तीय प्रबन्धन	1	1 से 35
समीक्षाएं	2	36 से 126
भारतीय रेलवे पर ईंधन प्रबन्धन	2.1	37 से 68
भारतीय रेलवे में सुरक्षा प्रबन्धन	2.2	69 से 98
भारतीय रेलवे पर साइडिंग प्रबन्धन	2.3	99 से 126
आय	3	127 से 192
नियमों का गलत प्रयोग/उल्लंघन	3.1	129 से 150
वर्गीकरण/न्यूनतम भार शर्त का गलत निर्धारण	3.2	151 से 156
पथन/दूरियां	3.3	156 से 159
विलम्ब शुल्क/अवरोधन	3.4	160 से 173
परिहार्य खलिया दुलाई	3.5	173 से 176
अन्य	3.6	176 से 192
निर्माण कार्य तथा संविदा प्रबन्धन	4	193 से 265
परियोजनाएं	4.1	195 से 209
निक्षेप कार्य	4.2	209 से 219
अन्य कार्य	4.3	219 से 240
स्थापना एवं अन्य मामलें	4.4	240 से 265
भण्डार एवं परिसम्पत्ति प्रबन्धन	5	266 से 344
आयात	5.1	268 से 296
प्लांट और मशीनरी	5.2	296 से 310
भण्डार	5.3	311 से 344
सामान्य	6	345 से 347
अनुबन्ध	I-XXXVII	348 से 349
भारतीय रेलवे पर ईंधन प्रबन्धन	I-XVI	350 से 388
भारतीय रेलवे में सुरक्षा प्रबन्धन	XVII-XXVIII	389 से 404
भारतीय रेलवे पर साइडिंग प्रबन्धन	XXIX-XXXVII	405 से 415

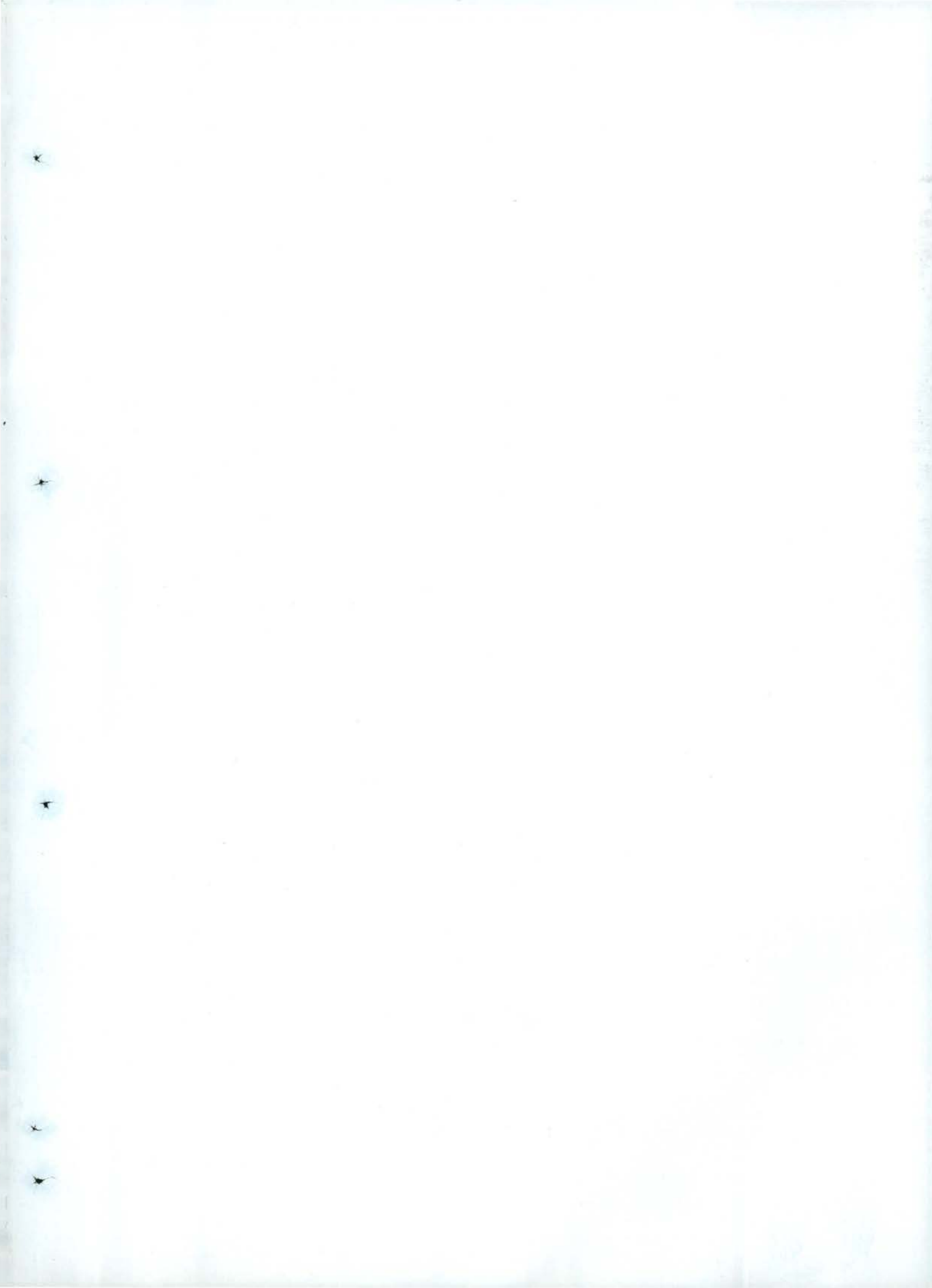


## प्रस्तावनात्मक टिप्पणियां

31 मार्च 1999 को समाप्त हुए वर्ष के लिए यह प्रतिवेदन संविधान के अनुच्छेद 151 के अधीन भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

इस प्रतिवेदन (संख्या 9) में वर्ष 1998-99 के लिए रेलवे के लेखाओं की लेखापरीक्षा से उद्भूत टिप्पणियां और उसी वर्ष के लिए रेलवे अनुदान पर विनियोग लेखे शामिल हैं। रेलों के वित्तीय लेन-देन की नमूना लेखापरीक्षा से उद्भूत अन्य मुद्दे भी शामिल हैं।

प्रतिवेदन में लेखापरीक्षा टिप्पणियां, वर्ष 1998-99 और 1999-2000 के प्रारम्भिक भाग के दौरान की गई लेखापरीक्षा के परिणाम तथा पूर्व वर्षों में की गई लेखापरीक्षा के परिणाम जो पूर्व प्रतिवेदनों में शामिल नहीं किए जा सके, समाविष्ट हैं। 1998-99 के अनुवर्ती लेन-देन से सम्बन्धित मामलों का जहां सुसंगत है, उल्लेख किया गया है।





## विहंगावलोकन

### I वित्तीय प्रबंधन

**वित्तीय परिणाम:** 1997-98 में 3024.43 करोड़ रुपये के वास्तविक निवल राजस्व के प्रति 1998-99 के बजट में 3433.12 करोड़ रूपए के निवल राजस्व का सृजन प्रक्षेपित किया गया था। तथापि, वर्ष मात्र 2141.16 करोड़ रुपये के निवल राजस्व से समाप्त हो गया। तीव्र ह्रास यातायात प्राप्तियों में वृद्धि का अभाव तथा इसके साथ ही पेंशनरी दायित्वों में तीव्र बढ़ोत्तरी के कारण हुआ। इन परिस्थितियों में रेलवे ने वर्ष के दौरान पेंशन निधि बजट के 1207 करोड़ रूपए से अधिक बढ़ा करके तथा 1318 करोड़ रुपये मूल्यह्रास आरक्षित निधि में विनियोजन को घटा करके विनियोजित किया, लेकिन वर्ष की समाप्ति पर अनुमानित से काफी कम निवल राजस्व हुआ। सामान्य राजस्व को लाभांश के भुगतान के बाद वास्तविक अधिशेष मात्र 399.08 करोड़ रुपये था जो 1655.86 करोड़ रुपये के बजट अनुमानों से 1256.78 करोड़ रुपये कम था।

सामान्य राजस्व से प्राप्त 601.65 करोड़ रुपये की सहायता राशि को समायोजित करने के बाद सामान्य राजस्व को भुगतान किया गया प्रभावी लाभांश 1140.43 करोड़ रुपये अर्थात् ब्याज देय पूंजी का 4.18 प्रतिशत (27312.85 करोड़ रुपये सामान्य राजस्व से ऋण) था।

1987-88 से 1998-99 की अवधि के दौरान भारतीय रेल वित्त निगम (आई आर एफ सी) निधियों में से अधिप्राप्त परिसम्पत्तियों का मूल्य खाते में दर्शाये गये 16044.06 करोड़ रुपये के प्रति मात्र 16035.52 करोड़ रुपये था। निवेशों एवं पट्टा प्रभारों के आंकड़ों में भी अत्यधिक अंतर है जैसा कि रेलवे द्वारा भुगतान किया गया एवं आई आर एफ सी द्वारा प्राप्त किया गया। 1998-99 तक बाजार स्रोतों के माध्यम से बढ़ी हुई निवल पूंजी 5736.69 करोड़ रुपये थी यद्यपि रेलवे ने 1998-99 तक 17475.45 करोड़ रुपये मूल्य की परिसम्पत्तियों के उपयोग मानकर व्यवस्थित किया है। निवल स्रोतों का प्रवाह तथापि बाजार उधारी की सीमा तथा पट्टा किरायों की अधिक वचनबद्धता के कारण था।

(पैराग्राफ संख्या 1.1)

**यात्री आय:** यात्री किराये में कुछ वृद्धियां जून 1998 से की गयी थीं। कुल मिलाकर यात्री आय इंगित करता है कि औसत दर प्रति यात्री किलोमीटर 1997-98 में 19.90 पैसे से 1998-99 में 21.13 पैसे यानी 6.18 प्रतिशत तक बढ़ गया। औसत लीड भी 1997-98 में 86.14 कि.मी. से 1998-99 में 90.55 कि.मी. यानी 4.41 कि.मी. (5.12 प्रतिशत) बढ़ा। यात्री सेवाओं से आय, तथापि दक्षिण रेलवे, पूर्व रेलवे एवं मेट्रो रेलवे, कलकत्ता पर संशोधित अनुमानों से कम हो गया।

(पैराग्राफ संख्या 1.2)

**माल आय:** माल यातायात से आय हेतु अनुमान बजट अनुमान स्तर पर 21686 करोड़ रुपये था, लेकिन संशोधित अनुमान स्तर पर घटाकर 20390.16 करोड़ रुपये कर दिये गये। वास्तविक आय



(19960.39 करोड़ रुपये) बजट एवं संशोधित अनुमान दोनों से क्रमशः 1725.61 करोड़ रुपये (7.96 प्रतिशत) एवं 429.77 करोड़ रुपये (2.11 प्रतिशत) कम हो गया 1998-99 में रेलवे पर ढोया गया नेट टनी कि.मी. में (एन टी के एम यू) माल यातायात राजस्व आय की मात्रा बजट एवं संशोधित अनुमानों में क्रमशः 308180 मिलियन एन टी के एम्स एवं 282374 मिलियन एन टी के एम्स के विरुद्ध 281513 मिलियन एन टी के एम्स था। बजट एवं संशोधित अनुमानों के संदर्भ में गिरावट क्रमशः 8.65 प्रतिशत एवं 0.30 प्रतिशत थी। औसत लीड 1997-98 में 662 कि.मी. से 1998-99 में 668.80 कि.मी. तक यानि 6.80 कि.मी. का मामूली सुधार हुआ। पश्चिम, दक्षिण पूर्व, पूर्व, दक्षिण मध्य एवं मध्य रेलें 1998-99 के दौरान माल यातायात से आय के संशोधित लक्ष्यों को प्राप्त नहीं कर सकीं।

(पैराग्राफ सं. 1.3)

**वसूल न की गयी आय तथा अमुक्त देयतायें :** वसूल न की गयी आय मार्च 1998 के अंत तक 1174.44 करोड़ रुपये से मार्च 1999 के अंत तक 1398.53 करोड़ रुपये, 215.09 करोड़ रुपये (18.31 प्रतिशत) तक बढ़ गयी। मार्च 1999 के अंत तक संचित शेष (1389.53 करोड़ रुपये) 1998-99 के दौरान कुल यातायात आय का 4.66 प्रतिशत है। लगभग, वसूल न की गयी आय का 83 प्रतिशत बकाया मालभाड़ा (1153.75 करोड़ रुपये), के मद में था, जिसमें से 955.38 करोड़ रुपये बदरपुर थर्मल पावर स्टेशन से देय थे।

(पैराग्राफ सं. 1.4)

**योजना व्यय:** 5640.32 करोड़ रुपये का वास्तविक योजना व्यय 959.68 करोड़ रुपये तक बजट अनुमान से तथा 34.68 करोड़ रुपये तक संशोधित अनुमान से कम हो गया। आंतरिक स्रोतों (3455.22 करोड़ रुपये) से पूरा किया गया योजना व्यय भी बजट एवं संशोधित अनुमानों से क्रमशः 944.78 करोड़ रुपये एवं 19.78 करोड़ रुपये तक कम था। दूसरी ओर, 3217.16 करोड़ रुपये का अतिरिक्त बजटीय स्रोतों से व्यय, रेलवे में निवेश हेतु भारतीय रेल वित्त निगम (आई आर एफ सी), 'बिल्ड, ऑपरेट, लीज एवं ट्रांसफर' (बोल्ड)/ 'ओन योर वैगन स्कीम्स' (ओ वाई डब्लू एस) द्वारा निधियों के संचारित करने के रूप में जनित, 317.16 करोड़ रुपये तक बजट अनुमानों से तथा 137.16 करोड़ रुपये तक संशोधित अनुमानों से अधिक हो गया। 2185.10 करोड़ रुपये का योजना व्यय सामान्य राजस्व से पूँजी उधार ले करके अर्थात् केन्द्र सरकार द्वारा बजट सम्बन्धी सहायता से, पूरा किया गया। यह कुल योजना निधियों, बाहरी स्रोतों को छोड़कर, का 38.74 प्रतिशत बैठा। पिछले वर्ष (1997-98) में, यह प्रतिशतता 36.59 थी।

1999-2000 के निर्माण कार्य, मशीनरी एवं चल स्टॉक पर पिक बुक के अनुसार, रेलवे के पास 31 मार्च 1999 तक 3121 चालू निर्माण कार्य थे, जिसके लिए प्रस्तावित बजट अनुमान 6710.63 करोड़ रुपये था तथा जिनको पूरा करने के लिए 37200 करोड़ रुपये से अधिक की आवश्यकता होगी। अभी तक, रेलवे ने बजट में 1160 नये निर्माण कार्यों के लिए 808 करोड़ रुपये का प्रावधान सम्मिलित किया था तथा इन नये निर्माण कार्यों को पूरा करने के लिए और 9100 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। स्पष्टतया वर्तमान योजना आकार में पहले से चालू कार्यों को भी पूरा नहीं किया जा सकता। अभी भी दायित्वों में और नयी बढ़ोत्तरियां की जा रही हैं। उदाहरणस्वरूप वर्ष 2000-



2001 के पिंक बुक में 2000-2001 के दौरान 828.79 करोड़ रुपये की लागत के 1285 नये निर्माण कार्य सम्मिलित किये गये हैं, 3566 चालू कार्यों, जिनको पूरा करने के लिए और 40300 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी, के 7034.46 करोड़ रुपये के प्रावधान के अलावा, जिनको पूरा करने के लिए 10990 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। दूसरी ओर, स्टैन्डर्ड रेल पथ नवीनीकरण निर्माण कार्यों के लिए भी किया गया प्रावधान अपर्याप्त दिखाई देता है। 1997-98 बजट में पहले से चिन्हित चालू एवं नये रेलपथ नवीनीकरण निर्माण कार्यों के लिए लगभग 3668 करोड़ रुपये की आवश्यकता के प्रति रेलवे ने 1988 करोड़ रुपये के बकाया को छोड़कर, मात्र 1680 करोड़ रुपये का प्रावधान किया। 1998-99 एवं 1999-2000 में बैकलॉग क्रमशः 2739 करोड़ रुपये एवं 4067 करोड़ रुपये बढ़ गया। आगे रेलपथ नवीनीकरण निर्माण कार्यों हेतु 1997-98 एवं 1998-99 में क्रमशः 1680 करोड़ रुपये एवं 1960 करोड़ रुपये के प्रावधानों के प्रति वास्तविक व्यय क्रमशः 1366.84 करोड़ रुपये एवं 1391.33 करोड़ रुपये काफी कम था। परिचालन पर तथा संरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण मानक निर्माण कायो पर भी, साथ ही नये निर्माण कार्यों पर दायित्वों को लेते रहने की प्रथा पर ऐसा अव-प्रावधान तथा अव-व्यय रेलवे को परिचालनीय एवं वित्तीय रूप से सुभेद्य मात्र बना सकता है।

(पैराग्राफ संख्या 1.5)

**रेलवे निधियां :** रेलवे 4 निधियां संचालित करती है - पेंशन निधि, मूल्यहास आरक्षित निधि, विकास निधि तथा पूंजी निधि। एक साथ इन निधियों का आदिशेष 1 अप्रैल 1998 को 3565.61 करोड़ रुपये था। सरप्लस के सृजन में कमी के दृष्टिकोण में, ये निधियां 2312.23 करोड़ रुपये तक काफी नीचे ला दी गयी। 31 मार्च 1999 को, इन निधियों में मात्र 1253.38 करोड़ रुपये शेष था।

(पैराग्राफ संख्या 1.7)

**विनियोग लेखा:** 1998-99 के दौरान 52805.65 करोड़ रुपये के बजट प्रावधान के प्रति, रेलवे ने 49419.20 करोड़ रुपये का कुल व्यय किया। 3386.45 करोड़ रुपये की बचत चौदह अनुदानों एवं आठ विनियोजनों में बचत तथा चार अनुदानों एवं पांच विनियोजनों में आधिक्य का शुद्ध परिणाम था। बचत छः अनुदानों में 100 करोड़ रुपये से अधिक हो गयी। चार अनुदानों एवं पांच विनियोजनों में 346.75 करोड़ रुपये के कुल आधिक्य को भारतीय संविधान के अनुच्छेद 115( I)(ख) के अंतर्गत संसद द्वारा विनियमित किया जाना अपेक्षित है।

(पैराग्राफ संख्या 1.8)

**1997-98 में कोचिंग एवं माल सेवाओं के मध्य यातायात प्राप्तियों एवं कार्य चालन व्यय का विनिधान:** माल भाड़ा तथा कोचिंग सेवाओं (लाभप्रदता) के अंतिम परिणाम सारांश क्रमशः जुलाई 1999 एवं अगस्त 1999 में रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित किये गये थे। ये हर वर्ष बहुत देर से प्रकाशित होते हैं तथा इसलिए इनका कोई उपयोग न तो आगामी वर्ष के संशोधित अनुमानों और न ही द्वितीय अगले वर्ष के बजट अनुमानों को बनाने में हो पाता है। वर्षों से यात्री किराये में बढ़ोत्तरी का यात्री सेवाओं की संचालन लागत में वृद्धि के साथ ध्यान नहीं रखा गया है। 1997-98 के दौरान कोचिंग सेवाओं पर व्यय का लगभग 32.85 प्रतिशत कोचिंग सेवाओं से वास्तविक प्राप्तियों को



शामिल करने से छूटी हुई थीं। 1997-98 के दौरान माल सेवाओं से प्राप्तियों का लगभग 20.64 प्रतिशत कोचिंग सेवाओं के परिचालन में हानि पूरा करने के किया गया।

(पैराग्राफ संख्या 1.9)

**कार्यकुशलता अक्षांक:** परिचालन अनुपात (अर्थात् यातायात आय के सापेक्ष कार्यचालन व्यय की प्रतिशतता) सम्पूर्ण रेलवे हेतु 1997-98 में 90.92 प्रतिशत से 1998-99 में 93.34 प्रतिशत का हास हुआ। इसी प्रकार प्रति एन टी के एम लगी पूंजी की शब्दावली में पूंजी अनुपात ने भी रेलवे के भौतिक निष्पादन हास होने की ओर इंगित किया। ब्याज देय पूंजी प्रति एन टी के एम 1997-98 में 109 पैसे से 1998-99 में 119 पैसे क्षरित हुआ। वास्तव में यह सूची विगत 5 वर्षों में उत्तरोत्तर हास दर्शा रही है।

(पैराग्राफ संख्या 1.10)

**लेखापरीक्षा के पहल पर की गयी वसूलियां :** 1998-99 के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा बताये जाने पर 44.84 करोड़ रुपये वसूल किए गए या वसूल किये जाने की सहमति हुई। अकेले पूर्वोत्तर रेलवे पर वसूलियां 17.78 करोड़ रुपये की थीं।

(पैराग्राफ संख्या 1.11)

## II भारतीय रेल पर ईंधन प्रबन्धन

- 1998-99 तक, कोयला कर्षण मामूली हो गया है। कई वर्षों से, डीजल कर्षण में अनुरूपी वृद्धि के साथ नीचे आ रहा है। पिछले 5 वर्षों में, हर 1000 ग्रॉस टनी कि.मी. (जी टी के एम्स) हेतु, डीजल और विद्युत दोनों का भौतिक उपभोग मामूली कमी दर्शाता है। तथापि, एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में बहुत अधिक उतार-चढ़ाव है। डीजल हेतु मध्य रेलवे तथा विद्युत हेतु दक्षिण एवं दक्षिण पूर्व रेलवे प्रति 1000 जी टी के एम्स खपत स्तर सम्पूर्ण भारत औसत से काफी ऊपर दर्शाते हैं।
- डीजल कर्षण की लागत समान्यतः यात्री एवं माल दोनों यातायात हेतु विद्युत कर्षण से कम है लेकिन यात्री एवं मिश्रित गाड़ियों का समानुपात चलाने हेतु काफी हद तक ऐसा ही है। कर्षण के चुनाव पर जुलाई 1999 में रेलवे बोर्ड के अपर सदस्य, यांत्रिकी इंजीनियरी द्वारा प्रस्तुत एक प्रतिवेदन में भी वायर के अंतर्गत होने के बाद भी, खास तौर पर नयी प्रस्तावित यात्री एवं माल दोनों गाड़ियों, जब कभी कर्षण के परिवर्तन की लिप्तता थी, डीजल इंजनों से चलाने के लिए सुझाव दिया गया।
- प्रमुख रास्तों का विद्युतिकरण 1970 के दशक में क्षणिक तौर पर चुना गया। मार्च 1999 तक, 14,050 रूट कि.मी. का विद्युतिकरण 4008.55 करोड़ रुपये के लागत से किया गया था। 2 विद्युतिकृत प्रखण्डों की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा तथा 1994 में विश्व बैंक द्वारा तैयार किये गये परियोजना समापन प्रतिवेदन ने यह इंगित किया कि अनुमानित वापसियां बहुत अधिक बतायी गयी थीं तथा वे प्राप्त नहीं की जा सकीं। इसके अलावा परिचालन की लागत में अनुमानित मितव्ययिता हासिल नहीं की गयी है। आगे भारतीय दशाओं में, रेलवे को निर्बाधित विद्युत आपूर्ति निश्चित रूप से उद्योग पर प्रतिकूल प्रभाव डालती है। इसलिए यह अत्यावश्यक है कि एक



समीक्षा कर्षण का चुनाव हेतु पहले से किये गये विद्युतिकरण के परिचालन परिणामों के संदर्भ में की जाय।

- बोर्ड के निर्देशों के अनुसार, 4 संस्थापनों को टैंक वैगनों के स्थान पर टैंक लारियों/पाइपलाइनों द्वारा एच एस डी तेल की आपूर्ति को परिवर्तित करके तेल कम्पनियों के साथ प्रतिस्थापन करार करने का निर्णय लिया गया है। यह देखा गया कि इस परिवर्तन से रेलवे पर 1 वर्ष में कम से कम 4.81 करोड़ रुपये से अधिक की लागत आयेगी। वर्तमान में 232 संस्थापनों में से 135 संस्थापन टैंक वैगनों के माध्यम से आपूर्ति लेते हैं। इस परिवर्तन को प्रभावी करने की नीति की समीक्षा किये जाने की आवश्यकता है।
- 9 मण्डलों में डीजल खपत के लिए ट्रिप राशनों के निर्धारण के 473 मामलों की समीक्षा की गयी। जनवरी 1999 में निर्धारित किये गये ट्रिप राशन के 412 मामलों (87.10 प्रतिशत) में उसी महीने के भी वास्तविक खपत के साथ कोई तालमेल इंगित नहीं किया।
- राज्य विद्युत बोर्ड (एस ई बीज) रेलवे को उससे भी अधिक प्रभारित कर रहे हैं जितना कि वे अन्य थोक उद्योगों/उपभोक्ताओं को प्रभारित कर रहे हैं। लोक लेखा समिति (पी ए सी) तथा रेल सुधार समिति (आर आर सी) जैसे निकायों की संस्तुतियों, जिन्होंने इंगित किया था कि माल भाड़ा हेतु रेलवे को अन्य उद्योगों के समान ही एस ई बी द्वारा माना गया, के बावजूद, कोई परिवर्तन नहीं हुआ है और न ही पावर सेवाओं से सीधी विद्युत रेलवे द्वारा खरीदने के संबंध में कोई स्पष्ट नीति- निर्णय लिया गया है। इसके कारण अतिरिक्त 6 क्षेत्रीय रेलों को 1994-95 से 1998-99 के दौरान 298.50 करोड़ रुपये की अतिरिक्त लागत का अनुमान किया गया है।
- विद्युत खपत मानीटर करने के लिए कोई विशिष्ट नियंत्रण एवं प्रणालियां अपनायी गयी प्रतीत नहीं होतीं। रेलवे ने इंजनों में विद्युत मीटर हेतु कोई प्रावधान, विद्युत खपत मानीटर करने या विभिन्न प्रकार की सेवा श्रेणियों के विद्युत कर्षण हेतु खपत की गयी विद्युत निकालने के लिए नहीं किया है। माल और यात्री सेवाओं के मध्य खपत की गई विद्युत का विभाजन यात्री सेवाओं हेतु एक अनुमानित मानक विशिष्ट विद्युत खपत (एस ई सी) पर किया जा रहा है। अपनाया गया एस ई सी स्पष्टतया त्रुटिपूर्ण था। कभी-कभी यात्री यातायात हेतु अपनाये गये एस ई सी के फलस्वरूप माल यातायात हेतु नकारात्मक खपत हुआ। अतएवं, आंकड़ों का कोई वास्तविक आधार नहीं है।
- 1994-95 से 1998-99 के दौरान, 6 क्षेत्रीय रेलवे प्रशासनों (मध्य, पूर्व, उत्तर, दक्षिण, दक्षिण पूर्व एवं पश्चिम) ने 34 कर्षण उप स्टेशनों पर ठेका मांग ओवर शूट करने के लिए 41.14 करोड़ रुपये के दण्ड तथा 20 कर्षण उप स्टेशनों पर न्यूनतम गारन्टी विद्युत प्रभारों के लिए दण्ड स्वरूप और 123.89 करोड़ रुपये का भुगतान किया।
- रेलवे के पास 310 उप स्टेशन लो पावर गुणक हेतु दण्डात्मक शर्त के थे। इनमें से 154 में शंट कैपेसिटर्स की सुविधा नहीं प्रदान की गयी थी तथा रेलवे ने 12.54 करोड़ रुपये के दण्ड का



भुगतान किया। शंट कैपेसिटरों वाले 156 में से, 107 उप स्टेशनों ने लो पावर गुणक के लिए 9.81 करोड़ रुपये के दण्ड का भुगतान किया।

(पैराग्राफ संख्या 2.1)

### III भारतीय रेल में सुरक्षा प्रबन्धन

- रेलवे में सुरक्षा के लिए, दो बल - रेलवे सुरक्षा बल (आर पी एफ) रेलवे प्राधिकरणों के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन [ इसकी विशिष्ट शाखा रेलवे सुरक्षा विशेष बल (आर पी एस एफ) सहित] तथा राज्य सरकारों के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन सरकारी रेलवे पुलिस (जी आर पी) हैं। आर पी एफ मुख्यतया बुक किये गये परेषणों सहित रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा एवं संरक्षण करने के लिए हैं तथा जी आर पी यात्रा करने वाले लोगों एवं उनके सामानों, साथ ही साथ गाड़ियों, रेल पथों, पुलों एवं रेलवे परिसरों की संरक्षा एवं सुरक्षा के लिए उत्तरदायी हैं।

1 अप्रैल 1999 को आर पी एफ, आर पी एस एफ एवं जी आर पी की स्वीकृत संख्या क्रमशः 60,748, 6,059, एवं 33,945 थी। इन स्वीकृत संख्याओं के प्रति, उस तारीख को 52,430 आर पी एफ, 4,983 आर पी एस एफ एवं 35,104 जी आर पी कर्मी तैनात थे। रेलवे आर पी एफ (आर पी एस एफ सहित) की पूरी लागत तथा जी आर पी की लागत का 50 प्रतिशत वहन करती है। 1998-99 में, इन बलों पर रेलवे द्वारा किया गया व्यय 600.28 करोड़ रुपये था।

- रेलवे संचालनों से सम्बद्ध सुरक्षा की जिम्मेदारी आर पी एफ (एक रेलवे की संस्था) एवं जी आर पी (राज्य सरकारों की शाखा) के बीच विभाजित किया गया है। पर्यवेक्षण करके एक मजबूत एकीकृत व्यवस्था विकसित करने की विशिष्ट आवश्यकता है। प्रणाली, जो संचालन स्तरों पर आर पी एफ एवं जी आर पी के बीच तथा मुख्यालय स्तर पर रेलवे एवं राज्य सरकारों के बीच समन्वय के लिए कागज पर विद्यमान है, कार्यान्वयन में कमजोर हो चुकी है।
- रेलवे ने पूर्ण रूप से आर पी एफ के लिए आदेशित मानक कर्मचारी प्रणाली का उल्लंघन किया है जिसके अंतर्गत मात्र 3,593 उच्चतर पद (हैड कॉन्स्टेबलों, सहायक उप निरीक्षकों, उप निरीक्षकों एवं निरीक्षकों) होने चाहिए थे, लेकिन वास्तव में 28,694 ऐसे पद स्वीकृत किये गये।
- आर पी एफ कर्मचारियों का स्थान-वार प्रत्यायोजन, जैसा कि रेलवे प्रशासन द्वारा दिया गया है, वास्तविक 52,430 की संख्या के प्रति 42,582 (81.22 प्रतिशत) था। शेष 9,848 कर्मचारियों के वास्तविक प्रत्यायोजन का कोई अभिलेख नहीं है।
- 1998-99 के दौरान, आर पी एफ कार्मिकों की अधिकांश संख्या (कुल 42,582 में से 19,268 लगभग 45.25 प्रतिशत) "अन्य" कार्यों जैसे कि सी एस सी के कार्यालयों, खेलकूद आयोजनों, मेला ड्यूटी, वी आई पी सुरक्षा इत्यादि हेतु प्रत्यायोजित की गयी।



- समीक्षा की अवधि के दौरान आर पी एफ को रिपोर्ट किये गये 23.24 करोड़ रुपये मूल्य की रेलवे सामग्री के हानि संबंधी 2,22,838 मामलों में से, मात्र 45,511 मामलों (20.42 प्रतिशत) का पता उसी अवधि में किया गया।
- रेलवे ने 1994-95 से 1998-99 के दौरान 2647.82 करोड़ रुपये के 4,75,998 क्षतिपूर्ति दावे दर्ज किये थे तथा 2,78,704 दावों के लिए 105.07 करोड़ रुपये का भुगतान किया था। तथापि, मात्र 37,389 मामले (7.85 प्रतिशत) 26.93 करोड़ रुपये हेतु (1.02 प्रतिशत) आर पी एफ के पास छानबीन हेतु दर्ज किये गये।
- 1994-95 से 1998-99 के दौरान डकैती/लूटपात हेतु पंजीकृत मामलों की संख्या कम हुई, लेकिन हत्या तथा यात्रियों के सामानों की चोरी के मामले बढ़े। चोरी गयी सम्पत्ति (64.51 करोड़ रुपये) में से मात्र 8.28 करोड़ रूपए मूल्य की सम्पत्ति (12.84 प्रतिशत) वसूल की गयी। अपराधों के इन क्षेत्रों में, स्थिति विशेषकर 3 रेलों (पूर्व, उत्तर, पश्चिम) से खतरनाक प्रतीत होती है।
- अगस्त 1997 में रेलवे ने प्रथम सूचना रपटें (एफ आइ आर्स) पंजीकृत कराने तथा दोनों रेलवे कर्मचारियों एवं आर पी एफ कर्मचारियों के माध्यम से जी आर पी के साथ कार्यवाही करने की एक प्रक्रिया स्थापित की। यह यात्रा करने वाली सवारियों की सुविधा के लिए थी। तथापि, नमूना जांच से यह देखा गया कि जांच किये गये मामलों में से 75 प्रतिशत से अधिक मामलों में एक एफ आई आर फार्म भी गाड़ी कर्मचारियों के पास उपलब्ध नहीं थे। यह प्रक्रिया इस प्रकार, मात्र कागज पर थी।
- 18 मामलों पर 36 आर पी एफ चौकियों की नमूना जांच से देखा गया कि 1996-97 से 1998-99 के दौरान प्राप्त हुए 1,94,310 डैमेज/डिफिसियेन्सी पार्सल कार्ड (डी डी पी ए) विवरणों में से 1,18,742 मामले (61.11 प्रतिशत) बिना जांच पड़ताल किये बंद कर दिये गये।
- आर पी एफ के आधुनिकीकरण हेतु एक योजना, जिसमें मेटल डिटेक्टर, वायरलेस संचार प्रणाली, बुलेटप्रूफ जैकट, मोबाइल एच एफ सेटस, वॉकी-टॉकी इत्यादि जैसी मदों की अधिप्राप्ति सम्मिलित थीं, अप्रैल 1997 में स्वीकार की गयी थी। इसके कार्यान्वयन में तथापि बहुत थोड़ी प्रगति हुई। राज्य पुलिस के आधुनिकीकरण के लिए, 103.05 करोड़ रुपये भारत सरकार द्वारा 7 राज्यों (महाराष्ट्र, बिहार, असम, पश्चिम बंगाल, केरल, कर्नाटक एवं तमिलनाडु) को दिये गये थे, लेकिन इन राज्यों द्वारा जी आर पी के आधुनिकीकरण हेतु कोई निधियां विनिधानित नहीं की गयीं।
- 1976 से तीन समितियों ने रेलवे की सुरक्षा व्यवस्थाओं की देखा है। इनकी संस्तुतियों का कार्यान्वयन, तथापि, बहुत सीमित हो चुका है। इनमें से एक, रेल सुधार समिति (आर आर सी) ने अन्य बातों के साथ-साथ जी आर पी के समान ही आर पी एफ की विधिक शक्तियां बढ़ाने के लिए अनुशंसा की थी। इस मामले पर बृहत समझौते के बावजूद, प्रस्ताव वित्तीय कठिनाईयों के आधार पर छोड़ दिया गया है।

(पैराग्राफ संख्या 2.2)



#### IV भारतीय रेल में साइडिंग प्रबन्धन

- साइडिंग संचालनों के अभिलेखों का रख-रखाव तथा मॉनीटरिंग बहुत कमजोर है। बोर्ड स्तर पर, साइडिंग प्रबंधन मानीटर करने के लिए किसी प्रयास का कोई संकेत नहीं है। क्षेत्रीय रेलों एवं मण्डलों के स्तर पर भी कोई क्रियाशील नोडल प्राधिकारी नहीं हैं जहां साइडिंग प्रबन्धन पर सम्पूर्ण अभिलेख रखे गए हों जिनमें विभिन्न मुद्दों, जैसे कि सहायता प्राप्त साइडिंगों के लिए प्रयोग की गयी भूमि के स्वामित्व, करारनामे के निष्पादन, साइडिंगों के खोले/बंद किये जाने, प्रभारों का संशोधन एवं वसूली, निरीक्षण इत्यादि का उल्लेख हो। क्षेत्रीय रेलों के पास पूर्ण अद्यतन साइडिंग पंजिकायें भी नहीं थीं।
- 8 क्षेत्रीय रेलों पर 467 साइडिंगों की नमूना जांच ने दर्शाया कि रख-रखाव, मरम्मत एवं कर्मचारियों के संचालन व्यय पर 161.39 करोड़ रुपये के कुल व्यय के प्रति भारतीय रेल ने साइडिंग प्रभार के रूप में 137.18 करोड़ रुपये वसूल किये। 5 रेलों पर वसूल किए गये साइडिंग प्रभारों से उनके रख-रखाव, मरम्मत एवं संचालनों पर हुआ व्यय पूरा नहीं हुआ था।
- दक्षिण एवं दक्षिण मध्य रेलों पर, प्रशासनों ने नियमों के उल्लंघन में अभ्यर्थी के परिसर के भीतर कार्य कराया तथा पार्टियों एवं रेलों के मध्य लागत का गलत विभाजन भी किया। 4 पार्टियों के संबंध में इस मद पर वसूली योग्य बकाया की राशि 6.90 करोड़ रुपये थी।
- 1994-95 से 1998-99 के दौरान निर्मित एवं संचालित की गयी 76 साइडिंगों की नमूना जांच ने इंगित किया कि मात्र 27 साइडिंगें माल भाड़ा दे रही थीं, जैसाकि अनुमानित था। जबकि 24 साइडिंगें अनुमानित यातायात देने में विफल रहीं जिसके कारण रेलों को 554.03 करोड़ रुपये के अनुमानित राजस्व में कमी आयी, अन्य 25 साइडिंगों हेतु विवरणों के अभाव में स्थिति नहीं निकाली जा सकी।
- नमूना जांच किये गये 467 साइडिंगों में से 133 साइडिंगों के संबंध में रेलवे भूमि सात क्षेत्रीय रेलों पर पार्टियों को लाइसेंस/लीज पर दी गयी थी। भूमि किराये के रूप में 9.02 करोड़ रुपये 31 मार्च 1999 तक 63 पार्टियों से बिना वसूले रह गये। इस राशि में से, 5.48 करोड़ रुपये दक्षिण पूर्व रेलवे पर 16 पार्टियों से संबंधित थे।
- करारनामा एक साइडिंग के निर्माण की स्वीकृति देने के पहले संबंधित पार्टियों द्वारा निष्पादित करा लिया जाना चाहिए। लेकिन रेलों ने इस आवश्यकता को गम्भीरता से नहीं लिया है। नमूना जांच किए गए 467 मामलों में से 170 मामलों में कोई करार नहीं किया गया था। इसके अलावा, करारनामा का निष्पादन बहुत से मामलों में विलम्ब से किया गया। पिछले 5 वर्षों के दौरान संचालित की गयी 76 नई साइडिंगों में से 51 के लिए भी, कोई करारनामा निष्पादित नहीं किया गया था। इसी प्रकार से, विद्युतीकरण से संबंधित उपरि उपस्कर के मामले में विशेष उपबंध 298 मामलों में नहीं जोड़ा गया है। समुचित करारनामों के ऐसे अभाव के फलस्वरूप 11.58 करोड़ रुपये के प्रभार की वसूली नहीं हुई।



- रेलें संरक्षा पर बहुत कमजोर रही हैं। पिछले 5 वर्षों के दौरान खोली गयी 76 साइडिंगों में से, 51 रेलवे संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति के बिना ही खोली गयी थीं।
- साइडिंग प्रभारों की वसूली शिथिलता दर्शाती है। बिल भेजने में विलम्ब के बहुत से मामलों के अलावा, 5 मामलों में प्रभार अभी भी पुनर्निर्धारित किये जाने हैं। अन्य 61 मामलों में, पिछले पांच वर्षों के दौरान बिल्कुल ही कोई बिल नहीं भेजा गया था। श्रू दूरी आधार पर भाड़े के त्रुटिपूर्ण संग्रहण के कारण साइडिंग प्रभार के न लगाये जाने के 5 रेलों में 47 मामलों भी हैं। अकेले एक रेलवे में इसके कारण हानि 6.90 करोड़ रूपए थी।
- रेलें रूटीन तौर पर विलम्ब प्रभार माफ कर रही थीं जिसके कारण साइडिंग स्वामियों पर किसी अवरोधक प्रभाव का क्षरण हुआ। 687.62 करोड़ रूपए, जो समीक्षांतर्गत अवधि के दौरान विलम्ब प्रभार के रूप में उपचित हुए, में से 372.14 करोड़ रूपये (54.12 प्रतिशत) माफ़ कर दिये गये तथा 41.30 करोड़ रूपये (5.86 प्रतिशत) 31 मार्च 1999 तक बकाया थे। विलम्ब प्रभार की वास्तविक वसूली इस प्रकार रेलवे की देय बकायों का 40.02 प्रतिशत थी, यद्यपि दिये गये विलम्ब प्रभार वैगनों की अर्जन क्षमता से काफी कम थे।
- रेलें, समापन प्रतिवेदन बनाने अथवा दरों में संशोधन इत्यादि में विलम्ब के कारण इण्डियन आयल कारपोरेशन के 3 साइडिंगों से 5.54 करोड़ रूपये का रख-रखाव प्रभार वसूल नहीं कर सकीं।
- सामान्यतया, औद्योगिक साइडिंगों हेतु (स्टील प्लांटों के अलावा), कोई समरूप प्रणाली संयुक्त जांच के माध्यम से साइडिंगों के भीतर वैगनों के डैमेज/डिफिसियन्सी सुनिश्चित करने के लिए संचालन में नहीं है। फलस्वरूप, रेलें दावे देने/लागू करने में कठिनाई का सामना कर रही हैं। उदाहरण स्वरूप, पूर्व रेलवे में क्षति और हानि के लिए 3 साइडिंग कोयला खदानों से दावा की गयी 24.75 करोड़ रूपए की राशि वसूल नहीं की जा सकी।
- दुर्घटना राहत गाड़ियां (ए आर टीज) साइडिंगों के भीतर दुर्घटनाओं में उपचार करने के लिए निजी साइडिंगों को उपलब्ध करायी जाती हैं। 18.00 करोड़ रूपए, जो विलम्ब प्रभार एवं ए आर टी प्रभारों के रूप में उपचित हुए, में से 11.01 करोड़ रूपए की वसूली नहीं की गयी है।
- साइडिंगों पर विशेष रूप से नियुक्त रेलवे कर्मियों पर आयी लागत का वहन साइडिंग उपयोगकर्ताओं द्वारा होना है। तथापि, 101.31 करोड़ रूपये के लिये प्रस्तुत किए गये बिलों में से 31 मार्च 1999 को 25.06 करोड़ रूपये बकाया थे। इसके बाद, रेल प्रशासन 21.84 करोड़ रूपये के बिलों को प्रस्तुत करने में विफल रही जिसमें से अकेले पूर्व रेलवे पर 13.25 करोड़ रूपये बकाया था।
- 1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान 9 क्षेत्रीय रेलों पर बन्द किये गये 228 साइडिंगों की नमूना जाँच से पता चला कि बन्द किये जाने के लिये अधिसूचनायें जारी किए जाने के बावजूद 31 मार्च 1999 तक 1,66,598.35 मीटर (151 साइडिंगों के लिये) की सीमा तक के रल-पथ विखंडित नहीं किये गये थे। ऐसी 124 साइडिंगों के सम्बन्ध में कुल बकाया राशि 23.53 करोड़ रूपये हुयी।



- दक्षिण-पूर्व रेलवे पर राधानगर यार्ड द्वारा पाँच कोलियरी साइडिंग सेवित हैं। सितम्बर 1994 से मार्च 1998 की अवधि के दौरान 1,12,974 वैगनों का कुल गतिरोध 24 घंटे के अनुमत मुक्त समय के बाद 1.85 लाख वैगन दिवस हुआ। साइडिंग के मालिकों से विलम्ब-शुल्क की वसूली करने के पश्चात कुल हानि (आय क्षमता) 17.87 करोड़ रुपये की हुयी।

(पैराग्राफ सं.2.3)

**V. कोयला यातायात के अग्रिम भुगतान प्रणाली में 'दत्त' यातायात पर राजस्व की हानि**

रेल प्रशासन ने, जहाँ महाराष्ट्र राज्य विद्युत परिषद (एम एस ई बी) ने भुगतान में विलम्ब किया था, भाड़े से सम्बन्धित मामलों को 'टु-पे' यातायात नहीं माना। इन मामलों में अधिभार के अनुद्ग्रहण के फलस्वरूप अक्टूबर 1994 से नवम्बर 1998 के दौरान 15.37 करोड़ रुपये की गैर-वसूली हुयी।

(पैराग्राफ सं. 3.1.1)

**VI. चल तिजोरियों में क्रेडिट नोटों को भेजे जाने के कारण ब्याज की हानि**

रेलवे बोर्ड के जुलाई 1983 के आदेशों के अनुसार स्थानीय बैंकों में डिपॉजिट अकाउन्ट खोलने के बजाय क्रेडिट नोटों को कैश ऑफिस को निर्गमित करने के परिणामस्वरूप 9.51 करोड़ रुपये ब्याज की हानि हुयी जो रेलवे की आय को अवरूद्ध करने एवम् कैश के बहाव पर प्रतिकूल प्रभाव डालने के अलावा थी।

(पैराग्राफ सं. 3.1.3)

**VII. बी सी एन रेकों द्वारा कम भार वहन करने के कारण राजस्व की हानि**

रेलवे बोर्ड द्वारा बार-बार दिये गये निर्देशों का उल्लंघन करते हुये पश्चिम रेलवे के नौ लदान बिन्दुओं से अगस्त 1994 से फरवरी 1999 के दौरान 40 से कम वैगनों वाले बी सी एन रेकों के आवागमन के फलस्वरूप वैगनों के खलिया कर्षण एवम् इंजनों/क्रूय इत्यादि की कर्षण क्षमता की बरबादी के रूप में 9.42 करोड़ रुपये की हानि हुयी।

(पैराग्राफ सं. 3.1.4)

**VIII. 'मैंगो स्पेशल' के अलाभकारी परिचालन के कारण हानि**

दक्षिण मध्य रेल प्रशासन द्वारा दी गई सेवा की लाभदायकता का पूर्ण अनुचितन किये बिना 'मैंगो स्पेशल्स' के अलाभकारी परिचालन के कारण 8.63 करोड़ रुपये की हानि हुयी, जिसमें वे 0.93



करोड़ रुपये भी शामिल थे जिनको प्रदत्त सेवा की श्रेणी को ध्यान में रखते हुये अधिभार के रूप में वसूला जाना था।

(पैराग्राफ सं. 3.1.5)

**IX. कन्टेनर कारपोरेशन ऑफ इन्डिया (कानकोर) द्वारा रेलवे को देयों की गैर-अदायगी के कारण हानि**

कन्टेनर कारपोरेशन ऑफ इन्डिया (कानकोर) द्वारा देय भाड़ों के विलम्बित भुगतानों एवम् कम अदायगियों की निरंतर घटनायें हो रही थीं। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 1994 से मई 1999 की अवधि में रेल प्रशासन को 5.93 करोड़ रुपये की हानि हुयी जिसमें विलम्बित भुगतान के कारण 2.16 करोड़ रुपये के ब्याज की हानि शामिल है, जिसके लिए कानकोर के साथ अनुबन्ध में रेलवे द्वारा अपेक्षित उपबन्ध अभी भी लागू करना है।

(पैराग्राफ सं. 3.1.6)

**X. कन्टेनर कारपोरेशन ऑफ इन्डिया लिमिटेड (कानकोर) हेतु कर्षण प्रभारों का गलत निर्धारण**

कानकोर द्वारा भुगतान योग्य कर्षण प्रभारों का वर्षानुवर्ष संशोधन वार्षिक लागत वृद्धि घटक के आधार पर किया जाता है। तथापि, 1998 में रेलवे बोर्ड ने कानकोर के लिये घरेलू यातायात के सम्बन्ध में कर्षण प्रभारों में संशोधन न करने का एवम् अन्तर्राष्ट्रीय यातायात के लिये सिर्फ 4 प्रतिशत तक संशोधन करने का निर्णय लिया। इसके परिणामस्वरूप 22.68 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि हुयी।

(पैराग्राफ सं. 3.2.1)

**XI. लदे वैगनों में असामान्य गतिरोध के कारण हानि**

मार्गरथ स्टेशनों एवम् दक्षिण पूर्व रेलवे पर स्थित यार्डों में लदे हुये वैगनों में गतिरोध के कारण मई 1995 से मई 1998 के दौरान 10.64 करोड़ रुपये की सीमा तक अर्जन क्षमता की हानि हुयी।

(पैराग्राफ सं. 3.4.1)

**XII. कोयला रेकों के पुनःतौल के अनुरोध को अविवेकपूर्ण अस्वीकृति से राजस्व की हानि**

सम्बन्धित पार्टी द्वारा कोयला रेकों के पुनर्भारण की माँग को उत्तर रेल प्रशासन द्वारा अस्वीकार किए जाने एवम् कानूनी कार्यवाही पर अड़े रहने के अविवेकपूर्ण निर्णय के फलस्वरूप 6.63 करोड़ रुपये की हानि हुई।

(पैराग्राफ सं. 3.4.2)



**XIII. सेवित स्टेशनों पर कोयला रेकों के अवरोध के कारण हानि**

सीधे प्रवेश के लिये क्लियर लाइनों की उपलब्धता के बावजूद महाराष्ट्र राज्य विद्युत परिषद (एम एस ई बी) पावर स्टेशन की एक साइडिंग में गाड़ियों के सीधे प्रवेश को अस्वीकृत किये जाने के परिणामस्वरूप दक्षिण मध्य रेलवे पर सर्विग स्टेशन पर गाड़ियों में गतिरोध एवम् 5.67 करोड़ रुपये की सीमा तक अवरूद्ध माल में अर्जन क्षमता की पारिणामिक हानि हुयी।

(पैराग्राफ सं. 3.4.3)

**XIV. दोषपूर्ण नक्शे से वैगनों के अवरोधन के कारण अर्जन क्षमता की हानि**

मे. इन्डियन ऑयल कॉरपोरेशन (आई ओ सी) की एक साइडिंग की, दो दूसरी साइडिंगों की मेरी गो राउन्ड (एम जी आर) लाइनों के माध्यम से त्रुटिपूर्ण ले आउट के कारण वैगनों की अर्जन क्षमता में निरन्तर पारिणामिक हानि के साथ स्पेशल ब्लॉकों की अनुपलब्धता के कारण माल में गतिरोध हो रहा है जो 1998-99 तक 2.32 करोड़ रुपये संगणित हुआ।

(पैराग्राफ सं. 3.4.6)

**XV. भाड़ा प्रभारों की वसूली न होना**

मे. पंजाब नैशनल फर्टिलाइज़र्स ऐन्ड केमिकल्स, नान्गल डैम द्वारा भाड़ा प्रभारों के भुगतान में निरन्तर बाकीदारी के तहत रेलवे बोर्ड ने इस कम्पनी के लिये भाड़े का पूर्व-भुगतान अनिवार्य कर दिया था। तथापि, कोल-रेकों की 'टु-पे' आधार पर बुकिंग निरन्तर होती रही। इसके परिणामस्वरूप फरवरी 1999 के अंत में 6.27 करोड़ रुपये के भाड़ा-प्रभारों की गैर-वसूली हुयी।

(पैराग्राफ सं. 3.6.1)

**XVI. लदे हुये सिक वैगनों के यानांतरण में विलम्ब के कारण वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि**

सिक साइडिंगों में लदे हुये सिक वैगनों के माल के यानान्तरण में विलम्ब के परिणामस्वरूप इन वैगनों में लम्बा गतिरोध हुआ जिससे अप्रैल 1993 से जुलाई 1999 के दौरान 5.61 करोड़ रुपये की आय क्षमता की पारिणामिक हानि हुयी।

(पैराग्राफ सं. 3.6.2)



**XVII. 'दोष शून्य' बाक्स एन वैगनों के रख-रखाव न होने के कारण हानि**

दक्षिण मध्य रेल प्रशासन, लौह अयस्क के लदान के लिये निरंतर खराब वैगनों की आपूर्ति करता रहा, जिन्हें पार्टियों ने अस्वीकार कर दिया, लेकिन उनका कर्षण लदे हुये रैकों द्वारा होता रहा। इसके परिणामस्वरूप कर्षण लागत एवम् भाड़े के मद में 3.95 करोड़ रुपये की हानि हुयी।

(पैराग्राफ सं. 3.6.3)

**XVIII. ब्रेक लगाने के प्रयोजन से चालू इंजन के उपयोग के कारण आवर्ती अतिरिक्त व्यय**

सामान्यतः स्टेशन यार्डों में अधिकतम ढाल 400 में 1 होना चाहिये। तथापि, मद्रास पोर्ट ट्रस्ट की एक साइडिंग में, दक्षिण रेल प्रशासन ने और अधिक खड़ी ढलान की व्यवस्था की जिसमें लदान लाइनों से वैगनों को निकलने से बचाने के लिये लाइव इंजन के प्रयोग की आवश्यकता पड़ी। इसके फलस्वरूप जनवरी 1997 से फरवरी 1999 की अवधि के दौरान 2.71 करोड़ रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(पैराग्राफ सं. 3.6.5)

**XIX. गया-मानपुर प्रखण्ड पर निष्फल व्यय**

गया-मानपुर प्रखण्ड में तीसरी लाइन की व्यवस्था से सम्बन्धित कार्य की गुंजाईश निर्धारित करने में विफलता ; सिग्नल योजना को शामिल करते हुये, के परिणामस्वरूप इसके चालू होने के आठ वर्षों के पश्चात भी कार्य अपूर्ण रह गया। पारिणामिक रूप से इस परियोजना पर किया गया 5.38 करोड़ रुपये का व्यय निष्फल रहा।

(पैराग्राफ सं. 4.1.2)

**XX. दक्षिण पूर्व, रेलवे पर विशाखापटनम परिधीय यार्ड में सृजित परिसम्पत्तियों पर निरर्थक व्यय**

9.07 करोड़ रुपये के कुल व्यय पर निर्मित एवम् संस्थापित तीन रूट रिले इन्टरलॉकिंग निर्माण कार्य 4 से 8 वर्षों से अप्रयुक्त पड़े हुये हैं जिसके कारण पूँजी निवेश अनुत्पादक हो रहा है। रेल प्रशासन ने भी निवेशित पूँजी पर 4.06 करोड़ रुपये के लाभांश दायित्व का वहन किया।

(पैराग्राफ सं. 4.2.1)



**XXI. नियमों एवम् प्रक्रियाओं का अनुपालन न किये जाने के कारण देयों का वसूल न होना/कम वसूल होना।**

डिपॉज़िट वर्क्स के सम्बन्ध में दक्षिण मध्य एवम् दक्षिण पूर्व रेल प्रशासनों ने पार्टियों द्वारा जमा की गई राशियों की तुलना में काफी अधिक व्यय किया। वर्षों पूर्व पूरे किये जा चुके निर्माण कार्यों के बावजूद, 5.78 करोड़ रुपये के अतिरिक्त व्यय की पार्टियों से वसूली अभी बाकी है, यद्यपि सामान्यतः डिपॉज़िटों की माँग व्यय करने के पूर्व की जानी चाहिये।

(पैराग्राफ सं. 4.2.2)

**XXII. एक निजी साइडिंग के आमाम परिवर्तन में विलम्ब के कारण राजस्व की हानि**

पश्चिम रेल प्रशासन मुख्य लाइन खण्ड के साथ दुरई पर पेट्रोलियम उत्पाद साइडिंग का बड़ी लाईन में आमाम परिवर्तन करने के लिये समवर्ती कार्यवाही करने में विफल रही। इसके परिणामस्वरूप मई, 1999 तक 11.95 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि हुयी।

(पैराग्राफ सं. 4.3.1)

**XXIII नवनिर्मित संरचना की गलत प्रवणता के कारण हानि**

गौहाटी-लमडिंग प्रखण्ड के आमाम परिवर्तन का कार्य हाथ में लेते समय ढलान का 1.7 कि.मी. का फैलाव अति दुरारोह था। ढाल को पुनः कम करने के पश्चात भी यह नहीं सुधरा। परिणामस्वरूप, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे ने 1994-95 से 1998-99 के दौरान 5.84 करोड़ रुपये का अतिरिक्त व्यय किया, विशेष तौर पर गति पर रोक एवम् अतिरिक्त कर्षण लागत के कारण।

(पैराग्राफ सं. 4.3.2)

**XXIV. बैलास्ट आपूर्तिकर्ता ठेकेदारों से वसूली योग्य स्वामित्व फीस के सम्बन्ध में नियमों को लागू न करने के कारण परिहार्य देनदारी**

ठेकेदारों से स्वामित्व फीस की वसूली के लिये गिट्टी की संविदा में विशिष्ट उपबन्ध को शामिल किये जाने के बावजूद दक्षिण मध्य रेल प्रशासन ने यह वसूली नहीं की। परिणामतः, इन्हें 1991-92 से जून 1998 की अवधि के लिये 26.21 करोड़ रुपये के परिहार्य दायित्व का समाना करना पड़ रहा है।

(पैराग्राफ सं. 4.4.1)

**XXV. जल-प्रभारों की वसूली न होना/संशोधित न किया जाना**

रेलवे आवासों में रह रहे रेल कर्मियों से जल प्रभारों के उद्ग्रहण के सम्बन्ध में अलग-अलग क्षेत्रीय रेलों में अलग-अलग प्रणाली है। कुछ स्थानों पर वसूली नाम मात्र के दरों पर की जा रही है, और दूसरी जगहों पर कोई वसूली हो ही नहीं रही है। लेकिन रेलवे बोर्ड ने अभी तक कोई एकरूप नीति



नहीं बनाई है। मानक नीति की अनुपस्थिति में एवम् संज्ञात्मक दरों का संशोधन न किये जाने के कारण, रेलों को भारी हानियां उठानी पड़ रही हैं जो कि अगस्त 1992 से अगस्त 1999 के दौरान 21.02 करोड़ रुपये तक हो सकती है।

(पैराग्राफ सं. 4.4.2)

**XXVI. रेल कर्मचारियों से विद्युत मीटर किराया वसूल न किया जाना**

रेलवे कर्मचारियों से मीटर रेंट के तत्व को बिना शामिल किये हुये विद्युत प्रभारों की वसूली के कारण 20.88 करोड़ रुपये का बकाया एकत्रित हुआ।

(पैराग्राफ सं. 4.4.3)

**XXVII. विद्युत के घरेलू उपभोग के अपृथक्करण के कारण हानि**

रेलवे ने विद्युत ऊर्जा के घरेलू एवम् औद्योगिक उपभोग के लिये अलग कनेक्शनों की व्यवस्था नहीं की है यद्यपि सामान्यतः घरेलू उपभोग के लिये प्रभार कम होते हैं। परिणामतः, रेलवे उच्चतर औद्योगिक दरों पर भुगतान कर रहा है और अपने कर्मचारियों से घरेलू उपभोग के लिये प्रयोज्य कम दरों पर वसूली कर रहा है। 2 रेलों (पूर्व, दक्षिण पूर्व) पर ही 4 मण्डलों और 4 कारखानों में इस मद में हुयी हानि 15.97 करोड़ रुपये संगणित हुयी।

(पैराग्राफ सं. 4.4.4)

**XXVIII. चुनाव-ड्यूटी पर तैनात रेल सुरक्षा बल (आर पी एफ) कर्मियों पर किये गये व्यय की वसूली न किया जाना**

चुनाव-ड्यूटी पर तैनात रेल सुरक्षा बल (आर पी एफ) कर्मियों के सम्बन्ध में राज्य सरकारों के समक्ष समय से दावा प्रस्तुत करने में रेल प्रशासन की विफलता के फलस्वरूप 9.16 करोड़ रुपये की सीमा तक बकायों का एकत्रीकरण हुआ।

(पैराग्राफ सं. 4.4.5)

**XXIX. ग्रेटर बम्बई के नगरपालिका निगम द्वारा आपूर्ति किये गये जल पर परिहार्य व्यय**

मुम्बई में, वाणिज्यिक एवम् घरेलू उद्देश्यों के लिये जल आपूर्ति कनेक्शन अलग-अलग नहीं दिये गये हैं। परिणामतः रेलवे घरेलू उद्देश्यों से उपभुक्त जल के लिये भी उच्चतर वाणिज्यिक दरों पर भुगतान कर रही है। उठायी गई पारिणामिक हानि 8.21 करोड़ रुपये अनुमानित की गई है।

(पैराग्राफ सं. 4.4.6)



**XXX. भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली पर अनुत्पादक व्यय**

कम्प्यूटर पर आधारित फ्रेट ऑपरेशन्स इन्फॉर्मेशन सिस्टम (एफ ओ आई एस) का संस्थापन करने के लिये रेलवे बोर्ड ने 1989 में इस वायदे पर एक कॅनेडियन सॉफ्टवेयर (ट्राक्स) की अधिप्राप्ति की कि यह भारतीय परिस्थितियों में भारत में परिचालन सम्बन्धी मूलभूत भिन्नताओं के बावजूद अनुकूलनीय होगा। तथापि, वर्षों तक आशोधनों के बावजूद, सॉफ्टवेयर को भारतीय रेलों के लिये उपयुक्त नहीं बनाया जा सका। अब एक नया सॉफ्टवेयर सी एम सी द्वारा विकासाधीन है। परियोजना जिसके लिये सॉफ्टवेयर की अधिप्राप्ति की गई थी, 10 वर्षों के अन्तराल के पश्चात भी, लागू होना शेष है।

परियोजना के कम्प्यूटर खण्ड पर किया गया 89.91 करोड़ रुपये का व्यय एवम् साथ ही साथ टेलीकॉम खण्ड पर किया गया 108.70 करोड़ रुपये का व्यय अब तक अनुत्पादक रहा है।

(पैराग्राफ सं. 5.1.1)

**XXXI. कीमती मशीनों की अधिप्राप्ति एवम् कम उपयोग**

यातायात ब्लॉकों की अनुपलब्धता के कारण बोर्ड द्वारा निश्चित किये गये लक्ष्यों के सम्बन्ध में 4 शोल्डर बैलास्ट क्लीनिंग मशीनों (एस बी सी एम्स) और 7 बैलास्ट क्लीनिंग मशीनों (बी सी एम्स), जोकि पूर्ण रूप से कम उपयोग में लाये जा रहे थे, के वर्तमान स्टॉक के बावजूद, बोर्ड ने 168.63 करोड़ रुपये मूल्य पर 6 और एस बी सी एम्स और 14 बी सी एम्स का क्रय करने का निर्णय लिया। ये मशीनें लाइन क्षमता की परेशानी के कारण यातायात ब्लॉकों की कमी होने की वजह से अपरिहार्य रूप से कम उपयोग में रहीं। उसी समय रेलवे को बाहरी एजेंसियों द्वारा गिट्टी की गहरी छनाई के लिये 24.70 करोड़ रुपये का व्यय करना पड़ा। इस प्रकार अतिरिक्त मशीनों का क्रय न्यायोचित नहीं था।

(पैराग्राफ सं. 5.1.2)

**XXXII. 4000 अश्व शक्ति के डीज़ल इलेक्ट्रिक सवारी इंजनों का परिहार्य आयात**

173.37 करोड़ रुपये की लागत के दस 4000 अश्व शक्ति के डीज़ल विद्युत सवारी इंजन के आयात का अगस्त 1997 में लिया गया निर्णय इस समय न्यायोचित नहीं था, विशेष कर इसलिये कि (i) उच्च घनत्व वाले मार्गों का विद्युतीकरण हो गया था (ii) डीज़ल इंजनों के प्रयोग में उतार आ गया था (iii) डब्ल्यू डी पी 2 इंजनों को अपग्रेड कर दिया गया था और 160 कि.मी. प्रति घंटा की गति प्राप्त की जा सकती थी और (iv) प्रौद्योगिकी अन्तरण के साथ 21 डीज़ल भाड़ा इंजन पहले ही आयात किये जा चुके थे।

(पैराग्राफ सं. 5.1.3)



**XXXIII. उच्च आउटपुट टैम्परों की अधिप्राप्ति**

पहले से ही उपलब्ध 99 टैम्पिंग मशीनों जिनमें कि रेलवे की अनुमानित आवश्यकताओं की पूर्ति की पर्याप्त क्षमता थी, के उपयोग में सुधार लाने की व्यवस्था किये बिना, रेलवे बोर्ड ने फरवरी 1998 और फरवरी 1999 में 86.13 करोड़ रुपये की लागत पर 10 और उच्च आउटपुट टैम्परों के आयात का निर्णय लिया। वित्तीय व्यवहार्यता का भी संगणन नहीं किया गया। इस प्रकार क्रय अविवेकपूर्ण था। ये मशीनें भी, जब तक यातायात ब्लॉकों में सुधार नहीं किया जाता पूर्णतः कम उपयोग में रहेंगी।

(पैराग्राफ सं. 5.1.4)

**XXXIV. पंखा आकार स्विचों की अधिप्राप्ति पर परिहार्य व्यय**

पंखा आकार स्विचों के लिये अनुमोदित फर्मों की सूची प्राप्त करने के लिये कोई प्रणाली नहीं थी। फिर भी, दूसरे मामलों में अनुपालन की गई प्रक्रिया के विपरीत, बोर्ड ने पहली बार एक फर्म द्वारा इस मद के लिये लगाई गई बोली से प्राप्त न्यूनतम दरों का बदले में नियमित आपूर्तिकर्ताओं को प्रतिप्रस्ताव नहीं किया। इसके फलस्वरूप इस मद की अधिप्राप्ति पर 7.58 करोड़ रुपये का परिहार्य व्यय हुआ।

[पैराग्राफ सं. 5.1.5(क)]

**XXXV. आयातित हाई स्पीड टर्न आउट्स पर अनुत्पादक निवेश**

मई-जून 1989 में उत्तर रेल प्रशासन ने परीक्षण के उद्देश्यों से 60 सेट टर्नआउटों के आयात के लिये आदेश प्रस्तुत किया। लेकिन इन 60 में से 34 सेटों को परीक्षण के लिये प्रस्तुत नहीं किया गया। इस प्रकार इन सेटों पर 7.56 करोड़ रुपये का व्यय पूर्णरूपेण निष्फल सिद्ध हुआ।

(पैराग्राफ सं. 5.1.6)

**XXXVI. 3 फ्रेज़ इलेक्ट्रिकल मल्टिपुल यूनिट ड्राइव्स की अधिप्राप्ति**

100 मोटर कोचों एवम् 61 ड्राइविंग ट्रेलर कोचों के लिये 3 फ्रेज़ इलेक्ट्रिकल मल्टिपुल यूनिट (ई एम यू) ड्राइव्स के 100 सेटों की आपूर्ति के लिये अप्रैल 1998 एवम् मई 1998 में मे. जी ई सी एल्स्थॉम ट्रान्स्पोर्टेशन इन्डिया और मे. भेल को क्रमशः संविदाएं प्रस्तुत की गईं। इसके पश्चात भेल के प्रस्ताव को निरस्त कर दिया गया जो 21.33 करोड़ रुपये तक सस्ता था एवम् इसमें प्रौद्योगिकी अन्तरण शामिल था।

(पैराग्राफ सं. 5.2.1)



**XXXVII. बाहरी कर्षों के क्षतिग्रस्त होने के कारण कार्ट्रिज टेपर रोलर बेयरिंगों (सी टी आर बी) को रद्द किये जाने के कारण हानि**

3 रेलों (पूर्व, मध्य एवम् उत्तर) में, सी टी आर बी के प्रहस्तन के लिये रीसर्च, डिजाइन्स एण्ड स्टैन्डर्ड्स ऑर्गनाइज़ेशन (आर डी एस ओ) द्वारा दिये गये मार्गदर्शनों का अनुपालन न करने के कारण गलत ढंग से उपयोग के मद में बाहरी कर्षों में क्षति के कारण बड़ी प्रतिशतता में सी टी आर बीज़ का निरस्तीकरण हुआ। इसके परिणामस्वरूप 12.85 करोड़ रुपये की हानि हुयी।

(पैराग्राफ सं. 5.3.2)

**XXXVIII. निर्धारित न्यूनतम सीमा तक ऊर्जा घटक के अनुरक्षण में विफलता के कारण परिहार्य व्यय**

3 रेलों (उत्तर, पूर्व एवम् मध्य) पर शंट कैपेसिटर्स के गैर-संस्थापन के परिणामस्वरूप अधिभार/न्यून ऊर्जा घटक के मद में दण्ड के तहत 8.25 करोड़ रुपये का परिहार्य भुगतान हुआ।

[पैराग्राफ सं. 5.3.4(i)]

**XXXIX. स्क्रेप की बिक्री पर उत्पाद शुल्क एवम् बिक्री कर न लिये जाने से हानि**

दक्षिण रेल प्रशासन ने स्क्रेप की बिक्री पर उत्पाद शुल्क एवम् बिक्री कर की वसूली नहीं की। इससे रेलवे पर 4.57 करोड़ रुपये के भुगतान का दायित्व आया।

(पैराग्राफ सं. 5.3.5)



<b>अध्याय 1</b> <b>वित्तीय प्रबंधन</b>		
<b>विवरण</b>	<b>पैराग्राफ</b>	<b>पृष्ठ</b>
वित्तीय परिणाम	1.1	2
यात्री आय	1.2	6
माल आय	1.3	8
वसूल न की गयी आय	1.4	11
योजनागत व्यय	1.5	12
अमुक्त देयतायें	1.6	16
रेलवे निधियाँ	1.7	17
विनियोग लेखाओं पर टिप्पणियाँ	1.8	19
1997-98 में कोचिंग तथा माल सेवाओं के बीच यातायात प्राप्तियों और कार्यचालन व्यय का विनिधान	1.9	28
कार्यकुशलता अक्षांक	1.10	30
लेखापरीक्षा के पहल पर की गयी वसूलियाँ	1.11	32
1998-99 में विभिन्न पण्यों का अंशदान	परिशिष्ट-1	33
विनियोजन लेखे 1998-99 का अंतिम सारांश	परिशिष्ट-2	34

## अध्याय 1-वित्तीय प्रबंधन

### 1. वित्तीय परिणाम

1.1 बजट अनुमानों (1998-99) तथा पिछले वर्ष (1997-98) के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 1998-99 के भारतीय रेलवे के वित्तीय परिणाम नीचे दर्शाये गये हैं :-

( करोड़ रुपये में)

	वास्तविक आंकड़े 1997-98	बजट अनुमान 1998-99	वास्तविक आंकड़े 1998-99
1 सकल यातायात प्राप्तियाँ	28589.03	31472.00	29619.46
2 व्यय की तुलना में विविध प्राप्तियों का आधिक्य*	311.43	372.12	356.30
3 कुल संचालन व्यय			
i) साधारण संचालन व्यय	20605.03	23720.00	23254.60
ii) मूल्यह्रास आरक्षित निधि में विनियोग	1904.00	2473.00	1155.00
iii) पेंशन निधि* में विनियोग	3367.00	2218.00	3425.00
जोड़	25876.03	28411.00	27834.60
4 शुद्ध रेलवे राजस्व	3024.43	3433.12	2141.16
5 सामान्य राजस्व को लाभांश भुगतान	1489.21	1777.26	1742.08
6 निम्न को विनियोजित अधिशेष			
i) विकास निधि	345.33	475.00	395.87
ii) पूंजीगत निधि	1189.89	1180.86	3.21
जोड़	1535.22	1655.86	399.08
7 ब्याज देय पूंजी			
i) सामान्य राजस्व से ऋण #	25320.28	27273.61	27312.85
ii) पूंजीगत निधि \$	8526.05	9812.10	9516.50
जोड़	33846.33	37085.71	36829.35

\* रेलवे राजस्व से पेंशन निधि के लिए विनियोजन संचालन व्यय तथा विविध व्यय से सम्बंध रखता है। 1998-99 के बजट अनुमान में पेंशन निधि के लिए कुल विनियोग 2228 करोड़ रुपये था तथा 1998-99 के वास्तविक आंकड़े 3435 करोड़ रुपये थे, जिसमें से विविध स्थापनाओं जैसे, रेलवे बोर्ड, रेलवे स्टाफ कालेज, लेखापरीक्षा आदि के लिए पेंशन निधि से सम्बंधित 10 करोड़ रुपये विविध व्ययों से सम्बंधित था।

# (i) एम टी पी में निवेश की गयी पूंजी शामिल नहीं है जो लाभांश भुगतान से मुक्त है।  
(ii) 0.01 करोड़ रुपये की राशि वित्तीय वर्ष 1998-99 की शुरुआत में ही पूंजीगत निधि से पूंजी को बिना वित्तीय समायोजन किये अंतरित कर दी गयी।

(iii) वर्ष 1998-99 के दौरान मेसर्स कन्टेनर कारपोरेशन ऑफ इण्डिया के शेयरों में निवेश के कारण ब्याजदेय पूंजी भी 9 करोड़ रुपये घटा दी गयी।

\$ ब्याजदेय पूंजी, जो अब तक प्रयोग में लायी गयी, सामान्य राजस्व से सहायता की द्योतक है जिस पर लाभांश देय है। तथापि, रेलवे पूंजी निधि से भी निवेश करती है जो बेशी से सृजित होता है। जबकि 7(i) लाभांश देयता के साथ निवेश दर्शाता है, 7(ii) उस निवेश को दर्शाता है जिसमें कोई लाभांश देयता नहीं है।

(i) यद्यपि मूल्य ह्रास आरक्षित निधि (डी आर एफ) को विनियोजन बजट अनुमानों में रेल अभिसमय समिति (आर सी सी) द्वारा संस्तुत 2473 करोड़ रूपए ही रखा गया था, तथापि वास्तविक विनियोजन मात्र 1155 करोड़ था। मंत्रालय ने स्पष्ट किया कि विनियोजन में कमी (1318 करोड़ रूपये तक) रेलवे की सकल यातायात प्राप्तियों में तीव्र घटाव (1852.54 करोड़ रूपये) साथ ही साथ पेन्शनरी प्रभारों के लिए पर्याप्त राशि उपलब्ध कराने की आवश्यकता के कारण था। पेंशन निधि (पी एफ) में विनियोजन 2228 करोड़ रूपये (जैसा कि आर सी सी द्वारा संस्तुत किया गया था) बजट अनुमानों में प्रक्षेपित किया गया, रेलवे ने वास्तविक रूप में इस निधि में 3435 करोड़ रूपये विनियोजित किये। रेल मंत्रालय ने पेंशन निधि में अधिक विनियोजन का कारण पाँचवें वेतन आयोग की संस्तुतियों के विलम्बित कार्यान्वयन के कारण पेंशन निधि से पेंशन आवश्यकताओं में वृद्धि के कारण बताया।

(ii) सामान्य राजस्व को लाभांश के भुगतान के बाद अधिशेष को विकास निधि (डी एफ) (विकास निधि कार्यों के वित्त पोषण के लिए अपेक्षित सीमा तक) तथा शेष को पूँजी निधि (सी एफ) को विनियोजित किया जाता है। वास्तविक अधिशेष (399.08 करोड़ रूपये), जो डी एफ (395.87 करोड़ रूपये) एवं सी एफ (3.21 करोड़ रूपये) को विनियोजित किया गया, बजट अनुमानों (1655.86 करोड़ रूपये) से 1256.78 करोड़ रूपये कम था तथा यह निम्नलिखित के कारणों से था:-

- (क) (i) निम्नलिखित के अंतर्गत कम प्राप्तियाँ -
- 'माल यातायात से आय'( 1725.61 करोड़ रूपये),
  - 'वसूल न की गयी आय'( 465.40 करोड़ रूपये),
  - 'अन्य विविध प्राप्तियाँ'( 21.82 करोड़ रूपये),
- (ii) 'पेंशन निधि को अधिक विनियोजन' (1207.00 करोड़ रूपये)

(ख) निम्न द्वारा प्रतिकार :-

- (i) निम्नलिखित के अंतर्गत अधिक प्राप्तियाँ -
- 'यात्री यातायात से आय'( 181.96 करोड़ रूपये),
  - 'अन्य फुटकर आय'(145.51 करोड़ रूपये),
  - 'अन्य कोर्चिंग यातायात से आय'( 11.00 करोड़ रूपये),
- (ii) तथा निम्नलिखित के अंतर्गत कम व्यय :-
- 'डी आर एफ को विनियोजन'( 1318.00 करोड़ रूपये),
  - 'साधारण संचालन व्यय'(465.40 करोड़ रूपये),
  - 'सामान्य राजस्व को लाभांश भुगतान'( 35.18 करोड़ रूपये),
  - 'विविध व्यय'(6.00 करोड़ रूपये),

(iii) सामान्य राजस्व को लाभांश भुगतान बजट अनुमानों (1998-99) में 1777.26 करोड़ रूपये तथा संशोधित अनुमानों (1998-99) में 1751.70 करोड़ रूपए प्रक्षेपित किया गया था। इसके सापेक्ष सामान्य राजस्व को किया गया लाभांश भुगतान 1742.08 करोड़ रूपये था। वर्ष 1998-99 के दौरान रेलवे द्वारा प्राप्त 601.65 करोड़ रूपये की सहायता राशि (बजट अनुमान 627.86 करोड़ रूपये एवं संशोधित अनुमान 618.03 करोड़ रूपये) समायोजित करने के बाद, सामान्य राजस्व को वर्ष 1997-



98 व 1996-97 के दौरान दिये गये क्रमशः 3.76 प्रतिशत और 4.43 प्रतिशत के प्रभावी लाभांश के सापेक्ष, सामान्य राजस्व से उधार ली गई 27312.85 करोड़ रुपये की पूंजी पर 4.18 प्रतिशत के प्रभावी लाभांश (1140.43 करोड़ रुपये) का भुगतान किया।

(iv) सामान्य राजस्व से प्राप्त किये गये ऋण और आन्तरिक स्रोतों से सृजित पूंजी से योजना व्यय वित्त पोषित करने के अलावा, रेलवे मुख्यतः चल स्टॉकों के अधिग्रहण के लिये, तीन परा-बजटीय बाजार उधारी स्रोतों, (i) भारतीय रेलवे वित्त निगम (आई आर एफ सी), (ii) ओन योर वैगन स्कीम (ओ वाई डब्लू एस) तथा बिल्ड, ऑपरेट, लीज एण्ड ट्रांसफर (बी ओ एल टी) का भी प्रयोग करती है। इस प्रकार अधिग्रहण की गई परिसम्पत्तियों पर पट्टा किराया अदा किया जाता है। इन तीन योजनाओं के अंतर्गत निवेश तथा भुगतान किये गये पट्टा किराये नीचे दिये गये हैं :

**अतिरिक्त बजटीय स्रोतों से निवेश तथा उन पर भुगतान किये गये पट्टा प्रभार**

(करोड़ रुपये में)

वर्ष	निवेश				भुगतान किये गये पट्टा प्रभार				निधियों का शुद्ध प्रवाह
	आई आर एफ सी	ओ वाई डब्लू एस	बी ओ एल टी (चल स्टॉक मात्र)	जोड़	आई आर एफ सी	ओ वाई डब्लू एस	बी ओ एल टी (चल स्टॉक मात्र)	जोड़	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
1987-88	763.98	-	-	763.98	15.00	-	-	15.00	748.98
1988-89	861.66	-	-	861.66	170.11	-	-	170.11	691.55
1989-90	1085.36	-	-	1085.36	230.00	-	-	230.00	855.36
1990-91	1092.14	-	-	1092.14	430.00	-	-	430.00	662.14
1991-92	1503.31	-	-	1503.31	666.00	-	-	666.00	837.31
1992-93	1020.58	-	-	1020.58	855.00	-	-	855.00	165.58
1993-94	856.34	-	-	856.34	960.00	-	-	960.00	-103.66
1994-95	744.71	34.19	-	778.90	1126.00	-	-	1126.00	-347.10
1995-96	984.56	133.27	-	1117.83	1395.00	-	-	1395.00	-277.17
1996-97	1954.19	285.21	143.94	2383.34	1447.77	21.07	1.81	1470.65	912.69
1997-98	2235.92	236.24	322.69	2794.85	1855.90	116.66	47.74	2020.30	774.55
1998-99	2941.31	192.85	83.00	3217.16	2114.42	177.70	108.58	2400.70	816.46
<b>जोड़</b>	<b>16044.06</b>	<b>881.76</b>	<b>549.63</b>	<b>17475.45</b>	<b>11265.20</b>	<b>315.43</b>	<b>158.13</b>	<b>11738.76</b>	<b>5736.69</b>
1999-2000	2900.00	12.40	87.60	3000.00	2400.00	214.60	85.40	2700.00	300.00
(बजट अनुमान)									

भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड (आई आर एफ सी) की वार्षिक रिपोर्ट से पता चलता है कि निगम, बाजार उधारी द्वारा अधिप्राप्त एवं पट्टे पर रेलवे को दिये जाने वाले चल स्टाक मदों की कोई वस्तु सूची नहीं अनुरक्षित कर रहा है। आई आर एफ सी तथा भारतीय रेलवे के मध्य हुए करार के अनुसार भारतीय रेलवे को निरीक्षण, विनिर्माणकर्ता से सुपुर्दगी लेने तथा रेलवे स्टाक के चालू करने के लिये, आई आर एफ सी के एजेन्ट के रूप में कार्य करना है। आई आर एफ सी के अनुसार समस्त अधिप्राप्तियाँ साथ ही साथ अधिप्राप्ति हेतु भुगतान रेल मन्त्रालय द्वारा किया जा रहा है। यहाँ तक कि रेलों की अन्य परिसम्पत्तियों से अलग पहचान करने के लिए इन परिसम्पत्तियों पर पहचान चिन्ह भी केवल रेलवे द्वारा लगाया जाता है। उस सीमा तक आई आर एफ सी केवल चल स्टाक की खरीद को वित्त पोषित कर रहा है न कि अधिप्राप्त करके उसको रेल मन्त्रालय को पट्टे पर दे रहा है। आई आर एफ सी भारतीय रेलवे के पास अपनी परिसम्पत्तियों का कोई भौतिक सत्यापन भी नहीं कर रहा है। रेलवे द्वारा उपलब्ध कराये गये ब्यौरों के अनुसार, आई आर एफ सी

निधियों से 1987-88 से 1998-99 के दौरान अधिप्राप्त की गई परिसम्पत्तियों का मूल्य, आई आर एफ सी द्वारा किये गये वास्तविक निवेश के लेखों में दर्शित 16044.06 करोड़ रुपये के विपरीत केवल 16035.52 करोड़ रुपये है। इसके अतिरिक्त रेलवे तथा आई आर एफ सी के अपने अपने लेखों में उपलब्ध सूचनाओं के अनुसार निवेश तथा रेलवे द्वारा अदा किए गए तथा आई आर एफ सी द्वारा प्राप्त किये गए पट्टा प्रभारों की संख्याओं में उल्लेखनीय अन्तर भी है। इसकी रेल मन्त्रालय द्वारा जो आई आर एफ सी का प्रशासनिक मन्त्रालय है, गहन समीक्षा/परीक्षा आवश्यक होगी। ब्यौरे नीचे दिये गये हैं :

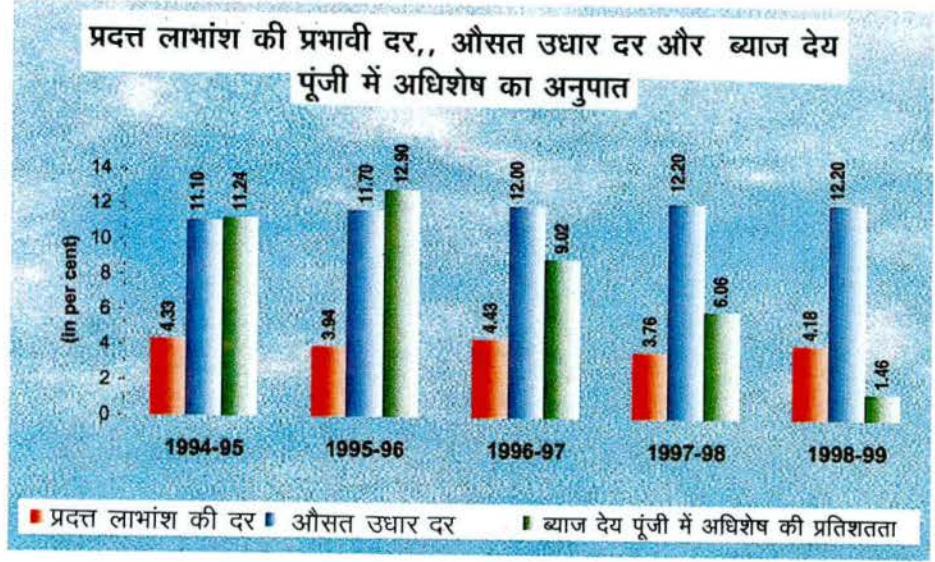
(करोड़ रुपये में)

वर्ष	आई आर एफ सी द्वारा किया गया निवेश		पट्टा प्रभार	
	रेलवे के अनुसार	आई आर एफ सी के अनुसार	रेलवे के अनुसार	आई आर एफ सी के अनुसार
1987-88	763.98	770.32	15.00	55.36
1988-89	861.66	860.73	170.11	194.98
1989-90	1085.36	1072.56	230.00	317.18
1990-91	1092.14	1170.04	430.00	473.40
1991-92	1503.31	1500.49	666.00	665.86
1992-93	1020.58	961.82	855.00	871.56
1993-94	856.34	900.38	960.00	1009.32
1994-95	744.71	1050.11	1126.00	1172.65
1995-96	984.56	658.74	1395.00	1339.41
1996-97	1954.19	1262.56	1447.77	1516.79
1997-98	2235.92	2237.77	1855.90	1834.86
1998-99	2941.31	2950.29	2114.42	2122.27
<b>जोड़</b>	<b>16044.06</b>	<b>15395.81</b>	<b>11265.20</b>	<b>11573.64</b>

इस प्रकार 1998-99 तक तीन बाजारी स्रोतों के माध्यम से उगाही गयी शुद्ध पूंजी 5,736.69 करोड़ रुपये थी जबकि रेलवे ने 1998-99 तक 17475.45 करोड़ रुपये मूल्य की परिसम्पत्तियों के प्रयोग की पैठ कर ली थी। तथापि, इस प्रणाली द्वारा निबल स्रोतों का प्रवाह, बाजार उधारी की सीमितता तथा अधिक पट्टा किराये की बचनबद्धता के कारण, कम होता जाएगा। बाजार उधारी तथा अदा किये जाने वाले पट्टा किराया हेतु 1999-2000 के लिए बजट अनुमान क्रमशः 3000 करोड़ रुपये तथा 2700.00 करोड़ रुपये है। संसद में प्रस्तुत किये गये 2000-2001 के बजट के अनुसार भी तदनुसूची संख्याएँ क्रमशः 3668 करोड़ रुपये तथा 3014.25 करोड़ रुपये हैं।

1998-99 तक समाप्त पिछले पांच वर्षों के दौरान उधार पूंजी पर अदा किये गये प्रभावी लाभांश की दर, ब्याज देय पूंजी पर आधिक्य की प्रतिशतता तथा सरकार की औसत उधार दर निम्नवत् थी :





## सकल यातायात प्राप्तियाँ

### 1.2 यात्री आय

- (i) 20 जून 1998 से प्रभावी, यात्री किराये एवं पार्सल दरों में निम्नलिखित परिवर्तन किये गये:
- (क) द्वितीय श्रेणी (सामान्य) के किराये 50 कि.मी. की दूरी के लिए 1 रूपया 51 कि.मी. से 100 कि.मी. के लिए 2 रूपये, 101 कि.मी. से 300 कि.मी. के लिए 3 रूपये एवं 301 कि.मी. से आगे के लिए 5 रूपये तक बढ़ाये गये।
  - (ख) प्रथम श्रेणी (सामान्य) एवं स्लीपर श्रेणी (सामान्य) का किराया दोनों के किराये 750 कि.मी. तक की दूरी के लिए 5 रूपये, 751 कि.मी. से 1500 कि.मी. की दूरी के लिए 10 रूपये एवं 1500 कि.मी. से अधिक की दूरी के लिए 20 रूपये तक बढ़ा दिये गये।
  - (ग) मासिक सीजन टिकटों के किराये 50 कि.मी. तक यात्रा के लिये 5 रूपये, 51 कि.मी. से 100 कि.मी. के मध्य यात्रा के लिये 10 रूपये एवं 100 कि.मी. से अधिक यात्रा के लिये 15 रूपये तक बढ़ाये गये।
  - (घ) द्वितीय श्रेणी (मेल/एक्सप्रेस) में 500 कि.मी. तक की दूरी के लिये 5 रूपये की वृद्धि की गई, जो क्रमशः बढ़ते हुए 2501 कि.मी. से अधिक के लिए 25 रूपये तक की गयी। शयनयान श्रेणी (मेल/एक्सप्रेस) में यह वृद्धि 10 रूपये से 45 रूपये तक की गई। उच्च श्रेणियों में, प्रथम श्रेणी (मेल/एक्सप्रेस) तथा वातानुकूल कुर्सीयान श्रेणी के किरायों में 20 रूपये से 60 रूपये तक, वातानुकूल 3-टीयर में 40 रूपये से 120 रूपये तक, वातानुकूल 2-टीयर में 60 रूपये से 180 रूपये तक एवं वातानुकूल प्रथम श्रेणी में 180 रूपये से 540 तक बढ़ाये गये। वातानुकूल 3-टीयर में बिस्तरों की आपूर्ति निःशुल्क कर दी गयी।

- (ड.) राजधानी एवं शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों की सभी श्रेणियों के किरायों में 20 प्रतिशत तक वृद्धि की गई।
- (च) मेट्रो रेल, कलकत्ता के किरायों में 5 कि.मी. की दूरी के लिये 1 रूपया, 6 कि.मी. से 10 कि.मी. के लिये 2 रूपये और 10 कि.मी. से अधिक दूरी के लिये 3 रूपये तक की वृद्धि की गई। एम आर टी एस, चेन्नई के संबंध में द्वितीय श्रेणी में प्रति यात्री 50 पैसे का वर्तमान अधिभार बढ़ाकर 1 रूपया कर दिया तथा प्रथम श्रेणी में 2 रूपया प्रति यात्री का अधिभार प्रारम्भ कर दिया गया।
- (छ) कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रभार सभी श्रेणियों के लिये 5 रूपये तक बढ़ाये गये। प्लेटफार्म टिकट 3 रूपये निर्धारित कर दिया गया।
- (ज) सुपरफास्ट गाड़ियों से यात्रा के लिये अतिरिक्त चार्ज वर्तमान 5 से 25 रूपये से बढ़ाकर 10 से 50 रूपये संशोधित कर दिया गया।
- (झ) मैगजीनों के लिए पार्सल भाड़ा दरें 20 प्रतिशत<sup>#</sup> बढ़ा दी गयीं। सभी अन्य वस्तुओं (समाचार पत्रों को छोड़कर) के लिए पार्सल एवं सामान की दर 5 प्रतिशत बढ़ा दी गयी। पूरी रैक में ढोये जाने वाले केले के यातायात में संशोधित दरों पर मौजूदा छूट को जारी रखा गया।

(ii) बजट तथा संशोधित अनुमानों के क्रमशः 8368 करोड़ रूपये तथा 8516 करोड़ रूपये के सापेक्ष 1998-99 के दौरान 8549.96 करोड़ रूपये की यात्री आय में गैर-उपनगरीय यात्री यातायात के 7526.85 करोड़ रूपये (बजटित 7309 करोड़ रूपये तथा संशोधित 7473.02 करोड़ रूपये) तथा उपनगरीय यात्री यातायात के 1023.11 करोड़ रूपये (बजटित 1059 करोड़ रूपये तथा संशोधित 1042.98 करोड़ रूपये) सम्मिलित थे। कुल यात्री आय\* (वास्तविक) दर्शाता है कि प्रति यात्री किलोमीटर औसत दर 1997-98 के 19.90 पैसे से 1998-99 में 21.13 पैसे तक 6.18 प्रतिशत बढ़ गयी। औसत दूरी (अर्थात्, एक यात्री द्वारा यात्रा की गयी औसत दूरी) भी 1997-98 के 86.14 कि.मी. से 1998-99 में 90.55 कि.मी. अर्थात् 4.41 किलोमीटर (5.12 प्रतिशत) बढ़ गयी। निम्नलिखित रेलों में यात्री सेवाओं से आय संशोधित प्रक्षेपों से कम हुई :

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	कमी की राशि (करोड़ रूपये में)	प्रतिशतता
1.	दक्षिण	23.80	2.75
2.	पूर्व	7.00	0.82
3.	मेट्रो, कलकत्ता	0.33	1.41

<sup>#</sup> इस वृद्धि को 22 जुलाई 1998 से वापस ले लिया गया

\* मेट्रो रेलवे, कलकत्ता की यात्री आय सहित



तथापि निम्नलिखित रेलवे में यात्री सेवाओं से आय ने संशोधित अनुमानों पर बढ़ोत्तरी दर्ज किया :

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	वृद्धि की राशि (करोड़ रुपये में)	प्रतिशतता
1.	पूर्वोत्तर	24.97	5.13
2.	दक्षिण पूर्व	12.72	2.33
3.	मध्य	8.77	0.51
4.	दक्षिण मध्य	7.42	0.99
5.	पश्चिम	5.17	0.36
6.	उत्तर	4.94	0.30
7.	पूर्वोत्तर सीमान्त	1.10	0.66

### 1.3 माल आय

(i) माल भाड़ा दरों (20 जून 1998 से प्रभावी) में सामान्य वृद्धियाँ नहीं हुई बल्कि कुछ मामलों में मामूली वृद्धि एवं अन्यो में कमी कर के कुछ मामूली फेरबदल की गई। ये निम्नलिखित थे:

(क) कम दूरियों के लिये कोयले की माल भाड़ा दरों में मामूली समायोजन किया जिससे 500 कि.मी. की विभिन्न दूरियों के लिये लगभग 2 प्रतिशत की वृद्धि की गई। 500 कि.मी. से ऊपर 1500 कि.मी. तक कोई वृद्धि नहीं हुई तथा 1500 कि.मी. से अधिक पर 1 प्रतिशत की कमी हुई। लौह अयस्क, मैगनीज एवं अन्य सामान्य अयस्कों, टिम्बर, सोडा ऐश, अपरिष्कृत रबड एवं कार्बिक सोडा के वर्तमान वर्गीकरण को एक दर्जा ऊपर कर दिया।

(ख) कोयला, सीमेंट, लोहा या इस्पात की दरों के टेपर को इस प्रकार समायोजित किया गया कि जिससे लम्बी दूरियों की दरों में लगभग 1 से 2 प्रतिशत तक कमी हो गयी।

(ग) चूना पत्थर, डोलोमाइट एवं जिप्सम के वर्गीकरणों में एक श्रेणी की कमी की गई।

यात्री किराये [पैरा 1.2(i)] एवं मालभाड़ा दरों में उपरोक्त परिवर्तनों को मिलाकर 1998-99 के बचे हुए भाग (20 जून 1998 से 31मार्च1999) के दौरान 450 करोड़ रुपये प्राप्त होने का अनुमान किया गया।

(ii) माल यातायात से बजट अनुमानों में 21686 करोड़ रुपये तथा संशोधित अनुमानों में 20390.16 करोड़ रुपये आय प्राप्त होने का अनुमान किया गया था। वास्तविक आय (19960.39 करोड़ रुपये) बजट तथा संशोधित से क्रमशः 1725.61 करोड़ रुपये (7.96 प्रतिशत) तथा 429.77 करोड़ रुपये (2.11 प्रतिशत) कम हुई। बजट अनुमान (1998-99) में, राजस्व अर्जित करने वाले प्रारंभिक माल यातायात में, वर्ष 1997-98 के संशोधित अनुमानों (430 मिलियन टन) से 20 मिलियन टन ऊपर होने का प्रक्षेपण किया गया था। इसे संशोधित अनुमान(1998-99) में कम करके 424 मिलियन टन कर दिया गया था। फिर भी, रेलें वर्ष 1997-98 में ढोये गये 429.38 मिलियन टन के वास्तविक प्रारंभिक राजस्व अर्जित करने वाले माल यातायात से 8.46 मिलियन टन (1.97 प्रतिशत) कम, केवल 420.92 मिलियन टन माल ढो सकीं। 1998-99 में रेलवे द्वारा ढोये गये राजस्व अर्जन करने वाले माल यातायात की शुद्ध टन किलोमीटर में मात्रा पूर्ववर्ती वर्ष के 284249 मिलियन एन टी के एम के सापेक्ष 281513 मिलियन शुद्ध टन किलोमीटर (एन टी के एम) थी, जो

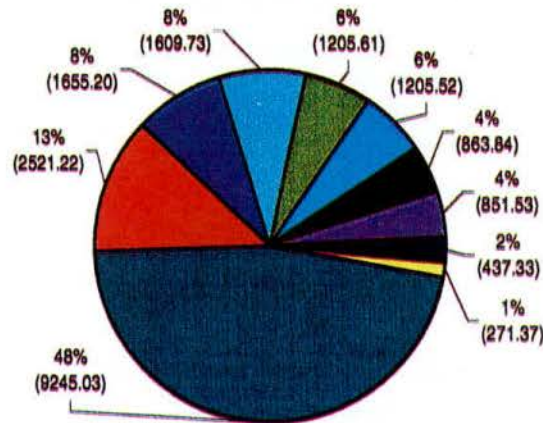


कि 2736 मिलियन एन टी के एम (0.96 प्रतिशत) कम थी। वास्तविक रूप से ढोया गया माल यातायात दोनों बजट तथा संशोधित अनुमानों क्रमशः 308180 मिलियन एन टी के एम तथा 282374 मिलियन एन टी के एम से 8.65 प्रतिशत एवं 0.30 प्रतिशत कम था। इस प्रकार भौतिक रूप से संकुचन हुआ यद्यपि माल यातायात से राजस्व अर्जन में 94.01 करोड़ रुपये की मामूली वृद्धि हुई। तथापि, औसत लीड (औसत दूरी जिस पर एक टन ढोया गया), जो 1997-98 तक हास दर्शाती थी, 1997-98 में 662 कि.मी. से 1998-99 में 668.80 कि.मी. हो गयी और उसमें 6.80 कि.मी. का मामूली सुधार हुआ।

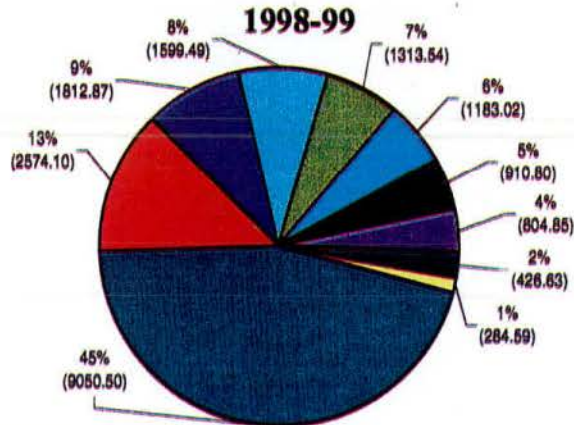
1998-99 के बजट प्रक्षेपणों की तुलना में, माल यातायात से प्राप्त राजस्व में, 'कोयला' (438.50 करोड़ रुपये), 'इस्पात कारखानों को कच्चा लोहा एवं तैयार इस्पात' (413.98 करोड़ रुपये), 'खाद्यान्न' (309.46 करोड़ रुपये), 'इस्पात कारखानों को कच्चा माल' (252.15 करोड़ रुपये), 'सीमेंट' (150.51 करोड़ रुपये), 'विविध माल आय' (115.41 करोड़ रुपये), 'अन्य माल' (86.13 करोड़ रुपये), 'पेट्रोल, तेल व स्नेहक' (58.90 करोड़ रुपये) एवं 'निर्यात के लिये लौह अयस्क' (0.37 करोड़ रुपये) की कमी पायी गयी।

**विभिन्न पण्यों का आय में योगदान  
(आकड़े करोड़ रु. में)**

**1997-98**



**1998-99**



कोयला	पी ओ एल	अन्य माल
सीमेंट	खाद्यान्न	कच्चा लोहा और इस्पात
इस्पात सन्तंत्रों को कच्ची सामग्री	उर्वरक	निर्यात के लिए लौह अयस्क
विविध आय		

माल आय निम्नलिखित रेलवे पर संशोधित अनुमानों से कम हुई :

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	कमी की राशि (करोड़ रुपये में)	प्रतिशतता
1.	पश्चिम	191.19	6.49
2.	दक्षिण पूर्व	150.38	3.10
3.	पूर्व	98.11	4.03
4.	दक्षिण मध्य	92.85	4.30
5.	मध्य	25.04	0.84

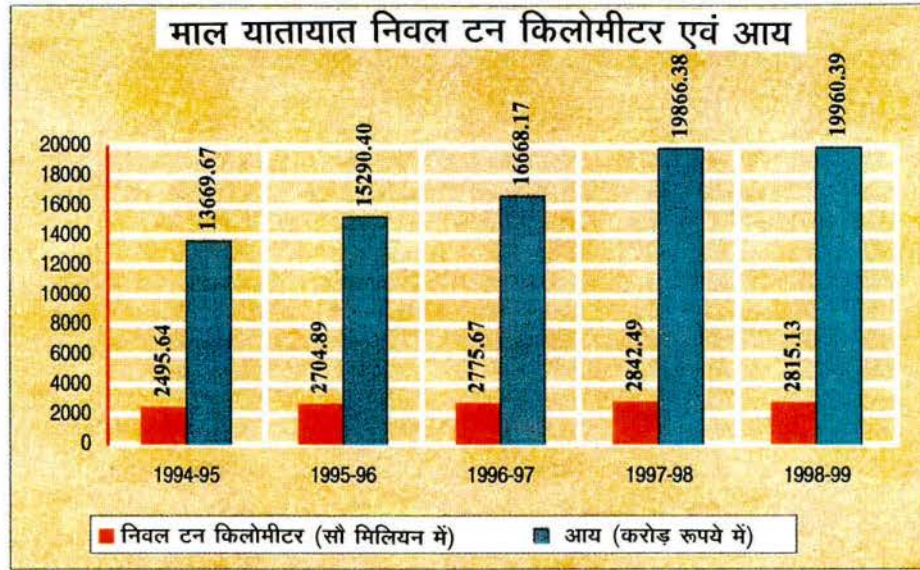
तथापि माल आय ने निम्नलिखित रेलवे में संशोधित अनुमानों से वृद्धि दर्शायी :

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	वृद्धि की राशि (करोड़ रुपये में)	प्रतिशतता
1.	पूर्वोत्तर	77.20	24.60
2.	पूर्वोत्तर सीमान्त	45.04	13.61
3.	उत्तर	5.12	0.16
4.	दक्षिण	0.45	0.04

1998-99 के दौरान टन में ढोये गये मुख्य पण्यों एवं उनसे हुई आय परिशिष्ट-I में दी गयी हैं। मुख्य पण्य जिन्होंने 1998-99 में 500 करोड़ रुपये से अधिक भाड़ा अर्जित किया, उनमें 'कोयला' 'पेट्रोल, तेल व स्नेहक' 'अन्य माल', 'सीमेंट', 'इस्पात कारखानों को कच्चा लोहा तथा तैयार इस्पात', 'खाद्यान', 'इस्पात कारखानों को कच्चा माल' तथा 'उर्वरक' शामिल थे। कोयला एवं इस्पात कारखानों को कच्चे माल की ढुलाई से आय, 1997-98 में उनकी आय से क्रमशः 194.53 करोड़ रुपये एवं 58.99 करोड़ रुपये कम थी। कोयला, सीमेंट, लोहा या इस्पात के लिए दरों में कमी, इस प्रकार से समायोजित की गयी थी कि लम्बी दूरियों पर भाड़े की दर में लगभग 1 प्रतिशत से 2 प्रतिशत तक कमी आ जाए और 1500 कि.मी. से अधिक की दूरी के लिये कोयले की भाड़ा दरों में 1 प्रतिशत की कमी करने के बावजूद, कोयला, सीमेंट, कच्चा लोहा एवं तैयार इस्पात, इस्पात कारखानों को कच्चा माल तथा निर्यात के लिए लौह अयस्क का लदान, बजट अनुमानों से क्रमशः 20.41 मिलियन टन, 1.25 मिलियन टन, 3.03 मिलियन टन, 7.09 मिलियन टन एवं 0.52 मिलियन टन कम था। इस प्रकार बजट भाषण में घोषित रेल दरों को और आकर्षक बनाने के लिए, की गई कमी ने अपेक्षित परिणाम नहीं दिया।

पिछले पांच वर्षों के दौरान रेलवे द्वारा ढोये गये माल यातायात की प्रवृत्ति शुद्ध टन-किलोमीटर (सौ मिलियन में) तथा उनसे अर्जित राजस्व आय नीचे चार्ट में दर्शायी गयी है :





#### 1.4 वसूल न की गयी आय

(i) 1998-99 बजट एवं संशोधित अनुमान दोनों में, वसूल न की गयी आय में 260 करोड़ रुपये की कमी का प्रक्षेपण किया था। तथापि, उपलब्धि नकारात्मक थी। वसूल न की गई आय जो 1997-98 के अन्त में 1174.44 करोड़ रुपये थी 1998-99 के अन्त में 215.09 करोड़ रुपये (18.31 प्रतिशत) की वृद्धि के साथ 1389.53 करोड़ रुपये हो गयी। 1998-99 की समाप्ति पर न वसूली गयी आय का 1389.53 करोड़ रुपये का संचित शेष 1998-99 के दौरान 29,824.86 करोड़ रुपये की कुल यातायात आय का 4.66 प्रतिशत था।

(ii) वसूल न की गयी आय (1389.53 करोड़ रुपये) का लगभग 83 प्रतिशत बकाया मालभाड़ा (1153.75 करोड़ रुपये) के मद में था। उत्तर रेलवे के खाते में वसूल न किये गये भाड़े की अधिकतम राशि (1079.98 करोड़ रुपये) होने का क्रम जारी रहा, यह कुल वसूल न किये गये भाड़े की लगभग 94 प्रतिशत है। इन (1079.98 करोड़ रुपये) में से 955.38 करोड़ रुपये, नेशनल थर्मल पावर कारपोरेशन (एन टी पी सी) द्वारा प्रबंधित, बदरपुर थर्मल पावर स्टेशन (बी टी पी एस), की तरफ बकाया थे। प्रसंगवश बी टी पी एस का बकाया वर्ष के दौरान 160.04 करोड़ रुपये बढ़ गया; 31 मार्च 1998 को राशि 795.34 करोड़ रुपये थी। बी टी पी एस से वसूलीयोग्य भारी बकाया माल भाड़े के सम्बंध में 31 मार्च 1994 एवं 31 मार्च 1995 (1995 और 1996 की सं.10), 31 मार्च 1996, 31 मार्च 1997 एवं 31 मार्च 1998 (1997, 1998 एवं 1999 की सं.9) को समाप्त वर्षों हेतु भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदनों के पैरा 1.4(ii) में भी टिप्पणियाँ की गयी थीं।

(iii) 1997-98 के अंत तक राज्य विद्युत बोर्डों/विद्युत गृहों की ओर कुल बकाया राशि 928.86 करोड़ रुपये थी। यह वर्ष 1998-99 में 1139.91 करोड़ रुपये तक बढ़ गयी। इससे मालूम होता है कि वसूल न की गयी आय (215.09 करोड़ रुपये) में कुल वृद्धि मुख्य रूप से राज्य विद्युत बोर्डों/विद्युत गृहों की ओर बकाया में वृद्धि (211.05 करोड़ रुपये) के कारण थी। बी टी पी एस, हरियाणा राज्य विद्युत बोर्ड तथा दिल्ली विद्युत बोर्ड के विरुद्ध बकाया क्रमशः 159.98 करोड़ रुपये,

44.09 करोड़ रुपये एवं 24.22 करोड़ रुपये तक बढ़ गया। वसूल न की गयी आय के रुझान को निम्नलिखित चार्ट में दर्शाया गया है :



#### (iv) वसूली योग्य मांगे

वसूली योग्य मांगें जो (i) रेलवे भूमि और भवनों के किराये/पट्टे और (ii) साइडिंगों के ब्याज एवं अनुरक्षण प्रभागों के सम्बंध में बकायों के द्योतक हैं, मार्च 1998 के अंत में 96.76 करोड़ रुपये से 9.69 करोड़ रुपये कम होकर मार्च 1999 के अंत में 87.07 करोड़ रुपये हो गयीं।

#### 1.5 योजनागत व्यय

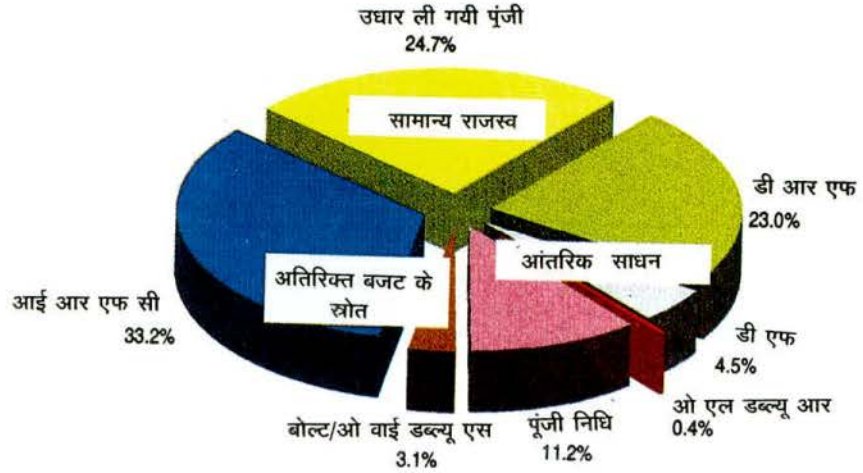
(i) 1998-99 में उधार ली गयी पूँजी और सृजित आंतरिक स्रोतों (रेलवे निधियों) से योजनागत व्यय तथा अतिरिक्त बजटीय स्रोतों से निवेशों के विवरण निम्नवत् थे :

(करोड़ रुपये में)

क्र. सं.	वित्त के स्रोत	बजट अनुमान	संशोधित अनुमान	वास्तविक व्यय
1	सामान्य राजस्व से उधार पूँजी	2200.00	2200.00	2185.10
2	आंतरिक स्रोत			
	(i) मूल्यहास आरक्षित निधि	2625.00	1975.00	2033.94
	(ii) विकास निधि	475.00	426.00	395.87
	(iii) पूँजी निधि	1255.00	1033.00	990.46
	(iv) चालू लाइन निर्माण-राजस्व	45.00	41.00	34.95
	कुल आंतरिक स्रोत	4400.00	3475.00	3455.22
	योजनागत निधियों का कुल जोड़ (1+2)	6600.00	5675.00	5640.32
3	बाह्य स्रोत			
	(i) आई आर एफ सी	2665.00	2845.00	2941.31
	(ii) बोल्ड/ओ वाई डब्लू एस	235.00	235.00	275.85
	कुल बाह्य स्रोत	2900.00	3080.00	3217.16
	कुल जोड़	9500.00	8755.00	8857.48



## वित्त के स्रोत



इससे विदित होगा कि :

- (क) वास्तविक योजनागत व्यय (5640.32 करोड़ रुपये) बजट अनुमानों से 959.68 करोड़ रुपये तथा संशोधित अनुमानों से 34.68 करोड़ रुपए कम हुआ।
- (ख) कुल योजनागत व्यय का 61.26 प्रतिशत आंतरिक स्रोतों से (3455.22 करोड़ रुपये) हुआ। तथापि, यहां भी आंतरिक स्रोतों से किया गया व्यय बजट अनुमानों से 944.78 करोड़ रुपये तथा संशोधित अनुमानों से 19.78 करोड़ रुपए कम था।
- (ग) दूसरी ओर परा-बजटीय स्रोतों से व्यय (3217.16 करोड़ रुपये) बजट अनुमानों से 317.16 करोड़ रुपये तथा संशोधित अनुमानों से 137.16 करोड़ रुपये अधिक था।
- (घ) सामान्य राजस्व से उधार ली गई पूँजी से योजनागत व्यय (2185.10 करोड़ रुपये), बजट तथा संशोधित अनुमानों से 14.90 करोड़ रुपये कम था। 1998-99 के योजनागत व्यय में, परा-बजटीय स्रोतों को छोड़कर, सरकार द्वारा दिये गये बजटीय समर्थन की प्रतिशतता 38.74 प्रतिशत संगणित होती है। यह प्रतिशतता 1989-90 में 49.78 थी और 1995-96 में 21.32 प्रतिशत तक घटकर 1997-98 में पुनः 36.59 प्रतिशत तक बढ़ गई थी।

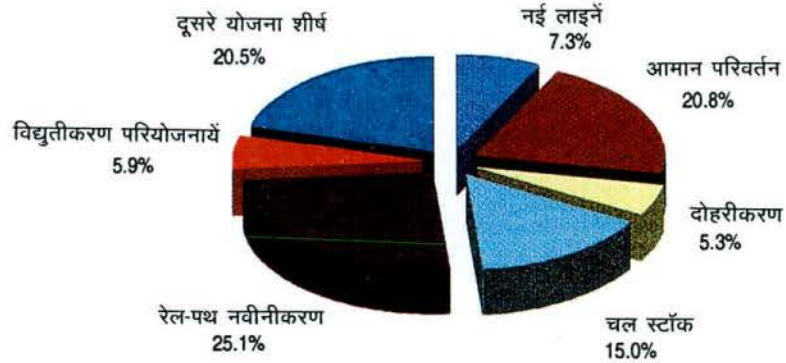
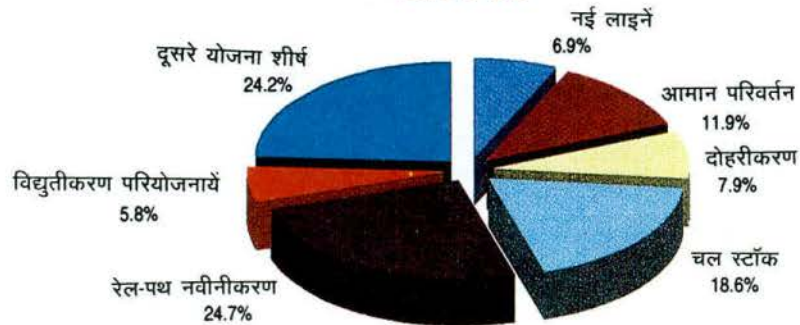
(ii) मुख्य योजना शीर्षों के अंतर्गत 1995-96, 1996-97, 1997-98 एवं 1998-99 के दौरान 'उधार ली गयी पूँजी' और 'आंतरिक स्रोतों' से पूरा किये गये योजना व्यय\* का वितरण नीचे की तालिका में दर्शाया गया है :

\* 1997-98 और पूर्ववर्ती वर्षों के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों के पैराग्राफ 1.5(ii) में, ब्लाक परिसम्पत्तियों के सृजन पर योजना व्यय का वितरण पूँजीकृत न किये गये व्यय तथा नवीनीकरण पर व्यय के अतिरिक्त दर्शाया गया था। चूंकि पैराग्राफ 1.5(i) में वर्णित 'उधारी पूँजी' तथा 'आन्तरिक स्रोतों' से हुआ योजना व्यय पैराग्राफ 1.5(ii) की सारिणी से मेल नहीं खाता था, इसलिये योजना व्यय के शीर्ष-वार व्यौरों के वितरण को 'उधारी पूँजी' तथा 'आन्तरिक स्रोतों' से वर्ष 1995-96 से 1998-99 के दौरान हुए सकल योजना व्यय दर्शाने के लिए संशोधित कर दिया गया है, जैसा कि पैराग्राफ 1.5(i) में वर्णित है।

( करोड़ रुपये में )

योजना शीर्ष	1995-96	1996-97	1997-98	1998-99
नई लाइनें (निर्माण)	205.64	294.44	399.71	388.02
आमान परिवर्तन	1116.59	1045.72	1129.93	672.51
दोहरीकरण	218.41	243.59	291.22	446.74
चल-स्टॉक	1418.76	1789.89	818.86	1047.70
रेलपथ नवीनीकरण	1149.51	1202.53	1366.84	1391.33
विद्युतीकरण परियोजनायें	347.59	279.04	318.67	328.07
यात्री सुविधायें	87.98	87.89	89.27	90.56
अन्य योजनाशीर्ष	805.77	983.14	1029.25	1275.39
<b>जोड़</b>	<b>5350.25</b>	<b>5926.24</b>	<b>5443.75</b>	<b>5640.32</b>

पिछले बर्ष की तुलना में आमान परिवर्तन योजना शीर्ष के अन्तर्गत व्यय में 457.42 करोड़ रुपये तक की तीव्र गिरावट हुयी। निम्नलिखित चार्ट में 1997-98 एवम् 1998-99 की तुलनात्मक स्थिति दर्शायी गई है :

**1997-98****1998-99****(iii) रेलों द्वारा किये जा रहे कार्य/परियोजनाएँ**

परा- बजटीय स्रोतों को शामिल करते हुये 1998-99 की वार्षिक योजना लागत का स्तर 8900 करोड़ रुपये से कम है। वर्ष 1999-2000 के लिए निांग मशीन और चल-स्टॉक कार्यक्रम से सम्बन्धित पिंक बुक के अनुसार 31 मार्च 1999 को, 3121 पहले से चल रहे कार्य हाथ में थे,



जिसके लिये प्रस्तावित बजट 6710.63 करोड़ रुपये था, तथा इन कार्यों को पूरा करने के लिये 37200 करोड़ रुपये से अधिक की और आवश्यकता थी। फिर भी रेलवे ने 1160 नये कार्यों के लिये बजट में 808 करोड़ रुपये के प्रस्ताव को शामिल किया इन नये कार्यों को पूरा करने के लिये 9100 करोड़ रुपये से अधिक की और आवश्यकता पड़ेगी। वर्ष 2000-2001 की पिंक बुक के अनुसार रेलवे ने पहले से चल रहे 3566 निर्माण कार्यों हेतु 7034.46 करोड़ रुपये का प्रावधान किया जिसको पूरा करने में 40300 करोड़ रुपये की और आवश्यकता होगी। 2000-2001 के बजट में भी नये कार्यों को शामिल करने का रुझान अबाध रूप से जारी रहा। 2000-2001 के दौरान रेलवे ने 828.79 करोड़ रुपये की लागत के 1285 नए कार्यों को शामिल किया है और इनको पूरा करने के लिए 10990 करोड़ रुपये से अधिक की आवश्यकता पड़ेगी। स्पष्टतया, यद्यपि वर्तमान योजना का आकार पहले से हाथ में लिये गये कार्यों को मूर्त रूप नहीं दे सकता, इसके बावजूद भी किये जा रहे वायदों में अनियंत्रित बढ़त जारी है। इस स्थिति के परिणामस्वरूप उपलब्ध सीमित निधियों का विरल प्रयोग हुआ जिनके सीमित होने से धीमी गति से कार्य निष्पादन होता है। उपलब्ध करायी गयी सीमित निधियों का बड़ा भाग, वास्तविक कार्य में कोई बड़ी प्रगति हुये बिना मुद्रास्फीति एवम् कर्मचारियों पर आयी लागत पर, व्यय हो जाता है। नई परियोजनाओं को हाथ में लेते समय अत्यधिक पुनरीक्षण की स्पष्ट आवश्यकता है और चल रही परियोजनाओं के वर्तमान स्वरूप के सम्बन्ध में उपलब्ध निधियों को संदर्भित करते हुये, स्पष्ट प्राथमिकता स्थापित करने की आवश्यकता है।

रेलवे द्वारा तैयार किये श्वेत पत्र (जुलाई 1998 में) ने दर्शाया कि :

- (क) रेलवे के पास 39000 करोड़ रुपये से अधिक लागत की 215 बड़ी अवसंरचना वाली परियोजनायें हाथ में थी।
- (ख) इनमें से 28400 करोड़ रुपये (कुल लागत का लगभग 72 प्रतिशत) से अधिक की लागत के 127 (कुल संख्या का लगभग 59 प्रतिशत) अलाभकर कार्य थे लेकिन इन्हें सामाजिक दृष्टि से उचित माना गया।
- (ग) 1994-95 से 1998-99 के दौरान, रेलवे ने बिना आवश्यक सर्वेक्षण किये बजट में 10979 करोड़ रुपये की 37 परियोजनायें को शामिल किया जिनमें से केवल 6 को ही आवश्यक संस्तुति प्राप्त थी।
- (घ) इसी प्रकार, रेलवे बिना आवश्यक अनुमति के परियोजनाओं के लिये उपबन्ध भी कर रही थी। 1992-93 से 1998-99 के दौरान ऐसी परियोजनाओं की संख्या 103 थी (21810 करोड़ से अधिक की अनुमानित लागत)।

235 कार्य, जोकि 1.4.97 को पाँच वर्षों से अधिक की अवधि से प्रगति पर थे, पर की गई नमूना समीक्षा (लेखापरीक्षा द्वारा) के परिणाम 1998 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 9 के पैरा संख्या 5.1 में छपे थे। समीक्षा में दर्शाया गया था कि :

- (क) जबकि 1992-93 से 1996-97 के दौरान केवल 322 कार्य पूर्ण किये गये थे, लगभग 22900 करोड़ रुपये की लागत के 1847 नये कार्य इस अवधि में आरम्भ हो रहे थे।

- (ख) इनमें से बहुत से कार्यों को, ज्यादातर निधियों की कमी के कारण, रोकना/धीमा करना पड़ा।
- (ग) रेलवे प्रायः कार्य अत्यावश्यकता प्रमाण-पत्र के अन्तर्गत आरम्भ कर देती है (इन 235 कार्यों में से 32 कार्यों, जिनकी अनुमानित लागत 2455 करोड़ रुपये थी) जबकि इनकी कोई अत्यावश्यकता नहीं थी। यह केवल पूर्व स्वीकृति से बचने के लिये था।
- (घ) इन निर्माण कार्यों का एक बड़ा प्रतिशत वित्तीय रूप से व्यवहार्य नहीं था, और
- (ङ.) कुल मिला कर, काफी बड़ी मात्रा में प्रावधानों की कमी थी जिसके फलस्वरूप धीमा निष्पादन हो रहा था।

रेलवे ने, मानक रेलपथ नवीनीकरण कार्यों के लिये जिन्हें साल-दर-साल करना था, पर्याप्त प्रावधान नहीं किया। 1997-98 के बजट में पहले से ही अभिनिर्धारित रेल पथ नवीनीकरण कार्यों (चल रहे एवम् नये) को 3668 करोड़ रुपये की आवश्यकता थी जबकि प्रावधान केवल 1680 करोड़ रुपये का था जिससे 1988 करोड़ रुपये के बकाया कार्य को आगे बढ़ाना पड़ा। 1998-99 में, बकाया कार्य को शामिल करते हुये आवश्यकतायें लगभग 4699 करोड़ रुपये की थीं लेकिन प्रावधान 1960 करोड़ रुपये का था जिसमें से 2739 करोड़ रुपये के कार्यों को आगे ले जाना पड़ा। 1999-2000 के बजट में 6067 करोड़ रुपये की आवश्यकता के विरुद्ध 2000 करोड़ रुपये का प्रावधान था जिससे बकाया कार्य बढ़ कर 4067 करोड़ रुपये का हो गया। 1680 करोड़ रुपये तथा 1960 करोड़ रुपये के प्रावधान के विपरीत वास्तविक व्यय 1996-97 तथा 1998-99 में क्रमशः 1366.84 तथा 1391.33 करोड़ रुपये तक काफी कम था। इस प्रकार के अल्प प्रावधान और प्रमुख कार्य पर कम खर्च करने से रेलपथ अनुरक्षण में बकाया रह जाएगा जिससे यात्रियों तथा माल की सुरक्षा खतरे में पड़ सकती है। ऐसी स्थिति में नये निर्माण कार्य आरम्भ करना, जो अधिकतर अलाभकर कार्य थे, रेलवे परिचालन को वित्तीय एवम् वास्तविक रूप से केवल कमजोर बनायेगा।

50 करोड़ रुपये से अधिक की रेल परियोजना विस्तारित बोर्ड द्वारा अनुमति के पश्चात आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सी सी ई ए) के पास आता है। इस प्रकार लगता है कि विस्तारित बोर्ड की प्रक्रिया संतोषजनक नहीं रही क्योंकि यह पूर्व सर्वेक्षण और न ही परियोजना व्यवहार्यता सुनिश्चित कर पाया और न परियोजनाओं को स्वीकृति मिलने से पूर्व उचित निधि की व्यवस्था कर पाया।

### 1.6 अमुक्त देयतायें

नई लाइनों के सम्बन्ध में रेलवे कन्वेन्शन समिति की सिफारिशों के अनुसार निवेश पर ब्याज (लाभांश) के भुगतान पर निर्माण की अवधि के दौरान और यातायात के लिए लाइन चालू होने के पाँच वर्षों के लिये अधिस्थगन दिया जाता है। इसके लिये संचयी देयता तब देय होती है जब वर्तमान लाभांश को पूरा करने के बाद लाइन बेशी दिखलाती है। यातायात के लिये लाइन चालू होने के 20



वर्षों के अन्दर यदि इसे अदा नहीं किया जाता तो देयता का अपलेखन कर दिया जाता है। इस आधार पर देयता, जो वर्षों से बढ़त का रूझान दिखा रही है 1998-99 के दौरान 302.83 करोड़ रुपये (उपचित राशि 308 करोड़ रुपये भुगतान किया गया 5 करोड़ रुपये घटा कर और अपलिखित देयता 0.17 करोड़ रुपये) तक बढ़ गयी और 31 मार्च, 1999 को 1894.16 करोड़ रुपये हो गई।

### 1.7 रेलवे निधियां

**(i) पेंशन निधि :** सेवानिवृत्त होने वाले रेल कर्मचारियों के पेंशनरी लाभों के खर्चों को पूरा करने हेतु 1964 में गठित निधि का वित्त पोषण देयता गणना के आधार पर होना था जिससे कि निधि में अनुमानित देयता को पूरा करने के लिए इस मद में पर्याप्त अवशेष रहे। 1974 के पश्चात, देयता निर्धारण नहीं हुआ एवम् निधि में अंशदान, वास्तविक आहरणों के रूझान के संदर्भ में जारी रहा। 1 अप्रैल 1998 को निधि का अथशेष 930.32 करोड़ रुपये (31 मार्च 1998 तक जिन्होंने पेन्शन का विकल्प चुना था उनके लिए 0.73 करोड़ रुपए के सरकारी अंशदान के अन्तरण के पश्चात) था एवम् 1998-99 के दौरान राजस्व एवम् पूँजी से कुल विनियोग 3485 करोड़ रुपये (पूँजी से 50 करोड़ रुपये एवम् कार्यचालन व्यय के अतिरिक्त विविध व्यय से 10 करोड़ रुपये - को शामिल करते हुये) था। सरकारी रेलवे भविष्य निधि (अंशदायी) में सरकार के अनुदान, उनका जिन्होंने पेंशन का चयन किया के 0.01 करोड़ रुपये को भी पेंशन निधि में हस्तांतरित कर दिया गया। 1998-99 के दौरान आहरण 4144.03 करोड़ रुपये था। निधि में वर्ष 1998-99 के लिये 7 प्रतिशत प्रति वर्ष (वही जिस दर पर सामान्य राजस्व को लाभांश का भुगतान किया जाता है) ब्याज के रूप में 42.06 करोड़ रुपये प्राप्त किया जिससे 31 मार्च 1999 को 313.36 करोड़ रुपये का अवशेष रहा।

**(ii) मूल्यहास आरक्षित निधि :** परिसम्पत्तियों के बदलाव के लिये मूल्यहास आरक्षित निधि का अनुसूक्षण किया जाता है जिसका वित्त पोषण राजस्व से अन्तरणों द्वारा किया जाता है। 1 अप्रैल, 1998 को निधि में अथशेष 1434.27 करोड़ रुपये था एवम् वर्ष 1998-99 के दौरान निधि को 1205 करोड़ रुपये (पूँजी से 50 करोड़ रुपये सहित) का अंशदान दिया गया। वर्ष के दौरान निधि के अवशेष पर 7 प्रतिशत (सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर पर) प्रतिवर्ष ब्याज के रूप में 71.39 करोड़ रुपये की राशि जमा की गई। नवीनीकरणों एवम् बदलावों पर व्यय के कारण आहरण 2033.94 करोड़ रुपये का था जिससे 31 मार्च, 1999 को 676.72 करोड़ रुपये का अवशेष बचा।

**(iii) विकास-निधि :** इस निधि का वित्तपोषण आधिक्य एवम्/अथवा रेल परिवहन के उपभोक्ताओं की सुविधाओं से सम्बन्धित कार्यों, श्रमिक कल्याण कार्यों, संरक्षा कार्यों एवम् अलाभकारी परिचालन सुधार कार्यों के खर्च की आवश्यकता की सीमा तक सामान्य राजस्व से उधार ले कर किया जाता है। 1 अप्रैल 1998 को निधि में अवशेष 0.39 करोड़ रुपये का था। 1998-99 के दौरान, 399.08 करोड़ रुपये के आधिक्य में से डी.एफ. को प्रभार्य खर्चों (395.87 करोड़ रुपये) को पूरा करने के लिये 395.87 करोड़ रुपये का विनियोग किया गया। निधि में 1998-99 के अवशेष पर 13 प्रतिशत

प्रति वर्ष की दर पर (विकास निधि कार्यों के लिय सामान्य राजस्व से ऋण पर ब्याज दर) 0.03 करोड़ रुपये की राशि क्रेडिट की गई, एवम् निधि में 31 मार्च, 1999 को 0.42 करोड़ रुपये का अवशेष था।

**(iv) पूँजी निधि :** इस निधि का सृजन अप्रैल 1993 से रेलवे के पूँजीगत कार्यों को वित्त पोषित करने हेतु किया गया था। विकास निधि में विनियोग के पश्चात आधिक्य की शेष राशि इस निधि को क्रेडिट की जाती है। 1 अप्रैल, 1998 को इस निधि में अवशेष 1200.63 करोड़ रुपये का था। 1998-99 के दौरान 399.08 करोड़ रुपये की बेशी में से 3.21 करोड़ रुपये का विनियोग इस निधि को प्रभार्य खर्चों (990.46 करोड़ रुपये) को पूरा करने के लिये किया गया। निधि में वर्ष 1998-99 के लिये 7 प्रतिशत प्रति वर्ष (सामान्य राजस्व के देय लाभांश की दर पर) ब्याज के रूप में 49.49 करोड़ रुपये की राशि निधि में क्रेडिट की गई एवम् निधि में 31 मार्च, 1998 को 262.88 करोड़ रुपये अवशेष था।

**(v)** रेलवे की समस्त निधियों (विकास निधि के अवशेष को छोड़कर जिसमें वर्ष 1995-96 से, लगभग 0.40 करोड़ रुपये का अवशेष बरकरार है) के अवशेष तेजी से घटे हैं जैसाकि नीचे दी गई सारिणी से विदित होता है:

**(1) पेन्शन निधि**

(करोड़ रुपये में)

वर्ष	अथशेष	वर्ष के दौरान अभिवृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	अवशेष
1995-96	717.48	2170.34	2117.18	770.64
1996-97	770.95	2714.11	2508.92	976.14
1997-98	976.71	3461.49	3508.61	929.59
1998-99	930.32	3527.07	4144.03	313.36

नोट : 1995-96, 1996-97 और 1997-98 के अवशेषों तथा 1996-97, 1997-98 और 1998-99 के अथशेषों में क्रमशः 0.31 करोड़ रुपये, 0.57 करोड़ रुपये और 0.73 करोड़ रुपये का अन्तर अंशदायी निर्वाह निधि लेखा से अन्तरण के कारण है।

**(2) मूल्यहास आरक्षित निधि**

(करोड़ रुपये में)

वर्ष	अथशेष	वर्ष के दौरान अभिवृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	अवशेष
1995-96	1106.88	2190.38	2027.09	1270.17
1996-97	1270.17	2339.24	2240.65	1368.76
1997-98	1368.76	2048.79	1983.28	1434.27
1998-99	1434.27	1276.39	2033.94	676.72



## (3) पूँजी निधि

(करोड़ रुपये में)

वर्ष	अथशेष	वर्ष के दौरान अभिवृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	अवशेष
1995-96	359.20	2623.59	1858.63	1124.16
1996-97	1030.67	1872.35	1878.58	1024.44
1997-98	1024.36	1265.13	1088.87	1200.62
1998-99	1200.63	52.71	990.46	262.88

नोट : 1995-96, 1996-97 और 1997-98 के अवशेषों तथा 1996-97, 1997-98 और 1998-99 के अथशेषों में क्रमशः (-)93.49 करोड़ रुपये, (-)0.08 करोड़ रुपये और 0.01 करोड़ रुपये का अन्तर पूँजी तथा पूँजी निधि के बीच अन्तरण के कारण था।

\* इस राशि में 0.01 करोड़ रुपये का अन्तर राउंडिंग करने के कारण है।

जबकि पेन्शन निधि के अवशेष में गिरावट मुख्यतः पंचम वेतन आयोग के एरियर के कारण था, इस तरह की मूल्यहास आरक्षित निधि तथा पूँजी निधि में कभी इन निधियों से बजटित से भी कम आहरण की तुलना में कम विनियोग के कारण था।

## 1.8 विनियोग लेखाओं पर टिप्पणियां

रेलवे पर केन्द्र सरकार के व्यय के अनुदानों के लिये माँगों में प्राधिकृत और भारत के संविधान के अनुच्छेद 114 एवम् 115 के अधीन पारित राशियों की तुलना में 31 मार्च, 1999 को समाप्त वर्ष में खर्च की गई राशि के विनियोग लेखे (रेलवे) का सार परिशिष्ट दो में दिया गया है। संक्षिप्त रूप में स्थिति निम्नानुसार है :

(करोड़ रुपये में)

	मूल अनुदान/ विनियोग	पूरक	जोड़	वास्तविक व्यय	बचत(-)/ आधिव्यय(+)
<b>1. राजस्व</b>					
दत्तमत	34754.87	1701.16	36456.03	34831.50	(-) 1624.53
प्रभारित	17.45	4.77	22.22	13.28	(-) 8.94
जोड़	34772.32	1705.93	36478.25	34844.78	(-) 1633.47
<b>II. पूँजी- परिसम्पत्ति अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन (ऋण पूँजी, पूँजी निधि, मूल्यहास निधि, विकास निधि और चालू लाईन निर्माण कार्य - राजस्व से पूरा किया गया व्यय)</b>					
दत्तमत	16313.61	--	16313.61	14561.42	(-) 1752.19
प्रभारित	6.68	7.11	13.79	13.00	(-) 0.79
जोड़	16320.29	7.11	16327.40	14574.42	(-) 1752.98
<b>कुल दत्तमत</b>	<b>51068.48</b>	<b>1701.16</b>	<b>52769.64</b>	<b>49392.92</b>	<b>(-) 3376.72</b>
<b>कुल प्रभारित</b>	<b>24.13</b>	<b>11.88</b>	<b>36.01</b>	<b>26.28</b>	<b>(-) 9.73</b>
<b>कुल जोड़</b>	<b>51092.61</b>	<b>1713.04</b>	<b>52805.65</b>	<b>49419.20</b>	<b>(-) 3386.45</b>

(i) 3386.45 करोड़ रुपये (विनियोग 9.73 करोड़ रुपये और अनुदान 3376.72 करोड़ रुपये) की सम्पूर्ण बचत (अव्ययित प्रावधानों) 52805.65 करोड़ रुपये के कुल प्रावधान का 6.41 प्रतिशत

बनती थी। बचत, चौदह अनुदानों\* एवम् दस विनियोग में बचत और चार अनुदानों एवम् पाँच विनियोगों में आधिक्य के कारण थी।

**(ii) अनुपूरक अनुदान/विनियोग**

1998-99 में प्राप्त अनुपूरक अनुदान (1701.16 करोड़ रुपये) एवम् विनियोग (11.88 करोड़ रुपये) 1997-98 के मूल अनुदानों एवं विनियोगों के 5.99 प्रतिशत एवम् 10.37 प्रतिशत के प्रति क्रमशः 3.33 प्रतिशत तथा 49.23 प्रतिशत बनते हैं।

निम्नलिखित अनुदानों/विनियोगों के अन्तर्गत अनुपूरक प्रावधान पूर्णतया अप्रयुक्त रहे।

(करोड़ रुपये में)		
क्रम सं.	अनुदान/विनियोग संख्या	राशि
1.	अनुदान संख्या 9 - परिचालन व्यय - यातायात	37.00
2.	विनियोग संख्या 10 - परिचालन व्यय - ईंधन	0.02
3.	विनियोग संख्या 12 - विविध संचालन व्यय	3.39
4.	विनियोग संख्या 16 - रेलवे निधियाँ	0.39

उच्चतर मँहगायी भत्ते की स्वीकृति एवम् कर्मचारियों पर आयी लागत के मद में बढ़े हुये व्यय को पूर्ण करने के लिये अनुदान संख्या 9(37 करोड़ रुपये) के अन्तर्गत अनुपूरक प्रावधान प्राप्त किया गया था लेकिन इसका विनिधान लघु शीर्ष - 'अन्य विविध व्यय (700)' को किया गया। यह अनियमित था, क्योंकि संसदीय अनुमोदन मँहगाई भत्ते (23.29 करोड़ रुपये) एवम् कर्मचारियों पर आयी लागत के व्यय को पूरा करने के लिये था। रेलवे निधियों के विनियोग संख्या 10,12 एवम् 16 के अन्तर्गत अनुपूरक प्रावधान कोर्ट डिग्रियों के मद में अधिक भुगतानों की आशा से प्राप्त किये गये लेकिन यह भी अप्रयुक्त रहे।

**(iii) अधिक अनुदान / विनियोजन**

चार राजस्व अनुदानों (346.11 करोड़ रुपये), चार राजस्व विनियोगों (0.57 करोड़ रुपये) एवम् एक पूँजी विनियोग (0.07 करोड़ रुपये) में कुल मिला कर 346.75 करोड़ रुपये का आधिक्य था। अनुदान/विनियोगवार अधिक व्यय का ब्यौरा निम्न है जिसे भारत के संविधान के अनुच्छेद 115(1)(ख) के अन्तर्गत संसद द्वारा नियमन की आवश्यकता है :

\* अनुदान सं.16 में तीन भाग है। तीनों भागों के बीच में निधियों का पुनर्विनियोजन अनुज्ञेय नहीं है।



(रूपये की इकाई में)

क्रम सं.	विवरण	राशि
1.	अनुदान सं.5-रेलवे इंजनो की मरम्मत और अनुरक्षण	8,90,27,027
2.	अनुदान सं.6- सवारी तथा माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	21,49,24,450
3.	अनुदान सं.8- चल स्टॉक और उपस्कर	31,58,645
4.	अनुदान सं.13- भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा निवृत्ति लाभ	3,15,39,64,774
5.	विनियोग सं.3- रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवायें	25,520
6.	विनियोग सं.4- रेल-पथ और निर्माण कार्य की मरम्मत और अनुरक्षण	7,25,436
7.	विनियोग सं.9- परिचालन व्यय - यातायात	36,60,589
8.	विनियोग सं.11- कर्मचारी कल्याण और सुविधायें	13,08,509
9.	विनियोग सं.16- पूँजी	6,81,327

**(iv) अनुदानों/विनियोजनों में बचत**

(क) वर्ष 1998-99 में, 14 अनुदानों (राजस्व प्रखण्ड के अनुदान सं.1 से 4, 7, 9 से 12, 14 एवं 15 और पूँजी प्रखण्ड के अंतर्गत अनुदान सं.16 के सभी तीन भागों में) तथा 8 विनियोजनों (राजस्व प्रखण्ड के अंतर्गत विनियोजन सं.5 से 8, 10, 12 एवं 13 और पूँजी प्रखण्ड के अंतर्गत विनियोजन सं.16-रेलवे निधियाँ) में क्रमशः 3722.82 करोड़ रूपये एवं 10.38 करोड़ रूपये की कुल मिलाकर 3733.20 करोड़ रूपये (खर्च न किये गये प्रावधान) की भारी बचत थी।

(ख) निम्नलिखित मामलों में बचत 100 करोड़ रूपये से बढ़ गयी :

(करोड़ रूपये में)

क्रं. सं.	अनुदान/विनियोजन सं.	राशि
1.	अनुदान सं.4- रेल पथ और निर्माण कार्य की मरम्मत और अनुरक्षण	137.46
2.	अनुदान सं.9-परिचालन व्यय-यातायात	112.33
3.	अनुदान सं.10-परिचालन व्यय-ईंधन	207.09
4.	अनुदान सं. 14-निधियों को विनियोजन	1367.78
5.	अनुदान सं.16-पूँजी	584.03
6.	अनुदान सं.16 - रेलवे निधियाँ	1158.12

2525.90 करोड़ रूपये की मुख्य बचत केवल दो अनुदानों अर्थात् अनुदान सं.14 तथा 16-रेलवे निधियों में थी। अनुदान सं.14-निधियों को विनियोग में बचत मुख्यतः रेलवे की सकल यातायात प्राप्तियों में तीव्र कमी के कारण मूल्यह्रास आरक्षित निधि तथा पूँजी निधि को कम विनियोग से थी जिसके परिणामस्वरूप इन निधियों का उपलब्ध अवशेष नीचे आ गया जैसा उपरोक्त पैराग्राफ सं.1.7(v) में उल्लेख किया गया है।

अनुदान संख्या 16 - पूँजी एवम् 16 - रेलवे निधियों के अन्तर्गत बचत 584.03 करोड़ रुपये और 1158.12 करोड़ रुपये की हुयी जैसा कि नीचे दिखलाया गया है :

( करोड़ रुपये में)

योजना शीर्ष	आधिक्य (+) / बचत (-)	
	अनुदान सं.16 - पूँजी	अनुदान सं.16 -रेलवे निधियाँ
नई लाइनें (निर्माण)	(-) 107.22	(-) 4.31
नई लाइनों की खरीद	(-) 0.10	-
उखाड़ी गयी लाइनों को पुनः बिछाना	(-) 0.07	-
आमान परिवर्तन	(+) 72.41	(-) 100.01
दोहरी लाइन बिछाना	(-) 29.06	(-) 33.91
यातायात सुविधायें-यार्ड की ढांचे में परिवर्तन तथा अन्य कार्य	(-) 9.39	(-) 62.99
संगणकीकरण	(-) 2.00	(-) 29.57
रेलवे अनुसंधान	-	(-) 1.45
चल-स्टॉक	(+) 176.35	(-) 556.36
रेल-पथ नवीकरण	-	(-) 157.11
पुल संबंधी कार्य	(-) 1.08	(-) 36.18
सिगनल और दूर संचार संबंधी कार्य	(-) 4.49	(-) 41.86
विद्युतीकरण परियोजनायें	(-) 6.65	(-) 5.76
बिजली सम्बन्धी अन्य कार्य	(-) 2.05	(-) 55.58
मशीन और संयंत्र	(-) 0.09	(-) 16.22
कारखाने-उत्पादन यूनिटों सहित	(-) 12.07	(-) 14.18
कर्मचारियों के लिए क्वार्टर	(-) 8.89	(-) 1.74
कर्मचारियों के लिये सुविधायें	(-) 0.92	(-) 7.74
यात्री सुविधायें	(+) 0.14	(-) 9.35
सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों में निवेश	(-) 20.00	-
अन्य विनिर्दिष्ट कार्य	(-) 2.51	(-) 23.80
भंडार उचंत	(-) 261.07	-
विनिर्माण उचंत	(-) 281.43	-
विविध अग्रिम (पूँजी)	(-) 18.18	-
मेट्रोपोलिटन परिवहन परियोजनायें	(-) 65.66	-
<b>कुल बचत</b>	<b>(-)584.03</b>	<b>(-)1158.12</b>

मंत्रालय द्वारा मुख्यतः निर्माण कार्यो की धीमी प्रगति, निविदाओं को अन्तिम रूप न दिये जाने कुछ निर्माण कार्यो को स्वीकृति न मिलने के कारण कम व्यय को इन योजना शीर्षों के अन्तर्गत बचत



का कारण बताया गया। आधिक्य का मुख्यतः चल स्टॉक के अधिग्रहण से सम्बन्धित अधिक कार्यवाहियों (अनुदान 16-पूँजी), लक्षित समय के साथ चलने के लिये द्रुत गति से निर्माण कार्यों में प्रगति, 'आमान परिवर्तन' के अन्तर्गत सामग्री का निकाला जाना (अनुदान 16-पूँजी) एवम् 'यात्री सुविधाओं' (अनुदान 16-पूँजी) के अन्तर्गत कुछ अप्रत्याशित दायित्वों के भुगतान को कारण माना गया। यह ध्यान में आया कि 'चल स्टॉक' योजना शीर्ष के अन्तर्गत रेलवे निधियों के मद में 556.76 करोड़ रुपये की बचत हुयी लेकिन पूँजी के अन्तर्गत 176.35 करोड़ रुपये कर अधिक व्यय हुआ। अनुदान सं.2 (11.46 करोड़ रुपये), अनुदान संख्या 12 (35.80 करोड़ रुपये) एवम् विनियोग संख्या 13 (1.04 करोड़ रुपये) के अन्तर्गत अनुपूरक प्रावधानों का केवल 43.90 प्रतिशत, 7.45 प्रतिशत एवम् 85.89 प्रतिशत उपयोग किया गया। विनियोग संख्या 5 के अन्तर्गत 0.02 करोड़ रुपये का बजट प्रावधान पूर्णतः अप्रयुक्त रहा।

बचतें छः अनुदानों (अर्थात् अनुदान 3,7,11,12,15 एवं 16-राजस्व) में 10.03 करोड़ रुपये एवं 35.18 करोड़ रुपये के मध्य रही तथा शेष दो अनुदानों अर्थात् अनुदान सं.1(0.53 करोड़ रुपये) और अनुदान सं.2(6.43 करोड़ रुपये) में 10 करोड़ रुपये से कम रहीं। पिछले वर्ष (1997-98) में बचत 14 अनुदानों (अर्थात् अनुदान सं.1 से 7,9,11 से 13,15,16-राजस्व तथा 16 पूँजी) में हुई थी। अनुदान सं.5,6 एवं 13 को छोड़कर इन सभी अनुदानों तथा तीन और अनुदानों (अर्थात् अनुदान सं.10,14 एवं 16-रेलवे निधियाँ) ने इस वर्ष भी बचतें दर्ज कीं।

#### (v) निधियों का अभ्यर्पण :

3733.20 करोड़ रुपये के कुल बचत के विरुद्ध अन्तिम आशोधन स्तर पर अभ्यर्पित राशि 2815.99 करोड़ रुपये थी। अविवेकपूर्ण अभ्यर्पण के कुछ मामले निम्नवत् हैं :-

- (क) एक मामले (अनुदान सं.5) में 49.40 करोड़ रुपये की सीमा तक निधियाँ अभ्यर्पित की गयीं, किन्तु वास्तविक व्यय कुल स्वीकृत प्रावधान से 8.90 करोड़ रुपये अधिक रहा।
- (ख) निम्नलिखित तीन मामलों में, वास्तविक बचतों से बढ़ने वाली निधियाँ अन्तिम आशोधन स्तर पर अभ्यर्पित की गयीं, जिसके फलस्वरूप अन्तिम आशोधित अनुदान/विनियोजन के ऊपर आधिक्य हुआ :

(हजार रुपये में)

विवरण	अंतिमअनुदान/ विनियोजन	वास्तविक व्यय	बचत	अभ्यर्पित राशि	आधिक्य
अनुदान सं.10	5089,75,48	4882,66,91	207,08,57	246,95,21	39,86,64
अनुदान सं.16- रेलवे निधियाँ	5251,01,30	4092,89,10	1158,12,20	1165,86,04	7,73,84
विनियोजन सं.7	100	55	45	1,00	55

**(vi) पुनर्विनियोजन**

निर्माण कार्य अनुदान सं.16 के अंतर्गत योजना शीर्षो (लघु शीर्षो) के बीच निधियों का पुनर्विनियोजन अनेक मामलों में त्रुटिपूर्ण था। इनका विवरण नीचे दिया गया है :

(क) बजट प्रावधानों की अपेक्षा निधियों का अधिक पुनर्विनियोजन

(हजार रुपये में)

	अंतिम अनुदान	वास्तविक व्यय		(-) बचत/ (+) आधिक्य
<b>योजना शीर्ष-यातायात सुविधायें (पूँजी)</b>				
मूल	6,85,00	(-) 2,14,98	(-) 2,53,57	(-) 38,59
पुनर्विनियोजन	(-) 8,99,98			
<b>योजना शीर्ष-पुल संबंधी कार्य (पूँजी)</b>				
मूल	1,00,00	(-) 6,75	(-) 8,35	(-) 1,60
पुनर्विनियोजन	(-) 1,06,75			

(ख) योजना शीर्षो से निधियों का पुनर्विनियोजन जहाँ कोई स्वीकृत प्रावधान नहीं था और व्यय भी किया गया :-

(हजार रुपये में)

	अंतिम अनुदान	वास्तविक व्यय	(-) बचत/ (+) आधिक्य
<b>योजना शीर्ष-कर्मचारियों के लिए क्वार्टर (राजस्व)</b>			
मूल	-	(-) 13	14
पुनर्विनियोजन	(-) 13		27

(ग) निम्न शीर्षो के अंतर्गत, मूल बजट पुनर्विनियोजन, द्वारा अनुपूरित किया गया किन्तु वास्तविक व्यय मूल बजट से कम था। इस प्रकार, पुनर्विनियोजन पूर्णतया अनावश्यक सिद्ध हुआ।



(हजार रुपये में)

		अंतिम अनुदान	वास्तविक व्यय	(-) बचत/ (+) आधिक्य
योजना शीर्ष-उखाड़ी गयी लाइनों को पुनःबिछाना (पूँजी)				
मूल	3,15,00	4,78,00	3,08,49	(-) 1,69,51
पुनर्विनियोजन	1,63,00			
योजना शीर्ष-कर्मचारियों के लिए क्वार्टर (रेलवे निधियाँ)				
मूल	20,10,00	20,20,58	18,35,75	(-) 1,84,83
पुनर्विनियोजन	10,58			
योजना शीर्ष-मशीन और संयंत्र (राजस्व)				
मूल	4,00,00	4,73,63	3,88,90	(-) 84,73
पुनर्विनियोजन	73,63			
योजना शीर्ष-कर्मचारियों के लिए सुविधायें (राजस्व)				
मूल	1,00,00	1,05,54	97,06	(-) 8,48
पुनर्विनियोजन	5,54			

(घ) दूसरी ओर निम्नलिखित योजना शीर्षों से निधियाँ आहरित की गयी, परन्तु अंत में वास्तविक व्यय, पुनर्विनियोजन के बाद किये गये प्रावधान से बढ़ गया :

( हजार रुपये में )

		अंतिम अनुदान	वास्तविक व्यय	(-) बचत/ (+) आधिक्य
योजना शीर्ष -विजली संबंधी अन्य कार्य (पूँजीगत)				
मूल	3,00,00	80,16	95,16	(+) 15,00
पूरक	2			
पुनर्विनियोजन	(-) 2,19,86			
योजना शीर्ष-कारखाना (पूँजीगत)				
मूल	17,00,00	4,58,44	4,92,63	(+) 34,19
पूरक	2			
पुनर्विनियोजन	(-) 12,41,58			
योजना शीर्ष-कर्मचारियों के लिए क्वार्टर (पूँजीगत)				
मूल	39,91,00	30,58,13	31,02,05	(+) 43,92
पुनर्विनियोजन	(-) 9,32,87			
योजना शीर्ष-विनिर्माण उचन्त (पूँजी)				
मूल	51,69,79,41	48,84,23,15	48,88,36,19	(+) 4,13,04
पुनर्विनियोजन	(-) 2,85,56,26			
योजना शीर्ष-नई लाइनें-निर्माण (रेलवे निधियाँ)				
मूल	5,00,00	1,00	69,45	(+) 68,45
पुनर्विनियोजन	(-) 4,99,00			
योजना शीर्ष-दोहरी लाइन बिछाना (रेलवे निधियाँ)				
मूल	3,09,38,12	2,73,91,41	2,75,46,65	(+) 1,55,24
पुनर्विनियोजन	(-) 35,46,71			

<b>योजना शीर्ष-रेलवे अनुसन्धान (रेलवे निधियां)</b>				
मूल	9,02,00	6,08,49	7,57,28	(+) 1,48,79
पूरक	1			
पुनर्विनियोजन	(-) 2,93,52			
<b>योजना शीर्ष-रेलपथ नवीकरण (रेलवे निधियां)</b>				
मूल	19,60,00,00	17,33,00,05	18,02,89,22	(+) 69,89,17
पूरक	7			
पुनर्विनियोजन	(-) 2,27,00,02			
<b>योजना शीर्ष-विद्युतीकरण परियोजनाएं (रेलवे निधियां)</b>				
मूल	8,18,00	2,37,79	2,42,08	(+) 4,29
पुनर्विनियोजन	(-) 5,80,21			
<b>योजना शीर्ष-मशीन और सन्यत्र (रेलवे निधियां)</b>				
मूल	75,10,00	55,70,08	58,88,49	(+) 3,18,41
पुनर्विनियोजन	(-) 19,39,92			
<b>योजना शीर्ष-कारखाने (रेलवे निधियां)</b>				
मूल	150,31,64	1,30,64,29	1,36,13,59	(+) 5,49,30
पूरक	2			
पुनर्विनियोजन	(-) 19,67,37			
<b>योजना शीर्ष-यात्री तथा अन्य रेलवे उपभोक्ता सुविधाएं (रेलवे निधियां)</b>				
मूल	99,48,00	86,23,90	90,12,75	(+) 3,88,85
पूरक	1			
पुनर्विनियोजन	(-) 13,24,11			
<b>योजना शीर्ष-पुल संबंधी कार्य (राजस्व)</b>				
मूल	70,00	58,94	1,40,15	(+) 81,21
पुनर्विनियोजन	(-) 11,06			
<b>योजना शीर्ष-सिगनल और दूरसंचार संबंधी कार्य (राजस्व)</b>				
मूल	8,50,00	4,93,75	7,06,00	2,12,25
पुनर्विनियोजन	(-) 3,56,25			
<b>योजना शीर्ष-बिजली संबंधी अन्य कार्य (राजस्व)</b>				
मूल	7,00,00	5,85,39	6,03,10	(+) 17,71
पुनर्विनियोजन	(-) 1,14,61			

(घ) योजना शीर्ष 'आमान परिवर्तन' के अन्तर्गत 0.37 करोड़ रुपये का एक पूरक विनियोजन प्राप्त किया गया, परन्तु अन्ततः 0.87 करोड़ रुपये अन्य योजना शीर्षों को पुनर्विनियोजित किया गया। जैसा नीचे दर्शाया गया है, वास्तविक व्यय मूल प्रावधान से कम था :-



( हजार रुपये में )

		अंतिम अनुदान	वास्तविक व्यय	(-) बचत/ (+) आधिक्य
<b>योजना शीर्ष-आमान परिवर्तन (रेलवे निधियां) प्रभारित</b>				
मूल	1,93,03	1,43,42	94,31	(-) 49,11
पूरक	37,36			
पुनर्विनियोजन	(-) 86,97			

(ड) दोषपूर्ण बजटीकरण के कुछ अन्य मामले, नीचे दिये गये हैं :-

(i) निम्नलिखित दो मामलों में सम्पूर्ण प्रावधान, अप्रयुक्त रहा :

( हजार रुपये में )

		अंतिम अनुदान	वास्तविक व्यय	(-) बचत/ (+) आधिक्य
<b>योजना शीर्ष-संगणकीकरण (पूँजीगत)</b>				
मूल	2,00,00	1,00	--	(-) 1,00
पुनर्विनियोजन	(-) 1,99,00			
<b>योजना शीर्ष-उपक्रमों में निवेश (पूँजीगत)</b>				
मूल	20,00,00	64,96	--	(-) 64,96
पुनर्विनियोजन	(-) 19,35,04			

(ii) निम्नलिखित चार मामलों में व्यय तो किया गया परन्तु कोई प्रावधान नहीं था :

( हजार रुपये में )

		अंतिम अनुदान	वास्तविक व्यय	(-) बचत/ (+) आधिक्य
<b>योजना शीर्ष-रेलपथ नवीकरण (पूँजीगत)</b>				
मूल	-	-	12	(+) 12
पुनर्विनियोजन	-			
<b>योजना शीर्ष-यात्री सुविधाएं (पूँजीगत)</b>				
मूल	-	-	14,00	(+) 14,00
पुनर्विनियोजन	-			
<b>योजना शीर्ष-नई लाइनें (राजस्व)</b>				
मूल	-	-	97	(+) 97
पुनर्विनियोजन	-			
<b>योजना शीर्ष-चल स्टाक (राजस्व)</b>				
मूल	-	-	7,51	(+) 7,51
पुनर्विनियोजन	-			

**(vii) व्यय के घटने में वसूलियाँ**

अनुदान हेतु मांगे/विनियोजन, पूर्व में अधिप्राप्त भण्डारों आदि के प्रयोग अथवा अन्य विभागों अथवा मन्त्रालयों को व्यय को हस्तान्तरण सहित व्यय की सकल राशि के लिए होता है। जबकि विनियोजन लेखापरीक्षा सकल व्यय का अनुदानों/विनियोजनों की सकल राशि से मिलान करके किया जाता है ; वसूलियों में आधिक्य एवं गिरावट वसूलियों का अशुद्ध अनुमान एवं दोषपूर्ण बजटिंग प्रदर्शित करता है। राजस्व खण्ड में, 4.284.65 करोड़ रूपयों की अनुमानित (संशोधित) वसूलियों के विपरीत वास्तविक वसूलियां 4645.77 करोड़ रूपये की थी। पूँजी खण्ड में 12912.13 करोड़ रूपये की अनुमानित वसूलियों के विपरीत वास्तविक वसूलियां 12354.37 करोड़ रूपये की थी।

**1.9 1997-98 में कोचिंग तथा माल सेवाओं के बीच यातायात प्राप्तियों और कार्य चालन व्यय का विनिधान**

भाड़ा सेवाओं और कोचिंग सेवाओं (लाभप्रदता) के 1997-98 के अन्तिम परिणामों के सारांश को मन्त्रालय द्वारा क्रमशः जुलाई 1999 तथा अगस्त 1999 में प्रकाशित किया गया। तथ्यतः इनको प्रत्येक वर्ष बहुत विलम्ब से निकाला जाता है अतः इसका आगामी वर्ष के संशोधित अनुमान अथवा दूसरे अगले वर्ष के बजट अनुमान को तैयार करने में कोई उपयोग नहीं है। इसके अतिरिक्त भाड़ा सेवाओं के अन्तिम परिणाम केवल यूनिट लागत की सांख्यिकी मुहैया कराते हैं परन्तु उनकी लाभप्रदता बताई नहीं जाती। तथापि, कोचिंग और माल यातायात (बड़ी लाइन और छोटी लाइन दोनों के लिए) के लागतिक लेखाओं के सम्बन्ध में निम्न चित्र उभरते हैं :

(करोड़ रूपये में)

यातायात की श्रेणी	प्राप्तियां	खर्च	लाभ(+)/ हानि (-)	वित्त लेखा से अन्तर
कोचिंग	8385.45	12486.80	(-)4101.35	खान-पान सेवाओं से निबल अन्य फुटकर आय को शामिल करने के कारण
माल	19866.38*	14550.04	(+)5316.34	कतिपय उपरिलागतों को शामिल करने और खर्च वाली घाट तथा सड़क सेवाओं को खर्च में से छोड़ने के कारण

\* संकरी लाइन की भी प्राप्तियां सम्मिलित हैं।

(i) 1997-98 के दौरान कोचिंग सेवाओं पर खर्चों के लगभग 32.85 प्रतिशत (1996-97 के 26.66 प्रतिशत के विपरीत) को कोचिंग सेवाओं से वास्तविक प्राप्तियों में अनाच्छदित छोड़ दिया गया। 1997-98 के दौरान माल सेवाओं से प्राप्तियों के लगभग 20.64 प्रतिशत (1996-97 के 16.17 प्रतिशत के विपरीत) का यात्री सेवाओं के परिचालन में हानि को पूरा करने के लिए उपयोग किया गया। विभिन्न रेलों में ऐसी आर्थिक सहायता देने की मात्रा में अन्तर है। तथापि बड़ी लाइन और छोटी लाइन को मिलाकर यात्री सेवाओं को आर्थिक सहायता 1991-92 के 29.11 प्रतिशत से



1995-96 में क्रमिक रूप से 22.75 तक घट गयी थी, 1996-97 में 26.66 प्रतिशत तथा 1997-98 में 32.85 तक बढ़ गयी।

(ii) वर्षों से यात्री किरायों में वृद्धि यात्री सेवाओं की परिचालन लागतों में वृद्धि के अनुरूप नहीं रही है। यात्री सेवाओं पर हानि (ई एम यू उपनगरीय सेवाओं को छोड़कर) 1996-97 के 1917.25 करोड़ रुपये से 960.42 करोड़ रुपये बढ़कर 1997-98 में 2877.67 करोड़ रुपये हो गयी। 1994-95 से 1995-96 में हानि की वृद्धि केवल 6.35 प्रतिशत थी जो तीव्रता से 1996-97 में 42.58 प्रतिशत (1995-96 से) तथा 1997-98 में 50.09 प्रतिशत (1996-97 से) तक बढ़ गयी। पार्सल/सामान/डाक सेवाओं, ई एम यू उपनगरीय सेवाओं के चालन तथा खान-पान सेवाओं पर हानियां भी 740.65 करोड़ रुपये, 326.02 करोड़ रुपये तथा 283.25 करोड़ रुपये इन सेवाओं द्वारा 1996-97 में उठायी गयी हानियों से क्रमशः 48.14 प्रतिशत, 74.08 प्रतिशत तथा 37.36 प्रतिशत अधिक थीं। कोचिंग सेवाओं में समग्र हानियाँ 1997-98 में (1996-97 में 115.43 करोड़ रुपये) 126.24 करोड़ रुपये की अन्य फुटकर आय के अंश को समायोजित करने के पश्चात, 4101.35 करोड़ रुपये तक नीचे आ गई।

कोचिंग सेवाओं के 1997-98 के अन्तिम परिणामों के सारांश के अनुसार जबकि मेल/एक्सप्रेस (मे/ए) गाड़ियों में विभिन्न श्रेणियों पर कुल हानि 1309.58 करोड़ रुपये (1996-97 के 504.75 करोड़ रुपये के विपरीत) है, साधारण गाड़ियों पर कुल हानि 1568.09 करोड़ रुपये (1996-97 के 1412.50 करोड़ रुपये के विपरीत) है। 1996-97 के विपरीत 1997-98 में श्रेणीवार निष्पादन पर समीक्षा से निम्न परिदृश्य परिलक्षित हुआ :

( करोड़ रुपये में)

क्रम सं.	श्रेणी	1996-97	1997-98	वृद्धि (+)/ कमी (-)
1. निम्नलिखित लाभप्रद सेवाएं थी				
(i)	एसी I श्रेणी (मे/ए)	22.03	21.42	(-) 0.61
(ii)	एसी स्लीपर (मे/ए)	176.69	99.74	(-) 76.95
(iii)	एसी III टीयर (मे/ए)	25.73	41.57	(+) 15.84
(iv)	एसी कुर्सीयान (मे/ए)	12.13	4.39	(-) 7.74
<b>जोड़</b>		<b>236.58</b>	<b>167.12</b>	<b>(-) 69.46</b>
2. निम्नलिखित हानि देने वाली सेवाएं थी				
(i)	प्रथम श्रेणी (मे/ए)	55.23	70.76	(+) 15.53
(ii)	स्लीपर श्रेणी (मे/ए)	722.80	1138.94	(+) 416.14
(iii)	द्वितीय श्रेणी (मे/ए)	(-) 36.70*	267.01	(+) 303.71
(iv)	प्रथम श्रेणी (साधारण)	33.07	35.58	(+) 2.51
(v)	स्लीपर श्रेणी	75.48	98.45	(+) 22.97
(vi)	द्वितीय श्रेणी (साधारण)	1303.95	1434.06	(+) 130.11
<b>जोड़</b>		<b>2153.83</b>	<b>3044.80</b>	<b>(+) 890.97</b>
<b>कुल जोड़</b>		<b>(-) 1917.25</b>	<b>(-) 2877.68<sup>#</sup></b>	<b>(+) 960.43</b>

\* द्वितीय श्रेणी (मे/ए) ने 1996-97 में लाभ दिया

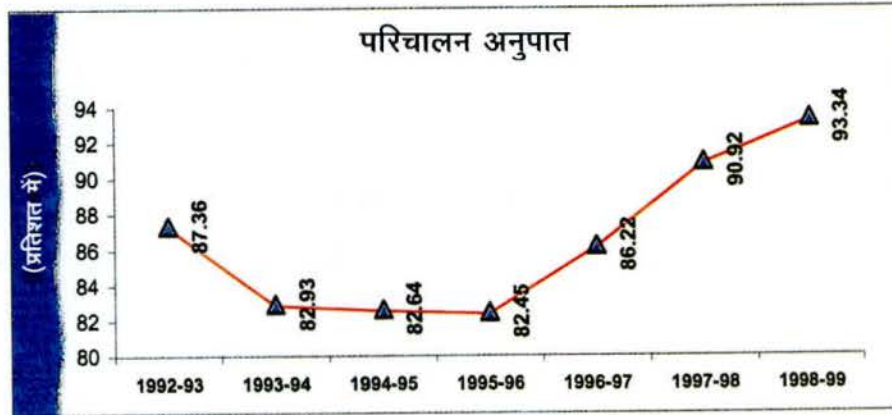
# अन्तिम परिणाम इस राशि को (-)2877.67 करोड़ रुपये दर्शाते हैं।

उपरोक्त से स्पष्टतः परिलक्षित होता है कि (i) कुल मिलाकर यात्री सेवाओं ने भारी हानियां वहन की तथा (ii) यात्री सेवाओं में 1996-97 पर से लाभप्रदता एसी 3 टीयर श्रेणी को छोड़कर घटी है। यहाँ तक कि द्वितीय श्रेणी (मे/ए) जिसने 1996-97 में लाभ दिया, 1997-98 में 267.01 करोड़ रुपये की भारी हानि दी।

### 1.10. कार्य कुशलता अक्षांक

(i) **परिचालन अनुपात :** परिचालन अनुपात यातायात आय (अभी तक वसूल न की गई आय सहित) पर कार्यचालन खर्चों की प्रतिशतता (अभी तक अदा न किए गए खर्चों सहित) का द्योतक है। संपूर्ण रेलवे के लिए परिचालन अनुपात 1997-98 में 90.92 प्रतिशत से गिरकर (2.42 प्रतिशत तक) 1998-99 में 93.34 प्रतिशत हो गया।

पिछले सात वर्षों के दौरान भारतीय रेलों के परिचालन अनुपात को नीचे चार्ट में दर्शाया गया है।



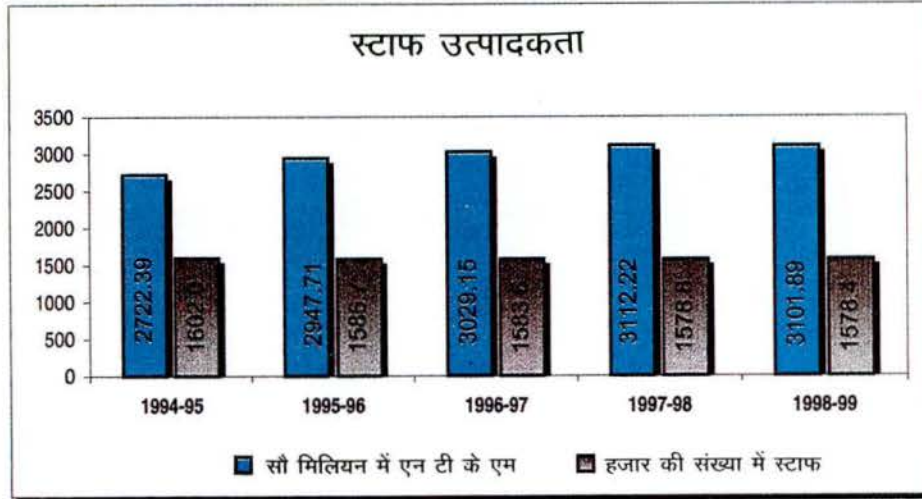
मध्य और उत्तर रेलों जो लाभ देने वाली रेलों में से हैं, के परिचालन अनुपात ने क्रमशः 0.08 प्रतिशत तथा 2.62 प्रतिशत का मामूली सुधार दिखलाया। अन्य लाभ देने वाली रेलों जैसे दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व तथा पश्चिम रेलवे ने क्रमशः 0.26 प्रतिशत, 5.52 प्रतिशत तथा 4.08 प्रतिशत की गिरावट दिखलाई। जहाँ तक हानि देने वाली रेलों का सम्बन्ध है पूर्वोत्तर तथा पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के परिचालन अनुपात ने क्रमशः 21.89 प्रतिशत तथा 18.20 प्रतिशत का समुत्थान दिखलाया परन्तु फिर भी क्रमशः 148.94 प्रतिशत तथा 203.23 प्रतिशत के परिचालन अनुपात से हानि देने वाली बनी रहीं। अन्य हानि देने वाली रेलवे अर्थात् पूर्व, दक्षिण तथा मेट्रो रेलवे कलकत्ता का यह अनुपात क्रमशः 8.81 प्रतिशत, 2.48 प्रतिशत तथा 6.48 प्रतिशत तक और गिर गया और ये क्रमशः 111.14 प्रतिशत, 114.29 प्रतिशत तथा 282.71 प्रतिशत के साथ भारी हानि वहन करना जारी रखे हुये हैं।



(ii) **स्टाफ उत्पादकता** : रेलवे की स्टाफ उत्पादकता को सामान्यतया प्रति कर्मचारी संभाले गये यातायात की मात्रा के अनुसार आंका जाता है।

1994-95 से 1998-99 के पिछले पांच वर्षों में कर्मचारियों की संख्या एवं माल तथा यात्री यातायात का विवरण नीचे दिया जाता है:

वर्ष	स्टाफ (हजार रुपये में)	यातायात (एन टी के एम मिलियन में)	यातायात (प्रति हजार कर्मचारी एन टी के एम में)
1994-95	1602.0	272239	169.94
1995-96	1586.7	294771	185.78
1996-97	1583.6	302915	191.28
1997-98	1578.8	311222	197.13
1998-99	1578.4	310189	196.52



(iii) **पूँजी-उत्पाद अनुपात** : पूँजी उत्पाद अनुपात प्रति एन टी के एम नियोजित पूँजी (उधार ली गई पूँजी और पूँजी निधि से निवेश) के रूप में रेलवे संगठन का भौतिक निष्पादन दर्शाता है। जैसा कि रेलवे बजट के प्रलेखों में दर्शाया जा रहा है यह पूँजी के लिए निबल राजस्व की प्रतिशतता की अपेक्षा नियोजित पूँजी की उत्पादकता को मापने का अधिक उपयुक्त अभिसूचक है। 1994-95 से 1998-99 तक पिछले 5 वर्षों के दौरान रेलवे बजट प्रलेखों में यथा निर्दिष्ट ब्याज देय पूँजी तथा पूँजीगत निधि से निवेशों के प्रति निबल राजस्व का अनुपात 15.3 प्रतिशत, 14.9 प्रतिशत, 11.7 प्रतिशत, 8.9 प्रतिशत और 5.8 प्रतिशत था। इसके विपरीत उसी अवधि के लिए प्रति एन टी के एम 92 पैसे, प्रति एन टी के एम 94 पैसे, प्रति एन टी के एम 102 पैसे प्रति एन टी के एम, 109 पैसे तथा प्रति एन टी के एम 119 पैसे का पूँजी उत्पाद अनुपात रेलवे के खराब होते हुए भौतिक निष्पादन को प्रदर्शित करता है।

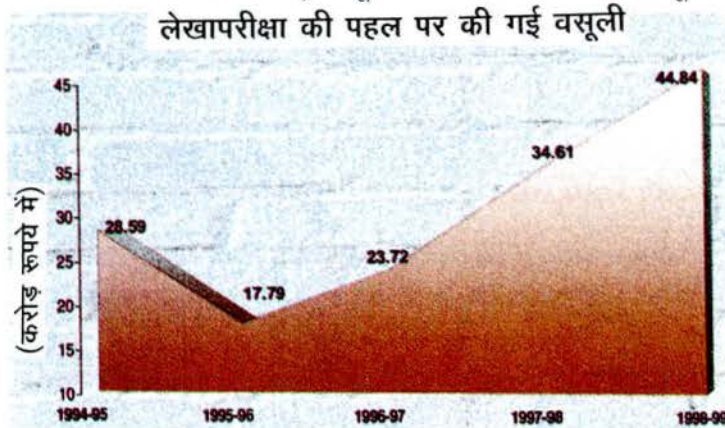
को	ब्याज देय पूँजी* (मिलियन रूपयों में)	माल यातायात (एन टी के एम) मिलियन	मिलियन पी के एम में यात्री यातायात	मिलियन एन टी के एम में यात्री अनुपात	मिलियन एन टी के एम में कुल यातायात	प्रति एन टी के एम ब्याज देय पूँजी (पैसे में)
31-3-95	249248	249564	319365	22675	272239	92
31-3-96	277129	270489	341999	24282	294771	94
31-3-97	309118	277567	357013	25348	302915	102
31-3-98	338463	284249	379897	26973	311222	109
31-3-99	368293	281513	403884	28676	310189	119

\* पूँजी निधि से निवेश सहित

रेलवे सुधार समिति के अनुसार घटकों में से एक जिसका पूँजी-उत्पादन अनुपात को बढ़ाने की कमजोरी का प्रभाव पड़ा है अधिक लागत का लगना है जोकि परियोजनाओं के उचित समय पर पूरा न होने के कारण है। द्वितीय श्रेणी/स्त्रीपर श्रेणी सेवाओं, खान-पान सेवाओं, पार्सल/सामान सेवाओं को गैर-वास्तविक आर्थिक सहायता देना, वित्तीय रूप से अव्यवहार्य रेलवे परियोजनाओं में निवेश और उँची दरों पर लीज/किराया प्रभारों का भुगतान (14.5 से 17.5 प्रतिशत) कुछ अन्य कारण हैं। यह सूचकांक और खराब हो जाएगा यदि आई आर एफ सी द्वारा लीज पर का गयी परिसम्पत्तियों का मूल्य तथा अन्य बजटत्तर स्रोतों को गणना में शामिल कर लिया जाए।

### 1.11. लेखापरीक्षा की पहल पर की गई वसूलियां

1998-99 के दौरान लेखापरीक्षा की पहल पर 44.84 करोड़ रुपये (1997-98 के 34.61 करोड़ रुपये के विपरीत) वसूल किये गये या उनकी वसूली पर सहमति प्रकट की गई। रेलवे जिनके



सम्बन्ध में 1 करोड़ रुपये से अधिक वसूल किये गये या इनकी वसूली पर सहमति हुई, पूर्वोत्तर-रेलवे (17.78 करोड़ रुपये) पश्चिम रेलवे (7.04 करोड़ रुपये) उत्तर रेलवे (रेल विद्युतीकरण-इलाहाबाद, आर डी एस ओ-लखनऊ, डी सी डब्लू-पटियाला, आर सी एफ-कपूरथला तथा काफमाऊ सहित) (5.04 करोड़ रुपये) एम टी पी मुंबई सहित मध्य रेलवे (4.62 करोड़ रुपये) पहिया एवं धुरी संयंत्र-येलाहान्का तथा एम टी पी - चेन्नई

सहित दक्षिण रेलवे (3.38 करोड़ रुपये), दक्षिण मध्य रेलवे (2.26 करोड़ रुपये), दक्षिण पूर्व रेलवे (1.23 करोड़ रुपये) पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (1.92 करोड़ रुपये) तथा पूर्व रेलवे (1.05 करोड़ रुपये) हैं। लेखापरीक्षा के अनुरोध पर की गई पुनः समीक्षा के परिणामस्वरूप 0.84 करोड़ रुपये की राशि भी वसूल की गई।



## परिशिष्ट - 1

[सन्दर्भ पैराग्राफ सं.1.3 (ii)]

1998-99 के अर्जन में विभिन्न पण्यों का अंशदान

पण्य	आरम्भिक टन भार (मिलियन)	नेट टन किलोमीटर (मिलियन)	आय (करोड़ रूपये में)
कोयला	197.60	121779	9050.50
पेट्रोल, तेल व स्नेहक	32.99	20320	2574.10
अन्य माल	39.89	33211	1812.87
सीमेन्ट	36.75	20981	1599.49
खाद्यान्न	27.56	32560	1313.54
इस्पात कारखानों को कच्चा लोहा तथा तैयार इस्पात	10.97	11475	1183.02
उर्वरक	27.77	22445	910.80
इस्पात कारखानों को कच्चा माल	35.91	12290	804.85
निर्यात के लिए लौह अयस्क	11.48	6452	426.63.
विविध माल आय	-	-	284.59
<b>जोड़</b>	<b>420.92</b>	<b>281513</b>	<b>19960.39</b>

परिशिष्ट - 2

( सन्दर्भ पैराग्राफ सं.1.8)

विनियोजन लेखे 1998-99 का अंतिम सारांश

(रूपये के यूनिटों में)

अनुदान/विनियोग की संख्या तथा नाम	मूल अनुदान/विनियोग	अनुपूरक	अन्तिम अनुदान/विनियोग	वास्तविक व्यय	आधिक्य (+)/ बचतें (-)
1. राजस्व-रेलवे बोर्ड					
दत्तमत	36,68,80,000	-	36,68,80,000	36,15,36,180	(-) 53,43,820
2. राजस्व- विविध व्यय (सामान्य)					
दत्तमत	173,43,20,000	11,45,80,000	184,89,00,000	178,46,18,120	(-) 6,42,81,880
3. राजस्व-कार्यचालन व्यय - रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं					
प्रभासित	1,00,000	8,00,000	9,00,000	9,25,520	(+) 25,520
दत्तमत	1301,07,00,000	-	1301,07,00,000	1280,09,05,872	(-) 20,97,94,128
4. राजस्व-कार्यचालन व्यय - रेलपथ और निर्माण-कार्य की मरम्मत और अनुरक्षण					
प्रभासित	1,59,000	23,67,000	25,26,000	32,51,436	(+) 7,25,436
दत्तमत	2608,08,99,000	-	2608,08,99,000	2470,62,73,946	(-) 137,46,25,054
5. राजस्व-कार्यचालन व्यय - रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण					
प्रभासित	2,00,000	--	2,00,000	--	(-) 2,00,000
दत्तमत	1412,85,03,000	--	1412,85,03,000	1421,75,30,027	(+) 8,90,27,027
6. राजस्व-कार्यचालन व्यय - सवारी तथा माल डिब्बों की मरम्मत तथा अनुरक्षण					
प्रभासित	1,25,000	--	1,25,000	1,05,115	(-) 19,885
दत्तमत	2557,63,46,000	72,00,00,000	2629,63,46,000	2651,12,70,450	(+) 21,49,24,450
7. राजस्व- कार्यचालन व्यय - सन्यन्त्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण					
प्रभासित	1,00,000	--	1,00,000	54,600	(-) 45,400
दत्तमत	1366,67,59,000	--	1366,67,59,000	1337,09,57,833	(-) 29,58,01,167
8. राजस्व-कार्यचालन व्यय - परिचालन व्यय - चल स्टाक और उपस्कर					
प्रभासित	7,00,000	--	7,00,000	13,024	(-) 6,86,976
दत्तमत	2418,29,64,000	16,00,00,000	2434,29,64,000	2434,61,22,645	(+) 31,58,645
9. राजस्व- कार्यचालन व्यय - परिचालन व्यय - यातायात					
प्रभासित	6,00,000	--	6,00,000	42,60,589	(+) 36,60,589
दत्तमत	5084,18,96,000	37,00,00,000	5121,18,96,000	5008,86,08,266	(-) 112,32,87,734



(रूपये के यूनिटों में)

अनुदान/विनियोग की संख्या तथा नाम	मूल अनुदान/विनियोग	अनुपूरक	अन्तिम अनुदान/विनियोग	वास्तविक व्यय	आधिक्य (+)/ बचतें (-)
10.	राजस्व-कार्यचालन व्यय - परिचालन व्यय - ईंधन				
प्रभारित	2,00,000	1,50,000	3,50,000	1,49,318	(-) 2,00,682
दत्तमत	5089,75,48,000	--	5089,75,48,000	4882,66,90,795	(-) 207,08,57,205
11.	राजस्व -कार्यचालन व्यय - कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं				
प्रभारित	1,00,000	1,20,000	2,20,000	15,28,509	(+)13,08,509
दत्तमत	998,65,56,000	--	998,65,56,000	978,52,30,238	(-) 20,13,25,762
12.	राजस्व -कार्यचालन व्यय - विविध संचालन व्यय				
प्रभारित	16,35,07,000	3,38,65,000	19,73,72,000	10,48,28,557	(-) 9,25,43,443
दत्तमत	1259,59,37,000	35,80,40,000	1295,39,77,000	1262,26,04,217	(-) 33,13,72,783
13.	राजस्व -कार्यचालन व्यय - भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ				
प्रभारित	87,56,000	1,03,50,000	1,91,06,000	1,76,45,374	(-) 14,60,626
दत्तमत	2313,81,21,000	1528,89,81,000	3842,71,02,000	4158,10,66,774	(+)3,15,39,64,774
14.	राजस्व - निधियों को विनियोजन - मूल्यहास आरक्षित निधि, विकास निधि, पेंशन निधि, पूँजी निधि				
दत्तमत	6356,86,43,000	--	6356,86,43,000	4989,08,15,241	(-) 13,67,78,27,759
15.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गये ऋणों की चुकौती तथा अति पूँजीकरण का परिशोधन				
दत्तमत	1777,26,00,000	-	1777,26,00,000	1742,08,08,345	(-) 35,17,91,655
16.	परिसम्पत्तियां - अधिग्रहण, निर्माण कार्य तथा प्रतिस्थापन, चालू लाइन निर्माण कार्य - राजस्व				
दत्तमत	45,00,00,000	-	45,00,00,000	34,96,07,807	(-) 10,03,92,193
	परिसम्पत्तियां -अधिग्रहण, निर्माण कार्य तथा प्रतिस्थापन -अन्य व्यय- पूँजी				
प्रभारित	2,69,00,000	6,72,24,000	9,41,24,000	9,48,05,327	(+) 6,81,327
दत्तमत	11017,60,27,000	4,000	11017,60,31,000	10433,57,04,318	(-) 584,03,26,682
	परिसम्पत्तियां -अधिग्रहण, निर्माण कार्य तथा प्रतिस्थापन -अन्य व्यय- रेलवे निधियां				
प्रभारित	3,99,00,000	38,81,000	4,37,81,000	3,51,54,118	(-) 86,26,882
दत्तमत	5251,01,00,000	30,000	5251,01,30,000	4092,89,09,961	(-) 1158,12,20,039
	कुल जोड़				
प्रभारित	24,13,47,000	11,87,57,000	36,01,04,000	26,27,21,487	(-) 9,73,82,513
दत्तमत	51068,47,99,000	1701,16,35,000	52769,64,34,000	49392,92,61,035	(-)33,76,71,72,965
	कुल जोड़				
प्रभारित+ दत्तमत	51092,61,46,000	1713,03,92,000	52805,65,38,000	49419,19,82,522	(-) 33,86,45,55,478

2000 की प्रतिवेदन संख्या 9 (रेलवे)

अध्याय 2 समीक्षायें		
विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
भारतीय रेल पर ईंधन प्रबंधन	2.1	37
भारतीय रेल पर सुरक्षा प्रबंधन	2.2	69
भारतीय रेल पर साइडिंग प्रबंधन	2.3	99



## अध्याय 2 : समीक्षाएँ

### 2.1 भारतीय रेल पर ईंधन प्रबंधन

#### 1. प्रस्तावना

ईंधन लागत रेलवे परिचालन लागत का एक बड़ा हिस्सा है। 1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान 87,057.00 करोड़ रुपये के कुल संचालन व्यय में से अकेले ईंधन पर व्यय 21,772.90 करोड़ रुपये (25.01 प्रतिशत)- कोयला पर 149.31 करोड़ रुपये, डीजल पर 8,590.38 करोड़ रुपये एवं विद्युत पर 13,033.21 करोड़ रुपये था। इसमें से, कर्षण उद्देश्यों हेतु उपभोग पर व्यय निम्नलिखित है :-

(करोड़ रुपये में)							
क्र.सं.	कर्षण	1994-95	1995-96	1996-97	1997-98	1998-99	जोड़
1.	कोयला	71.98	31.87	16.42	7.94	5.38	133.59
2.	डीजल	1345.94	1375.39	1517.00	1866.03	1990.63	8094.99
3.	विद्युत	1491.11	1832.17	2188.14	2736.57	2816.10	11064.09
	जोड़	2909.03	3239.43	3721.56	4610.54	4812.11	19292.67

(अनुबंध-I)

इस अवधि के दौरान ग्रॉस टनी किलोमीटर (जी टी के एम)का, कोयला कर्षण 0.19 प्रतिशत, डीजल 46.17 प्रतिशत एवं विद्युत कर्षण 53.64 प्रतिशत था। तथापि, 1998-99 तक कोयला कर्षण 0.01 प्रतिशत तक नीचे आ गया था (अनुबंध-II)।

चार क्षेत्रीय रेलवे (मध्य, पूर्व, दक्षिण पूर्व एवं पश्चिम) पर विद्युत कर्षण द्वारा ढोया गया ग्रास टनी किलोमीटर डीजल कर्षण द्वारा ढोये गये से अधिक था। 2 रेलवे (पूर्वोत्तर एवं पूर्वोत्तर सीमान्त) पर अब तक विद्युतीकरण नहीं है (अनुबंध- I एवं II)।

#### 2. विशिष्टतायें

- समय के साथ वाष्प कर्षण अल्प हो गया है। पिछले 5 वर्षों की प्रवृत्ति यह दर्शाती है कि ग्रॉस टनी किलोमीटर (जी टी के एम) के संदर्भ में डीजल कर्षण, विद्युत कर्षण में सुसंगत बढ़त के साथ, घटता जा रहा है। प्रत्येक 1000 जी टी के एम के लिये डीजल एवम् विद्युत दोनों में वास्तविक खपत आंशिक गिरावट दर्शाता है। तथापि ; क्षेत्र से क्षेत्र में प्रति 1000 जी टी के एम खपत को लेकर भारी भिन्नतायें हैं। मध्य रेलवे का डीजल के लिये और दक्षिण एवम् दक्षिण पूर्व रेलवे का विद्युत के लिये खपत का स्तर सम्पूर्ण भारत के औसत से काफी अधिक है।

(पैरा सं.1 और 6)

- रेलवे ने इन्जनों में विद्युत ऊर्जा खपत अथवा यातायात की विभिन्न श्रेणियों के विद्युत कर्षण में बिजली की खपत पर निगरानी हेतु ऊर्जा मीटरों की व्यवस्था नहीं की है। खपत की गई विद्युत का माल एवं यात्री सेवाओं के बीच प्रभाजन यात्री सेवाओं के लिये एक अनुमानित स्टैन्डर्ड स्पेसिफिक इनर्जी कन्ज़म्पशन (एस ई सी) के आधार पर किया जा रहा है। अपनाया गया एस ई सी स्पष्टतया दोषपूर्ण था। कभी-कभी यात्री यातायात के लिये अपनाया गया एस ई सी माल यातायात के लिये ऋणात्मक खपत वाला साबित हुआ। इसलिये, संख्याओं का वास्तविक आधार नहीं है।

(पैरा 6(v)(ख) और 18)

- यात्री एवम् माल यातायात दोनों के लिये डीज़ल कर्षण पर लागत साधारणतया विद्युत कर्षण से कम है, लेकिन यात्री और मिश्रित गाड़ियों को चलाने के लिये उचित है। अतिरिक्त सदस्य यांत्रिक इन्जीनियरी के द्वारा रेलवे बोर्ड को जुलाई 1999 में कर्षण के चुनाव के सम्बन्ध में प्रेषित एक रिपोर्ट में भी सुझाया गया था कि खासकर नई चलाई गई यात्री गाड़ियों और यात्री एवम् माल गाड़ियों दोनों के लिये जब कभी कर्षण में परिवर्तन शामिल हो, डीज़ल इन्जनों को बिजली से चलाया जाये।

[पैरा 6(vi)]

- मुख्य मार्गों के विद्युतिकरण ने 1970 के दशक में जोर पकड़ा। मार्च, 1999 तक 4,008.55 करोड़ रुपये की लागत पर 14,050 रूट कि मी का विद्युतिकरण हो गया था। यह अनिवार्य है कि पहले से दिये जा चुके विद्युतिकरण के परिचालनीय परिणामों के संदर्भ में अब कर्षण के चुनाव की समीक्षा की जाये। 2 विद्युतिकरण खण्डों और 1994 में विश्व बैंक द्वारा तैयार एक परियोजना समापन रिपोर्ट की समीक्षा इस तथ्य की ओर इंगित करते हैं कि प्रक्षेपित प्रतिफल काफ़ी बढ़ा-चढ़ा कर बताये गये थे और उन्हें प्राप्त नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त अन्तर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों के साथ-साथ घरेलू विद्युत पर लागतों की तीव्र बढ़त की प्रवृत्ति के संदर्भ में परिचालन की लागत में अपेक्षित मितव्ययिता फलीभूत नहीं हुई है। आगे, भारतीय परिस्थितियों में रेलों को विद्युत की अबाधित आपूर्ति निश्चित रूप से उद्योग पर प्रतिकूल प्रभाव डालती है।

(पैरा 7)

- एच एस डी ऑयल की मात्रा प्रत्येक वर्ष के अन्त में 31 मार्च 1995 को 51.34 हज़ार किलो लीटर से बढ़ कर 31 मार्च 1999 को 143.85 किलोलीटर हो गयी, यह बढ़त 180.19 प्रतिशत थी। 1994-95 में इति शेष वार्षिक खपत का केवल 2.8 प्रतिशत, 1998-99 में यह 7.45 प्रतिशत था।

(पैरा 8)

- बोर्ड के निर्देशों के अनुसरण में ; टैंक वैगनों के स्थान पर टैंक लॉरियों/पाईपलाईनों द्वारा आपूर्ति के सम्बन्ध में परिवर्तन हेतु क्षेत्रीय रेलों को ऑयल कम्पनियों के साथ अनुबन्धों को बदलने का प्रयास करना चाहिये। जहाँ पर ऐसा किया गया है वहाँ पर 4 संस्थापनों की नमूना-जाँच करने पर पता चला कि सिर्फ इन्हीं 4 संस्थापनों में रेलों पर ऐसी आपूर्ति के कारण प्रति वर्ष 4.81 करोड़ रुपये की और अधिक लागत आयेगी।

(पैरा 9.1)



- 9 क्षेत्रीय रेलों में नमूना-जाँच किये गये 61 संस्थापनों में, 1994-95 से 1998-99 के दौरान पंजीकृत 2191 दावों में से 9.14 करोड़ रुपये के 636 दावे 31 मार्च 1999 तक लम्बित थे। दर्ज करने की तारीख से इनमें से 65 प्रतिशत मामले 6 महीने से अधिक की अवधि तक लम्बित थे। आगे एक संस्थापन में, 6.85 करोड़ रुपये के 362 मामलों में एक भी दावा दायर नहीं किया गया था।

[पैरा 9.2(ख)]

- 9 मण्डलों में, डीज़ल के खपत से सम्बन्धित ट्रिप राशनों के निर्धारण के 473 मामलों की समीक्षा की गई। इतने अधिक अर्थात् 412 मामलों (87.10 प्रतिशत) में जनवरी 1999 में निर्धारित ट्रिप राशन ने उसी माह के वास्तविक खपत के साथ कोई मेल नहीं दर्शाया। यह सामंजस्यहीनता दक्षिण रेलवे में 100 प्रतिशत, पूर्वोत्तर रेलवे में 92 प्रतिशत एवम् उत्तर रेलवे में 80.77 प्रतिशत थी।

(पैरा 14.1)

- राज्य विद्युत परिषदें (एस ई बी) रेलों को दूसरे बल्क उद्योगों/उपभोक्ताओं के मुकाबिले में और अधिक प्रभारित कर रही हैं। पब्लिक एकाउन्ट्स कमिटी (पी ए सी), रेलवे रीफॉर्मर्स कमिटी (आर आर सी) जैसी संस्थाओं की स्पष्ट संस्तुतियों के बावजूद जिसने टिप्पणी दी थी कि भाड़े के लिये रेलवे एस ई बी को उद्योगों के समान समझेगी, कोई परिवर्तन नहीं हुआ है और न ही रेलों द्वारा ऊर्जा उद्यमों से सीधे ऊर्जा लेने के सम्बन्ध में कोई स्पष्ट नीति-निर्णय लिया गया है। इसके कारण 6 क्षेत्रीय रेलों को 1994-95 से 1998-99 के दौरान 298.50 करोड़ रुपये की अनुमानित अतिरिक्त लागत का वहन करना पड़ा।

(पैरा 16)

- 1994-95 से 1998-99 के दौरान 6 क्षेत्रीय रेल प्रशासनों (मध्य, पूर्व, उत्तर, दक्षिण, दक्षिणपूर्व एवम् पश्चिम) ने 34 कर्षण उप-स्टेशनों पर संविदा में अनुबंधित माँग से अधिक बढ़ जाने के कारण दण्ड स्वरूप 41.14 करोड़ रुपये का भुगतान एवम् 20 कर्षण उप-स्टेशनों पर न्यूनतम प्रत्याभूत ऊर्जा प्रभारों के लिये 123.89 करोड़ रुपये की और अधिक दण्डस्वरूप भुगतान करना पड़ा।

(पैरा 17.1)

- रेलों के पास 310 उप-स्टेशन ऐसे थे जो न्यूज ऊर्जा घटक के लिये पेनल क्लॉज़ के अधिक थे। इनमें से 154 में, शंट कैपेसिटर्स का उपबन्ध नहीं किया गया था और रेलों को दण्ड-स्वरूप 12.54 करोड़ रुपये का भुगतान करना पड़ा। शंट कैपेसिटर्स के साथ 156 में से 107 उप-स्टेशनों को न्यून ऊर्जा घटक के लिये 9.81 करोड़ रुपये का दण्ड-स्वरूप भुगतान करना पड़ा।

(पैरा 17.2)

- ईंधन कार्यकुशलता किट्स के साथ फ्रिट किये गये 584 इंजनों-362 डब्ल्यू डी एम 2 और 222 डब्ल्यू डी जी 2- में से 259 इंजनों के निष्पादन की जनवरी 1999 के लिये समीक्षा की गई। 79 इंजनों में विशिष्ट ऊर्जा खपत (एस ई सी) के सम्बन्ध में कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं था, यद्यपि 6 प्रतिशत के घटत की अपेक्षा की गई थी।

(पैरा 19.1)

- वर्तमान आदेशों के अनुसार, यदि अपेक्षित अवरोधन 30 मिनट से अधिक का है तो इंजनों को बन्द कर देना चाहिये। नमूना जाँच किये गये 6 मण्डलों में, देखा गया कि इन आदेशों का निष्ठापूर्वक पालन नहीं किया जा रहा था। मुख्य लाईन डीजल इंजनों के 3,422 मामलों और विद्युत इंजनों के 3,302 मामलों में, इंजनों को बन्द नहीं किया गया, यद्यपि अपेक्षित अवरोधन 30 मिनट से अधिक का था।

(पैरा 19.3)

- 4 रेलों में, नमूना-जाँच किये गये 42 स्टैंड-बाई ट्रान्सफॉर्मरों में से 33 (78.60 प्रतिशत) को 'नो लोड कन्डीशन' पर गर्म रखा गया पाया गया, जिसके परिणामस्वरूप अकेले एक वर्ष में 1.31 करोड़ रुपये की ऊर्जा की हानि हुयी। उत्तर एवम् दक्षिणपूर्व रेलवे में इस सम्बन्ध में निर्देशों को 100 प्रतिशत गैर-अनुपालन हुआ, जबकि, 2 रेलों (दक्षिण, दक्षिण मध्य) ने निर्देशों का अनुपालन किया।

(पैरा 19.4)

### 3. समीक्षा का परिक्षेत्र

समीक्षा, कर्षण उद्देश्यों हेतु डीजल एवं विद्युत से सम्बंधित ईंधन प्रबंधन के विभिन्न मुद्दों तक परिसीमित है। इसमें हाई स्पीड डीजल (एच एस डी) तेल के सम्बन्ध में आवश्यकता का अनुमान, अधिप्राप्ति, भण्डारण एवं वितरण व्यवस्था, उपयोगिताओं से विद्युत की खरीद, ईंधन मितव्ययिता इत्यादि के सम्बंध में की गयी कार्यवाहियाँ सम्मिलित हैं। समीक्षा 1994-95 से 1998-99 के 5 वर्षों की अवधि को समाहित करती है।

### 4. संगठन

रेलवे बोर्ड स्तर पर, विद्युत निदेशालय और यांत्रिकी निदेशालय विद्युत एवं एच एस डी तेल सम्बन्धी मामलों पर नीतिगत निर्णय लेने के लिए उत्तरदायी है। क्षेत्रीय रेल स्तर पर, क्षेत्रीय रेल के मुख्य विद्युत इंजीनियर/महाप्रबंधक (सी इ इ/जी एम) के अधीन मुख्य विद्युत कर्षण वितरण इंजीनियर (सी इ डी इ) कर्षण उद्देश्य हेतु विद्युत खपत सम्बन्धी मामलों पर कार्यान्वयन एवं समन्वय अधिकारी है। एच एस डी तेल के अधिप्राप्ति, भण्डारण एवं निर्गम की देखरेख मुख्य परिचालन प्रबंधक (सी.ओ.एम.) द्वारा उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (डिप्टी सी एम ई(फुएल) के सहयोग से की जाती है। मण्डल स्तर पर, प्रवर मण्डल विद्युत इंजीनियर (सीनियर डी इ इ (टी आर डी) कर्षण उद्देश्य हेतु विद्युत की अधिप्राप्ति एवं वितरण का प्रभारी हैं तथा प्रवर मंडल विद्युत इंजीनियर (ट्रेक रोलिंग स्टाक) (सीनियर डी इ इ (टी आर एस) विद्युत इंजनों के रख-रखाव हेतु प्रभारी है। डीजल लोको शेड से सम्बद्ध एच एस डी तेल के ईंधन संस्थापन लोको शेड के प्रभारी प्रवर मंडल यांत्रिक इंजीनियर (सीनियर डी एम इ) के नियंत्रणाधीन होते हैं। एक लोको शेड का सीनियर डी एम इ डीजल लोको इंजनों के रख-रखाव के लिए भी उत्तरदायी है।



### 5. नमूना आकार

**डीजल:** वृहद स्तर पर सामान्य समीक्षा के अलावा, सूक्ष्म स्तर पर विस्तृत संवीक्षा अपनाये गये नमूना आकार, जैसा कि **अनुलग्नक III** में इंगित किया गया है, के अनुसार की गयी।

**विद्युत:** वृहद स्तर पर सामान्य समीक्षा के अलावा सूक्ष्म स्तर पर कुल विद्युत उप-स्टेशनों के लगभग 25 प्रतिशत की समीक्षा इस प्रकार से की गयी कि क्षेत्रीय सभी राज्य विद्युत बोर्डों एवं जहाँ विद्युतीकरण पहले हुआ उस रूट के कुछ मामले आवेष्टित हो जायं।

328 विद्युत उप स्टेशनों की कुल संख्या में से, सूक्ष्म स्तर समीक्षा हेतु 84 लिये गये जिनमें 15 राज्य विद्युत बोर्ड, 1 निगम (डी वी सी) एवं एक कम्पनी (टाटा इलेक्ट्रिक कम्पनी) तथा 7 क्षेत्रीय रेलों पर 28 मण्डल समावेष्टित थे।

### 6. वृहद तस्वीर

#### (i) विभिन्न कर्षणों से सम्बन्धित जी टी के एम्स:

1994-95 से 1998-99 के वर्षों में कर्षण की प्रकृति-वार ग्रास टनी किलो मीटर (जी टी के एम्स) की प्रतिशतता निम्नवत् थी:

कर्षण की प्रकृति	1994-95		1995-96		1996-97		1997-98		1998-99	
	जी टी के एम्स (000 में)	प्रतिशतता	जी टी के एम्स (000 में)	प्रतिशतता	जी टी के एम्स (000 में)	प्रतिशतता	जी टी के एम्स (000 में)	प्रतिशतता	जी टी के एम्स (000 में)	प्रतिशतता
कोयला	4777806	0.61	1889057	0.23	902853	0.11	266839	0.03	89452	0.01
डीजल	373288082	47.83	390024089	47.05	398519271	46.47	400811821	45.11	405811281	44.71
विद्युत	402359465	51.56	437125268	52.72	458168841	53.42	487520145	54.86	501705061	55.28

कोयला कर्षण अब मामूली है। डीजल कर्षण से सम्बंधित जी टी के एम्स की प्रतिशतता वर्षों के दौरान घटत दर्शाती है। फलस्वरूप, विद्युत कर्षण की प्रतिशतता वर्षों के दौरान धीरे-धीरे बढ़ रही है (अनुबंध II)।

#### (ii) कर्षण की प्रकृति-वार ट्रेन किलो मीटर की प्रतिशतता:

1994-95 से 1998-99 के वर्षों में कुल जी टी के एम्स के सापेक्ष विभिन्न कर्षणों से सम्बन्धित ट्रेन किलोमीटर (इ एम यू गाड़ियों सहित) की प्रतिशतता उसी तरह की प्रवृत्ति दर्शायी और वह निम्नवत् थी (अनुबंध IV) :

कर्षण की प्रकृति	1994-95	1995-96	1996-97	1997-98	1998-99
कोयला	1.94	0.82	0.44	0.15	0.05
डीजल	52.76	53.32	53.07	51.40	50.59
विद्युत	45.30	45.86	46.49	48.45	49.36

**(iii) इंजनों पर डीजल एवं विद्युत खपत:**

1994-95 से 1998-99 वर्षों के दौरान सभी गेजों के इंजनों (शंटिंग इंजनों सहित) पर खपत हुए डीजल और विद्युत की मात्रा निम्नवत् थी:

प्रकृति	1994-95		1995-96		1996-97		1997-98		1998-99	
	इंजनों की संख्या	ईंधन खपत	इंजनों की संख्या	ईंधन खपत	इंजनों की संख्या	ईंधन खपत	इंजनों की संख्या	ईंधन खपत	इंजनों की संख्या	ईंधन खपत
डीजल (किलो लीटर में)	4254	18,19,417	4310	18,47,733	4358	18,59,443	4455	18,74,139	4551	19,00,935
विद्युत (हजार के डब्लू एच में)	2293	49,20,319	2382	52,19,877	2534	55,48,174	2676	58,94,384	2801	60,26,376

वर्षों के दौरान इंजनों पर डीजल एवं विद्युत की खपत में वृद्धि ट्रेन किलोमीटर में वृद्धि से ज्यादा तीव्र थी। डीजल कर्षण में कुल मिलाकर ट्रेन किलोमीटर 1994-95 से 1998-99 के वर्षों में 3.22 प्रतिशत बढ़ा, लेकिन डीजल खपत 4.48 प्रतिशत तक बढ़ा। विद्युत कर्षण में, ट्रेन किलोमीटर में 17.28 प्रतिशत की वृद्धि के विपरीत, खपत की गयी विद्युत 22.48 प्रतिशत बढ़ी (अनुबंध IV एवं V)

**(iv) सेवा की श्रेणी-वार ईंधन की खपत (शंटिंग इंजनों को छोड़कर)**

1994-95 से 1998-99 के वर्षों में सेवा की श्रेणी अर्थात् सवारी, मिश्रित एवं माल (शंटिंग इंजनों को छोड़कर) के अनुसार ईंधन की खपत और सेवा की प्रत्येक श्रेणी के अनुसार खपत प्रतिशतता निम्नवत् थी :

ईंधन का प्रकार	अवधि 1994-95 से 1998-99	सेवाओं की श्रेणी						जोड़
		सवारी		मिश्रित		माल		
		मात्रा	प्रतिशत	मात्रा	प्रतिशत	मात्रा	प्रतिशत	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
डीजल (किलो लीटर में)	1994-95	7,63,028	46.60	10,797	0.66	8,63,458	52.74	16,37,283
	1995-96	7,96,252	47.76	6,466	0.39	8,64,360	51.85	16,67,078
	1996-97	8,08,444	48.13	6,122	0.36	8,64,999	51.50	16,79,565
	1997-98	8,20,475	48.88	5,633	0.34	8,52,274	50.78	16,78,382
	1998-99	8,79,584	51.63	4,437	0.26	8,19,586	48.11	17,03,607
विद्युत (1000 के डब्लू एच में)	1994-95	20,57,643	42.51	11,490	0.24	27,71,291	57.25	48,40,424
	1995-96	20,59,417	39.62	9,808	0.19	31,29,080	60.19	51,98,305
	1996-97	21,47,327	39.42	6,284	0.12	32,94,301	60.47	54,47,912
	1997-98	23,49,169	40.65	4,733	0.08	34,25,271	59.27	57,79,173
	1998-99	25,37,511	43.27	4,331	0.07	33,22,791	56.66	58,64,633



सामान्यतया इस अवधि में, माल यातायात हेतु डीजल खपत की प्रतिशतता घटी है (अनुबंध VI)।

**(V) प्रति 1000 जी टी के एम (बी जी) डीजल/विद्युत की खपत**

क्रम सं.	अवधि	डीजल (लीटर)		विद्युत (के डब्लू एच)	
		सवारी एवं मिश्रित का अंश	माल एवं मिश्रित का अंश	सवारी एवं मिश्रित का अंश	माल एवं मिश्रित का अंश
1	2	3	4	5	6
1	1994-95	5.33	3.33	20.26	8.88
2	1995-96	5.30	3.20	19.98	8.88
3.	1996-97	5.15	3.15	19.89	9.02
4.	1997-98	5.39	3.12	19.82	8.85
5.	1998-99	5.27	3.12	19.75	8.51
अवधि हेतु औसत		5.29	3.18	19.93	8.82

(क) विवरण अनुबंध VII में हैं। यह देखा जायेगा कि वास्तविक रूप में प्रति 1000 जी टी के एम्स डीजल एवं विद्युत की खपत में एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में भारी भिन्नतायें रहीं हैं, यद्यपि समग्र रूप में थोड़ा गिरावट का रूख रहा है। मध्य रेलवे में डीजल खपत विशिष्टतया सवारी एवं माल दोनों यातायात में ऊँची रही है, तथा खपत की प्रवृत्ति गिरावट का कोई विशेष संकेत नहीं दर्शाती है। विद्युत खपत के लिए, खास तौर पर दक्षिण एवं दक्षिण पूर्व रेलवे, सवारी एवं माल दोनों यातायात हेतु अखिल भारतीय औसत से काफी ऊपर के स्तर पर रहे हैं।

(ख) यातायात की विभिन्न श्रेणियों के विद्युत कर्षण हेतु खपत हुई विद्युत की मात्रा वास्तविक मीटर रीडिंगों पर आधारित नहीं था बल्कि इसके बदले मात्र यात्री गाड़ियों (ए सी कर्षण) हेतु 1976 में आर डी एस ओ द्वारा सूचित किये गये अनुमानित खपत सवारी गुणक के अनुसार परकलित किया गया था। माल गाड़ियों के लिए, विद्युत खपत राज्य विद्युत बोर्डों द्वारा बनामये गये विद्युत बिलों की कुल इकाइयों में से सवारी गाड़ियों द्वारा उपयोग की गयी विद्युत की अनुमानित इकाइयों को घटा करके निकाला गया था। मध्य रेलवे में डी सी कर्षण (सवारी एवं माल) हेतु 1976 में आर डी एस ओ द्वारा कोई लक्ष्य नहीं निर्धारित किये गये थे। रेलवे सितम्बर 1995 तक इलेक्ट्रिकल मल्टिपल यूनिट (ई एम यू) हेतु 43 इकाइयों तथा डी सी सवारी सेवा हेतु 27.1 इकाइयों के मानक विशिष्ट ऊर्जा खपत (एस ई सी) को अपना रही थी। अक्टूबर 1995 में, रेलवे प्रशासन द्वारा यह पाया गया कि इन मानकों को अपना कर विभिन्न सेवाओं हेतु खपत किये गये डी सी ऊर्जा का बंटवारा करने के लिए, डी सी माल सेवाओं में विनिधान हेतु कोई ऊर्जा शेष नहीं बचती थी। इस दृष्टिकोण से, मुख्य विद्युत इंजीनियर, मध्य रेलवने ने सितम्बर 1996 में डी सी ई एम यू के विशिष्ट ऊर्जा खपत के रूप में 40 इकाइयों को अपनाने को निर्णय लिया। पुनः यह देखा गया कि इनर्जी मीटर फिट किये हुए डी सी ई एम यू का वास्तविक एस ई सी अगस्त 1996 में रेलवे प्रशासन द्वारा किये गये ट्रायलों के अनुसार विभिन्न सेक्सनों एवं विभिन्न दिशाओं पर 18.4 एवं 32.7

इकाइयों के मध्य रहा। इस प्रकार, अगर वास्तविक एस ई सी आकड़ों को लिया गया होता, तो सेवा की प्रति 1000 जी टी के एम खपत हुयी ऊर्जा की लागत घट गयी होती तथा उसके परिणामस्वरूप माल सेवा की प्रति 1000 जी टी के एम खपत हुयी ऊर्जा की लागत बढ़ गयी होती। तथापि, विद्युत इंजनों में मीटरिंग उपकरण नहीं लगाया गया था। ए बी बी इंजनों के लिए भी, जिनमें इनर्जी मीटर लगे हुए हैं, मॉनीटरिंग नहीं की जा रही है। इसलिए अवश्यंभावी निष्कर्ष यह होगा कि यातायात की विभिन्न श्रेणियों हेतु विद्युत कर्षण की लागत के रूप में प्रक्षेपित किये गये आंकड़ों के समर्थन हेतु कोई वास्तविक आधार नहीं है।

मध्य रेलवे पर अक्टूबर 1995 के नमूना जांच ने स्थिति की पुष्टि किया तथा स्पष्ट किया कि माल गाड़ियों हेतु खपत हुयी विद्युत की परिणामी इकाइयाँ (-)674729 के डब्लू एच निकाली गयीं (अक्टूबर 1995 माह के दौरान), जो सवारी तथा माल सेवाओं हेतु विद्युत खपत के अवास्तविक प्रक्षेपण का संकेतक था।

आर डी एस ओ ने बताया (अगस्त 1999) कि माल यातायात हेतु एस ई सी का निर्धारण नहीं किया जा सका, कारण थे :

- (i) गति में अनिश्चित अंतर ;
- (ii) भार एवं परिचालनीय कार्यकुशलता ; तथा
- (iii) अनिर्धारित पड़ाव।

**(vi) प्रति 1000 जी टी के एम (बी जी) डीजल विद्युत की लागत:**

1994-95 से 1998-99 के वर्षों में क्षेत्रीय रेलों पर विभिन्न सेवाओं पर प्रति हजार जी टी के एम्स उपभोग किये गये डीजल एवं विद्युत की औसत लागत निम्नवत् थी:

तालिका-1

(वर्ष-वार विवरण)

वर्ष	प्रति 1000 जी टी के एम्स उपभोग किये गये डीजल की लागत (रुपये में)		प्रति 1000 जी टी के एम्स उपभोग किये गये विद्युत की लागत (रुपये में)	
	सवारी एवं मिश्रित का अनुपात	माल एवं मिश्रित का अनुपात	सवारी एवं मिश्रित का अनुपात	माल एवं मिश्रित का अनुपात
1994-95	39.57	24.77	54.91	24.00
1995-96	39.89	24.69	61.84	27.52
1996-97	42.43	27.85	73.20	33.28
1997-98	53.27	30.87	80.17	35.49
1998-99	54.03	31.52	83.46	35.84

(अनुबन्ध VII)



## तालिका-2

(रेलवे-वार विवरण)

रेलवे	*उपभोग किये गये डीजल की औसत लागत/1000 जी टी के एम (रुपये) (1994-95 से 1998-99)		उपभोग किये गये विद्युत की औसत लागत/1000 जी टी के एम (रुपये) (1994-95 से 1998-99)	
मध्य	68.71	48.77	70.05	45.44
पूर्व	50.38	26.18	59.28	22.43
उत्तर	43.76	19.96	74.30	25.19
पूर्वोत्तर	29.24	19.32	विद्युतीकरण नहीं है	
पूर्वोत्तर सीमांत	46.63	19.18	विद्युतीकरण नहीं है	
दक्षिण	46.04	35.08	78.83	31.02
दक्षिण मध्य	45.10	22.86	61.31	30.22
दक्षिण पूर्व	33.81	27.74	101.03	35.94
पश्चिम	41.32	29.42	67.82	29.10

\* डीजल की लागत लागू मूल्यों से सम्बंधित हो सकता है।

(अनुबन्ध VII)

तालिका 1 से यह देखा जायेगा कि

- (क) जबकि प्रति 1000 जी टी के एम्स डीजल की लागत 36.54 प्रतिशत तक बढ़ी विद्युत की लागत सवारी एवं मिश्रित गाड़ियों के अनुपात के सम्बंध में 5 वर्षों के दौरान 52.00 प्रतिशत तक बढ़ी।
- (ख) जबकि प्रति 1000 जी टी के एम्स डीजल की लागत 27.25 प्रतिशत तक बढ़ी जबकि विद्युत की खपत की लागत माल एवं मिश्रित के अनुपात के सम्बंध में 5 वर्षों की अवधि में 49.00 प्रतिशत तक बढ़ी।
- (ग) डीजल कर्षण की लागत सामान्यतया सवारी एवं माल दोनों यातायात हेतु कम है, लेकिन सवारी एवं मिश्रित गाड़ियों के अनुपात को चलाने के लिए सराहनीय रहा। कर्षण के चुनाव पर जुलाई 1999 में रेलवे बोर्ड के अतिरिक्त सदस्य, यांत्रिकी इंजीनिरिंग द्वारा प्रस्तुत एक प्रतिवेदन में, भी तार के अंतर्गत डीजल इंजनों को चलाने, विशिष्ट रूप से नयी चलायी गयी गाड़ियों तथा सवारी एवं माल दोनों गाड़ियों को जहाँ कर्षण का बदलाव संलिप्त हों का सुझाव दिया था।
- (घ) रेलवे-वार तुलना, जैसा कि तालिका 2 में इंगित है, यातायात की प्रत्येक श्रेणी के लिए, डीजल एवं विद्युत दोनों, के ईंधन खपत की औसत लागत में बहुत अधिक उतार-चढ़ाव दर्शाती है। ऐसे अंतर विभिन्न भौगोलिक क्षेत्रों में ही नहीं अपितु उसी/समीपवर्ती क्षेत्रों में प्रकट होते हैं। उदाहरण के लिये, सवारी एवं मिश्रित यातायात के अनुपात हेतु प्रति 1000 जी टी के एम्स डीजल की औसत लागत पश्चिम रेलवे में 41.32 रुपये तथा मध्य रेलवे में 68.71 रुपये थी। उसी तरह के यातायात के लिए, प्रति 1000 जी टी के एम्स विद्युत की औसत लागत पूर्व रेलवे में 59.28 रुपये, लेकिन दक्षिण पूर्व रेलवे में 101.03 रुपये थी।

**(vii) ईंधन संस्थापन एवं उनकी भण्डारण क्षमता**

भारतीय रेल पर, 31 मार्च 1999 तक, 232 ईंधन संस्थापन थे। 231 ईंधन संस्थापनों (सीधे ईंधन भरने वाले एक को छोड़कर) की भण्डारण क्षमता 84.124 किलो लीटर थी। 135 ईंधन संस्थापन एच एस डी तेल टैंक वैगनों के माध्यम से, 95 टैंक लॉरियों के माध्यम से, एक पाइप लाइन के माध्यम से तथा एक सीधे ईंधन भराई के माध्यम से प्राप्त करते थे।

**(viii) विद्युत कर्षण हेतु भौतिक एवं वित्तीय आँकड़ा**

भारतीय रेल पर 31 मार्च 1999 तक 15 राज्य विद्युत बोर्डों, 1 निगम (डी वी सी) एवं 1 कम्पनी (टाटा विद्युत कम्पनी) द्वारा पोषित 328 विद्युत उप केन्द्र थे। मार्च 1999 माह का वास्तविक भार 25,03,497 के वी ए था जिसके विरुद्ध अनुबंधित मांग 26,52,800 के वी ए थी जिसका अर्थ 1,49,302.62 के वी ए की कमी होना है। मार्च 1999 के इस माह के दौरान उपभोग की गयी वास्तविक ऊर्जा 61,72,73,257 के डब्लू एच थी जिसके लिए किया गया भुगतान 249.57 करोड़ रुपये था (अनुलग्नक VIII)

**7. कर्षण का चुनाव**

भारतीय रेलवे ने 1950 के दशक के अंत में अपने मुख्य मार्गों को विद्युतीकृत करना आरम्भ किया लेकिन प्रगति 1970 के दशक तक धीमी थी जब विद्युतीकृत मार्गों का तेजी से बढ़ना आरम्भ हुआ। मार्च 1999 तक, 14,050 रूट किलो मीटर 4008.55 करोड़ रुपये की लागत पर विद्युतीकृत किये गये।

(क) फाइलों को प्राप्त करने हेतु एक प्रयास यह देखने के लिये किया गया कि रेल मंत्रालय ने किसी आधार पर विद्युतीकरण करने के लिए निर्णय लिया था, लेकिन ये फाइलें उपलब्ध नहीं करायी गयीं। आधारभूत औचित्य तेल स्रोतों की कठिनाइयों तथा विद्युत कर्षण की प्रवणता होना प्रतीत होता है। फाइलों की अनुपस्थिति में, लेखापरीक्षा ने 2 मामलों, अर्थात् बीना-कटनी प्रखण्ड (मध्य रेलवे) तथा दिल्ली-अम्बाला -लुधियाना प्रखण्ड (उत्तर रेलवे) की समीक्षा करने का एक प्रयास किया।

बीना-कटनी परियोजना मूल्यांकन की समीक्षा में यह देखा गया कि परियोजना को औचित्यपूर्ण बनाने के लिए गलत प्रक्षेपण किये गये थे।

- (i) यदि प्रखण्ड का सम्पूर्ण वास्तविक यातायात एक कर्षण के माध्यम से ढोया जाना था, तो ईंधन की लागत 1998-99 तक सभी पाँच वर्षों में डीजल कर्षण के मामले में कम होगा।
- (ii) प्रखण्ड में वास्तविक यातायात प्रक्षेपणों से बहुत कम था, जिसका अर्थ हुआ कि इंजनों एवं उनकी लागत तथा रख-रखाव की आवश्यकता को बढ़ा चढ़ाकर बनाया गया था। चूँकि इंजनों की पूँजी एवं रख-रखाव लागत डीजल कर्षण के सम्बंध में अधिक थी, अतएव इस मद में वर्तमान डीजल कर्षण पर लागत का भार अधिक था।



- (iii) विद्युत की प्रक्षेपित लागत के विपरीत, विद्युत की वास्तविक लागत बहुत अधिक थी तथा इसके विपरीत, उसी अवधि के दौरान डीजल की वास्तविक लागत में वृद्धि जो परियोजना प्रतिवेदन में इंगित की गयी थी, से बहुत कम थी।
- (iv) यह भी स्पष्ट होगा कि डीजल इंजनों के लिए अपनाये गये मरम्मत एवं रख-रखाव की लागत के दौरान वास्तविक से ऊँची थी तथा दूसरी ओर, विद्युत इंजनों के रख-रखाव की लागत साल-दर-साल बढ़ती गयी। विद्युत कर्षण के परिचालन एवं रख-रखाव लागत की बढ़ती प्रवृत्ति प्रखण्ड को मितव्ययिता की दृष्टि से अनार्थिक बनायेगी फलस्वरूप वापसी की दर नकारात्मक होगी।
- (v) वास्तव में, ईंधन की लागत, इंजनों एवं अवसंरचना के रख-रखाव की लागत मूल्यहास तथा 10 इंजनों एवं अवसंरचना पर ब्याज को ध्यान में रखते हुए मध्य रेलवे के बीना-कटनी प्रखण्ड पर डीजल बनाम विद्युत कर्षण के लेखापरीक्षा द्वारा किये गये एक तुलनात्मक विश्लेषण से स्पष्ट हुआ कि 1998-99 के दौरान 1,18,61,005 हजार जी टी के एम्स के सम्पूर्ण यातायात के लिए डीजल कर्षण की कुल लागत, विद्युत कर्षण के 110.79 करोड़ रुपये के विपरीत 68.98 करोड़ रुपये होती।

(ख) उत्तर रेलवे के दिल्ली-अम्बाला-लुधियाना प्रखण्ड पर 290 करोड़ रुपये लागत की एक अन्य चालू विद्युतीकरण परियोजना की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि परियोजना का आंतरिक रेट ऑफ रिटर्न (आई आर आर) 14.48 प्रतिशत इस तर्क पर बयान किया गया कि प्रखण्ड के विद्युतीकरण से वैगनों एवं इंजनों के अवरोधन के बचाव से 22.17 करोड़ रुपये की बचत होगी। तथापि, बचत , जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा निकाला गया मात्र 11.52 करोड़ रुपये आयी। इसी प्रकार इंजनों के रख-रखाव की लागत 29.34 करोड़ रुपये प्रक्षेपित की गयी जबकि सही राशि 24.43 करोड़ रुपये निकाली गयी। परिणामी आई आर आर, इस प्रकार (-)10.18 प्रतिशत निकाला गया।

(ग) लोकप्रिय धारणा थी कि विद्युतीकरण 'आधुनिक' था तथा इससे ऊर्जा एवं विदेशी मुद्रा की बचत होती तथा, इसलिए, इसे रेलवे में आधुनिकीकरण और प्रौद्योगिकी अंतरण के केन्द्रबिन्दु के रूप में समझने योग्य माना गया । 1984 में, विश्व बैंक ने 3,000 रूट किलो मीटर के विद्युतीकरण हेतु सहायता प्रदान करने के लिए ऋण दिया था। दस वर्षों बाद 1994 में, विश्व बैंक टीम ने भारत में रेलवे विद्युतीकरण पर एक परियोजना समापन प्रतिवेदन 2 परियोजनाओं के सम्बंध में तैयार किया जिसने इंगित किया कि :

- (i) बल्लाहरशाह-विजयवाड़ा प्रखण्ड के विद्युतीकरण के औचित्य में प्रक्षेपित वास्तविक रेट ऑफ रिटर्न 40.5 प्रतिशत के विपरीत 2 प्रतिशत था।
- (ii) झांसी-इटारसी प्रखण्ड के विद्युतीकरण के औचित्य में प्रक्षेपित वास्तविक रेट ऑफ रिटर्न 27 प्रतिशत के विपरीत 9 प्रतिशत था।

खराब परिणामों के कारण थे :

- (i) पूरे होने में लम्ब देरी ;
- (ii) ऊर्जाकृत प्रखण्ड पर डीजल से विद्युत में परिवर्तन धीमा और आंशिक था ;

- (iii) आर्थिक विश्लेषण में कल्पित 6000 एच पी इंजनों को कभी हासिल नहीं किया गया।
- (iv) विद्युत इंजनों से गाड़ी संचालन इस प्रकार का था कि न तो परिचालनीय और ना प्रत्याक्षित श्रम बचत लाभ होने की सम्भावना थी : तथा
- (v) 1986 में अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में गिरावट हुयी तथा घरेलू विद्युत ऊर्जा लागत तेजी से बढ़ गयी।

(घ) आर्थिक एवं विदेशी मुद्रा की तरफ, परिणाम इस आर्थ से बिल्कुल नकारात्मक हो सकते थे कि रेलवे निर्बाधित विद्युत ऊर्जा उपयोग करती थी जो उद्योग को मना करने दी गयी थी जिससे उत्पादन की हानि हुई तथा ऊर्जा की मनाही ने औद्योगिक उपयेगकर्ताओं को महंगे एवं अकार्यशील बैकअप डीजल जनरेटर की व्यवस्था करने के मजबूर होना होना पड़ा।।

(ङ) आधुनिक ईंधन कार्यक्षम डीजल इंजनों के साथ, विद्युतीकरण में अंतर्निहित कोई ऊर्जा बचत नहीं हो सकती। भारत में डबल ट्रैक मिश्रित सवारी एवं भाड़ा संचालन के विद्युतीकरण का वास्तविक एवं तुरंत लाभ संकुलित रूटों पर ट्रैक क्षमता के विस्तार में है तथा यह विद्युत कर्षण हेतु बेहतर गतिवर्धन, गति बनाये रहने एवं इंजन उपलब्धता से आती है। इन लाभों को लेने के लिए, एक को गाड़ी संचालन एवं अच्छे इंजनों की अवस्था तथा अन्य अवसंरचना लगभग सर्वोत्तम रखने की आवश्यकता होती है। इनमें से कोई भी नहीं हुआ है।

(च) तथापि, भारतीय रेलवे ने विद्युतीकृत रूटों के प्रदर्शन की कोई स्वतंत्र समीक्षा यह देखने के लिए नहीं किया है कि विद्युतीकरण के लाभ उस स्तर तक एवं प्रक्षेपित अवधि के भीतर वास्तव में उपचयित हुआ या नहीं जैसाकि विद्युत कर्षण में बदलने के लिए, तथा नयी विद्युतीकरण परियोजनाओं को प्रारंभ करने हेतु विवेकपूर्ण पैरामीटर्स सुनिश्चित एवं निर्धारित करने के लिए शुरूआती निर्णय के स्तर पर परिकल्पित किया गया था। ऐसी समीक्षा की कमी से दुर्लभ स्रोतों का अनार्थिक एवं अव्यवहार्य योजनाओं में निरंतर निवेश होता है। संचालन के वास्तविक परिणामों के संदर्भ में भविष्य के लिए कर्षण के चुनाव की समीक्षा किये जाने की तुरन्त आवश्यकता है।

(छ) इसके अलावा, कार्यकुशल ईंधन प्रबंधन के उद्देश्य हेतु विशिष्ट रूप से विद्युतीकृत रूटों के सम्बंध में स्थिति की समीक्षा करने की तुरन्त आवश्यकता है। जहाँ तक कर्षण उद्देश्य हेतु डीजल के प्रबंधन का सम्बंध है, डीजल के प्राप्तियों एवं निर्गम के आय की पद्धतियाँ राशन ट्रिपों के जरिये जगह पर हैं। पद्धतियों के सुचारू कार्यान्वयन एवं अनुपालन से डीजल के उपयोग में मितव्ययिता सुनिश्चित की जा सकती है। तथापि, कर्षण हेतु उपभोग किये गये विद्युत ऊर्जा के सम्बंध में कोई विशिष्ट नियंत्रण एवं पद्धति विकसित की गयी नहीं प्रतीत होती है। यहाँ तक कि इनर्जी मीटर जैसा मापक उपकरण भी विद्युत इंजनों में नहीं लगाया गया है। इन मुद्दों में से कुछ पर निम्नलिखत पैरा में विवेचन किया गया है।



## भाग I- एच.एस.डी. ऑयल प्रबन्धन पर समीक्षा (माइक्रो लेवल)

### 8. एच एस डी तेल की अधिप्राप्ति

रेलवे बोर्ड स्तर पर, रेल मंत्रालय का भण्डार निदेशालय पी ओ एल उत्पादों की खरीद के लिए सार्वजनिक उपक्रम तेल कम्पनियों (अर्थात् इण्डियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी) हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एच पी सी), भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बी पी सी) के साथ ठेकों को अंतिम रूप देता है।

बोर्ड ने प्रारम्भिक तौर पर अक्टूबर/नवम्बर 1991 में तीन तेल कम्पनियों को ठेके दिये तथा ठेके की वैधता समय-समय पर बढ़ायी। ठेके की वैधता आखिरी बार 31 दिसम्बर 1998 से 31 दिसम्बर 1999 तक की अवधि आवेष्टित करते हुए जनवरी 1999 में बढ़ायी गयी। सभी तीनों तेल कम्पनियाँ भारत सरकार द्वारा निर्धारित किये गये मूल्यों पर एच एस डी तेल की आपूर्ति करती हैं।

क्षेत्रीय रेलवे के स्तर पर अगले वित्त वर्ष के लिये रेलवे के मुख्य परिचालन प्रबन्धक (सी ओ एम) द्वारा एच एस डी ऑयल की आवश्यकता का आकलन किया जाता है और संशोधित अनुमान के स्तर पर प्रत्येक वर्ष नवम्बर में पक्षेपित किया जाता है। इसके आधार पर सी ओ एम कार्यालय के ईंधन अनुभाग द्वारा डिपो-वार माँग-पत्र तैयार किये जाते हैं और आपूर्ति आदेशों को देने हेतु भंडार नियंत्रक को प्रेषित किये जाते हैं। क्षेत्रीय रेलों को बजट की मात्रा के अनुसार सीधे तेल कम्पनियों को आपूर्ति आदेश देने हेतु प्राधिकृत किया गया है। सी ओ एस द्वारा आपूर्ति आदेश दिये जाने के पूर्व मात्रा की क्षेत्रीय रेलवे के वित्त सलाहकार एवम् मुख्य लेखाधिकारी (एफ ए एण्ड सी ए ओ) द्वारा सत्यापित किया जाता है।

रेलवे बोर्ड ने वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी / उत्तर रेलवे को विभिन्न परेषितियों को सभी प्रेषणों के लिये केन्द्रीय भुगतान एजेन्सी के रूप में नामित किया है।

1994-95 से 1998-99 के वर्षों के लिये भारतीय रेल द्वारा अनुमानित, आदेशित एवं प्राप्त किये गये तथा एच एस डी तेल की शेष मात्रा निम्नवत् थी:

क्र. सं.	वर्ष	आरम्भिक शेष हजार किलो लीटर में	आवश्यकतानुसार अनुमान हजार किलोलीटर में	आपूर्ति आदेशों की सं.	आदेश किये गये की मात्रा हजार किलोलीटर में	प्राप्त किये गये की मात्रा हजार किलो लीटर में	एच एस डी तेल का मूल्य (करोड़ रुपये में)	उपयोग की गयी मात्रा हजार किलो लीटर में	शेष मात्रा हजार किलो लीटर में
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	1994-95	34.21	1914.68	236	1915.31	1872.59	1274.46	1855.46	51.34
2	1995-96	51.34	1969.86	246	1850.57	1925.98	1224.98	1912.96	64.36
3	1996-97	64.36	2023.55	277	1981.08	1926.07	1432.80	1920.03	60.40
4	1997-98	60.40	1996.04	278	1995.70	1910.52	1733.14	1911.68	59.24
5	1998-99	59.24	2016.72	249	2005.06	2014.49	1853.28	1929.88	143.85
<b>जोड़</b>			<b>9920.85</b>	<b>1286</b>	<b>9747.72</b>	<b>9649.65</b>	<b>7518.66</b>	<b>9530.01</b>	

यह देखा जायेगा कि:

- (i) प्रति वर्ष, अनुमानित आवश्यकता अधिक बतायी जा रही है।
- (ii) वास्तविक रूप में आदेशित मात्रा तथापि मुख्य यांत्रिक इंजीनियरों के कहने पर प्रायः सीमित की गयी है।
- (iii) अभी भी साल दर साल प्राप्त की गयी मात्रायें सामान्यतया वास्तविक खपत से अधिक रही हैं।
- (iv) हर आगामी वर्ष के अंत तक अंतिम अवशेष बढ़ता रहा। अंतिम अवशेष, 31 मार्च 1999 को बढ़कर 143.85 हजार किलो लीटर हो गया।
- (v) 31 मार्च 1999 को 143.85 हजार किलो लीटर के अंतिम शेष में से, 102.90 हजार किलोलीटर अकेले पूर्व रेलवे पर था।

(अनुबन्ध IX)

### 9.1 एच.एस.डी. ऑयल की आपूर्ति

रेलवे में ईंधन संस्थापनों को एच.एस.डी. ऑयल की आपूर्ति, टैंक वैगनों (135 संस्थापनों) टैंक लॉरियों (95 संस्थापनों), पाईप लाईनों (1 संस्थापन) के माध्यम एवम् तेल कम्पनियों (1 संस्थापन) द्वारा इंजनों में सीधा ईंधनीकरण होता है। टैंक वैगनों को अलग-अलग कर चलाने से बचने के लिये और रेलवे के ईंधनीकरण बिन्दुओं पर ऐसे वैगनों में अवरोधन कम/समाप्त करने के लिये रेलवे बोर्ड ने अपने आदेश संख्या 96/टी.टी.-II /3/एच.एस.डी. दिनांक 20 नवम्बर, 1996 और 96/टी.टी.-II /3/एच.एस.डी. दिनांक 3 जून 1998 द्वारा क्षेत्रीय रेलवे को क्रमशः टैंक लॉरियों एवं पाईप लाईनों के माध्यम से एच.एस.डी. ऑयल की आपूर्ति हेतु तत्सम्बन्धित कम्पनियों के साथ 'पुनर्स्थापन अनुबन्ध' करने के निर्देश दिये।



लेखापरीक्षा ने 4 ईंधन संस्थापनों (इटारसी, भोपाल, गुना और झांसी) में यह देखने के लिये जाँच की कि पुनर्स्थापन अनुबन्ध आर्थिक रूप से लाभप्रद हैं अथवा नहीं। यह देखा गया कि लॉरी/ पाईप लाईन द्वारा परिवहन करने पर एच.एस.डी.ऑयल की लागत अधिक आती थी। टैंक वैगनों की अर्जन क्षमता को शामिल किये बिना 1998-99 के लिये अतिरिक्त व्यय लगभग 10.33 करोड़ रुपये था। यह टैंक वैगनों द्वारा आपूर्ति हेतु केन्द्रीय बिक्री कर (सी एस टी) कम होने के विपरीत सड़क आपूर्ति हेतु लगने वाले ऊंचे दरों पर राज्य सरकार द्वारा बिक्री कर के मद में है। यहाँ तक कि यदि ओ.टी. वैगनों की अर्जन क्षमता को ले लिया जाय तो अकेले इन 4 संस्थापनों हेतु अतिरिक्त व्यय प्रति वर्ष 4.81 करोड़ रुपये आता है।

## 9.2 टैंक वैगनों द्वारा एच. एस.डी. ऑयल की आपूर्ति

(क) बीजक/आर.आर. का न प्राप्त होना एवम् देर से प्राप्त होना: यदि कोई ऑयल टैंक वैगन आर.आर./बीजक की प्राप्ति के पूर्व पहुँच जाता है तो ज्ञात औसत मात्रा या चालान के अनुसार मात्रा को बाद में संयोजन की शर्तों पर स्वीकार किया जाना चाहिये। ईंधनीकरण बिन्दुओं/डीज़ल शेडों द्वारा खाली किये गये टैंक वैगनों, जिनके लिये आर.आर. विवरण, एक माह की अवधि तक प्रतीक्षा करने के पश्चात भी, प्राप्त नहीं हुये, के विवरण के सम्बन्ध में उप मुख्य यांत्रिक अभियन्ता (ईंधन) को वि.स.मु.ले.धि. (डब्लू. एस.टी.) को एक प्रति के साथ मासिक ब्यौरा प्रस्तुत किया जाना चाहिये। इस ब्यौरे का उपयोग समन्वय हेतु होता है।

9 रेलवे पर 232 में से 61 चुने हुये ईंधनीकरण संस्थापनों के सम्बन्ध में, जहाँ एच.एस.डी. ऑयल की आपूर्ति होती है, 1994-95 से 1998-99 के लिये स्थिति की समीक्षा की गई। 2 रेलवे में (पूर्व-1 ईंधनीकरण संस्थापन पर 107 और उत्तर- 8 ईंधनीकरण संस्थापनों पर 46) आर.आर. की गैर-प्राप्ति के 153 मामले पाये गये। 4 रेलवे में 12 संस्थापनों पर (मध्य, पूर्व, उत्तर एवम् दक्षिण पूर्व) आर.आर. की विलम्ब से प्राप्ति के 11,950 मामले देखे गये। अकेले उत्तर रेलवे के 8 संस्थापनों पर अधिकतम 11,808 मामले थे। नमूना-जाँच किये गये 19 संस्थानों पर 4 रेलवे (पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर एवम् पूर्वोत्तर सीमान्त) में आर.आर. मात्रा एवम् वास्तविक मात्रा का मिलान नहीं किया गया था। पूर्व रेलवे में 5 संस्थापनों पर 325 मामलों में आर.आर. मात्रा एवम् वास्तविक मात्रा में मिलान नहीं किया गया था। पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में वैगनों की गैर-प्राप्ति एवम् विलम्बित प्राप्ति के अभिलेखों का अनुसंधान नहीं किया गया था। उत्तर रेलवे पर मिलान के लिये उप-मुख्य यांत्रिक अभियन्ता (ईंधन) को नमूना-जाँच किये गये सभी संस्थापनों द्वारा आर.आर. मात्रा एवम् वास्तविक मात्रा के ब्यौरे की सूचना नहीं दी गई थी। 3 रेलवे (दक्षिण, दक्षिण मध्य और पश्चिम) पर मिलान निर्धारित कार्यप्रणाली के अनुसार चल रहा था।

पूर्व रेलवे में, फिर देखा गया कि, विपथित टैंक वैगनों के माध्यम से प्राप्त किया गया एच.एस.डी. ऑयल वास्तविक प्राप्ति के 20.37 प्रतिशत और 40.80 प्रतिशत के मध्य में था। इससे तेल टैंक वैगनों के परिनियोजन में क्षीण प्रबन्धन का बोध होता है।

**(ख) रेलवे रिसीट (आर.आर.) के अनुसार टैंक वैगनों की गैर-प्राप्ति के सम्बन्ध में दावों के मामले**

रेलवे रिसीट (आर.आर.) की प्राप्ति अनुसार ईंधन भरे जाने वाले बिन्दु/डीजल शेड को परेषित टैंक वैगनों के विवरण, जहाँ पर एक माह की प्रतीक्षा के पश्चात भी टैंक वैगनों को प्राप्त न किया गया हो, उप-मुख्य यांत्रिक अभियन्ता (फ्यूल) को भेज दिये जाने चाहिये। गैर-प्राप्ति के सभी मामलों में सी.सी.ओ. (मुख्य दावा अधिकारी) को डी.आर.एम.(एम.), एफ़.ए.एण्ड सी.ए.ओ. को प्रतिलिपि के साथ आर.आर. की तिथि से 6 माह के अन्दर, अलग दावे पेश कर दिये जाने चाहिये।

232 संस्थापनों में से 61 संस्थापनों पर स्थिति की समीक्षा 1994-95 से 1998-99 की अवधि के लिये की गई। 7 रेलवे के 40 संस्थापनों (पूर्वोत्तर एवम् पूर्वोत्तर सीमान्त को छोड़ कर) पर 4,459 दावों में से 543 मामलों में दावों को दायर करने में निर्धारित समय-सीमा से अधिक विलम्ब हुआ। पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में नमूना-जाँच किये गये 4 ईंधन संस्थापनों में से 2 (न्यू जलपाईगुड़ी और मालदा) में किन्हीं भी अभिलेखों का अनुस्क्षण नहीं किया जा रहा था। पूर्व रेलवे पर, एक संस्थापन (धनबाद) में 6.85 करोड़ रुपये मूल्य के 8,616.07 किलोलीटर मात्रा के 362 मामलों में कोई दावा दायर नहीं किया गया था।

सी.सी.ओ. के पास पंजीकृत, 1994-95 से 1998-99 की अवधि में लापता ओ.टी. वैगनों के लिये विभागीय दावों के सम्बन्ध में स्थिति की समीक्षा से यह प्रकट हुआ कि 9 रेलवे में इस अवधि के दौरान पंजीकृत 31.43 करोड़ रुपये के 2,191 मामलों में से केवल 19.21 करोड़ रुपये के 1,555 मामले ही 31 मार्च, 1999 तक निपटाये गये थे। 31 मार्च, 1999 तक लम्बित 9.14 करोड़ रुपये के 636 मामलों में से 2.39 करोड़ रुपयों के 189 मामले विवादित थे और 4.98 करोड़ रुपये के 415 मामले ईंधन भरे जाने के 6 माह के भीतर निपटाये नहीं गये थे।

**(ग) हेरफेर किये गये सील/लेबल एवम् टैंक वैगनों में रिसाव**

हेरफेर सील/लेबल एवम् रिसाव वाले वैगनों के सम्बन्ध में रेलवे के वाणिज्यिक एवम् सुरक्षा विभागों और ऑयल कम्पनी के प्रतिनिधियों के साथ तुरंत एक संयुक्त निरीक्षण की व्यवस्था की जानी चाहिये। संयुक्त निरीक्षण के दौरान ओ.टी.वैगन का टॉप सील/लेबल अलग कर दिया जाना चाहिये और आर.आर.में दर्शाये गये डिप के अनुसार गहरायी नाप कर उससे तुलना की जानी चाहिये। संयुक्त ब्यौरे में भिन्नताओं को अभिलिखित किया जाना चाहिये। कमियों को पूरा करने के लिये की गई कार्यवाही को दर्शाने के लिये ऐसी कम प्राप्तियों को एक अलग रजिस्टर में अभिलिखित किया जाना चाहिये।

232 संस्थापनों में से, 61 ईंधन संस्थापनों के सम्बन्ध में स्थिति की समीक्षा 1994-94 से 1998-99 की अवधि में की गई। 5 रेलवे में (पूर्व, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमान्त दक्षिण मध्य एवम् दक्षिण पूर्व) 12 संस्थापनों पर हेरफेर सीलों/लेबलों वाले ओ.टी. वैगनों के 114 मामले (पूर्व एवम् पूर्वोत्तर प्रत्येक में 49, पूर्वोत्तर सीमान्त एवम् दक्षिण पूर्व प्रत्येक में 7 और दक्षिण मध्य रेलवे पर 2) एवम् रिसाव के 82



मामले (अकेले पूर्व रेलवे पर 32) पाये गये। इनमें 0.36 करोड़ रुपयों की लागत के 397.42 किलोलीटर एच.एस.डी. आयल की कमी शामिल थी। 196 मामलों में से 46 में कमियों को पूरा करने के लिये आवश्यक कार्यवाही नहीं की गई। मात्र 0.004 करोड़ ही वसूला जा सका है, इस लिये लगभग सम्पूर्ण राशि की वसूली शेष है।

रेलवे द्वारा वसूली न किये जाने के निम्न कारण बतलाये गये हैं :

- (i) दावे दाखिल लेकिन निपटारा अभी शेष है (पूर्व एवम् दक्षिण पूर्व)
- (ii) आर.आर. की गैर-प्राप्ति के कारण कम प्राप्तियों की मात्रा नहीं जानी जा सकी (दक्षिण पूर्व)
- (iii) पूर्वोत्तर एवम् दक्षिण मध्य रेलवे पर कारण अभिलेखों में नहीं थे।

#### 10. नमूनों की जाँच

यह देखने के लिये कि उत्पाद एच.एस.डी ऑयल है और इसमें कोई संदूषण नहीं है प्रत्येक वैगन/लॉरी को खाली करने के पूर्व इसके उत्पाद की जाँच की जानी चाहिये। जाँच ईंधन संस्थापनों से सम्बद्ध प्रयोगशाला में की जाती है। स्टोरेज टैंकों से नमूनों की भी प्रत्येक माह जाँच की जानी आवश्यक है (प्रत्येक टैंक से दो नमूने)।

1994-95 से 1998-99 की अवधि में स्टोरेज टैंकों से नमूनों की जाँच के सम्बन्ध में स्थिति की समीक्षा की गई। समीक्षा हेतु चयनित 65 ईंधन केन्द्रों के सम्बन्ध में, 232 ईंधन संस्थापनों में से यह देखा गया कि 9 रेलवे में 65 ईंधन संस्थापनों पर जाँच किये जाने हेतु अपेक्षित 25,428 नमूनों के विपरीत 17,547 नमूनों की जाँच वास्तव में की गई (अनुबन्ध X)। मध्य एवम् पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में समीक्षा की अवधि के दौरान जाँच का प्रतिशत क्रमशः 47.10 और 50.32 की सीमा तक कम था।

#### 11. प्रत्येक शिफ्ट के पश्चात एच.एस.डी. ऑयल जारीकर्ता द्वारा हस्तगत/हस्तांतरण

प्रत्येक शिफ्ट ड्यूटी के अंत में, ईंधन जाँचकर्ता को ईंधन जारी करने वाले के शिफ्ट के दौरान जारी की गई मात्रा की जाँच करनी चाहिये। शिफ्ट ड्यूटी के अंत में ईंधन जारी करने वाले द्वारा शिफ्ट के शुरू होने के समय ली गयी एच.एस.डी.ऑयल की मात्रा और यदि बाद में कोई मात्रा ली गयी हो तो दोनों को जोड़ कर उसमें से इंजनों को जारीकर्ता द्वारा जारी की गई मात्रा को घटाने पर स्टोरेज टैंक की गहराई नाप करने पर मात्रा टैली करना चाहिये। उत्पाद के हस्तांतरण का यही आधार होना चाहिये।

1994-95 से 1998-99 की अवधि में 232 में से 65 ईंधन संस्थापनों की स्थिति की समीक्षा की गई थी। 3 रेलवे (पूर्व, उत्तर एवम् दक्षिण पूर्व) में 10 ईंधन संस्थापनों पर 0.24 करोड़ रुपये मूल्य के

2000 की प्रतिवेदन संख्या 9 (रेलवे)

252.436 किलोलीटर की कमी के 63 मामले (पूर्व-1, उत्तर-57 और दक्षिण पूर्व-5) पाये गये। कमी के लिये उत्तरदायी कर्मचारियों के विरुद्ध कोई कार्यवाही नहीं की गयी। कोई कार्यवाही न किये जाने के कारण निम्न बताये गये :

(i) उत्तरदायित्व निर्धारित नहीं किया गया (उत्तर रेलवे)।

(ii) विभागीय जाँच चल रही थी (पूर्व रेलवे)।

पश्चिम रेलवे में, एक संस्थापन में (फुलेरा) निहित कार्यप्रणाली का पालन नहीं किया जा रहा था।

## 12. उठाईगीरी के मामले

चूंकि संस्थापन के कर्मचारी चौबीस घंटे कार्य करते हैं इसलिये संस्थापनों की विशेष निगरानी हेतु, साधारणतया, कोई आर.पी.एफ. कर्मचारी की तैनाती नहीं की जाती है। इसलिये डिपो के कर्मचारियों द्वारा ही निगरानी की जानी चाहिये।

65 ईंधन संस्थापनों की स्थिति के सम्बन्ध में 1994-95 से 1998-99 के दौरान समीक्षा की गई। 2 रेलवे में (मध्य एवम् पूर्व) 2 ईंधन संस्थापनों पर एच.एस.डी. ऑयल की उठाईगीरी के 2 मामले (मध्य एवम् पूर्व रेलवे प्रत्येक में 1) रेल प्रशासन द्वारा पकड़े गये जो 0.02 करोड़ रुपये मूल्य के 25,081 किलोलीटर (मध्य-1.100 किलो लीटर एवं पूर्व 23.981 किलो लीटर) के मामले थे। जबकि मध्य रेलवे में उठाईगीरी के लिये उत्तरदायी कर्मचारियों के विरुद्ध कार्यवाही की गई। पूर्व रेलवे में सम्बंधित कर्मचारियों के विरुद्ध विभागीय जाँच प्रगति पर है।

## 13. स्टॉक का सत्यापन

डिपो में एच.एस.डी. ऑयल का सत्यापन माह में एक बार डिपो इन्चार्ज द्वारा किया जाना चाहिये, ईंधन निरीक्षक/डीज़ल इंजन निरीक्षक द्वारा एवं सीनियर डी एम ई/डी एम ई/ए एम ई द्वारा भी वर्ष में तीन बार और लेखा सत्यापक द्वारा वर्ष में एक बार किया जाना चाहिये। डिपो इंचार्ज लेजर का समायोजन नहीं करेगा लेकिन स्टॉक वेरीफिकेशन शीट सम्बन्धित सीनियर डी.एम.ई./डी.एम.ई. को प्रस्तुत करेगा जो उसको दिये गये अधिकार के अनुसार लेजर का समायोजन कर सकता है। रेलवे बोर्ड ने अपने पत्र सं.88/फ्यूल/116/26 दिनांक 11 नवम्बर, 1988 के अनुसार कुल प्राप्ति के 0.1 प्रतिशत प्रहस्तन हानि की सीमा निश्चित किया है।

नमूना जाँच किये गये 68 ईंधन संस्थापनों में यह देखा गया कि किये गये सत्यापनों में निरन्तर कमी थी। 9 रेलवे पर लेखा स्टॉक सत्यापक द्वारा किये जाने वाले 337 वार्षिक सत्यापनों में से, केवल 230 सत्यापन (68.25 प्रतिशत) किये गये इसी प्रकार, डिपो इंचार्ज द्वारा किये जाने वाले 3977 सत्यापनों में से 2898 सत्यापन (72.87 प्रतिशत), सीनियर डी.एम.ई./ए.एम.ई. इत्यादि द्वारा 9 रेलवे पर किये जाने वाले 1358 सत्यापनों में से केवल 1150 सत्यापन (84.68 प्रतिशत) और ईंधन



निरीक्षक/डीज़ल इंजन निरीक्षक द्वारा 9 रेलवे पर किये जाने वाले 1328 सत्यापनों में से केवल 1169 सत्यापन (88.03 प्रतिशत) किये गये।

विशेष रूप से, पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में लेखा सत्यापक, डिपो इन्चार्ज और सीनियर डी.एम.ई./ए.एम.ई. द्वारा किये जाने वाले सत्यापनों की प्रतिशततायें 25 एवम् 50 के बीच रहीं।

यह भी देखा गया कि 3 रेलवे में 8 ईंधन संस्थापनों पर (पूर्व-2, दक्षिण-4 और दक्षिण पूर्व-2) कमी की प्रतिशतता 120 मामलों (पूर्व-15, दक्षिण-98 एवं दक्षिण पूर्व-7) में 0.1 से अधिक थी। कमी के 120 मामलों में से किन्हीं भी मामलों में उत्तरदायी कर्मचारियों के विरुद्ध कार्यवाही नहीं की गई थी। पुलगाँव (मध्य रेलवे) में एक ईंधन संस्थापन का परिचालन विभागीय तौर पर किया जा रहा था परन्तु स्टॉक सत्यापन हेतु विहित प्रक्रिया का पालन नहीं किया जा रहा था (अनुबन्ध XI)।

रेलवे द्वारा कमी के निम्न कारण बतलाये गये:

- (i) विभागीय कार्यवाही प्रगति पर थीं (पूर्व)
- (ii) तापक्रम की भिन्नता के कारण कमी हुयी (दक्षिण)

दक्षिण पूर्व रेल प्रशासन द्वारा कमी के कारण नहीं बतलाये गये।

#### 14. इंजनों में एच.एस.डी. ऑयल की खपत

##### 14.1 सेक्शन-वार/सेवा-वार ट्रिप राशन का निर्धारण

मण्डलीय स्तर पर, मण्डल रेल प्रबन्धक द्वारा जब भी संशोधन दातव्य हो, सभी ईंधन संस्थापनों को नवीनतम सेक्शन-वार/सेवा-वार ट्रिप राशनों का ट्रायल करने के पश्चात परिसंचरण करना चाहिये। सामान्यतः ट्रिप राशन का संशोधन प्रत्येक वर्ष जनवरी माह में किया जाना चाहिये। ट्रिप राशन की आगे और समीक्षा जुलाई माह में यह देखने के लिये की जानी चाहिये कि किन्हीं परिवर्तनों की आवश्यकता है अथवा नहीं।

ट्रायल से सम्बन्धित स्थिति की समीक्षा एक माह (जनवरी, 1999) के लिये की गई। 7 रेलवे के 7 मण्डलों में (पूर्व एवम् दक्षिण मध्य को छोड़ कर) नमूना-जाँच किये गये दातव्य 1097 ट्रायल में से केवल 999 ट्रायल (91.07 प्रतिशत) किये गये थे। तथापि, दातव्य ट्रायलों की संख्या में से क्रमशः 31.82 प्रतिशत एवम् 49.40 प्रतिशत ट्रायल ही दक्षिण पूर्व एवम् पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में किये गये थे। कमियों के कारण रेल प्रशासन द्वारा मुहैया नहीं कराये गये।

पूर्व रेलवे में नये टाईम टेबुलों के प्रकाशन के पश्चात ही ट्रायल किये जाते हैं तथा दक्षिण मध्य रेलवे में, जब भार नये प्रकार के इंजनों के साथ बढ़ाये जाते हैं।

9 रेलवे के 9 मण्डलों में 18 यात्री/माल गाड़ियों के सम्बन्ध में एक माह के लिये (जनवरी, 1999) निश्चित किये गये ट्रिप राशनों और वास्तव में उपभोग में लाये गये ईंधन की समीक्षा की गई। कुल मिलाकर 473 मामलों की समीक्षा की गयी। अधिकतम 412 मामलों (87.10 प्रतिशत) में, जनवरी 1999 में निर्धारित किये गये खपत ट्रिप राशन उसी महीने में ही वास्तविक खपत के अनुरूप नहीं देखे गये। 217 मामले में अधिक खपत थी एवम् ईंधन की बचत 195 मामलों में थी। यह अंतर तुलनात्मक रूप से दक्षिण (100 प्रतिशत), पूर्वोत्तर (92 प्रतिशत), उत्तर (80.77 प्रतिशत) और पूर्व (70.70 प्रतिशत) रेलवे में ऊँची थी।

#### 14.2 ड्राइवर-वार ट्रिप राशन को मॉनीटर करना

मंडल कार्यालय में एच.एस.डी. ऑयल के उपभोग का ब्यौरा ड्राइवर-वार अनुरक्षित किया जाना चाहिये तथा ट्रिप राशनों का विघटन करने वाले ड्राइवरों के विरुद्ध उचित कार्यवाही की जानी चाहिये।

8 रेलवे (पूर्वोत्तर सीमान्त को छोड़ कर) में 8 मण्डलों के सम्बन्ध में एक माह (जनवरी 1999) के लिये स्थिति की समीक्षा की गई। यह देखा गया कि 4 रेलवे (पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर और पश्चिम) में ड्राइवर-वार/सेवा-वार ट्रिप राशन मॉनीटर नहीं किये जा रहे थे।

दक्षिण और दक्षिण पूर्व रेलवे में ट्रिप राशनों के विघटन के लिए ड्राइवरों के विरुद्ध क्रमशः 128 एवं 5 मामलों में कार्यवाही की गई। तथापि, पूर्वोत्तर एवम् दक्षिण रेलवे में 37 मामलों में कार्यवाही की गई।

### भाग II - विद्युत ऊर्जा प्रबन्धन (माइक्रो लेवल)

#### 15. विद्युत कर्षण के लिये वास्तविक एवम् वित्तीय

रेलवे ट्रैक्शन के लिये विद्युत ऊर्जा राज्य विद्युत परिषदों द्वारा पूरित कर्षण उप-केन्द्रों के माध्यम से प्राप्त की जाती है। विद्युत ऊर्जा की आपूर्ति की शर्तें एवम् दरें एक राज्य विद्युत परिषद से दूसरे परिषद में भिन्न हैं। प्रत्येक कर्षण उप-केन्द्र के लिये क्षेत्रीय रेलवे राज्य विद्युत परिषद के साथ अनुबन्ध करते हैं।

1994-95 से 1998-99 के दौरान 15 राज्य विद्युत परिषदों द्वारा पूरित 84 कर्षण उप केन्द्रों, एक निगम (दामोदर वैली कारपोरेशन (डी.वी.सी.) और एक कम्पनी (टाटा इलेक्ट्रिक कम्पनी (टी.ई.सी.) की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि इन उप-केन्द्रों की संविदा की गई 4,14,19,370 के.वी.ए. की मांग के बदले में वास्तविक माँग 427,26,985 के.वी.ए. थी। इस अवधि के दौरान सब मिलाकर



12,19,44,77,651 के.डब्लू.एच. विद्युत ऊर्जा का उपभोग हुआ तथा कुल लागत 3903.91 करोड़ रुपये थी। जब कि मध्य, दक्षिण मध्य और दक्षिण पूर्व रेलवे में वास्तविक माँग संविदा की गई माँग से 31,67,681 के.वी.ए. ज्यादा थी, पूर्व, उत्तर, दक्षिण एवम् पश्चिम रेलवे में वास्तविक माँग संविदा किये गये माँग से 1860066 के.वी.ए. कम थी (अनुबन्ध XII)।

#### 16. ऊँची दरों पर विद्युत ऊर्जा का क्रय

रेलवे रिफॉर्मस् कमीटी ने अपने रिपोर्ट (1982) में यह इंगित किया कि भाड़े को प्रभारित किये जाने के मामले में, रेलवे स्टेट इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड (एस.ई.बी.को) उद्योगों के बराबर का दर्जा देती है। इसलिये एस.ई.बी. द्वारा दूसरे बड़े उद्योगों/उपभोक्ताओं के मुकाबले में ऊँची दरों पर रेलवे को प्रभारित किये जाने का कोई औचित्य नहीं है। भारत सरकार के ऊर्जा विभाग द्वारा गठित समिति ने भी अगस्त, 1988 में सलाह दिया कि रेलवे कर्षण के लिये दरें, दूसरे उपभोक्ताओं के लिये हाई टेन्सन की औद्योगिक दरों से ऊँची नहीं होनी चाहिये। रेलवे के विद्युतीकरण पर अपने रिपोर्ट में लोक सभा का लोक लेखा समिति (1990-91) ने भी जोर दिया कि रेलवे को उचित दरों पर बिजली दी जानी चाहिये। उपरोक्त संस्तुतियों के बावजूद रेलवे को अभी भी औद्योगिक सेक्टर के मुकाबिले ऊँची दर पर प्रभारित किया जा रहा है।

7 राज्यों (मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, वेस्ट बंगाल, बिहार, पंजाब, कर्नाटक और गुजरात) के विद्युत परिषदों द्वारा प्रभारित दरों की नमूना-छानबीन से पता चला कि कर्षण के उद्देश्य के लिये एच.टी.विद्युत ऊर्जा की उच्च क्रय दरों के कारण, 6 रेलवे (मध्य, पूर्व, उत्तर, दक्षिण, दक्षिण पूर्व एवम् पश्चिम) ने 1994-95 से 1998-99 के दौरान लगभग 298.50 करोड़ रुपये अधिक भुगतान किया [अनुबन्ध XIII (क)]।

इसके अलावा, समय-समय पर दरों में संशोधन के दौरान रेलवे को दी गई एच.टी.विद्युत ऊर्जा के लिये विद्युत परिषदों में से कुछ एक द्वारा की गयी बढ़ोतरी, दूसरे उपभोक्ताओं को दी गई उसी प्रकार की विद्युत ऊर्जा से अधिक थी।

समय-समय पर एस.ई.बी. द्वारा प्रतिशत बढ़ोतरी की, प्रारम्भ से/सबसे पहले से विद्युत कर्षण के उपलब्ध दरों के नमूना-छानबीन से पता चला कि 6 क्षेत्रीय रेलवे (मध्य, पूर्व, उत्तर, दक्षिण, दक्षिण पूर्व एवम् पश्चिम) में मध्य प्रदेश, पश्चिम बंगाल, बिहार, पंजाब, आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र एवं गुजरात के राज्य विद्युत परिषदों ने रेलवे कर्षण के लिये हाई टेंसन विद्युत दरें अन्य उपभोक्ताओं से अधिक प्रतिशत पर बढ़ा दिया। (अनुबन्ध XIII (ख))।

पुनः औसत इकाई लागत अर्थात् दिल्ली, गुजरात हरियाणा, मध्य प्रदेश एवं उत्तर प्रदेश राज्य विद्युत परिषदों द्वारा प्रभारित प्रति के.डब्लू.एच. दरें दूसरे राज्य विद्युत परिषदों की अपेक्षा अधिक थीं। (अनुबन्ध XIII (ग))

सचिव, ऊर्जा मंत्रालय द्वारा राज्यों के सभी सचिवों को लिखे गये पत्र दिनांक 1 सितम्बर, 1997 में यह स्पष्ट किया गया था कि आरम्भ में एस.ई.बी. रेलवे को विद्युत कर्षण हेतु विशेष दर पर प्रभारित कर रही थी जो कि हाई टेन्सन (एच.टी.) औद्योगिक उपभोक्ताओं की अपेक्षा कम था। यह भी कहा गया था कि पहले के दशक के दौरान उत्पादन एवम् वितरण की लागत में बढ़ोतरी के सम्बन्ध में एस.ई.बी. ने अपनी दरों में अनुपातहीन बढ़ोतरी की थी और अधिकतर मामलों में ये दरें केन्द्रीय उत्पादन इकाइयों से एस इ बी द्वारा क्रय की जा रही ऊर्जा की कीमत से 3 से 4 गुना अधिक थीं। नेशनल थर्मल पावर कारपोरेशन (एन.टी.पी.सी.) एवम् दूसरी उत्पादन एजेंसियों से रेलवे द्वारा ऊर्जा की सीधी आपूर्ति माँगे जाने पर, केन्द्र सरकार ने सिद्धान्त रूप से एन.टी.पी.सी. एवं अन्य द्वारा ऐसी ऊर्जा की बिक्री अनुमोदित कर दी थी (मई, 1990)। यह मामला भी लेखापरीक्षा द्वारा 1993-94 की रिपोर्ट में उठाया गया था। ए.टी.एन. में रेलवे बोर्ड ने बताया कि रेलवे द्वारा उत्तर रेलवे के दिल्ली-कानपुर सेक्शन के लिये एन.टी.पी.सी. ऊर्जा आपूर्ति को पाइलट प्रोजेक्ट के आधार पर प्राप्त करने के लिये कार्यवाही की जा रही थी। उत्तर रेल प्रशासन एवम् एन.टी.पी.सी. के बीच दिल्ली-कानपुर सेक्शन में एन.टी.पी.सी. से विद्युत ऊर्जा की सीधी आपूर्ति के लिये मार्च, 1998 में, एक अनुबन्ध भी किया गया था।

उत्तर रेलवे प्रशासन दिल्ली-कानपुर प्रखण्ड हेतु एन टी पी सी से सीधे आपूर्ति प्राप्त करने के लिए उत्तर प्रदेश में 55.36 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से अवसंरचना का निर्माण कर रहा है यद्यपि उत्तर प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड (यू पी एस ई बी) ने निर्माण कार्य पर इस तर्क पर आपत्ति की (सितम्बर 1999) कि रेलवे को अपनी निजी वितरण लाइनों को निर्मित करने का प्राधिकार नहीं है। लेखापरीक्षा की एक पूछताछ (अगस्त 1999) के उत्तर में मुख्य विद्युत इंजीनियर ने बताया (सितम्बर 1999) कि विद्युत अधिनियम के अन्तर्गत एन टी पी सी से सीधे ऊर्जा आपूर्ति प्राप्त करने हेतु एस ई बी की सहमति आवश्यक नहीं थी। आगे इस मन्तव्य को रेलवे बोर्ड द्वारा जिसने सम्बन्धित विधिक प्रावधानों का विश्लेषण किया, नहीं माना गया। तथापि, उनके सहित अन्य राज्य विद्युत बोर्डों जो ऊँचे दरों पर रेलवे को चार्ज कर रही थी, के सम्बन्ध में, केन्द्रीय उत्पादकों से सीधे क्रय के सम्बन्ध में कोई प्रगति नहीं हुई है।

## 17. जुर्माने

विभिन्न एस ई बी द्वारा प्रभारित दरें एक समान नहीं हैं। 4 एस ई बी (महाराष्ट्र, पंजाब, आन्ध्रप्रदेश और राजस्थान) तथा एक कम्पनी (टाटा) एक ही प्रकार की दर के आधार पर प्रभारित करते हैं। चार एस ई बी (हरियाणा, दिल्ली, उड़ीसा तथा गुजरात) में दोहरी दरें हैं अर्थात् अधिकतम मांग की प्रति के वी ए के प्रभार के साथ ऊर्जा के प्रति के डब्लू एच का प्रभार। अन्य 7 एस ई बी (मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, पश्चिम बंगाल, बिहार, तमिलनाडु केरल तथा कर्नाटक) तथा एक निगम (डी वी सी) में अधिक जटिल दर है जिसमें के डब्लू एच में उपभोग की गई ऊर्जा के प्रभार, अधिकतम मांग की प्रति के वी ए प्रभार, विद्युतऊर्जा की न्यूनतम गारंटी की मात्रा हेतु प्रभार उपभोग आधिक्य के लिए दण्डात्मक प्रभार तथा निम्न ऊर्जा घटक शामिल हैं।

जुर्माने भी विद्युत बोर्डों द्वारा लगाये जाते हैं जो एकहरी या दोहरी दर रखते हैं।



राज्य विद्युत बोर्डों द्वारा भारत कुछ प्रमुख विद्युत ऊर्जा दरों एवं जुर्माने की समीक्षा से निम्न स्पष्ट हुआ:

### 17.1 संविदागत मांग से अधिक का ऊर्जा उपभोग

संविदा मांग किसी विशेष कर्षण सब-स्टेशन की विद्युत ऊर्जा की अधिकतम आवश्यकता होती है जिसके लिए राज्य विद्युत बोर्ड(एस ई बी) समय-समय पर सुविधाएँ उपलब्ध कराने का वचन देते हैं। राज्य विद्युत बोर्डों तथा रेलवे प्रशासन के बीच के करार के नियम एवं शर्तों के अनुसार विद्युत का उपभोग संविदा मांग से अधिक नहीं होना चाहिए। संविदा मांग से अधिक के विद्युत उपभोग पर संविदा लोड से ऊपर के लिए दण्डात्मक प्रभार लगते हैं। समाकलन अवधि (विभिन्न एस इ बी में 15 से 30 मिनट के बीच है - समाकलन अवधि आन्ध्रप्रदेश, उत्तर प्रदेश, मध्यप्रदेश, पश्चिम बंगाल एवं डी वी सी में 15 मिनट तथा बिहार, हरियाणा, पंजाब, महाराष्ट्र, गुजरात, राजस्थान, तमिलनाडु, केरल, कर्नाटक, उड़ीसा, दिल्ली और टी इ सी में 30 मिनट है), लोड का आहरण यह परिनिर्धारित करने के लिए है कि लोड अधिकतम संविदागत मांग के भीतर है अथवा नहीं। यहाँ तक कि यदि संविदागत मांग से अधिक लोड अल्पावधि के लिए है (समाकलन अवधि), तो संविदागत मांग से अधिक एवं तदनुसूची ऊर्जा की यूनिटों को पूरे महीने के लिए दण्डात्मक दर पर प्रभारित किया जाता है। ऊर्जा की तदनुसूची यूनिटों में रेलवे द्वारा वास्तव में उपभोग न की गई विद्युत ऊर्जा अर्थात् वास्तविक उपभोग को घटाकर न्यूनतम गारन्टीशुदा उपभोग शामिल होती है।

प्रत्येक कर्षण उप स्टेशन (टी एस एस) को अनुमानित वास्तविक अधिकतम मांग के सन्दर्भ में इस विधि से नियत करना चाहिए कि एक ओर न्यूनतम गारन्टी पर निरर्थक भुगतान और दूसरी ओर संविदागत मांग से बढ़ने पर दण्डात्मक प्रभारों से बचा जा सके। इसलिए रेलवे प्रशासन को समय-समय पर अपनी ऊर्जा आवश्यकताओं की समीक्षा करती होती है।

1994-95 से 1998-99 की अवधि के लिए, प्रतिदर्श के अनुसार लेखापरीक्षा की संवीक्षा में ज्ञात हुआ कि 6 रेलों (मध्य, पूर्व, उत्तर, दक्षिण, दक्षिण पूर्व एवं पश्चिम) द्वारा 34 टी एस एस पर संविदागत मांग से अतिलंघन पर 41.14 करोड़ रु तथा 20 टी एस एस में न्यूनतम ऊर्जा प्रभारों हेतु 123.89 करोड़ रु का जुर्माना अदा करना पड़ा (अनुबन्ध XIV) संविदागत मांग के अतिलंघन के कारण थे:

- (i) दण्डात्मक प्रभार विद्यमान संविदा मांग और संशोधित संविदा की अवधि के बीच के अन्तरिम अवधि हेतु थे (मध्य)।
- (ii) गाड़ी संचलन स्थिर नहीं थीं। लोडों में समय-समय पर उतार-चढ़ाव रहता है। (मध्य)।
- (iii) गाड़ियों की बंदिग एवं फीड विस्तार (मध्य)।
- (iv) अशुद्ध परिनिर्धारण (उत्तर)।
- (v) एम पी ई बी द्वारा आपूर्ति का बार-बार एवं लम्बा व्यवधान हुआ, फलस्वरूप गाड़ियाँ खड़ी एवं लर्च हुई जिसके कारण अधिकतम मांग का अतिलंघन हुआ (दक्षिण पूर्व रेलवे)।

इस कुल जुर्माने का बड़ा भाग (75.28 प्रतिशत) मध्य (96.22 करोड़ रु.) तथा दक्षिण पूर्व (28.02 करोड़ रु.) रेलों द्वारा 4 मण्डलों (मध्य-नागपुर और भोपाल, दक्षिण पूर्व-बिलासपुर और वाल्टेयर) अदा किया गया।

इस प्रकार रेलवे राज्य विद्युत बोर्डों द्वारा मांग से आधिक तथा वास्तव में उपभोग की गई ऊर्जा के ऊपर की न्यूनतम गारन्टी शुदा ऊर्जा के लिए दण्डात्मक प्रभारों के लेवी से बचने के लिए संविदागत मांग के परिकलन हेतु उप-स्टेशनों की मांग का निर्धारण करने में विफल रही।

(पश्चिम बंगाल, बिहार, मध्यप्रदेश एवं उड़ीसा एस ई बी) के 10 कर्षण उप-स्टेशनों की नमूना संवीक्षा में ज्ञात हुआ कि कर्षण उप-स्थानों के चालू किये जाने के समय मूल करार निम्न शक्ति गुणक एवं अधिभार जैसा दण्ड-उपबन्ध नहीं था। इन उपबन्धों को एस ई बी द्वारा परवर्ती करारों में शामिल किया गया। 10 कर्षण उप-स्थानों के लिए (पूर्व एवं दक्षिण पूर्व रेलवे) रेल प्रशासनों ने ऐसे उपबन्धों के समाप्ति के लिए कोई प्रयास नहीं किया।

### 17.2 निम्न शक्ति गुणक के कारण दण्डात्मक प्रभार

शक्ति गुणक वास्तव में उपभोग की गई की तुलना में उपभोग हेतु उपलब्ध ऊर्जा का अनुपात होता है विद्युत कर्षण प्रणाली द्वारा आहरित ऊर्जा ट्रान्सफार्मर तथा विद्युत इंजनों में चलने वाले 3 फेज आक्जिलरी मशीनों के कारण प्रबलता से आगमनात्मक होती है। जब शक्ति गुणक कम होता है, शक्तिगृहों में मेन्स तथा जेनरेटर क्षमता का अक्षम उपभोग होता है, वोल्टेज का नियमन खराब होता है, तथा प्रणाली में हानियां होती हैं तथा ऊर्जा बिल भारी होते हैं। सभी 15 एस ई बी और डी वी सी तथा टी ई सी ने विद्युत कर्षण हेतु ऊर्जा आपूर्ति के लिए दर प्रभारित करने के प्रयोजनार्थ 0.72 से 0.92 के बीच न्यूनतम शक्तिगुणक की भिन्न सीमाएं नियत की हैं। एस ई बी की दरों तथा रेलवे प्रशासन द्वारा विद्युत बोर्डों के साथ निष्पादित किये गये करारों के अनुसार, विशिष्ट दर पर दण्डात्मक प्रभार मासिक उर्जा बिलों पर लेवी किये जाने होते हैं जब औसत शक्ति गुणक न्यूनतम निर्धारित सीमा से नीचे गिर जाता है।

रेलों ने 1984 से ही कर्षण उप-स्थानों में शंट कैपसिटर बैंकों की व्यवस्था शक्ति गुणक में सुधार की दृष्टि से कर रखी है। जब विद्युत कर्षण नया-नया आरम्भ किया जाता है, लोड गुणक कम होता है एवं शंट कैपसिटर का प्रावधान प्रति-उत्पादक होता है। जब कर्षण-लोड पर्याप्त हो जाता है एवं लोड गुणक में सुधार हो जाता है, शंट कैपसिटर का प्रावधान शक्ति गुणक में सुधार कर सकता है जिससे निम्न शक्ति गुणक के कारण जुर्माने की स्थिति को समाप्त/न्यून किया जा सकता है। रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 1984, अक्टूबर 1986 तथा मार्च 1988 में क्षेत्रीय रेलों को निम्न शक्ति गुणक पर जुर्माना अदायगी से बचने के लिए पर्याप्त रूप से अग्रिम में कर्षण उप-स्थानों पर कैपसिटर बैंको (शंट कैपसिटरर्स) की आयोजना बनाने के निर्देश दिये थे।



लेखापरीक्षा की संवीक्षा में ज्ञात हुआ कि 31 मार्च 1999 को भारतीय रेलों के 328 कर्षण उप-स्थानों में से, 310, उप-स्थान 15 एस ई बी के कार्य क्षेत्र में स्थित थे जो निम्न शक्ति गुणक पर जुर्माना प्रभारित करते हैं। शंट कैपसीटर 156 उप-स्थानों पर उपलब्ध कराये गये थे। शेष 154 उप-स्थानों में शंट कैपसीटर उपलब्ध नहीं कराये गये थे। सात रेलों (पूर्वोत्तर एवं पूर्वोत्तर सीमांत को छोड़कर) पर 154 उप-स्थानों में शंट कैपसीटर उपलब्ध न कराये जाने के कारण रेलवे प्रशासन ने 1994-95 से 1998-99 की अवधि में 12.54 करोड़ रु. की राशि दण्डात्मक प्रभारों के लिए अदा की। पुनः 6 रेलों (मध्य, पूर्व, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व एवं पश्चिम) में 107 उप-स्थानों में शंट कैपसीटरों के प्रावधान के बावजूद भी शक्तिगुणक में कोई उल्लेखनीय सुधार नहीं था तथा रेलवे को जुर्माना प्रभारों पर 1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान 9.81 करोड़ रु. का भुगतान करना पड़ा (अनुबन्ध XV)।

154 कर्षण उप-स्थानों में शंट कैपसीटर का प्रावधान न किये जाने तथा 107 कर्षण उप-स्थानों में शंट कैपसीटर उपलब्ध कराये जाने के बावजूद भी शक्ति गुणक में सुधार न होने के निम्नलिखित कारण बताये गये:

- (i) शंट कैपसीटरों को उपलब्ध न कराया जाना
  - (क) निधि की कमी (पूर्व रेलवे)।
  - (ख) शंट कैपसीटर उपलब्ध कराये जाने की प्रक्रिया में हैं (उत्तर रेलवे)।
  - (ग) शक्ति गुणक न्यूनतम से ऊपर है (दक्षिण रेलवे)
  - (घ) बैंकों का प्रतिस्थापन/क्षमता वृद्धि की योजना विभिन्न टी एस एस पर निष्पादित करने के लिए बनायी गयी है (दक्षिण पूर्व रेलवे)
  - (ङ) निम्न शक्ति गुणक पर अदा किये जाने वाले जुर्माने की तुलना में शंट कैपसीटरों का प्रावधान औचित्यपूर्ण नहीं है (पश्चिम रेलवे)
- (ii) शंट कैपसीटरों की संस्थापना के पश्चात भी शक्ति गुणक में सुधार न होना
  - (क) शंट कैपसीटरों में दोष एवं विफलता तथा शंट कैपसीटरों की अपर्याप्त क्षमता (मध्य रेलवे)
  - (ख) प्रखण्ड में कर्षण लोड की अस्थिरता (पश्चिम रेलवे)

### 17.3 विलम्बित भुगतान के कारण परिहार्य दण्डात्मक प्रभार

एस ई बी द्वारा ऊर्जा बिल सम्बन्धित मण्डल रेल अधिकारियों को भुगतान हेतु 9 से 30 दिनों का समय अनुमत करते हुए भेजे जाते हैं। मण्डल रेल अधिकारियों द्वारा नियमानुसार जांच करने के बाद इन ऊर्जा बिलों को मण्डल लेखा अधिकारियों को, निर्धारित अवधि के भीतर भुगतान करने हेतु भेजा जाता है। विलम्बित भुगतानों के लिए, बिल देने की तिथि से विभिन्न दरों पर जुर्माने/अधिभार लगाये जाते हैं।

7 रेलों के 31 मण्डलों की लेखापरीक्षा में समीक्षा से ज्ञात हुआ कि 6 रेलों (मध्य, पूर्व, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व तथा पश्चिम) में 1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान विलम्बित

भुगतान पर 0.27 करोड़ रु. की राशि अधिभार के रूप में रेलवे प्रशासन द्वारा अदा की गई। एक बड़ा भाग अर्थात् 0.17 करोड़ रु. (62.96 प्रतिशत) एम पी ई बी, बी एस ई बी, के एस ई बी तथा ए पी एस ई बी से सम्बन्धित था जो अकेले 7 मण्डलों (भोपाल, झांसी, नागपुर, आसनसोल, बंगलोर, वाल्टेयर तथा कोटा) से सम्बन्धित था।

रेलवे द्वारा बताये गये विलम्बित भुगतान के कारण थे ;

- (i) बिलों को पास करने में विलम्ब (मध्य, दक्षिण रेलवे)
- (ii) बिल कहीं खो गये (मध्य रेलवे)।
- (iii) चेक अनादरित हो गये थे (पूर्व रेलवे)।
- (iv) बिल की राशि विवादित थी (दक्षिण रेलवे)।
- (v) डाक विलम्ब (पश्चिम रेलवे)।

#### 18. इंजनों में ऊर्जा मीटरों का प्रावधान

गाड़ी प्रहस्तन का ढंग ऊर्जा उपभोग में उल्लेखनीय परिवर्तन लाने वाला एक घटक है। त्वरण की विधि, प्राप्त की गयी अधिकतम गति, चालन तथा गति अवरोध हेतु ब्रेक का चुनाव परिचालन की ऊर्जा कार्यकुशलता नियत करते हैं। गाड़ी परिचालन पूर्णतः ड्राइवर की दक्षता पर निर्भर हैं। स्टेशन प्राधिकारियों की सलाह पर चालक पेन्टोग्राफ को नीचे कर सकता है एवं कर्षण मोटर ब्लोवर्स तथा ट्रान्सफार्मर ब्लोवर्स को प्रत्याशित पड़ावों की दशा में बुझा सकता है। इस प्रकार उचित रूप से प्रशिक्षित चालक-दल ऊर्जा प्रबन्धन में एक परिसम्पत्ति होता है। उचित चालन तकनीकों पर प्रभावी मॉनिटरिंग प्रायोगिक ट्रायलों के उपरान्त प्रखण्ड-वार विद्युत ऊर्जा उपभोग का कोटा नियत करके किया जा सकता है। यह कोटे गति प्रतिबन्धों में भविष्य में परिवर्तन, लोडो, प्रखण्ड की गति आदि के आधार पर निर्धारित किये जा सकते हैं। इंजनों में ऊर्जा मीटरों के प्रावधान से प्रखण्ड-वार तथा मण्डल-वार विद्युत उपभोग पर निगरानी रखना तथा उन ड्राइवर्स की पहचान करना जो उचित चालन तकनीकों का पालन नहीं करते हैं, सम्भव है।

अप्रैल/मई 1970 में रेलवे बोर्ड ने कुशल परिचालन साथ ही साथ विभिन्न सेवाओं हेतु उनका प्रभाजन करने हेतु विभिन्न प्रकार की गाड़ियों/प्रखण्डों हेतु विशेष ऊर्जा उपभोग (एस ई सी) नियत करने के लिए विभिन्न रेलों द्वारा इंजनों तथा इ एम यू में मीटर उपकरण उपलब्ध कराने की आवश्यकता पर बल दिया।

रेलवे बोर्ड की इच्छा के अनुसार, आर डी एस ओ ने मीटरिंग उपकरण हेतु क्षेत्रीय रेलों को सितम्बर 1970 में आवश्यक तकनीकी मानक जारी किये।

जुलाई 1972 में, आर डी एस ओ ने सुझाव दिया कि सभी रेलों की आवश्यकताओं के समेकन हेतु किसी एक रेलवे को नामित किया जाए। नवम्बर 1976 में मध्य रेलवे, जिसको इस प्रयोजन हेतु नामित किया गया था, ने बताया कि मीटरिंग उपकरण प्राप्त करने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव पाने में वह सक्षम नहीं रही।



उसके बाद दिसम्बर 1993 तक इस मामले में कोई प्रगति नहीं हुई, जब रेलवे बोर्ड ने आर डी एस ओ द्वारा ऊर्जा संरक्षण तथा ऊर्जा आडिटिंग पर रिपोर्ट की एक प्रति परिचारित की। जिसे रेलों/रिपोर्ट में इन्जनों में ऊर्जा मीटर के प्रावधान की आवश्यकता पर बल दिया तथा महत्वपूर्ण ऊर्जा संरक्षण उपायों का भी उल्लेख किया गया।

लेखापरीक्षा संवीक्षा में ज्ञात हुआ कि विद्युत इन्जनों में ऊर्जा मीटरों के प्रावधान के कार्य की प्रगति बहुत खराब थी। 31 मार्च 1999 को भारतीय रेलवे के पास 3622 विद्युत इंजन थे, लेकिन 5 रेलों में मात्र 37 ऊर्जा मीटरों की व्यवस्था की गई थी। उत्तर एवं दक्षिण रेलों में कोई ऊर्जा मीटर उपलब्ध नहीं कराये गये। दक्षिण मध्य एवं पश्चिम रेलों में विकास आधार पर क्रमशः 2 तथा 7 ऊर्जा मीटर उपलब्ध कराये गये। बाद में दक्षिण मध्य रेलवे में ऊर्जा मीटरों को हटा दिया गया क्योंकि इनको दोषपूर्ण पाया गया।

विद्युत इन्जनों में ऊर्जा मीटरों को उपलब्ध न कराये जाने के रेलवे प्रशासन द्वारा बताये गये कारण निम्न है:

- (i) ट्रायलों में विफलता के कारण ऊर्जा मीटरों को उपलब्ध नहीं कराया गया (पूर्व रेलवे)
- (ii) अब तक उपयुक्त ऊर्जा मीटरों का विकास नहीं हुआ है (दक्षिण रेलवे)
- (iii) आर डी एस ओ/रेलवे बोर्ड से कोई निर्देश नहीं प्राप्त हुए (दक्षिण मध्य रेलवे)
- (iv) उत्तर एवं दक्षिण पूर्व रेलों में कारण अभिलेखों में नहीं है।

35 इन्जनों में (मध्य रेलवे 11, पूर्व रेलवे 15, दक्षिण पूर्व रेलवे 2 तथा पश्चिम रेलवे 7) जहाँ विद्युत मीटर लगाये गये, प्रखण्ड-वार/मण्डल-वार कोटों के लिए विद्युत ऊर्जा उपभोग की निगरानी 33 इन्जनों में (मध्य रेलवे 11, पूर्व रेलवे 15 एवं पश्चिम रेलवे 7) नहीं की गई। 2 इन्जनों में निगरानी अंशतः दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा की गयी, 24 अक्टूबर 1997 से 31 जनवरी 1998 के दौरान नियत कोटे के सन्दर्भ में ऊर्जा उपभोग 18,398 के डब्लू एच अधिक था।

इसके अलावा, पूर्व रेलवे में अन्तर्निर्मित ऊर्जा मीटरों वाले 22 ए बी बी इन्जनों तथा दक्षिण पूर्व रेलवे में 18 आयातित इन्जनों के अतिरिक्त विद्युत ऊर्जा उपभोग की कोई निगरानी नहीं की गयी।

इस प्रकार यह स्पष्ट है कि रेलवे बोर्ड तथा आर डी एस ओ के अनुदेश वांछित तरीके से लागू नहीं किये गये तथा गाड़ियों के परिचालन में ऊर्जा संरक्षण को चालकों के विवेक पर छोड़ दिया गया।

## 19. ईंधन संरक्षण उपाय

अनुसंधान, अभिकल्प तथा मानक संगठन (आर डी एस ओ), लखनऊ ने ऊर्जा संरक्षण तथा ऊर्जा आडिटिंग पर एक अध्ययन सम्पादित किया एवं ऊर्जा संरक्षण में सहायता देने वाले विभिन्न उपायों

पर मार्च 1993 में (मिशन VII) में अनुशंसाएं की। कर्षण प्रयोजन हेतु ऊर्जा संरक्षण पर मुख्य अनुशंसाएं निम्न थीं:

- (i) कोस्टिंग तथा उसके लिए कोस्टिंग बोर्डों का प्रावधान;
- (ii) समय से चलने वाली गाड़ियां नियत गति से तेज न चलें;
- (iii) डीजल तथा विद्युत इंजनों में ईंधन बचत किटों का प्रावधान;
- (iv) डीजल तथा विद्युत इंजनों में व्हील फ्लैज स्नेहकों का प्रावधान;
- (v) खाली इंजन संचलन का समापन;
- (vi) माल गाड़ियों का अधिकतम भाड़े के साथ चालन;
- (vii) अनुमानित अवरोधन 30 मिनटों से अधिक होने पर डीजल तथा विद्युत इंजनों को बुझा देना
- (viii) अतिरिक्त ट्रान्सफारमरों को बुझा दिया जाना
- (ix) गति प्रतिबन्धों की आवधिक समीक्षा; तथा,
- (x) चॉपर नियंत्रण उपकरण का प्रावधान

इनमें से निम्नलिखित 5 उपायों की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा की गई।

- (i) डीजल तथा विद्युत इंजनों में ईंधन बचत किटों का प्रावधान।
  - (ii) डीजल तथा विद्युत इंजनों में व्हील फ्लैज स्नेहकों का प्रावधान।
  - (iii) अनुमानित अवरोधन 30 मिनटों से अधिक होने पर डीजल तथा विद्युत इंजनों को बुझा देना।
  - (iv) अतिरिक्त ट्रान्सफारमरों को बुझा दिया जाना।
  - (v) चॉपर नियंत्रण उपकरण का प्रावधान।
- समीक्षा के निष्कर्ष निम्न हैं :

#### 19.1 डीजल इंजनों में ईंधन बचत किटों का प्रावधान

डब्लू डी एम 2 में ईंधन बचत किटों के प्रयोग की आर डी एस ओ द्वारा सलाह दी गयी। ईंधन बचत किट के अन्तर्गत 16 सिलिन्डर डी एल डब्लू इंजनों में निम्नलिखित आशोधन होता है।

- (i) उच्च क्षमता टरबो चार्जर का प्रयोग;
- (ii) आशोधित बृहद पश्च शीतकों का प्रयोग;
- (iii) आशोधित कैम शाफ्ट का प्रयोग;
- (iv) 15 मि मी पम्प के बजाए 17 मि मी फ्यूल इन्जेक्शन पम्प का प्रयोग तथा;
- (v) वाटर पाइपिंग टू आफ्टर कूलर का आशोधन।

प्रयोगशाला जांचों में ऊर्जा उपभोग में 6 प्रतिशत कमी ज्ञात हुई जो आशोधित किए गये दो डब्लू डी एम 2 इंजनों पर की गयी फील्ड ट्रायलों में सही सत्यापित हुए।



9 क्षेत्रीय रेलों के 44 डीजल शेडों में 362 डब्लू डी एम2 इन्जनों तथा 5 रेलों (मध्य, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व तथा पश्चिम) में ईंधन बचत किटों के साथ 222 डब्लू डी जी 2 इन्जन उपलब्ध कराये गये हैं। 472 ईंधन बचत किटों की लागत 68.76 करोड़ रु. थी। पूर्व(9), पूर्वोत्तर (21), पूर्वोत्तर सीमान्त (26 में से 13) तथा दक्षिण (69) के इन्जनों में 112 ईंधन बचत किटों की लागत उपलब्ध नहीं थी। ईंधन बचत किटों से युक्त 259 इन्जनों के सम्बन्ध में विशिष्ट ईंधन उपभोग (एस एफ सी) का तुलना बगैर ईंधन बचत किटों वाले 431 इन्जनों से एक महीने (जनवरी 1999) के लिए की गयी। यह ज्ञात हुआ कि 79 इन्जनों में एस एफ सी में कोई उल्लेखनीय सुधार नहीं था (अनुबंध XVI)। वास्तव में न्यू कटनी जंक्शन (मध्य रेलवे) में ईंधन बचत किटों से युक्त डब्लू डी एम 2 इन्जनों में औसत ऊर्जा उपभोग, बगैर ईंधन बचत किटों के 4.80 के औसत के विपरीत 4.91 था।

### 19.2 डीजल/विद्युत इन्जनों में व्हील फ्लैज स्नेहकों (डब्ल्यू एफ एल) का प्रावधान

रेलों तथा पहियों के किनारों पर पार्श्वीय निघर्षण इन दो तलों के सम्पर्क की घर्षण के कारण होता है। इसके कारण इन्जनों द्वारा ईंधन का उपभोग बढ़ जाता है। रेलपथ तथा गाड़ी की प्रदत्त स्थिति में निघर्षण को, या तो रेलपथ का स्नेहकीकरण या स्नेहकयुक्त इन्जनों से घटाया जा सकता है। मार्च 1993 की आर डी एस ओ की रिपोर्ट में आकलन किया गया कि रेलपथ स्नेहकों के साथ व्हील फ्लैज स्नेहकों के प्रयोग के परिणामस्वरूप दो सम्पर्कीय तलों के मध्य की घर्षण को कम करके लगभग 8 प्रतिशत ऊर्जा की बचत की जा सकती है।

66 डीजल तथा विद्युत लोको शेडों में से, 32 की नमूना जांच की गयी। 3162 डीजल तथा विद्युत इन्जनों में से, 137 में (4.3 प्रतिशत) 1.79 करोड़ रु. की लागत से डब्ल्यू एफ एल मुहैया कराये गये थे। इनमें से 1.49 करोड़ रु. की लागत के 104 (76 प्रतिशत) कार्य योग्य नहीं हैं। 33 इन्जनों, जहाँ डब्ल्यू एफ एल कार्य योग्य थे, में से ऊर्जा खपत की मॉनीटरिंग मध्य रेलवे के 10 के सम्बन्ध में नहीं किया जा रहा था।

डब्ल्यू एफ एल पूर्व, दक्षिण, दक्षिण पूर्व तथा पश्चिम रेलों के किसी इन्जन में उपलब्ध नहीं कराया गया था। पूर्व रेलवे के गोमोह लोको शेड में 22 ए बी वी इन्जनों में डब्ल्यू एफ एल है जो इन्जनों की लागत में सम्मिलित है। यह भी ज्ञात हुआ कि उपलब्ध कराये गये डब्ल्यू एफ एल कार्य दशा में नहीं थे।

### 19.3 अनुमानित अवरोधन 30 मिनटों से अधिक होने पर डीजल/विद्युत इन्जनों को बुझा देना

प्रचलित आदेशों के अनुसार डीजल विद्युत इन्जनों को जब अनुमानित अवरोध 30 मिनटों से अधिक का हो, बुझा देना चाहिए। यदि अनुमानित अवरोध किसी स्थान पर 30 मिनटों से अधिक का हो,

परिचालन विभाग (नियंत्रण कक्ष) द्वारा चालक को सूचित कर देना चाहिए। इसमें एच एस डी आयल की बचत की स्थिति मण्डलीय/यांत्रिक शाखा/विद्युत शाखा (टी आर डी) द्वारा क्षेत्रीय मुख्यालय में सी ओ एम/सी ई ई को देनी चाहिए।

9 क्षेत्रीय रेलों के 9 मण्डलों के सम्बन्ध में एक महीने (जनवरी 1999) की स्थिति की समीक्षा की गयी। यह देखा गया कि 6 रेलों ( पूर्व, पूर्वोत्तर सीमान्त तथा दक्षिण मध्य के अतिरिक्त) के 6 मण्डलों में, 5670 डीजल इंजनों को ,जहाँ अनुमानित अवरोध 30 मिनटों से अधिक का था, बन्द कर दिया चाहिये था। इसके विरुद्ध, वास्तविक रूप में बंद किये गये इंजन 2248 थे। इनके अतिरिक्त, पूर्व रेलवे पर 651 इंजन एवं पूर्वोत्तर सीमान्त पर 251 इंजन, जहाँ बंद किये जाने हेतु वांछित इंजनों की संख्या उपलब्ध नहीं थी, बंद किये गये। बंद किये गये के 3150 अवसरों [2248(+902)] पर बचत किये गये डीजल की कुल मात्रा 273.85 किलोलीटर थी। बचत किये गये डीजल की लागत 0.26 करोड़ रु. थी।

पूर्व, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमान्त तथा दक्षिण मध्य रेलों में पूरे अभिलेख अनुरक्षित नहीं थे।

विद्युत इंजनों को बन्द करने के सम्बन्ध में, कोई अभिलेख मध्य, दक्षिण पूर्व, तथा पश्चिम रेलों में अनुरक्षित नहीं थे। दक्षिण मध्य रेलवे में, यद्यपि इंजनों को बन्द करने के अनुदेशों को पालन हुआ, लेकिन इसके कोई अभिलेख अनुरक्षित नहीं थे।

पूर्व (688), उत्तर (2575) तथा दक्षिण (39) रेलों में, 3302 अवसरों पर इंजन बन्द नहीं किये गये जहाँ विद्युत इंजनों को अनुमानित अवरोध 30 मिनटों से अधिक का था।

#### 19.4 अतिरिक्त रेलवे में कर्षण ट्रान्स फारमरों को बुझाना

कर्षण उप-स्थानों पर मुहैया कराये गये ट्रान्सफारमरों का मुख्य कार्य विद्युत ऊर्जा के उच्चत के वी ए को आवश्यकतानुसार कम करना होता है। यह निम्न क्षमता से उच्च क्षमता में बढ़ा भी सकता है। सामान्यतः प्रत्येक उप-स्थान पर दो कर्षण ट्रान्सफारमर संस्थापित किये जाते हैं। यदि एक ट्रान्सफारमर को हाट स्टैन्ड बाई अर्थात् 'नो लोड' अवस्था में रखा जाता है, तो इससे कुछ आन्तरिक हानि होती है। इस सम्बन्ध में ऊर्जा के उपभोग को कम करने के लिए एक एक करके 15 दिनों की अवधि के लिए एक ट्रान्सफारमर को बन्द करना (बुझा देना) आवश्यक है।

मार्च 1993 में आर डी एस ओ द्वारा तैयार की गई ऊर्जा संरक्षण तथा ऊर्जा अंकेक्षण पर रिपोर्ट के पैरा 2.8.4 के अनुसार, ट्रान्सफारमरों की आन्तरिक हानियों के कारण ऊर्जा बचत के लिए अतिरिक्त ट्रान्सफारमरों को बन्द किया जाना था।

7 क्षेत्रीय रेलों के 58 कर्षण उप-स्थानों के 68 अतिरिक्त ट्रान्सफारमरों के नमूना आकार की नमूना लेखापरीक्षा में ज्ञात हुआ कि 4 रेलों (मध्य, उत्तर, दक्षिण पूर्व तथा पश्चिम) में; 42 अतिरिक्त



ट्रान्सफारमरों में से 33 ट्रान्सफारमरों को 'नो लोड' अवस्था में 1998-99 के दौरान विभिन्न अवधियों में कुल मिलाकर 7,842 दिनों तक उष्ण रखा गया। 2 रेलों (उत्तर तथा दक्षिण पूर्व) में अनुदेशों का 100 प्रतिशत गैर-अनुपालन हुआ। इस सम्बन्ध में 1 वर्ष की अवधि में मात्र 58 उप-स्थानों के लिए ऊर्जा की कुल हानि 1.31 करोड़ रु. लागत को 3301141 के डब्लू एच परिकल्पित की गई। पूर्व रेलवे में 7 उप-स्थानों के नमूना जांच किए गये 7 ट्रान्सफारमरों में से 6 को 'नो लोड' अवस्था में उष्ण रखा गया। ऊर्जा हानि की सही अवधि रेलवे प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं करायी गयी। तथापि, नमूना जांच किये गये 19 ट्रान्सफारमरों के बारे में अनुदेशों का अनुपालन दक्षिण तथा दक्षिण मध्य रेलों में किया गया।

इन अतिरिक्त ट्रान्सफारमरों को बन्द न किये जाने के रेल प्रशासन द्वारा बताये गये कारण थे:

- (i) मानसून के दौरान नमी से बचाव के लिए ट्रान्सफारमरों को उष्ण रखा गया (मध्य रेलवे)।
- (ii) अतिरिक्त ट्रान्सफारमरों को आपूर्ति विफलता अथवा वोल्टेज परिवर्तन की दशा में लोड लेने हेतु अर्जित रखा गया (उत्तर रेलवे)।
- (iii) प्रणाली विफलताओं की दशा में गाड़ियों को अवरोधन से बचाने के लिए अतिरिक्त ट्रान्सफारमरों को बन्द नहीं किया जा सकता (उत्तर रेलवे)।
- (iv) इन्सूलेशन सामग्रियों के क्षरण से बचने हेतु (दक्षिण पूर्व तथा पश्चिम रेलवे)।
- (v) एक्सीडेंटल ट्रिपिंग से बचाव हेतु (दक्षिण पूर्व तथा पश्चिम रेलवे)
- (vi) जहाँ आफ लोड टैप चेन्जर मुहैया कराये गये हैं, निम्न और उच्च दोनों टैप ट्रान्सफारमरों को, एक से दूसरे में लोड को अन्तरण हेतु प्रभारित रखा जाता है (पश्चिम रेलवे)।

इस प्रकार यह स्पष्ट है कि कर्षण ट्रान्सफारमरों को बन्द करके विद्युत ऊर्जा की हानि के बचत के लिए रेलवे ने उचित कार्रवाई नहीं की।

#### 19.5 ई एम यू में चॉपर नियंत्रण उपकरण का प्रावधान

मुम्बई मण्डल में ई एम यू 1500 वी डी सी पर संचालित होती है। एक उपनगरीय गाड़ी की संरचना हेतु प्रत्येक ई एम यू में एक मोटर कोच, दो ट्रेलर कोच तथा तीन ई एम यू होते हैं। प्रत्येक मोटर कोच में 4 कर्षण मोटर लगे होते हैं। प्रत्येक मोटर कोच हेतु डी सी पावर ओ एच ई से उसके पेन्टोग्राफ के माध्यम से आहरित किया जाता है। मूलतः सभी 4 मोटर सीरीज में संचालित होते हैं तथा गाड़ी द्वारा एक निश्चित गति प्राप्त करने के उपरान्त मोटर सीरीज पैरेलल कम्बीनेशन में रखे जाते हैं। करेन्ट के प्रवेश को नियंत्रित करने हेतु आरम्भिक प्रतिरोध चरणों में, जब गाड़ी की गति बढ़ती है, समाप्त होते हैं। आरम्भिक प्रतिरोध में काफी ऊर्जा हानियां हैं।

विद्युत ऊर्जा उपभोग में बचत की दृष्टि से, भारतीय रेलवे ने भाभा आणुविक अनुसन्धान केन्द्र (बी ए आर सी) की सहायता से देश में ही चॉपर नियंत्रण तकनीक विकसित करने का निश्चय किया (1981)। परम्परागत प्रणाली में गाड़ी की गतिक ऊर्जा यान्त्रिक ब्रेकिंग में बर्बाद हो जाती है। चॉपर

2000 की प्रतिवेदन संख्या 9 (रेलवे)

गतिक ऊर्जा के अंश को विद्युत उर्जा में परिवर्तित करके उसको आपूर्ति प्रणाली को वापस दे देता है।

इस उपकरण की सहायता से विद्युत ऊर्जा उपभोग की बचत 25 प्रतिशत (लगभग) आंकी गयी (आरम्भिक प्रतिरोध के समापन से 18 प्रतिशत तथा पुनर्सृजन के कारण 7 प्रतिशत)। वास्तविक ट्रायलों से भी ज्ञात हुआ कि ऊर्जा में 25 प्रतिशत की बचत थी जो प्रति रेक प्रतिवर्ष 20 लाख रु. संगणित की गयी जैसा कि जी.एम./विद्युत, मध्य रेलवे ने रेलवे बोर्ड को मार्च 1997 में सूचित किया।

मध्य रेलवे प्रशासन ने 1994-95 में 6 रेकों में 4.72 करोड़ रु. की लागत से चॉपर नियंत्रण उपकरण के प्रावधान का प्रस्ताव किया था।

मार्च 1999 तक मध्य रेलवे के मुम्बई मण्डल में 1994-95 तक लक्षित किए गये 6 रेकों के विपरीत चापर नियंत्रण उपकरणों से युक्त केवल 5 रेक परिचालन में थे। यद्यपि चॉपर नियंत्रण उपकरण 5 रेकों में मुहैया कराये गए थे, फिर भी मध्य रेलवे की अनुमानित बचत पर निगरानी हेतु सक्षम नहीं थी क्योंकि इसके माप हेतु कोई उपकरण नहीं थे। इस प्रकार, चॉपर नियंत्रण उपकरणों को मुहैया कराने के मूल उद्देश्य की रेलवे द्वारा सही ढंग से देखभाल नहीं की गयी। चूंकि उपकरण युक्त केवल 5 रेक सेवा में हैं, 1 रेक के लिए अपेक्षित उपकरण पर पर हुआ 1.72 करोड़ रु. का व्यय निरर्थक हो गया है।



## 2.2 भारतीय रेल में सुरक्षा प्रबन्धन

### 1. प्रस्तावना

भारतीय रेल 62,809 रूट कि.मी., जिसमें 6,848 स्टेशन शामिल हैं, पर फ़ैले एक नेट वर्क पर रोजाना 12 मिलियन से अधिक यात्रियों को ढोती है तथा माल यातायात की एक मिलियन टन से अधिक की ढुलाई करती है। यात्रियों और माल यातायात की सुरक्षा प्रदान करने की जिम्मेदारी रेल मंत्रालय के अधीन (i) रेलवे सुरक्षा बल (आर पी एफ) एवं (ii) रेलवे सुरक्षा विशेष बल (आर पी एस एफ), (iii) स्थानीय पुलिस की सहायता से सरकारी रेलवे पुलिस (जी आर पी) अंत के दो संबंधित राज्य सरकारों के अधीन, को सौंपी गयी है।

### 2. विशिष्टताएं

- रेलवे में सुरक्षा हेतु, 2 बल-रेलवे प्राधिकारियों के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन आर पी एफ (अपने विशेष सशस्त्र आर पी एस एफ शाखा सहित) तथा संबंधित राज्य सरकारों के नियंत्रणाधीन जी आर पी हैं। आर पी एफ को मुख्यतया बुक किए परेषणों सहित रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा एवं बचाव कार्य करना है तथा जी आर पी यात्री जनता एवं उनके सामानों, साथ ही साथ गाड़ियों, ट्रैकों, पुलों एवं रेलवे परिसरों की संरक्षा एवं सुरक्षा के लिए भी जिम्मेदार हैं।
- जी आर पी के क्रियाकलाप पर रेलवे का कोई नियंत्रण नहीं है। आर पी एफ, आर पी एस एफ एवं जी आर पी की स्वीकृत पद 1 अप्रैल 1999 को क्रमशः 60,748, 6059 एवं 33,945 थे। इन स्वीकृत पदों के प्रति उस तारीख को वास्तविक तैनाती 52,430 आर पी एफ, 4,983 आर पी एस एफ एवं 35,104 जी आर पी कर्मियों की थी। रेलवे आर पी एफ एवं आर पी एस एफ की पूरी लागत तथा जी आर पी के लागत का 50 प्रतिशत वहन करती है। अकेले 1998-99 में आर पी एफ, आर पी एस एफ एवं जी आर पी पर रेलवे द्वारा वहन किया गया व्यय 600.28 करोड़ रूपए था।

[ पैरा 9, 10(ख) एवं 12 ]

- रेलवे संचालनों से जुड़ी सुरक्षा की जिम्मेदारी आर पी एफ (एक रेलवे संगठन) तथा जी आर पी (राज्य सरकारों की शाखा) के बीच विभाजित की गयी है। एक मजबूत एकीकृत पर्यवेक्षणीय व्यवस्था विकसित करने की एक विशिष्ट आवश्यकता है, जो नहीं है। प्रणाली, जो संचालन स्तरों पर आर पी एफ एवं जी आर पी के मध्य तथा मुख्यालय स्तरों पर रेलवे एवं राज्य सरकारों के मध्य समन्वय के कागज पर विद्यमान है, कार्यान्वयन में कमजोर हो चुकी है।

[ पैरा 11 ]

- आर पी एफ के लिए आदेशित कर्मचारियों के मानक पद्धति का रेलवे ने बड़े पैमाने पर उल्लंघन किया है जिसके अंतर्गत वहां मात्र 3,593 उच्चतर पद (हेड कांसटेबल्स, सहा उप

निरीक्षकों, उप निरीक्षकों एवं निरीक्षकों) होने चाहिए थे, लेकिन वास्तव में 28,694 ऐसे पद स्वीकृत किये गये थे।

[ पैरा 8 (क)]

- जी आर पी के लिए, कुल मिलाकर बोर्ड ने राज्यों द्वारा प्रक्षेपित से कम पद (33.55 प्रतिशत) स्वीकृत किए। तथापि, आधार स्पष्ट नहीं है। उत्तर रेलवे में, स्वीकृतियां प्रक्षेपणों से अधिक थीं। दूसरी ओर, दो रेलों (पूर्वोत्तर एवं दक्षिण) के संबंध में संस्वीकृति प्रक्षेपित आवश्यकता की मात्र 47.07 एवं 33.41 प्रतिशत थी।

[ पैरा 8 (ख)]

- आर पी एफ कर्मचारियों का स्थल-वार परिनियोजन, जैसा कि रेलवे प्रशासन द्वारा दिया गया, वास्तविक कर्मचारी संख्या 52,430 के प्रति 42,582 (81.22 प्रतिशत) था। शेष बचे 9,848 कर्मचारियों के वास्तविक परिनियोजन का कोई अभिलेख नहीं है।

[ पैरा 10 (क)]

- एक बहुत बड़ी संख्या में आर पी एफ कर्मियों (कुल 42,582 का 19,268 यानी 45.25 प्रतिशत) को 1998-99 के दौरान अन्य कार्यों, जैसे कि सी एस सी के कार्यालयों, खेलकूद आयोजन, मेला ड्यूटियों, वी आईपी की सुरक्षा इत्यादि के लिए परिनियोजित किया गया।

[ पैरा 10 (क) (ii)]

- कुल मिलाकर, जी आर पी के पास 35,104 व्यक्ति थे। उनमें से 29,145 (83.02 प्रतिशत) स्टेशनों पर तथा सवारी गाड़ियों के एस्कोर्टिंग हेतु परिनियोजित किये गये। बल का बचा थोड़ा हिस्सा अन्य कार्यों जैसे कि ट्रकों, पुलों इत्यादि की सुरक्षा हेतु उपलब्ध था।

[ पैरा 10 (ग)]

- आर पी एफ/आर पी एस एफ/जी आर पी कर्मचारियों की लगभग 92,517 की संख्या (1998-99) पर, रेलवे ने 2,050.13 करोड़ रुपये (1994-95 से 1998-99 के दौरान) खर्च किया। 1998-99 के दौरान लागत प्रति आर पी एफ कर्मचारियों 83,847.03 रुपये तथा प्रति आर पी एस एफ कर्मचारी 1,02,929.96 रूपए थी। जबकि इसकी तुलना में जी आर पी के लिए राज्य सरकारों को रेलवे द्वारा प्रतिपूर्ति का व्यय (रेलवे भाग का 50 प्रतिशत) उसी अवधि हेतु 31,158.84 रुपये प्रति कर्मचारी था।

[ पैरा 12]

- रेलवे सामग्री के संबंध में, 1994-95 से 1998-99 के दौरान, 23.24 करोड़ रूपए मूल्य की सम्पत्ति की हानि के 2,22,838 मामले आर पी एस के पास रिपोर्ट तथा दर्ज किये गये। इनमें से मात्र 45,511 मामलों (20.42 प्रतिशत) की जांच-पड़ताल की गयी तथा 18.28 करोड़ रूपये (78.66 प्रतिशत) आर पी एफ द्वारा वसूल की जा सकी। इन वर्षों में दर्ज किये गये



मामलों की संख्या (1994-95 में 65,731 से 1998-99 में 23,781) तथा जांच-पड़ताल किये गये मामलों की संख्या (1994-95 में 10,913 से 1998-99 में 6,666) दोनों में अत्यधिक गिरावट आयी। यह आर पी एफ द्वारा अपनायी गयी रिपोर्टिंग प्रणाली के परिवर्तन के कारण हो सकता था जिसके अंतर्गत खोये हुए पार्ट्स के प्रतिस्थापन के मामले चोरी के मामलों के रूप में नहीं माने जा रहे थे। उस सीमा तक आंकड़े संदिग्ध हैं।

[ पैरा 13 (क) (i)]

- रेलवे ने 1994-95 से 1998-99 के दौरान 2,647.82 करोड़ रूपए के 4,75,998 क्षतिपूर्ति दावे पंजीकृत किए थे तथा 2,78,704 दावों के लिए 105.07 करोड़ रूपए का भुगतान किया था। तथापि आर पी एफ के पास छानबीन हेतु 26.93 करोड़ रूपए (1.02 प्रतिशत) के लिए 37,389 मामले (7.85 प्रतिशत) पंजीकृत किए गए थे।

[ पैरा 13(क) (ii)]

- 1994-95 से 1998-99 के दौरान, डैकती/लूटपात के लिए पंजीकृत मामलों की संख्या कम हुई, लेकिन हत्या एवं यात्रियों के सामानों की चोरी के मामलों की संख्या बढ़ी। चोरी गयी सम्पत्ति (64.51 करोड़ रूपए मूल्य की) में से मात्र 8.28 करोड़ रूपए (12.84 प्रतिशत) मूल्य की सम्पत्ति वसूली गयी। अपराधों के इन क्षेत्रों में, 3 रेलों (पूर्व, उत्तर, पश्चिम) में स्थिति विशेषकर खतरनाक है।

[ पैरा 13 (ख)]

- अगस्त 1997 में रेलवे ने प्रथम सूचना रिपोर्ट (एफ आइ आर) पंजीकृत कराने तथा रेलवे एवं आर पी एफ दोनों के कर्मचारियों के माध्यम से जी आर पी के साथ अनुवर्ती कार्यवाही करने की एक प्रक्रिया बनायी। यह यात्रा करने वाले सवारियों की सुविधा के लिए था। नमूना जांच से तथापि यह पाया गया कि 75 प्रतिशत से अधिक मामलों में गाड़ी कर्मचारियों के पास एफ आई आर के फार्म भी उपलब्ध नहीं थे। यह प्रक्रिया इस प्रकार मात्र कागज पर रहती है।

[ पैरा 14 एवं 14 (क)]

- 18 मण्डलों पर 36 आर पी एफ चौकियों की नमूना जांच से देखा गया कि 1996-97 से 1998-99 के दौरान प्राप्त हुए 1,94,310 डैमेज/डिफिसियेन्सी पार्सल कार्ड्स (डी डी पी सी) विवरणों में से, अधिक से अधिक 1,18,782 मामले (61.11 प्रतिशत) बिना जांच-पड़ताल के बंद कर दिये गये। विशेष रूप से मामलों के 82 एवं 99 प्रतिशत के बीच 3 रेलों (दक्षिण पूर्व, दक्षिण, पश्चिम) में बंद किये पाये गये।

[ पैरा 15.2 (क)]

- आर पी एफ/जी आर पी द्वारा जब्त की गयी सम्पत्ति हर चौकी के अंतर्गत मालखाना में रखी जाती है। प्रभावित व्यक्तियों को उनकी सम्पत्ति की वसूली पर सूचित करने की कोई प्रणाली

नहीं है। 18 मण्डलों पर 70 आर पी एफ एवं 52 जी आर पी चौकियों के अभिलेखों की नमूना जांच से पाया गया कि 0.22 करोड़ रुपये की जब्त की गयी नकदी 1981 से इलाहाबाद एवं कानपुर के जी आर पी चौकियों के पास पड़ी हुई थी। आगे 31 मार्च 1999 को, 10.57 करोड़ रुपये मूल्य की जब्त सम्पत्ति (29,205 मर्दे) निस्तारण के लिए आर पी एफ तथा जी आर पी मालखानों में पड़ी हुई थी। इसमें से, 0.13 करोड़ रुपये की सम्पत्ति 20 वर्षों से अधिक समय से निस्तारण हेतु पड़ी हुई थी।

(पैरा 15.3)

- आर पी एफ के आधुनिकीकरण हेतु एक योजना, जिसमें मर्दों, जैसे कि मेटल डिटेक्टर्स, वायरलेस संचार प्रणाली, बुलेट प्रूफ जैकेट, मोबाइल एच एफ सेट्स, वॉकी-टॉकी इत्यादि की अधिप्राप्ति शामिल हैं, अप्रैल 1997 में स्वीकार की गयी थी। तथापि, उसके कार्यान्वयन से बहुत थोड़ी प्रगति हुई थी। राज्य पुलिस के आधुनिकीकरण के उद्देश्य के लिए 103.05 करोड़ रूपए भारत सरकार द्वारा 7 राज्यों (महाराष्ट्र, बिहार, असम, पश्चिम बंगाल, केरल, कर्नाटक एवं तमिलनाडु) को दिये गये थे। लेकिन इन राज्यों द्वारा जी आर पी के आधुनिकीकरण हेतु कोई निधियां विनिधानित नहीं की गयी हैं।

[ पैरा 17.2]

- 1976 से, तीन समितियां रेलवे की सुरक्षा व्यवस्थाओं की देखती हैं। उनकी संस्तुतियों का कार्यान्वयन तथापि, काफी सीमित किया गया है। इनमें से एक, रेल सुधार समिति (आर आर सी) के अन्य बातों के साथ-साथ जी आर पी की तरह आर पी एफ की सांविधिक शक्तियों को बढ़ाने के लिए अनुशंसा की थी। इस मामले पर वृहद करार के बावजूद, प्रस्ताव वित्तीय कठिनाइयों के आधार पर ताक पर रख दिया गया है।

(पैरा 18)

### 3. संगठन

रेलवे का सुरक्षा प्रबन्धन शीर्ष स्तर पर (अर्थात् रेलवे बोर्ड) महा निदेशक द्वारा नियंत्रित होता है, जिनको महा निरीक्षक (मुख्यालय), महा निरीक्षक (आर एस), दो संयुक्त निदेशकों तथा तीन सहायक महा निरीक्षकों, के अतिरिक्त अन्य लिपिकीय कर्मचारियों द्वारा सहायता दी जाती है। क्षेत्रीय स्तर पर, यह मुख्य सुरक्षा आयुक्त (सी एस सी) द्वारा नियंत्रित होता है जिनको अतिरिक्त सी एस सी एवं सहायक सुरक्षा आयुक्तों द्वारा सहायता दी जाती है। मण्डल स्तर पर एक मण्डल सुरक्षा आयुक्त (डी एस सी) होता है जिसको एक या उससे अधिक अधिकारियों द्वारा आवश्यकतानुसार सहायता दी जाती है। मण्डल स्तर से नीचे, सुरक्षा सहायक सुरक्षा आयुक्त/निरीक्षक द्वारा नियंत्रित होती है जिनका सहयोग आवश्यकता/मापदंडों के अनुसार कर्मचारियों द्वारा किया जाता है। यह संगठन प्रारम्भिक रूप से मात्र आर पी एफ/आर पी एस एफ को नियंत्रित करती है।



दूसरी ओर, जी आर पी संबंधित राज्य सरकारों के नियंत्रण के अंतर्गत है तथा यह संगठन विस्तार में एक राज्य से दूसरे राज्य में भिन्न-भिन्न हो सकता है। जी आर पी का मुखिया एक महा निदेशक, पुलिस होता है। जिला स्तर पर, यह पुलिस अधीक्षक (एस पी) द्वारा नियंत्रित होता है, जिनको उप पुलिस अधीक्षकों (डिप्टी एस पी) द्वारा सहायता दी जाती है। फील्ड स्तर पर, यह निरीक्षकों द्वारा नियंत्रित होती है, जिनको आवश्यकतानुसार कर्मचारियों द्वारा सहायता दी जाती है।

#### 4. आदेशपत्र

(क) (i) रेल सुरक्षा बल ( आ पी एफ) अधिनियम, 1957 तथा रेलवे सम्पत्ति (अवैधानिक अधिग्रहण) अधिनियम, 1966 के अंतर्गत आर पी एफ के मुख्य कार्य रेलवे सम्पत्ति सभी बुक किये गये परेषणों जब तक ये परेषितियों को हस्तांतरित नहीं कर दिये जाते हैं, सहित की रक्षा एवं सुरक्षा करना, रेलवे सम्पत्ति के गमन में गतिरोध हटाना तथा रेलवे सम्पत्ति के अधिग्रहण में दोषी पाये गये व्यक्ति को गिरफ्तार करना, छानबीन करना, खोज करना, मुकद्दमा चलाना तथा बिना टिकट यात्रियों, अलार्म चेन खींचने वालों, अनधिकृत हॉकरों एवं हॉस पाइप काटने वालों पर छापों के दौरान रेलवे के वाणिज्य एवं अन्य विभागों को सहायता देना है।

आर पी एफ का कर्तव्य रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा प्रदान करने तक समिति है न कि यात्रियों की सुरक्षा से संबंधित है। तथापि, हाल ही में, 31 जुलाई 1997 के स्थायी आदेश सं. 36 के अंतर्गत, आर पी एफ सहायता चौकियां महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर बनायी गयी हैं। आर पी एफ को सौंपी गई महत्वपूर्ण जिम्मेदारियों में से एक यात्रियों के सामानों की चोरी की शिकायतें स्वीकार करना तथा उन्हें जी आर पी के पास दर्ज कराना है।

(ii) आर पी एस एफ, आर पी एफ की एक विशिष्ट सशस्त्र शाखा है। इनकी आवश्यकता स्ट्राइकिंग फोर्स के रूप में रेलवे के संचालन को प्रभावित करने वाले रेलवे अपराधों, असमाजिक तत्वों, विरोध, आतंकवाद इत्यादि की गम्भीर समस्याओं का सामना करने में आर पी एफ के सहायक के रूप में कार्य करने के लिए होती है। आर पी एस एफ को रेलवे के बड़े संस्थापनों की सुरक्षा करने के लिए, अपराध वाले क्षेत्रों में मालगाड़ियों का एस्कोर्ट करने में आर पी एफ की सहायता करने के लिए तथा रेलवे सम्पत्ति इत्यादि की संरक्षा एवं सुरक्षा के विरुद्ध हिंसात्मक भीड़ पर काबू पाने इत्यादि के लिए लगाया जाना है।

(ख) संवैधानिक प्रावधानों के अनुसार, कानून एवं व्यवस्था राज्य का मामला है। रेलवे पर उठने वाली कानून एवं व्यवस्था की समस्याएँ, चलती गाड़ियों सहित, राज्य सरकारों द्वारा जी आर पी के माध्यम से व्यवहृत होती हैं। जी आर पी के मुख्य कार्य हैं :

- (i) सभी कानून एवं व्यवस्था, विशेषकर वे जिनसे गाड़ियों के परिचालन प्रभावित होने की संभावना है, व्यवहृत करना;
- (ii) यात्री जनता एवं उनके सामानों के विरुद्ध प्लेटफार्मों की पैट्रोलिंग एवं गाड़ियों की इस्कोर्टिंग करके अपराध रोकना;





- (घ) यातायात का घनत्व;  
 (ङ.) अपराधों की संख्या एवं प्रकृति; तथा  
 (च) रेलवे सामग्री की चोरी एवं अपराध का रूझान।

### वृहद स्तर

### 8. सुरक्षा कर्मचारियों की आवश्यकता की गणना हेतु मानक

#### (क) रेलवे सुरक्षा बल (आर पी एफ)

कान्सटेबलों की आवश्यकता की गणना करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा कोई मानक निर्धारित नहीं किये गये हैं। तथापि, निम्नलिखित वृहद कर्मचारी प्रणाली पर्यवेक्षकीय कर्मचारियों की संख्या निर्धारित करने के लिए आर पी एफ विनियम 1966 में दी गयी है:

300 रक्षकों (कान्सटेबल)	के लिए एक निरीक्षक
60 रक्षकों (कान्सटेबल)	के लिए एक उप निरीक्षक
30 रक्षकों (कान्सटेबल)	के लिए एक सहायक उप निरीक्षक
15 रक्षकों (कान्सटेबल)	के लिए एक प्रधान रक्षक
4 रक्षकों (कान्सटेबल)	के लिए एक प्रवर रक्षक

यह भी दिया गया है कि यह मानक ठोस नहीं है बल्कि यह मात्र मार्गनिर्देश सिद्धान्त के रूप के अभिप्राय से हैं, पर्यवेक्षकीय कर्मचारियों की सही संख्या, मुख्य सुरक्षा आयुक्त द्वारा वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी (एफ ए एण्ड सी ए ओ) एवं महाप्रबंधक के परामर्श से, महा निदेशक, आर पी एफ, रेलवे बोर्ड, जहां आवश्यक है, के पूर्व अनुमोदन से निर्धारित की जाती है।

आर पी एफ में कान्सटेबलों के 29,938 संस्वीकृत पदों (अनुबंध XVIII) तथा कर्मचारी निर्धारण पद्धति लागू करने के आधार पर 31 मार्च 1999 को निरीक्षकों, उप निरीक्षकों, सहायक उप निरीक्षकों एवं हैड कान्सटेबलों के 25,101 पद निम्नवत स्वीकृत संख्या से अधिक थे:

क्र. सं.	श्रेणी	स्टाफिंग पैटर्न के अनुसार पदों की संख्या	संस्वीकृत पदों की संख्या	संस्वीकृत से अधिक पदों की संख्या कालम 4(-) कालम 3	कालम 3 से कालम 5 की प्रतिशतता	वास्तविक संचालन में पदों की संख्या *	स्टाफिंग पैटर्न के अनुसार आवश्यकता की तुलना वास्तविक संचालन में पदों की अधिकता/कमी *	कालम 3 से कालम 8 की प्रतिशतता*
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	आई पी एफ	100	1342	1242	1242.00	771	678	729.03
2.	उप-निरीक्षक	499	2021	1522	305.01	913	447	95.92
3.	सहायक उप-निरीक्षक	998	3267	2269	227.35	2837	1905	204.40
4.	हैड कान्स्टेबल	1996	22064	20068	1005.41	12963	11099	595.44
	जोड़	3593	28694	25101		17484	14129	

| इसमें पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के आंकड़े शामिल नहीं हैं जैसा कि अनुबंध ~~XXXXXX~~ में दर्शाया गया है।

मापदण्ड से अधिक स्वीकृत पदों की प्रतिशतता 227.35 से 1242.00 के मध्य रहीं। यह भी देखा जाएगा कि वास्तविक संचालन के पद भी वास्तविक रूप में स्टाफिंग पैटर्न के अनुसार अनुमेय पदों से भी काफी अधिक थे।

आगे संवीक्षा से यह पाया गया कि छः रेलों (मध्य, पूर्व, पूर्वोत्तर, दक्षिण, दक्षिण मध्य एवं पश्चिम) में संचालन में आई पी एफ के अधिक पदों की प्रतिशतता 991.67 से 1400.00 के मध्य रही (अनुबंध XVIII)।

### (ख) सरकारी रेलवे पुलिस (जी आर पी)

राज्य सरकारें जी आर पी की आवश्यकता अपने राज्यों में कानून एवं व्यवस्था स्थिति को ध्यान में रखते हुए रेलवे बोर्ड को स्वीकृति हेतु प्रक्षेपित करती हैं। रेलवे जी आर पी लागत का 50 प्रतिशत वहन करती है। जबकि कुल प्रक्षेपित आंकड़े 4 क्षेत्रीय रेलों (पूर्वोत्तर सीमान्त, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व एवं पश्चिम) द्वारा उपलब्ध नहीं कराये गये, 5 क्षेत्रीय रेलों के लिए संबंधित राज्य सरकारों ने 33,565 जी आर पी कर्मचारियों की आवश्यकता प्रक्षेपित की थी जिसके प्रति 22,304 पद (66.45 प्रतिशत) रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत किये गये थे। बोर्ड ने तथापि, सभी 9 क्षेत्रीय रेलों के लिए सब एक साथ 33,945 पद स्वीकृत किए (विवरण अनुबंध XIX एवं XX में है)। ऐसी संस्वीकृतियों के आधार का कोई स्पष्ट संकेत नहीं था। उत्तर रेलवे में, स्वीकृत संख्या प्रक्षेपित संख्या से अधिक हो गयी। दूसरी ओर, कुछ मामलों में, संस्वीकृतियां प्रक्षेपणों से कम थीं। उदाहरणस्वरूप पूर्वोत्तर एवं दक्षिण रेलों हेतु संस्वीकृतियां किये गये प्रक्षेपणों की क्रमशः मात्र 47.07 प्रतिशत एवं 33.41 प्रतिशत निम्नवत थी:



क्र.सं	रेलवे	राज्य जी आर पी द्वारा प्रक्षेपित आवश्यकता	रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत संख्या	कालम 3 से कालम 4 की प्रतिशतता	कर्मचारियों की वास्तविक संख्या
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1.	पूर्वात्तर	5260	2476	47.07	2643
2.	दक्षिण	7821	2613	33.41	2283

कर्मचारियों की वास्तविक संख्या संस्वीकृत संख्या के अनुरूप बिल्कुल प्रतीत नहीं हुई। कुल मिलाकर, 1,159 आदमी संस्वीकृत संख्या से अधिक थे। अधिक संख्या को स्वीकार लेना वास्तव में 2 रेलों (मध्य, पूर्व) में था, जो स्वीकृत सं. का क्रमशः 24.65 प्रतिशत एवं 13.19 प्रतिशत था।

इस प्रकार, संस्वीकृतियों के आधार तथा संस्वीकृतियों के संदर्भ में कर्मचारियों के परिनियोजन का नियंत्रण दोनों का राज्य सरकारों/रेलवे बोर्ड द्वारा सावधानी पूर्वक पर्यवेक्षण एवं मॉनीटर करने की आवश्यकता है। विशेष रूप से यह ध्यान दिया जाय कि जम्मू एवं कश्मीर में आवश्यकता 141 कर्मियों की प्रक्षेपित की गयी, तो बोर्ड ने 600 कर्मियों की संस्वीकृति दी तथा 780 वास्तविक कर्मचारी थे। इस राज्य में कुल मिलाकर ट्रैक कि.मी. मात्र 84 रूट कि.मी. है ( अनुबंध XIX और XX).

## 9. मानव शक्ति तथा उसकी लागत

1995 से 1999 वर्षों के दौरान 1 अप्रैल को सुरक्षा बलों (आर पी एफ/जी आर पी), आर पी एस एफ को छोड़कर, की क्षेत्रीय रेलवे-वार संस्वीकृत/तैनात कर्मचारियों का विस्तृत विवरण अनुबंध XXI में इंगित किया गया है।

आर पी एफ/आर पी एस एफ/जी आर पी कर्मचारियों की समग्र संख्या का संक्षिप्त विवरण निम्नवत है:

1 अप्रैल को	संस्वीकृत संख्या			पदों की संख्या		आउट पोस्टों की संख्या		कर्मचारियों की वास्तविक संख्या		
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	आर पी एफ	आर पी एस एफ	जी आर पी	आर पी एफ	जी आर पी	आर पी एफ	जी आर पी	आर पी एफ	आर पी एस एफ	जी आर पी
1995	61645	6059	33477	586	464	590	479	52988	4780	32854
1996	61793	6059	33791	587	450	591	477	53504	4730	33032
1997	61267	6059	33803	587	450	587	477	52225	4810	33070
1998	60816	6059	33826	587	452	593	477	51950	5132	33274
1999	60748	6059	33945	588	492	597	483	52430	4983	35104

आधिक्य/कमी		प्रतिशतता (कालम 12x 100)/कालम 2	प्रतिशतता (कालम 13x 100)/कालम 3	प्रतिशतता (कालम 14 x 100)/कालम 4	
12	13	14	15	16	17
आर पी एफ	आर पी एस एफ	जी आर पी	आर पी एफ	आर पी एस एफ	जी आर पी
(-)8657	(-)1279	(-)623	(-)14.04	(-)21.11	(-)1.86
(-)8284	(-)1329	(-)759	(-)13.41	(-)21.93	(-)2.25
(-)9042	(-)1249	(-)733	(-)14.76	(-)20.61	(-)2.17
(-)8866	(-)927	(-)552	(-)14.58	(-)15.30	(-)1.63
(-)8318	(-)1076	(अ)1159	(-)13.69	(-)17.76	(अ)3.41

भारतीय रेल ने 1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान आर पी एफ, आर पी एस एफ एवं जी आर पी पर 2,050.13 करोड़ रूपए का व्यय किया

## 10. परिनियोजन

### (क) रेलवे सुरक्षा बल (आर पी एफ)

भारतीय रेल पर 31 मार्च 1999 को आर पी एफ का रेलवे-वार परिनियोजन अनुबंध जख्खर में इंगित किया गया है जो ड्यूटी/जिम्मेदारी के संदर्भ में परिनियोजन का विवरण भी दर्शाता है।

आर पी एफ के स्थल-वार परिनियोजन की समीक्षा से निम्नलिखित पाया गया:

- (i) सौंपे गये ड्यूटी के क्षेत्रों के संदर्भ में परिनियोजन, (42,582 आदमी) (अनुबंध XXIII ) जैसा कि रेलवे प्रशासन द्वारा दिया गया है, वास्तविक संख्या (31 मार्च 1999 को 52,430) का लगभग 81.22 प्रतिशत निकाला गया। यह अन्तर विशेष रूप से पूर्व रेलवे में चिन्हित किया गया जहां, कर्मचारियों की वास्तविक संख्या 7,866 में से, अधिक से अधिक 4,949 (62.92 प्रतिशत) का स्थल-वार परिनियोजन के विवरण का कोई अभिलेख नहीं था। आर पी एफ कर्मचारियों की बची हुई संख्या (9,848; 17.98 प्रतिशत) के परिनियोजन के विवरण का अभिलेख नहीं पाया गया।
- (ii) सभी 19,268 आर पी एफ कर्मचारी (कुल 42,582 का 45.25 प्रतिशत) 1998-99 में "अन्य कार्यों" के अंतर्गत परिनियोजित किये गये। इस शीर्ष के अंतर्गत आने वाले कार्यों, जैसा कि रेलवे प्रशासन द्वारा किया गया है, में प्रशासनिक कार्यालयों, सी एस सी कार्यालय में तैनात कर्मचारी, खतरे की जंजीर खींचने, हॉस पाइप काटने, अनुरक्षा कार्य, बिना टिकट यात्री की जांच करने, चुनाव कार्य, अतिक्रमण हटाने, न्यायालय हाजिरी, पूछताछ, खेलकूद आयोजन, मेला कार्यों, वी आई पी अनुरक्षा करने, सिक साइडिंगों की रक्षा करने इत्यादि शामिल हैं। इन कार्यों हेतु परिनियोजन के सही विवरण उपलब्ध नहीं कराये गये। अधिक



कर्मचारियों के परिनियोजन के बावजूद, अपराध दर 3,746 (6,868 अपराधों की कुल संख्या का 54.54 प्रतिशत) थी तथा 1998-99 के दौरान 2.83 करोड़ रूपए की कुल हानि में से 1.20 करोड़ रूपये का लेखांकन किया गया।

1998-99 के दौरान दक्षिण, दक्षिण पूर्व रेलवे पर 4,834 (कुल 7,152 का 67.59 प्रतिशत) आर पी एफ कर्मचारी " अन्य कार्यों " के अंतर्गत परिनियोजित किये गये तथा फिर भी इस श्रेणी के अंतर्गत अपराध 177 अपराधों में से 131 (74.00 प्रतिशत) थे। इसी प्रकार, दक्षिण रेलवे पर 2,789 (कुल 4,502 का 61.95 प्रतिशत) आर पी एफ कर्मचारी परिनियोजित किये गये तथा फिर भी इस श्रेणी के अंतर्गत अपराध दर 287 अपराधों में से 188 (65.50 प्रतिशत) थी। उत्तर रेलवे पर, 4,747 (कुल 8,137 का 58.34 प्रतिशत) आर पी एफ कर्मचारी परिनियोजित किये गये तथा अपराध दर भी 1,553 अपराधों में से 919 (59.18 प्रतिशत) थी।

(ख) रेलवे सुरक्षा विशेष बल (आर पी एस एफ) का परिनियोजन

1 अप्रैल 1999 को आर पी एस एफ की 8 बटालियनों, प्रत्येक में 5 कम्पनियों सहित, थीं। कुल संस्वीकृत संख्या 6,059 थी। इसके प्रति कर्मचारियों की वास्तविक संख्या 4,983 थी। 10 जून 1999 को, रेलवे बोर्ड ने वर्तमान संख्या को बढ़ाकर दस करते हुए तथा संस्वीकृत संख्या को बढ़ाकर 7,707 करते हुए अन्य दो और बटालियनों की संस्वीकृति दी। दो बटालियनों की भर्ती-प्रक्रिया जारी है। वर्तमान 8 बटालियनों निम्नलिखित स्थलों पर हैं:

क्र.सं.	बटालियन सं.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	मण्डल का नाम
1	2	3	4
1.	I और IV	पूर्वोत्तर सीमान्त	लमडिंग, न्यू जलपाईगुड़ी
2.	II	पूर्वोत्तर	गोरखपुर
3.	III और VI	<u>उत्तर</u>	लखनऊ, दयाबस्ती
4.	V	दक्षिण	त्रिचुर
5.	VII	दक्षिण मध्य	मौला अली, हैदराबाद
6.	VIII	पूर्व	चितरंजन

दक्षिण मध्य रेलवे पर दिसम्बर 1994 से जून 1999 की अवधि के दौरान आर पी एस एफ की समीक्षा से पता चला कि निर्धारित ड्यूटियों से इतर, जैसे कि वी आई पी बंगलों की पहरेदारी, अनधिकृत हॉकरों/भिखारियों को रेलवे स्टेशनों से हटाने का अभियान, चुनाव ड्यूटी, मेला बन्दोबस्त इत्यादि के अलावा 33 से 307 दिनों की अवधि के लिए 78 से 89 व्यक्तियों का परिनियोजन किया गया। तथापि, आर पी एस एफ के आयोजित परिनियोजन की उसी अवधि के दौरान आंतकवादी तत्वों द्वारा महत्वपूर्ण संस्थानों पर आक्रमण द्वारा रेलवे सम्पत्ति को 6.17 करोड़ रूपए की सीमा तक हानि पहुंचाई गई।

पूर्व रेलवे पर भी, गाड़ी की सशस्त्र सुरक्षा ड्यूटी और पठानकोट, दानापुर, इलाहाबाद और मधुबन के स्टेशन की पहरेदारी के अतिरिक्त VIII बटालियन (एऔर डी कम्पनियां) को नई दिल्ली में मंत्री के बंगले की पहरेदारी के लिए परिनियोजित किया गया।

उत्तर रेलवे की VI बटालियन के परिनियोजन की समीक्षा से प्रकट हुआ कि एक कम्पनी के 112 व्यक्तियों की संस्वीकृत संख्या में से 108 रोल पर थे। इनमें से विभिन्न श्रेणियों के 61 व्यक्ति, स्थायी आदेशों के विरुद्ध प्रशासनिक रेलवे बोर्ड कार्यालय में रीक्रूटमेंट सेल इत्यादि पर ड्यूटी के लिये पर परिनियोजित थे।

पूर्वोत्तर रेलवे पर परिनियोजित II बटालियन को आर पी एफ की अधिकांशतः सामान्य ड्यूटियों,, जैसे गाड़ियों की रक्षार्थ साथ जाना था बिना टिकट यात्रा की रोक, पर लगाया गया था।

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में, यह देखा गया कि समीक्षा की अवधि के दौरान आर पी एस एफ कम्पनियों द्वारा निष्पादित की गई ड्यूटियों की प्रकृति (पहली बटालियन लमडिंग मंडल में और चौथी बटालियन जलपाईगुड़ी में) सामान्य थी जिसका निष्पादन उनके द्वारा सामान्यतया नहीं किया जाना चाहिये जैसे महाप्रबन्धक की रक्षार्थ साथ जाना, वी आई पी की रक्षार्थ साथ जाना, कालोनी में गश्त लगाना, बंगलों की पहरेदारी, रेलवे रीक्रूटमेंट बोर्ड द्वारा भर्ती अभियान के दौरान ड्यूटी और चुनाव ड्यूटियां इत्यादि। इस तरह के कार्य आर पी एस एफ के चरित्र का हनन करने के अलावा जनता की निगाह में उनकी इज्जत एवं प्रभावात्मक को कम कर रहा है।

दक्षिण रेलवे पर पांचवी बटालियन की ए, बी, सी और डी कम्पनियां कानून एवं व्यवस्था की देखभाल करने के लिए परिनियोजित की गई है और ई कम्पनी को सामान्य ड्यूटियों, जैसे अधिकारियों के बंगलों की पहरेदारी एवं रक्षार्थ साथ जाने की ड्यूटियों को करने के लिये परिनियोजित किया गया है।

इस प्रकार आर पी एस एफ की 40 कम्पनियों में से लगभग आधी की तैनाती सामान्य कार्यों के लिये की गई है जो वास्तव में उनका उत्तरदायित्व नहीं था।

### (ग) सरकारी रेलवे पुलिस (जी आर पी)

राज्य सरकारें संबंधित रेलों के लिये आवश्यक जी आर पी कर्मियों की व्यवस्था करती हैं। रेलवे स्टेशनों एवं यात्री गाड़ियों पर क्षेत्रीय रेलवे वार परिनियोजन अनुबंध XXIV में इंगित किया गया है।

- (i) कुल मिलाकर कर जी आर पी के पास 35,104 आदमी थे। (अनुबंध XIX) 1998-99 के दौरान इनमें से 29,145 (83.02 प्रतिशत) स्टेशनों पर एवं यात्री गाड़ियों को सुरक्षित ले जाने के लिए परिनियोजित थे। बल की शेष छोटी टुकड़ी दूसरे कार्यों, जैसे तोड़-फोड़ इत्यादि के विरुद्ध रेल-पथों, पुलों इत्यादि की सुरक्षा के लिए उपलब्ध थी।



- (ii) कुल मिलाकर केवल 13.39 प्रतिशत स्टेशनों के पास जी आर पी के पोस्ट थे और औसतन प्रत्येक ऐसे स्टेशन के पास लगभग 24-26 जी आर पी के कर्मि थे। परन्तु क्षेत्र के अनुसार काफी व्यतिक्रम थे। जबकि उत्तर रेलवे ने 27.65 प्रतिशत स्टेशनों पर जी आर पी के पोस्ट को परिचालित किया, पश्चिम रेलवे में तदनु रूप संख्यायें 3.96 प्रतिशत थीं। यहां पर यह देखा जाना चाहिये कि 2 रेलवे में (मध्य, उत्तर) स्टेशनों पर रिपोर्ट किये गये अपराधों की संख्या बहुत अधिक थी (औसतन संख्या 40 और 37 प्रति स्टेशन), यद्यपि मध्य रेलवे ने प्रति जी आर पी पोस्ट के मद में अधिक जी आर पी कर्मियों का परिनियोजन किया, जबकि उत्तर रेलवे ने स्टेशनों के अभिप्रायात्मक रूप से उच्चतम प्रतिशतता पर जी आर पी पोस्ट का परिचलान किया।
- (iii) कुल मिलाकर लगभग केवल 39.00 प्रतिशत यात्री-गाड़ियां जी आर पी कर्मियों द्वारा सुरक्षित ले जायी गईं और प्रत्येक ऐसी गाड़ी में औसतन 2-3 जी आर पी कर्मि थे। लेकिन क्षेत्र-वार व्यतिक्रम बहुत अधिक था। जबकि दक्षिण रेलवे में 67.84 प्रतिशत यात्री गाड़ियां जी आर पी कर्मियों द्वारा सुरक्षा के साथ ले जायी गईं, पश्चिम रेलवे की तदनु रूप संख्या केवल 36.76 प्रतिशत थी। यद्यपि पूर्व रेलवे ने अधिक प्रति गाड़ी 5 जी आर पी कर्मि परिनियोजित किए, मध्य एवं पश्चिम रेलों ने प्रति गाड़ी केवल 3 जी आर पी कर्मि परिनियोजित किया।

#### 11. जी आर पी एवं आर पी एफ के मध्य समन्वय तंत्र

रेलवे रिफार्म्स कमेटी (आर आर सी) ने 1983 में इस बात की संस्तुति की थी कि विशिष्ट अंतरालों पर आवधिक बैठकों का आयोजन कर के आर पी एफ एवं जी आर पी के बीच समन्वय सुनिश्चित किया जाये।

रेलवे के लिए संसद की स्थायी समिति ने भी (1996-97 की संख्या 3 - XI लोक सभा) देखा था कि गाड़ियों की सुरक्षा एवं संरक्षा को नजरअंदाज किया जाना यात्रियों के लिए गम्भीर मसला रहा था और अलग-अलग एजेंसियों में मुश्किल से ही कोई समन्वय था। समिति ने तदनुसार संस्तुत किया था कि महाप्रबंधक एवं रेलवे बोर्ड के सदस्य सयुंक्त रूप से राज्य के मुख्य सचिवों जी आर पी एवं आर पी एफ के साथ मामले को उठायें और यह सुझाव दिया कि मंत्री के स्तर पर राज्य गृह मंत्रियों, मुख्य सचिवों, गृह सचिवों, जी डी/ आर पी एफ/जी आर पी/आई जी की एक बैठक का आयोजन किया जाये।

जुलाई 1993 में रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय सी एस सी को निम्नानुसार जी आर पी के साथ समन्वय बैठकें आयोजित करने का निदेश दिया:

#### (क) क्षेत्रीय स्तर पर

महाप्रबंधक की अध्यक्षता के अंतर्गत आयोजित अर्ध-वार्षिक बैठकों में आई जी/डी आई जी (रेलवेज) जी आर पी, सी एस सीज, डी आर एम एवं डी एस सी को भाग लेना चाहिए।

2000 की प्रतिवेदन संख्या 9 (रेलवे)

संबंधित रेलों के परिक्षेत्र में सी एस सीज की आई जी (पी एस)/डी आई जी (रेलवेज) और एस आर पी (एस) के साथ त्रैमासिक बैठकें आयोजित की जानी चाहिए।

**(ख) जिला स्तर पर**

संबंधित एस आर पीज के साथ डी एस सी की मासिक बैठकें।

**(ग) पोस्ट के स्तर पर**

आर पी एफ एवं जी आर पी के मध्य पाक्षिक बैठकें।

तथापि, जुलाई 1993 और मार्च 1999 के बीच अपेक्षित 99 बैठकों के बजाय क्षेत्रीय स्तर की केवल 32 अर्ध-वार्षिक बैठकें आयोजित की गईं। इन अर्ध-वार्षिक बैठकों के संबंध में पूर्व एवं दक्षिण-पूर्व रेलों द्वारा कोई भी अभिलेख उपलब्ध नहीं कराये गये।

इसी अवधि के दौरान उत्तर, दक्षिण एवं पश्चिम रेलों में कोई भी त्रैमासिक बैठकें नहीं आयोजित की गईं। दक्षिण-पूर्व रेलवे द्वारा क्षेत्रीय स्तर की आयोजित की गई त्रैमासिक बैठकों से संबंधित कोई भी अभिलेख उपलब्ध नहीं कराया गया।

आयोजित मासिक जिला स्तरीय बैठकों एवं पोस्ट के स्तर की त्रैमासिक बैठकों की संख्या भी आवश्यक बैठकों की संख्या से कम थी। आयोजित पोस्ट के स्तर की त्रैमासिक बैठकों एवं उससे संबंधित कार्यवाही दर्शाने वाले अभिलेख पूर्व रेलवे द्वारा उपलब्ध नहीं कराये गये थे।

**12. बजट आबंटन एवं व्यय**

1994-95 से 1998-99 के दौरान संशोधित अनुमान, वास्तविक व्यय, आर पी एफ, आर पी एस एफ और जी आर पी की स्टाफ संख्या तथा प्रति कार्मिक लागत निम्नवत थी:-

क्र.सं	वर्ष	संशोधित आकलन (करोड़ रुपये में)				वास्तविक व्यय (करोड़ रुपए में)			
		आर पी एफ	आर पी एस एफ	जी आर पी	कुल	आर पी एफ	आर पी एस एफ	जी आर पी *	कुल
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	1994-95	212.63	25.38	45.44	283.45	209.00	20.61	6.15	235.76
2	1995-96	242.18	17.18	83.51	342.87	242.93	24.91	77.54	345.38
3	1996-97	270.59	24.16	111.74	406.49	274.52	26.50	78.97	379.99
4	1997-98	383.81	30.61	96.67	511.09	356.73	35.02	96.97	488.72
5	1998-99	452.74	58.79	127.98	639.51	439.61	51.29	109.38	600.28
जोड़		1561.95	156.12	465.34	2183.41	1522.79	158.33	369.01	2050.13



क्र. सं.	वर्ष	कर्मियों की संख्या			लागत प्रति कर्मी (रूपये में)		
		आर पी एफ	आर पी एस एफ	जी आर पी	आर पी एफ	आर पी एस एफ	जी आर पी *
		11	12	13	14	15	16
1	1994-95	52988	4780	32854	39442.89	43117.15	1871.92
2	1995-96	53504	4730	33032	45404.08	52663.85	23474.21
3	1996-97	52225	4810	33070	52564.86	55093.56	23879.65
4	1997-98	51950	5132	33274	68667.95	68238.50	29142.87
5	1998-99	52430	4983	35104	83847.03	102929.96	31158.84

\* टिप्पणी: रेलवे द्वारा राज्य सरकारों को प्रतिपूर्त जी आर पी पर व्यय के 50 प्रतिशत का द्योतक है।

रेलवे, राज्य सरकारों द्वारा परिनियोजित सरकारी रेलवे पुलिस पर व्यय का 50 प्रतिशत वहन करती है जिसमें चिकित्सा कर्मियों को छोड़कर सुपरिन्टेन्डेन्ट ऑफ पुलिस के स्तर तक के पर्यवेक्षणीय कर्मी शामिल हैं।

किन्हीं भी दूसरे विभागों में लागत का हिस्सा बांटने की ऐसी कोई प्रणाली नहीं है। रेलवे रीफॉर्म्स कमिटी (आर आर सी) ने ऐसी व्यवस्था को रू काल-दोष- माना और यह महसूस किया कि कानून और व्यवस्था बनाए रखने में वित्तीय या दूसरी तरह की विभक्त जिम्मेदारियां नहीं हो सकतीं। इस लिये समिति ने संस्तुति की कि राज्यों को यह उत्तरदायित्व असंदिग्ध एवं पूर्ण रूप से ले लेना चाहिए। संस्तुति को लागू करने में कोई प्रगति नहीं हुयी है।

बजट अनुमानों की तुलना में किये गये व्यय की समीक्षा से निम्न बातें प्रकट हुयी।

- (i) आर पी एफ, आर पी एस एफ और जी आर पी कर्मियों की लगभग 92,517 (1998-99) की संख्या पर रेलवे ने 1994-95 से 1998-99 के दौरान 2,183.41 करोड़ रूपये के संशोधित अनुमानों के प्रति लगभग 2050.13 करोड़ रूपये का व्यय किया। इसका संगणन करने पर औसत लगभग 410.03 करोड़ रूपये प्रति वर्ष आता है। 2050.13 करोड़ रूपये में से लगभग 1681.12 करोड़ रूपये रेलवे की सम्पत्ति की पहरेदारी के लिये व्यय हुआ और 369.01 करोड़ रूपये का व्यय रेलवे यात्रियों, गाड़ियों, रेल-पथों, पुलों इत्यादि की सुरक्षा के लिये हुआ। रेलवे द्वारा औसतन 360.20 करोड़ रूपये प्रतिवर्ष रेलवे सम्पत्तियों की सुरक्षा पर व्यय किये जाते हैं और 73.80 करोड़ रूपये यात्रियों, गाड़ियों, रेल-पथों एवं पुलों की सुरक्षा पर व्यय किये जाते हैं।
- (ii) आर.पी.एफ. के प्रति कर्मी पर लागत 45,404.08 रूपये (1995-96) से बढ़कर 83,847.03 रु. (1998-99) हो गयी जो 84.67 प्रतिशत की बढ़त थी और आर पी एस

एफ के ऊपर 52,663.85 रुपये (1995-96) से 1,02,929.96 रुपये (1998-99) हो गयी जो 95.45 प्रतिशत की बढ़त थी। जब कि इसके विरुद्ध राज्य सरकारों को जी आर पी के लिए रेलवे द्वारा प्रतिपूर्त व्यय (रेलवे के हिस्से का 50 प्रतिशत) केवल 32.74 प्रतिशत तक ही बढ़ा।

- (iii) 1994-95 से 1998-99 के दौरान जी आर पी पर वहन किये गये 369.01 करोड़ रुपये का व्यय राज्य सरकारों से प्राप्त बिलों की प्रतिपूर्ति के मद में है। सभी राज्य सरकारों से प्राप्त बिलों की अनुपलब्धता के कारण प्रतिपूर्ति हेतु बकाया कुल राशि की संगणना लेखापरीक्षा द्वारा नहीं की जा सकी। राज्य सरकारों द्वारा जी आर पी पर किया गया व्यय भारतीय रेलों पर सुरक्षा की कुल लागत के अतिरिक्त होगा।

31 मार्च 1999 को जी आर पी पर लागत के मद में 158.01 करोड़ रुपये भुगतान के लिए बकाया थे जब कि एक से पंद्रह वर्षों के लिए राज्य सरकारों द्वारा परिनियोजित कर्मियों पर लागत के रूप में राज्य सरकारों से 74.78 करोड़ रुपये प्राप्य थे।

**13.(क) रेलवे सामग्री/आर पी एफ द्वारा प्रहस्तन किये गये बुकड परेषणों के संबंध में समग्र आपराधिक स्थिति**

**(i) अपराध सांख्यिकी - रेलवे सामग्री**

रेलवे सामग्री की चोरी मुख्यतः इलेक्ट्रिक फिटिंग ओ एच ई वायर, मेकैनिकल फिटिंग, कारखाना एवं भण्डार संबंधित मद, संकेत एवं दूरसंचार संबंधित मद, सिविल इंजीनियरी की फिटिंग इत्यादि की होती है। जब चोरी/रेलवे की सम्पत्ति की हानि का मामला प्रकाश में आता है, संबंधित विभाग आर पी एफ पोस्ट को जांच-पड़ताल के लिये रिपोर्ट भेजता है। 1994-95 से 1998-99 के दौरान 23.24 करोड़ रुपये मूल्य की सम्पत्ति की हानि को शामिल करते हुये रेलवे सामग्री की चोरी के 2,22,838 मामले रिपोर्ट किये गये और आर पी एफ के पास पंजीकृत किये गये। इनमें से, केवल 45,511 मामलों (20.42 प्रतिशत) की खोज हो पाई। तथापि, मूल्य के अनुसार 18.28 करोड़ रुपये (78.66 प्रतिशत) मूल्य की सम्पत्ति आर पी एफ द्वारा वसूली गई (अनुबंध XXV)।



## रेलवे सामग्रियां

क्र.सं.	वर्ष	पंजीकृत मामलों की संख्या	खोजे गये मामलों की संख्या	चोरी गई सम्पत्ति का मूल्य (करोड़ रु. में)	वसूली गई सम्पत्ति का मूल्य (करोड़ रुपये में)
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1	1994-95	65,731	10,913	5.19	3.48
2.	1995-96	53,016	10,299	4.95	4.02
3.	1996-97	44,458	9,111	4.33	2.97
4.	1997-98	35,862	8,522	4.68	3.83
5.	1998-99	23,781	6,666	4.09	3.98
जोड़		2,22,838	45,511	23.24	18.28

मूल्य के अनुसार 4 रेलों-दक्षिण पूर्व (49.03 प्रतिशत), उत्तर (59.14 प्रतिशत) मध्य (66.91 प्रतिशत) और पश्चिम (68.39 प्रतिशत) में वसूली अपेक्षाकृत रूप से संतुलित थी।

प्रसंगवश, वर्षानुवर्ष पंजीकृत मामलों की संख्या में प्रबल ह्रास हुआ। खोजे गये मामलों की संख्या के संबंध में भी यही सच्चाई थी।

तथापि, अपराध सांख्यिकी संख्याओं पर विश्वास करना कठिन है। उदाहरण के लिये, मध्य रेलवे पर यह पाया गया कि 1997-98 से 1998-99 के दौरान, यद्यपि मुम्बई मंडल के विद्युत एवं यांत्रिक विभागों ने 3,200 मामले (विद्युत -2,978 और यांत्रिक-222) 0.07 करोड़ रुपये मूल्य के चोरी के (विद्युत-0.05 करोड़ रुपये और यांत्रिक-0.02 करोड़ रुपये) दर्ज कराये, आर पी एफ ने केवल 159 मामले पंजीकृत किये। तथापि, आर पी एफ के रजिस्ट्रों में चोरी के मामलों का मूल्य 0.12 करोड़ रुपये अभिलिखित किया गया। इसके फलस्वरूप 3,041 मामलों का कम रिपोर्ट हुआ; इन मामलों की जांच भी नहीं की गई। इसी प्रकार, पूर्वोत्तर रेलवे में यद्यपि विद्युत एवं यांत्रिक विभागों ने 2.13 करोड़ रुपये मूल्य के चोरी के मामलों की रिपोर्ट की, आर पी एफ ने केवल 0.13 करोड़ रुपये मूल्य के मामले दर्ज किये। इसके फलस्वरूप, इन मामलों को जांच-पड़ताल के बिना पड़ा रहने देने के अतिरिक्त, 2.00 करोड़ रुपये की सीमा तक कम रिपोर्टिंग हुयी। उत्तर एवं पश्चिम रेलवे में भी, हर वर्ष रेलवे सामग्री की चोरी की घटनाओं की संख्या में अवरोही झुकाव था। इसी बीच, रिपोर्ट कराने की प्रणाली में परिवर्तन हुआ। अक्टूबर 1994 के पूर्व, मिसिंग फिटिंग इत्यादि के पुर्नस्थापन के सभी मामलों को चोरी के मामले मान लिया गया। अक्टूबर 1994 में, आर पी एफ ने इस बात की ओर इशारा किया कि डिफीशियेसी रोलिंग स्टॉक कार्ड्स (डी आर एस कार्ड्स) की व्यवस्था गाड़ियों के आरम्भिक स्टेशनों से नहीं की जा रही थी और परिणामतः कम मदों का कारण सुनिश्चित नहीं किया जा सका। डी आर एस कार्ड्स के दक्ष अनुरक्षण पर जोर देते हुये, आर पी एफ ने यह निर्णय (अक्टूबर 1994) भी लिया कि केवल चोरी के मामलों का ही पंजीकरण किया जाना था और टूट-फूट के कारण मिसिंग फिटिंग इत्यादि के पुर्नस्थापन के मामलों या चोरी के अलावा के मामलों का पंजीकरण नहीं किया जाना था। अंत में नतीजा यह हुआ कि पुर्नस्थापन के मामलों को चोरी के मामले नहीं माना गया जिसके परिणामस्वरूप सांख्यिकीय उद्देश्य के लिये सुधार/बाद में की

जाने वाली कार्यवाही या जांच-पड़ताल के लिये कोई गुंजाइश न रह जाने के कारण संख्या काफी नीचे आ गई।

**(ii) बुक किये गये परेषणों के संबंध में क्षतिपूर्ति दावे**

इन्डियन रेलवे कॉमशिर्यल मैनुअल के पैरा 2101 के अंतर्गत, दावों में कमी रेलवे की कार्यकुशलता अक्षांकों में से एक है और रेलवे दावा बिलों में कमी लाने के लिये सभी प्रयास किये जाने चाहिये। वाणिज्य कर्मियों का काम अपराध को पकड़ने और रोक लगाने एवं दोषियों का सुराग लगाने के लिये आर पी एफ को आवश्यक सूचना देने संबंधी आवश्यक सहायता प्रदान करना है।

यह देखा गया कि 8 रेलवे (उत्तर के अतिरिक्त जहां सूचना उपलब्ध नहीं थी) ने 1994-95 से 1998-99 के दौरान 2,647.82 करोड़ रुपये के 4,75,998 क्षतिपूर्ति दावे के मामले पंजीकृत किये थे और (सभी 9 क्षेत्रीय रेलों के लिये) 105.07 करोड़ रुपये मूल्य के 2,78,704 दावों के मद में क्षतिपूर्ति का भुगतान किया था। संख्या-वार, 2 रेलवे ने (पूर्व, दक्षिण पूर्व) 44.85 प्रतिशत पंजीकृत मामलों (4,75,998 में से 2,13,487) हिसाब में लिए। मूल्य के अनुसार, पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे ने अधिकतम 607.13 करोड़ रुपये (कुल का 22.93 प्रतिशत) पंजीकृत किया। दावों के भुगतान में, 3 रेलवे ने (पूर्व, उत्तर एवं दक्षिण) 59.09 करोड़ रुपये (कुल का 56.24 प्रतिशत) हिसाब में लिए। तथापि, 8 क्षेत्रीय रेलों पर (पूर्वोत्तर रेलवे को छोड़कर) 26.93 करोड़ रुपये (1.02 प्रतिशत) मूल्य के केवल 37,389 मामले (7.85 प्रतिशत) आर पी एफ के पास जांच-पड़ताल के लिये पंजीकृत किये गये। इसमें से 23,951 मामले (64.06 प्रतिशत) पूर्व रेलवे के ही थे (अनुबंध XXVI) आगे, अभिलेखों का अनुक्षण अपेक्षित से काफी कम था उत्तर रेलवे में प्राप्त दावों का कोई समेकित अभिलेख नहीं था। पूर्वोत्तर रेलवे के पास आर पी एफ के साथ पंजीकृत मामलों का कोई अभिलेख नहीं था।

**(ख) यात्रियों के साथ अपराध का जी आर पी द्वारा प्रहस्तन**

समीक्षा के अधीन अवधि में, हत्या के 1,209 मामले, डकैती के 975 मामले, लूटपाट के 1,928 मामले और 64.51 करोड़ रुपये मूल्य के यात्रियों के सामान एवं सम्पत्ति के रेलवे परिक्षेत्र में गाड़ियों में चोरी के 66,597 मामले रिपोर्ट किये गये। इनमें से, हत्या के 672 मामले निपटाये गये और 8.28 करोड़ रुपये (12.84 प्रतिशत) मूल्य की चोरी की सम्पत्ति वसूली गयी (अनुबंध XXVII)

**(i) डकैती**

क्र.सं.	वर्ष	पंजीकृत मामलों की सं.	चुराई गई सम्पत्ति का मूल्य (करोड़ रु. में)	वसूली गई सम्पत्ति का मूल्य (करोड़ रु. में)
1.	2.	3.	4.	5.
1	1994-95	191	0.55	0.04
2.	1995-96	235	1.27	0.02
3.	1996-97	272	0.59	0.08
4.	1997-98	128	0.32	0.11
5.	1998-99	149	0.43	0.05
जोड़		975	3.16	0.30



## (ii) लूटपाट

क्र.सं.	वर्ष	पंजीकृत मामलों की सं.	चुराई गई सम्पत्ति का मूल्य (करोड़ रु. में)	वसूली गई सम्पत्ति का मूल्य (करोड़ रु. में)
1.	2.	3.	4.	5.
1	1994-95	423	0.39	0.03
2.	1995-96	392	0.37	0.06
3.	1996-97	373	0.74	0.23
4.	1997-98	366	0.54	0.15
5.	1998-99	374	0.55	0.14
जोड़		1,928	2.59	0.61

## (iii) हत्या:

क्र.सं.	वर्ष	हत्याओं के मामलों की संख्या	निपटारे गये हत्या के मामलों की संख्या
1.	2.	3.	4.
1	1994-95	249	143
2.	1995-96	236	148
3.	1996-97	233	140
4.	1997-98	231	128
5.	1998-99	260	113
जोड़		1,209	672

## (iv) यात्रियों के सामानों की चोरी:

क्र.सं.	वर्ष	यात्रियों के सामानों की चोरी के मामले	सम्पत्ति का मूल्य (करोड़ रु. में)	
			चोरी किये गये	वसूले गये
1	2	3	4	5
1	1994-95	13288	8.93	1.44
2.	1995-96	12839	10.13	1.74
3.	1996-97	12759	9.66	1.37
4.	1997-98	12783	12.79	1.33
5.	1998-99	14928	17.25	1.49
जोड़		66597	58.76	7.37

कुल मिलाकर डकैती/लूटपाट के पंजीकृत मामलों की संख्या में गिरावट आयी। हत्या एवं यात्रियों के सामानों की चोरी के मामलों में तेजी से वृद्धि हुई। सम्पत्ति का मूल्य जिसकी वसूली हो सकती थी न्यून रहीं।

हत्या के मामलों में 4 रेलों ने (पूर्व 366-30.27 प्रतिशत, उत्तर 296-24.48 प्रतिशत, पूर्वोत्तर 151-12.49 प्रतिशत और पश्चिम 142-11.75 प्रतिशत) सब मिलाकर 78.99 प्रतिशत मामलों का संगणन किया। इसी प्रकार, यात्रियों के सामानों की चोरी के संबंध में, 4 रेलों ने (मध्य 7316-10.99

प्रतिशत, पूर्व 7838-11.77 प्रतिशत, उत्तर 20,038-30.09 प्रतिशत और पश्चिम 16218-24.35 प्रतिशत) 66,597 मामलों के 77.20 प्रतिशत का संगणन किया। लूटपाट के मामले में, 3 रेलों पर (पूर्व 400-20.75 प्रतिशत, उत्तर 359-18.62 प्रतिशत और पश्चिम 356-18.46 प्रतिशत) 1,928 मामलों में 57.83 प्रतिशत घटनाएँ हुईं। डकैती के मामले में, 2 रेलों (पूर्व 438-44.92 प्रतिशत, दक्षिण पूर्व 112-11.49 प्रतिशत) पर 975 मामलों में 56.41 प्रतिशत घटनाएँ हुईं। सब मिलाकर, पूर्व, उत्तर, एवं पश्चिम रेलों पर स्थिति चिन्तनीय है।

#### 14. अपराधिक मामलों का पंजीकरण एवं जांच-पड़ताल

यात्रियों के लिये सबसे गम्भीर समस्याओं में से एक समस्या प्राथमिकी (एफ आई आर) दर्ज कराने की है। अगस्त 1997 में, रेल मंत्रालय ने चलती हुयी गाड़ियों में होने वाले किसी भी अपराध के संबंध में निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाये जाने का निर्धारण किया।

- (i) एफ आई आर के प्रारूप कोच अटेन्डेन्ट, कन्डक्टर एवं गाड़ों के पास उपलब्ध रहेंगे। इसके अतिरिक्त, ये प्रारूप आर पी एफ चौकियों/आउट पोस्ट्स आर पी एफ ऐसिस्टेंस पोस्ट्स एवं आर पी एफ ट्रेन एस्कोर्ट्स के पास भी उपलब्ध होंगे।
- (ii) यात्रियों का मार्गदर्शन करने के लिए रेलवे और साथ ही साथ आर पी एफ कर्मी/एस्कोर्ट पार्टियों को एफ आई आर दर्ज कराने संबंधी प्रक्रिया की पूर्ण जानकारी होनी चाहिये।
- (iii) यदि कोई आर पी एफ एस्कोर्ट पार्टी गाड़ी में यात्रा कर रही होती है या उसकी प्लेटफॉर्म पर तैनाती है तो वे एफ आई आर के प्रारूप को स्वीकार करने के लिये उत्तरदायी होंगे और वे संबंधित जी आर पी स्टेशन द्वारा मामले को पंजीकृत करवाने के लिये पावती के अंतर्गत इसे संबंधित आर पी एफ चौकी/आउट पोस्ट कमांडर को हैण्ड ओवर करेंगे।
- (iv) यदि आर पी एफ एस्कोर्ट पार्टी गाड़ी के साथ नहीं चल रही है, ड्यूटी पर तैनात रेलवे कर्मी एफ आई आर प्रारूपों को लेने के लिये उत्तरदायी होंगे।
- (v) रेलवे कर्मी भरे हुये एफ आई आर प्रारूपों को पावती लेकर सबसे नजदीकी आर पी एफ चौकी/आउट पोस्ट कमांडर को हैण्ड ओवर करेंगे जो मामलों के पंजीकरण के लिये संबंधित जी आर पी के साथ सम्पर्क स्थापित करेंगे।
- (vi) आर पी एफ एस्कोर्ट पार्टी या रेलवे कर्मी द्वारा प्राप्त किये गये एफ आई आर के प्रारूपों की पावती प्राप्त करने वाले व्यक्ति द्वारा दी जायेगी।
- (vii) शिकायतों पर की गई कार्यवाही पर नजर रखे जाने के लिए प्रत्येक आर पी एफ चौकी द्वारा एक अलग रजिस्टर रखा जायेगा।
- (viii) यदि आर पी एफ चौकी के ऑफिसर-इन-चार्ज को पता चलता है कि जी आर पी/लोकल पुलिस स्टेशन ने तत्परता के साथ मामले का पंजीकरण नहीं किया तो वह मामले को ए



एस सी/डी एस सी और सी एस सी की जानकारी में लायेगा जो मामले पर कार्रवाई करेगा और समन्वय बैठकों में ऐसे मामलों की स्थिति की समीक्षा करेगा।

(क) 24 स्टेशनों पर 526 आरम्भिक एवं 529 समापन गाड़ियों एवं 22 स्टेशनों पर रुकने वाली 734 मार्गस्थ गाड़ियों के संबंध में नमूना जांच से पता चला कि 18 आरम्भिक एवं समापन स्टेशनों (75.00 प्रतिशत) एवं 17 (77.27 प्रतिशत) मार्गस्थ स्टेशनों पर गाड़ी कर्मियों को न तो स्टेशन प्राधिकारियों और न ही आर पी एफ द्वारा एफ आई आर के प्रारूपों की आपूर्ति की गई थी। यह भी देखा गया कि समन्वय सुरक्षा एवं वाणिज्य विभागों में कोई समन्वय नहीं था, क्योंकि सम्बद्ध आदेशों को संबंधित परिचालन/वाणिज्य कर्मियों को इसे लागू करने के संबंध में पृष्ठांकित नहीं किया गया था। उपरोक्त प्रणाली के विद्यमानता का कोई प्रचार नहीं किया गया था। इस प्रकार, सुरक्षा-निदेशालय रेलवे के विभिन्न खण्डों में या यात्रियों में, जो कुछ भी सुविधा उपलब्ध थी उसके संबंध में जागरूकता उत्पन्न करने में विफल रहा।

(ख) 7 रेलों (मध्य, पूर्व, पूर्वोत्तर सीमान्त, दक्षिण, दक्षिण मध्य एवं दक्षिण पूर्व) पर यात्रियों पर अपराध के संबंध में आर पी एफ में कोई भी मामले पंजीकृत नहीं किये गये थे। पब्लिक से प्राप्त शिकायतों को जी आर पी को पंजीकरण/जांच-पड़ताल हेतु भेजा जा रहा था। इन क्षेत्रीय रेलों द्वारा इस प्रकार निहित प्रक्रियाओं का पालन नहीं किया जा रहा था। केवल उत्तर एवं पश्चिम रेलों पर आर पी एफ में 170 मामले पंजीकृत किये गये थे। इनमें से जी आर पी द्वारा एक वर्ष के अन्दर 152 मामले पंजीकृत किये गये एवं उनकी जांच-पड़ताल की गई।

(ग) समीक्षा के अधीन अवधि के दौरान, 8 क्षेत्रीय रेलों के 16 मण्डलों में (दक्षिण मध्य रेलवे को छोड़कर जो तदनुसूची संख्याएँ नहीं दे सका) रेलवे यात्रियों के साथ हुये अपराधों के 47,556 परिवाद पंजीकृत किये गये। 44,540 मामलों (93.66 प्रतिशत) की जांच-पड़ताल एक वर्ष में हो गई, 1739 मामलों (3.66 प्रतिशत) की जांच 1-2 वर्षों में हुयी, 775 मामलों (1.63 प्रतिशत) की 2-3 वर्षों के अन्दर एवं 198 मामलों (0.42 प्रतिशत) की 3 वर्षों के पश्चात हुयी। 304 मामलों (0.64 प्रतिशत) की जांच-पड़ताल अभी शेष है। जी आर पी में पंजीकृत अपराधों की संख्या पश्चिम रेलवे (12,327) और पूर्वोत्तर रेलवे (11,899) पर काफी अधिक थी। उसके बाद मध्य रेलवे पर (9,247) थी।

## 15. नमूनों की जांच-पड़ताल के नतीजे

### 15.1 बुक किये गये परेषणों के मद में अपराध

(क) 1994-95 से 1996-97 में प्रत्येक वर्ष में एक चयनित माह के दौरान, 18 मण्डलों में, नमूना-जांच किये गये प्रत्येक रेलवे में 2 में, आर पी एफ को रिपोर्ट किये गये 5.89 करोड़ रुपये मूल्य के बुक किये गये परेषणों के मद में 7,937 मामलों में से 3.41 करोड़ रुपये मूल्य के (57.89 प्रतिशत) केवल 3,347 मामले (42.17 प्रतिशत) खोजे गये। दो रेलवे मध्य (2.33 करोड़ रुपये मूल्य के

1,154 मामले) और उत्तर (1.43 करोड़ रुपये मूल्य के 1,908 मामले) पर रिपोर्ट की गई घटनायें बहुत अधिक थीं।

(ख) 32 आर पी एफ चौकियों के आधारभूत अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि रनिंग ट्रेन में चोरी के 0.58 करोड़ रुपये मूल्य के 792 मामलों में से 192 मामले (24.24 प्रतिशत) पकड़े गये एवं 0.28 करोड़ रुपये (48.28 प्रतिशत) मूल्य की सम्पत्ति की वसूली की गई। पंजीकृत मामलों की संख्या 2 रेलवे - दक्षिण पूर्व (301) और दक्षिण मध्य (191) पर अधिक थी।

### 15.2 (क) एस एल आर/ब्रेकवानों से चोरी/उठाईगीरी

एस एल आर/ब्रेकवानों से चोरी/उठाईगीरी को रोकने के लिए जुलाई 1997 में रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलों को निदेश दिया कि सभी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियां एस्कोर्ट की जानी चाहिये और पोस्ट/आउट पोस्ट का इन्चार्ज यह सुनिश्चित करेगा कि यदि ताले/दरवाजे/सील टूटे हुये या छेड़े गये पाये गये तो अगले स्टेशनों को संदेश प्रेषित कर के तुरंत कार्यवाही की गई। ब्रेकवेनों से उतराई के समय से उतराई की खन्ना बिलों के अनुसार कमियों/क्षतियों के सभी मामलों डैमेज/डिफीशियेंसी पार्सल कार्ड्स (डी डी पी सी) को क्रम संख्या देते हुये पार्सल कार्यालय द्वारा तैयार करना है और उनकी प्रतियां आर पी एफ को जांच-पड़ताल हेतु प्रेषित की जानी हैं।

नमूना जांच किये गये 18 मंडलों (प्रत्येक रेलवे में 2) में 36 आर पी एफ चौकियों में, 1996-97 से 1998-99 में प्रत्येक वर्ष में एक चयनित माह के दौरान प्राप्त किये गये 1,94,310 डी डी पी सी विवरणों में से 33,535 (17.26 प्रतिशत) दूसरी इकाइयों को स्थानान्तरित किये गये। शेष में से, केवल 41,029 मामलों (21.12 प्रतिशत) पर आर पी एफ द्वारा कार्य हो सका और 1,18,742 मामलों (61.11 प्रतिशत) को बिना जांच-पड़ताल के बन्द कर दिया गया। 1,028 मामले जांच के लिए बकाया थे। 3 रेलों में काफी मामलों को बिना जांच-पड़ताल के बन्द कर दिया गया - दक्षिण पूर्व रेलवे (98.91 प्रतिशत), दक्षिण रेलवे (93.78 प्रतिशत) और पश्चिम रेलवे (81.98 प्रतिशत)।

### (ख) माल गाड़ियों/एस एल आर/ब्रेकवानों का संयुक्त निरीक्षण

तीन वर्षों के तीन माह में 18 मण्डलों के नमूना जांच किए गए और 33 स्टेशनों पर अप्रैल 1994, मई 1995 तथा जून 1996 के दौरान 40,052 माल गाड़ियां प्राप्त की गईं। केवल 30,226 माल गाड़ियों (75.47 प्रतिशत) के संबंध में सीलों का संयुक्त निरीक्षण किया गया। 7,891 मामलों में (26.11 प्रतिशत) सीलों को टूटी पाया गया, परन्तु केवल 5,284 मामलों (67 प्रतिशत) को स्टेशन मास्टर के पास पंजीकृत किया गया। 2 रेलों (उत्तर, दक्षिण) ने संयुक्त निरीक्षण किया एवं टूटी सील के 100 प्रतिशत मामलों को पंजीकृत किया। दो अन्य रेलों (मध्य तथा दक्षिण पूर्व) ने पूरी तरह से संयुक्त निरीक्षण किया फिर भी 1,412 मामलों में सीलें टूटी पायीं, संबंधित रेलों ने एक भी टूटी सील का मामला स्टेशन मास्टर के पास पंजीकृत नहीं किया। 2 रेलों (पूर्वोत्तर, पश्चिम) में, संयुक्त निरीक्षण आंशिक था परन्तु टूटी सील पाये गये प्रत्येक मामले को पंजीकृत किया गया।



संयुक्त निरीक्षण का कवरेज विशेषकर 2 रेलों (पूर्वोत्तर -32.99 प्रतिशत, दक्षिण मध्य-16.07 प्रतिशत) में कम था।

नमूना जांच किये गये 18 मण्डलों के 33 स्टेशनों पर अप्रैल 1994, मई 1995 तथा जून 1996 के दौरान ब्रेकवान/एस एल आर के साथ 1,37,898 यात्री गाड़ियां प्राप्त की गईं। 1,22,119 गाड़ियों में (88.56 प्रतिशत) सील का आर पी एफ तथा वाणिज्य कर्मचारियों द्वारा संयुक्त निरीक्षण किया गया। 1,268 मामलों में (0.92 प्रतिशत) सील विकृत/टूटी पायी गयी जिसमें से 962 मामलों (76 प्रतिशत) को स्टेशन मास्टर के पास पंजीकृत किया गया।

चार रेलों (मध्य, पूर्व, दक्षिण, तथा दक्षिण पूर्व) ने 100 प्रतिशत संयुक्त जांच की और 538 ब्रेकवानों/एस एल आर की सील विकृत/टूटी पायी गयी, परन्तु केवल 216 मामलों (40 प्रतिशत) को स्टेशन मास्टर के पास पंजीकृत किया गया। यद्यपि पूर्वोत्तर रेलवे तथा दक्षिण मध्य रेलवे ने 29,718 मामलों में 8,772 मामलों का संयुक्त निरीक्षण नहीं किया, टूटी सील पाये जाने वाले समस्त 337 मामलों को स्टेशन मास्टर के पास पंजीकृत किया गया।

अगस्त 1997 में दक्षिण मध्य रेलवे पर नासिक रोड से काकीनाडा स्टेशन को बुक 0.50 करोड़ रुपये मूल्य के नान- जुडीशियल स्टैम्प पेपर कम पाये गये। आर पी एफ ने मामले की जांच-पड़ताल की तथा गाड़ी के गार्ड को हानि हेतु उत्तरदायी ठहराया। इन स्टैम्प पेपर की कोई बरामदगी नहीं हुई न ही उनकी अनधिकृत बिक्री को रोकने हेतु जी आर पी को कोई रिपोर्ट भेजी गई।

### 15.3 जब्त सम्पत्ति का गैर-निस्तारण

आर पी एफ/जी आर पी द्वारा जब्त की गई सम्पत्ति को प्रत्येक चौकी के मालखाना में रखा जाता है। प्रभावित व्यक्तियों को उनकी चोरी गई सम्पत्ति की बरामदगी के संबंध में सूचना देने की कोई प्रणाली नहीं है, उसको दावेदार/स्वामी के अनुरोध पर केवल न्यायालय द्वारा अवमुक्त किया जा सकता है। दण्ड प्रक्रिया संहिता 1973 के अंतर्गत जब भी किसी पुलिस अधिकारी द्वारा सम्पत्ति की जब्ती की सूचना मजिस्ट्रेट को दी जाती है, यदि उसके अधिग्रहण हेतु हकदार व्यक्ति/व्यक्तियों की जानकारी है, मजिस्ट्रेट उसको सम्पत्ति की सुपुर्दगी हेतु आदेश कर सकता है। यदि ऐसा व्यक्ति अज्ञात है, मजिस्ट्रेट सम्पत्ति को रोक सकता है, और ऐसे मामलों में ऐसी सम्पत्ति को रोक सकता है, और ऐसे मामलों में ऐसी सम्पत्ति की मदों का विशेष उल्लेख करते हुए एक उद्घोषणा जारी की जाएगी कि कोई व्यक्ति जिसका उस पर दावा हो ऐसी उद्घोषणा की तारीख से छः महीनों के भीतर उसके समक्ष उपस्थित हो और अपना दावा साबित करे। यदि ऐसी सम्पत्ति का कोई दावा साबित नहीं होता है, मजिस्ट्रेट राज्य सरकार को ऐसी सम्पत्ति के निस्तारण का निर्देश दे सकता है।

18 मण्डलों में 70 आर पी एफ तथा 52 जी आर पी चौकियों के अभिलेखों की संवीक्षा में निम्न जानकारी हुई:

(क) जब्त किए गये 0.22 करोड़ रूपए के रोकड़ को सरकारी लेखा में क्रेडिट किया जाना चाहिए था, परन्तु राशि इलाहाबाद तथा कानपुर की जी आर पी चौकी में 1981 से पड़ी है।

(ख) 6.19 करोड़ रुपये मूल्य की जब्त की गई सम्पत्ति (13,851 मर्दे) 31 मार्च 1999 को आर पी एफ मालखाने में पड़ी हैं। सबसे अधिक संख्या पूर्व रेलवे की है (1.72 करोड़ रु. मूल्य की 5,661 मर्दे) जिसके बाद दक्षिण पूर्व रेलवे (0.55 करोड़ रुपये मूल्य की 2,015 मर्दे) तथा मध्य रेलवे (1.99 करोड़ रुपये मूल्य की 1,451 मर्दे) है। इसमें से 0.02 करोड़ रुपये मूल्य की सम्पत्ति 20 वर्षों से अधिक से निस्तारण हेतु है।

(ग) 31 मार्च 1999 को 4.38 करोड़ रुपये मूल्य की जब्त सम्पत्ति (15,354 मर्दे) जी आर पी मालखाने में पड़ी हैं। सबसे अधिक संख्या उत्तर रेलवे की है (0.15 करोड़ रुपये मूल्य की 5,292 मर्दे) जिसके बाद पश्चिम रेलवे (0.57 करोड़ रुपये मूल्य की 3,310 मर्दे) तथा पूर्वोत्तर रेलवे (3.03 करोड़ रु. मूल्य की 2,187 मर्दे) हैं। इसमें से 0.11 करोड़ रुपये मूल्य की सम्पत्ति 20 वर्षों से अधिक से निस्तारण हेतु प्रतीक्षारत है।

(घ) आर पी एफ के मालखाने में रखी तथा मजिस्ट्रेट को सूचित 3.29 करोड़ रुपये मूल्य की जब्त सम्पत्ति (5,216 मर्दे) में से (पूर्व रेलवे को छोड़कर जिसकी सूचना उपलब्ध नहीं है) 1.58 करोड़ रुपये मूल्य के (48.02 प्रतिशत) केवल 2045 मर्दों को प्राप्त करने हेतु हकदार व्यक्तियों को पुनः सौंपा गया। 0.39 करोड़ रुपये मूल्य की 961 मर्दों (18.42 प्रतिशत) के संबंध में जिसके लिए हकदार व्यक्ति अज्ञात थे, मजिस्ट्रेट द्वारा उद्घोषणाएं जारी की गईं, परन्तु किसी भी मामले में छः महीने के भीतर कोई दावा प्राप्त नहीं हुआ। बिना दावा वाले मालखाने में पड़े केवल 607 मर्दों (63.16 प्रतिशत) को इस अवधि के दौरान निस्तारित किया गया। इनमें से 0.03 करोड़ रुपये मूल्य के 439 को 5 वर्षों के उपरान्त निस्तारित किया गया।

(ड.) जी आर पी मालखाना में रखी तथा मजिस्ट्रेट को सूचित 6.36 करोड़ रुपये मूल्य की कुल जब्त सम्पत्ति (17,341 मर्दे) में से (पूर्व रेलवे जिसके लिए सूचना उपलब्ध नहीं थी तथा दक्षिण मध्य रेलवे जहां मालखाना की प्रणाली नहीं है, को छोड़कर) 4.24 करोड़ रुपये मूल्य के 6,911 मर्दों (39.85 प्रतिशत) को प्राप्त करने हेतु हकदार व्यक्तियों को पुनः सौंपा गया। 0.21 करोड़ रुपये मूल्य की 5,175 मर्दों (29.84 प्रतिशत) के संबंध में जिसके लिए हकदार व्यक्ति अज्ञात थे, मजिस्ट्रेट ने उद्घोषणा जारी की, परन्तु उद्घोषणा जारी होने के छः महीनों के भीतर 0.11 करोड़ रुपये मूल्य की केवल 1212 मर्दों (6.98 प्रतिशत) हेतु दावे प्राप्त हुए तथा समस्त मर्दों को हकदार व्यक्तियों को सौंप दिया गया। मालखाना में पड़ी 3,668 मर्दों को इस अवधि के दौरान निस्तारित किया गया। 990 मर्दों को 5 वर्षों के उपरान्त निस्तारित किया गया।

#### 15.4 बुक किए गए परेषणों के गैर-स्थानिक मामलों में निस्तारण के कारण विलम्ब

चोरी और उठाईगीरी के रिपोर्ट किए गए मालों को 'स्थानिक' तथा 'गैर-स्थानिक' अपराधों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है। 'गैर-स्थानिक' अपराध वह है जहां अपराध की वास्तविक जगह का निर्धारण तत्काल नहीं किया जा सकता। यदि यह स्पष्ट हो जाता है कि कोई गैर-स्थानिक अपराध



किसी अन्य चौकी/रेलों के क्षेत्राधिकार में हुआ है, इसे संबंधित मण्डलों/रेलों को अन्तरित कर दिया जाता है।

रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार गैर-स्थानिक मामलों के घटित होने के स्थलों की पहचान एक महीने के भीतर कर ली जानी चाहिए तथा ऐसे मामलों को संबंधित मण्डलों/क्षेत्रीय रेलों को स्थानान्तरित कर दिया जाना चाहिए तथा उनके द्वारा उसकी स्वीकारोक्ति 7 दिनों के भीतर भेज दी जानी चाहिए। स्वीकार करने वाली रेलवे का दायित्व ऐसे मामलों का पंजीकरण करने के उपरान्त गहन जांच करना होगा।

नौ क्षेत्रीय रेलों के नमूना जांच किए गये 18 मण्डलों में 1996-97 से 1998-99 के दौरान बुक किए गए परेषणों की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि मुहरबन्द वैगनों के मामले में 3.12 करोड़ रूपए मूल्य की कमियों के 7,720 मामले थे। इसमें से 1.64 करोड़ रूपए मूल्य के 4,561 मामलों को स्पष्टीकरण हेतु संबंधित आरम्भिक क्षेत्रीय रेलों/मण्डलों को भेजा गया था। तथापि 1.18 करोड़ रूपए (71.95 प्रतिशत) मूल्य के 3,085 मामले फिर नहीं प्राप्त हुए अतः उनकी जांच-पड़ताल नहीं हुई। 6 क्षेत्रीय रेलों को 599 मामलों में अभिलेखों के अनुसार कर्मचारी दायित्व नियत किया गया (पूर्वोत्तर सीमान्त तथा दक्षिण पूर्व रेलों की संख्याएं मुहैया नहीं करायी गयी) पूर्व रेलवे में ऐसा कोई मामला नहीं था जहां दायित्व नियत किया गया हो। 577 मामलों (96.32 प्रतिशत) में कर्मचारियों के विरुद्ध संबंधित विभागों द्वारा की गई कार्यवाही का अभिलेखों से पता नहीं लगाया जा सका। अधिकतम संख्या पश्चिम रेलवे (368 मामले) जिसके पश्चात पूर्वोत्तर रेलवे (120 मामले) देखे गए।

### 15.5 गाड़ियों में और प्लेटफार्मों पर सम्पत्ति के प्रति अपराध- जी आर पी

नमूना जांच किये गये आठ क्षेत्रीय रेलों के 20 मण्डलों (प्रत्येक रेलवे के 2) तथा उत्तर रेलवे के 4 मण्डलों में, हत्या के 554 मामलों डकैती के 428 मामलों, लूटपाट के 1,251 मामलों तथा गाड़ियों और रेल परिसरों में यात्रियों के सामानों के चोरी के 47,188 मामलों जिनमें 42.84 करोड़ रूपये मूल्य की सम्पत्ति अन्तर्ग्रस्त थी, की रिपोर्ट समीक्षा अवधि के दौरान जी आर पी को की गई। इसमें से, 6 रेलों में केवल 11,986 मामलों को हल किया जा सका एवं 6.99 करोड़ रूपए मूल्य की चोरी की सम्पत्ति बरामद की जा सकी। मध्य, पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलों में हल किए गये मामलों की संख्या उपलब्ध नहीं करायी गई। जबकि उत्तर रेलवे में हत्या की घटनाएं 167 तक अधिक थीं पूर्वोत्तर रेलवे ने हत्या के 137 मामलों को रिकार्ड किया। डकैती की घटनाएं पूर्वोत्तर रेलवे में (100) उसके पश्चात पूर्व रेलवे (88) में अधिक थी। उत्तर रेलवे ने 14.46 करोड़ रूपए मूल्य के यात्रियों के सामानों की चोरी के 18,897 उसके पश्चात पश्चिम रेलवे ने 14.68 करोड़ रूपए मूल्य के 13,508 मामलों की रिपोर्ट की (अनुबंध XXVIII)।

पैरा 13(ख) में दिये गये 1994-95 से 1998-99 के वर्षों हेतु रेलवे ने 59 मण्डलों के लिए अखिल भारतीय अपराध स्थिति क्षेत्रीय रेलों के मुख्य सुरक्षा आयुक्त द्वारा अनुरक्षित अभिलेखों से प्राप्त की गई उसी अवधि हेतु नौ क्षेत्रीय रेलों के 20 मण्डलों की अपराध स्थिति की जानकारी जी आर पी/

राज्य सरकारों द्वारा अनुरक्षित रिकार्डों से प्राप्त की गई। अपराध के कुछ क्षेत्रों में उभरने वाली स्थिति निम्नवत् है:

हत्या		डकैती		लूटपाट		यात्री सामानों की चोरी	
59 मण्डलों हेतु सी एस सी के अभिलेखों से	20 मण्डलों हेतु जी आर पी के अभिलेखों से	59 मण्डलों हेतु सी एस सी के अभिलेखों से	20 मण्डलों हेतु जी आर पी के अभिलेखों से	59 मण्डलों हेतु सी एस सी के अभिलेखों से	20 मण्डलों हेतु जी आर पी के अभिलेखों से	59 मण्डलों हेतु सी एस सी के अभिलेखों से	20 मण्डलों हेतु जी आर पी के अभिलेखों से
1209	554	975	428	1928	1251	66597	47188

उपरोक्त से यह स्पष्ट होता है कि 20 मण्डलों की अपराध स्थिति 59 मण्डलों की स्थिति से कुछ असंगत थी। लेखा परीक्षा ऐसी भिन्नता का कारण नहीं पता लगा सका। प्रसंगवश भिन्नता चौकियों पर अपराध में पंजीकरण, जी आर पी के उच्च प्राधिकारियों को सूचित करने और सी एस सी द्वारा समेकन के किसी भी चरण में उत्पन्न हो सकती है।

## 16 विविध

### (i) अग्नि सेवाएं

सितम्बर 1992 में, रेलवे बोर्ड ने अनुभव किया कि सिविल/म्यूनिसिपल अग्नि सेवाओं के उन्नयन के परिप्रेक्ष्य में रेलवे द्वारा अग्नि सेवाओं का परिचालन आवश्यक नहीं रह गया है तथा तत्काल प्रभाव से सभी 35 स्थिर फायर स्टेशनों को बन्द करने का निश्चय किया। 95 चलायमान फायर स्टेशनों को चरणबद्ध तरीके से बन्द किया जाना था। इस प्रकार फालतू हो गए फायर बिग्रेड स्टाफ को आर पी एफ की कार्यकारी शाखा में समायोजित करके प्रशिक्षण दिया जाना था।

अगस्त 1997 में, रेलवे बोर्ड ने फायर स्टेशनों को 31 अक्टूबर 1997 तक बन्द करने का निश्चय किया। तथापि इनको लक्षित तारीख तक बन्द नहीं किया गया तथा फालतू बताये गये कर्मचारियों (2,343) को कार्यकारी शाखा में समाविष्ट नहीं किया जा सका। इसके परिणामस्वरूप 23.36 करोड़ रूपए का परिहार्य व्यय सबसे अधिक पूर्वोत्तर रेलवे में (11.11 करोड़ रु.) उसके बाद उत्तर तथा दक्षिण रेलों में (प्रत्येक में 3.21 करोड़ रूपए) हुआ।

### (ii) रेलवे रोकड़ के अनुरक्षार्थ साथ जाना

मार्च 1998 में, रेलवे बोर्ड ने अनुरक्षा किए जाने वाले रोकड़ की राशि के आधार पर रेलवे रोकड़ की अनुरक्षा हेतु कर्मचारियों का मानक निर्धारित किया।

इन मामलों के आधार पर, उत्तर रेलवे ने रेलवे बोर्ड से आर पी एफ कर्मियों की अतिरिक्त संख्या मुहैया कराने का अनुरोध किया। जून 1990 में बोर्ड ने सुझाव दिया कि लेखा विभाग द्वारा भुगतानों को भिन्न-भिन्न समय से रखकर रोकड़ के संचलन को युक्तिसंगत किया जाए। अधिकांश भुगतान चैक द्वारा करने का प्रयास किया जाए जैसाकि सार्वजनिक उपक्रमों में किया जाता है। वाणिज्य



लेखा तथा सुरक्षा निदेशालयों को इस पहलू की छानबीन करने तथा अपने सुझावों के साथ बोर्ड के पास आने का निर्देश दिया गया (नवम्बर 1990)।

तथापि (दक्षिण मध्य, पूर्व तथा पूर्वोत्तर सीमान्त रेलों को छोड़कर) 128 से 916 की स्वीकृत संख्या के ऊपर 27 से 1918 के बीच आर पी एफ कर्मियों को प्रतिमाह रोकड़ की अनुरक्षा हेतु साथ जाने पर परिनियोजित किया गया। तथापि 2 रेलों ने (पूर्वोत्तर रेलवे ने नवम्बर 1990 में तथा उत्तर रेलवे ने अप्रैल 1999 में) वर्तमान प्रणाली को चैक प्रणाली से बदलने का रेलवे बोर्ड से अनुरोध किया इस संबंध में कोई प्रगति नहीं हुई।

### (iii) रेलवे सामग्रियों की चोरी

नमूना जांच किए गए आठ क्षेत्रीय रेलों के 16 मण्डलों (52 मण्डलों में से) में यह पता चला कि 1994-95 से 1998-99 के दौरान 9.05 करोड़ रूपए मूल्य की रेलवे सामग्रियों की चोरी से संबंधित 46,585 मामले पंजीकृत हुए। अधिकतम संख्या उत्तर रेलवे (3.01 करोड़ रूपए मूल्य के 26,349 मामले) तथा दक्षिण पूर्व रेलवे (0.54 करोड़ रूपए मूल्य के 5,423 मामले) में थी। इसमें से केवल 16,141 मामलों (34.64 प्रतिशत) का पता लगाया जा सका तथा 6.71 करोड़ रूपए मूल्य की सम्पत्ति को बरामद किया गया। 31 मार्च 1999 को उत्तर रेलवे (20,519 मामले) तथा दक्षिण पूर्व रेलवे (4,872 मामले) के 25,391 मामलों (54.50 प्रतिशत) का पता लगाया जाना था।

8 क्षेत्रीय रेलों की 31 आर पी एफ चौकियों में (पूर्व रेलवे के आंकड़े उपलब्ध नहीं कराए गए) रेलवे सम्पत्ति (अवैध अधिग्रहण) अधिनियम 1966 के अंतर्गत 1994-95 से 1998-99 के दौरान 2.25 करोड़ रूपए मूल्य की रेल सामग्री की चोरी से संबंधित 3,631 मामले पंजीकृत किए गए। इसमें से 3,388 मामलों का पता लगाया गया तथा 2.15 करोड़ रूपए मूल्य की चोरी की सम्पत्ति बरामद की गयी। इस प्रकार कुल पंजीकृत मामलों से पता लगाये गये मामलों की प्रतिशतता तथा चोरी हुई सम्पत्ति से बरामद हुई सम्पत्ति की प्रतिशतता क्रमशः 93.30 और 95.55 थी।

13 जनवरी तथा 15 जनवरी 1996 को बिलासपुर (बी एस पी) मण्डल (दक्षिण पूर्व रेलवे) की स्थापना के विरुद्ध आन्दोलन के कारण आन्दोलनकारियों ने लगभग 59 करोड़ रूपए मूल्य की रेल सम्पत्तियों को क्षतिग्रस्त कर दिया। यद्यपि 15 जनवरी 1996 को सम्भावित हिंसक आन्दोलन घटित होने की जानकारी रेलवे प्रशासन/आर पी एफ/जी आर पी को थी, रेल सम्पत्ति को बचाने हेतु समुचित कदम नहीं उठाये गये थे।

## 17. उपचारात्मक उपाय

### 17.1 अन्तर्संगठनात्मक आवश्यकताएं

1996 और 1998 में हुए सम्मेलनों में राज्य सरकारों (जी आर पी प्रमुखों) ने रेलवे बोर्ड से रेलों की सुरक्षा व्यवस्था में सुधार हेतु निम्नलिखित उपाय बताए:

1. वाशिंग लाइन में कोचों में ताला बन्द करना।
2. स्टेशनों के चारों और चहारदीवारी/बाड़ा का निर्माण/मरम्मत
3. गाड़ी परिचालन स्टाफ तथा अनुरक्षण दल के बीच संचार का प्रावधान।
4. संरक्षा आयुक्त की जांच रिपोर्टों को जी आर पी को मुहैया कराना।
5. जी आर पी स्टाफ हेतु आवास।
6. जी आर पी सिपाहियों को रेलवे अधिनियम के अंतर्गत गिरफ्तार करने की शक्ति की बहाली।
7. जी आर पी स्टाफ को चिकित्सा सुविधाएं।
8. जी आर पी स्टाफ को अखिल भारतीय पास।
9. रेलवे विश्राम-गृह तथा अवकाश गृह का प्रावधान।
10. 50 प्रतिशत लागत पर बकायों का निस्तारण।
11. पी एण्ड टी/रेलवे टेलीफोन सुविधाओं को मुहैया कराना।
12. जी आर पी आदि की संख्या में वृद्धि।

इसी प्रकार रेलवे बोर्ड ने राज्य सरकारों (जी आर पी) को निम्नलिखित उपाय बताए:

1. एफ आई आर लिखाने की प्रणाली में सुधार।
2. स्टेशनों पर पुलिस बूथों पर आदमी तैनात करना तथा जहां पुलिस बूथ उपलब्ध नहीं है 'क्या मैं आप की सहायता कर सकता हूँ' बूथ की सहभागिता।
3. अपराध समीक्षाओं और उसके विश्लेषण की डी जी/आर पी एफ को मासिक प्रस्तुति।
4. पड़ोसी राज्यों की जी आर पी द्वारा संयुक्त पेट्रोलिंग।
5. डकैती तथा यात्री सामानों की चोरी से प्रभावित गाड़ियों में चलायमान पुलिस स्टेशन का प्रावधान।
6. रेल-भूमि पर अतिक्रमण को हटवाना।
7. अनधिकृत रूप से जी आर पी द्वारा कब्जा किए गए प्रतीक्षलयों को खाली करना

तथापि यह देखा गया कि:

क) राज्य सरकारों (जी आर पी) द्वारा रेलवे बोर्ड को दिये गए 12 सुझावों में से रेलवे बोर्ड/क्षेत्रीय रेलों ने केवल 8 लागू किये हैं। क्रम संख्या 3,8,9 तथा 10 के सुझावों को किसी भी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा लागू नहीं किया गया है। क्रम सं. 4 तथा 12 को केवल पश्चिम रेलवे द्वारा लागू किया गया है

ख) केवल पांच राज्यों (मध्य प्रदेश, आन्ध्रप्रदेश, कर्नाटक, केरल तथा तमिलनाडु) ने रेलवे बोर्ड द्वारा सुझाये गये समस्त उपायों को लागू किया है। अन्यो ने 4 से 6 उपायों को लागू किया है।



### 17.2 आर पीएफ/जी आर पी का आधुनिकीकरण

आर पी एफ को और अधिक सक्षम तथा प्रभावी बनाने की दृष्टि से एक तीन चरण आधुनिकीकरण प्रस्ताव में (अप्रैल 1997) प्रशिक्षण अकादमी के आधुनिकीकरण के अलावा गाड़ियों, हाथ वाले मेटल डिटेक्टरों, डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टरों, बेतार संचार प्रणाली, बुलेट प्रूफ जैकेटों तथा हेल्मेटों, रात में देखने वाले उपकरण, धीगन सर्च लाइटों, कम्प्यूटर लान्स क्लोज सर्किट टी वी प्रणाली, फोटोग्राफिक कैमरा, स्लाइड प्रोजेक्टरों फिंगर प्रिन्ट किटों तथा फैक्स मशीनों की अधिप्राप्ति थी।

अभिलेखों की संवीक्षा में ज्ञात हुआ कि 31 मार्च 1999 तक केवल गाड़ियों के मामले में उत्साहजनक प्रगति थी। प्रस्तावित 468 गाड़ियों के प्रति 4.51 करोड़ रूपए की लागत से 382 गाड़ियां (81.62 प्रतिशत) अधिप्राप्त की जा चुकी थी।

अन्य मदों जैसे, मेटल डिटेक्टर (हाथ वाले तथा डोर फ्रेम वाले), बेतार संचार प्रणाली, बुलेट प्रूफ जैकेटों, मोबाइल सेटों, एच एफ सेटों, वॉकी-टॉकी आदि की अधिप्राप्ति की गति जिनको डी आर एम के माध्यम से मण्डल स्तर पर अधिप्राप्त किया जा रहा है, लक्ष्य से काफी कम है। 8,896 मदों के लक्ष्य के प्रति 2,821 मदों (31.71 प्रतिशत) को अधिप्राप्त किया गया है। पूर्व रेलवे ने 2,790 मदों के लक्ष्य के प्रति कुछ भी अधिप्राप्त नहीं किया है। उत्तर रेलवे ने 1,839 के लक्ष्य के प्रति केवल 356 मदों (19.36 प्रतिशत) की अधिप्राप्ति की है तथा दक्षिण पूर्व रेलवे ने 1,515 लक्षित मदों के प्रति 810 अधिप्राप्त (53.47 प्रतिशत) किए हैं।

यद्यपि 7 राज्यों में (महाराष्ट्र, बिहार, असम, पश्चिम बंगाल, केरल, कर्नाटक तथा तमिलनाडु) आधुनिकीकरण हेतु भारत सरकार द्वारा दी गई 103.05 करोड़ रूपए की निधि में से वास्तव में इन राज्यों द्वारा जी आर पी के आधुनिकीकरण हेतु कोई भी राशि आबंटित नहीं की गई।

### 17.3 विशेषज्ञ समिति की रिपोर्टों पर कार्रवाई

रेलवे बोर्ड ने निकट भूत में निम्नलिखित समितियों का गठन किया:

(i)	किरपाल सिंह समिति	1976
(ii)	रेल सुधार समिति	1983
(iii)	जी आर पी मानक समिति	1986

किरपाल सिंह समिति ने अपनी रिपोर्ट 31 मई 1976 को प्रस्तुत की तथा 185 सिफारिशें की। रेलवे बोर्ड ने सिफारिशों की जांच हेतु एक 'अधिकार प्राप्त समिति' नियुक्त की। अधिकार प्राप्त समिति ने 157 सिफारिशों को स्वीकार कर लिया परन्तु उनके कार्यान्वयन की लेखा परीक्षा द्वारा जांच नहीं की जा सकी क्योंकि बोर्ड में इन सिफारिशों के कार्यान्वयन पर नजर रखने हेतु कोई केन्द्रीय एजेंसी नहीं थी तथा कोई केन्द्रीकृत सूचना नहीं थी। विधिक अधिकार, चल स्टॉक की डिजायनिंग, क्षतिपूर्ति

दावे, समन्वय तथा जनशक्ति योजना आदि से संबंधित 20 स्वीकार की गई सिफारिशों की नमूना जांच से ज्ञात हुआ कि उत्तर रेलवे में केवल 6 लागू हुई थी।

रेलवे सुधार समिति की सिफारिशों पर कृत कार्यवाही नोट की जांच नहीं की जा सकी क्योंकि सुसंगत अभिलेख लेखा परीक्षा को मुहैया नहीं कराये गये।

जी आर पी मानक समिति ने अपनी रिपोर्ट 1986 में दी। रेलवे बोर्ड ने इसकी सिफारिशों को अयथार्थवादी पाया तथा एक उप-समिति उसकी जांच हेतु नियुक्त की। उप समिति की बैठक नहीं हो सकी तथा सिफारिशें आज की तारीख तक लागू नहीं हुई।

## 18 बाधाएं

रेलवे सुधार समिति ने पाया कि आर पी एफ निम्नलिखित कमजोरियों से ग्रसित है:

(क) उच्चतम स्तर पर बल महाप्रबन्धक के अधीन है, परन्तु पूरी तरह से नहीं, क्योंकि मुख्य सुरक्षा अधिकारी के आदेशों के विरुद्ध आर पी एफ स्टाफ की अपील पुलिस महा निरीक्षक रेलवे बोर्ड के पास जाती है। इस प्रकार की स्थिति से स्वतन्त्रता एवं विलगीकरण की शेष धारणा कुछ आक्रामकता के साथ उत्पन्न होती है।

(ख) आर पी एफ की दूसरी कमजोरी इस तथ्य में है कि चौकीदार तथा पुलिस की भूमिका को मिला दिया गया है। आर आर सी ने इस भूमिका को असंतोषजनक माना क्योंकि इससे आर पी एफ कर्मियों की चोरियों में संलिप्तता में वृद्धि हुई। अतः आर आर सी ने संस्तुति की कि बल में दो अलग-अलग विभाग सुरक्षा तथा अपराध के हों तथा सुरक्षा शाखा का अपराधों की विवेचना में कोई दखल न हो।

(ग) रेल सम्पत्ति (अवैध अधिग्रहण) अधिनियम 1966 आर पी एफ प्राधिकरण अधिकारियों को अधिनियम के अंतर्गत अपराधों की जांच करके अपराधी पर मुकदमा चलाने का अधिकार देता है। यह उनको कुछ समिति अपराधों में स्वतंत्रतापूर्वक कार्य करने की अनुमति देता है। अन्य सभी जांचों हेतु उनको जी आर पी पर निर्भर रहना पड़ता है। नवम्बर 1973 में रेलवे सम्पत्ति के संबंध में जी आर पी को प्राप्त अधिकारों, जैसे तलाशी लेने की शक्ति तथा जब्ती तथा गिरफ्तारी भी उन्हीं शक्तियों को आर पी एफ को देने का प्रयास किया गया था। जुलाई 1975 में गृह तथा कानून मंत्रालय इस विषय पर एक बिल पुनः स्थापित करने पर सहमत हुए थे। अधिकांश राज्य सरकारों द्वारा इस पर क्लियरेंस देने के बावजूद भी प्रस्ताव को रेलवे बोर्ड द्वारा वित्तीय बाधाओं के चलते रोक दिया गया। इस प्रकार आर पी एफ के पास रेलवे सम्पत्ति की चोरी के सिलसिले में अपराधों पर रोक लगाने के संबंध में अपर्याप्त शक्तियां रहीं।



## 2.3 भारतीय रेलों पर साइडिंग प्रबन्धन

### 1. प्रस्तावना

साइडिंग का निर्माण रेलवे लाईन के विस्तार के रूप में किया जाता है जो रेल-उपयोग कर्ताओं के दरवाजे तक जाता है। यह स्टेशन पर मालों के हस्तगन एवम् उत्पादन/उपभोग के स्थान एवम् रेलवे स्टेशन के बीच कर्षण की प्रक्रिया को समाप्त कर देता है। 31 मार्च 1999 तक कुल मिला कर 1,295 साइडिंगें परिचालन में थीं (अनुबन्ध XXIX)। साइडिंग पर आधारित आय काफी है। पूर्व रेलवे के पास 31 मार्च 1999 को 216 साइडिंगें परिचालन में थीं, लेकिन इनके सम्बन्ध में पूरी सूचना उपलब्ध नहीं थी। पूर्व रेलवे को छोड़ कर 1994-95 से 1998-99 के दौरान दूसरे 8 क्षेत्रीय रेलों पर कुल भाड़ा आय 76,688.74 करोड़ रुपये थी, जिनमें से 56,807.99 करोड़ रुपये की आय साइडिंगों से थी (74.08 प्रतिशत) (अनुबन्ध XXX)।

### 2. विशिष्टतायें

- अभिलेखों का अनुरक्षण और साइडिंग के परिचालन की निगरानी कमजोर है। बोर्ड के स्तर पर साइडिंग के प्रबन्धन की निगरानी के प्रयास का कोई संकेत नहीं है। क्षेत्रीय रेलों और मण्डलों के स्तर पर भी जहाँ साइडिंग प्रबन्धन से सम्बन्धित, जैसे कि इमदादी साइडिंगों के लिये उपयोग में आने वाली भूमि का स्वामित्व, अनुबन्धों का निष्पादन, साइडिंगों का खुलना/बन्द होना प्रभारों का संशोधन एवम् वसूली, निरीक्षण इत्यादि जैसे विभिन्न पहलुओं को कवर करने वाले सम्पूर्ण अभिलेखों का अनुरक्षण करने वाला कोई क्रियाशील नोडल प्राधिकारी नहीं है। क्षेत्रीय रेलों के पास तो सम्पूर्ण रूप से अद्यतन की हुयीं साइडिंग पंजिकाएं तक नहीं थीं। लेखापरीक्षा उपलब्ध अभिलेखों से, 31 मार्च 1999 तक परिचालन में 1,295 साइडिंगों की पहचान कर सका।

(पैरा 4 और 22)

- अनुरक्षण, मरम्मत एवम् कर्मियों के परिचालन व्यय पर 161.39 करोड़ रुपये के कुल व्यय के विरुद्ध, 8 रेलों ने साइडिंग प्रभारों के रूप में 137.18 करोड़ रुपये की वसूली की 5 रेलों (मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर एवम् दक्षिण मध्य) पर वसूले गये प्रभार उनके अनुरक्षण, मरम्मत एवम् परिचालनों पर किये गये व्यय को भी पूरा नहीं किये।

(पैरा 6)

- वर्तमान नियमों के अनुसार, साइडिंगों के निर्माण कार्य पर लागत की वसूली रेलवे के कार्य को हाथ में लेने के पूर्व ही कर लेना है। तथापि, पूर्वोत्तर रेलवे में 2 साइडिंगों के सम्बन्ध में, रेल प्रशासन ने पूरे निक्षेपों की वसूली नहीं की। परिणामस्वरूप, 31 मार्च 1999 को 5.17 करोड़ रुपये बिना वसूले रह गये। इसके अतिरिक्त, दक्षिण एवम् दक्षिण मध्य रेलों पर रेलवे ने आवेदक के परिसर में निर्माण कार्य किया जो नियमों के विरुद्ध था और साथ ही साथ पार्टी एवम् रेलवे के बीच लागत का गलत प्रभाजन किया। 4 पार्टियों के सम्बन्ध में, इस मद में

वसूली योग्य बकाया 31 मार्च 1999 को 6.90 करोड़ रुपये था।

(पैरा 7.4)

- 1994-95 से 1998-99 के दौरान 76 निर्मित एवम् परिचालन में लाये गये साइडिंगों की नमूना-जाँच से संकेत मिला कि केवल 27 साइडिंग ही प्रक्षेपित भाड़ा प्रदान कर रहे थे। जब कि 24 साइडिंगें (पूर्व-4, उत्तर-1, दक्षिण-2, दक्षिण मध्य-11, दक्षिण पूर्व-3 और पश्चिम-3) प्रक्षेपित यातायात प्रदान करने में विफल रहे, जिसके कारण प्रक्षेपित राजस्व में 554.03 करोड़ रुपये की गिरावट हुयी। 25 साइडिंगों के मामले में, पूर्ण विवरणों की अनुपलब्धता के कारण स्थिति का पता नहीं लगाया जा सका।

(पैरा 7.5)

- सात क्षेत्रीय रेलों में, 133 साइडिंगों के सम्बन्ध में (नमूना-जाँच किये गये 467 साइडिंगों में से) जहाँ रेलवे की भूमि पार्टियों के हक में अनुज्ञप्त/पट्टे पर थी, 63 पार्टियों से 9.02 करोड़ रुपये की वसूली भूमि किराया के मद में बकम्मा थी। इसमें से अकेले दक्षिण पूर्व रेलवे पर 5.48 करोड़ रुपये 16 पार्टियों से सम्बन्धित था। अन्य 18 साइडिंगों के मामलों के इसके अलावा बकाया 2.61 करोड़ रुपये था। इसके अतिरिक्त, किराये के रूप में उद्ग्रहण हेतु भूमि लागत की प्रतिशतता के सम्बन्ध में कोई एकरूपता नहीं थी। किराये का वार्षिक संशोधन भी नहीं किया जा रहा था। केवल 5 साइडिंगों हेतु इस मद में किराये की हानि के रूप में 1.07 करोड़ रुपये लेखापरीक्षा द्वारा आकलित किये गये।

(पैरा 8.3, 8.4, 8.6 और 8.7)

- एक साइडिंग के निर्माण कार्य को स्वीकृति देने के पूर्व सम्बन्धित पार्टी के साथ अनुबन्ध का निष्पादन करा लेना चाहिए। किन्तु रेलवे ने इस आवश्यकता को गम्भीरता से नहीं लिया है। नमूना-जाँच किये गये 467 में से, 170 मामलों में कोई अनुबन्ध ही नहीं था। इसके अतिरिक्त बहुत से मामलों में अनुबन्ध के निष्पादन में विलम्ब हुआ था। पिछले 5 वर्षों के दौरान परिचालन में लाये गये 76 नये साइडिंगों में से 51 के लिये कोई अनुबन्ध निष्पादित नहीं किया गया था। अनुबन्ध की इस प्रकार की अनुपस्थिति के परिणामस्वरूप 7.10 करोड़ रुपये की गैर-वसूली हुयी। इसी प्रकार भविष्य के विद्युतिकरण के मामलों को समेटने के लिये उपरि उपस्कर (ओ एच ई) की पूरी लागत की वसूली से सम्बन्धित विशेष उपबन्ध को 298 मामलों में शामिल नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, 26 मामलों (उत्तर-6 और दक्षिण पूर्व-20) में ओ एच ई पर किये गये 4.48 करोड़ रुपये के व्यय की वसूली नहीं की जा सकी। इसके अतिरिक्त, 86 साइडिंगों के मामले में ओ एच ई के लिये अनुरक्षण प्रभार के रूप में 6.02 करोड़ रुपये की वसूली नहीं की गई थी। 48 साइडिंगों के मामले में सम्बन्धित लेखा-विभाग, 1.99 करोड़ रुपये का बिल बनाने में विफल रहा।

(पैरा 9.2, 9.3, 9.5, 9.7 और 16)

- रेलवे संरक्षा के मामलों में भी लापरवाह रही है। पिछले 5 वर्षों में खोले गये 76 साइडिंगों में से 51 रेलवे संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति के बिना खोले गये।

(पैरा 9.10)



- साइडिंग प्रभारों की वसूली में शिथिलता दिखलाई देती है। बिल बनाने में विलम्ब से सम्बन्धित तमाम मामलों के अलावा, 5 मामलों में प्रभारों को अभी भी निर्धारित किया जाना था। अन्य 61 मामलों में, पिछले 5 वर्षों से बिल बनाये ही नहीं गये थे। श्रू दूरी के आधार पर भाड़े की त्रुटि पूर्ण वसूली के कारण साइडिंग प्रभारों के अनुद्ग्रहण के भी 47 मामले (5 रेलों में) थे, जिसके कारण अकेले एक रेलवे में 6.90 करोड़ रुपये की हानि हुयी।

(पैरा 11.5 और 11.6)

- रेलवे विलम्ब शुल्क को नित्यक्रम से माफ कर रही थी जिसके परिणामस्वरूप साइडिंग मालिकों पर निवारक प्रभाव का क्षरण हुआ। समीक्षा के अन्तर्गत अवधि के दौरान 687.62 करोड़ रुपये उपचयित विलम्ब शुल्क में से 372.14 करोड़ रुपये (54.12 प्रतिशत) माफ़ कर दिये गये और 31 मार्च 1999 को 40.31 करोड़ (5.86 प्रतिशत) बकाया थे। विलम्ब शुल्क की वास्तविक वसूली प्राप्यों की केवल 40.02 प्रतिशत थी, यद्यपि निश्चित किया गया विलम्ब शुल्क वैगनों की आय क्षमता से काफ़ी नीचे था।

(पैरा 13.1 और 13.5)

- समापन रिपोर्टों को तैयार करने या दरों इत्यादि में संशोधन में विलम्ब के कारण रेलवे, इण्डियन ऑयल कॉरपोरेशन (आई ओ सी) की 3 साइडिंगों से 5.54 करोड़ रुपये के अनुरक्षण प्रभारों की वसूली नहीं कर सकी।

(पैरा 14.2.4)

- साधारणतया, औद्योगिक साइडिंगों के लिये (स्टील प्लांटों के अलावा) संयुक्त जाँच के माध्यम से साइडिंगों में वैगनों में नुकसान/कमियों को सुनिश्चित करने के लिये कोई एक समान प्रणाली चलन में नहीं है। परिणामस्वरूप, रेलवे को दावों को दाखिल करने/लागू करने में कठिनाई का सामना करना पड़ रहा था। उदाहरण के लिये, पूर्व रेलवे में, नुकसान और कमियों के लिये दावा किये गये 24.75 करोड़ रुपये, 3 कोलियरी साइडिंगों से वसूले नहीं जा सके।

(पैरा 17.3 और 17.4)

- साइडिंगों के भीतर दुर्घटनाओं पर ध्यान देने के लिये निजी साइडिंगों को दुर्घटना राहत गाड़ी (ए आर टी) उपलब्ध करायी जाती हैं। नुकसान एवम् ए आर टी प्रभारों के मद में उपचयित 18.00 करोड़ रुपये में से, 11.01 करोड़ रुपये 31 मार्च 1999 को वसूली के लिये अवशेष थे।

(पैरा 18)

- साइडिंगों के लिये विशेष तौर पर रेल कर्मियों पर लागत का वहन साइडिंग उपयोगकर्ताओं को करना होता है। यह देखा गया कि 101.31 करोड़ रुपये के भेजे गये बिलों में से 31 मार्च 1999 को 25.06 करोड़ रुपये बकाया थे। इसके अतिरिक्त रेलवे प्रशासन 21.84 करोड़ रुपये के बिल बनाने में विफल रहा जिसमें अकेले पूर्व रेलवे का 13.25 करोड़ रुपये का था।

(पैरा 19.1)

- समीक्षा की अवधि के दौरान 9 क्षेत्रीय रेलों पर 228 बन्द साइडिंगों की नमूना-जाँच से पता चला कि साइडिंगों को बन्द किये जाने से सम्बन्धित अधिसूचनायें जारी किये जाने के बावजूद, 1,66,598.35 मीटर तक रेल पथों (151 साइडिंगों हेतु) को उखाड़ा नहीं गया था। 124 बन्द साइडिंगों के संबंध में वसूली योग्य बकाया देय 23.53 करोड़ रुपये था।

(पैरा 20.1.1)

- दक्षिण पूर्व रेलवे पर राधानगर यार्ड पाँच कोलियरी साइडिंगों को सेवित करता है। सितम्बर 1994 से मार्च 1998 की अवधि में अनुमेय 24 घंटे के मुक्त समय के परे 1,12,974 वैगनों का अवरोधन 1.85 लाख वैगन दिनों का था। साइडिंग मालिकों से वसूले गये विलंब शुल्क का समायोजन करने के बाद राजस्व क्षमता की शुद्ध परिणामी हानि 17.87 करोड़ रुपये हुयी।

(पैरा 21)

### 3. संगठन

साइडिंग प्रबन्धन की देखभाल क्षेत्रीय रेलों के क्षेत्रीय कार्यालयों द्वारा की जाती है। जबकि क्षेत्रीय मुख्यालय के स्तर पर मुख्य परिचालन प्रबन्धक अनुबन्धों के निष्पादन हेतु उत्तरदायी है, इन्जीनियरी विभाग साइडिंगों के लिए योजना और आकलन तैयार करने, तथा निर्माण और अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी है। वाणिज्य विभाग विभिन्न प्रभारों जैसे साइडिंग तथा शंटिंग प्रभारों को निर्धारित करने के लिए उत्तरदायी है और लेखा विभाग प्रभारों को वसूल करने के लिए उत्तरदायी है।

मण्डलीय स्तर पर परिचालन विभाग साइडिंग से और तक के परिचालन सम्बन्धी क्रियाकलाप हेतु, विद्युत विभाग (कर्षण एवं सामान्य) उपरि उपस्कर (ओ एच ई) के प्रावधान एवं उसके अनुरक्षण के लिए, यांत्रिक विभाग (कैरेंज और वैगन) साइडिंग से और तक वैगनों के परीक्षण के लिए, इन्जीनियरी कार्यालय परिस्थितियों की मांग के अनुसार रेलपथ/निरीक्षण के लिए और लेखा कार्यालय सम्बन्धित विभागों द्वारा आपूर्त आकड़ों के आधार पर बिल को भेजने और उसकी वसूली के लिए उत्तरदायी है। दूसरे शब्दों में विभिन्न विभाग किसी न किसी रूप में साइडिंग के सुचारु एवं प्रभावी अनुरक्षण हेतु उत्तरदायी हैं।

निजी/इमदादी/रक्षा साइडिंगों के निर्माण एवं अनुरक्षण का संचालन करने वाले नीतिगत मामले रेलवे बोर्ड कार्यालय द्वारा व्यवहृत होते हैं।

### 4 (क) साइडिंग के प्रभार

रेलवे के पास परिचालन में चार प्रकार की साइडिंगें हैं:

- (i) औद्योगिक साइडिंगें;
- (ii) कोलियरी/खदान साइडिंगें;
- (iii) विभागीय साइडिंगें; तथा
- (iv) सैन्य साइडिंगें।



31 मार्च 1994 को 9 क्षेत्रीय रेलों पर 1556 साइडिंगें मौजूद थीं। 1 अप्रैल 1994 से 31 मार्च 1999 की अवधि में वाणिज्यिक यातायात हेतु 76 साइडिंगें खोली गयीं। उसी अवधि में 230 साइडिंगें बन्द कर दी गईं और 107 अपरिचालनीय हो गयीं। 13 साइडिंगों के बारे में बताया गया कि 31 मार्च 1999 को निर्माणाधीन थीं। इस प्रकार 31 मार्च 1999 को 9 क्षेत्रीय रेलों पर कुल मिलाकर 1295 साइडिंगें विद्यमान थीं। इसमें से 693 औद्योगिक साइडिंगें (445 पी एस यू और 248 गैर पी एस यू), 262 कोयलरी/खदान साइडिंगें (216 पी एस यू और 46 गैर पी एस यू), 157 सैन्य साइडिंगें और 183 विभागीय साइडिंगें थीं (अनुबन्ध XXXI)।

693 औद्योगिक साइडिंगों में से, 91 इमदादी\*, 510^ निजी और 92 इमदादी सह-निजी थीं। इसी प्रकार 262 कोयलरी/खदान साइडिंगों में से 97 इमदादी, 133 निजी और 32 इमदादी, 133 निजी और 32 इमदादी-सह-निजी थीं (अनुबन्ध XXXI)

साइडिंगों से आय अधिकतम दक्षिण पूर्व रेलवे पर 28141.09 करोड़ रु पश्चिम रेलवे पर 7319.52 करोड़ रु मध्य रेलवे पर 7279.09 करोड़ रु दक्षिण मध्य रेलवे पर 5931.45 करोड़ रु और उत्तर रेलवे पर 5157.50 करोड़ रु हुई (अनुबन्ध XXX)।

#### (ख) प्रलेखन की स्थिति

इन साइडिंगों के प्रबन्धन के लिए रेलवे ने स्रोतों का परिनियोजन किया है जैसे चलस्टाक (वैगन, इन्जन) अवसंरचना सुविधाएं सृजित की हैं (रेलपथ, माल यार्ड) और मानव शक्ति इत्यादि नियोजित किया है। इसलिए निवेश को देखते हुए रेलवे के लिए यह आवश्यक है कि विभिन्न स्तरों पर साइडिंग प्रबन्धन को प्रभावी रूप से मानिटर किया जाए। रेलवे को यह भी सुनिश्चित करना है कि आर्थिक व्यवहार्यता के लिए साइडिंगें उचित भाड़ा यातायात दें।

साइडिंग प्रबन्धन से सम्बन्धित अभिलेखों की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा में ज्ञात हुआ कि क्षेत्रीय रेलों के पास अपनी रेलवे पर स्थित चालू साइडिंगों की अद्यतन मास्टर लिस्ट नहीं थी। तथापि, अभिलेख जो लेखापरीक्षा को मुहैया कराये गये से लेखापरीक्षा ने संगणित किया कि 31 मार्च 1999 को 1295 साइडिंगें चालू थीं। कुछ रेलों पर (अर्थात् क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय तथा मण्डलों में) संहितीय प्रावधानों के अनुसार निर्धारित, प्रपत्र में साइडिंग रजिस्टर अनुरक्षित नहीं किए गये थे। सभी साइडिंगों के मामले में रेल प्रशासन के पास अर्जित भाड़े एवं भिन्न भिन्न वस्तुओं की भेजी गई कुल मात्रा उपलब्ध नहीं थी।

#### 5. नमूना आकार तथा समीक्षा का परिक्षेत्र

नमूना आकार: एक क्षेत्रीय रेलवे में चालू कुल साइडिंगों की संख्या का 25 प्रतिशत न्यूनतम प्रति क्षेत्रीय रेलवे 50 साइडिंगों की समीक्षा का प्रयास किया गया है। 6 प्रमुख पण्यों अर्थात् (i)

\* इमदादी साइडिंग- कुछ शर्तों पर रेलवे पूंजीगत सहायता देती है।

^ निजी साइडिंग - निर्माण की पूरी लागत पार्टी द्वारा वहन की जाती है।

\* इमदादी-सह-निजी साइडिंग - एक साइडिंग जिसमें इमदादी तथा निजी अंश दोनों हों तथा इस प्रकार की साइडिंग इमदादी-सह-निजी साइडिंग के रूप में वर्गीकृत की जाती है।

कोयला, कच्चा लोहा और अन्य अयस्क, (ii) पी ओ एल (iii) सीमेन्ट, (iv) उर्वरक, (v) खाद्यान्न तथा (vi) कच्चा लोहा तथा इस्पात का प्रहस्तन करने वाली साइडिंगों जहाँ भी मौजूद थी पर किसी विशेष परिक्षेत्र के विशिष्ट पण्य पर विशेष बल देते हुए निरूपित किया गया है। 1994-95 से 1998-99 के दौरान निर्मित साइडिंगों की 100 प्रतिशत जांच की गई है। समीक्षा में 9 क्षेत्रीय रेलों पर 1994-95 से 1998-99 की अवधि में 467 साइडिंगों (385 औद्योगिक और 82-कोलिरी और खदान साइडिंगों) के कार्य को सम्मिलित किया गया है। इसमें से 324 साइडिंगें पी एस यू और 143 गैर-पी एस यू थीं (अनुबन्ध XXX)। चयनित नमूना में 1994-95 से 1998-99 में कुल मिलाकर 52649.50 करोड़ रु की भाड़ा आय संगणित हुई जो उसी अवधि की 90981.21 करोड़ रु के कुल भाड़ा, आय की 57.87 प्रतिशत होती है।

समीक्षा में साइडिंगों के प्रबन्धन पहलुओं को लिया गया है परन्तु भाड़ा वसूली (आय) शामिल नहीं की गई है। भाड़ा वसूली पर लेखापरीक्षा का प्रेक्षण रिपोर्ट के अध्याय III में शामिल किया गया है। तदनुसार साइडिंगों में स्थापना और प्रबन्धन जैसे निर्माण, अनुरक्षण, करारों का निष्पादन, भूमि किराये का निर्धारण और उसकी वसूली, साइडिंग के भीतर की दुर्घटनाएं, रेलों को परिणामी हानि के साथ साइडिंग के भीतर की क्षतियों आदि में पायी गई कमियों को समीक्षा के अन्तर्गत लाया गया है।

## 6. आय

समीक्षा में 467 साइडिंगों की नमूना जाँच की गई है। इन 467 साइडिंगों से 52649.50 करोड़ रु की कुल भाड़ा आय में से 38,038.07 करोड़ रु (72.25 प्रतिशत) कुछेक पण्यों, जैसे पी ओ एल तथा कोयला/लोहा तथा अन्य अयस्क से अर्जित की गई। सीमेन्ट ने 4967.61 करोड़ (9.43 प्रतिशत) रु की राशि का अंशदान दिया। जबकि पी ओ एल यातायात से 9504.05 करोड़ रु (18.05 प्रतिशत) की वसूली हुई [ पश्चिम रेलवे पर अधिकतम 4,780.30 करोड़ रुपये (50.30 प्रतिशत)] कोयला/लोहा तथा अन्य अयस्कों की भाड़ा आय 28534.02 करोड़ रु (54.20 प्रतिशत) थी जो दक्षिण पूर्व रेलवे पर अधिकतम 14,574.20 करोड़ रु (51.08 प्रतिशत) थी। सीमेन्ट यातायात के लिए अर्जित किये गये 4,967.61 करोड़ रु में से अधिकतम दक्षिण मध्य रेलवे में 1,484.24 करोड़ (29.88 प्रतिशत) रु वसूल किये गये (अनुबन्ध XXXII)।

मुख्य पण्यवार स्थिति निम्न है:

क्रम सं.	पण्य	साइडिंगों की संख्या	आय (करोड़ रु में)
1	2	3	4
1	कोयला/लोहा तथा अन्य अयस्क	320	28534.02
2	पी ओ एल	118	9504.05
3	इस्पात	62	5634.43
4	सीमेंट	88	4967.61



क्षेत्र-वार 64 साइडिंगों के साथ दक्षिण पूर्व रेलवे ने 20,803.15 करोड़ रु. की (नमूना जांच की गई साइडिंगों से 52,649.50 करोड़ रु की कुल आय का 39.51 प्रतिशत) अधिकतम आय दी। 35 साइडिंगों से पूर्वोत्तर रेलवे ने 328.01 करोड़ रु (0.62 प्रतिशत) की न्यूनतम आय दी (अनुबन्ध XXXII)।

## 7. साइडिंगों का निर्माण

साइडिंगों के निर्माण एवम् अनुरक्षण के लिये साइडिंगों को इमदादी साइडिंग/इमदादी-सह-निजी साइडिंग और निजी साइडिंगों में विभाजित किया जाता है। वित्तीय बाधाओं को ध्यान में रखते हुये 1 दिसम्बर, 1986 से रेलों ने नये इमदादी साइडिंगों के निर्माण के लिये अनुरोध स्वीकार करना बन्द कर दिया है।

7.1 नये साइडिंग के निर्माण को सक्षम प्राधिकारी (महाप्रबन्धक) की स्वीकृति मिलने के पूर्व आवेदक को एक स्टैंडर्ड फॉर्मेट में क्षेत्रीय रेलों के मुख्य परिचालन प्रबन्धक के साथ एक अनुबन्ध करना होता है। निक्षेप कार्य के रूप में रेलवे द्वारा अथवा पार्टी द्वारा स्वयं साइडिंग का निर्माण करवाया जाता है। यदि रेलवे निर्माण करती है तो पार्टी को कार्य शुरू होने से पूर्व निर्माण की सम्पूर्ण आकलित लागत को जमा करना होता है। पब्लिक सेक्टर अन्डरटेकिंग के मामले में कार्य को आकलित लागत के 20 प्रतिशत के प्रारंभिक निक्षेप अथवा 3 लाख रुपये, जो भी अधिक हो जमा करके प्रारंभ किया जा सकता है।

7.2 मार्च 1993 में रेलवे बोर्ड ने परामर्श दात्री फर्मों/परामर्शदाताओं/परामर्शदाता इन्जीनियरों द्वारा निजी साइडिंगों के सर्वेक्षण तथा निर्माण के संबंध में मार्ग दर्शक नीति जारी किया। मै. रेल इण्डिया टेक्निकल इकोनामिक सर्विसेज (राइट्स) और इण्डियन रेलवे कान्स्ट्रक्शन कम्पनी लि. (इरकान) भी साइडिंग कार्यों के लिए परामर्शदाता के रूप में अनुमोदित थे। जब निजी साइडिंगों का सर्वेक्षण तथा निर्माण कार्य परामर्शदाता (मै. राइट्स तथा मै. इरकान को छोड़कर) द्वारा किया जाता है रेलवे अपने द्वारा अनुमोदित परामर्शदाता से निम्न प्रभार सर्वेक्षण/प्लानों तथा आकलनों के अनुमोदन तथा अन्तिम निरीक्षण हेतु वसूल करती है।

- (i) सर्वेक्षण करने के लिए पार्टी के प्रस्ताव के स्तर पर प्रोजेक्ट की आकलित लागत का 1 प्रतिशत।
- (ii) सर्वेक्षण/योजनाओं एवं प्राक्कलनों का अनुमोदन सूचित करने के स्तर पर प्रोजेक्ट के प्राक्कलित लागत का 2 प्रतिशत पूरा करने के लिए शेष राशि।
- (iii) पूर्ण कार्यों के अन्तिम अनुमोदन के लिये आवेदन स्तर पर परियोजना लागत का 2 प्रतिशत मै. राइट्स और मै. इरकान से वसूल किये जाने वाले प्रभार उपरोक्त दरों का 50 प्रतिशत प्रत्येक चरण पर जून 1994 तक थे जब इन दो सार्वजनिक उपक्रमों से वसूली निजी परामर्शदाताओं के बराबर कर दी गई।

### मै. राइट्स और मै. इरकान से परामर्श प्रभारों की गैर वसूली

7.3.1 मै. राइट्स और मै. इरकान से परामर्श प्रभारों की वसूली के सम्बन्ध में यह देखा गया कि समीक्षा के दौरान 37 निर्मित/निर्माणाधीन साइडिंगों के सम्बन्ध में 11.51 करोड़ रु की राशि में से परामर्श प्रभारों के रूप में 2.51 करोड़ रु वसूली के लिए बकाया थे।

### कार्यों को आरम्भ करने के पूर्व निक्षेपों का असंग्रहण

7.3.2 विद्यमान नियमों के अनुसार कार्य आरम्भ करने से पहले रेलवे द्वारा निर्माण की लागत वसूल किया जाना आवश्यक था फिर भी 34 निर्मित/निर्माणाधीन साइडिंगों (मध्य रेलवे को छोड़ कर) के मामले में प्राप्य 212.90 करोड़ रु (प्राक्कलित लागत) में से पार्टियों द्वारा केवल 205.29 करोड़ रु जमा किये गये।

7.4 पूर्वोत्तर रेलवे में 2 साइडिंगों के मामले में यद्यपि कार्य के निष्पादन के समय प्रशासन को मालूम था कि सम्पूर्ण लागत पार्टियों द्वारा जमा राशि से अधिक हो जाएगी, तथापि रेलवे प्रशासन कार्य के पूर्ण होने के लिए आवश्यक निक्षेपों का संग्रहण करने में विफल रहा। परिणामतः इन दो मामलों में कार्य के पूर्ण हो जाने के बावजूद 31 मार्च 1999 तक 5.17 करोड़ रु की वसूली शेष रही। इसी प्रकार उत्तर रेलवे में 31 मार्च 1999 तक 1.34 करोड़ रु की राशि की वसूली शेष थी। पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में समापन रिपोर्ट को बनाने में असाधारण विलम्ब के कारण रेलवे प्रशासन इण्डियन आयल कारपोरेशन (आई ओ सी) साइडिंग बोगाई गांव से निक्षेपों से अधिक होने वाले व्यय तथा उस पर ब्याज के 0.11 करोड़ रु. को वसूलने में सफल नहीं हुआ। दक्षिण तथा दक्षिण मध्य रेलवे में रेलवे ने नियमों के विरुद्ध आवेदक के परिसरों के भीतर कार्य कराया और रेलों के बीच लागत का अशुद्ध प्रभाजन किया। रेलवे प्रशासन को अभी भी मै. विश्वेश्वरैया आयरन एवं स्टील लिमिटेड, तूरीकोरिन, मै. इण्डियन आयल कारपोरेशन (आई ओ सी) नवलूर तथा मै. वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स अम्बेवाडी द्वारा वहन किये जाने वाले कार्यों पर खर्च हुए 6.90 करोड़ रु को वसूलना बाकी है।

### प्रक्षेपित यातायात पूरा न कोने के कारण अनुमानित राजस्व में कमी

7.5 1994-95 से 1998-99 के दौरान निर्मित एवम् परिचालित 76 साइडिंगों में से केवल 27 साइडिंग प्रभावी रूप से कार्य कर रही थीं और जैसा कि प्रक्षेपित था, उसके अनुसार नियमित भाड़ा यातायात दे रही थीं। 24 साइडिंग (पूर्व-4, उत्तर-1, दक्षिण-3, दक्षिण मध्य-11, दक्षिण पूर्व-3 और पश्चिम-3) प्रक्षेपित यातायात देने में विफल रहे थे जिससे समीक्षा की अवधि में अनुमानित राजस्व (554.03 करोड़ रुपये) की कमी हुयी जिसमें से पश्चिम एवम् उत्तर रेलवे 54.44 प्रतिशत के लिये जवाबदेह थे (पश्चिम-169.94 करोड़ रुपये एवं उत्तर-131.70 करोड़ रुपये)।



मध्य रेलवे में चालू की गई 14 साइडिंगों में से किसी के भी भाड़ा आदि से सम्बन्धित ब्यौरे उपलब्ध नहीं थे। पूर्वोत्तर (4-आवक यातायात), पूर्वोत्तर सीमांत (1-आवक यातायात), दक्षिण (1 साइडिंग) तथा दक्षिण पूर्व (5 साइडिंगें) की 11 साइडिंगों के पूर्वानुमानित राजस्व में गिरावट का आकलन प्रक्षेपित यातायात के अभाव में नहीं किया जा सका।

## 8. भूमि

8.1 इंजिनियरी संहिता के पैरा 1824 के अनुसार, आवेदक के परिसर के बाहर इमदादी अथवा इमदादी-सह-निजी-साइडिंग के इमदादी अंश के लिये अधिग्रहण की जाने वाली भूमि के लिये आवेदक को भुगतान करना चाहिये; लेकिन ऐसी भूमि का स्वामित्व साइडिंग के बन्द होने तक पूर्ण रूपेण केन्द्रीय सरकार के पक्ष में होना चाहिये।

### आवेदकों द्वारा भूमि का अधिग्रहण एवम् इसका स्वामित्व

8.2 7 क्षेत्रीय रेलों में नमूना जाच किये गये 126 साइडिंगों में से (पूर्वोत्तर एवं पूर्वोत्तर सीमान्त को छोड़कर) 78 मामलों में (57 पी एस यू और 21 गैर पी एस यू) आवेदकों द्वारा भूमि का अधिग्रहण किया गया था। मध्य रेलवे से सम्बन्धित अकेले मामले तथा उत्तर तथा पश्चिम रेलों के 5 अन्य में भूमि का स्वामित्व केन्द्र सरकार में निहित था। अन्य 72 साइडिंगों में से किसी में भी इस प्रकार के स्वामित्व के संबंध में कोई अभिलेख नहीं था। 19 साइडिंगों के सम्बन्ध में (दक्षिण-6, दक्षिण मध्य-4, दक्षिण पूर्व-6, पश्चिम-3) यहाँ तक कि अधिगृहीत भूमि का ब्यौरा भी रेल प्रशासन के पास नहीं था।

### भूमि किराया

8.3 जब रेलवे की भूमि का उपयोग साइडिंग बिछाने के लिये किया जाता है, तब इंजीनियरी शाखा को भूमि पर लागत के प्रतिशत के आधार पर भूमि किराया का आकलन करना होता है। लेखा से प्रमाण प्राप्त करने के पश्चात, तब पार्टी को साइडिंग बिछाने के लिये पट्टे पर दी गई भूमि के बदले वार्षिक किराये की राशि से अवगत कराया जाता है। इंजीनियरी शाखा से आवश्यक सूचना मिलने के पश्चात लेखा कार्यालय द्वारा बिलों को वार्षिक रूप से बनाया जाता है। भूमि किराये को प्रत्येक वर्ष भूमि की संशोधित लागत के आधार पर संशोधन किया जाना होता है।

नमूना जाँच किये गये 467 साइडिंगों में से 7 क्षेत्रीय रेलवे पर 133 साइडिंगों के मामले में जहाँ पर रेलवे की भूमि पार्टियों को लाइसेंस/पट्टे पर दी गई थी (पूर्वोत्तर एवम् पूर्वोत्तर सीमान्त को छोड़कर) 31 मार्च 1999 तक 63 पार्टियों से भूमि किराये के 9.02 करोड़ रुपये बकाया रह गये थे दक्षिण-पूर्व रेलवे पर 16 पार्टियों के विरुद्ध 5.48 करोड़ रुपये जो कुल का 61 प्रतिशत था (1.86 करोड़ रुपये पी एस यू एवं 3.62 करोड़ रुपये गैर-पी एस यू) बकाया था।

133 साइडिंगों में से जहाँ भूमि पट्टे पर दिया गया था, 82 मामलों [ पी एस यू-59 गैर पी एस यू 23] में भूमि किराया भी निश्चित नहीं किया गया था। तीन क्षेत्रीय रेलों में यद्यपि पार्टियों को पट्टे पर दिये गये भूमि के क्षेत्रफल का ब्यौरा उपलब्ध था (पूर्व रेलवे-34767.16 वर्ग मीटर, दक्षिण रेलवे-14000 वर्ग मीटर और दक्षिण मध्य रेलवे-33892.50 वर्ग मीटर), 31 मार्च, 1999 तक भूमि का किराया सुनिश्चित नहीं किया गया था।

**8.4** 18 मामलों [पी एस यू-9, गैर-पी एस यू-9] में, यद्यपि भूमि किराया निर्धारित किया जा चुका था, लेकिन भूमि किराया हेतु बिल, लेखा कार्यालय द्वारा वार्षिक रूप में बनाये जाने थे, नहीं भेजे गये। 2.61 करोड़ रुपये के बिल [ पी एस यू 0.91 करोड़ रुपये, गैर-पी एस यू 1.70 करोड़ रुपये] नहीं भेजे गये थे। मध्य रेलवे पर 6 मामलों में बिल भेजने में 12-13 वर्षों से अधिक की देरी हुई।

मध्य रेलवे के जबलपुर और झांसी मण्डल की 25 साइडिंगों की जांच से पता चला कि 20 साइडिंगों के लिए कोई किराया नहीं वसूल किया जा रहा था। 14 साइडिंगों के लिए लेखापरीक्षा द्वारा संगणित की गई वसूली की राशि 1.54 करोड़ रु की थी। अन्य साइडिंगों में पट्टे पर दी गई भूमि की सूचना/आंकड़े उपलब्ध नहीं थे। इसी प्रकार उत्तर रेलवे में करतार सिंह वाला की आई ओ सी तथा सिरसा की भारतीय खाद्य निगम (एफ सी आई) साइडिंग पर-0.55 करोड़ रु का भूमि किराया बकाया था।

### भूमि किराया का संशोधन

**8.5** अगस्त 1995 में बोर्ड ने अनुदेश दिया कि भूमि की बाजार कीमत 1 जनवरी 1985 को राजस्व प्राधिकारियों द्वारा नियत की गई समीपवर्ती क्षेत्र के भूमि मूल्य के आधार पर नियत की जाए। इस प्रकार नियत की गई कीमत को 1 अप्रैल 1986 से आरम्भ करते हुए प्रतिवर्ष पूर्व वर्ष के मूल्य से सैद्धांतिक रूप से 10 प्रतिशत बढ़ाकर नियत किया जाए जिसपर लाइसेंस शुल्क की अदायगी होनी है। इसके अतिरिक्त बोर्ड ने कहा कि इन प्रावधानों को करार में शामिल किया जाए एवं पुराने मामले में नियत लाइसेंस शुल्क की समीक्षा/संशोधन किया जाए।

**8.6** भूमि किराया भूमि के अद्यतन मूल्य के प्रतिशत के रूप में निर्धारित किया जाता है। तथापि, यह देखा गया कि भूमि किराया निर्धारित करने के लिए क्षेत्रीय रेलों द्वारा एक समान दर (प्रतिशतता) नहीं अपनाया गया था। यह एक रेलवे से दूसरे रेलवे पर भिन्न था तथा समीक्षा की अवधि के दौरान यह अकेले पूर्व रेलवे पर 0.69 प्रतिशत प्रति वर्ष से 52 प्रतिशत प्रतिवर्ष के मध्य रहा।

**8.7** वर्तमान प्रावधानों के अनुसार, भूमि किराया का संशोधन भूमि का मूल्य अद्यतन करते हुए हर वर्ष किया जाना है। यह देखा गया कि 86 मामलों [ पी एस यू 64, गैर पी एस यू 22] में, भूमि का मूल्य विगत 5 वर्षों के दौरान अद्यतन/संशोधित नहीं किया गया। फलस्वरूप संशोधित भूमि किराया निर्धारित नहीं किया गया। भूमि किराया के संशोधित न किये जाने के कारण अकेले उत्तर



रेलवे पर, 5 साइडिंगों के सम्बंध में, जैसाकि लेखापरीक्षा द्वारा निकाला गया, 1.07 करोड़ रुपये की हानि हुई।

## 9. करारनामा

9.1 वर्तमान नियमों के अनुसार (भारतीय रेल इंजीनियरी संहिता का पैरा 1823) सक्षम प्राधिकारी द्वारा साइडिंग के निर्माण की स्वीकृति दिये जाने के पहले, अभ्यर्थी को मानक प्रोफार्मा में एक करारनामा रेलवे के मुख्य परिचालन प्रबंधन के साथ निष्पादित करना चाहिए। वाणिज्य नियमावली, जिल्द II के पैरा 2503 के अनुसार मंडल रेल प्रबंधक (डी आर एम) को उस करारनामों की प्रमाणित सत्य प्रतिलिपि सम्बंधित सेवित स्टेशनों को यह सुनिश्चित करने के लिए देना आवश्यक है कि साइडिंग का प्रबंधन करारनामा के प्रावधानों के अनुसार किया जा रहा है।

## करारनामों का निष्पादन न किया जाना

9.2 समीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि नमूना जांच किये गये 385 औद्योगिक साइडिंगों (260 पी एस यू और 125 गैर-पी एस यू) में से, यद्यपि 280 साइडिंगों (192 पी एस यू और 88 गैर-पी एस यू) के करारनामे मौजूद थे, लेकिन मात्र 43 (पी एस यू-22, गैर-पी एस यू-21) पंजीकृत थे। अन्य 105 के सम्बंध में 31 मार्च 1999 तक कोई करारनामा नहीं किया गया था। कम से कम 17 साइडिंगों के सम्बंध में (पूर्वोत्तर-3, पूर्वोत्तर सीमान्त-1, दक्षिण मध्य-10 और पश्चिम रेलवे-3) साइडिंग प्रभारों, मरम्मत व अनुसूक्षण तथा निरीक्षण प्रभारों के लिए करारों का निष्पादन न होने के कारण 2.51 करोड़ रु. वसूले नहीं जा सके। 280 (पी एस यू-192, गैर-पी एस यू-88) करारनामों जिनकी लेखापरीक्षा में समीक्षा की गयी थी, में से, जबकि 34 मामलों (पी एस यू-27, गैर-पी एस यू-7) में करारनामों का निष्पादन साइडिंगों के वाणिज्यिक यातायात हेतु खाले जाने की तारीखों से 1 से 5 वर्षों से अधिक समय तक विलम्बित हुआ, 53 मामलों (पी एस यू 39 और गैर पी एस यू 14) में देरी 5 वर्षों से अधिक की थी। इसके अलावा, 167 साइडिंगों के सम्बंध में करारनामों की प्रतियाँ सेवित स्टेशनों के पास साइडिंगों के क्रियाकलाप की निगरानी करने के लिए उपलब्ध नहीं थीं। इसी प्रकार 112 साइडिंगों के सम्बंध में, करारनामे प्रभारों के बिल भेजने की निगरानी करने के लिए लेखाविभाग के पास उपलब्ध नहीं थे।

9.3 5 क्षेत्रीय रेलों में कुल मिलाकर 82 कोयला-खदान साइडिंगों ( 61 पी एस यू एवं 21 गैर-पी एस यू) में से 65 मामलों में ( 52 पी एस यू एवं 13 गैर-पी एस यू) कोयला-खदान/खदान प्राधिकारियों के साथ 31 मार्च 1999 तक निष्पादित नहीं किया गया था। 17 साइडिंगों ( 9 पी एस यू एवं 8 गैर-पी एस यू) में, जहाँ करारनामे निष्पादित किये गये थे, में से मात्र 7 साइडिंगों (गैर-पी एस यू) के सम्बंध में करारनामे पंजीकृत किये गये थे। पूर्व रेलवे पर 26 साइडिंगों ( 24 पी एस यू एवं 2 गैर-पी एस यू), में से किसी के लिए करार नहीं निष्पादित किया गया था दक्षिण पूर्व रेलवे पर 30 साइडिंगों में से करारनामों ( 21 पी एस यू एवं 9 गैर-पी एस यू) मात्र 5 साइडिंगों (गैर-पी एस यू) के सम्बंध में निष्पादित किये गये थे। दक्षिण मध्य रेलवे पर तीन करारनामों 5 वर्षों के बाद निष्पादित किये गये थे।

**9.4** भारतीय रेल पर विद्युतीकृत नेटवर्क के विस्तार तथा वे साइडिंगें, जो विद्युतीकृत रेल-पथों से जुड़ी हैं, के विद्युतीकरण की आवश्यकता की दृष्टि से, रेलवे बोर्ड ने मार्च 1982 में निर्णय लिया कि नयी निजी, इमदादी-सह-निजी एवं इमदादी साइडिंगों के मामले में, उपरि-उपस्कर (ओ एच ई) निर्माण साथ ही साथ उसके रख-रखाव की पूरी लागत पार्टी द्वारा वहन की जायेगी। बोर्ड ने निर्देश दिया कि एक प्रावधान करारनामों में किया जाना चाहिए कि वह क्षेत्र/प्रखण्ड, जहाँ से साइडिंग आरम्भ होती है, यदि भविष्य में विद्युतीकृत होती है एवं उसके फलस्वरूप, साइडिंग का विद्युतीकरण आवश्यक हुआ, के मामले में ओ एच ई की पूरी लागत का वहन साइडिंग मालिक द्वारा किया जायेगा। 14 सितम्बर 1994 के बोर्ड के आदेशों के अनुसार, विद्युतीकरण के अंतर्गत प्रखण्डों पर साइडिंग के तार रेलवे की लागत पर खींचे जाने हैं, यदि औचित्यपूर्ण पाया गया तथा विद्युतीकृत प्रखण्डों पर, गैर-विद्युतीकृत भाग पर तार खींचना महाप्रबंधक की शक्तियों के अधीन 'यातायात सुविधा' के अंतर्गत किया जायेगा।

**9.5** 7 क्षेत्रीय रेलों (पूर्वोत्तर तथा पूर्वोत्तर सीमान्त को छोड़कर) में नमूना जांच किये गये 384 साइडिंगों में से, लेखापरीक्षा में यह देखा गया मात्र 86 मामलों में ओ एच ई तथा अनुसंधान की लागत की वसूली के सम्बन्ध में विशेष उपबन्ध शामिल किया गया था। कुल मिलाकर 90 साइडिंगें विद्युतीकृत की गयीं, जिसमें से 58 में ओ एच ई रेलवे द्वारा संस्थापित किया गया। दो रेलों (पूर्व एवं दक्षिण) ने अपने द्वारा निष्पादित प्रत्येक करार में विशेष उपबन्ध को शामिल किया। पूर्व रेलवे ने भी 7 साइडिंगों के मामले में ओ एच ई की पूरी लागत वसूल कर ली जबकि दक्षिण रेलवे ने ऐसे विद्युतीकरण पर कोई व्यय नहीं किया। दो रेलों (दक्षिण मध्य तथा पश्चिम) ने विशेष उपबन्ध 42 मामलों में से केवल 4 में समाविष्ट किया, परन्तु 20 साइडिंगों के सम्बन्ध में ओ एच ई की पूरी लागत वसूल करने की व्यवस्था कर ली थी। एक रेलवे (मध्य) के बारे में ब्यौरे उपलब्ध नहीं थे। तथापि दो रेलों (उत्तर तथा दक्षिण पूर्व) ने नमूना जांच किये गये 114 साइडिंगों में से 111 में विशेष उपबन्ध के साथ करार नहीं किया था। उन्होंने 26 मामलों में ओ एच ई पर 4.48 करोड़ रु का व्यय वहन किया और इस राशि को वसूलने में विफल रहें (उत्तर-4.16 करोड़ रु तथा दक्षिण पूर्व-0.32 करोड़ रु)। इसके अतिरिक्त रेल 86 ऐसी सुविधाओं का अनुसंधान कर रही थीं जिसके लिए 6.02 करोड़ रु राशि के अनुसंधान प्रभारों को वसूला नहीं गया है।

**9.6** लिक्विड पेट्रोलियम गैस (एल पी जी)/पेट्रोलियम आयल ल्यूब्रिकेन्ट्स (पी ओ एल) साइडिंगों के मामले में, रेलवे बोर्ड ने चारदीवारी की फेन्सिंग तथा बाहरी लोगों द्वारा शरारत एवं अनधिकृत प्रवेश रोकने के लिए चौबीस घंटे सुरक्षा गार्ड की लागत का प्रावधान आवेदक के हिस्से करने के सम्बन्ध में साइडिंग करारनामा में कुछ अतिरिक्त प्रावधानों को सम्मिलित करने के लिए अगस्त 1999 में क्षेत्रीय रेलों को निर्देश दिया था। तेल खाली करने के लिये तेल साइडिंग में कंग्रीट एप्रॉन एवं हौज के साथ समुचित ड्रेनेज व्यवस्था आदि मुहैया कराया जाना था। साइडिंग में टैंक वैगनों के स्थापना के पूर्व, टैंक चाहे लीक करते हों या नहीं, की दशा की जांच आवेदक के प्रतिनिधि और रेलवे (गाड़ी परीक्षण कर्मचारी) द्वारा संयुक्त रूप से की जानी चाहिए। एक बार साइडिंग में टैंक वैगन स्थापित कर दिये जाने पर लीकेज की जिम्मेदारी आवेदक की ही होगी। नमूना जांच किये गये 80 साइडिंगों में से, करारनामों 39 मामलों में निष्पादित किये गये थे। एल पी जी/पी ओ एल का व्यवहार करने वाले 33 साइडिंगों [मध्य(1), पूर्व(6), पूर्वोत्तर सीमांत (18),



दक्षिण (6) तथा दक्षिण मध्य (2) रेलों पर] के मामले में, सभी अतिरिक्त प्रावधान सम्मिलित नहीं किये गये थे यद्यपि करारनामे अगस्त 1989 के बाद किये गये थे। 43 मामलों (पूर्व रेलवे पर 36 तथा पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर 7) में, यद्यपि रेलवे प्रशासन को टैंक वैगनों के , साइडिंग में उनके स्थापन किये जाने के बाद, लीकेज की मरम्मत पर व्यय करना पड़ा। तथापि व्यय को वसूली हेतु परिकल्पित भी नहीं किया गया।

**9.7** पिछले पांच वर्षों (1994-95 से 1998-99) के दौरान, 76 साइडिंग निर्मित की गईं, तथा व्यावसायिक परिचालन हेतु खोली गईं। 10 मामलों में, करारनामा साइडिंगों के खोले जाने के पूर्व सम्पदित किया गया तथा 15 मामलों में उसके बाद। 51 मामलों में, कोई करारनामा निष्पादित नहीं किया गया था यद्यपि साइडिंगों व्यावसायिक रूप में कार्य भी कर रही थीं। (31 मार्च 1999 को) व्यावसायिक यातायात के लिए साइडिंगों के खोले जाने की तिथियों से करारनामों के गैर-सम्पादन के कारण साइडिंग प्रभार (1.07 करोड़ रुपये), मरम्मत एवं अनुरक्षण प्रभार (3.42 करोड़ रुपये), निरीक्षण प्रभार (0.04 करोड़ रुपये) के कुल 4.53 करोड़ रुपये की गैर-वसूली हुई। पूर्व रेलवे में मै. बी पी सी एल मुगलसराय के साथ करार के गैर निष्पादन के कारण लाइसेंस शुल्क (2.13 करोड़ रु.), साइडिंग प्रभारों (0.30 करोड़ रु.) तथा शंटिंग प्रभारों (0.14 करोड़ रु.) के 2.57 करोड़ रु की वसूली नहीं हो सकी।

**9.8** निजी साइडिंगों के लिए रेलवे बोर्ड ने 1985 में करारनामा हेतु एक मानक फार्म में नए करारनामे निष्पादित करने के लिए क्षेत्रीय रेलों को निर्देश दिया था। नमूना जाँच किए गये 57 मण्डलों के मामले में यह देखा गया कि 259 साइडिंगों, जहाँ 1985 के पूर्व करारनामा विद्यमान था, में से 132 साइडिंगों के मामले में नए करारनामे निष्पादित नहीं किए गये थे। संशोधित फार्मेट में निष्पादित किए गये 117 करारनामों में से केवल 16 पंजीकृत थे तथा 37 करारनामों में जिसमें से 36 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के थे करारनामा के सभी अनुबन्ध सम्मिलित नहीं थे।

**9.9** रेलवे प्रशासन के अनुसार करारनामों के गैर-निष्पादन में विलम्ब के कारण निम्नलिखित थे:

- (i) रेलवे प्रशासन ने नए करारनामों के निष्पादन के लिए पार्टी के समक्ष मामला नहीं उठाया (पूर्व-1, उत्तर-3, पूर्वोत्तर सीमान्त-8 दक्षिण मध्य-26 एवं पश्चिम-8)।
- (ii) पार्टी नए करारनामों के निष्पादन के लिए सहमत नहीं हुई (उत्तर-1, दक्षिण-4 एवं पश्चिम-9)
- (iii) साइडिंगें अपरिचालनीय हो चुकी थीं लेकिन सरकारी तौर पर अब तक बन्द नहीं हुई थी (पूर्व-2 एवं पूर्वोत्तर सीमान्त-2)।
- (iv) पूर्व रेलवे द्वारा बोर्ड को भेजे गये कुछ अनुबन्धों में परिवर्तन के लिए आई ओ सी के प्रस्ताव पर निर्णय लेने में रेलवे बोर्ड के कार्यालय में विलम्ब (पूर्व-1)।
- (v) पार्टी ने इमदादी साइडिंग को निजी साइडिंग में परिवर्तन करने के लिए अनुरोध किया जिसे रेलवे द्वारा अभी किया जाना है। करारनामा का निष्पादन अभी प्रतीक्षित है (पूर्व-1)।
- (vi) कोलिरी साइडिंगों हेतु कोई करारनामा मण्डल स्तरों पर ट्रेसिंग प्लानों के तैयार न किये जाने के कारण अभी तक निष्पादित नहीं किया गया है (पूर्व-26)।
- (vii) पार्टी ने कोई उत्तर नहीं दिया (दक्षिण पूर्व-5)।

मध्य रेलवे में करारनामा न किये जाने के कारण अभिलेखों में दर्ज नहीं थे।

### सी आर एस की स्वीकृति के बिना साइडिंगों को खोलना

9.10 मार्च 1993 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार किसी साइडिंग को खोलने से पहले रेल संरक्षा आयुक्त (सी आर एस) की स्वीकृति आवश्यक है। तथापि यह देखा गया कि 1994-95 से 1998-99 के दौरान वाणिज्यिक यातायात हेतु खोली गई 76 साइडिंगों में से 51 में सी आर एस की स्वीकृति साइडिंग खोलने से पहले नहीं ली गई थी। प्रसंगवश 76 साइडिंगों में से दुर्घटना के 49 मामले 31 मार्च 1999 तक घटित हुए जिसमें 10 वे साइडिंगें थी जिसमें सी आर एस की स्वीकृति प्राप्त की गई थी।

### 10. साइडिंग मालिकों से वसूलीयोग्य आय/विभिन्न प्रभार

रेलवे साइडिंग मालिकों से निम्नलिखित संग्रहित करती है :

- (i) सेवित स्टेशन तथा साइडिंगों के मध्य वैगनों की ढुलाई हेतु साइडिंग प्रभार (वाणिज्य विभाग द्वारा वसूला जाता है)।
- (ii) अंतर्बदल-स्थल के बाहर, रेलवे-शंटरो द्वारा शंटिंग करने के लिए शंटिंग प्रभार (वाणिज्य विभाग द्वारा वसूला जाता है)।
- (iii) मालिक के परिसर के अंदर वैगनों के अवरोधन हेतु विलंब प्रभार, यदि होई हो (वाणिज्य विभाग द्वारा वसूला जाता है)।
- (iv) साइडिंग मालिक के माल की बुकिंग के लिए भाड़ा प्रभार (वाणिज्य विभाग द्वारा वसूला जाता है)।
- (v) साइडिंग के इमदादी भाग के अनुरक्षण के लिए ब्याज एवं अनुरक्षण प्रभार (इंजीनियरी विभाग द्वारा वसूला जाता है)।
- (vi) भूमि लाइसेन्स शुल्क (इंजीनियरी विभाग द्वारा वसूला जाता है)।
- (vii) अनुरक्षण प्रभार, यदि निजी भाग का अनुरक्षण रेलवे द्वारा किया जाता है (इंजीनियरी विभाग द्वारा वसूला जाता है)।
- (viii) निरीक्षण प्रभार, यदि निजी भाग का अनुरक्षण निजी पार्टी द्वारा किया जाता है (इंजीनियरी विभाग द्वारा वसूला जाता है)।
- (ix) विद्युतीकृत साइडिंगों हेतु उपरि-उपस्कर (ओ एच ई) अनुरक्षण प्रभार (विद्युत विभाग द्वारा वसूला जाता है)।
- (x) साइडिंग के अंदर रेलवे वैगनो को हुई क्षति हेतु क्षति एवं कमी प्रभार (यांत्रिक विभाग द्वारा वसूला जाता है)।
- (xi) जहाँ प्रासंगिक हो दुर्घटना राहत गाड़ी (ए आर टी) प्रभार/री-रेलिंग लागत (यांत्रिक विभाग द्वारा वसूला जाता है)।



(xii) वैगनों की जांच के लिए वाणिज्य/परिचालन कर्मचारियों के लिए कर्मचारी लागत (कार्मिक विभाग द्वारा वसूला जाता है)।

(xiii) रेलवे की कुल अद्यतन पूँजी लागत पर 1 प्रतिशत के दर से मूल्यहास प्रभार।

इसमें भाड़ा प्रभारों की इस समीक्षा में चर्चा नहीं की गई है जैसा पैरा 5 में पहले ही उल्लेख किया गया है तथा लाइसेन्स शुल्क की चर्चा पैरा 8 में की गई है। अन्य पहलुओं की चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

## 11. साइडिंग प्रभार

**11.1** साइडिंग प्रभार करारनामा में दिये गये या रेलवे प्रशासन द्वारा अलग से अधिसूचित किये गये दरों पर सेवित स्टेशन एवं साइडिंग के मध्य व्यवहृत (आवक तथा जावक दोनों) वैगनों की दुलाई के लिए लगाया जाता है। साइडिंग प्रभार वैगनों, चाहे लदे हुए हों या खाली, के स्थापन एवं/या हटाने के लिए सेवित स्टेशन से साइडिंग और वापसी के एक फेरा ट्रिप हेतु औसत समय एवं प्रति इंजन लागत के आधार पर निर्धारित किये जाते हैं। साइडिंग प्रभार साइडिंग खोले जाने की तिथि से छः महीने के भीतर ट्रायल रन करने के बाद निर्धारित किये जाते हैं।

पुनः रेलवे बोर्ड के पत्र दिनांक 1 फरवरी 1994 (टी सी-1/87/21) के अनुसार थ्रू दूरी आधार पर भाड़ा प्रभारित करने की सुविधा की अनुमति नहीं दी जाती जब-

- (i) सेवित स्टेशन तक विद्युत इंजन से आने वाले आवक गाड़ी भार जो बाद में साइडिंग में डीजल इंजन द्वारा लाये जाते हैं (चूँकि साइडिंग अभी विद्युतीकृत किया जाना है)।
- (ii) साइडिंग से सेवित स्टेशन तक डीजल इंजन द्वारा लाये गये जावक रोक जो बाद में विद्युत इंजन द्वारा भेजे जाते हैं (चूँकि साइडिंग अभी विद्युतीकृत किया जाना है)।

**11.2** यदि एक साइडिंग में गाड़ियों को सीधे प्राप्त करने एवं भेजने की पूरी सुविधा प्रदान की गयी है तथा ऐसी गाड़ियों को सेवित स्टेशन, जहाँ से साइडिंग आरम्भ होती है, पर व्यवहार करने की आवश्यकता नहीं है लेकिन रेलवे इंजन के साथ साइडिंग से या तक सीधे निकल जाती हैं या साइडिंग मालिक द्वारा दिये गये अंतर्बदल/परिसरीय यार्ड से आरम्भ होती हैं या समाप्त होती है, तो रेलवे प्रशासन को साइडिंग के बफर छोर तक या अतर्बदल यार्ड के दूरस्थ बिन्दु के थ्रू दूरी आधार पर भाड़ा प्रभार लगाने के लिए शक्ति होगी। कोई साइडिंग प्रभार ऐसे मामलों में नहीं लगाये जायेंगे।

**11.3** नमूना जांच किये गये 129 गैर-पी एस यू साइडिंगों में से, 51 साइडिंग थ्रू दूरी आधार पर प्रभारित किये जा रहे थे तथा 78 साइडिंग प्रभार भुगतान कर रहे थे। समीक्षा की अवधि के दौरान साइडिंग प्रभार के रूप में उपचयित 36.56 करोड़ रुपये में से, 1.33 करोड़ रुपये 31 मार्च 1999 को बकाया रहे। बकाये मोटे तौर पर 2 रेलों में थे (मध्य-0.63 करोड़ रु तथा दक्षिण पूर्व 0.53 करोड़ रु)।

**11.4** नमूना जांच किये गये 312 पी एस यू साइडिंगों के सम्बंध में, 121 साइडिंग थ्रू दूरी आधार पर प्रभारित किये जा रहे थे तथा 191 साइडिंग प्रभार भुगतान कर रहे थे। समीक्षा की अवधि के दौरान साइडिंग प्रभार के रूप में उपचयित 254.83 करोड़ रुपये में से, 3.56 करोड़ रुपये 51 साइडिंगों के मामले में 31 मार्च 1999 को केवल एक रेलवे के सम्बन्ध में बकाया थे (पूर्वोत्तर सीमान्त)।

#### ट्रिप आधार पर साइडिंग प्रभार का न लगाया जाना

**11.5** 5 क्षेत्रीय रेलों (मध्य, पूर्व, उत्तर, दक्षिण मध्य एवं दक्षिण पूर्व रेलों) पर 242 साइडिंगों की नमूना जांच के दौरान, यह देखा गया कि यद्यपि 47 मामलों में सेवित स्टेशन एवं साइडिंग परिसरों के मध्य कर्षण का परिवर्तन अन्तर्ग्रस्त था, लेकिन भाड़ा ट्रायल रन (ट्रिप टाइम) करने के बाद ट्रिप आधार पर साइडिंग प्रभार संग्रहित करने, जैसाकि रेलवे बोर्ड के अप्रैल 1998 के पत्र में स्पष्ट किया गया था, के बजाय थ्रू दूरी आधार पर संग्रहित किया जा रहा था। अकेले पूर्व रेलवे में, समीक्षा की अवधि के दौरान साइडिंग प्रभार न लगाये जाने के कारण (पायलट संचलन रजिस्टर से प्राप्त समय के आधार पर) हानि 6.90 करोड़ रुपये की हुई। अन्य रेलों (मध्य, उत्तर, दक्षिण मध्य एवं दक्षिण पूर्व रेलों) पर ऐसे मामलों में अन्तर्ग्रस्त हानि की मात्रा की गणना, किये गये ट्रिप टायलों/ट्रिप समय के निर्धारण के अभाव में, नहीं की जा सकी।

#### साइडिंग प्रभार के बिल बनाने में विलम्ब

**11.6** 74 साइडिंगों के सम्बन्ध में 4.89 करोड़ रु के बकाया प्राप्य राशियों के अतिरिक्त बिलों के भुगतान में असामान्य विलम्ब अथवा बिल भेजे ही न जाने के निम्न मामले थे:

- (i) समीक्षा की अवधि के दौरान उत्तर (60 मामलों) तथा पूर्वोत्तर सीमांत (1 मामले) रेलों में, साइडिंग प्रभार बिल बिल्कुल ही नहीं भेजे गये।
- (ii) उत्तर रेलवे में, 24 मामलों में बिल 1 से दो वर्षों के बाद, अन्य 24 मामलों में 2 से 3 वर्षों के बाद तथा 12 मामलों में 3 से 4 वर्षों के बाद बनाये गये थे।
- (iii) पूर्व रेलवे में, 2 मामलों में से, एक मामले में बिल भेजने में 2 से 3 वर्षों का तथा दूसरे मामले में 5 वर्षों से अधिक का विलम्ब था।
- (iv) साइडिंग प्रभार पूर्व तथा उत्तर रेलों पर 3 पी एस यू एवं 2 गैर पी एस यू साइडिंगों के सम्बंध में 5 मामलों में अभी तक (31 मार्च 1999) निर्धारित नहीं किये गये थे। पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे पर 1 साइडिंग के सम्बंध में भी, साइडिंग प्रभार अभी निर्धारित किये जाने हैं।

#### 12 शंटिंग प्रभार

**12.1** शंटिंग प्रभार अंतर्बदल-बिन्दु के परे वैगनों की शंटिंग के लिए साइडिंग उपयोगकर्ता से वसूल किये जाते हैं।



वाणिज्य नियमावली, जिल्द II, के पैरा 2512 के प्रावधान के अनुसार, जहाँ रेलवे प्रशासन साइडिंग परिसरों के अंदर या उसके बाहर वैगनों/वाहनों की शंटिंग करने के लिए राजी हो चुका है, वहाँ निर्धारित किये गये साइडिंग प्रभार में ऐसे स्थापनों में अन्तर्ग्रस्त लागत को ध्यान में रखना होगा। तथापि, यदि करारनामा अर्तबदल बिन्दु के आगे साइडिंग उपयोगकर्ता द्वारा वैगनों/वाहनों की शंटिंग के लिए प्रावधान करता है, तो यह स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि रेलवे इंजन अंतर्बदल बिन्दु के आगे नहीं जाता है जबतक कि मुख्यालय/मण्डल कार्यालय ने इसके लिए अनुमति नहीं दिया हो तथा इस मद में अतिरिक्त प्रभार साइडिंग उपयोगकर्ता द्वारा भुगतान कर दिये गये हों। ऐसे मामलों में, एक समुचित पृष्ठांकन, अवधि इंगित करते हुए जिसके लिए शंटिंग अंतर्बदल बिन्दु के आगे किया गया था, सुसंगत साइडिंग वाउचर पर कर दिया जाना चाहिए। उपचयित हुए शंटिंग प्रभार स्थानीय तौर पर वसूल कर लिये जाने चाहिए।

### बकाया शंटिंग प्रभार

**12.2** 7 क्षेत्रीय रेलों (पूर्वोत्तर सीमांत एवं पश्चिम रेलवे को छोड़कर) पर नमूना जांच किये गये 111 गैर-पी एस यू साइडिंगों में से, 26 साइडिंगे, साइडिंग के अंदर शंटिंग उद्देश्यों हेतु रेलवे शंटर की सुविधा ले रही थीं। समीक्षा की अवधि के दौरान शंटिंग प्रभार के मद में उपचयित 5.24 करोड़ रुपये में से, 0.35 करोड़ रुपये 6 साइडिंगों के सम्बंध में 31 मार्च 1999 को बकाया थे।

**12.3** इसी प्रकार, 8 क्षेत्रीय रेलों पर (पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे को छोड़कर) नमूना जांच किये गये 279 पी एस यू साइडिंगों में से 77 पी एस यू साइडिंगे, रेलवे शंटर की सुविधा साइडिंग के अंदर शंटिंग उद्देश्यों हेतु ले रही थीं। समीक्षा की अवधि के दौरान 14.63 करोड़ रुपये की राशि शंटिंग प्रभार के रूप में इकट्ठी हो गयी थी, जिसमें से 1.82 करोड़ रुपये 13 साइडिंगों के मामले में 31 मार्च 1999 को बकाया था। इसमें से 1.59 करोड़ रु (87.36 प्रतिशत अकेले पूर्व रेलवे से सम्बन्धित था।

**12.4** ऐसे बकायों के मुख्य कारण निम्नलिखित बताये गये :

- (i) पार्टी ने शंटिंग प्रभार मानने से इनकार कर दिया था (1 मामला-पूर्व रेलवे - पी एस यू)।
- (ii) शंटिंग प्रभार की मात्रा हेतु रेलवे और पार्टी के बीच विवाद उत्पन्न हो गया था (1 मामला - पूर्व रेलवे - पी एस यू)।
- (iii) बिल विलम्ब से भेजे गये (पश्चिम रेलवे - पी एस यू)।

### किये गये शंटिंग परिचालनों हेतु बिलों को नहीं देना

**12.5** लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि पूर्व रेलवे पर 3 मामलों में (2 पी एस यू और गैर पी एस यू साइडिंग) कोई बिल नहीं बनाये गये थे (क्योंकि पायलट मूवमेंट रजिस्टर नहीं रखा गया था) यद्यपि कि रेलवे शंटर द्वारा शंटर परिचालन कार्य किये जा रहे थे। इसके फलस्वरूप, पूर्व रेलवे पर 3

साइडिंगों हेतु शंटिंग प्रभार वसूल नहीं किया जा सका (राशि की गणना नहीं की जा सकी)। पश्चिम तथा पूर्वोत्तर रेलों पर 2 अन्य मामलों (पी एस यू) के सम्बंध में, 1994-95 से 1998-99 के दौरान 0.28 करोड़ रुपये के बिल नहीं भेजे गए।

बिल नहीं भेजने के कारण निम्नलिखित थे :

- (i) पायलट मूवमेंट रजिस्टर्स नहीं रखे जा रहे थे।
- (ii) पायलट छिटपुट रूप से प्रयोग किये गये जा रहे थे।

### 13. वैगन अर्जन के समतुल्य विलम्ब प्रभारों का न लगाया जाना

13.1 लदान या उतराई के लिए अनुमत मुक्त समय के बाद एक वैगन के अवरोधन हेतु विलंब एक प्रभार है। सभी वैगनों के लिए विलंब शुल्क की दर एक विशिष्ट वैगन के अंकित वहन क्षमता के आधार पर, रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है। विलंब की दर 1 रूपया प्रति टन या एक टन का भाग प्रति घंटा या घंटे का भाग प्रथम 24 घंटे हेतु, 1.50 रूपये प्रति टन या एक टन का भाग प्रति घंटा या एक घंटा का भाग अगले 24 घंटे के लिए तथा 2 रूपये प्रति टन या एक टन का भाग प्रति घंटा या एक घंटा का भाग परवर्ती घंटों के लिए है। नीचे दी गयी सारणी यह इंगित करेगी कि अवरोधन शुल्क की लेवी वैगन आय के समानरूपी नहीं थी।

वैगन/गाड़ी के प्रकार	विलंब शुल्क (रु. में) (वर्तमान दर)			वैगन आय क्षमता (1997-98) के लिए			वैगन आय पर निर्धारित विलंब शुल्क की प्रतिशतता		
	प्रथम 24 घंटों के	48 घंटों के	72 घंटों के	प्रथम 24 घंटों के	अगले 24 घंटों के	48 घंटों के बाद	प्रथम 24 घंटों के	अगले 24 घंटों के	48 घंटों के बाद
चौपहिया (23 टनी)	552 रु.	1380 रु.	2484 रु.	1030.92 रु.	2061.84 रु.	3092 रु.	53.54	66.93	80.32

### विलंब शुल्क की माफी

13.2 लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि 135.70 करोड़ रुपये, जो नमूना जांच किये गये 111 गैर-पी एस यू औद्योगिक साइडिंगों के विरुद्ध विलंब शुल्क के रूप में प्राप्य हुए, में से 55.90 करोड़ रुपये (41.19 प्रतिशत) माफ कर दिये गये तथा 3.66 करोड़ रुपये 31 मार्च 1999 को बकाया थे।

13.3 इसी प्रकार, नमूना जांच किये गये 224 औद्योगिक पी एस यू साइडिंगों के विरुद्ध विलंब शुल्क के रूप में उपचयित हुए 449.30 करोड़ रुपये में से, 264.88 करोड़ रुपये (59.95 प्रतिशत) की राशि माफ कर दी गयी तथा 22.90 करोड़ रुपये (उपचयित राशि का 5.10 प्रतिशत) 31 मार्च 1999 तक बकाया थे।



**13.4** 80 कोयला खदान/खदान साइडिंगों के सम्बन्ध में, बिलंब शुल्क के रूप में उपचयित 102.62 करोड़ रुपये में से 51.36 करोड़ रुपये (50.05 प्रतिशत) माफ कर दिये गये तथा 13.75 करोड़ रुपये (उपचयित राशि का 13.40 प्रतिशत) 31 मार्च 1999 तक बकाये में थे।

**13.5** कुल मिलाकर विलम्ब शुल्क के रूप में 687.62 करोड़ रुपये उपचयित हुए जिसमें से 372.14 करोड़ रु. (54.12 प्रतिशत) माफ किए गए तथा 40.31 करोड़ रुपये (5.86 प्रतिशत) बकाया थे। इस प्रकार वास्तविक वसूली प्राप्यों का केवल 40.02 प्रतिशत थी (अनुबंध XXXIV)। 458 साइडिंगों के विलंब शुल्क के उपचयित, बकाया एवं माफ किये गये के पण्य-वार विश्लेषण ने इंगित किया कि अधिकतम बकाया तथा माफी कोयला के लिए था। 1994-95 से 1998-99 के दौरान विलंब शुल्क के रूप में उपचयित 324.87 करोड़ रुपये में से, 213.18 करोड़ रुपये माफ किये जाने के बाद 31.36 करोड़ रुपये बकाया थे।

**13.6** माफी के संबंध में कुछ कार्यवृत्तों या टिप्पणों एवं आदेशों के एक विश्लेषण में पाया गया कि माफी के मुख्य कारण निम्नलिखित थे:

- (i) जहां पार्टी की जिम्मेदारी थी (941 मामले) श्रमिक अशान्ति, पार्टियों की खराब वित्तीय स्थिति;
- (ii) जहां रेलवे की जिम्मेदारी थी (617 मामले) वैगनों की कुसमय आपूर्ति, रेकों का समूह में स्थापन, वैगनों का रात में स्थापन, सिक वैगनों की आपूर्ति, साइडिंग के कार्य समय में वैगनों का स्थापन न होना, यांत्रिक तथा विद्युत विफलताएं;
- (iii) जहां रेलवे तथा पार्टी दोनों की जिम्मेदारी थी (443 मामले);
- (iv) ईश्वरीय कृत्य (142 मामले);

170 साइडिंगों के संबंध में (नमूना जांच की गई 170 साइडिंगों में से) माफी के 240 मामलों (पूर्व दक्षिण एवं पश्चिम रेलवे) में बैठक के कार्यवृत्त या टिप्पण एवं आदेश (पार्टी तथा रेलवे अधिकारियों द्वारा की गई बैठक) जिसमें माफी का निर्णय लिया गया था लेखापरीक्षा विभाग को संवीक्षा एवं समीक्षा हेतु उपलब्ध नहीं कराया गया।

**13.7** माफी के लिए एक तथ्य यह भी था कि वैगन साइडिंग के कार्य-घंटों के दौरान साइडिंग में रेलवे द्वारा स्थापित नहीं किये गये। तथापि, 44 साइडिंगों [ उत्तर(10), पश्चिम4) एवं पूर्व (30)] के सम्बन्ध में यह देखा गया कि करारनामा में यह प्रावधान नहीं था कि वैगन साइडिंग के कार्य के घंटों के दौरान ही स्थापित किये जाने होंगे। ऐसी ही स्थिति पूर्वोत्तर तथा पूर्वोत्तर सीमांत रेलों में भी विद्यमान थी।

**13.8** यह स्पष्ट है कि रेलवे अधिकारी विलम्ब शुल्क माफी को नैतिक रूप से अनुमत कर रहे थे। कुल माफी कुल प्राप्य विलम्ब शुल्क के 54.12 प्रतिशत तक अधिक थी। स्वाभाविक रूप से इसके कारण साइडिंग मालिकों के अन्दर डर के प्रभाव का ह्रास हुआ है। 1995-96 के स्तर की तुलना में पी एस यू औद्योगिक साइडिंगों के विलम्ब शुल्क के उपचय में 1997-98 एवं 1998-99

में असाधारण वृद्धि हुई है। वृद्धि क्रमशः 70.01 प्रतिशत तथा 100.11 प्रतिशत थी। माफ किए गए प्रायों का प्रतिशत भी 69.64 प्रतिशत तथा 95.43 प्रतिशत तक बढ़ गया।

गैर पी एस यू औद्योगिक साइडिंगों के मामले में यद्यपि विलम्ब शुल्क के उपचय में 1998-99 में 11.86 प्रतिशत (1994-95 के 28.25 करोड़ रुपये से 1998-99 में 24.90 करोड़ रुपये तक) की कमी थी, परन्तु माफ किया गया विलम्ब शुल्क जब 1994-95 से तुलना किया जाए 1998-99 (10.56 करोड़ रुपये से 12.22 करोड़ रुपये तक) में 15.72 प्रतिशत बढ़ गया। जब 1994-95 से तुलना किया जाए, तो कुल बकाए 1998-99 में 633.33 प्रतिशत तक बढ़ गये।

कोलिरियों तथा खदान साइडिंगों के सम्बन्ध में जबकि 1994-95 से 1998-99 के दौरान विलम्ब शुल्क के उपचय तथा माफियों में कोई वृद्धि नहीं थी, परन्तु बकाए 1994-95 के 0.93 करोड़ रुपये से 1998-99 में 9.83 करोड़ रुपये 957 प्रतिशत तक बढ़ गए।

#### 14. साइडिंगो का अनुरक्षण

##### 14.1 इमदादी साइडिंगो तथा इमदादी-सह-निजी साइडिंगो के इमदादी अंश का अनुरक्षण

**14.1.1** इन्जीनियरी संहिता के पैरा 1827 के अनुसार समस्त इमदादी साइडिंगों तथा इमदादी-सह-निजी साइडिंगों के इमदादी अंश का अनुरक्षण रेलवे द्वारा किया जाना है। रेलवे लागत के रेलवे के अंश के अद्यतन मूल्य पर 4.5 प्रतिशत की दर से अनुरक्षण प्रभार वसूल करती है। इस लागत को प्रत्येक पांच वर्ष के अन्तराल पर अद्यतन किया जाना होता है। रेलवे रेल द्वारा साइडिंग के अंश पर वहन की गई लागत की बुक वैल्यू पर ब्याज प्रभार भी प्रचलित दर जिस पर सामान्य राजस्व को लाभांश देय होता है, प्रभारित करती है। ऐसे ब्याज की दर 1994-95 तथा उसके बाद 7 प्रतिशत थी।

**14.1.2** नमूना जांच की गयी 144 इमदादी औद्योगिक/कोलिरी 1 खदान साइडिंगों में से (94 पी एस यू तथा 50 गैर पी एस यू) लागत के रेलवे के अंश (30.03 करोड़ रु.) को समीक्षा अवधि के दौरान या उससे पूर्व अद्यतन किया जाना था। परन्तु 52 (29 पी एस यू साइडिंग तथा 23 गैर पी एस यू साइडिंग) साइडिंगों के संबंध में अद्यतन नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि लागत के रेलवे अंश को 23 साइडिंगो के मामले में (21 पी एस यू साइडिंग तथा 2 गैर पी एस यू साइडिंग) 5 वर्षों के तथा 6 साइडिंगो के सम्बन्ध में (1 पी एस यू साइडिंग तथा 5 गैर पी एस यू साइडिंग) 3 से 5 वर्ष के तथा 3 साइडिंगो के सम्बन्ध में (सभी गैर पी एस यू साइडिंग) 1 से 3 वर्षों के विलम्ब से अद्यतन किया गया। कुल अनुरक्षण प्रभार जो अवधि में अद्यतन की गई लागत पर उपचय हुए 23.48 करोड़ रुपये (गैर पी एस यू-1.74 करोड़ रुपये एवं पी एस यू- 21.74 करोड़ रुपये) के थे तथा 22.76 करोड़ रुपये के बिल (गैर पी एस यू 1.57 करोड़ रुपये तथा पी एस यू-21.19 करोड़ रुपये) भेजे गये (1994-95 से 1998-99 की अवधि के



दौरान)। इसमें से 31 मार्च 1999 को 5.07 करोड़ रुपये (गैर पी एस यू साइडिंगों के विरुद्ध 0.60 करोड़ रुपये तथा पी एस यू साइडिंगों पर 4.47 करोड़ रुपये) बकाया था।

**14.1.3** सामान्य राजस्व को देय लाभांश पूरी समीक्षा अवधि के दौरान 7 प्रतिशत था (1994-95 से 1998-99)। तथापि, यह देखा गया कि नमूना जांच की गई 144 साइडिंगों में से, 33 गैर पी एस यू साइडिंगों तथा 50 पी एस यू साइडिंगों के सम्बन्ध में ब्याज प्रभार 7 प्रतिशत से कम की दर पर (6.5 प्रतिशत प्रति वर्ष) वसूल किये गये थे। इस कारण समीक्षा की अवधि के दौरान रेलवे को 0.28 करोड़ रुपये की हानि हुई। 0.23 करोड़ रुपये की अधिकतम राशि पूर्वोत्तर रेलवे से संबंधित थी। पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में 6 साइडिंगों के संबंध में लागत में रेलवे के अंश की सूचना रेलवे प्रशासन के पास नहीं थी, ब्याज की हानि का आकलन नहीं किया जा सका।

**14.1.4** मण्डल स्तर पर, विभिन्न प्रभारों के उगाही के प्रयोजनार्थ इन्जीनियरी विभाग मूल लागत आँकड़े मण्डल लेखा कार्यालय को प्रत्येक वर्ष 15 जनवरी तक मुहैया कराने हेतु उत्तरदायी है तथा लेखा विभाग मई महीने तक बिल भेजने के लिए उत्तरदायी है। परन्तु 136 मामलों में (नमूना जांच किये गये 140 साइडिंगों में से) उपरोक्त समयावधि का पालन नहीं किया गया।

#### 14.2 निजी साइडिंगों तथा इमदादी-सह-निजी साइडिंगों के निजी अंश का रेलवे द्वारा अनुरक्षण

**14.2.1** निजी पार्टियाँ इमदादी-सह-निजी साइडिंगों के निजी अंश तथा निजी साइडिंगों को पूर्णतः अनुरक्षित करने हेतु मूलतः उत्तरदायी हैं। तथापि, यदि पार्टी के अनुरोध पर अनुरक्षण कार्य रेलवे प्रशासन द्वारा किया जाता है, अनुरक्षण प्रभार समय समय पर रेलवे प्रशासन द्वारा नियत की गई दरों पर वसूला जाता है।

**14.2.2** अनुरक्षण प्रभार प्रत्येक पांच वर्षों पर नियत किये जाते हैं। एक बार नियत होने के पश्चात इन प्रभारों को प्रत्येक वर्ष 10 प्रतिशत बढ़ा कर लिया जाता है। 1994-95 से 1998-99 को अवधि के दौरान प्रचलित अनुरक्षण प्रभार नीचे दिये गये हैं :

नगर की श्रेणी	अनुरक्षण प्रभार ( प्रति कि मी रू. में)	
	1 अप्रैल 1992 से	1 अप्रैल 1997 से
	2 (क)	2 (ख)
गैर-श्रेणी बद्ध	74,851	1,28,176
सी	76,391	1,29,728
बी 2, बी 1, ए	80,291	1,33,630

**14.2.3** 396 साइडिंगों (69 इमदादी-सह-निजी तथा 327 निजी) की नमूना जांच से पता चला कि रेलवे 13 इमदादी-सह-निजी तथा 111 निजी साइडिंगों का अनुरक्षण कर रही थी। 10 इमदादी-सह-निजी तथा 87 निजी साइडिंगों के मामले में जिसके लिए 6.98 करोड़ रुपये तथा 24.07 करोड़ रुपये के अनुरक्षण प्रभारों हेतु बिल भेजे गये, 3.36 करोड़ रुपये (4 इमदादी-सह-निजी) तथा

2.48 करोड़ रुपये (47 निजी साइडिंगों) की राशियां 31 मार्च 1999 को बकाया थी। यह भी देखा गया कि इनमें से 18 मामलों में लिए गए प्रभार निर्धारित दरों से कम के थे। कुल मिलाकर अवप्रभार 0.16 करोड़ रुपये का था।

**14.2.4** पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में, समापन रिपोर्ट को तैयार करने में विलम्ब के कारण, रेलवे प्रशासन द्वारा इन्डियन आयल कारपोरेशन लि. बोंगाई गांव से अनुरक्षण प्रभार तथा उस पर के ब्याज के 0.36 करोड़ रुपये नहीं वसूल जा सके। पश्चिम रेलवे में इन्डियन आयल कारपोरेशन साइडिंग बाजवा के रेलवे द्वारा वहन किए जाने वाले अंश की लागत के पुनर्मूल्यांकन में विलम्ब के कारण मरम्मत तथा अनुरक्षण प्रभारों पर 4.64 करोड़ रुपये की कम वसूली हुई। पूर्वोत्तर रेलवे में इन्डियन आयल कारपोरेशन की बरौनी साइडिंग के संबंध में अनुरक्षण प्रभारों के संशोधन में विलम्ब था। इसके चलते 0.54 करोड़ रुपये की गैर वसूली हुई।

**15. इमदादी-सह-निजी साइडिंगों के निजी अंश तथा निजी साइडिंगों के अनुरक्षण हेतु वसूल किये गये निरीक्षण प्रभार**

**15.1** यह सुनिश्चित करने के लिए कि सम्बन्धित पार्टियों द्वारा साइडिंगों का अनुरक्षण मानक के अनुरूप है, रेलवे अधिकारियों को सावधिक निरीक्षण करना अपेक्षित होता है जैसाकि रेलवे बोर्ड के 22 मार्च 1993 के निर्देशों के निहित है (अर्थात् रेल पथ निरीक्षक/सहायक रेल पथ निरीक्षक-तीन महीनों में एक बार, सहायक इन्जीनियर छः महीनों में एक बार तथा मण्डल इन्जीनियर- वर्ष में एक बार)। निरीक्षण प्रभार पार्टियों द्वारा वहन किये जाने होते हैं।

निरीक्षण प्रभार प्रत्येक तीन वर्षों पर नियत किये जाते हैं। 1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान प्रचालित दरें नीचे दी गई है :

नगर की श्रेणी	निरीक्षण प्रभार ( प्रति ई टी के एम* रु.में) (न्यूनतम 5000 रु.)	
	1 अप्रैल 1993 से	1 अप्रैल 1996 से
	2 (क)	2 (ख)
1		
गैर-श्रेणी बद्ध	2,000	2,251
सी	2,000	2,279
बी 2, बी 1, ए	2,000	2,351

\*ई टी के एम इक्वेटेड ट्रैक किलोमीटर में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किये गये फार्मूले के अनुसार साइडिंग की लम्बाई, प्वाइंट तथा क्रासिंगों की लम्बाई, ट्रैप स्विचें, डायमण्ड क्रासिंगें आदि शामिल रहती हैं

**15.2** कुल मिलाकर 398 साइडिंगों (73 इमदादी-सह-निजी, 325 निजी) की नमूना जांच की गयी। 307 मामलों में पार्टियां स्वयं साइडिंग (अथवा उसका निजी भाग) अनुरक्षित कर रही थी। इसमें से 84 मामलों में (49 पी एस यू, 35 गैर-पी एस यू) यहां तक कि 31 मार्च 1999 तक भी बिल नहीं भेजे गये। अन्य 223 मामलों में कुल मिलाकर 2.81 करोड़ रुपये के निरीक्षण प्रभारों के



बिल दिये गये परन्तु 31 मार्च 1999 तक 0.54 करोड़ रुपये के बिल बकाये में रहे। यह भी भी देखा गया कि इसमें से 44 मामलों में, निर्धारित दरों से कम पर प्रभार लिए गये। कुल मिलाकर अवप्रभार 0.14 करोड़ रुपये का था।

### 16. उपरि-उपस्करों (ओ एच ई) का अनुरक्षण

86 साइडिंगों के संबंध में ओ एच ई का अनुरक्षण रेलवे द्वारा किया गया। लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि 15.45 करोड़ रुपये बकाये के विपरीत इस संबंध में 1994-95 से 1998-99 के दौरान 13.34 करोड़ रुपये के बिल भेजे गये तथा 31 मार्च 1999 तक 6.02 करोड़ रुपये वसूल होना बाकी था। इसके अतिरिक्त 48 साइडिंगों (55.8 प्रतिशत) के 1.99 करोड़ रुपये के बिल लेखा कार्यालय द्वारा नहीं भेजे गये। इस प्रकार वसूल न की गई कुल राशि 8.01 करोड़ रुपये की बनी।

अनुरक्षण प्रभारों के ऐसे बकायों के मुख्य कारण निम्न थे;

- (i) करारों का गैर-निष्पादन (पूर्व)।
- (ii) समापन रिपोर्टों को अंतिम रूप न दिया जाना तथा बिलों की शुद्धता के संबंध में विवाद (पश्चिम)।
- (iii) रेल विद्युतीकरण विभाग द्वारा लेखा कार्यालय को ओ एच ई लागत की सूचना न देना तथा अनुरक्षण प्रभारों का गैर निर्धारण (उत्तर)।
- (iv) जनवरी 1996 के पश्चात संशोधित दरों को लागू न किया जाना (दक्षिण मध्य)।

मध्य रेलवे में बकायों के कारण अभिलेखों में नहीं है।

### 17. साइडिंगों के भीतर रेल सम्पत्ति को क्षति तथा कमी

17.1 लोक लेखा समिति VII वीं लोक सभा (1981-82) के 110 वें रिपोर्ट में निहित अनुशंसाओं के अनुसरण में रेलवे बोर्ड ने रेलों को प्रमुख रेलवे उपभोक्ताओं से अन्तर्बदल हुए वैगनो पर क्षतियों के परिनिर्धारण तथा परवर्ती से उसकी वसूली हेतु संयुक्त सतत् जांच प्रणाली लागू करने के लिये अपने मार्च 1977 के निर्देशों को दोहराया।

17.2 स्टील साइडिंगों के मामले में इस्पात मन्त्रालय तथा स्टील अथारिटी आफ इंडिया के परामर्श से रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित संशोधित प्रणाली के अनुसार, जनवरी 1990 से छः महीनों के अन्तराल पर तीन सप्ताहों के लिए संयुक्त जांच की जानी थी तथा ऐसी जांचों से जानकारी में आयी समस्त कमियों की मदों को कवर करना था। ऐसी संयुक्त जांच द्वारा निकाली गयी प्रति 4 पहिया की औसत डेबिट की लागत को अगली जांच तक डेबिट देने का आधार होना था।

**17.3** 5 (पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर सीमान्त, दक्षिण तथा दक्षिण मध्य) रेलों में समान्यतः औद्योगिक साइडिंगो हेतु (स्टील प्लान्टों के अतिरिक्त) साइडिंगो के भीतर वैगनों की कमियों तथा क्षतियों को निर्धारित करने हेतु कोई एक समान प्रणाली प्रचलन में नहीं है। 6 रेलों में (मध्य, पूर्व दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व तथा पश्चिम) नमूना जांच की गई ऐसी 317 औद्योगिक/कोलिरी/खदान साइडिंगो (स्टील प्लान्टों के अतिरिक्त) के सम्बन्ध में यह देखा गया कि 3 रेलों (मध्य, दक्षिण पूर्व तथा पश्चिम) की केवल 61 साइडिंगो (19.24 प्रतिशत साइडिंग) में क्षतियों एवं कमियों की जांच की गई। समीक्षा की अवधि के दौरान 255 मामलों में, संयुक्त निरीक्षण किये गये तथा 250 संयुक्त नोट तैयार किये गये। इनमें से 54 संयुक्त नोटों को दूसरी पार्टी द्वारा हस्ताक्षरित नहीं किया गया। उत्तर रेलवे में अन्तर्बदल बिन्दु पर वैगनों की संयुक्त जांच नहीं हुई। अतः साइडिंग के भीतर वैगनों की क्षतियों तथा कमियों को आंका नहीं जा सका। इसी प्रकार, पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में किसी भी साइडिंग में क्षतियों तथा कमियों की संयुक्त जांच की कोई प्रणाली नहीं थी।

संयुक्त निरीक्षण में पायी गयी आकलित क्षतियां (पूर्व रेलवे को छोड़कर जहां रेलवे प्रशासन ने प्रभारों को एक पक्षीय रूप से निर्धारित किया) 0.94 करोड़ रुपये की थीं जिसमें से 31 मार्च 1999 को 0.63 करोड़ रुपये वसूल किये जाने शेष थे।

**17.4** पूर्व रेलवे में 3 कोलिरी प्राधिकरणों के विरुद्ध क्षतियों तथा कमियों के लिए 24.75 करोड़ रुपये की राशि बकाया थी जिसे परवर्ती ने उसको अदा करने से इनकार कर दिया था क्योंकि जब वैगन कोलिरी साइडिंग में थे कोई संयुक्त जांच नहीं की गई थी। संयुक्त जांच करने के साथ प्राप्य राशि की वसूली कोलिरी से करने के लिए उचित कदम उठाने के बजाए, रेलवे ने मामले को मण्डल सुरक्षा विभाग/धनबाद को उत्तरदायित्व निर्धारण हेतु केवल सन्दर्भित भर किया। दक्षिण पूर्व रेलवे प्रशासन भी 3.25 करोड़ रुपये की वसूली दो साइडिंगों अर्थात् मै. टाटा आइरन एंड स्टील कम्पनी लिमिटेड आदित्यपुर तथा मै. लार्सन एंड टुब्रो धुतरा में दुर्घटनाओं के कारण क्षति हेतु दोनों पार्टियों से करार को अंतिम रूप न दिये जाने के कारण नहीं कर सका।

**17.5** 6 स्टील प्लान्ट तथा साइडिंगों (नमूना जांच की गई 17 में से) के सम्बन्ध में (पूर्व-5, दक्षिण पूर्व-1) बेतरतीब नमूना जांच की सावधिकता अनियमित थी। दक्षिण पूर्व रेलवे की एक साइडिंग के मामले में, संयुक्त जांच, एक वर्ष तक विलम्बित रखी गयी। समीक्षा अवधि के दौरान साइडिंग मालिकों के विरुद्ध 3.29 करोड़ रुपए (मध्य-0.05 करोड़ रुपये, पूर्व-0.56 करोड़ रुपये तथा दक्षिणपूर्व-2.68 करोड़ रुपये) के बिल भेजे गये तथा 31 मार्च 1999 तक 0.08 करोड़ रुपये के बिल अदायगी हेतु बाकी थे।

पूर्व रेलवे में जनवरी 1990 तथा दिसम्बर 1993 के बीच आई आई एस सी ओ बर्नपुर में संयुक्त नमूना जांच 7 बार सम्पन्न की गयी। तदनुसार 5.29 करोड़ रुपये की राशि के बिल दिये गये। रेलवे प्रशासन द्वारा संगणित की गयी प्रति एफ डब्लू यू डेबिट की औसत यूनिट लागत में जनवरी 1990 से दिसम्बर 1993 के दौरान 27 रुपये से 458 रुपये के बीच की भिन्नता थी। दर का विरोध आई आई एस सी ओ द्वारा इस आधार पर किया गया कि उनके अन्य यार्डों की तुलना में यूनिट लागत असामान्य रूप से अधिक थी। परिणामस्वरूप, रेलवे प्रशासन ने बिलों को निरस्त कर दिया तथा



4.05 रुपये की संशोधित यूनिट लागत मानकर 0.11 करोड़ रुपये के संशोधित बिल भेजे। आई आई एस सी ओ ने राशि का भुगतान कर दिया। लेखापरीक्षा द्वारा आपत्ति करने पर 5.18 करोड़ रुपये [ 5.29 करोड़ रुपये (-) 0.11 करोड़ रुपये] के शेष राशि के संशोधित बिल पुनः भेजे गये। परन्तु आई आई एस सी ओ ने यह कहते हुए कथित अवधि का भुगतान पहले ही किया जा चुका था बिल वापस कर दिया।

### 18. साइडिंग परिसरों के भीतर दुर्घटनाएं

करार के मानक उपबन्ध 18 के अनुसार, आवेदक साइडिंग के भीतर रेलवे सम्पत्ति (अर्थात् चलस्टाक, इन्जन) की किसी भी क्षति के लिए उत्तरदायी होगा तथा रेलवे स्टाफ की लापरवाही अथवा ईश्वरीय कारणों के अतिरिक्त ऐसी सम्पत्ति की क्षति की भरपाई करेगा। वह पटरी से उतरे इन्जनों तथा चल स्टाक को पुनःपटरी पर चढ़ाने की लागत तथा ऐसे डिरेलमेन्ट के कारण आवश्यक हुई साइडिंग की मरम्मत की लागत को भी वहन करने के लिए उत्तरदायी होगा। क्षति, निजी साइडिंग के सम्बन्ध में कार्य करते हुए किसी रेल कर्मचारी को आयी चोट तथा मृत्यु के लिए भी साइडिंग मालिक रेलवे प्रशासन को क्षतिपूर्ति करेगा।

निजी साइडिंगों को दुर्घटना राहत गाड़ियां (ए आर टी) साइडिंग के भीतर रेल दुर्घटनाओं से निपटने के लिए उपलब्ध करायी जाती है। ए आर टी में दुर्घटना स्थल की आवश्यकताओं के अनुसार इन्जन, क्रेन, खलिया वैन, कोच, पुनः चढ़ाई के उपकरण तथा अन्य संरक्षा उपकरण आदि होते हैं।

चूंकि ए आर टी परिचालन क्षेत्रीय रेलवे के यांत्रिक विभाग द्वारा नियंत्रित किया जाता है, उन्हीं को बचाव अभियानों हेतु मुहैया कराए गये विभिन्न उपकरणों के लिए बिल देने की व्यवस्था करनी होती है। इस सन्दर्भ में लेखा विभाग यांत्रिक विभाग के समन्वय से कार्य करता है।

फरवरी 1998 के पूर्व ए आर टी द्वारा प्रयुक्त विभिन्न पुर्जों के सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी अनुदेशों के आधार पर रेलवे अलग अलग इन प्रभारों की वसूली करती थी। फरवरी 1998 के पश्चात, ऐसे परिचालनों हेतु लगायी गयी ए आर टी की एक समेकित दर बोर्ड द्वारा निर्धारित की गयी।

नमूना जांच की गई 384 साइडिंगों में से, 285 साइडिंगों के निजी अंशों को पार्टियों द्वारा अनुरक्षित किया जा रहा है, जिसके लिए निरीक्षण प्रभार लगाये जा रहे हैं। तथापि, निरीक्षणों के निष्कर्ष का उल्लेख करने वाली कोई भी निरीक्षण रिपोर्ट इन्जीनियरी विभाग के पास उपलब्ध नहीं थी। परिणामस्वरूप लेखापरीक्षा यह सत्यापित नहीं कर सका कि क्या रेलवे को पार्टियों द्वारा अनुरक्षण के मानक की जानकारी थी। यह पाया गया कि पार्टियों द्वारा अनुरक्षित और रेलवे द्वारा निरीक्षित 211 साइडिंगों के भीतर कुलमिलाकर 1167 दुर्घटनाएं घटित हुईं। 550 दुर्घटनाएं 74 साइडिंगों में हुईं जिसका रेलवे द्वारा निरीक्षण नहीं हुआ था। 1425 मामलों में से जहाँ दुर्घटना के पश्चात संयुक्त जांच पड़ताल हुई, 289 मामलों में रेलवे ने पार्टियों को एकपक्षीय रूप से दुर्घटनाओं हेतु उत्तरदायी ठहराया। 989 मामलों में पार्टियों ने संयुक्त नोट पर हस्ताक्षर किये तथा रीरेलिंग लागत तथा क्षति

की लागत अदा किया। क्षति तथा ए आर टी प्रभारों हेतु प्राप्य 18.00 करोड़ रुपये में से 16.60 करोड़ रुपये के बिल भेजे गये। रेलवे द्वारा वसूल की गई कुल राशि 6.99 करोड़ रुपये थी। इस प्रकार, 31 मार्च 1999 तक 11.01 करोड़ रुपये गैर-वसूले रहे [अनुबन्ध XXXV]।

## 19. स्टाफ लागत

19.1 साइडिंगो हेतु पूर्णकालिक नियोजित रेलवे स्टाफ की लागत साइडिंग उपभोक्ता को वहन करनी होती है। नमूना जांच की गई 408 साइडिंगों के लिए 11095 स्टाफ हेतु 101.31 करोड़ रुपये राशि के बिल भेजे गये जिसमें से 31 मार्च 1999 को 25.06 करोड़ रुपये बकाया में थे। 1332 बिलों की नमूना जांच से पता चला कि 232 बिल गलत भेजे गये थे जिसके परिणामस्वरूप 1.40 करोड़ रुपये की कम वसूली हुई (मध्य, उत्तर तथा पश्चिम रेलवे) इसके अतिरिक्त 3256 कर्मचारियों के लिए 21.84 करोड़ रुपये के बिल नहीं भेजे गये जिसमें से 1875 कर्मचारियों हेतु 13.25 करोड़ रुपये के बिल केवल पूर्व रेलवे के थे। वसूल की जाने वाली कुल राशि 48.30 करोड़ रुपये की बनती है (अनुबन्ध XXXVI)।

इसके अतिरिक्त पूर्व रेलवे में कर्मचारियों की लागत के 8.76 करोड़ रुपये की राशि 31 मार्च 1999 को 10 औद्योगिक तथा 22 कोयलरी साइडिंगों (नमूना जांच किए गये के अतिरिक्त) के विरुद्ध बकाया थी, यद्यपि साइडिंग मालिकों को बिल भेजे गये थे। पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन भी मै. इन्डियन आयल कारपोरेशन (बरौनी) से 0.25 करोड़ वसूल नहीं सका।

## 19.2 बन्द/अपरिचालित साइडिंगो हेतु कर्मचारियों की तैनाती

104 अपरिचालित साइडिंगो तथा 228 बन्द साइडिंगो के मामले में 38 कर्मचारी पुनःतैनात नहीं किये गये। ऐसे कर्मचारियों के वेतन और भत्तों पर खर्च हुए 0.62 करोड़ रुपये में से 28 अपरिचालित/बन्द साइडिंगो के सम्बन्ध में 0.61 करोड़ रुपये 31 मार्च 1999 को गैर वसूले रह गए।

## 20. बन्द साइडिंगो/प्रयोग में न रहने वाली साइडिंगों

### 20.1 बन्द तथा विखण्डित साइडिंगों

20.1.1 9 क्षेत्रीय रेलों के 43 मण्डलों की 228 बन्द हुई साइडिंगो की नमूना जांच में, जिसके लिए वाणिज्यिक अधिसूचना जारी की गई थी, ज्ञात हुआ कि 166598.35 मीटर (151 साइडिंगों में) रेल पथ 31 मार्च 1999 तक उखाड़ा नहीं गया था। 124 बन्द साइडिंगों के सम्बन्ध में कुल बकाया 23.53 करोड़ रुपये था। 84 साइडिंगों के सम्बन्ध में 22.63 करोड़ रुपये की राशि के अपलेखन के लिये प्रस्ताव लम्बित थे (पूर्व रेलवे की साइडिंगों की संख्या ज्ञात नहीं है) (अनुबन्ध XXXVII)।



### 20.1.2 अप्रयुक्त परन्तु औपचारिक रूप से बन्द न की गई साइडिंगे

9 क्षेत्रीय रेलों के 17 मण्डलों में फैली हुई 79 बन्द साइडिंगों की नमूना जांच में ज्ञात हुआ कि 57 साइडिंगें 5 वर्षों से अधिक से प्रयोग में नहीं थी। परन्तु इन साइडिंगों की बन्दी के लिए 31 मार्च 1999 तक कोई वाणिज्यिक अधिसूचना जारी नहीं की गई थी। ऐसी 57 साइडिंगों पर ब्याज, अनुरक्षण तथा मूल्यहास प्रभारों का 12.4 करोड़ रु. उपचय हुआ जिसमें से 0.17 करोड़, रु. के बिल 31 मार्च 1999 तक बकाया में थे।

### 21. विविध

राघापुर यार्ड (दक्षिण पूर्व रेलवे) अपने पास स्थित 5 कोलिरी साइडिंगों को सेवित कर रहा है। सितम्बर 1994 से मार्च 1998 की अवधि के अभिलेखों की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा में ज्ञात हुआ कि इस अवधि में 1,12,974 वैगनों का कुल अवरोधन 24 घंटे के अनुमत मुक्त समय के बाद 1.85 लाख दिनों का था। प्रतिमाह वैगनों का औसत अवरोधन, 24 घंटे के अनुमत मुक्त समय के बाद 32.43 घण्टों (नवम्बर 1997) तथा 139.27 घण्टों (अप्रैल 1995) के बीच था। अर्जन क्षमता की परिणामी हानि 20.31 करोड़ रुपये संगणित हुई। इसमें से विलम्ब प्रभारों के रूप में साइडिंग मालिक से 2.44 करोड़ रुपये वसूल लिए गये हैं। इस प्रकार, 17.87 करोड़ रूपयों की शुद्ध हानि बनी रही।

### 22. अभिलेख तथा निगरानी

साइडिंग प्रबन्धन की देख-रेख क्षेत्रीय मुख्यालय स्तर पर मुख्य इंजीनियर तथा मुख्य वाणिज्यिक प्रबन्धक के कार्यालय तथा मण्डल स्तर पर मण्डल वाणिज्यिक अधीक्षक तथा मण्डल इंजीनियर द्वारा की जाती है। रेलवे बोर्ड के अनुसार निर्माणाधीन साइडिंगों की त्रैमासिक प्रगति रिपोर्टें क्षेत्रीय रेलों द्वारा रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत की जाती है। तथापि रेलवे बोर्ड के पास साइडिंगों की अद्यतन मास्टर लिस्ट नहीं है तथा रेलवे बोर्ड स्तर से साइडिंग की निगरानी नहीं की जा रही है।

क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय तथा क्षेत्रीय रेलों के मण्डल कार्यालयों में अनुरक्षित रिकार्डों की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा में ज्ञात हुआ कि इमदादी साइडिंग हेतु प्रयुक्त भूमि के स्वामित्व की पहचान, करार के निष्पादन, साइडिंग के खोलने/बन्दी की अधिसूचनाओं, साइडिंग/शंटिंग प्रभारों का संशोधन, साइडिंगों का अनुरक्षण, साइडिंगों के निरीक्षण, भूमि किराए, स्टॉक की क्षतियों, साइडिंगों में घटित हुई दुर्घटनाओं आदि के सम्बन्ध में पूरे तथा अद्यतन अभिलेख उपलब्ध नहीं थे। पूर्व, उत्तर, दक्षिण, दक्षिण-पूर्व तथा पश्चिम रेलवे में संहितीय उपबन्धों के अनुसार साइडिंग रजिस्टर न तो क्षेत्रीय मुख्यालयों पर ना ही मण्डल में अनुरक्षित किया जा रहा था।

रेलवे बोर्ड के निर्दर्शों के अनुसार (जुलाई 1998 तथा अप्रैल 1999) साइडिंगों की निगरानी हेतु मध्य रेलवे में नोडल अधिकारियों को नामित किया गया था। तथापि, इन नोडल अधिकारियों ने यही सुनिश्चित करने पर ध्यान दिया कि साइडिंगें पारम्परिक यातायात देती रहें। भाड़ा संग्रहण हेतु साइडिंगों की निगरानी, अनुरक्षण बिलों के लिए यातायात निगरानी निरीक्षण बिलों, साइडिंगों के भीतर दुर्घटनाएं, भूमि प्रबन्धन, बकाया देयों की वसूली, अपरिचालित/ बन्द साइडिंगों से कर्मचारियों की पुनः तैनाती बन्द साइडिंगों से परिसम्पत्तियों को हटाने/ उखाड़ने आदि हेतु निगरानी किसी भी नोडल कार्यालय अथवा विभाग द्वारा किसी भी स्तर पर नहीं किया जा रहा है। इसी प्रकार पश्चिम रेलवे में यद्यपि नोडल अधिकारी नामित किये गये, ऐसा कोई अभिलेख अनुरक्षित नहीं था जिससे पता चले कि साइडिंगों की निगरानी हो रही थी।



<b>अध्याय 3</b>		
<b>आय</b>		
<b>विवरण</b>	<b>पैरा</b>	<b>पृष्ठ</b>
<b>नियमों का गलत प्रयोग/उल्लंघन</b>	<b>3.1</b>	<b>129</b>
कोयला यातायात के अग्रिम भुगतान प्रणाली में 'दत्त' यातायात पर राजस्व की हानि	3.1.1	129
वैगनों को न तौले जाने के कारण राजस्व की हानि	3.1.2	130
चल तिजोरियों में क्रेडिट नोटों को भेजे जाने के कारण ब्याज की हानि	3.1.3	133
बी सी एन रेकों द्वारा कम भार वहन करने के कारण राजस्व की हानि	3.1.4	136
"मैंगो स्पेशल" के अलाभकारी परिचालन के कारण हानि	3.1.5	138
कन्टेनर कारपोरेशन ऑफ इण्डिया (कानकोर) द्वारा रेलवे देयों की गैर अदायगी के कारण हानि	3.1.6	140
गलत माल भाड़ा लगाने के कारण राजस्व की हानि	3.1.7	142
विपथित वैगनों के सम्बन्ध में भाड़ा में अन्तर की गैर-वसूली के कारण हानि	3.1.8	144
कानकोर यातायात हेतु कर्षण प्रभारों के संशोधन में विलम्ब के कारण राजस्व की हानि	3.1.9	146
आदेशों को अधिसूचित करने में विलम्ब के कारण भाड़ा प्रभारों की हानि	3.1.10	147
कन्टेनर कारपोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड (कानकोर) से रेलवे को प्राप्य राशियों की वसूली न किया जाना	3.1.11	148
आयुधीय परेषणों पर मालभाड़े की कम उगाही	3.1.12	150
<b>वर्गीकरण/न्यूनतम भार शर्त का गलत निर्धारण</b>	<b>3.2</b>	<b>151</b>
कन्टेनर कारपोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड (कानकोर) हेतु कर्षण प्रभारों का गलत निर्धारण	3.2.1	151
न्यूनतम भार शर्त में अविवेकपूर्ण छूट के कारण राजस्व की हानि	3.2.2	154
<b>पथन/दूरियाँ</b>	<b>3.3</b>	<b>156</b>
नजदीकी रास्ते के गलत निर्धारण के कारण राजस्व की हानि	3.3.1	156
प्रभार्य दूरी की गलत गणना के कारण राजस्व की हानि	3.3.2	158
<b>विलम्ब शुल्क/अवरोधन</b>	<b>3.4</b>	<b>160</b>
लदे वैगनों के असामान्य अवरोधन के कारण हानि	3.4.1	160
कोयला रेकों के पुनः तौल के अनुरोध की अविवेकपूर्ण अस्वीकृति से राजस्व की हानि	3.4.2	162
सेवित स्टेशनों पर कोयला रेकों के अवरोधन के कारण हानि	3.4.3	165
लो सल्फर हेवी स्टॉक यातायात के लिए उपयोग में लाये गये विशेष प्रकार के टैंक वैगनों का निष्क्रिय पड़ा रहना	3.4.4	166
वैगनों के परिहार्य अवरोधन के कारण अर्जन क्षमता की हानि	3.4.5	168
दोषपूर्ण नक्शे से वैगनों के अवरोधन के कारण अर्जन क्षमता की हानि	3.4.6	169

उतराई की पर्याप्त सुविधा की कमी के कारण वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि	3.4.7	171
लदे हुए वैगनों का अवरोधन	3.4.8	172
<b>परिहार्य/खलिया दुलाई</b>	<b>3.5</b>	<b>173</b>
दोषयुक्त वैगनों के खलिया दुलाई के कारण हानि	3.5.1	173
खलिया वैगनों की परिहार्य दुलाई के कारण हानि	3.5.2	175
<b>अन्य</b>	<b>3.6</b>	<b>176</b>
भाड़ा प्रभारों की वसूली न होना	3.6.1	176
लदे हुए सिक वैगनों के यानांतरण में विलम्ब के कारण वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि	3.6.2	178
'दोष शून्य' बाक्स एन वैगनों के रख-रखाव न होने के कारण हानि	3.6.3	180
मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे से वैगन मरम्मत प्रभार की वसूली न होना	3.6.4	181
ब्रेक लगाने के प्रयोजन से चालू इंजन के उपयोग के कारण आवर्ती अतिरिक्त व्यय	3.6.5	184
असम्बद्ध टैंक वैगनों पर सामग्रियों की लागत एवं भाड़े की वसूली न होना	3.6.6	185
आमान परिवर्तन कार्य के सम्पादन के बाद वैगनों के रुके रहने के कारण हानि	3.6.7	188
लदे वैगनों के कर्षण में अनावश्यक प्रेषण एवं अवरोधन के कारण अर्जन क्षमता की हानि एवं व्यय	3.6.8	189
एक यानांतरण शेड में वैगनों के कम लदान के कारण अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि	3.6.9	191



## अध्याय 3 - आय

### 3.1 नियमों का गलत प्रयोग/उल्लंघन

#### 3.1.1 दक्षिण पूर्व रेलवे: कोयला यातायात के अग्रिम भुगतान प्रणाली में 'देय' यातायात पर राजस्व की हानि।

एम एस ई बी द्वारा भाड़ा के विलम्बित भुगतानों को 'देय' यातायात के रूप में मानने तथा उस पर अधिभार लगाने में रेलवे प्रशासन की विफलता के फलस्वरूप 15.37 करोड़ रुपये की वसूली नहीं हुई।

नवम्बर, 1992 में, रेलवे बोर्ड ने एक योजना (एक विद्युत परिषद के पक्ष में एक क्षेत्रीय रेलवे द्वारा लागू) मुख्य वाणिज्य प्रबंधकों (सी सी एम्स) को परिचारित किया जिसमें राज्य विद्युत बोर्ड (एस ई बी) द्वारा भाड़ा का अग्रिम भुगतान करने का आदेश था। इसके अन्तर्गत बदले में एस ई बी को 'देय' परेषणों पर प्रभार्य 5 प्रतिशत अधिभार का लाभ मिला। क्षेत्रीय रेलों को योजना स्वीकार करने के लिए एस ई बीज को सहमत करना था।

दक्षिण पूर्व रेलवे पर, इस योजना के अंतर्गत महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड (एम एस ई बी) के साथ, खपारखेडा तथा कोराडीह में स्थित इनके दो पावर हाउसों, को बुक किये गये कोयला हेतु एक करार सितम्बर 1994 में निम्नलिखित भुगतान अनुसूची के साथ किया गया:

क्र.सं.	परिदान अनुसूची	भुगतान अनुसूची
1.	महीने के पहली तारीख से 10वीं के मध्य परिदान किये गये परेषण	उसी माह के 15वीं तक भुगतान
2.	महीने के 11वीं से 20वीं के मध्य परिदान किये गये परेषण	उसी माह के 25वीं तक भुगतान
3.	महीने के 21वीं से 30वीं के मध्य परिदान किये गये परेषण	अगले माह के 5वीं तक भुगतान

अनुसूची के अनुसार भाड़ा के भुगतान में कोई चूक अग्रिम भुगतान के विरुद्ध समायोजित किया जाना था तथा 10 दिनों की अवधि के भीतर उसे पूरा कर लिया जाना था, ऐसा न किये जाने की दशा में उक्त सुविधा बंद कर दी जानी थी तथा एम एस ई बी 10 प्रतिशत (14 जनवरी 1995) तक/15 प्रतिशत (15 जनवरी 95 से प्रभावी) अधिभार भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था। एम एस ई बी ने इस योजना के विरुद्ध 18.75 करोड़ रुपये जमा (अक्टूबर 1994) किया।

इसी बीच सितम्बर 1994 में, मण्डल वाणिज्य प्रबंधक (डी सी एम), नागपुर ने बताया था कि एम एस ई बी द्वारा भाड़ा का भुगतान, ज्ञापनों के न प्राप्त होने और देर से प्राप्त होने तथा अन्य वाणिज्यिक औपचारिकताओं के कारण विलम्ब से किया गया, फलस्वरूप ब्याज के रूप में राजस्व

की हानि हुई। इसलिए, ज्ञापन आधार पर भाड़ा के भुगतानों की प्रणाली लागू करने का निर्णय लिया गया। ज्ञापन प्रणाली, सितम्बर 1994 से लागू की गयी में आवश्यक था कि जैसे ही रिक यार्ड में पहुंचे, ज्ञापन एम एस ई बी प्राधिकारियों को हस्तांतरित कर दिये जायें। एम एस ई बी प्राधिकारियों को बिना समय गंवाये भुगतान करना था। मासिक मिलान, रेलवे तथा एम एस ई बी के कर्मचारियों द्वारा, ज्ञापन परिदान दिये जाने से उठे किसी विवाद को सुलझाने हेतु किये जाने की व्यवस्था करनी थी। यह प्रणाली एम एस ई बी द्वारा रेलवे बकायों के भुगतान में तेजी के प्रयोजनार्थ थी।

तथापि, 10 अक्टूबर 1994 से 10 नवम्बर 1994 की अवधि हेतु एम एस ई बी तथा रेलवे के मध्य लेन-देन की लेखापरीक्षा समीक्षा (अगस्त 1996) में यह पाया गया कि भुगतान अनुसूचियों के उल्लंघन में, विलम्ब 7 से 20 दिनों के बीच था। लेकिन रेलवे ने अग्रिम भुगतानों के विरुद्ध बकाया राशियों को समायोजित नहीं किया तथा उसकी 10 दिनों के भीतर भरपाई नहीं की गई और न विलम्ब से किये गये भुगतानों को ही "देय" यातायात मानकर अधिभार लगाया गया। जब मामला उठाया गया (दिसम्बर 1996), रेल प्रशासन ने मई 1997 में जाकर 10 प्रतिशत अधिभार के रूप में 0.62 करोड़ रुपये की राशि समायोजित किया। तथापि, इस राशि की अभी तक (सितम्बर 1999) भरपाई नहीं की गयी है।

बाद में, अप्रैल 1996 से मार्च 1997 की अवधि के दौरान भुगतान किये गये मासिक भाड़ा तथा बजट में कोयला भाड़ा में 12 प्रतिशत की बढ़ोतरी के आंकड़ों के आधार पर, एम एस ई बी ने भुगतान किये जाने हेतु अतिरिक्त जमा के रूप 3.26 करोड़ रुपये के राशि की गणना की। एम एस ई बी ने यह राशि रेलवे को मई 1997 में जमा कर दिया। (तथापि, एम एस ई बी ने मई 1997 में रेल प्रशासन द्वारा वसूल किये गये अधिभार की वापसी हेतु अनुरोध किया)।

लेखापरीक्षा द्वारा पुनः समीक्षा से यह मालूम हुआ कि उपरोक्त दो विद्युत गृहों के मामले में, भुगतानों में विलम्ब खापरखेडा विद्युत गृह द्वारा 20 दिनों से 93 दिनों (दिसम्बर 1996 से नवम्बर 1998 की अवधि के दौरान) तथा कोराडीह विद्युत गृह द्वारा 9 से 69 दिनों (जनवरी 1995 से जुलाई 1998 की अवधि के दौरान) के मध्य रहा। लेकिन रेलवे प्रशासन ने विलम्बित भुगतानों को अधिभार लगाने के लिये "देय" यातायात के रूप में नहीं माना। इस प्रकार एम एस ई बी को अवांछित लाभ दिया गया, जिसके फलस्वरूप 15.37 करोड़ रुपये (खापरखेडा के मामले में 14.11 करोड़ रुपये तथा कोराडीह के मामले में 1.26 करोड़ रुपये) के अधिभार की वसूली नहीं हुई।

मामला रेल प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः जून 1999 तथा दिसम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.1.2 पूर्व रेलवे: वैगनों को न तौले जाने के कारण राजस्व की हानि।

कोयला वैगनों को तौलने में रेलवे प्रशासन की विफलता के फलस्वरूप 9.67 करोड़ रुपये की हानि हुई।

नियमतः सभी परेषणों को अग्रेषण स्टेशन पर तौला जाना चाहिये। खुले माल, भारी माल या भारी मात्रा में माल, जिनका स्टेशन पर लगायी गयी मामूली तुला-मशीन पर तोलन नहीं हो सकता, उनका तोलन, यदि उपलब्ध हो तो अग्रेषण स्टेशन पर वैगन तुला-सेतु पर या रास्ते में पड़ने वाले



सुविधाजनक तुला-सेतु और जहाँ तक सम्भव हो पहले तुला-सेतु स्टेशन पर किया जाना चाहिये। यदि रास्ते में कोई तुला-सेतु न हो तो, यदि गन्तव्य स्थल पर तुला-सेतु हो तो वहाँ पर वैगन का तोलन किया जाना चाहिये।

31 मार्च 1997 को समाप्त हुये वर्ष (1998 की संख्या 9) के लिये भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक-संघ सरकार (रेलवे) के प्रतिवेदन के पैरा 5.3 में उल्लेख है कि 1994-95 से 1996-97 के दौरान तुला-सेतुओं पर नमूना जाँच किये गये तुलित वैगनों में बड़ी मात्रा में अधिक लदान की सामान्य प्रवृत्ति 34.5 प्रतिशत तक थी।

रेलवे द्वारा उठायी गयी हानि को आँकने के लिये, आगे की गई जाँच से निम्न बातें प्रकाश में आयीं

(क) दक्षिण पूर्व रेलवे पर वेस्ट बोकारो कोलियरी [जिसपर टाटा आयरन एण्ड स्टील कम्पनी (टिस्को) का स्वामित्व था] से या तो अग्रेषण स्टेशन या गन्तव्य स्टेशन पर तुला-सेतु की अनुपलब्धता के कारण, आदित्यपुर स्टेशन को सेन्डर्स वेट एक्सेप्टेड (एस.डब्ल्यू.ए.) के तौर पर परेषणो को बुक किया गया। स्पष्ट रूप से मार्ग में भी तोलन नहीं किया गया था क्योंकि गन्तव्य बिन्दु पर कभी कोई तौल पत्र प्राप्त नहीं किया गया था। चूँकि परेषक और परेषिती एक ही पार्टी थे, अर्थात् टिस्को, और चूँकि वहाँ कोई तौल सुविधा नहीं थी, रेलवे के पास अधिक लदान की मात्रा को मापने का कोई रास्ता नहीं था।

धुले कोयले से लदी 62 बी ओ एक्स एन वैगनों के कर्षण वाली एक गाड़ी 25 अक्टूबर 1997 को आद्रा मंडल के बरकाकाना मोरी सेक्शन में कि.मी. 401/15-14 पर पटरी से उतर गयी। इनमें से 46 वैगनों का आदित्यपुर में 28 अक्टूबर, 1997 को टिस्को तुलासेतु पर नमूना-तोलन किया गया उनमें से 42 वैगनों (91 प्रतिशत) में अधिक लदान पाया गया। 42 बी ओ एक्स एन वैगनों में 2662.04 एम टी की वास्तविक लदान के विरुद्ध कुल अधिक लदान 123.5 एम टी तक पायी गयी।

वर्तमान नियमों के अनुसार, बॉक्स एन वैगनों में परिवहन के लिये कोयले की अनुमत ढुलाई क्षमता को स्थानीय एवम् थ्रू बुकिंग के लिये चिन्हित ढुलाई क्षमता से ऊपर 2 टन तक निर्धारित किया गया है। यदि कहीं पर कोयले का भार अनुमत ढुलाई क्षमता से 2 टन से अधिक तक बढ़ जाता है और ऐसा अधिक लदान पाया जाता है तो 2 टन से ऊपर के अधिक भार को दण्डात्मक दर पर प्रभारित किया जाना है।

1997-98 एवम् 1998-99 के दौरान वेस्ट बोकारो कोलियरी से 52 लाख मीट्रिक टनों के प्रभारित भार के साथ एस.डब्ल्यू.ए. के अन्तर्गत 2,24,315 वैगन (एफ.डब्ल्यू.यू.में) बुक किये गये। 28 अक्टूबर 1997 को नमूना तौल के आधार पर आँकते हुये, जिसमें 91 प्रतिशत वैगनों में 4.63 प्रतिशत तक अधिक लदान हुयी थी, कुल अधिक लदान 2.41 लाख मीट्रिक टन हुआ जिसका सामान्य दर पर भाड़ा 2.45 करोड़ रुपये निकला (1.63 लाख मीट्रिक टन के लिये) एवम् दण्डात्मक दर पर 5.15 करोड़ (0.78 लाख मीट्रिक टनों के लिये) रुपये कुल 7.60 करोड़ रुपये का भाड़ा प्रभार हुआ।

(ख) दो तुला-सेतुओं जिनमें से प्रत्येक को अन्डाल में (1994 एवम् 1996) (दोनों पर रेलवे का स्वामित्व) और कत्रासगढ़ में (1987 एवम् 1996) (दोनों पर मेसर्स बी.सी.सी.एल. का स्वामित्व), को

चालू किया गया। अप्रैल, 1997 से मार्च, 1999 तक की अवधि में प्रेषित किये गये वैगनों की स्थिति की समीक्षा के साथ-ही-साथ जिन वैगनों का तोलन किया गया उनसे निम्न बातें प्रकाश में आयीं-

सारणी - I

स्टेशन का नाम	प्रेषित किये गये वैगनों की संख्या (एफ. डब्ल्यू. यू. में)	तोलित वैगनों की संख्या (एफ. डब्ल्यू. यू. में)	पायी गयी अधिक लदान	अधिक लदान किये गये वैगनों का प्रतिशत		वसूल किया गया दण्डात्मक भाड़ा (रुपयों में)	बिना तौले वैगनों की संख्या (एफ. डब्ल्यू. यू. में)	बिना तौले वैगनों का प्रतिशत
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			(एफ. डब्ल्यू. यू. में) वैगनों की संख्या	भार (टनों में)	(कॉलम 4 का कॉलम 3 से)			(कालम 8 का कालम 2 से)
कत्रासगढ़	4,04,017.00	3,52,974.50	2,09,602.50	2,25,140.8	59.38	9,92,15,233	51,042.5	12.63
अन्डाल	4,27,822.50	3,77,840.00	2,28,257.50	2,50,066.7	60.41	4,86,76,693	49,982.5	11.68

रेल प्रशासन ने वैगनों का तोलन न होने के मुख्यतः दो कारण बताये:

- तुला-सेतु की विफलता।
- परिचालनीय कठिनाईयां।

अप्रैल 1997 से मार्च, 1999 तक की अवधि में ऐसे वैगनों के ब्यौरे निम्नवत् थे:-

सारणी-2

स्टेशनों के नाम	उन वैगनों की कुल संख्या जिन्हें बिना तौले के आगे भेजा गया (एफ डब्ल्यू यू में)	परिचालनीय कठिनाईयों के कारण बिना तौले वैगनों की संख्या (एफ डब्ल्यू यू में)	प्रतिशत	तुला-सेतु की विफलता के कारण बिना तौले वैगनों की संख्या	प्रतिशत
1.	2.	3.	4.	5.	6.
कत्रासगढ़	51,042.5	45,435	89	5,607.5	11
अन्डाल	49,982.5	5,767.5	11.53	44,215	88

निम्नलिखित को दृष्टिगत रखते हुए तौल न होने के सम्बन्ध में दिये गये कारण मान्य नहीं हैं-

- उन क्षेत्रों में कोयले के वैगनों के तोलन के लिये कत्रासगढ़ और अन्डाल में विशेषरूप से तुला-सेतुओं को चालू किया गया था। तोलन में इस तरह की परिचालनीय कठियानाईयां, यदि होती तो, इन तुला-सेतुओं को चालू करने के पूर्व ध्यान में रखा जाना चाहिए था।
- रेल प्रशासन के तर्क के सम्बन्ध में कि कत्रासगढ़ में तुलासेतु वी.सी.सी.एल. द्वारा संस्थापित किये गये थे और यह कि संयंत्र का अनुक्षण एवम् देखभाल उनके मत्थे था, यह बात ध्यान



में रखने योग्य है कि जो बिना तौले रह गये थे उनका केवल 11 प्रतिशत ही तुला-सेतुओं की विफलता के कारण था। दूसरी ओर, अन्डाल पर लगे हुए तुला-सेतु रेल प्रशासन के थे जहाँ तुला-सेतु की विफलता के कारण तोलन न होने की प्रतिशतता 88 थी। इन दो संयंत्रों का बेहतर अनुक्षण होना चाहिये था।

उपरोक्त सारणी 1 के आधार पर आँकने पर कत्रासगढ़ और अन्डाल में अधिक लादे गये वैगनों की संख्या (बिना तौले वैगनों की संख्या में से) क्रमशः 30309 वैगन और 30194 वैगन बनती है और इस पर दण्डात्मक भाड़ा 2.07 करोड़ रुपये (कत्रासगढ़ के लिये 1.43 करोड़ रुपये और अन्डाल के लिये 0.64 करोड़ रुपये) बनता है।

इस प्रकार, इन मामलों में कुल 9.67 करोड़ रुपयों की हानि हुई। जब तक सुधारात्मक प्रक्रिया आरम्भ नहीं की जाती, हानि निरंतर होती रहेगी।

पूर्व रेलवे प्रशासन ने बताया (नवम्बर 1999) कि:

- (i) चूंकि दक्षिण पूर्व रेलवे पर 28 अक्टूबर 1997 को नमूना भार लिया गया था और मात्र ऐसे तौल के आधार पर कुल हानि का आकलन किया गया है, पूर्व रेलवे द्वारा अब और टिप्पणी नहीं दी जा सकती है।
- (ii) लेखापरीक्षा द्वारा आकलित हानि शुद्ध रूप से अभिप्रायात्मक है और पोषणीय नहीं है।

प्रशासन द्वारा दिया गया उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि:

- (i) तुला-सेतु के स्थल के सम्बन्ध में क्षेत्रीय रेलवे के परिक्षेत्र के प्रश्न से अलग यह तथ्य फिर भी रह जाता है कि नये तुला-सेतु का प्रभावी उपयोग, वैगनों के अधिक भारण के रूप में राजस्व के भारी रिसाव पर रोक लगा सकता था।
- (ii) बिना तौले वैगनों के सम्बन्ध में राजस्व की हानि को आँकने के लिये लेखापरीक्षा द्वारा अपनाई गई विधि तर्कपूर्ण है। यह रेल प्रशासन द्वारा उपलब्ध कराये गये आँकड़ों पर आधारित है और इसका उद्देश्य यह है कि एक स्थानीय क्षेत्र में भी, हानि की प्रमात्रा को बताये।

मामले को रेल बोर्ड की जानकारी में नवम्बर, 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.1.3 दक्षिण-मध्य, मध्य, पूर्व, : उत्तर एवं पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

चल तिजोरियों में क्रेडिट नोटों को भेजे जाने के  
कारण ब्याज की हानि।

स्थानीय बैंकों में जमा खाताओं के खोलने के बदले कैश कार्यालय को क्रेडिट नोटों को भेजे जाने के फलस्वरूप 9.51 करोड़ रुपये के ब्याज की हानि हुई, इसके अतिरिक्त रेलवे आय का अवरोधन तथा राजकोष नियंत्रण को गंभीर रूप से प्रभावित किया गया।

व्यापार द्वारा व्यक्त कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए, रेलवे बोर्ड ने, स्टेशनों पर स्थित बैंकों, अतिरिक्त उनके जहाँ रेलवे रोकड़ कार्यालय अवस्थित थे, पर आहरित क्रेडिट नोट सह चेकों को

स्वीकार किये जाने पर लगाये गये प्रतिबंधों की समीक्षा किया। जुलाई 1983 में यह निर्णय लिया गया कि रेलवे महत्वपूर्ण स्टेशनों पर (जहाँ ऐसा कोई खाता पहले से नहीं था) किसी एक राष्ट्रीयकृत बैंक में, जिसके पास अधिकतर आवक एवं जावक यातायात अर्थात् कुल आय 25 लाख प्रति वर्ष या उससे ऊपर थी जमा खाता खोल सकता था तथा इस प्रकार वे स्टेशन ऐसे व्यापारी को जो चेकों/क्रेडिट नोटों-सह चेकों के माध्यम से रेल भाड़ा इत्यादि का भुगतान करने की सुविधा ले चुके थे उन्हें स्थानीय बैंकों पर ऐसी सुविधा प्राप्ति हेतु देता था। वास्तव में, ऐसे स्टेशनों पर, व्यापारियों को स्थानीय बैंकों पर आहरित चेकों/क्रेडिट नोट-सह-चेकों द्वारा भुगतान की सुविधा के उपभोग के लिए प्रोत्साहित किया जाना था बशर्ते कि वे भारतीय रेल वाणिज्य नियमावली, जिल्द II के पैरा 2409 से 2414 में निहित सामान्य सुरक्षा उपायों तथा समय-समय पर रेलवे द्वारा जारी किये गये पूरक अनुदेशों के अनुकूल हों।

दक्षिण मध्य रेलवे के [5 मण्डलों, जैसे सिकन्दराबाद (एस सी), हैदराबाद (एच वाई बी), विजयवाड़ा (बी जेड ए), हुबली (यू बी एल) तथा गुन्टकल (जी टी एल)] में से, एस सी तथा एच वाई बी मण्डलों से सम्बन्धित लेन-देन एस सी स्थित रोकड़ कार्यालय द्वारा किये जाते हैं। यू बी एल तथा बी जेड ए मण्डलों से संबंधित लेन-देन यू बी एल तथा बी जेड ए स्थित रोकड़ कार्यालयों द्वारा किये जाते हैं। जी टी एल मण्डल से सम्बन्धित लेन-देन एस सी तथा यू बी एल दोनों रोकड़ कार्यालयों द्वारा किये जाते हैं।

जबकि बी जे ए के मामले में कोई विलम्ब नहीं था, लेकिन 4 मण्डलों (एस सी, एच वाई बी, यू बी एल एवं जी टी एल) के 54 स्टेशनों को व्यवहृत करने वाले एस सी एवं यू बी एल में स्थित मण्डल रोकड़ कार्यालयों के अभिलेखों की समीक्षा में निम्नलिखित पाया गया:

- (i) 26 स्टेशनों पर स्थानीय बैंकों में कोई जमा खाता नहीं खोला गया था यद्यपि लेन-देन 0.25 करोड़ रुपये से अधिक किये गये थे। एस सी तथा यू बी एल में स्थित बैंकों पर आहरित क्रेडिट नोट स्वीकार किये जा रहे थे।
- (ii) यद्यपि 28 स्टेशनों पर स्थानीय बैंकों में जमा खाते खोले गये थे, फिर भी केवल स्टेशन नकद आय इन स्थानीय बैंकों में रेल प्रशासन द्वारा जमा की जा रही थी। स्पष्टतः, इन स्टेशनों पर 'जमा खाता' के लाभ के लिए जोर नहीं दिया गया।
- (iii) फलस्वरूप, फर्मी द्वारा दिये गये क्रेडिट नोटों को एस सी तथा यू बी एल स्थित मण्डल रोकड़ कार्यालयों में भेजा जाना जारी रहा। इसका कारण था कि क्रेडिट नोट सुविधा प्रदान किये जाने के नियम एवं शर्तों में प्रावधान था कि क्रेडिट नोट उस स्टेशन पर अवस्थित किसी राष्ट्रीयकृत बैंक पर आहरित होना चाहिए जहाँ क्रेडिट नोट सुविधा दी गयी हो, एवं रेलवे का जमा खाता उस स्टेशन पर विद्यमान हो। यदि रेलवे का जमा खाता उस स्टेशन पर विद्यमान नहीं था, तो क्रेडिट नोट ऐसे स्थान पर राष्ट्रीयकृत बैंक पर आहरित किया जाना चाहिए जहाँ मण्डल रोकड़ कार्यालय अवस्थित थे। यहाँ तक कि पार्टी के साथ किये गये मानक करार (जुलाई 1996) का अनुबंध (3) भी दक्षिण मध्य रेलवे प्रशासन के क्षेत्र पर किसी, निर्धारित/राष्ट्रीयकृत बैंक में क्रेडिट नोट आहरित करने का प्रावधान करता है। यह रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किये गये अनुदेशों (30 मई 1996) जिसके अनुसार चेक जमा खाते अधिक से अधिक स्टेशनों पर खोले जाने के लिए वांछित थे, के अनुकूल नहीं था। इसके



बदले, क्रेडिट नोटों का एस सी /यू बी एल में स्थित बैंकों पर आहरित किया जाना जारी रहा।

- (iv) भारतीय रेल लेखा संहिता, जिल्द I (पैरा 1922 एवं 1923) तथा भारतीय रेल वाणिज्य नियमावली, जिल्द II (अध्याय 24) में रोकड़ कार्यालय को सुरक्षित तथा त्वरित स्टेशन रोकड़ भेजे जाने हेतु विस्तृत प्रक्रिया का उल्लेख है। चल रोकड़ तिजोरियों (जिसमें स्टेशन रोकड़, रोकड़ कार्यालय को रोजाना भेजे जाते हैं) के संचलन में तेजी लाने के लिए, दक्षिण मध्य रेल प्रशासन जिनके द्वारा ये तिजोरियाँ भेजी जाती हैं; को उन गाड़ियों को दर्शाते हुए प्रोग्राम बनाना होता है। किसी भी प्रकार के उल्लंघन को गम्भीरता से लिया जाना था।

या तो जमा खाता न खोलने अथवा स्थानीय जमा खाता जहाँ खुला था, का उपयोग न करने के कारण 4 मण्डलों के 54 स्टेशनों पर फर्मों द्वारा दिये गये 854.12 करोड़ रुपये की राशि के 6,281 क्रेडिट नोट (2,672 उन स्टेशनों से सम्बंधित जहाँ जमा खाते पहले से विद्यमान थे तथा 3,609 उन स्टेशनों से सम्बंधित जहाँ जमा खाते खोले नहीं गये थे) संचलन रोकड़ तिजोरियों में एस सी एवं यू बी एल में स्थित सम्बंधित मण्डल रोकड़ कार्यालयों को भेजे गये जिसके फलस्वरूप 1 से 42 दिनों के मध्य (नेमी औपचारिकताओं के लिए 3 दिन देने के बाद) विलम्ब हुआ। उस सीमा तक आय रेलवे खाते के बाहर रही जिसने राजकोष नियंत्रण को गम्भीर रूप से प्रभावित किया। इससे फर्म को अवांछित लाभ मिला। रेलवे को उसके फलस्वरूप 12 प्रतिशत पर परिकलित 1.44 करोड़ रुपये के ब्याज की हानि हुई।

विलम्ब, रोकड़ तिजोरियों के अनियमित संचलन के कारण था जिसे (क) वाणिज्य विभाग द्वारा खजाना तिजोरी के संचलन का नियंत्रण न रखा जाना; (ख) नामित गाड़ियों में खजाना तिजोरियों को न लादना; तथा (ग) नामित गाड़ियों के अनियमित संचलन को जिम्मेदार बताया गया।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च 1999 और नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

मध्य, पूर्व, उत्तर एवं पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर समीक्षा में भी ऐसी ही स्थिति देखी गयी।

मध्य रेलवे पर, फर्मों द्वारा दिये गये 1,552.43 करोड़ रुपये मूल्य के 7,676 क्रेडिट नोट 1996 से 1999 के दौरान चल तिजोरियों में मुम्बई एवं झांसी में स्थित सम्बंधित मण्डल रोकड़ कार्यालयों को भेजे गये, परिणामस्वरूप रोकड़ कार्यालय में प्राप्त होने में 5 से 130 दिनों की देरी हुई, जिसके फलस्वरूप 4.51 करोड़ रुपये के ब्याज की हानि हुई। इसके अतिरिक्त, 1552.43 करोड़ रुपये की आय, फर्मों को अवांछित लाभ दिये जाने को लेकर राजकोष नियंत्रण को गंभीर रूप से प्रभावित करते हुए, रेलवे के खाते से बाहर रही। पुनः, मुम्बई में मण्डल रोकड़ कार्यालय की नमूना जांच से पता चला कि फर्मों द्वारा दिये गये क्रेडिट नोट, सम्बंधित स्टेशनों पर स्थानीय बैंकों में जमा किये जाने के बजाय, मुम्बई स्थित मंडल रोकड़ कार्यालय को भेजे जाने जारी रहे। 97.26 करोड़ रुपये के 679 क्रेडिट नोट/चेक 1996 से 1999 के दौरान भेजे गये, फलस्वरूप, उनकी वसूली में 5 से 98 दिनों की देरी हुई। इसके कारण 0.30 करोड़ रुपये (12 प्रतिशत पर) के ब्याज की हानि हुई। इसे रेलवे प्रशासन के समक्ष नवम्बर 1999 में उठाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (दिसम्बर 1999)।

पूर्व रेलवे पर, कलकत्ता में अवस्थित निर्धारित बैंकों पर आहरित चेक तथा क्रेडिट नोट सह चेक स्टेशन द्वारा स्वीकार किये जा रहे थे और बैंक में रखे जाने हेतु मुख्य रोकड़ कार्यालय को भेजे जा रहे थे। इससे रेलवे देयताओं (395.77 करोड़ रुपये की राशि की वसूली में 7 से 8 दिनों तक की देरी हुई और इससे 0.91 करोड़ रुपये (1996-97 से 1998-99 के दौरान) के ब्याज की हानि हुई।

उत्तर रेलवे पर, मार्च 1996 से मार्च 1999 के दौरान 39.98 करोड़ रुपये वसूलने में 3 से 34 दिनों के बीच देरी हुई जिसके फलस्वरूप 0.11 करोड़ रुपये के ब्याज की हानि हुई।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे पर, 6 प्रमुख स्टेशनों की समीक्षा से स्पष्ट हुआ कि 1994-95 से 1998-99 के दौरान फर्माँ द्वारा दिये गये 453.71 करोड़ रुपये के 10,499 क्रेडिट नोट चल तिजोरी में कैशियर/मालीगाँव को भेजे जाते रहे, जिसके फलस्वरूप बैंक में क्रेडिट नोटों को जमा करने में 2 से 76 दिनों के मध्य देरी हुई। इसके फलस्वरूप 12 प्रतिशत के दर से ब्याज में 2.24 करोड़ रुपये की हानि हुई।

मामला, रेलवे बोर्ड की जानकारी में नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.1.4 पश्चिम रेलवे:- बी सी एन रेकों द्वारा कम भार वहन करने के कारण राजस्व की हानि।

रेलवे बोर्ड के निर्देशों के उल्लंघन में बी सी एन रेकों के कम भार वहन करने के फलस्वरूप 9.42 करोड़ रुपये की हानि हुई।

चूँकि रेलवे का उद्देश्य कम से कम परिचालन खर्च पर अधिक राजस्व अर्जित करने के लिए लम्बी दूरी की गाड़ियाँ चलाना है इसलिए रेलवे बोर्ड इंजनों की दुलाई क्षमता, लाइन क्षमता एवं कर्मिंदल क्षमता इत्यादि की बर्बादी से बचने के लिए बी सी एन/बी सी एक्स/सी आर टी वैगनों के पूरे भार के रोक चलाने हेतु समय-समय पर क्षेत्रीय रेलों को निर्देश जारी करता रहा है। अगस्त 1994 में रेलवे बोर्ड ने पश्चिम रेलवे पर रेकों के औसत भार में गिरावट को गंभीरता से लिया तथा निर्देश दिया कि बी सी एन/बी सी एक्स एवं सी आर टी रोक क्रमशः 40 एवं 75 वैगनों से कम के नहीं चलाये जाने चाहिए। जून तथा जुलाई, 1995 में रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलों को स्पष्ट रूप से निर्देश दिया कि किसी भी दशा में बी सी एन रोक 40 वैगनों से कम लादे एवं चलाये नहीं जाने चाहिए तथा यह कि ग्राहक को 40 बी सी एन वैगनों के रोक को एक इकाई के रूप में मांग-पत्र देने के लिए कहा जाना चाहिए।

पश्चिम रेलवे के 7 स्टेशनों/साइडिंगों (दाधदेवी, मोरक, लखेरी, बीवर, बंगूग्राम, चन्देरिया एवं मांगलीया गांव) पर 9 लदाई स्टेशनों के अभिलेखों की नमूना जांच में यह देखा गया कि बोर्ड के स्पष्ट निर्देशों के बावजूद, अगस्त, 1994 से फरवरी 1999 के दौरान बुक किये गये 1193 बी सी एन



रेक प्रत्येक 40 वैगनों से कम पर चलाये गये। यह गिरावट 1 से 12 वैगनों के मध्य रही। सीमेंट, चावल, सिंगल सुपर फास्फेट, यूरिया, जिंक बार एवं खली से भरे ये रेक पश्चिम रेलवे पर 9 लदान बिन्दुओं से 62 से 2181 कि.मी. दूरियों हेतु विभिन्न गन्तव्यों को बुक किये गये थे।

इन 1193 रेकों हेतु रेलवे ने मात्र 47,574 बी सी एन वैगनों के लिए मांग-पत्र स्वीकार किया, लेकिन 44,288 बी सी एन वैगनों की वास्तविक आपूर्ति किया। रेलवे प्रशासन द्वारा वैगनों की कम आपूर्ति के कारण अभिलेखों में नहीं थे। पुनः की गयी आपूर्ति में से, 1920 वैगन परेषकों द्वारा लादे नहीं गये तथा लदे हुए वैगनों के साथ गन्तव्य तक खाली ही ढोये गये। फलस्वरूप :-

(क) परेषकों को आपूर्ति किये गये 1920 बी सी एन वैगनों, की खाली ढुलाई हुई, परिणामस्वरूप 4.98 करोड़ रूपए के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

(ख) 1193 रेकों के कम संयोजन के संबंध में 4.44 करोड़ रूपए (प्रति वैगन प्रति कि.मी. परिचालन लागत पर आधारित) के इंजन ढुलाई, लाइन तथा कर्मी दल क्षमता की बर्बादी हुई।

इस प्रकार कुल हानि 9.42 करोड़ रूपए की हुई।

मामला दिसम्बर, 1998 में उप मुख्य लेखाधिकारी (यातायात), अजमेर के साथ उठाया गया। उत्तर प्रतीक्षित (मार्च, 1999) था।

रेलवे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित अपने उत्तर में, अक्टूबर 1999 में बताया कि:

- (i) बी सी एन रेकों की पूरी संरचना से कम लदान का प्रमुख कारण रेलवे द्वारा पार्टियों को आपूर्ति के बाद वैगनों का वापस ले लिया जाना था।
- (ii) वैगनों की खलिया ढुलाई पार्टियों द्वारा कम लदान के कारण थी तथा रेलवे प्रशासन के लिए रेक को तोड़ना एवं पार्टियों द्वारा न लादे गये वैगनों को रोके रखना विवेकपूर्ण नहीं होता।

रेलवे प्रशासन का तर्क मान्य नहीं है क्योंकि:

- (i) उपरोक्त बताये गये कारणों को नियंत्रित किया जा सकता था एवं ये उपलब्ध वैगनों के खराब प्रबंधन को दर्शाते हैं; तथा
- (ii) बोर्ड के अगस्त 1995 के आदेश 40 वैगनों से कम के प्रत्येक रेक को चलाने को सख्ती से मना करते हैं।

### 3.1.5 दक्षिण मध्य रेलवे: “मैंगो स्पेशल” के अलाभकारी परिचालन के कारण हानि।

मैंगो स्पेशल गाड़ियों के अलाभकारी परिचालन के फलस्वरूप 7.70 करोड़ रुपये की हानि हुई।

कोचिंग टैरिफ का नियम 620 यह निर्दिष्ट करता है कि मंहगे फल, जैसे, सेब, अनार, चेरी एवं अंगूर के पार्सल, जब मालिक के जोखिम पर बुक किये गये हों, सी पी 1 दर पर प्रभारित किये जाने हैं और मंहगे फलों के अन्यथा सी.पी.2 की दरों पर जब ये मेल/एक्सप्रेस या मेल/एक्सप्रेस-सह-साधारण गाड़ियों से ढोये जाय, तो 20 प्रतिशत अधिभार लगाया जाना है।

किसी सेवा की लाभकारिता उसके परिचालन लागत तथा उससे वसूल की गयी आय पर निर्भर करती है। कोचिंग सेवाओं से सम्बन्धित व्यय सर्वप्रथम निम्न में विभाजित किये जाते हैं:

- (i) बुकिंग कार्यालय, टिकट जांच, आरक्षण एवं पूछताछ, विशेष सेवाओं तथा विविध सेवाओं से सम्बन्धित सीमांत व्यय।
- (ii) कर्षण लागत, रेल पथ एवं संकेत सम्बन्धी लागत, अन्य परिवहन मूल्य तथा सवारी डिब्बों का प्रावधान एवं अनुरक्षण सम्बन्धी लाइन ढुलाई व्यय।
- (iii) उपरिलागत जो किसी सेवा को विनिधानित नहीं किये जा सकते तथा कुल व्यय के कुछ प्रतिशत के रूप में दर्शाये जाते हैं।

अंतिम परिणामों का सारांश - रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) कोचिंग सेवाओं की लाभकारिता/इकाई लागत यह दर्शाती है कि 1991-92 से 1996-97 के दौरान, दक्षिण मध्य रेलवे पर कोचिंग सेवायें (पार्सल, लगेज एवं डाक सेवायें) निरन्तर रूप से हानि पर चल रही थीं।

इन हानियों के बावजूद, एक किये गये सर्वेक्षण तथा मण्डल रेल प्रबंधक (डी आर एम), विजयवाड़ा की अग्रेषण अभिकर्ताओं के साथ हुई बैठक और वाणिज्य अधिकारियों की वास्तविक व्यापारियों के साथ हुई बैठक के आधार पर, दक्षिण मध्य रेलवे के वाणिज्य विभाग ने प्रक्षेपित किया कि आमों के 45 रेक (लगभग 7000 टन) 1996 के दौरान नुजविड से लादे जायेंगे, पहला रेक 16/17 अप्रैल 1996 की रात को लादा गया।

48 पार्सल गाड़ियों (20 पार्सल वानों की प्रत्येक गाड़ी लगभग 250 एम.टी. भार. ढोने वाली) के लिए विस्तृत व्यवस्थायें बनायी गयी तथा नुजविड (विजयवाड़ा मण्डल) एवं न्यू आजादपुर (दिल्ली मण्डल) के मध्य 17 अप्रैल 1996 से 15 जून 1996 के दौरान चलाने की योजना बनायी गयी। पार्सल वानों की आपूर्ति तथा दो दिनों के मार्गस्थ समय की गारंटी दी गयी।

लेखा परीक्षा समीक्षा में यह देखा गया कि इस प्रक्षेपण के विरुद्ध, मात्र 22 पार्सल स्पेशल गाड़ियाँ 406 वेहिकिलों के साथ (48 गाड़ियों में 960 वेहिकिलों के विपरीत जैसाकि प्रक्षेपित किया गया था) 1996-97 में वास्तविक रूप में चलायी गयीं। 1996, 1997 एवं 1998 के दौरान, 82 पार्सल विशेष गाड़ियाँ चलायी गयीं। इन गाड़ियों के परिचालन पर खर्च किये गये 9.95 करोड़ रुपये के विरुद्ध, मालभाड़ा संग्रहण मात्र 2.25 करोड़ रुपये (मात्र 22.61 प्रतिशत) था। यह इन विशेष गाड़ियों को चलाने में कर्षण (विद्युत) की लागत भी पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं था जो 3.53 करोड़ रुपये निकाला गया। तथापि, अप्रैल 1999 से जून 1999 के दौरान, 24 विशेष गाड़ियाँ बी सी एन वैगनों



के साथ चलायी गयीं तथा 2.42 करोड़ रुपये वसूला गया जो लाइन दुलाई लागत एवं विद्युत लागत पूरा किया, क्योंकि मालभाड़ा 24 से 26 टन प्रति बी सी एन वैगन के हिसाब से (1996-97, 1997-98 के दौरान वी पी यू में लादे गये 12 टन के विरुद्ध) प्रभारित किया गया था।

यह भी देखा गया कि आम की विशेष गाड़ियाँ प्राथमिकता के आधार पर, अन्य एक्सप्रेस गाड़ियों की भाँति, चलायी गयीं तथा इन्हें मालगाड़ियों तथा सवारी गाड़ियों से वरीयता दी गयी। वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी (एफ ए एण्ड सी ए ओ) कारखाना, भण्डार एवं यातायात, दक्षिण मध्य रेलवे ने भी यह विचार व्यक्त किया था (मार्च 1998) कि चूँकि प्रदान की गयी सेवा के श्रेणी की तुलना एक्सप्रेस गाड़ियों से किये जाने योग्य थी, अतः 20 प्रतिशत अधिभार लगाया जाना ही उचित था जो, यदि लगाया गया होता, तो अप्रैल 1996 से जून 1999 के दौरान चलाये गये इन 106 आम की विशेष गाड़ियों से 0.93 करोड़ रुपये बने होते।

यह भी देखा गया कि लगभग 25,000 रुपये प्रति 10 टन की लॉरी के सड़क मार्ग से (अर्थात् 2,500 रुपये प्रति टन) भाड़ा के विरुद्ध, रेल मार्ग से भाड़ा मात्र 1,210 रुपये प्रति टन (सड़क मार्ग से भाड़े की तुलना में 48.4 प्रतिशत कम) था। डी.आर.एम., विजयवाड़ा द्वारा तर्क दिया गया कि दोनों टर्मिनलों पर प्रहस्तन प्रभारों को ध्यान में रखने के पश्चात् भी रेल भाड़ा अनुकूल था। तथापि, रेलवे प्रशासन ने इन स्पेशलों को चलाने के लिए सम्पूर्ण आर्थिक पहलू का विश्लेषण नहीं किया।

1996-97 से 1998-99 की अवधि में मैंगो स्पेशल को चलाने में उठायी गयी हानि 7.70 करोड़ रुपये आँकी गई। इसके अलावा, रेलवे प्रशासन ने अधिभार के रूप में 0.93 करोड़ रुपये की वसूली नहीं की, यद्यपि प्रदान की गई सेवा का स्तर एक्सप्रेस ट्रेन की तुलना में था। अधिभार, यदि वसूला गया होता तो हानि उस सीमा तक कम हो सकती थी।

जब मामला उठाया गया (मार्च 1999), तो क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन ने बताया (दिसम्बर 1999) कि:

- (i) प्रश्नगत सेवा की लागत प्रासंगिक तत्व नहीं था। जब तक सही श्रेणी एवम् दर-सूची प्रभारित किये गये, तब तक प्रदत्त सेवा के लागत की गणना की कोई आवश्यकता नहीं थी।
- (ii) बोर्ड ने भी क्षेत्रीय रेलों को इस विशिष्ट प्रकार के यातायात की दरें निर्धारित करने के लिये अनुमति नहीं दी थी।

ये तर्क मान्य नहीं हैं क्योंकि:

- (i) कोचिंग सेवाओं की लाभप्रदता (अंतिम परिणामों का सारांश) वृद्धि घटक के साथ, एक विशिष्ट प्रकार के यातायात की दरों को निश्चित करते समय, उपयोग हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा क्षेत्रीय रेलवे को प्रतिवर्ष सूचित किया जाता है।
- (ii) दक्षिण मध्य रेल प्रशासन को इस महत्वपूर्ण आंतरिक तत्व का उपयोग मैंगो स्पेशल के आर्थिक पहलू की गणना करते समय करना चाहिये था। इसमें वे विफल रहे।
- (iii) किसी भी क्षेत्रीय रेलवे पर न तो किसी प्रकार की सेवाओं के आर्थिक पहलुओं की गणना करने और न वाणिज्यिक हितों के ऐसे मामलों में रेलवे बोर्ड से परामर्श प्राप्त करने में कोई प्रतिबन्ध है।

विभिन्न फलों के लिए स्केल दर निर्धारित करने का आधार जानने के लिए एक संदर्भ रेलवे बोर्ड को (अप्रैल 1999) में किया गया था; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

मामला, रेलवे बोर्ड की जानकारी में नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

**3.1.6 पश्चिम, मध्य, पूर्व, :  
उत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत  
और दक्षिण रेलवे**

**कन्टेनर कारपोरेशन आफ इण्डिया (कानकोर) द्वारा  
रेलवे देयों की गैर-अदायगी के कारण हानि।**

कानकोर द्वारा देयों के विलम्ब से किये गये भुगतानों तथा कम भुगतानों के फलस्वरूप 5.93 करोड़ रुपये की हानि हुई।

कन्टेनर कारपोरेशन आफ इण्डिया (कानकोर) 1 नवम्बर 1990 से ग्राहकों से भाड़ा सहित सभी प्रभारों को वसूल कर रही थी। उनको पाक्षिक आधार पर शुरूआती रेलवे के भाड़ा यातायात लेखा कार्यालय में निर्धारित दरों पर रेलवे भाड़ा जमा करना अपेक्षित है। पहले पखवाड़ा के लिए माल भाड़ा से संबंधित चेक महीने की 25वीं तारीख को और दूसरे पखवाड़ा का अनुवर्ती माह की 10वीं तारीख तक प्रस्तुत किया जाना चाहिए। इन प्रेषणों के शुद्धता की संबंधित अभिलेखों के सन्दर्भ में जाँच रेलवे के लेखा कार्यालय द्वारा की जानी अपेक्षित है। लेखा अधिकारी द्वारा निकाले गये नामे, यदि कोई है जब तक वैध आधार पर आपत्ति न उठाई गई हो, उनका कानकोर द्वारा तुरन्त निपटान किया जाना है। विलम्बित अदायगियों सहित कानकोर के प्रति बकाया रेलवे देयों की लेखा कार्यालय द्वारा प्रत्येक महीने समीक्षा की जानी है और मामले को कन्कोर के साथ उठाया जाना है।

नवम्बर 1990 से मार्च 1992 की अवधि से संबंधित, कानकोर द्वारा पश्चिम रेलवे को भाड़े की अल्प अदायगी के कारण 1.48 करोड़ रुपये की देय राशि की वसूली न होने के बारे में मार्च 1993 को समाप्त वर्ष के लिए (1994 की संख्या 10) भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन के पैरा 2.2(क) में उल्लेख किया गया था। उसमें यह भी बताया गया था कि रेलवे, करार में उपयुक्त प्रावधान के अभाव में कानकोर से बकाया राशि पर ब्याज की माँग नहीं कर सकी और पश्चिम रेलवे से संबंधित देय राशि पर ब्याज प्रभारों की राशि, जिसकी प्रतिवर्ष 12 प्रतिशत की दर से संगणना की गई थी, 0.18 करोड़ रुपये निकाली गई थी। रेलवे बोर्ड ने अपने जुलाई 1994 की कृत कार्रवाई टिप्पण (ए टी एन) में बताया कि बकाया देय राशि के नियमित निपटान को सुनिश्चित करने के मद्देनजर, स्थिति पर निरन्तर निगरानी किया जाना चाहिए जिससे देय राशि को समय के अन्दर वसूल किया जा सके। जून 1995 में ए टी एन का सत्यापन करते हुए लेखापरीक्षा ने पाया कि करार में ब्याज उपबन्ध की 'समर्थक प्रावधान' के रूप में शुरूआत सामान्य वाणिज्यिक व्यवहार के स्वरूप में होगी और इसलिए उनको समाविष्ट न किया जाना न्यायसंगत नहीं था। इसके बावजूद, इस प्रकार का कोई भी उपबन्ध अब तक कन्कोर के साथ करार में समाविष्ट नहीं किया गया (जनवरी 2000) है।



कानकोर द्वारा भाड़ा के प्रेषण से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा लेखापरीक्षा में सितम्बर 1997 और मई 1999 में पुनः की गई थी। 1 अप्रैल 1992 से 31 मार्च 1996 की अवधि के अभिलेखों को पश्चिम रेलवे द्वारा उपलब्ध नहीं कराया गया था। अप्रैल 1996 से मार्च 1999 की अवधि के लेनदेनों की संवीक्षा से पता चला कि कानकोर द्वारा प्रेषित राशि वास्तविक देय राशि की अपेक्षा कम थी। 1996-97 हेतु 0.67 करोड़ रुपये, 1997-98 हेतु 0.12 करोड़ रुपये और 1998-99 के लिये 0.27 करोड़ रुपये अर्थात् कुल मिलाकर 1.06 करोड़ रुपये कम भाड़े का भुगतान किया गया था। वसूल न की गई राशि पर चूक अवधि (मार्च 1999 तक) के लिए 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर परिकलित ब्याज 0.25 करोड़ रुपये बनता है।

फिर, कानकोर द्वारा पाक्षिक आधार पर भाड़े की वास्तविक अदायगी भी देय तारीखों पर नहीं की गयी थी। अदायगियों में विलम्ब 3 और 18 दिनों के मध्य था। इस प्रकार के विलम्ब न केवल रेलवे की नकदी स्थिति को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करते हैं बल्कि इसके परिणामस्वरूप ब्याज की भी हानि होती है। 12 प्रतिशत की दर पर परिकलित इस मद में, हानि 0.68 करोड़ रुपये बनती है।

मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत और दक्षिण रेलवे में इसी प्रकार की गई जाँच से निम्नलिखित स्थिति का पता लगा:

#### मध्य रेलवे

अप्रैल, 1992 से मई 1999 की अवधि में कानकोर द्वारा जमा किये गये रेल भाड़े से सम्बन्धित अभिलेखों की समीक्षा में देखा गया कि कानकोर द्वारा पाक्षिक आधार पर रेल भाड़े की वास्तविक अदायगियाँ देय तारीखों पर नहीं की गयी थीं। 1 अप्रैल 1992 से 15 मई 1999 की अवधि में विलम्ब 1 और 40 दिनों के मध्य रहा।

अगस्त 1996 से दिसम्बर 1998 की अवधि के अभिलेखों की आगे की गई समीक्षा में पाया गया कि कानकोर द्वारा जमा की गई राशि वास्तविक रूप में देय राशि से भी कम थी। 1.72 करोड़ रुपये की राशि जिसमें 1996-97 के 1.07 करोड़ रुपये, 1997-98 के 0.40 करोड़ रुपये और 1998-99 के 0.25 करोड़ रुपये समाविष्ट थे, कम जमा की गई। विलम्बित एवम् कम जमा राशियों पर लेखापरीक्षा द्वारा 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर आकलित ब्याज 1.31 करोड़ रुपये हुआ।

मामला मध्य रेल प्रशासन के साथ नवम्बर 1999 में उठाया गया ; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### पूर्व रेलवे

अप्रैल 1996 से दिसम्बर 1998 की अवधि के लिये कानकोर द्वारा रेलवे देयों की गैर अदायगी 0.31 करोड़ रुपये थी।

### उत्तर रेलवे

कानकोर द्वारा रेल भाड़े की अदायगी में विलम्ब के मामले थे। विलम्ब की अवधि 1 और 19 दिनों के मध्य थी। दो दिनों तक के विलम्ब को मामूली समझ कर नज़रअन्दाज़ करने के पश्चात अभी भी 141 मामले थे जिनमें रेलवे भाड़ा कानकोर द्वारा सितम्बर 1995 से फरवरी 1999 की अवधि में 3 से 19 दिनों के विलम्ब से जमा किया गया। ऐसे मामलों में कानकोर से देय ब्याज प्रभार 0.18 करोड़ रुपये निकाले गये।

### पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे ने अप्रैल 1994 से मार्च 1999 के दौरान निर्धारित तारीख के बाद रोकड़ की विलम्बित अदायगी के लिए 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर ब्याज के रूप में 0.16 करोड़ रुपये की हानि उठाई।

### दक्षिण रेलवे

अनुमेय अवधि के पश्चात् 1 से 29 दिनों तक देय राशि के विलम्ब से अदायगी के दृष्टांत थे। 15 अप्रैल 1994 से 15 अप्रैल 1997 के दौरान, परिणामी ब्याज की हानि 0.26 करोड़ रुपये निकाली गई।

मामला रेलवे बोर्ड की जानकारी में अगस्त 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.1.7 उत्तर रेलवे : गलत मालभाड़ा लगाने के कारण राजस्व की हानि।

मिलिट्री विशेष गाड़ियों पर वेहिकल किलोमीटर दरों के बदले वैगन किलोमीटर दरों पर मालभाड़ा प्रभार लगाने के कारण 3.76 करोड़ रुपये की कम वसूली हुई।

मिलिट्री विशेष गाड़ी को मिलिट्री टैरिफ सं. 6, जिल्द I के नियम 602 के अंतर्गत केवल मिलिट्री के प्रयोग हेतु एक गाड़ी के रूप में परिभाषित किया गया है जिसे सवारी, मिश्रित या मालगाड़ी के रूप में चलाया जा सकता है। आगे, मिलिट्री टैरिफ के नियम 501 (i) के अनुसार 40 चौपहिया वैगनों/वेहिकलों या उससे अधिक वाली मिलिट्री विशेष गाड़ियाँ वेहिकल किलोमीटर दरों पर प्रभारित की जानी हैं।

मार्च 1997 को समाप्त वर्ष (1998 की सं. 9) हेतु भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन (रेलवे) के पैरा 2.1.3 (i) में, एक टिप्पणी 40 चौपहिया वैगनों से अधिक वाली गाड़ी-भार में मिलिट्री



के सामानों के सम्बन्ध में वेहिकल किलोमीटर के स्थान पर वैगन किलोमीटर की दर से मालभाड़ा गलत लगाये जाने के बारे में, की गयी थी।

रेलवे बोर्ड ने अपने कृत कार्यवाही टिप्पण (नवम्बर 1998) में तर्क दिया कि मिलिट्री टैरिफ सं. 6, जिल्द I के नियम 501 (1) के अनुसार प्रभार, मात्र मिलिट्री विशेष गाड़ियों के लिए ही वेहिकल किलोमीटर दर पर लगाये जाते हैं। बोर्ड के अनुसार, पूरी सम्भावना है कि वैगन विभिन्न तारीखों पर अलग-अलग आधार पर मांगे गये होंगे, लेकिन अग्रेषण स्टेशन ने गाड़ीभार के रूप में उन्हें भेजा जिससे लेखापरीक्षा ने यह निष्कर्ष निकाला कि ये मिलिट्री विशेष गाड़ियाँ थीं। इसलिए, बोर्ड ने, निष्कर्ष निकाला कि कोई सुधारात्मक कार्यवाही किया जाना अपेक्षित नहीं था।

जुलाई 1999 में, बोर्ड ने तर्क दिया कि मिलिट्री टैरिफ वैगनभार तथा गाड़ीभार प्रभारित करने के लिए अलग-अलग प्रावधान नहीं करता जैसा कि माल दर सूची में दिया गया है। रेलवे बोर्ड का यह तर्क मान्य नहीं है क्योंकि जहाँ मिलिट्री टैरिफ के नियम 301 में वैगन भार यातायात की दुलाई साधारण मालगाड़ियों द्वारा किये जाने के दर दिये गये हैं, वहीं माल दर सूची का नियम 501 स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट करता है कि 40 या उससे अधिक वेहिकलों/वैगनों वाली मिलिट्री विशेष गाड़ियाँ वेहिकल किलोमीटर दरों पर प्रभारित की जानी चाहिए। चूँकि बोर्ड कोई सुधारात्मक/उपचारात्मक कार्यवाही करने में विफल रहा, अतएव यह अनियमितता अभी भी जारी है जैसा कि नीचे दिये गये मामलों में देखा जा सकता है:-

आरक्षित आपूर्ति डिपो (आर एस डी), साइडिंग लखनऊ से बुक किये गये माल यातायात (जौ चीनी, अनाज) की समीक्षा में यह पाया गया कि अत्यधिक मामलों में, मिलिट्री प्राधिकारियों ने 40 चौपहिया वैगनों से अधिक के मांग-पत्र दिये थे। सामान गाड़ीभारों में गंतव्य स्टेशनों को प्रेषित किये गये। तथापि, मालभाड़ा प्रभार वेहिकल किलोमीटर दरों के बदले वैगन किलोमीटर दरों पर गलत रूप से वसूले गये। इसी प्रकार, धामपुर तथा सिम्भोली स्टेशनों से गाड़ीभार में प्रेषित किये गये मिलिट्री यातायात के मामले में भी, माल भाड़ा प्रभार गलत ढंग से वैगन किलोमीटर दरों पर वसूल किये गये। इन मामलों में मालभाड़ा के गलत प्रभारित करने के फलस्वरूप जनवरी 1996 से मार्च 1999 के दौरान 1.85 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि हुई।

इसके अलावा, अप्रैल 1995 से मार्च 1999 के दौरान 40 से अधिक चौपहिया वैगनों को गाड़ी-भारों में बुक किया गया तथा उत्तर रेलवे पर आर एस डी, साइडिंग, लखनऊ तथा 5 अन्य स्टेशनों पर प्राप्त हुए मिलिट्री यातायात के मामले में, मालभाड़ा प्रभार भी वेहिकल किलोमीटर दरों के बदले वैगन किलोमीटर दरों पर वसूल किये गये। इसके फलस्वरूप 1.91 करोड़ रुपये की पुनः हानि हुई। इस प्रकार कुल राजस्व की हानि 3.76 करोड़ रुपये की हुई।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं अक्टूबर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

**3.1.8 उत्तर, पश्चिम, मध्य :  
तथा पूर्वोत्तर रेलवे**

**विपथित वैगनों के सम्बन्ध में भाड़ा में अन्तर  
की गैर-वसूली के कारण हानि।**

भाड़ा में अंतर तथा उस पर ब्याज भी वसूलने में विलम्ब/न वसूलने के कारण 2.67 करोड़ रुपये की हानि।

नियमानुसार (भारतीय रेलवे वाणिज्य नियमावली, जिल्द II के पैरा 1873) वैगन भारों में माल का विपथन, विपथन के लिए सक्षम अधिकारी की स्वेच्छा पर अनुमत किया जा सकता है। ऐसे मामलों में, स्वीकृति देने वाले अधिकारी को विपथित वैगनों का पूरा विवरण अग्रेषण स्टेशन को तथा विपथित गन्तव्य स्टेशन को भी तार द्वारा सूचित करना आवश्यक है। इसके बाद, अग्रेषण स्टेशन को मूल गंतव्य स्टेशन को पहले से जारी किये गये इनवायस के अतिक्रमण में विपथित स्टेशन को एक नया इनवायस, अग्रेषण स्टेशन से विपथित गंतव्य स्टेशन तक भाड़ा एवं अन्य प्रभार, जैसा कि यदि परेषण उस स्टेशन को शुरू से ही बुक किया गया होता, लगाते हुए जारी करना चाहिए। विपथित स्टेशन पर इनवायस प्राप्त न होने की दशा में, माल का परिदान ज्ञापन भाड़ा के संग्रहण पर किया जाना है।

तथापि, पश्चिम रेलवे पर यह देखा गया कि विपथन अधिकारी (मुख्य परिचालन प्रबंधक) विपथित वैगनों का विवरण एक महीने में 2/3 बार दावा कार्यालय को, सम्बंधित विद्युत बोर्डों तथा मण्डल परिचालन प्रबंधक को भेज रहा था। फलस्वरूप, अग्रेषण स्टेशनों द्वारा सूचना न प्राप्त होने के कारण, नयी रेलवे रसीदें/इनवायस विपथित गन्तव्य स्टेशनों को जारी नहीं की गयीं।

उत्तर, पश्चिम, मध्य एवं पूर्वोत्तर रेलवे पर विपथित कोयला/खाद्यान्न वैगनों के सम्बंध में भाड़ा के संग्रहण की लेखापरीक्षा समीक्षा में निम्नांकित देखा गया :

**(क) पश्चिम रेलवे**

अक्टूबर 1998/मार्च 1999 में गुजरात विद्युत थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग (जी ई टी एस), गांधीनगर कैपिटल (जी एन सी) के अभिलेखों की लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच में पाया गया कि फरवरी 1996 एवं अप्रैल 1997 के मध्य दक्षिण पूर्व रेलवे पर अवस्थित विभिन्न कोयला खदानों से बुक किये गये कोयला लदे 6,637 बाक्स वैगन वानकबोरी थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग (डब्लू टी पी एस) सिवालिया (एस वी एल) तथा थर्मल पावर हाउस साइडिंग (टी पी एच एस) उकाईसोंघड (यू एस डी) को, जी ई टी एस-जी एन सी को विपथित किये गये। तथापि, इन मामलों में, विपथन सूचना/नये इनवायस विपथित गन्तव्य पर न तो प्राप्त हुए और न ही ज्ञापन भाड़ा जी ई टी एस - जी एन सी पर परिदान के समय लिये गये।

जुलाई 1997 में वाणिज्य निरीक्षक (कोयला), पश्चिम रेलवे ने मुख्य माल अधिक्षक, जी ई टी एस - जी एन सी को डब्लू टी पी एस, सिवालिया के लिए मूल रूप में भेजे गये 4279 विपथित वैगनों के



सम्बंध में अतिरिक्त भाड़ा के रूप में 2.48 करोड़ रुपये समायोजित करने के लिए कहा। उसके बाद अक्टूबर 1998 में अन्य 2358 बाक्स वैगनों, जो मूल रूप में टी पी एच एस, उकाई, सोंघड के लिये थे, पर अतिरिक्त भाड़ा के रूप में 3.43 करोड़ रुपये की राशि निकाली गयी तथा पावर हाउस के मुख्य इंजीनियर को भुगतान के लिए सूचित किया गया। 5.91 करोड़ रुपये में से, जबकि 2.48 करोड़ रुपये दिसम्बर 1998 में समायोजित कर दिये गये, लेकिन 3.43 करोड़ रुपये की शेष राशि वसूल नहीं की गयी जब लेखा परीक्षा ने इस बिन्दु को उठाया (अक्टूबर 98/मार्च 1999)। अतिरिक्त भाड़ा का दावा करने में विलम्ब साथ ही साथ रेलवे के बकायें राशियों की वसूली में विलम्ब के फलस्वरूप 1.62 करोड़ रुपये के ब्याज जिसे (एक माह का समय देने के बाद), रेलवे बोर्ड के पत्रांक:89-सी ई-1/एस पी/11 दिनांक 6 मार्च 1990 के अनुसार 12 प्रतिशत प्रति वर्ष के दर से गणना किया गया, की हानि हुई।

रेलवे प्रशासन ने सितम्बर 1999 में बताया कि 3.43 करोड़ रुपये की शेष राशि अब तक (अप्रैल 1999 एवम् जून 1999 के मध्य) वसूल की जा चुकी थी।

देर से किये गये भुगतानों पर ब्याज लगाने का दावा करने के लिए कोई कार्यवाही रेल प्रशासन द्वारा अब तक (जनवरी 2000) नहीं की गयी है।

#### (ख) उत्तर रेलवे

सितम्बर 1995 से फरवरी 1999 के दौरान विपथित किये गये, 12 खाद्यान्न रकों, के सम्बंध में अग्रेषण स्टेशनों ने विपथित स्टेशनों को अतिक्रमित इनवायस इस तर्क पर जारी नहीं किया कि उन्हें विपथित स्टेशनों से विपथन सूचना अथवा कोई सूचना प्राप्त नहीं हुयी थी। चूँकि ये रक मूल रूप में 'भाड़ा-दत्त' आधार पर बुक किये गये थे, इसलिए अतिक्रमित इनवायस जारी नहीं किये जाने के फलस्वरूप विपथित स्टेशन तक 0.60 करोड़ रुपये के भाड़ा में अन्तर की वसूली नहीं हुई। अतिरिक्त भाड़ा की वसूली में विलम्ब के कारण 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष के दर से ब्याज की हानि 0.11 करोड़ रुपये की हुई।

#### (ग) मध्य तथा पूर्वोत्तर रेलवे

विपथित परेषणों पर अतिरिक्त भाड़ा की कम वसूली के ऐसे ही मामले मध्य रेलवे (कुरुदुवाडी बी जी, माल पर 0.17 करोड़ रुपये एवं कलामबोली पर 0.02 करोड़ रुपये) तथा पूर्वोत्तर रेलवे पर (0.15 करोड़ रुपये) के पाये गये।

मामला उत्तर रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं दिसम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

**3.1.9 पश्चिम, पूर्वोत्तर सीमांत, : कानकोर कारपोरेशन आफ इण्डिया  
दक्षिण एवं दक्षिण मध्य रेलवे (कानकोर) कानकोर यातायात हेतु कर्षण  
प्रभारों के संशोधन में विलम्ब के कारण  
राजस्व की हानि**

कानकोर यातायात हेतु कर्षण प्रभारों के संशोधन में विलम्ब के कारण 2.08 करोड़ रुपये की हानि हुई।

भारतीय रेलवे और कन्टेनर कारपोरेशन आफ इण्डिया (कानकोर) के मध्य दिशानिर्देशों के ज्ञापन के अनुसार और इन दोनों संगठनों द्वारा अगस्त 1989 में निर्णय लेने पर रेलवे समन्वय के साथ और कानकोर के आग्रह पर स्थान से स्थान तक गाड़ी चलायेगा। अपना स्वयं का मूल्य निर्धारण ढाँचा कानकोर पर छोड़कर, यूनिट ट्रेन या प्रति फ्लैट या प्रति वैगन के लिए समेकित ढुलाई खर्च भारतीय रेलवे द्वारा उधृत किये जायेंगे। यह सहमति हुई थी कि रेलवे द्वारा उधृत माल भाड़ा एक समय में दो वर्षों से अधिक की अवधि के लिए नहीं होगा।

तदनुसार, 1 जुलाई 1992 से प्रभावी दरें 30 जून 1994 तक लागू की गई थीं। इसलिए अगला संशोधन 1 जुलाई 1994 से देय था। तथापि, 1 जुलाई 1994 से देय संशोधित दरों को अन्तिम रूप देने में विलम्ब के कारण विद्यमान दरें जून 1994 और सितम्बर 1994 में क्रमशः 31 अगस्त 1994 तक और 31 अक्टूबर 1994 तक दो बार बढ़ाई गई थीं।

दरें अन्तिम रूप से संशोधित करके अक्टूबर 1994 में अधिसूचित की गई थीं और 1 नवम्बर 1994 (1 जुलाई 1994 की देय तारीख के बजाय) से 30 जून 1995 तक प्रभावी थीं। तदनंतर वार्षिक आधार पर संशोधनों ने दरों को स्थापित किया और इस प्रकार संशोधन 1995, 1996 और 1998 की 1 जुलाई से बकाया था। इसी प्रकार इन में भी, केवल 1 जुलाई 1997 से प्रभावी संशोधन को छोड़ विलंब हुआ। विलम्ब 14 से 123 दिनों के मध्य था, जैसा कि नीचे दर्शाया गया है :

क्र. सं.	संशोधन की देय तारीख	दरों की वैधता अवधि		दिनों में विलम्ब	रेलवे बोर्ड की पत्र सं. और तारीख
		से	तक		
1.	-	1 जुलाई 1992	30 जून 1994	-	सं.89/टी सी/(एम एण्ड एस)/15/44/छूट दिनांक 29/30 जून 1993
2.	1 जुलाई 1994	1 नवम्बर 1994	30 जून 1995	123	सं.93/टी सी/(एम एण्ड एस)/15/6 दिनांक 5 अक्टूबर 1994
3.	1 जुलाई 1995	1 अगस्त 1995	30 जून 1996	31	सं.93/टी सी/(एम एण्ड एस)/15/6 दिनांक 14/17 जुलाई 1995
4.	1 जुलाई 1996	15 जुलाई 1996	30 जून 1997	14	सं.93/टी सी/(एम एण्ड एस)/15/6 दिनांक 2 जुलाई 1996
5.	1 जुलाई 1997	1 जुलाई 1997	30 जून 1998	-	सं.93/टी सी/(एम एण्ड एस)/15/6 दिनांक 3 जून 1997
6.	1 जुलाई 1998	1 सितम्बर 1998	30 जून 1999	62	सं.96/टी सी/(एम एण्ड एस)/15/13 दिनांक 13 अगस्त 1998



समय-समय पर किये गये ढुलाई खर्च के संशोधन के समय पर तैयार की गई लागत विश्लेषण के ब्यौरे ने दर्शाया कि वास्तव में गाड़ी प्रचालनों की लागत में वृद्धि हुई थी और तदनुसार संशोधन बढ़ाकर किये गये थे। इस प्रकार वास्तव में विलम्ब से रेलवे के वाणिज्य हितों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

पश्चिम रेलवे से कानकोर के आई एस ओ कन्टेनर ट्रैफिक के संबंध में इस मद पर राजस्व की हानि जुलाई 1994 से अगस्त 1998 की अवधि के लिए लेखापरीक्षा द्वारा 1.33 करोड़ रुपये निकाली गई है।

रेलवे बोर्ड ने बताया (अक्टूबर 1999) कि विलम्ब निम्न कारणों से था:

- (i) दर निर्धारण प्रक्रिया में परिवर्तन
- (ii) नयी दरों को अधिसूचित करने के लिए वांछित पर्याप्त समय (कम से कम एक माह)

बोर्ड का तर्क मान्य नहीं है;

- (i) विलम्ब मुख्यतया रेलवे बोर्ड की गणना, अनुमोदन और तदन्तर अधिसूचनाओं में विलम्ब के कारण था।
- (ii) चूँकि संशोधित दरें अग्रवर्ती तारीख से लागू की जाती हैं, अतएव निर्धारित समय के अनुसार दरों का संशोधन आवश्यक है/था, विशेष रूप से रेलवे जैसे एक वाणिज्यिक संगठन में।

पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण एवं दक्षिण मध्य रेलवे में इसी प्रकार की जाँच करने पर निम्नलिखित विवरण के अनुसार पुनः 0.75 करोड़ रुपये की हानि का पता चला :

क्र. सं.	रेलवे	अवधि	हानि (करोड़ रुपये में)
1.	पूर्वोत्तर सीमान्त	जुलाई 1994 से अगस्त 1998	0.13
2.	दक्षिण	जुलाई 1995 से अगस्त 1998	0.25
3.	दक्षिण मध्य	जुलाई 1994 से अगस्त 1998	0.37
जोड़			0.75

**3.1.10 दक्षिण पूर्व, पूर्व, उत्तर :  
एवं दक्षिण रेलवे**

**आदेशों को अधिसूचित करने में विलम्ब के कारण  
भाड़ा प्रभारों की हानि**

बाक्स एन वैगनों में बढ़ाये गये लदान को अधिसूचित करने में विभिन्न स्तरों पर विलम्ब के फलस्वरूप 1.44 करोड़ रुपये के भाड़ा प्रभार की हानि हुई।

बिजली घरों और दूसरे उपभोक्ताओं के लिये कोयले का भण्डार बढ़ाने के दृष्टिकोण से, केन्द्रीय सरकार ने, समय-समय पर, वैगनों की चिन्हित ढुलाई क्षमता से अधिक 2 टन की सीमा तक केवल बाँक्स 'एन' वैगनों में नरम कोयले के लदान को बढ़ाने की अनुमति देने का निर्णय किया।

बिलासपुर मंडल के स्टेशन प्राधिकारियों को बॉक्स एन वैगनों में लदान क्षमता से दो टन अधिक की सीमा तक बढ़ोतरी के लागू होने के सम्बन्ध में स्थिति स्पष्ट करते हुये (फरवरी, 1997), मंडल रेल प्रबन्धक (डी.आर.एम.) ने रन आफ द माइन (आर.ओ.एम.) कोयले के वहन को भी सम्मिलित कर लिया क्योंकि आर.ओ.एम. कोयला वर्गीकरण के दृष्टिकोण से नरम कोयले के समान था। इस स्पष्टीकरण का पुष्टीकरण रेलवे बोर्ड के बाद के मार्च, 1998 के आदेशों से हुआ जिसमें आर.ओ.एम. कोयले को नरम कोयले के समान माना गया था। तथापि, बिलासपुर मंडल से सम्बन्धित अभिलेखों की समीक्षा से प्रकट हुआ कि विभिन्न स्तरों पर इन आदेशों को जारी करने में विलम्ब हुआ जिसके कारण कई अवसरों पर परिचालनीय स्तरों पर आदेश बोर्ड द्वारा सुनिश्चित तिथि के बाद जारी हुये। अधिसूचनाओं को जारी करने में विभिन्न स्तरों पर तीन अवसरों पर जो विलम्ब हुआ नीचे दिखाया गया है:

क्रम सं.	प्रभावी अवधि	रेलवे बोर्ड		क्षेत्रीय मुख्यालय		मंडल मुख्यालय बिलासपुर	
		अधिसूचना की तिथि	विलम्ब	अधिसूचना की तिथि	विलम्ब	अधिसूचना की तिथि	विलम्ब
1	15 जनवरी 1997 से 31 मार्च 1997	10 जनवरी 1997	-	24 जनवरी 1997	9 दिन	27 जनवरी 1997	12 दिन
2	15 अप्रैल 1997 से 14 जुलाई 1997	9 अप्रैल 1997	-	15 अप्रैल 1997	-	18 अप्रैल 1997	3 दिन
3	1 अगस्त 1997 से अब तक	12 सितम्बर 1997	43 दिन	29 सितम्बर 1997	60 दिन	उपलब्ध नहीं	

बिलासपुर मंडल की 8 साइडिंगों के अभिलेखों की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि उपरोक्त विलम्बों के परिणामस्वरूप (इन आदेशों के लागू होने में) रेलवे को 0.73 करोड़ रुपयों के राजस्व की हानि उठानी पड़ी।

मामला रेल प्रशासन की जानकारी में सितम्बर, 1997, फरवरी, 1999 एवम् अप्रैल 99 में तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में अक्टूबर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

पूर्व, उत्तर तथा दक्षिण रेलों में ऐसी ही समीक्षा से पाया गया कि उपरोक्त आदेशों के कार्यान्वयन में विभिन्न स्तरों पर विलम्ब हुआ जिसके कारण रेलवे प्रशासनों को इन रेलों (पूर्व - 0.68 करोड़ रुपये, उत्तर - 0.02 करोड़ रुपये एवं दक्षिण - 0.01 करोड़ रुपये) पर 0.71 करोड़ रुपये की सीमा तक आय की हानि उठानी पड़ी। कुल हानि 1.44 करोड़ रुपये निकाली गयी।

**3.1.11 दक्षिण रेलवे :** कन्टेनर कारपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड (कानकोर) से रेलवे को प्राप्य राशियों की वसूली न किया जाना।

निर्माण कार्य के लागत के रूप में 1.05 करोड़ रुपये के रेलवे देय कानकोर से वसूली हेतु बकाया हैं।

दक्षिण रेलवे के व्हाइटफील्ड में इनलैण्ड कन्टेनर डिपो (आई सी डी) एवं सैटेलाइट गुड्स टर्मिनल (एस जी टी) को स्थापित करने के कार्य दक्षिण रेलवे के अन्तिम निर्माण कार्यक्रम में क्रमशः 1985-



86 एवं 1986-87 में सम्मिलित किये गये थे। व्हाइटफील्ड में आई सी डी को स्थापित करने का कार्य फरवरी 1986 में आरम्भ किया गया। एस जी टी को स्थापित करने का कार्य दिसम्बर, 1986 में आरम्भ किया गया। कन्टेनराइजेशन के विकास हेतु एक पृथक एजेन्सी (यथा कानकोर) की स्थापना के लम्बित रहने तक, आई सी डी, व्हाइट फील्ड से सम्बन्धित कार्य को रेलवे बोर्ड के कहने पर रोक दिया गया (जुलाई 1987)। 1 नवम्बर 1989 को कानकोर के अस्तित्व में आने के पश्चात् व्हाइट फील्ड में आई सी डी को कानकोर के हवाले कर दिया गया।

भारतीय रेलवे एवं कानकोर के कामकाजी सम्बन्धों को शासित करने वाले दिशानिर्देशों (4 सितम्बर 1989) के अनुसार वर्तमान आई सी डी/साइडिंगों/माल गोदामों को रेलवे बोर्ड द्वारा नियत की गयी समुचित लागत पर कानकोर को हस्तांतरित किया जाना था। रेलवे बोर्ड ने एस जी टी से सम्बन्धित संशोधित प्राक्कलन को 1989 में स्वीकृत करते समय रेल प्रशासन को कानकोर से एस जी टी में आई सी डी के लिए प्रस्तावित कुछ सामान्य सुविधाओं की अनुमानित लागत के 1.05 करोड़ रुपये वसूलने का निर्देश दिया था। तथापि, यह राशि जिसकी वसूली कानकोर से 1989 में हो जानी चाहिए थी, 10 वर्षों के अन्तराल पर भी वसूल नहीं की जा सकी ( दिसम्बर 1999)। प्रसंगवश, “अन्तर्देशीय कन्टेनर डिपो एवं सैटेलाइट माल गोदाम की स्थापना” के सम्बन्ध में भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक, संघ सरकार (रेलवे) की 31 मार्च 1992 को समाप्त हुए वर्ष के प्रतिवेदन के पैरा 2.4 (उप पैरा 3.1) में 1.05 करोड़ रुपये की वसूली की आवश्यकता का उल्लेख किया गया था। तथापि, प्रशासन द्वारा अब तक कोई बिल प्रस्तुत नहीं किये गये हैं (दिसम्बर 1999)।

तत्पश्चात् व्हाइटफील्ड में आई सी डी के लिए साइडिंग फरवरी 1993 के दौरान चालू हुई। रेलवे ने आई सी डी के परिसर के भीतर निम्नलिखित कार्य निष्पादित किये थे :

- (i) 0.11 करोड़ रुपये की लागत से 2000 मीटर लम्बी एवं 2 मीटर ऊँची चहार दीवारी का निर्माण।
- (ii) 0.24 करोड़ रुपये की लागत से किनारों को काटने एवं बनाने में मिट्टी कार्य एवं 1.22 मीटर व्यास की आर सी सी पाइप पुलिया।

इन दोनों कार्यों की कुल लागत 0.35 करोड़ रुपये थी। चूंकि इनको आई सी डी के परिसर के भीतर तथा उनकी परिचालनात्मक सुविधा के लिए निर्मित किया गया था, अतएव इन कार्यों पर होने वाले व्यय को कानकोर के नामे किया जाना चाहिए था। जुलाई 1999 में जाकर कानकोर ने 0.35 करोड़ रुपये का भुगतान किया।

इस प्रकार कानकोर से वसूली जाने वाली कुल देयता अभी भी 1.05 करोड़ रुपये बनती है।

दक्षिण रेलवे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से जनवरी 2000 में बताया कि 1.05 करोड़ रुपये लागत के कार्य, आई सी डी गेट के बाहर, रेलवे द्वारा कराये जाने थे। प्रशासन ने तर्क दिया कि ये सुविधायें एस जी टी के परिचालनीय उद्देश्यों हेतु दी जानी थीं। इस प्रकार, प्रशासन के अनुसार इन कार्यों की लागत वसूलने का प्रश्न नहीं उठता। ये तर्क मान्य नहीं हो सकते क्योंकि

रेलवे बोर्ड ने अपने पत्र सं. 86/डब्लू एस/एल सी टी/एस/14 दिनांक 4 अगस्त 1989 - "प्रोजेक्ट हवाईटफील्ड के संशोधित अनुमान की स्वीकृति हेतु शर्तें - एस जी टी स्थापित करने" में रेलवे प्रशासन को निर्देश दिया था कि वह आई सी डी सम्बन्धी 1.05 करोड़ रुपये के व्यय का अलग खाता रखे तथा कानकोर से लागत वसूलने के बाद, जब आई सी डी कार्य करने लगे, परिसंपत्तियाँ हस्तांतरित करे।

**3.1.12 उत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत एवं पश्चिम रेलवे:**

**आयुधीय परेषणों पर मालभाड़े की कम उगाही**

आयुधीय परेषणों पर गलत दरों एवं वर्गीकरण पर भाड़ा प्रभारों के संग्रहण के फलस्वरूप 0.78 करोड़ रुपये की कम वसूली हुई।

भारतीय रेलवे कान्फ्रेन्स एसोसियसन - मिलिटरी टैरिफ संख्या 6, खंड - I के नियम 301 (ग) के अनुसार रक्षा प्राधिकारियों द्वारा बुक किए गए विस्फोटक परेषण पब्लिक टैरिफ दर पर प्रभारित किए जाने चाहिए।

उत्तर रेलवे के 6 स्टेशन अर्थात् बियास, भटिण्डा कैंट, दासुआ, बाडोवाल, उन्ची बासी और जैसलमेर में जावक और आवक यातायात (बुक किया गया/प्राप्त) की समीक्षा से पता चला कि मिलिट्री प्राधिकारियों द्वारा बुक किए गए आयुधीय परेषणों पर मालभाड़ा प्रभार सार्वजनिक टैरिफ दरों के बजाय मिलिटरी ठेका दरों पर (जो रक्षा विभाग के सामान्य माल पर लागू किया जाना था) वसूल किया गया। इसके परिणामस्वरूप अगस्त 1994 से अगस्त 1999 की अवधि के दौरान कुल 0.57 करोड़ रुपये की कम वसूली हुई।

इसके अतिरिक्त 4 स्टेशनों (भटिण्डा कैंट, डापार, बानार और पठानकोट) पर प्राप्त आयुधीय परेषण सही दर (अर्थात् सार्वजनिक टैरिफ दर) पर अग्रेषण स्टेशनों द्वारा बुक किया गया था किन्तु माल भाड़ा प्रभार सही वर्गीकरण (300 एक्स) के अनुसार वसूल नहीं किया गया था। प्रभार गलत रूप में 150/210/300 श्रेणी पर वसूल किए गये थे। फलस्वरूप, अप्रैल 1992 से जनवरी 1998 के दौरान 0.17 करोड़ रु. की कम वसूली हुई।

इस प्रकार, उत्तर रेलवे में आयुधीय मिलिट्री परेषणों पर 0.74 करोड़ रु. की कुल कम उगाही हुई। यही अनियमितता पश्चिम और पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में भी प्रचलित थी जिससे कुल 3.93 लाख रु की (पश्चिम रेलवे में 3.89 लाख रुपये और पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर 0.04 लाख रुपये) कम वसूली हुई।

मामला उत्तर रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड के ध्यान में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया, उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।



### 3.2 वर्गीकरण/न्यूनतम भार शर्त का गलत निर्धारण

3.2.1 उत्तर, पूर्व, पूर्वोत्तर :  
सीमांत, दक्षिण, दक्षिण  
मध्य एवं पश्चिम रेलवे:

कन्टेनर कारपोरेशन आफ इन्डिया  
लिमिटेड (कानकोर) हेतु कर्षण प्रभारों का  
गलत निर्धारण

अन्तर्राष्ट्रीय यातायात हेतु लागू दरों से कम पर कर्षण प्रभारों को संशोधित किये जाने एवं कानकोर के घरेलू यातायात के दरों में वृद्धि न किये जाने के रेलवे बोर्ड के अविवेकपूर्ण निर्णय से 22.68 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि हुयी।

ग्यारह विशिष्ट पण्यों जैसे, कोयला, सीमेन्ट, खाद्यान्न आदि के संचलन के लिए, रेलवे कानकोर से प्रलेखन की लागत एवं अन्य सेवाओं के लिए भाड़ा प्रभार सामान्य दरों से 18 प्रतिशत कम पर वसूल करती है। अन्य यातायात हेतु, लदी हुई एवं खलिया दोनों दिशाओं के मामले में अधिसूचित दरों पर कर्षण प्रभारों की वसूली रेलवे बोर्ड द्वारा नियत एवं समय-समय पर की जाती है।

कानकोर द्वारा अदा किये जाने वाले कर्षण प्रभारों को प्रतिवर्ष रेलवे बोर्ड द्वारा अपने सांख्यिकीय निदेशालय द्वारा सूचित वार्षिक लागत स्फीति घटक के आधार पर संशोधित किया जाता है।

जून 1997 में, अन्तर्राष्ट्रीय एवं घरेलू यातायात के संचलन हेतु कानकोर से वसूल किए जाने वाले कर्षण प्रभारों को रेलवे बोर्ड ने अलग-अलग निर्धारित किया। अन्तर्राष्ट्रीय यातायात हेतु लदी हुई एवं खलिया दिशाओं हेतु दरें क्रमशः 5.80 रु. एवं 4.30 रु. प्रति बीस फुट समतुल्य यूनिट (टी ई यू)किमी थी। घरेलू यातायात हेतु अनुवर्ती दरें डब्लू पण्यों हेतु प्रति टी ई यू कि.मी. 6.30 रु. एवं 4.75 रु. तथा मिश्रित पण्यों हेतु रु 6.90 एवं रु 4.75 प्रति टी ई यू कि.मी. थीं। ये दरें 30 जून 1998 तक वैध थीं और उनको 1 जुलाई 1998 से संशोधित होना था।

11 विशिष्ट पण्यों के अतिरिक्त के यातायात के लिए 1 जुलाई 1998 से किए जाने वाले संशोधन के लिए सांख्यिकीय निदेशालय ने स्फीति घटक 8.38 प्रतिशत बताया। इसको अपनाते हुए एवं औसत दूरी, वैगनों के लदान-फेरे, टेयर भार, आयभार एवं रेलवे तथा कानकोर के बीच लागत के मानक प्रभाजन को दृष्टिगत रखते हुए दर शाखा ने 1998-99 के लिए संशोधित दरें संगणित की जो विद्यमान दरों से 15.34 प्रतिशत से लेकर 32.06 प्रतिशत तक अधिक आर्यीं। दर शाखा ने ऐसी भारी वृद्धि को एक वर्ष में लागू करना कठिन समझा एवं कानकोर द्वारा सूचित वास्तविक आयभार को अनदेखा करते हुए या तो विद्यमान दरों में 8.38 प्रतिशत की वृद्धि या 4 प्रतिशत की नाममात्र की वृद्धि प्रस्तावित की जो 1998-99 के रेलवे बजट में बोर्ड द्वारा की गई अधिकतम प्रतिशतता वृद्धि (लौह अयस्क के लिए) थी।

उपरोक्त घटकों पर संगणित किये गये कर्षण प्रभारों की दरें निम्नवत् थीं :

क्रम सं.	यातायात की श्रेणी	विद्यमान दरें (रु. प्रति टी ई यू कि मी) रु.	संशोधित आयभार एवं स्फीति विकल्प I के अनुसार दरें(रु. प्रति टी ई यू कि मी)	विद्यमान दरें जमा 8.38 प्रतिशत विकल्प II (रु. प्रति टी ई यू किमी.)	विद्यमान दरें जमा 4 प्रतिशत विकल्प III (रु. प्रति टीईयू किमी)
1.	अन्तर्राष्ट्रीय				
	लदी हुई	5.80	6.69	6.29	6.03
	खलिया	4.30	5.02	4.66	4.47
2.	घरेलू-लदी हुई				
	(i) डब्लू पण्य	6.30	8.32	6.83	6.55
	(ii) मिश्रित पण्य	6.90	8.97	7.48	7.18
3.	घरेलू-खलिया	4.75	6.24	5.15	4.94

'डब्लू' पण्य जो भार शर्तों पर प्रभारित किये जाते हैं, एवं फुटकर अथवा वैगन भार से कम मात्राओं में संचालित होते हैं।

'सी सी' किसी एक वैगन की वहन क्षमता

'मिश्रित' सी सी वाले परेषण एवं डब्लू शर्तों वाले पण्य

'एफ ए के' किसी भी प्रकार का भाड़ा

कार्यकारी निदेशक, भाड़ा संचलन (ईडीएफएम) रेलवे बोर्ड ने पाया (जून 1998) कि कानकोर द्वारा दरों में वृद्धि ग्राहकों तक न पहुँचने की स्थिति में, कानकोर की लाभप्रदता के तीव्रता से कम होने की सम्भावना थी जिससे कानकोर के शेरों पर प्रभाव पड़ने एवं जीडीआर इश्यू के अधर में लटकने की सम्भावना होगी। अतः ईडी एफ एम ने कर्षण प्रभारों में केवल 4 प्रतिशत की अन्तरिम वृद्धि का प्रस्ताव, वह भी केवल अन्तर्राष्ट्रीय यातायात के लिए किया। इस प्रस्ताव को सदस्य (यातायात) (एमटी) द्वारा जून 1998 में अनुमोदित कर दिया गया।

तथापि, वित्त निदेशालय ने निम्न आधारों पर, वृद्धि को केवल 4 प्रतिशत तक सीमित रखना औचित्यपूर्ण नहीं पाया (जून 1998) :

- (i) कानकोर के प्रारम्भ से, अन्तर्राष्ट्रीय यातायात हेतु प्रभार्य आयभार 24 से 28 टनी की अंकित वहन क्षमता के विपरीत 14.5 टनी लिया जाता था
- (ii) घरेलू यातायात हेतु, "डब्लू" पण्यों की 19.9 टनी की एवं "मिश्रित पण्यों" की 22.94 टनी की लदान के विपरीत रेलवे 16 टनी और 19 टनी प्रभारित कर रही थी। अतः कानकोर द्वारा प्राप्त किया गया एवं सूचित वास्तविक औसत आयभार अंगीकृत न करने का कोई औचित्य नहीं था।
- (iii) 8.38 प्रतिशत के वास्तविक स्फीति घटक, जो सम्पूर्ण रेलवे परिचालनों पर लागू थे, के बजाय 4 प्रतिशत स्फीति लागू करने का कोई औचित्य नहीं था, विशेष रूप से जब कि कानकोर लागत में 10 से 11 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि का पूरा बोझ ग्राहकों पर डाल रहा था।
- (iv) कानकोर के व्यवसाय की वृद्धि में गिरावट के बावजूद उसके लाभ में वर्षों से लगातार वृद्धि हो रही थी जिससे स्पष्ट है कि लाभ में वृद्धि विकास के कारण नहीं थी परन्तु उसको रेलवे द्वारा प्रदान की गयी बहुत सी रियायतें थीं (यथा कृत्रिम निम्न एफ ए के दरें, एफ ए के दरों पर सी सी पण्यों को वहन करने की अनुमति, भारतीय रेलवे को भुगतान किया गया कम भूमि लीज किराया, अथवा भूमि किराये आदि से अन्य आय जिसमें भारतीय रेलवे को सहभागी नहीं बनाया गया)



भाड़े के अतिरिक्त अन्य स्रोतों से कानकोर की आय (भूमि किराया, स्थान शुल्क आदि) 1997-98 वर्ष के लिए 162 करोड़ रु. की बतायी गयी थी।

तथापि, प्रबन्ध निदेशक (एमडी), कानकोर के एक प्रस्तुतीकरण के आधार पर एम टी ने केवल अन्तर्राष्ट्रीय यातायात के सम्बन्ध में विद्यमान कर्षण दरों पर केवल 4 प्रतिशत के नाममात्र की वृद्धि की अनुशंसा की (जुलाई 1998)। वित्त ने प्रस्ताव पर अपनी सहमति दी (जुलाई 1998)। वास्तव में यह छूट कानकोर के वित्त को वर्ष के लिए दर्शनीय स्थिति में रखने के लिए दी गयी थी और विशेष रियायतें जैसे वार्षिक स्फीति घटक लागू करने की विद्यमान प्रक्रिया से छूट केवल 1998-99 (जून/जुलाई 1999) के लिए ही थी।

घरेलू यातायात के लिए, विद्यमान दरों (जैसा कि रेलवे बोर्ड के दिनांक 27 जून 1997 के पत्र में कहा गया था) को 30 जून 1998 तक जारी रखने का निर्णय लिया गया।

अन्ततः, वर्ष 1998-99 के लिए “अन्तर्राष्ट्रीय यातायात” हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा 13 अगस्त 1998 को निम्नलिखित कर्षण प्रभार अधिसूचित किया गया:

#### अन्तर्राष्ट्रीय यातायात

लदे हुए प्रति टी यू ई किमी 6.05 रु.

खलिया प्रति टी यू ई किमी 4.50 रु.

इस मामले में निम्नलिखित टिप्पणियां की जाती हैं :

- (i) कानकोर द्वारा उच्चतर औसत लदानात्मकता की स्वीकारोक्ति के बावजूद, रेलवे बोर्ड ने अनौचित्यपूर्ण तरीके से उसकी अनदेखी की जिसके कारण रेलवे को राजस्व की हानि हुई।
- (ii) अन्तर्राष्ट्रीय यातायात के लिए संशोधित दरें 15.34 प्रतिशत अधिक होनी चाहिए थी। घरेलू यातायात के लिए दरों को बढ़ाये बिना अंतर्राष्ट्रीय यातायात हेतु संशोधन को केवल 4 प्रतिशत (जो किसी पण्य हेतु 1998-99 के बजट के अनुसार अधिकतम वृद्धि थी) तक प्रतिबन्धित करने के फलस्वरूप उत्तर रेलवे प्रशासन ने सितम्बर 1998 से नवम्बर 1999 के दौरान 17.35 करोड़ रु. का राजस्व गंवाया। कर्षण प्रभारों के सही ढंग से संशोधित होने तक यह हानि होती रहेगी। 2.65 करोड़ रु. की ऐसी हानि पूर्व (0.05 करोड़ रु.), पूर्वोत्तर सीमांत (0.04 करोड़ रु.), दक्षिण (0.79 करोड़ रु.), दक्षिण मध्य (0.11 करोड़ रु. एवं पश्चिम 1.66 करोड़ रु.) रेलों पर भी पायी गयी।
- (iii) मानक कसौटी के अनुसार (संशोधित आयभार एवं स्फीति घटक) संगणित दरों को न अपना करके बोर्ड ने कानकोर को अपनी वित्तीय स्थिति सुधारने हेतु अनुचित सहायता की। कानकोर लाभ कमा रहा था, परन्तु सरकारी भागीदार के विनिवेश की प्रक्रिया में था। स्पष्ट रूप से विनिवेश एवं जीडीआर इश्यू के परिप्रेक्ष्य में कानकोर की वित्तीय स्थिति को सहारा देने के लिए रेलवे ने राजस्व गंवाने का निश्चय किया।
- (iv) कर्षण प्रभारों को 1 जुलाई 1998 से संशोधित होना था। तथापि, संशोधित दरें 1 सितम्बर 1998 के प्रभाव से 13 अगस्त 1998 में जाकर अधिसूचित की गईं। संशोधित दरों को लागू करने में विलम्ब के कारण जुलाई 1998 से अगस्त 1998 के दौरान 1.34 करोड़ के राजस्व

की हानि पूर्व (0.01 करोड़ रु.), उत्तर (0.73 करोड़ रु.), पूर्वोत्तर सीमान्त (0.09 करोड़ रु.), दक्षिण मध्य (0.02 करोड़ रु.) एवं पश्चिम (0.49 करोड़ रु.) रेलों पर हुई।

- (v) घरेलू यातायात के सम्बन्ध में कर्षण प्रभारों को 4 प्रतिशत भी नहीं बढ़ाने के रेलवे बोर्ड के निर्णय के कारण सितम्बर 1998 से नवम्बर 1999 के 15 महीनों के दौरान 1.34 करोड़ रु. की अलग से हानि उत्तर (0.54 करोड़ रु.), पूर्व (0.05 करोड़ रु.), दक्षिण (0.47 करोड़ रु.), दक्षिण मध्य (0.05 करोड़ रु.) एवं पश्चिम (0.23 करोड़ रुपये) रेलों पर हुई।
- (vi) दूसरी ओर कानकोर ने 1997-98 के 7,20,000 टी इ यू के व्यवसाय के विपरीत 1998-99 में 7,60,000 टी इ यू का व्यवसाय किया एवं उनका निबल लाभ 1997-98 में 115.24 करोड़ रु. से बढ़कर 1998-99 में 140.65 करोड़ रु. हो गया।

मामला रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं दिसम्बर 1999 में लाया गया ; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.2.2 पश्चिम रेलवे: न्यूनतम भार शर्त में अविवेकपूर्ण छूट के कारण राजस्व की हानि।

4 पहिया बी जी वैगनों हेतु शिशु दुग्ध आहार के न्यूनतम भार शर्त में अविवेकपूर्ण एवं अप्रलोभनकारी छूट के फलस्वरूप 0.81 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि हुई।

रेलों द्वारा ढोये गये माल पर मालभाड़ा की गणना वर्गीकरण दर एवं वास्तविक भार या माल के लिए निर्धारित न्यूनतम भार, जो भी अधिक हो, के आधार पर की जाती है। किसी माल का वर्गीकरण या न्यूनतम भार रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है। न्यूनतम भार मुख्यतया वैगनों के भौतिक लदानक्षमता, क्षेत्रीय रेलों के स्तर पर वैगनों के वास्तविक नमूना वजनों के आधार पर नियत किया जाता है ताकि वैगन में स्थान का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित किया जा सके।

नवम्बर 1984 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों में यह प्रावधान है कि जब रेलवे को जानकारी हो जाती है कि कोई माल निर्धारित न्यूनतम भार से बहुत अधिक वजन तक लादा जा सकता है, तो न्यूनतम भार शर्त (एम डब्ल्यू सी) के संशोधन के लिए अविलम्ब कार्यावाही की जानी चाहिए।

15 फरवरी 1996 के पूर्व, माल 'शिशु दुग्ध आहार' वैगनभारों में 200 वर्गीकरण पर प्रति चौपहिया बी जी वैगन 180/170 कुंतल (लैक्टोजेन, शिशु आहार इत्यादि के लिए) के न्यूनतम भार शर्त के साथ प्रभारित किया जाता था। इसी प्रकार का एक माल "दूध का पाउडर" 145 कुंतल के एम डब्ल्यू सी के साथ 160 वर्गीकरण पर प्रभारित किया जाता था। जुलाई 1995 में, अध्यक्ष, गुजरात सहकारी दुग्ध विपणन संघ लिमिटेड, आनन्द, रेकभारों में इन मालों के एक बड़े प्रेषक, ने रेलवे बोर्ड को सूचित किया कि 'शिशु दुग्ध आहार' और कुछ नहीं था बल्कि सूखा रूप में दूध है जिसकी सघनता एवं लदानक्षमता समान ही है तथा, इसलिए "शिशु दुग्ध आहार" को 160 के वर्गीकरण में 'दूध का पाउडर' के बराबर करने हेतु पुनर्वर्गीकरण करने के लिए रेलवे बोर्ड से अनुरोध किया ताकि रेलवे इन मालों के परिवहन के लिए और व्यापक रूप से उपयोग कर सके। सितम्बर 1995 में, बोर्ड ने मामला दुग्ध निर्माण उद्योग मंत्रालय को भेज दिया जिसने 150 के निचले वर्गीकरण हेतु संस्तुति



दी (जनवरी 1996)। तथापि, बोर्ड ने दोनों वर्गीकरण (200 से 160) तथा एम डब्लू सी (180 कुंतल से 145 कुंतल प्रति 4 पहिया बी जी वैगन) को परिवर्तित करके “दूध के पाउडर” के बराबर ‘शिशु दुग्ध आहार’ करने के लिए स्वीकृति जारी कर दिया जो 15 फरवरी 1996 से प्रभावी था। 15 दिसम्बर 1997 से, बोर्ड ने पुनः बी जी के लिए ‘दूध के पाउडर’ ( “शिशु दुग्ध आहार” सहित) के एम डब्ल्यू सी को निम्नवत् संशोधित कर दिया:-

- (i) टिनों के अतिरिक्त 145 कुंतल;
- (ii) टिनों में 180 कुंतल; तथा
- (iii) सेरिलैक तथा लैक्टोजेन के लिए 170 कुंतल।

इन आदेशों में यह भी उल्लिखित किया गया कि यह भार शर्त ऐसे समय तक जारी रहेगा जब तक क्षेत्रीय रेलों पर वैगनों की पर्याप्त मात्रा पर उचित भार परिणाम के साथ यातायात आता रहे।

कांकारिया माल गोदाम के लेखापरीक्षा निरीक्षण (फरवरी 1998) के दौरान, फरवरी 1994 से मार्च 1999 के दौरान इस गोदाम से बुक किये गये दूध पाउडर के यातायात की पूरी (100 प्रतिशत) जांच की गयी। यह पाया गया कि रिफिलों, पैकों, पाउचों, पेपर के थैलों में (अर्थात् टिनों के अतिरिक्त) ‘अमूल शिशु दुग्ध आहार’ का घोषित किया गया तथा आठ पहिया बी जी वैगनों में लादा गया वजन 290 कुंतल से 406 कुंतल के मध्य रहा (अर्थात् 145 कुंतल से 203 कुंतल प्रति चौपहिया बी जी वैगन के बराबर)। इस प्रकार, 203 कुंतल तक भौतिक लदान क्षमता के विरुद्ध 180 से 145 कुंतल बी जी के लिए एम डब्ल्यू सी का अधोमुखी संशोधन विवेकपूर्ण नहीं था तथा परिणामस्वरूप आय की हानि हो रही थी। इस स्थिति को कांकारिया स्टेशन को फरवरी 1998 में तथा उप मुख्य लेखा अधिकारी, पश्चिम रेलवे, अजमेर को अप्रैल 1998 में बताया गया। लेखापरीक्षा द्वारा इस स्टेशन के अभिलेखों की पुनः समीक्षा की गयी (मई 1998, नवम्बर 1998 एवं अप्रैल 1999) तथा लादा गया अधिकतम भार प्रति आठ पहिया बी जी वैगन 410 कुंतल तक भी (अर्थात् चौपहिया बी जी वैगनों में 205 कुंतल) पाया गया। इस मद में राजस्व की हानि लेखापरीक्षा में अप्रैल 1996 से मार्च 1999 की अवधि हेतु 0.81 करोड़ रुपये मूल्यांकित किया गया।

इसके साथ ही, शिशु दुग्ध आहार के वर्गीकरण एवं न्यूनतम भार शर्त (एम डब्लू सी) को अध्यक्ष, गुजरात सहकारी दुग्ध विपणन संघ लिमिटेड द्वारा आश्वासन दिये जाने पर कि निचले वर्गीकरण के दरों पर, रेलवे इस माल के परिवहन के लिए और व्यापक रूप से उपयोग में लायी जायेगी, 15 फरवरी 1996 से दूध के पाउडर के बराबर बनाये रखने के लिए नीचे लाया गया। इस आश्वासन के विपरीत, 1994-95 से 1998-99 के दौरान कांकारिया मालगोदाम से बुक किये गये माल के यातायात के रुझान ने 1995-96 में 2,10,558 कुंतल तथा 1996-97 में 1,91,746 कुंतल से 1998-99 में 81,185 कुंतल मात्रा में घटोत्तरी का वास्तविक रूप में संकेत दिया। इस प्रकार, 15 फरवरी 1996 से लागू शिशु दुग्ध आहार के वर्गीकरण एवं एम डब्लू सी को नीचे लाने का उद्देश्य बेकार हो गया।

मामला रेल प्रशासन के साथ उठाया गया (मई 1998), जिसने यह बताया (अक्टूबर 1998) कि:

- (i) दोनों दरवाजों के पास डनेज के प्रावधान होने से ही वैगन को पूरा लादा जा सका अतः एम डब्लू सी 145 कुंतल नियत किया गया था।

- (ii) एम डब्लू सी के संशोधन के लिए, मामला नमूना भार प्रतिवेदनों के प्राप्त होने के बाद बोर्ड को भेजा जायेगा। सम्बन्धित मंडल को आवश्यक नमूना भार करने के लिए निर्देश दे दिया गया है।

ये अभ्युक्तियाँ मान्य नहीं हैं। बिना किसी नमूना भार जाँच के 'शिशु दुग्ध आहार' के एम डब्लू सी को 180 से 145 कुंतल (बी जी) नीचे लाना विवेकपूर्ण नहीं था। जब आठ पहिया वैगन में रिफिल पेपर पैकों इत्यादि (टिनों के अतिरिक्त) में 'शिशु दुग्ध पाउडर' की वास्तविक लदान 410 कुंतल (अर्थात् 205 कुंतल प्रति चौपहिया (बी जी) वैगन) था, तो पश्चिम रेलवे को एम डब्लू सी संशोधित करने की कार्यवाही करना चाहिए था। रेलवे बोर्ड के नवम्बर 1984 के सामान्य निर्देशों एवं नवम्बर 1997 के निर्देशों के बावजूद तथा लेखापरीक्षा द्वारा फरवरी/अप्रैल 1998 में मण्डल स्तर पर और मई 1998 में क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर मामला उठाये जाने के बावजूद, पश्चिम रेलवे प्रशासन ने अक्टूबर 1998 से मार्च 1999 के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा सात अनुस्मारक जारी किये जाने के बाद भी नमूना भार जाँच नहीं किया (दिसम्बर 1999)।

इस प्रकार, वर्गीकरण दर में छूट के कारण राजस्व में कमी आने के अतिरिक्त, रेलवे पहले ही अप्रैल 1996 से मार्च 1999 के दौरान 0.81 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि केवल "शिशु दुग्ध आहार" के लिए एम डब्लू सी की अविवेकपूर्ण छूट (बी जी) 180 से 145 कुंतल करने पर तथा उसका संशोधन नहीं करने, जबकि वास्तविक लदान क्षमता कम किये गये एम डब्लू सी से बहुत अधिक थी, के कारण उठा चुकी थी। सुधारात्मक उपाय किये जाने तक यह हानि जारी रहेगी।

मामला रेलवे बोर्ड की जानकारी में नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.3 पथन/दूरियाँ

#### 3.3.1 उत्तर रेलवे : नजदीकी रास्ते के गलत निर्धारण के कारण राजस्व की हानि।

नजदीकी रास्ते के गलत निर्धारण के कारण 1.84 करोड़ रुपये के भाड़ा की कम वसूली हुई।

रेलवे के दर एवं रास्ता निर्धारण अनुदेशों के अनुसार सामान्यतया माल यातायात परिचालनीय साध्य रास्ते से ढोया जाना चाहिए और माल भाड़ा नजदीकी रास्ते से प्रभारित किया जाना चाहिए। नजदीकी रास्ता निर्धारित करने के लिए, प्रत्येक गेज परिवर्तन यानांतरण बिन्दु को 200 कि.मी. के बराबर गिना जाना है। लेकिन माल भाड़ा निर्धारित अल्पतम दूरी के आधार पर बिना 200 कि मी दूरी जोड़े प्रभारित किया जाता है जैसा कि अधिसूचित किया गया हो।

31 मार्च, 1997 (1998 का सं. 9) को समाप्त वर्ष हेतु भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक - संघ सरकार (रेलवे) के प्रतिवेदन के पैरा 2.15(ii) एक टिप्पणी, पश्चिम रेलवे के स्टेशनों से उत्तर रेलवे के बड़ी लाइन (बी जी) स्टेशनों को सम्पूर्ण बी जी रास्ते के स्थान पर छोटी लाइन (एम जी) एवं बड़ी लाइन (बी जी) दोनों के रास्ते, जो वास्तव में नजदीकी रास्ता था, सीमेन्ट यातायात बुक किया



गया जिसके फलस्वरूप मई, 1995 से जनवरी, 1998 के मध्य 2.35 करोड़ रुपये की हानि हुई थी, के सम्बन्ध में मालभाड़ा प्रभार की वसूली के बारे में एक टिप्पणी की गयी थी। रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में उक्त अनियमितता को फरवरी, 1998 में स्वीकार किया एवं बताया कि 2.07 करोड़ रुपये का डेबिट सम्बंधित स्टेशनों के विरुद्ध उठा दिया गया था। तथापि, रेलवे बोर्ड द्वारा कृत कार्यवाही टिप्पणी अभी भी प्रतीक्षित (जुलाई, 1999) है।

- (i) भटिंडा, जालंधर सिटी एवं जम्मू तवी स्टेशनों के माल यातायात की पुनः समीक्षा में यह पाया गया कि यह अनियमितता पश्चिम रेलवे के कोटा-चित्तौड़गढ़-नीमच खण्ड के स्टेशनों से प्राप्त हुए सीमेन्ट यातायात के मामले में अभी जारी है तथा मालभाड़ा प्रभार ज्यादातर अभी भी समस्त बी जी रास्ते के स्थान पर एम जी सह बी जी रास्ते से वसूले जा रहे हैं। इन तीन स्टेशनों पर फरवरी, 1998 से जनवरी, 1999 के मध्य प्राप्त हुए यातायात के सम्बंध में राजस्व की हानि 0.70 करोड़ रुपये थी। जनवरी, 1996 से अक्टूबर, 1998 के मध्य दण्डारी कलां, सुजानपुर तथा कोटकापुरा स्टेशनों पर प्राप्त हुए इसी प्रकार के यातायात की समीक्षा में पुनः 0.45 करोड़ रुपये की हानि देखी गयी। इस मद में कुल हानि 1.15 करोड़ रुपये की हुयी।
- (ii) पालनपुर, पश्चिम रेलवे पर एक नया एम जी से बी जी यानांतरण बिन्दु सन्तालपुर-गांधीधाम खण्ड पर एम जी स्टेशनों/साइडिंगों से बुक किये गये नमक, उर्वरक एवं खाद्यान्न यातायात के प्रहस्तन के लिए सितम्बर, 1997 में खोला गया। एम जी स्टेशनों से बी जी स्टेशनों को बुक किया गया यातायात पालनपुर यानांतरण बिन्दु के रास्ते जाना था तथा मालभाड़ा गुड्स टैरिफ के नियम 125(4) के अनुसार प्रभारित किया जाना था। तथापि, नवम्बर 1998 में इस नियम में ढील देते हुए रेलवे बोर्ड ने, समाखियाली एवं गांधीधाम (कांडलापोर्ट सहित) के बीच दोहरी गेज स्टेशनों से बुक किये गये तथा पालनपुर यानांतरण बिन्दु बरास्ते ढोये जाने वाले उर्वरक यातायात को समस्त बी जी के रास्ते से तुलना किये बिना वास्तविक रूप में ढोये गये एम जी एवं बी जी के रास्ते से प्रभारित करने की अनुमति दे दी।

तथापि, लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि कांडला पोर्ट एवं गांधीधाम स्टेशनों से नवम्बर, 1998 के पहले से बुक किये गये उर्वरक परेषणों पर मालभाड़ा प्रभार समस्त बी जी के रास्ते, जो मालभाड़ा दर सूची के नियम 125(4) के अनुसार अल्पतम रास्ता था, ढोने के बजाय एम जी एवं बी जी दोनों के रास्ते वसूले गये। उर्वरक परेषणों पर मालभाड़ा प्रभार के गलत लिये जाने के फलस्वरूप अक्टूबर, 1997 से अक्टूबर, 1998 के मध्य 0.69 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि हुई।

इस प्रकार, नियमानुसार नजदीकी दूरी का रास्ता निर्धारित करने तथा निर्धारित किये गये नजदीकी दूरी के रास्ते के लिए सही रूप से मालभाड़ा प्रभार वसूलने में रेलवे की विफलता से 1.84 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि हुई जो 31 मार्च 1997 को समाप्त वर्ष के रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के पैरा 2.1.5 (ii) में पहले ही इंगित किये गये 2.35 करोड़ रुपये की हानि के अतिरिक्त था।

पूर्व में लेखापरीक्षा द्वारा इस प्रकार की अनियमितता इंगित किये जाने के बावजूद, रेलवे बोर्ड/रेल प्रशासन ने ऐसे यातायात के लिए मालभाड़ा सही प्रभारित करने के लिए सम्बन्धित कमर्चारियों को

वांछित अनुदेश जारी नहीं किया। लेखा एवं वाणिज्य विभाग के निरीक्षक अपने स्थानीय निरीक्षणों के दौरान इस अनियमितता का पता लगाने में विफल रहे। लेखा विभाग भी आंतरिक जांच के दौरान, इन गलतियों को नहीं इंगित कर पाया।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं अगस्त 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.3.2 उत्तर, पश्चिम एवं पूर्व रेलवे:

### प्रभार्य दूरी की गलत गणना के कारण राजस्व की हानि।

अग्रेशन स्टेशन से गन्तव्य स्टेशनों तक प्रभार्य दूरी की गलत गणना के फलस्वरूप 2.03 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि हुई।

(क) भारतीय रेल सम्मेलन, माल भाड़ा दर सूची सं.41, भाग I, जिल्द I के नियम 601 के अनुसार दक्षिण पूर्व रेलवे के कोट्टावालासा-किरन्दुल खण्ड पर बुक किये गये माल यातायात के सम्बन्ध में भाड़ा, वास्तविक दूरी को 30 प्रतिशत बढ़ाने के आधार पर प्रभारित किया जाना चाहिए। फिर एक अग्रेशन स्टेशन से गन्तव्य स्टेशन को प्रभार्य दूरी की गणना, विभिन्न क्षेत्रीय रेलों के जंक्शन दूरी सारणियों में अधिसूचित दूरी के आधार पर किये जाने की आवश्यकता है।

(i) जनवरी, 1995 से नवम्बर 1998 की अवधि के दौरान उत्तर रेलवे पर 28 स्टेशनों से बुक किये गये जावक यातायात की लेखापरीक्षा जाँच में यह देखा गया कि दक्षिण पूर्व रेलवे के कोट्टावालासा-किरन्दुल खण्ड पर जगदलपुर एवं जेपोर स्टेशनों को बुक किये गये यातायात के सम्बन्ध में प्रभार्य दूरी की गणना अग्रेशन स्टेशनों के स्टेशन कर्मचारियों द्वारा भाड़ा दर सूची नियमों के अनुसार सही रूप से नहीं की गयी। इसके परिणामस्वरूप जनवरी, 1995 से नवम्बर, 1998 के मध्य 0.38 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि हुई।

(ii) पुनः उत्तर रेलवे पर 48 अग्रेशन स्टेशनों से मध्य, दक्षिण पूर्व एवं पूर्वोत्तर रेलवे के 34 स्टेशनों को बुक किये गये जावक यातायात के सम्बन्ध में प्रभार्य दूरी की गणना क्षेत्रीय रेलों के जंक्शन दूरी सारणियों में अधिसूचित दूरी के अनुसार सही ढंग से नहीं की गयी। गलत दूरी के आधार पर माल भाड़ा प्रभार की वसूली के फलस्वरूप पुनः नवम्बर, 1994 से जनवरी, 1999 के मध्य 0.41 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि हुई।

(iii) उत्तर रेलवे का सीतापुर छावनी स्टेशन जून, 1994 में पूर्वोत्तर रेलवे के साथ एक नये अन्तर परिवर्तन रेल बिन्दु के रूप में खोला गया। उसके परिणामस्वरूप, सीतापुर छावनी - बुढ़वल - कटिहार का रास्ता उत्तर रेलवे पर स्टेशनों से पूर्वोत्तर रेलवे तथा पूर्वोत्तर सीमांत रेलों पर स्टेशनों को भेजे जाने वाले यातायात के लिए अल्पतम दूरी का हो गया। उत्तर रेलवे के दस स्टेशनों पर जावक यातायात की समीक्षा में यह देखा गया कि यद्यपि यातायात सीतापुर छावनी-बुढ़वल-कटिहार के रास्ते बुक किया गया, लेकिन प्रभार्य दूरी की गणना सही नहीं किये जाने के फलस्वरूप मई, 1995 से अगस्त, 1997 की अवधि में 0.24 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि हुई।

इस मामलों में राजस्व की कुल हानि 1.03 करोड़ रुपये की हुई।



अपने आंतरिक जांच के दौरान लेखा विभाग अनियमितता का पता लगाने में विफल रहा। लेखा निरीक्षक तथा वाणिज्य विभाग के निरीक्षक भी इन स्टेशनों के अपने निरीक्षणों के दौरान गलती का पता लगाने में विफल रहे।

मामला उत्तर रेल प्रशासन के साथ अप्रैल, 1998 में उठाया गया, उत्तर प्रतीक्षित (जुलाई 1999) है।

पश्चिम रेलवे में भी, बड़ी दूरी पर माल भाड़ा न लगाना (95,833 रुपये) तथा दूरी की गलत गणना (जंक्सन दूरी सारणियों के अनुसार न किये जाने कारण) के (0.27 करोड़ रुपये) कुछ मामले पाये गये। पश्चिम रेलवे पर 31 मई 1999 को अंतिम रूप से निपटान किये जाने हेतु लम्बित कुल अवप्रभार की राशि इस हिसाब से 0.28 करोड़ रुपये थी।

(ख) पूर्व रेलवे में, पश्चिम मुडिडीह (भारत कूकिंग कोल लिमिटेड के स्वामित्व की एक कोयला खदान) से लदे हुए वैगन, मुगलसराय के रास्ते अप दिशा में उनके गन्तव्यों को भेजे गये, कुसुन्डा में तौले और उनके बीजक बनाये जाते हैं।

अभिलेखों की समीक्षा से पाया गया कि उपरोक्त वैगनों के सम्बन्ध में भाड़ा हेतु दूरी पश्चिम मुडिडीह साइडिंग के आरम्भ बिन्दु के रूप में घोषित सिजुआ स्टेशन से नहीं ली जा रही थी। इसके बदले, भाड़ा झरिया स्टेशन से दूरी के लिये प्रभारित किया जाता था जबकि कोई विशिष्ट आदेश उपलब्ध नहीं थे। इसके फलस्वरूप, 4 किलो मीटर हेतु भाड़ा प्रभार की कम गणना हुई क्योंकि सिजुआ से मुगलसराय की प्रभार्य दूरी 413 कि.मी. है जबकि झरिया से 409 कि.मी. है।

जनवरी 1995 से मार्च 1999 के दौरान 9100 वैगन पश्चिम मुडिडीह से अप दिशा में मुगलसराय के रास्ते विभिन्न गन्तव्यों को बुक किये गये। इन वैगनों के सम्बन्ध में भाड़ा के अवप्रभार के कारण रेलवे को इस अवधि के दौरान 0.72 करोड़ रुपये की हानि उठानी पड़ी। हानि, सुधारात्मक कार्यवाही किये जाने तक जारी रहेगी।

मामला पूर्व रेलवे प्रशासन की जानकारी में जुलाई 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

इस प्रकार, हानि की कुल राशि 2.03 करोड़ रुपये (उत्तर रेलवे 1.03 करोड़ तथा पश्चिम रेलवे 0.28 करोड़ रुपये तथा पूर्व रेलवे 0.72 करोड़ रुपये) थी।

मामला रेलवे बोर्ड को जानकारी में अगस्त 1999 में लाया गया था ; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

### 3.4 विलम्ब शुल्क/अवरोधन

#### 3.4.1 दक्षिण पूर्व रेलवे: लदे वैगनों के असामान्य अवरोधन के कारण हानि

मरम्मत हेतु मध्यवर्ती स्टेशनों पर एवं यार्डों में लदे वैगनों के अवरोधन के फलस्वरूप 10.64 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

भारतीय रेल वाणिज्य नियमावली, जिल्द II का पैरा 2117 वैगनभारों में असम्बद्ध परेषणों को खोज निकालने के लिए कर्मचारियों द्वारा की जाने वाली कार्यवाही उल्लिखित करता है। यदि, कार्यवाही किये जाने के बावजूद, ऐसे वैगनों को 72 घंटों के भीतर खोज लेना संभव नहीं हो, तो उसमें लदे सामान उतार लिये जाने चाहिए तथा वैगन मुक्त कर दिये जाने चाहिए।

असम्बद्ध वैगनों के अनावश्यक लम्बे अवरोधन के मामले वर्ष 1983-84 के भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के अग्रिम प्रतिवेदन - संघ सरकार (रेलवे) के पैरा 32 में बताये गये थे। उसे गंभीरता से लेते हुए, रेल मंत्रालय ने निर्देश दिया (अगस्त 1985) था कि क्षेत्रीय रेलों को अत्यावश्यकता के आधार पर निर्धारित प्रक्रियाओं का अनुपालन सुनिश्चित करने के सभी प्रयास करने चाहिए।

तथापि, लेखापरीक्षा समीक्षा में देखा गया कि इन निर्देशों के विपरीत, लदे वैगनों का असामान्य अवरोधन जारी था।

(क) खुर्दा रोड मण्डल में फरवरी 1997 से मई 1998 के दौरान 82 लदे वैगन 14 से 465 दिनों की अवधियों के बीच, रास्ते में पड़ने वाले विभिन्न स्टेशनों तथा यार्डों पर अवरोधित हुए। इन 82 वैगनों का कुल विलम्बन 33,441 दिनों (4 पहिया इकाइयों में) का निकाला गया था। जब यह मामला उठाया गया (अक्टूबर 1998), तो रेल प्रशासन ने बताया (अक्टूबर 1998) कि अवरोधन निम्नलिखित कारणों से हुए थे:

- (i) व्यापक डीजल इंजन विफलताएँ
- (ii) क्रेनों का उपलब्ध न होना (क्रेनों को या तो व्यस्त रहना या मरम्मत में होना बताया गया)
- (iii) परिचालन की गुणवत्ता के मूल्य पर यातायात की मात्रा को वरीयता
- (iv) आरम्भिक बिन्दु पर जाँच की खराब गुणवत्ता जिसके कारण रास्ते में अवरोधन हुए।
- (v) निपटारे से अधिक सिक भार का पैदा होना
- (vi) वाणिज्य तथा परिचालन विभागों द्वारा सिक वैगनों के यानांतरण के लिए गाड़ियों के संचलन की व्यवस्था करने में प्रेरणा की कमी।
- (vii) अत्यधिक भीड़ और खराब इंजन उपयोग/इंजनों का उपलब्ध न होना

उपरोक्त तथ्य केवल यह साबित करते हैं कि:



- (1) आवकों से निपटने में संरचना की कमी,
- (2) आरम्भिक बिन्दुओं पर उचित जांच की कमी,
- (3) रेलवे के विभिन्न विभागों के बीच समन्वय की कमी थी।

यह देखा गया कि अवरोधित 82 लदे वैगनों में से, 20 वैगन सिक पाये गये। इनमें से 9 वैगन 3 दिनों के अंदर ठीक कर लिये गये तथा अन्य 3 वैगन 7 दिनों के अन्दर ठीक कर लिये गये लेकिन 5 से 147 दिनों में यातायात को हस्तांतरित किये गये। यद्यपि बचे हुए 8 वैगनों के सामानों का यानांतरण किया गया (261 दिनों से 668 दिनों के बीच अवरोधन के बाद), फिर भी ये यानांतरण के बाद फिर 10 से 96 दिनों की अवधि तक रोके गये (हर मामले में 7 दिनों का समुचित समय अनुमत किये जाने के बाद जो एक बीमार वैगन को कार्य-योग्य बनाने के लिए अपेक्षित समय हो सकता था)। इन 82 लदे हुये वैगनों के 33,181 दिनों (4 पहिया इकाइयों में) अवरोधन के कारण 6.52 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

(ख) 30 बाक्स सी लदे वैगन मई 1995 तथा मार्च 1996 के मध्य विभिन्न तारीखों में खड़गपुर मालगोदाम (के जी पी) को भेजे गये, क्योंकि ये मरम्मत किये जाने थे। एक वैगन (सं. सी आर 86786), जो खड़गपुर 17 मई 1995 को पहुंचा, का यानांतरण 28 जनवरी 1997 को किया गया तथा 5 मार्च 1997 को दुर्गापुर कोक ओवन प्लांट एक्सचेंज यार्ड (डी सी ओ पी) को हस्तांतरित किया गया। इस वैगन का कुल अवरोधन 1,647.5 दिनों (4 पहिया इकाइयों में) का हुआ। एक अन्य वैगन (एस आर 29142) 20 जून 1995 को पहुंचा, 25 सितम्बर 1996 को यानांतरित किया गया तथा 1232.5 दिनों (4 पहिया इकाइयों में) के कुल अवरोधन के बाद, राऊरकेला (आ ओ यू) 24 अक्टूबर 1996 को प्रेषित किया गया।

नौ वैगन, 97 से 315 दिनों के बीच के जी पी में अवरोधन के बाद, बोकारो स्टील सिटी (बी के एस सी) को भेजे गये।

बचे हुए 19 वैगन 31 जुलाई 1996 को हल्दिया (एच एल जेड) 149 से 390 दिनों के बीच के जी पी में अवरोधित होने के बाद भेजे गये। ये वैगन एच एल जेड 01 अगस्त 1996 को पहुंचे। यांत्रिकी विभाग द्वारा इनके बाहर उभरे हुए भागों को पीट कर/मिटा कर ठीक करने के प्रयास किये गये तथा अन्ततोगत्वा, वैगन 40 कि मी प्रति घंटा की सीमित गति से एच एल जेड तथा बी के एस सी को भेज दिये गये। के जी पी प्राधिकारियों ने बताया कि बॉडी में बहुत अधिक उभार होने के कारण इन 19 वैगनों को ठीक करना सम्भव नहीं था।

यह निर्णय लिया गया कि इनके सामानों (कोयला) का निपटान नीलामी के माध्यम से कर दिया जाय। सामान 6,41,216 रुपये की उच्चतम बोली लगानी वाले को 31 मार्च 1997 को नीलाम कर दिया गया। सामान 1 मई 1997 तक हटा लिया जाना था।

बोली लगानेवाला चाहता था कि वैगन उतराई के लिए तमलुक में स्थापित किया जाय, जिसे रेल प्रशासन ने इन्कार कर दिया। इस पर, बोली लगाने वाले ने कलकत्ता उच्च न्यायालय में एक याचिका दायर कर दिया। दक्षिण पूर्व रेलवे प्रशासन को याची (बिडर) द्वारा दायर किये गये अपील के आधार पर सुनवाई करने के लिए निर्देश दिया गया। मण्डल रेल प्रबंधक, केजी पी ने मामला निपटा दिया तथा बिडर को अनुमति दिया (जून 1997) कि वह अपने निजी व्यवस्था से कोयला 30 जून

1997 तक अवश्य उठा ले और ले जाय। तथापि, बिडर द्वारा परिदान 05 सितम्बर 1997 को जाकर लिया गया। इस प्रकार, इन 19 वैगनों में प्रत्येक का एच एल जेड पर 1,002.5 दिनों (4 पहिया इकाइयों में) का अवरोधन हुआ।

जबकि रेलवे प्रशासन ने बिडर के द्वारा इस विलम्ब के लिए कोई दण्ड नहीं लगाया, लेकिन कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट ऑथारिटी, हल्दिया डॉक काम्प्लेक्स ने लाइन कब्जा के मद में (19 वैगन उनके परिसर में खड़े रखे गये) बिक्री प्राप्ति के एक भाग की मांग किया (11 सितम्बर 1997)।

इस प्रकार, 30 लदे बाक्स सी वैगनों, का पहले के जी पी में 19,825 दिनों (4पहिया इकाइयों में) तथा बाद में, 19,047 दिनों (4 पहिया इकाइयों में) के लिए एच एल जेड में, 19 वैगनों (जिसके सामान 0.06 करोड़ रुपये की नगण्य राशि पर नीलाम कर दिये गये) के अवरोधन से 4.12 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि रेल प्रशासन को हुई। प्रत्येक मामले में हानि सिक वैगनों को ठीक करने के लिए 7 दिनों का समय अनुमत किये जाने के बाद निकाली गयी है।

इस प्रकार, रेल प्रशासन को इस मद में हुई कुल हानि 10.64 करोड़ रुपये निकाली गयी।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं दिसम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.4.2 उत्तर रेलवे : कोयला रैकों के पुनः तौल के अनुरोध की अविवेकपूर्ण अस्वीकृति से राजस्व हानि।

कोयला रैकों के पुनः तौल के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा इनकार किये जाने के कारण 6.63 करोड़ रुपये की हानि हुई।

78 बी सी एन वैगनों के दो कोयला रैक [प्रथम रैक में 40 वैगन (2338.4 मी टन) एवं दूसरे रैक में 38 वैगन (2220.0 मी टन)] पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के रंगिया स्टेशन से उत्तर रेलवे के धन्दारी कला स्टेशन को 11 जून 1998 एवं 14 जून 1998 को बुक किये गये। रंगिया स्टेशन पर तुला-चौकी न होने के कारण, रैकों को प्रेषक द्वारा घोषित वजन यथा 2338.40 मी टन एवं 2220.0 मी टन पर बुक किया गया। इन रैकों की सुपुर्दगी के पूर्व मार्गस्थ अथवा गन्तव्य स्टेशन पर उपलब्ध तुला-चौकी पर तौल की जानी आवश्यक थी।

पहले रैक का एक वैगन रास्ते में क्षतिग्रस्त होने के कारण काट दिया गया। शेष 77 वैगनों के दो रैकों की, क्रमशः 21 जून 1998 एवं 22 जून 1998 को रास्ते में लक्सर तुला-चौकी (उत्तर रेलवे) पर तौल की गयी। रेलवे प्राधिकारियों ने पहले रैक के 38 वैगनों में 235.3 टन [2514.9 मी टन(-) 2,279.6 मी टन] एवं दूसरे रैक के 34 वैगनों में 140.2 [2360.2 मी टन (-) 2220.0 मी टन] टन वजन अधिक पाया।

दोनों रैक अपने गन्तव्य धन्दारी कलां पर 22 जून 1998 एवं 23 जून 1998 को पहुंचे एवं उतराई के लिए खड़े किये गये। पार्टी ने पहले रैक की सुपुर्दगी पाये गये अधिक वजन के अवप्रभार (10.38 लाख रुपये) के भुगतान के पश्चात विरोध जताते हुए किताबी परिदान लिया किन्तु कोयले को नहीं



उतारा। पार्टी ने दूसरे रिक का परिदान नहीं लिया। एवं दोनों रिकों के पुनः तौल हेतु कहा। पुनःतौल की प्रार्थना को प्रवर मण्डल वाणिज्य अधीक्षक (सीनियर डी सी एस) द्वारा इस आधार पर 25 जून 1998 को नकार दिया गया कि इन रिकों की तौल रास्ते में लक्सर तुला-चौकी पर सर्तकता कर्मचारियों की उपस्थिति में पहले ही की जा चुकी है।

रेलवे प्रशासन के इनकार के कारण पार्टी ने एक रिट याचिका गुवाहाटी उच्च न्यायालय (सिंगिल जज बेन्च) में, अन्य आधारों में यह कहते हुए कि लक्सर तुला-चौकी दोषपूर्ण थी, दायर की। न्यायालय ने अपने अन्तरिम आदेश (26 जून 1998) में रेल प्रशासन को रिकों की पार्टी की लागत पर तीन दिनों के भीतर सरकार द्वारा अनुमोदित निकटतम तुला-चौकी पर पुनःतौल का निर्देश दिया। न्यायालय के आदेशों का पालन करने के बजाय मुख्य विपणन प्रबन्धक (सी एम एम), उत्तर रेलवे ने एक अपील दायर करने के मामले को उप महाप्रबन्धक (डिप्टी जी एम) (विधि), उत्तर रेलवे को सन्दर्भित कर दिया जिन्होंने कोई अपील दायर करने के विपरीत सलाह दी (29 जून 1998) क्योंकि रेलवे के पक्ष को मजबूत नहीं समझा गया।

कानूनी सलाह की अनदेखी करते हुए रेल प्रशासन ने एक अपील (पुनर्विचार याचिका) खण्ड न्यायपीठ के सम्मुख 6 जुलाई 1998 को दायर की। रेलवे प्रशासन ने 21 जुलाई 1998 को रेलवे बोर्ड से उच्च न्यायालय में मामले की पैरवी करने हेतु (28 जुलाई 1998 के लिये सूचीबद्ध) अतिरिक्त सॉलिसिटर जनरल (ए एस जी)/उच्चतम न्यायालय के वरिष्ठ अधिवक्ता नियुक्त करने हेतु अनुमोदन देने की प्रार्थना की।

बोर्ड ने, यह देखते हुए कि अपील दायर करने से लदे हुए रिकों (77 वैगन) का अनिश्चितकालीन अवरोधन होगा, 22 जुलाई 1998 को रेलवे प्रशासन को सलाह दी कि पार्टी की लागत पर तीन दिनों के भीतर पुनःतौल के लिए न्यायालय (सिंगिल जज बेन्च) के अंतरिम आदेशों का अनुपालन किया जाय। तथापि, 27 जुलाई 1998 को इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि 6 जुलाई 1998 को दायर अपील पर सुनवाई 28 जुलाई 1998 को होनी थी, बोर्ड ने ए एस जी रखने हेतु प्राधिकृत कर दिया।

7 अगस्त 1998 को, खण्डपीठ ने रेलवे प्रशासन को लक्सर तुला-चौकी की अचूकता परखने एवं यदि आवश्यकता हो तो सक्षम व्यक्ति के द्वारा समायोजन करने एवं तब पार्टी की लागत पर पार्टी को सूचित करते हुए पुनःतौल करने का निर्देश दिया। रेलवे प्रशासन पुनः कार्यवाही करने में विफल रहा एवं उच्चतम न्यायालय में अपील दायर करने हेतु ए एस जी की सलाह (अगस्त 1998) माँगी।

यद्यपि ए एस जी ने मामले को विशेष अनुमति याचिका (एस एल पी) दायर करने योग्य ठीक माना, उन्होंने यह भी कहा कि सामान्यतया उच्चतम न्यायालय अन्तरिम आदेशों के मामलों में हस्तक्षेप करना अच्छा नहीं मानता। उच्चतम न्यायालय में रेलवे प्रशासन द्वारा सितम्बर 1998 में दायर एस एल पी 11 दिसम्बर 1998 को खारिज कर दी गयी।

तत्पश्चात्, दोनों रिक पुनःतौल एवं कर्षण प्रभारों के रूप में 2.36 लाख रुपये वसूलने के बाद पुनःतौल हेतु लक्सर लाये गये। यद्यपि तुला-चौकी को, उत्तर प्रदेश सरकार के बॉट एवं माप विभाग के एक कर्मचारी द्वारा 8 मई 1998 को जांचा एवं शुद्धता हेतु प्रमाणित किया गया था (प्रमाणीकरण 7 मई 1999 तक वैध) एवं बाद में मशीन संयन्त्र निरीक्षक, उत्तर रेलवे, लखनऊ द्वारा 17 दिसम्बर 1998 को जांचा एवं प्रमाणित किया गया, फिर भी परीक्षण वैन द्वारा 29/30 दिसम्बर 1998 के नमूना वजन के परिणामों में कुछ भिन्नताएं ज्ञात हुईं। नमूना परिणामों से तुला-चौकी की शुद्धता के बारे में सन्देह उत्पन्न हुआ एवं वरिष्ठ निरीक्षक बांट एवं माप उत्तर प्रदेश ने तुला-चौकी का प्रमाणन निरस्त कर दिया। यह भी कहा गया कि लक्सर तुला-चौकी की मरम्मत में 45 दिन या उससे अधिक समय की आवश्यकता होगी। अतः कोयले के रिकों की पुनःतौल नहीं की गयी। अचानक तुला चौकी कैसे दोषपूर्ण हो गयी इसका कारण अभिलेखों में नहीं था। भटिण्टा तुला-चौकी पर रिकों की तौल का रेलवे प्रशासन का प्रयास भी बेकार रहा क्योंकि पार्टी ने फिर कर्षण प्रभार देने से इनकार कर दिया एवं स्वयं को हुई हानि के लिए कानूनी कार्रवाई करने की धमकी दी।

बाद में, दोनों रिकों को, रेलवे की लागत पर नांगल बांध ले जाकर 21 जनवरी 1999 को उनकी पुनःतौल की गयी। पुनःतौल पर, लक्सर तुला-चौकी पर जून 1998 में किये गये पुनःतौल में 72 वैगनों के 375.5 टनी अधिक वजन के विपरीत 7 वैगनों में केवल 15.2 टन अधिक वजन पाया गया। अब दोनों रिकों के मामले में पार्टी द्वारा भुगतान किया जाने वाला अवप्रभार 0.16 करोड़ रुपये (पहले रिक हेतु 0.10 करोड़ रुपये एवं शेष दूसरे रिक हेतु दण्डात्मक भाड़ा) के बजाय मात्र 0.49 लाख रुपये निकाला गया।

नांगल बाँध पर पुनःतौल के पश्चात् इन रिकों को धन्दारी कलाँ (गन्तव्य) पर लाया गया एवं 23/24 जनवरी 1999 को पार्टी को परिदान किया गया।

इस सम्बन्ध में निम्न मुद्दे उभरते हैं :

- (i) पुनःतौल हेतु पार्टी के अनुरोध से रेलवे का इनकार औचित्यपूर्ण नहीं था। चूंकि रेलवे ने आरोपित रेलवे तुला-चौकी पर किये गये तौल परिणामों के आधार पर वैगनों में अधिक लदान के लिए दण्डात्मक प्रभारों की मांग की थी, इसलिए सही वजन निश्चित करने के लिए पार्टी की पुनःतौल की मांग, विचार करने योग्य थी।
- (ii) रेलवे ने अपनी विधि शाखा के स्पष्ट परामर्श की उपेक्षा की एवं खण्डपीठ के समक्ष एक अपील दायर किया।
- (iii) रेलवे ने ए एस जी द्वारा बतायी गयी महत्वपूर्ण बात की भी अनदेखी की, कि अन्तरिम आदेशों के मामले में उच्चतम न्यायालय हस्तक्षेप को अच्छा नहीं मानता, एवं एस एल पी दायर की, जो अन्ततः खारिज हो गयी।
- (iv) इस प्रकार, वैगनों के पुनःतौल के इनकार पर रेलवे प्रशासन के अड़े रहने के कारण लक्सर से नांगल बांध एवं वापसी धन्दारी कलाँ तक परिहार्य कर्षण पर 0.10 करोड़ रुपये की हानि के अतिरिक्त, 77 वैगनों का 214 दिनों तक परिहार्य अवरोधन एवं 6.53 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि हुई। मुकदमेबाजी पर हुआ व्यय इसके अतिरिक्त होगा।



मामले को रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.4.3 दक्षिण मध्य रेलवे : सेवित स्टेशनों पर कोयला रेकों के अवरोधन के कारण हानि।

सीधे प्रवेश हेतु साफ लाइनों की उपलब्धता के बावजूद पावर हाउस में सीधे गाड़ियों के स्वीकार न किये जाने के कारण सेवित स्टेशन पर गाड़ियों का अवरोधन हुआ, फलस्वरूप 5.67 करोड़ रुपये तक स्टॉक के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

पार्ली वैजनाथ स्टेशन द्वारा सेवित महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड (एम एस इ बी) साइडिंग गाड़ी-भार यातायात की बुकिंग के लिए जुलाई 1997 से अधिसूचित किया गया। पावर स्टेशन के पास 1.5 लाख मेट्रिक टन कोयला एकत्रित कर रखने की क्षमता थी जो उसके 15 दिन के खपत के बराबर थी तथा साइडिंग अधिकारी ने अपने कार्यावश्यकता यानी प्रतिदिन 3 रेकों के अनुसार कोयला ढोने के लिए अनुरोध किया (मई 1997) था। कोयला की माहवारी कार्यावश्यकता 3,00,000 मेट्रिक टन पावर स्टेशन के लिए अनुमोदित की गयी।

तथापि, अभिलेखों की समीक्षा से यह देखा गया कि यद्यपि प्राप्ति लाइनें साफ थीं, फिर भी गाड़ियाँ पावर हाउस पर सीधे नहीं स्वीकार की जाती थीं। गाड़ियाँ पार्ली वैजनाथ स्टेशन पर अवरुद्ध हो रही थीं तथा रेलवे यातायात के आसान अदला-बदली में अत्यधिक कठिनाई का सामना कर रही थीं। यह देखा गया कि सितम्बर 1997 से जुलाई 1998 की अवधि के दौरान, प्राप्त हुए 866 रेकों (2.59 रोक प्रतिदिन) में से, 535 रेकों (61.78 प्रतिशत) का अवरोधन पार्ली वैजनाथ स्टेशन पर 1.33 घंटे (13 मई 1998) से 73.75 घंटे (7 अक्टूबर 1997) के मध्य हुआ। इसके फलस्वरूप 5.67 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

साइडिंग प्राधिकारियों ने तर्क दिया कि कोयला रोक 4-5 घंटों के अन्दर 2-3 रेकों का एक समूह बनाकर, सामान्यतया रात में प्राप्त किये जा रहे थे। उन्होंने यह भी कहा कि रेलवे जब तक 8 घंटे के अंतराल पर पार्ली वैजनाथ स्टेशन पर रोक की पावती विनियमित नहीं करती तथा कर्षण इंजन साइडिंग में रोक ले जाने के लिए उपलब्ध नहीं होता, तब तक विलम्बन से बचा नहीं जा सकता। उन्होंने यह भी आरोप लगाया कि सामान्य दशा में, एक रोक के हैंडलिंग के लिए वांछित कुल समय 21 से 22 घंटे बना।

इसके विपरीत, रेलवे प्रशासन ने दावा किया कि साइडिंग प्राधिकारी इस साइडिंग में खाली लाइन एवं चौबीस घंटे उतराई की उपलब्धता के बावजूद विलम्ब शुल्क बढ़ने के भय से साइडिंग में 3 रोक भी ले जाने की अनुमति नहीं दे रहे थे।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि :-

- (i) प्रति माह रेकों की औसत प्राप्ति सितम्बर 1997 से जुलाई 1998 के दौरान 2.06 रोक (जनवरी 1998) तथा 3.06 (अक्टूबर 1997 एवं मार्च 1998) के बीच रही।

- (ii) रेल प्रशासन द्वारा साइडिंग के भीतर लदान कराने, उतराई हेतु प्रतीक्षा करने एवं खाली को वापस ढकेलने हेतु समय अनुकूलित करने के लिए कोई परीक्षण नहीं किया गया।
- (iii) करारनामे के उपबंध 25(डी) में यह व्यवस्था है कि जब आवेदक द्वारा न वापस किये गये वैगनों के साइडिंग में अवरुद्ध पड़े रहने के कारण अन्तर-बदल बिन्दु पर लगाये नहीं जा सकते अथवा आवेदक की अक्षमता के कारण साइडिंग में स्वीकार नहीं किये जाते और इस प्रकार वैगन सेवित यार्ड में अवरुद्ध रहें, तो ऐसे वैगनों पर जबसे वे आवेदक को सौंपने हेतु तैयार हुये से, सामान्य मुक्त समय अनुमत किये जाने के बाद, उन पर विलम्ब प्रभार लगाया जायेगा। तथापि, ये विलम्ब प्रभार (निष्क्रियता प्रभार कहें) बाद में 1983 में वापस ले लिया गया। इस प्रकार रेल प्रशासन सेवित स्टेशन में वैगनों के अवरोधनों के लिए दण्ड उद्ग्रहीत करने की स्थिति में नहीं है।
- (iv) चूँकि साइडिंग को सीधी बुकिंग के लिए अधिसूचित किया गया है, अतः साइडिंग के भीतर शंटिंग साइडिंग-मालिक के अपने इंजनों द्वारा किया जाना है। रेलवे प्रशासन, इसलिए, किसी तरह साइडिंग में इंजन देने के लिए उत्तरदायी नहीं है, सिवाय इसके कि वह साइडिंग में रोक खड़ा कर दे तथा साइडिंग से खाली वैगनों को हटा दे।

तथ्य, यह है कि रेलवे प्रशासन साइडिंग प्राधिकारियों के साथ मामले का निपटारा तथा यह सुनिश्चित नहीं कर सका कि रोक गाड़ी-भार के सीधी बुकिंग के लिए नामित पावरहाउस में सीधे ही लगा दिया जाय। इसके कारण सेवित स्टेशन (पार्ली वैजनाथ) पर रोकों का अवरोधन हुआ तथा उसके परिणामस्वरूप सितम्बर, 1997 से जुलाई, 1998 की अवधि के दौरान सीधी बुकिंग के बदले, अवरोधित 535 रोकों के मामले में 5.67 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

मामला रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च, 1999 एवं अगस्त 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

**3.4.4 दक्षिण रेलवे :** लो सल्फर हेवी स्टॉक यातायात के लिये उपयोग में लाये गये विशेष प्रकार के टैंक वैगनों का निष्क्रिय पड़ा रहना।

विशेष प्रकार के टैंक वैगनों के निष्क्रिय पड़े रहने के कारण 3.61 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि।

लो सल्फर हेवी स्टॉक (एल.एस.एच.एस.)-पी.ओ.एल. के उत्पाद कोचीन रीफ़ाईनरीज लिमिटेड(सी.आर.एल.) साइडिंग, इरुमपानम जो दक्षिण रेलवे पर एक मात्र लदान स्थल है, से कर्नाटक इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड (के.ई.बी.) येलाहन्का को एक क्लोज्ड सर्किट मूवमेंट में बुक किये जाते हैं। 1995-96 से रेलवे द्वारा स्टीम हीटिंग क्वायल्स के साथ विशेष प्रकार के वैगनों के दो रोकों की व्यवस्था की जा रही है। 1995-96 से 1998-99 की अवधि में इरुमपानम से येलाहन्का तक एल.एस.एच.एस. का परिवहन करने वाले रोक के रूप में चलने वाले वैगनों की औसत संख्या क्रमशः



57, 60, 65 और 55 थी। सी.आर.एल. से पी.ओ.एल. उत्पाद का संचालन मार्केटिंग कम्पनी, इन्डियन ऑयल कार्पोरेशन (आई.ओ.सी.) द्वारा नियोजित होता है।

रेलवे बोर्ड के अगस्त 1993 के निर्देशों के अनुसार, यदि एल.एस.एच.एस. वैगनों को 24 घंटों से अधिक समय तक निष्क्रिय रहने दिया जाता है तो ऐसे अवरोधनों के लिये प्रचलित विलम्ब शुल्क के दर पर निष्क्रियता प्रभार लगाये जाते हैं।

तथापि, लेखापरीक्षा के दौरान देखा गया कि 1995-96 और इसके बाद लगभग हर माह नियमित रूप से कुछ एल.एस.एच.एस. वैगनों को, पुनः लदान हेतु स्थापित करने के पूर्व, खाली पहुँचने के पश्चात्, इरुमपानम यार्ड पर 24 घंटों से अधिक समय तक निष्क्रिय रखा गया था। सी.आर.एल. या आई.ओ.सी. से इस आधार पर कोई निष्क्रिय प्रभार उद्ग्रहीत नहीं किया गया कि एक रिक माँग को पूरा करने के लिये काफी नहीं था, दो रिक मुख्य रूप से वैगनों की कम माँग, लदान इत्यादि के लिये उत्पादों की अनुपलब्धता के कारण अवश्य वैगनों की अपरिहार्य निष्क्रियता बनी रहेगी। रेलवे प्रशासन के अनुसार निष्क्रियता प्रभार उद्ग्रहीत नहीं किये गये क्योंकि एल.एस.एच.एस. के लदान हेतु एक ही लदान गैन्ट्री था और क्योंकि, उच्च राजस्व एवम् कम लदान समय वाले, सफेद तेल, यातायात के लदान को वरीयता दी गयी थी। प्रशासन ने तर्क दिया कि तेल उद्योग अथवा सी.आर.एल. साईडिंग प्राधिकारी एल.एस.एच.एस. वैगनों की निष्क्रियता के लिये उत्तरदायी नहीं थे।

ये तर्क मान्य नहीं हैं क्योंकि अक्टूबर, 1998 एवम् जनवरी, 1999 में रेलवे प्रशासन ने सी.आर.एल. प्राधिकारियों एवम् इन्डियन ऑयल कार्पोरेशन, अम्बालामुगल, (मार्केटिंग कम्पनी) प्राधिकारियों की जानकारी में यह बात लाई कि पी.ओ.एल. टैंक वैगनों के खाली रिक स्थिर रखे जा रहे थे जिसके फलस्वरूप कम माँग के मामले में इरुमपानम और एर्नाकुलम स्टेशनों के समीपस्थ स्टेशनों पर नियमित रूप से स्टॉक का भारी अवरोधन हो रहा था, और उनसे कहा कि खाली रिकों को भारी अवरोधन से बचाने के लिये कम से कम 5 दिनों में एक बार एल.एस.एच.एस. टैंक वैगनों को स्वीकार किया जाये। फरवरी, 1999 में सी.आर.एल. प्राधिकारियों ने इस मामले में अपनी असमर्थता प्रकट की क्योंकि सी.आर.एल. से उत्पाद के आवागमन का मामला आई.ओ.सी., मार्केटिंग एजेंसी द्वारा नियोजित था।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि अप्रैल 1995 से इरुमपानम यार्ड में 7,636 एल.एस.एच.एस. वैगनों की 24 घंटों से अधिक समय तक निष्क्रियता के 341 मामलों में से एक भी ऐसा मामला नहीं था जिसमें सी.आर.एल. या आई.ओ.सी. के विरुद्ध निष्क्रियता प्रभार लगाये गये हों। एल.एस.एच.एस. वैगनों के लिये उपलब्ध एक मात्र गैन्ट्री से सफेद तेल के लदान के लिये कभी रेल प्रशासन ने एल.एस.एच.एस. वैगनों की निष्क्रियता (राजस्व खोने के लिये) के लिए विवेक पूर्ण निर्णय लिया हो, ऐसा कहीं, अभिलिखित नहीं था। सफेद तेल के लदान के कारण हुयी राजस्व में बढ़त जिसके होने का दावा किया गया, उसका भी कहीं लेखा-जोखा नहीं देखा गया। किसी भी दशा में रेलवे को या तो एल.एस.एच.एस. वैगनों के अवरोधन के रूप में अथवा सी.आर.एल. साईडिंग प्राधिकारियों से निष्क्रियता प्रभार उद्ग्रहीत न किये जाने के रूप में, राजस्व की हानि हुयी है। चूंकि निष्क्रियता प्रभार वसूल नहीं किये गये, इसलिए सी.आर.एल. साईडिंग, इरुमपानम पर 7636 वैगनों के 24 घंटों से अधिक 42,008 वैगन दिवसों के अवरोधन के फलस्वरूप 1995-96 से 1998-99 की अवधि में रेलवे पर 3.61 करोड़ रुपयों के अर्जन क्षमता की लागत आयी।

मामले को रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं अक्टूबर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.4.5 पूर्व रेलवे : वैगनों के परिहार्य अवरोधन के कारण अर्जन क्षमता की हानि।

रेलवे बोर्ड के लगातार निर्देशों के बावजूद बी आर एच/बी आर एन वैगन इंजीनियरिंग लदान हेतु उपयोग किये गये, फलस्वरूप उनके अवरोधन के कारण अर्जन क्षमता (2.65 करोड़ रुपये) की हानि हुई।

रेलवे बोर्ड ने निर्देश जारी किए (दिसम्बर 1994) कि किसी इंजीनियरिंग लदान के लिए बी आर एच/बी आर एन वैगनों का उपयोग नहीं किया जाना चाहिए। यह भी इच्छा व्यक्त की कि रेलवे स्पष्ट रूप से बताए कि इंजीनियरिंग विभाग के पास बी आर एच/बी आर एन वैगन नहीं थे और ये किसी इंजीनियरिंग लदान के लिए उपयोग नहीं किए जा रहे थे।

31 मार्च 1996 को समाप्त वर्ष (1997 का सं. 9) के लिये भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन, संघ सरकार (रेलवे) के पैरा 2.1.6(1) के सिलसिले में रेलवे बोर्ड ने आगे इच्छा व्यक्त की (दिसम्बर 1997) कि रेलवे को वैगनों के परिहार्य अवरोधन के कारण अर्जन क्षमता की हानि के मामलों के आवर्तन को दूर करने के लिए एक उपयुक्त प्रणाली स्थापित करनी चाहिए। महाप्रबंधक के ध्यान में आए ऐसे किसी मामले को उपयुक्त ढंग से निपटाना था।

तथापि, अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि :

❖ रेलों, कन्क्रीट स्लीपरों, ब्रिज गर्डर आदि से लदे 19 वैगन ( 9 बी आर एच, 6 बी एफ आर, 3 बी ओ एक्स और 1 ढँका) 23 जनवरी 1993 और 14 नवम्बर 1998 के बीच गया में प्राप्त किये गए थे। इन 19 वैगनों में से, गया के विभिन्न इंजीनियरिंग शाखाओं को परेषित 8 वैगनों को 402 दिनों से 2287 दिनों तक की अवधि (30 अप्रैल 1999 तक) के लिए रोका गया था, अन्य स्टेशनों को परेषित (28 दिसंबर 1996 को प्राप्त) 2 वैगनों में प्रत्येक को 852 दिनों के लिए (30 अप्रैल 1999 तक) गया में रोक लिया गया था और अन्य स्टेशनों को परेषित शेष 9 वैगनों को भी 12 दिनों से 105 दिनों तक की अवधि के लिए उनके अवरोधन के बाद नवम्बर 1998 में पूर्व रेलवे को मंडल परिचालन प्रबंधक (डी ओ एम) से प्राप्त निर्देशों के बाद गया से उनके गंतव्य स्थान को भेजा जा सका।

❖ इंजीनियरी लदान के लिए इन वैगनों के प्रयोग पर प्रतिबंध के बावजूद इंजीनियरी लदान के लिए बी आर एच वैगनों का उपयोग किया जा रहा था।

गया के विभिन्न इंजीनियरी शाखाओं को परेषित 8 वैगनों को इन कारणों से रोका जाना बताया गया:

(i) परिचालन विभाग से कोई कट ऑफ मेमो/रेलवे रसीद (आर आर) अथवा एडवाइस प्राप्त नहीं हुयी थी।



- (ii) उचित ब्लॉक और पावर की अनुपलब्धता के कारण वैगनों से पूरी तरह से माल नहीं उतारा जा सका था।

शेष, 11 वैगनों को क्यों रोक रखा गया था, इसका उल्लेख अभिलेखों में नहीं था।

इस सम्बन्ध में निम्नलिखित लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ की जाती हैं :

- (क) दिसम्बर 1994 के रेलवे बोर्ड के आदेश के उल्लंघन में बी आर एच वैगन इंजीनियरिंग लदान हेतु रेलवे द्वारा अभी भी उपयोग में हैं।
- (ख) वैगनों के अनावश्यक अवरोधन के कारण आय के हानि की पुनरावृत्ति से बचने हेतु एक प्रणाली विकसित करने के लिए, रेलवे बोर्ड के आदेशों के बावजूद, कोई प्रणाली अभी तक विकसित नहीं की गयी है, जैसाकि वर्तमान मामले से स्पष्ट है।
- (ग) फलस्वरूप, विभिन्न विभागों के मध्य समन्वय की कमी के कारण रेलवे प्रशासन को इन 19 लदे वैगनों के 11,595 के परिहार्य अवरोधन के कारण अर्जन क्षमता की 2.65 करोड़ रुपये की हानि हुई।

मामला रेलवे प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं जुलाई 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

#### 3.4.6 पूर्व रेलवे : दोषपूर्ण नक्शे से वैगनों के अवरोधन के कारण अर्जन क्षमता की हानि।

अन्य साइडिंगों के मेरी गो राउन्ड (एम जी आर) लाइनों के माध्यम से एक साइडिंग के दोषपूर्ण नक्शे के कारण स्पेशल ब्लॉकों की अनुपलब्धता के कारण अवरोधन हुआ उसके परिणामस्वरूप 2.32 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

मै. इन्डियन आयल कार्पोरेशन (आई ओ सी), शक्तिनगर की साइडिंग लाइन, मै. सिगरौली सुपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट (एस एस टी पी पी) एवं मै. विन्ध्याचल सुपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट (वी एस टी पी पी) के मेरी गो राउन्ड (एम जी आर) लाइन के माध्यम से निर्मित की गयी थी। परिणामस्वरूप, आई ओ सी साइडिंग से वैगन भारों के स्थापन एवं निकासी हेतु, प्रत्येक अवसर पर एस एस टी पी एवं वी एस टी पी पी से विशेष ब्लॉक लेना आवश्यक होता है।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि नक्शे में इस कठिनाई के कारण ब्लॉक न मिलने के कारण वैगनों का रेलवे यार्ड एवं आई ओ सी परिसर दोनों जगह बार-बार अवरोधन होता था। इसके परिणामस्वरूप 17,149.5 वैगन (4 पहिया) 28,221 दिनों तक अवरोधित हुए जिससे 2.32 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि, जैसा कि नीचे दर्शाया गया है, हुई :

(राशि रु. में)

क्रम सं.	वर्ष	अर्न्तग्रस्त वैगनों की कुल संख्या (चार पहिया इकाइयों में)	अवरोधन के कुल घण्टे/दिन	प्रति वैगन अर्जन क्षमता की दर	अर्जन क्षमता की हानि
1.	1993-94	1,762.00	85,036 घण्टे/ 3,543 दिन	543.37	19,25,160
2.	1994-95	2,645.00	72,627 घण्टे/3,026 दिन	646.92	19,57,580
3.	1995-96	3,246.50	1,27,462 घण्टे/5,311 दिन	711.05	37,76,501
4.	1996-97	3,659.50	1,47,733 घण्टे/6,155 दिन	821.28	50,54,978
5.	1997-98	3,763.50	1,75,301 घण्टे/7,304 दिन	1,030.92	75,29,847
6.	1998-99	2,073.00	69,158 घण्टे/2,882 दिन	1,030.92	29,71,711
<b>जोड़</b>		<b>17,149.50</b>	<b>6,77,317 घण्टे/28,221 दिन</b>		<b>2,32,15,777</b>

मामले को उठाने पर (जुलाई 1994) रेल प्रशासन सहमत था (अगस्त 1995) कि अवरोधन घटित हुआ। उन्होंने यह भी कहा कि यह यातायात उच्चदरीय था एवं देश के उस भाग के लिए नेशनल कोल्डफील्ड लिमिटेड (एन सी एल लि.)/राष्ट्रीय ताप विद्युत कारपोरेशन (एन टी पी सी) के प्रचालन के लिए आपूर्ति लाइन केन्द्रीय एवं महत्वपूर्ण थी। तथापि, उन्होंने तर्क दिया कि सम्पार के स्थान पर उपरिगामी पुल निर्मित करना ही एकमात्र विकल्प होगा। निर्माण हेतु लगने वाली अत्यधिक लागत, जिसको आई ओ सी साइडिंग हेतु प्रक्षेपित यातायात के स्तर के समानरूपी न होने, के कारण उसको व्यवहारिक नहीं समझा गया।

ये तर्क मान्य नहीं हैं :

1. जैसाकि उपरोक्त तालिका से परिलक्षित होता है कि अवरोधित हुए वैगनों की संख्या में तीव्रता से वृद्धि हो रही है (1998-99 के अतिरिक्त) जिससे अर्जन क्षमता की हानि हुई।
2. रेलवे प्रशासन ने एक उपरिगामी पुल के निर्माण के विकल्प एवं प्रक्षेपित यातायात के तुलनात्मक अध्ययन हेतु कोई पहल नहीं की। तथापि, इस पर ध्यान देना प्रासंगिक है कि एक उपरिगामी पुल के निर्माण से एन सी एल/एन टी पी सी के परिचालन एवं वैगन लदान-फेरा हेतु केन्द्रीय एवं महत्वपूर्ण उच्चदरीय यातायात/आपूर्ति लाइन का सुलभ संचलन होता।
3. किसी भी दशा में उपरिगामी पुल के निर्माण की लागत प्रचलित नियमों के अर्न्तगत पार्टी द्वारा वहन की जानी थी। यह रेलवे के दूरगामी हितों के अनुरूप भी होता, क्योंकि इससे रेलवे की एस एस टी पी पी एवं वी एस टी पी पी से बार-बार ब्लॉक मांगने से एवं ऐसे ब्लॉकों की अनुपलब्धता से वैगनों के अवरोधन के कारण हुई हानि से बचत होती।
4. लेखापरीक्षा द्वारा उठाये गये एक सम्बन्धित मामले में मण्डल रेल प्रबन्धक (डी आर एम), धनबाद ने बताया (दिसम्बर 1998) कि गहन जांच की गयी थी एवं दोषपूर्ण नक्शे के कारण वैगनों का अपरिहार्य अवरोधन हो रहा था।

मामले को रेलवे एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।



### 3.4.7 पूर्वोत्तर रेलवे: उतराई की पर्याप्त सुविधा की कमी के कारण वैगनों की अर्जन क्षमता में हानि

इन्दारा स्टेशन पर खुले परेषणों के पर्याप्त उतराई सुविधा की कमी के कारण 2.12 करोड़ रुपये की हानि हुई।

गाड़ी भार यातायात को व्यवहार में लाने के लिये रेल प्रशासन द्वारा अधिसूचित स्टेशनों द्वारा ही गाड़ी भार परेषणों का प्रहस्तन किया जाना है। गाड़ी-भार रेकों, जिसमें बी.ओ.एक्स.एन, बी ओ.एक्स, बी ई एन व बी.ओ.एक्स.सी. आदि आते हैं को स्थापन, निर्मुक्ति एवम् विलम्ब शुल्कों के उद्ग्रहण के लिये एकल इकाई माना जाता है।

वाराणसी मंडल का मऊ जंक्शन बन्द व खुले सभी परेषणों को व्यवहृत कर रहा था। बन्द परेषणों के काफी मात्रा में होने के कारण रेल प्रशासन ने खुले हुये परेषणों के लेन-देन को पूर्वोत्तर रेलवे में भटनी-मऊ सेक्सन पर पर इन्दारा रेलवे स्टेशन को स्थानान्तरित करने का निर्णय लिया।

परिणामस्वरूप, इन्दारा रेलवे स्टेशन ने 21 दिसम्बर, 1996 से रेकों के वैगन भारों में खुले परेषणों को व्यवहृत करना आरम्भ कर दिया। इन्दारा स्टेशन को वैगन भारों एवम् रेकों में कोयला, खनिजों एवम् दूसरे खुले परेषणों को व्यवहृत करने के लिये जनवरी, 1997 में अधिसूचित किया गया (दर परिपत्र माल संख्या 18) था।

इन्दारा स्टेशन के अभिलेखों की छानबीन करने (दिसम्बर, 1998) पर ज्ञात हुआ कि पूरे 686 मीटर की लम्बी सीधी लाइन केवल एक गुड्स हैंडिलिंग लाईन (लाईन सं. 4) थी। वहाँ पर उतराई की उचित सुविधा का कोई प्रावधान अर्थात् पूरे रेक-भार परेषणों के प्रबन्ध के लिये समुचित प्लेटफॉर्म इत्यादि नहीं था। परिणामस्वरूप, आवक-कोयला रेकों का, एकल स्थापन के बजाय टुकड़ों में (3 से 4 बार में स्थापन किया जा रहा था) मंडल रेल प्रबन्धक, वाराणसी द्वारा मौके पर लिये गये निर्णय के अनुरूप, स्थापन किया जा रहा था। इस स्थापन प्रणाली के परिणामस्वरूप रेकों में निर्धारित सामान्य मुक्त समय से अधिक 74 घंटों से ले कर 257 घंटों तक भारी अवरोधन हुआ।

जनवरी, 1999 में लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किये जाने पर रेल प्रशासन ने 0.05 करोड़ रुपयों के अनुमानित लागत पर 300 मीटर x 19 मीटर के कोल हैण्डलिंग प्लैटफार्म के निर्माण की योजना (फरवरी, 1999) आरम्भ की, लेकिन इससे भी पूरे रेक के बजाय आधा रेक ही भर सकता था। मई, 1999 में, मंडल रेल प्रबन्धक (डी.आर.एम.), वाणिज्य, वाराणसी ने बताया कि:

- (i) इन्दारा जंक्शन पर लाईन क्षमता 686 मीटर की थी और रेलवे लाईन के समीप की भूमि असमतल थी।
- (ii) रेलवे प्रशासन ने इस स्टेशन पर किसी सुविधा का प्रावधान नहीं किया था।
- (iii) उपभोक्ताओं ने उतराई एवम् कोयला ढोने के लिये एक अस्थायी पहुँच मार्ग का निर्माण स्वयं किया था।
- (iv) उपरोक्त दिक्कतों के कारण, कोयले के रेकों का स्थापन एकल स्थापन के बजाय टुकड़ों में (3 से 4 स्थापनों में) किया गया।

इस प्रकार, जनवरी, 1997 की अधिसूचना के पूर्व इन्दारा जंक्शन पर रोक-भार परेषणों को प्रबन्ध करने के लिये सुविधाओं का प्रावधान न होने के कारण दिसम्बर, 1996 से दिसम्बर, 1998 के दौरान 30 कोयला रैकों के साथ प्राप्त 1,211 वैगनों का 74 घंटों एवं 257 घंटों के बीच अवरोधन हुआ। इसके परिणामस्वरूप वैगनों की अर्जन क्षमता में 2.12 करोड़ रुपये की हानि हुयी। यहाँ तक कि अब तक, रेलवे प्रशासन आधा रोक ही खड़ा करने की सुविधा के प्रावधान की योजना बना रहा है।

मामले को रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः जनवरी, 1999 एवं नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.4.8 पूर्व रेलवे: लदे हुए वैगनों का अवरोधन

एक साइडिंग पर गाड़ी भार श्रेणी परेषणों की सुविधा के अनियमित विस्तार, जिसने निर्धारित शर्तें पूरी नहीं किया, के कारण 0.86 करोड़ रुपये की हानि हुई।

अगस्त 1993 में, रेलवे बोर्ड ने 1991-92 के दौरान 1 करोड़ रु. या अधिक की कुल माल आय एवं एक स्थापन में पूरी रोक के प्रहस्तन की सुविधा अथवा एक से अधिक बार में गाड़ी भार के प्रहस्तन में सक्षम साइडिंगों को गाड़ी भार श्रेणी माल सुविधाएं देने का निश्चय किया। तथापि, ऐसी साइडिंगों को गाड़ी भार के मांगपत्रों के पंजीकरण को स्वीकार करने के साथ ही साथ गाड़ी भार परेषणों को प्राप्त करने के लिए केवल रेलवे के मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (सी सी एम) एवं मुख्य परिचालन प्रबंध (सी ओ एम) के परामर्श से अधिसूचित किया जाना था, जिससे कि गाड़ी भार परेषण ऐसी साइडिंगों से एवं को बुक किए जा सकें। यह समस्त क्षेत्रीय रेलों को अधिसूचित किया जाना था।

लेखापरीक्षा समीक्षा से ज्ञात हुआ कि कोयलरी साइडिंग पर लदान किए गये एवं आसनसोल तथा अन्डाल में तौले/बीजक बनाए गए कोयले के गाड़ी भार परेषणों की सुविधा पटना विद्युत प्रदाय उपक्रम (पेसू) पटना की करबिगहिया थर्मल पावर स्टेशन (के टी पी एस) साइडिंग को 1 अप्रैल 1991 से अनुज्ञेय की गई। तथापि, यह देखा गया कि:

- (i) साइडिंग को गाड़ीभार परेषण प्रहस्तन करने में सक्षम घोषित करने की कोई अधिसूचना नहीं जारी की गई।
- (ii) साइडिंग के पास एक समय में 4 बाक्स/5 बी सी एन वैगनों को प्रहस्तन करने की कम क्षमता थी।
- (iii) 1991 एवं 1992 की कुल माल आय 1991-92 हेतु नियत 1 करोड़ रु. या अधिक के मापदण्ड से कहीं कम थी जो क्रमशः 0.12 करोड़ रु. एवं 0.24 करोड़ रु. थी। 1994-95 से 1998-99 के दौरान साइडिंग से 1.20 करोड़ रु. की आय थी।
- (iv) 1994-95 से 1998-99 के दौरान व्यवहृत किया गया यातायात प्रतिवर्ष 2 से 6 रैकों के बीच था।

उपरोक्त सुविधा को अनियमित रूप से दिए जाने से साइडिंग में उपलब्ध अपर्याप्त संरचना, वैगनों को प्रहस्तन करने की इसकी कम क्षमता सहित, के कारण साइडिंग के परिसरों के बाहर लदे हुए



वैगनों का पर्याप्त अवरोधन हुआ। परिणामस्वरूप एक रैक के स्थापन में लिया गया समय 7 से 34 दिनों के बीच था। ऐसे अवरोधनों के लिए रेलवे प्रशासन किसी प्रभार का दावा नहीं कर सका क्योंकि विलम्ब शुल्क पार्टी के विरुद्ध लदान/उतराई हेतु वैगनों के स्थापन के पश्चात निर्धारित समय में अवमुक्त न करने पर ही केवल लगाया जा सकता है।

अवरोधन में और भी वृद्धि हो गयी क्योंकि साइडिंग को वैगनों के परिवहन हेतु कोई नामित पायलेट इन्जन नहीं था तथा कार्य को सामान्य कोचिंग सेवाओं से इन्जन का प्रबन्ध कर व्यवस्थित किया जा रहा था।

अवरोधन की स्थिति एवं अर्जन क्षमता की परिणामी हानि के साथ ही साथ पिछले पाँच वर्षों के दौरान साइडिंग से आय निम्नवत थी :

वर्ष	व्यवहृत रैकों संख्या	हुए की संख्या	अवरोधित हुए वैगनों संख्या	कुल अवरोधन (घण्टों में)	औसत अवरोधन (घण्टों में)	अर्जन क्षमता की हानि (करोड़ रु. में)	वर्ष के दौरान माल आय (करोड़ रु. में)
1994-95	5		162	89425	552	0.24	0.17
1995-96	6		197	60775	309	0.18	0.33
1996-97	5		168	64240	382	0.22	0.27
1997-98	3		99	26623	269	0.11	0.21
1998-99	2		73	26568	364	0.11	0.22
<b>जोड़</b>						<b>0.86</b>	<b>1.20</b>

इस प्रकार, साइडिंग की संरचनाओं की पर्याप्तता को ध्यान में रखे बिना गाड़ी भार परेशनों की सुविधा प्रदान करने के कारण रेलवे प्रशासन को पांच वर्षों में 0.86 करोड़ रु. की अर्जन क्षमता की हानि उठानी पड़ी जो साइडिंग से प्राप्त कुल आय (1.20 करोड़ रु.) की 71.6 प्रतिशत होती है।

मामले को रेलवे प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.5 परिहार्य/खलिया ढुलाई

#### 3.5.1 मध्य रेलवे : दोषयुक्त वैगनों के खलिया ढुलाई के कारण हानि।

दोषयुक्त वैगनों के परिहार्य ढुलाई के फलस्वरूप 1.13 करोड़ रुपये की अतिरिक्त ढुलाई लागत आई।

उमेर कोयला-खान साइडिंग (यू एम एस जी) से नियमित गाड़ी भार यातायात भुसावल के निकट स्थित महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड के (एम एस इ बी) शक्ति गृहों तक है। यू एम एस जी पर लदाई

के लिए वांछित खाली वैगन, अधिकांशतः बाक्स-एन वैगनों से बनाये गये रोक के रूप में भुसावल यार्ड से प्राप्त होते थे। यू एम एस जी से सम्बद्ध कैरिज एवं वैगन (सी एण्ड डब्लू) डिपो के कर्मचारियों द्वारा परीक्षण किये जाने पर, यह पाया गया कि साइडिंग में प्राप्त खाली वैगनों में से कुछ वैगन, सतह फटा हुआ, पैनल फटा हुआ, दरवाजा टूटा हुआ इत्यादि होने के कारण दोषयुक्त थे। दोष की प्रकृति ने यह इंगित किया कि ये दोष उस समय से ही विद्यमान थे जब रोक भुसावल यार्ड में बने थे। इसलिये, ये वैगन लदे हुए वैगनों के साथ ही उन्हीं रोकों में भुसावल को वापस कर दिये गये थे, क्योंकि बाक्स-एन वैगनों के मरम्मत की सुविधायें यू एम एस जी के निकट मौजूद नहीं थीं। इसके कारण यू एम एस जी तक तथा यू एम एस जी से भुसावल यार्ड तक खलिया वैगनों की अनावश्यक ढुलाई हुई।

इससे पहले, मामला लेखापरीक्षा द्वारा नवम्बर 1996 में उठाया गया था। मण्डल परिचालन प्रबंधक (डी ओ एम), भुसावल, ने तथ्य स्वीकारते समय, बताया (जून 1997) कि भुसावल यार्ड में वैगनों के परीक्षण के दौरान, वैगनों के व्यावसायिक उपयुक्तता की जांच नहीं की गयी थी तथा दोषयुक्त वैगनों को चलाने की अनुमति दे दी गयी। उन्होंने पुनः बताया कि कर्मचारियों को यह निर्देश दिया गया था कि ऐसे खराब वैगनों को चिन्हित करें तथा उन्हें परीक्षण के समय भुसावल यार्ड में ही अलग कर दें।

तथापि, लेखापरीक्षा द्वारा पुनःसमीक्षा में यह पाया गया कि जून 1997 के बाद भी दोषयुक्त वैगनों की अभी भी उपयुक्त वैगनों के साथ भुसावल यार्ड से यू एम एस जी को एवं वापसी हेतु चलाने के लिए अनुमति दी जा रही थी।

इस प्रकार, आरम्भिक बिन्दु (भुसावल यार्ड) पर ही दोषयुक्त वैगनों का पता लगाने तथा उन्हें यार्ड में ही मरम्मत करने में यांत्रिक विभाग की विफलता के परिणामस्वरूप जुलाई 1995 से दिसम्बर 1998 की अवधि के दौरान भुसावल से यू एम एस जी तक एवं वापसी तक (810 कि.मी.) 1211 दोषयुक्त खलिया वैगनों की अनावश्यक ढुलाई हुई। इसके फलस्वरूप 1.13 करोड़ रुपये के परिहार्य ढुलाई लागत की हानि हुई। इसमें से, जुलाई 1997 से दिसम्बर 1998 की अवधि की हानि 0.36 करोड़ रुपये थी। दोषयुक्त वैगनों के परिहार्य ढुलाई के अलावा इन वैगनों के अर्जन क्षमता के मद में भी हानि हुई, जिसकी गणना नहीं की जा सकी तथा समय से मरम्मत होने पर जिसे बचाया जा सकता था।

रेलवे प्रशासन ने, रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन से, नवम्बर 1999 में बताया कि:

दोषयुक्त पाये गये वैगनों की प्रतिशतता हर वर्ष 0.30 या उससे कम थी।

दोषयुक्त वैगन भुसावल में रातों में बिना ढूँढे रह गये तथा यह कि नागपुर मंडल में उत्तराई बिन्दु पर ऐसे दोषयुक्त वैगनों को स्टेंसिल करने के लिए निर्देश जारी किये जा रहे थे ताकि भुसावल में दोषपूर्ण वैगनों का पता न लगा पाने की घटनायें कम हो सकें।



रेलवे प्रशासन का यह तर्क मान्य नहीं है क्योंकि वैगनों की वाणिज्यिक उपयुक्तता की जाँच करना गहन जाँच का एक महत्वपूर्ण भाग है। दोषयुक्त वैगनों का पता न लगाया जाना छूटना नहीं चाहिए था।

मामला रेलवे बोर्ड की जानकारी में अगस्त 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

### 3.5.2 उत्तर रेलवे : खलिया वैगनों की परिहार्य ढुलाई के कारण हानि

लम्बी दूरियों पर विभिन्न स्टेशनों को लदे हुए वैगनों के साथ खलिया वैगनों, भेजने वाले या समीपवर्ती स्टेशनों पर उनकी लम्बित मांग के बावजूद, अनावश्यक ढुलाई के फलस्वरूप 0.94 करोड़ रुपये की परिहार्य ढुलाई हुई।

जोधपुर मण्डल के तीन नमक लदान स्टेशनों (गोविन्दी मारवाड़, फालोदी तथा नवा सिटी) से बुक किये गये जावक माल यातायात की लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि मई 1996 से फरवरी 1999 की अवधि के दौरान, 40 मामलों में, पार्टियों ने, पूरी रैकों की मांग करने के बाद, रेलवे द्वारा आपूर्त सभी वैगनों को लादने में अपनी असमर्थता व्यक्त कर दिया तथा माँग-पत्रों को रद्द करने का अनुरोध किया। तदनुसार, रेल अधिकारियों ने नियमों के अनुसार पार्टियों द्वारा जमा किये गये पंजीकरण शुल्क जब्त करने के बाद माँग-पत्रों को रद्द कर दिया। इन 40 मामलों में से 35 के रद्दीकरण के समय, खाली वैगनों की पर्याप्त संख्या की मांग उसी स्टेशन या उसके निकटवर्ती स्टेशन पर थी।

तथापि, रेलवे प्रशासन ने इन फालतू वैगनों को बाद में अन्य निकटवर्ती स्टेशनों पर लादने हेतु इन स्टेशनों पर रोक रखने के बदले, लदे हुए वैगनों के साथ ही खाली ही गन्तव्य स्टेशनों तक प्रेषित कर दिया। खाली वैगन इस तर्क पर निकाले नहीं गये कि ये जम्बो रैक थे तथा ये एयर ब्रेक प्रणाली के साथ जुड़े हुए थे जिनको खंडित करने की अनुमति नहीं थी। तथापि, इस तर्क के समर्थन में कोई विशिष्ट आदेश प्रस्तुत नहीं किया जा सका। इसके साथ ही, रेलवे, जम्बो रैकों में खाली वैगनों की ढुलाई लम्बी दूरियों पर अनिश्चित समय तक मात्र इस तर्क पर नहीं कर सकती कि जम्बो रैकों को खंडित नहीं किया जाना है।

मई 1996 से फरवरी 1999 की अवधि के दौरान, गोविन्दी मारवाड़, फालोदी तथा नवा सिटी स्टेशनों से 438 बी सी एन/बी सी एक्स/बॉक्स/सी आर टी वैगन (1092 चौपहिया इकाइयों में) लदे हुए वैगनों के साथ ही लम्बी दूरियों पर विभिन्न स्टेशनों तक खाली भेजे गये। विभिन्न रैकों में खाली वैगनों की संख्या 1 से 29 के मध्य रही। परिहार्य खलिया ढुलाई के रूप में आयी लागत की राशि 0.72 करोड़ रुपये बनी।

बीकानेर मण्डल के हनुमानगढ़ स्टेशन पर कुछ मामलों में पार्टियों ने लदान के लिए दिये गये सभी वैगनों को या तो वैगनों की अधिक आपूर्ति के कारण अथवा कुछ वैगनों के वाटर टाइम न होने के कारण, कि वे ठीक नहीं थे, लादा नहीं था।

जनवरी 1995 से फरवरी 1999 की अवधि के दौरान, 240 फालतू/अनुपयुक्त वैगन (595.5 चौपहिया इकाइयों) गन्तव्य स्टेशन तक खाली भेजे गये। ये फालतू/अनुपयुक्त वैगन हनुमानगढ़, लदान स्टेशन, पर पुनः लदान या मरम्मत के लिए रोके रखे जाने चाहिए थे। विभिन्न रैकों में खाली भेजे गये वैगनों की संख्या 1 से 17 के मध्य रही। इन फालतू/अनुपयुक्त वैगनों (595.5 चौपहिया इकाइयों) के सम्बंध में परिहार्य ढुलाई की राशि 0.22 करोड़ रुपये हुयी।

लदे हुए वैगनों के साथ खाली वैगनों की लम्बी दूरी तक अनावश्यक ढुलाई के फलस्वरूप, इस प्रकार, जनवरी 1995 से फरवरी 1999 के दौरान, 0.94 करोड़ रुपये की परिहार्य ढुलाई हुई।

मामला रेल प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं अक्टूबर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.6 अन्य

#### 3.6.1 उत्तर रेलवे : भाड़ा प्रभारों की वसूली न होना

मेसर्स पंजाब नेशनल फर्टिलाइजर्स एण्ड केमिकल्स लिमिटेड, नांगल डैम द्वारा भाड़ा के पूर्व भुगतान के सम्बन्ध में रेलवे प्रशासन द्वारा नियमों को लागू न करने के फलस्वरूप 6.27 करोड़ रुपये के भाड़ा प्रभार की वसूली नहीं हुई।

मै. पंजाब नेशनल फर्टिलाइजर्स एण्ड केमिकल्स लिमिटेड, नांगल डैम (पी एन एफ सी) पूर्व रेलवे कोयला क्षेत्रों से कोयला प्राप्त कर रहा था। अप्रैल 1990 से मार्च 1998 की अवधि के दौरान प्रत्येक वर्ष 27 से 54 कोयला रैक प्राप्त हुए एवं अप्रैल 1998 से मार्च 1999 के दौरान छः रैक प्राप्त हुए।

31 मार्च, 1990 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक-संघ सरकार (रेलवे) के प्रतिवेदन (1991 की सं. 10) में पी एन एफ सी, नांगल डैम, एक राज्य सरकार उपक्रम, को बिना भाड़ों की वसूली के वैगन भार में माल की सुपुर्दगी के विषय में पैरा 24 में एक टिप्पणी की गयी थी। 31 मार्च 1990 को बकाया 2.55 करोड़ रु. की राशि का था।

रेलवे बोर्ड ने, अपने कृत कार्यवाही नोट में, जनवरी 1994 में बताया था कि आश्वासनों के बावजूद, फर्म निधि के अभाव में बकायों को समाप्त नहीं कर सकी और वर्तमान में (जनवरी 1994) केवल 0.72 लाख की रकम 1990 की पूर्व अवधि के लिए उनको अदा करनी शेष है जो विवादित थी एवं समीक्षा के अधीन थी।

लेखापरीक्षा द्वारा स्थिति की पुनः समीक्षा में ज्ञात हुआ कि भूतकाल में दिये गये आश्वासनों के बावजूद, बकाया देय जून 1994 में 0.72 लाख रु. (1990 के पूर्व की अवधि से सम्बन्धित परन्तु जनवरी 1994 तक अदा न किए गये) से 2.95 करोड़ रु. तक और फिर सितम्बर 1994 में 4.66



करोड़ रू. तक बढ़ गए। बदतर स्थिति को दृष्टिगत रखते हुए रेलवे प्रशासन ने 25 जुलाई 1995 से पी एन एफ सी को बुक हुए यातायात पर भाड़े की पूर्व अदायगी अनिवार्य कर दी। तथापि, रेलवे बोर्ड से स्पष्ट आदेशों के बावजूद, पूर्व रेलवे के कुछ स्टेशन कोयला रैकों को 'पूर्व दत्त' के बजाय 'देय' आधार पर बुक करते रहे क्योंकि बोर्ड के अनुदेश कथित रूप से उनके द्वारा प्राप्त नहीं किए गये थे। इसके परिणामस्वरूप, बकाया भाड़ा प्रभार फरवरी 1996 में 4.38 करोड़ रू. तक हो गया।

29 फरवरी 1996 को हुई एक बैठक में पी एन एफ सी ने बकायों को समाप्त करने के लिए नियमित रूप से 25 लाख रू. प्रतिमाह भुगतान करने की पुनः वचनबद्धता दोहरायी, परन्तु वचनबद्धता का आदर करने में विफल रहा। अतः, रेलवे प्रशासन ने बकाया देयों पर 18 प्रतिशत प्रतिवर्ष ब्याज लगाने का निर्णय लिया। मार्च 1996 से अक्टूबर 1997 की अवधि से सम्बन्धित दावा किए गये ब्याज प्रभारों की कुल राशि 1.54 करोड़ रू. की थी।

मार्च 1997 एवं जून 1997, में मुख्य विपणन प्रबन्धक (सी एम एम), उत्तर रेलवे ने मुख्य दर प्रबन्धक (सी आर एम) एवं मुख्य वाणिज्य प्रबन्धक (सी सी एम), पूर्व रेलवे का ध्यान दर परिपत्र सं. 7 (1995 की मद सं. 38) की ओर आकृष्ट करते हुए पूर्व रेलवे प्रशासन से, मण्डल के सम्बन्धित कर्मचारियों से पी एन एफ सी को कोयला रैकों की केवल 'पूर्व दत्त' आधार पर लदान सुनिश्चित करने के लिए निर्देशित करने का आग्रह किया। इस तथ्य कि कुल बकाया 7 करोड़ तक चढ़ गया है, का भी उल्लेख किया गया। रेलवे बोर्ड ने भी पूर्व रेलवे प्रशासन को जुलाई 1997 में रैकों की केवल पूर्व दत्त आधार पर बुकिंग सुनिश्चित करने का निर्देश दिया। तथापि, पूर्व रेलवे रैकों को 'देय' आधार पर दिसम्बर 1998 तक बुक (कारण रिकार्ड में नहीं हैं) करती रही।

चूँकि रेलवे प्राधिकारी बकाया देयों के तत्काल निस्तारण पर बल दे रहे थे, अतएव पंजाब के मुख्यमन्त्री ने रेल मन्त्री से अप्रैल 1997 में कम से कम अगल छः महीनें तक बिना बकायों को समाप्त करने पर जोर देते हुए (मई 1997 में 6.82 करोड़ रू.) चालू देयों के भुगतान पर पी एन एफ सी को कोयला रैकों का संचलन जारी रखने का आग्रह किया, क्योंकि इकाई सिक थी और औद्योगिक तथा वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड (बी एफ आई आर) के समक्ष पुनरूद्धार हेतु सुनवाई चल रही थी।

बोर्ड ने इन शर्तों पर, कि पी एन एफ सी एक नियत कार्यक्रम (भुगतान हेतु समयबद्धता) पर सहमत हो जिसमें विफल होने पर ब्याज लिया जाएगा, 26 मई 1997 से छः महीनों के लिए बकाया देयों की वसूली स्थगित (मई 1997) कर दी। अन्ततः सितम्बर 1997 में, संयन्त्र ने उत्पादन बन्द कर दिया और इकाई बीमार घोषित कर दी गयी। पी एन एफ सी ने संयन्त्र के पुनः चालू होने तक भुगतान हेतु कोई नियत कार्यक्रम देने में अपनी असमर्थता व्यक्त की।

तत्पश्चात्, 2 मार्च 1998 को हुई एक बैठक में, पी एन एफ सी फरवरी 1998 से 25 लाख रू. प्रतिमाह का भुगतान करके बकायों को समाप्त करने पर सहमत हुआ। उन्होंने मार्च 1998 में दो चेक प्रत्येक 25 लाख रू. के भी प्रस्तुत किए। तथापि, मई 1998 एवं 2 फरवरी 1999 को यूनिट ने सरकार से वित्तीय सहायता प्राप्त होने तक अगले भुगतान हेतु पुनः अपनी असमर्थता व्यक्त की। उस

बीच, पूर्व रेलवे कोयला रैकों को (अप्रैल 1998 से दिसम्बर 1998 के दौरान) 'देय' आधार पर बुक करती रही जिससे बकाया बढ़ता गया। पी एन एफ सी के विरुद्ध फरवरी 1999 में कुल बकाया देय 6.27 करोड़ रु. तक बढ़ गए।

इस सम्बन्ध में निम्न मुद्दे उभरते हैं :

- (i) बकाया देयों के सितम्बर 1994 में 4.66 करोड़ रु., मार्च 1997 में 5.12 करोड़ रु., एवं फरवरी 1999 में 6.27 करोड़ रु. तक इकट्ठा हो जाने एवं यह भली-भाँति जानते हुए कि पी एन एफ सी की वित्तीय स्थिति खराब थी, रेलवे ने इस पार्टी को बुक किए जाने वाले कोयला रैकों हेतु भाड़े की पूर्व अदायगी लागू नहीं की। परिणामस्वरूप, रेलवे के वित्तीय हितों की कीमत पर पार्टी को अनुचित लाभ पहुँचाया गया।
- (ii) प्रत्येक माह रेलवे प्रशासन ने बकाया भाड़े पर ब्याज प्रभारों के बिल पी एन एफ सी के विरुद्ध दिया; तब भी कुल ब्याज प्रभार 1.54 करोड़ रु. की राशि के हो गए (मार्च 1996 से अक्टूबर 1997 की अवधि से सम्बन्धित)। यह जानते हुए कि पी एन एफ सी भाड़ा का भी भुगतान करने का इच्छुक नहीं था, रेलवे प्रशासन (सी सी एम, सी सी ओ एवं एफ ए एंड सी ए ओ) ने जनवरी 1998 में हुई एक बैठक में सीनियर डी सी एम को बकाया ब्याज प्रभारों को सक्षम प्राधिकारी से माफ करवाने का, निर्देश दिया। तथापि, माफी अब तक अनुज्ञेय नहीं की गयी (जून 1999) है। 1.54 करोड़ रु. के बकाये के परिसमापन के लिए प्रशासन ने उसको मार्च 1998 के तुलन-पत्र से अनधिकृत एवं अनियमित रूप से हटा दिया।

इस प्रकार, भाड़े की पूर्व अदायगी के सम्बन्ध में नियमों को लागू न करने के कारण 6.27 करोड़ रु. की राशि के भाड़ा प्रभारों की गैर-वसूली हुई। जैसा कि पी एन एफ सी बीमार इकाई घोषित कर दी गई है एवं बी आई एफ आर को सन्दर्भित कर दी गयी है, अतएव निकट भविष्य में वसूली की संभावना क्षीण प्रतीत होती है।

मामले को रेलवे प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं दिसम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### **3.6.2 मध्य, पूर्व एवं दक्षिण रेलवे : लदे हुए सिक वैगनों के यानान्तरण में विलम्ब के कारण वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि।**

सिक साइडिंगों में लदे हुए सिक वैगनों के यानान्तरण में विलम्ब के फलस्वरूप 5.61 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

भाड़ा संचलन में वैगन-बेड़ा रेलवे के प्रमुख इन्पुटों में से एक है। वैगनों के यार्डों, स्टेशनों, साइडिंगों आदि में अवरोधन वैगनों के लदान-फेरे पर प्रभाव डालता है और परिणामस्वरूप उनकी सम्भावित आय की हानि होती है।



राष्ट्रीय केमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड साइडिंग (एफ जेड एस जी), ट्राम्बे के अभिलेखों की लेखापरीक्षा समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि साइडिंग में लदान के पश्चात 113 वैगनों को सिक चिन्हित किया गया था। इन वैगनों को रेक से हटा दिया गया एवं शेष वैगनों को गन्तव्य पर प्रेषित करने के पूर्व इनको यार्ड की सिक साइडिंग में रखा गया। इन वैगनों को इसके बाद भी, अन्तर्वस्तु के यानान्तरण हेतु उनके साइडिंग में फिर से स्थापन के लिए पर्याप्त अवधि तक अवरोधित किया गया। अन्तर्वस्तु के यानान्तरण में विलम्ब के फलस्वरूप वैगनों का 8 से 2012 वैगन दिवसों (4 पहिया में) तक अवरोधन हुआ। कुल मिलाकर 1993-94 से 1998-99 के दौरान 29450 वैगन दिवसों (4 पहिया में) का अवरोधन हुआ।

यद्यपि लदान के पूर्व एवं पश्चात वैगनों के परीक्षण एवं मरम्मत हेतु गाड़ी परीक्षक स्टाफ साइडिंग में तैनात थे, फिर भी वे लदान हेतु स्थापन से पूर्व एवं लदान के पश्चात साइडिंग से यार्ड में प्रेषण के पूर्व भी सिक वैगनों को हटाने में विफल रहे। यहाँ तक कि सिक चिन्हित किये लदे हुए वैगनों को भी पर्याप्त अवधि तक अन्तर्वस्तु के यानान्तरण हेतु अवरोधित किया गया। 113 लदे हुए सिक वैगनों की अन्तर्वस्तु के यानान्तरण के फलस्वरूप 28659 वैगन दिवसों (प्रत्येक मामले में उचित रूप से 7 दिनों का समय अनुमत करते हुए, जो एक सिक वैगन को फिट करने में आवश्यक होता) एवं 2.33 करोड़ रूपए की अर्जन क्षमता की जुलाई 1993 से फरवरी 1999 तक हानि हुई।

जब मामले को लेखापरीक्षा द्वारा नवम्बर 1996 में उठाया गया, वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी (विसमुलेधि), मध्य रेलवे ने फरवरी 1997 में कहा कि लदी हुई अवस्था में कटान से बचाव हेतु एफ जेड एस जी को आपूर्त किए गये वैगनों के लिए पूर्व जांच आरम्भ कर दी गयी थी। तथापि, वैगनों की जाँच एवं मरम्मत हेतु पिछले 10 वर्षों से अधिक समय से सी एण्ड डब्लू स्टाफ (10 अदद) साइडिंग में तैनात थे। तथा इसलिए लदान के पश्चात वैगनों को 'सिक चिन्हित' किए जाने की घटना बिल्कुल नहीं घटित होनी चाहिए थी। दूसरे, कथित पुनर्परीक्षण प्रणाली के बाद ऐसे अवरोधनों की घटनाओं में 1997-98 जिस वर्ष के दौरान 26 वैगनों को उसी प्रकार 6295 वैगन दिवसों तक अवरोधित किया गया, में कोई कमी नहीं दिखाई दी (4 पहिया इकाइयों में)। पुनः, विसमुलेधि, मध्य रेलवे ने लदे हुए सिक वैगनों की अन्तर्वस्तु के यानान्तरण में विलम्ब के कारणों पर कोई अभ्युक्ति नहीं दी।

रेलवे प्रशासन ने, रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन से, जनवरी 2000 में बताया कि मरम्मत का कार्य करने के लिए एफ जेड एस जी, ट्राम्बे में लगाये गये यांत्रिकी कर्मचारियों को भारी औजार एवं संयंत्र नहीं दिये गये हैं। वे, इसलिए, मात्र छोटी-मोटी मरम्मत का कार्य कर रहे हैं। इस प्रकार, सिक लदे हुए वैगनों, जिनकी मरम्मत उनके द्वारा नहीं की जा सकती, को यानान्तरण हेतु सिक चिन्हित कर दिया जाता है।

ये तर्क मान्य नहीं हैं क्योंकि:

- (i) रेलवे प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए था कि सिक वैगन लदान के लिए स्थापन के पूर्व हटा दिये गये।

(ii) यांत्रिकी कर्मचारियों को आवश्यक औजार दिये जा सकते थे

पूर्व तथा दक्षिण रेलों पर लेखा परीक्षा में ऐसी ही जांच से 3.28 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि निम्नवत् पायी गयी:

रेलवे	अवधि	वैगन दिवसों में अवरोधन	अर्जन क्षमता की हानि (करोड़ रुपये में)
पूर्व	अप्रैल 1993 से जुलाई 1999	11,571	2.64
दक्षिण	1995-96 से 1998-99	7,544	0.64
<b>जोड़</b>			<b>3.28</b>

पूर्व रेलवे पर, अनियमितता रेलवे प्रशासन को मण्डल स्तर पर अक्टूबर 1998 में बतायी गयी। उसके बाद, मामला क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन के साथ फरवरी 2000 में उठाया गया।

दक्षिण रेलवे पर, मामला वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफ ए एण्ड सी ए ओ)/यातायात की जानकारी में जुलाई 1999 में लाया गया।

### 3.6.3 दक्षिण मध्य रेलवे : 'दोष शून्य' बॉक्स एन वैगनों के रखरखाव न होने के कारण हानि।

रेलवे प्रशासन ने बिना गहन जांच किये वैगनों की आपूर्ति किया जो पार्टियों द्वारा खाली वापस कर दिये गये। इसके फलस्वरूप 0.69 करोड़ रुपये के दुलाई लागत तथा 3.26 करोड़ रुपये के भाड़ा की हानि हुई।

बॉक्सएन वैगन कौशनब बोगियाँ एयरब्रेकों इत्यादि से युक्त चल स्टॉक का परिष्कृत रूप हैं। इन्हें हास्पेट सेक्टर से मद्रास बन्दरगाह तक कच्चा लोहा ढोने के लिए बाक्स वैगनों के स्थान पर आबंटित किया गया था।

तथापि, बाक्सन वैगनों का नैतिक ओवरहाल (आर ओ एच) कराने के लिए हास्पेट में सुविधायें पर्याप्त नहीं थीं। भारतीय रेलों पर, बॉक्सन वैगनों की मरम्मत मध्य रेलवे के न्यू कटनी पर की जा रही थी। चूँकि मरम्मत हेतु वैगनों को न्यू कटनी तक ले जाने में लगभग 1,600 कि.मी. की खलिया दुलाई सन्निहित थी तथा इसके फलस्वरूप, लदान हेतु सर्किट में वांछित संख्या बनाये रखने के लिए अतिरिक्त वैगनों को शामिल करना भी आवश्यक था, अतएव गूटी को नवम्बर 1982 में अनुसंधान अभिकल्प मानक संगठन, लखनऊ (आर डी एस ओ) द्वारा बाक्सएन वैगनों को 'दोषशून्य' वैगन बनाये रखने हेतु माध्यमिक ओवरहाल (आई ओ एच) एवं आर ओ एच करने के लिए बेस डिपो के रूप में नामित किया गया।



तथापि, लेखापरीक्षा संवीक्षा में यह देखा गया कि रेल प्रशासन 'दोषशून्य' बाक्सएन वैगनों का अपना स्टॉक बनाये रखने में विफल रहा। यद्यपि पार्टी द्वारा रद्द किये जाने से बचने के लिए गहन जांच किया जाना था, किन्तु 'कर्मचारी तंत्र' द्वारा केवल सतही परीक्षण यह देखने के लिए किया गया कि तलीय छिद्रों से कोई प्रकाश तो नहीं आ रहा था। इसके फलस्वरूप, जब खलिया रेकों की आपूर्ति कच्चा लोहा लादने के लिए की गयी, तब सम्बन्धित पार्टियों ने तलीय छिद्रों वाले वैगनों को अस्वीकार कर दिया तथा ये लदे हुए रेकों के साथ ही उनके गन्तव्यों (मद्रास बन्दरगाह, रचागोनेरी तथा मचेरी रोड) तक ढोये गये, जबकि प्रतिस्थापन के लिए पर्याप्त वैगन उपलब्ध थे। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 1997 से अक्टूबर 1998 की अवधि में 3.26 करोड़ रुपये के भाड़े की हानि हुई। इसके अलावा, उसी अवधि में रेल प्रशासन ने इन अस्वीकृत वैगनों की अनावश्यक दुलाई पर 0.69 करोड़ रुपये का व्यय किया।

मामला रेल प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च 1999 तथा अक्टूबर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.6.4 मध्य रेलवे : मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे से वैगन मरम्मत प्रभार की वसूली न होना।

रेल प्रशासन द्वारा करारनामा संशोधित करने में विलम्ब तथा बाद में करारनामों में उद्ग्रहणीय प्रभार सम्बन्धी सुसंगत प्रावधानों को सम्मिलित करने में चूक के फलस्वरूप 3.85 करोड़ रुपये के रेलवे देयों का एकत्रीकरण हुआ।

भारतीय रेल यांत्रिकी संहिता पैरा (डब्लू) 1429 निर्दिष्ट करता है कि जब बाहरी लोगों के लिए कार्य कारखाना के बाहर किये जाते हैं, तो श्रम एवं भण्डार के कुल अनुमानित लागत पर पर्यवेक्षण लागत इत्यादि को पूरा करने के लिए 12.5 प्रतिशत और जोड़ दिया जाना चाहिए।

मध्य रेलवे प्रशासन, मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट (बी पी टी) रेलवे के साथ अदला-बदली किये गये वैगनों की जाँच तथा मरम्मत, हस्तांतरित करने/लेने के समय करता है और ऐसे मरम्मत के मूल्य के रूप में बिल बी पी टी रेलवे को भेजता है। सितम्बर 1984 में, मध्य रेलवे के अधिकारियों एवं बी पी टी रेलवे के बीच हुई बैठक में, यह सहमति हुई कि पर्यवेक्षण प्रभार रेलवे के संहिता प्रावधानों के अनुसार बी पी टी रेलवे द्वारा भुगतान किया जायेगा।

सितम्बर 1984 में लिये गये निर्णय के छः वर्षों बाद, बी पी टी रेलवे तथा मध्य रेलवे के बीच एक संशोधित करारनामा, माल एवं अन्य यातायात व्यवहृत करने तथा अदला-बदली किये गये चल स्टॉक की जांच एवं मरम्मत के लिए, 1 अप्रैल 1988 से पूर्व प्रभावी, 26 सितम्बर 1990 को किया गया। करारनामा के उपबंध 5(बी)(I) के अनुसार, मरम्मत का मूल्य, कमियों एवं क्षतियों की मरम्मत करने के लिए प्रयोग किये गये भण्डार की लागत को जोड़कर भण्डार की दुलाई एवं सम्हलाई हेतु 7 प्रतिशत, तथा पुनः पर्यवेक्षण प्रभार के रूप में उस पर 12.5 प्रतिशत को ध्यान में रखते हुए परिकलित किया जाना था। रेल प्रशासन ने माना (जुलाई 1996) कि श्रम को छोड़कर केवल भण्डार की लागत पर पर्यवेक्षण प्रभार की गणना के लिए करारनामा में किया गया प्रावधान संहिता प्रावधानों

के संदर्भ में सितम्बर 1984 में हुई बैठक में लिये गये निर्णय के अनुरूप नहीं था तथा पुनः यह कि करारनामा में कमी को या तो पूरक करारनामा या पंचाट के माध्यम से संशोधित किया जाना आवश्यक था। उसके बाद भी रेल प्रशासन ने भूल को सुधारने के लिए कोई कार्यवाही नहीं किया है (अक्टूबर 1999)।

रेलवे सितम्बर 1984 में सहमत कार्यवृत्त के अनुसार समय-समय पर बिल भेज रही थी। तथापि, बी पी टी रेलवे उन बिलों को उसी रूप में स्वीकार नहीं कर रही थीं तथा कुछ मद्दों जैसे, श्रम एवं अतिरिक्त श्रमिकों के लगाये जाने पर 12.5 प्रतिशत पर्यवेक्षण प्रभार, यह उल्लिखित करते हुए कि ये करारनामों में नहीं दिये गये थे, हटाने पर बल दे रही थी। इसके फलस्वरूप बकाया राशियाँ इकट्ठा हो गयीं। रेल प्रशासन ने अक्टूबर 1996 से जून 1997 तथा जुलाई 1998 और उसके आगे की अवधि का बिल भी नहीं भेजा।

उसके उपरान्त, फरवरी 1997 में बी पी टी रेलवे के साथ हुई बैठक में, यह निर्णय लिया गया कि मामला करारनामा के अनुबंध 20 में किये गये प्रावधान के अनुसार पंचाट के माध्यम से सुलझा लिया जाय। उक्त मामला बी पी टी रेलवे द्वारा भारतीय रेल सम्मेलन (आई आर सी ए) को भेज दिया गया। जुलाई 1998 में, आई आर सी ए ने करारनामा के उपबंध 5 के व्याख्या के सम्बंध में मध्य रेलवे का विचार मांगा। मध्य रेलवे प्रशासन को अपने विचार आई आर सी ए को अभी भेजना है (अक्टूबर 1999)।

इस संदर्भ में निम्नलिखित टिप्पणियाँ की जाती हैं :

- (i) यद्यपि बी पी टी रेलवे सितम्बर 1984 में भण्डार पर पर्यवेक्षण प्रभार 12.5 प्रतिशत भुगतान करने के लिए राजी था, फिर भी मध्य रेलवे प्रशासन 31 मार्च 1988 तक इन प्रभारों के भुगतान का बी पी टी रेलवे से अनुसरण करने में विफल रहा। उस तिथि के बाद 1 अप्रैल 1988 से संशोधित करारनामा लागू हुआ।
- (ii) रेल प्रशासन सितम्बर 1990 में किये गये, 1 अप्रैल 1988 से प्रभावी, संशोधित करारनामा में श्रम के मूल्य पर पर्यवेक्षण प्रभार लगाने के भारतीय रेल यांत्रिकी संहिता (डब्ल्यू) के पैरा 1429 के प्रावधानों, जैसा कि सितम्बर 1984 में बी पी टी रेलवे द्वारा स्वीकारोक्ति दी गयी थी, को सम्मिलित करने में विफल रहा। इसके फलस्वरूप बी पी टी रेलवे ने श्रम लागत पर पर्यवेक्षण प्रभार भुगतान करने से मना कर दिया।
- (iii) यद्यपि बी पी टी रेलवे करारनामा में प्रावधान के अभाव में श्रम पर पर्यवेक्षण प्रभार के भुगतान का बारम्बार विरोध कर रही थी, फिर भी रेल प्रशासन ने करारनामा के अनुबंध 1(बी) को संशोधित करने का आह्वान नहीं किया। इसके फलस्वरूप मामला अन्ततोगत्वा आई आर सी ए को पंचाट के लिए भेज दिया गया।
- (iv) करारनामा के उपबंध 5(एफ) के अनुसार, वैगनों के मरम्मत के मद में दरों की हर तीन वर्ष पर संशोधन के लिए समीक्षा की जानी थी। यह पाया गया कि 1 अप्रैल 1991, 1 अप्रैल 1994 तथा 1 अप्रैल 1997 से लागू होने वाली दरों के संशोधन में विलम्ब हुआ। संशोधित दरों को क्रमशः जनवरी 1993, अक्टूबर 1997 तथा जुलाई 1998 में जाकर अंतिम रूप



दिया गया। तथापि, 1 अप्रैल 1994 से प्रभावी, अप्रैल 1994 से सितम्बर 1996 की अवधि के, संशोधित दरों के संदर्भ में अंतर के बिल नहीं दिये गये।

- (v) रेल प्रशासन ने अक्टूबर 1996 से जून 1997 तथा जुलाई 1998 से मार्च 1999 की अवधि से सम्बंधित मरम्मत प्रभार की लागत हेतु बिल्कुल ही कोई बिल नहीं भेजा। उसके फलस्वरूप बी पी टी रेलवे के विरुद्ध 31 मार्च 1999 तक इकट्ठा बकाया की राशि

3.85 करोड़ रुपये निकाली गयी, जैसा कि नीचे इंगित किया गया है :

1.	1 अक्टूबर 1984 से 30 सितम्बर 1996 तक तथा 1 जुलाई 1997 से 30 जून 1998 तक की अवाधियों हेतु दिये गये, लेबर के मूल्य पर 12.5 प्रतिशत के दर से पर्यवेक्षण प्रभार सहित, बिल	5.17 करोड़ रुपये
2.	1 अक्टूबर 1996 से 30 जून 1997 तथा 1 जुलाई 1998 से 31 मार्च 1999 की अवधि हेतु नहीं दिये गये, लेबर के मूल्य पर 12.5 प्रतिशत के दर से पर्यवेक्षण प्रभार सहित, बिल	0.66 करोड़ रुपये
3.	अप्रैल 1994 से सितम्बर 1996 से प्रभावी पूर्व संशोधित एवं संशोधित दरों के मध्य के अंतर के बिल, जो नहीं दिये गये	1.33 करोड़ रुपये
4.	1 अक्टूबर 1984 से 31 मार्च 1999 की अवधि हेतु बी पी टी रेल द्वारा भुगतान की जाने वाली कुल राशि	7.16 करोड़ रुपये
5.	बी पी टी रेल द्वारा भुगतान किये गये तथा 31 मार्च 1999 तक समायोजित किये गए बिल	3.31 करोड़ रुपये
6.	31 मार्च 1999 की तारीख तक बकाया राशि [क्र.सं.4(-)5]	3.85 करोड़ रुपये

मध्य रेलवे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से, बताया (जनवरी 2000) कि:

- (i) करारनामा संशोधित करने की आवश्यकता नहीं थी क्योंकि उसके पैरा 5 (ख) (i) में स्पष्ट उल्लेख था कि 12.5 प्रतिशत मरम्मत के कुल लागत पर लगाया जाना था जिसका मतलब सामग्री, श्रम, भाड़ा एवं सम्वहलाई है।
- (ii) नया करारनामा के लागू किये जाने के कारण, 1 अप्रैल 1991 एवं 1 अप्रैल 1994 से प्रभावी दरों का संशोधन लगभग 10 महीने तक विलम्बित हो गया।
- (iii) संशोधित दरों के संदर्भ में बिल भेजे गये थे।

रेलवे प्रशासन का तर्क मान्य नहीं है क्योंकि:

- (i) करारनामा के पैरा (ख) (i) के अनुसार, 12.5 प्रतिशत के दर से पर्यवेक्षण प्रभार भण्डार के कुल लागत पर लगाये जाने थे न कि कुल मरम्मत प्रभार पर। साथ ही मध्य रेलवे प्रशासन ने संहिता प्रावधानों के अनुसार कर्मचारियों के मजदूरी पर 12.5 प्रतिशत पर्यवेक्षण शुल्क

सम्बन्धी उपबंध को करारनामा में शब्दशः न सम्मिलित किये जाने को पहले ही मान लिया था।

- (ii) दरों का संशोधन 15 से 22 महीने विलम्बित हो गया।
- (iii) रेलवे प्रशासन द्वारा भेजे बताये गये बिल संशोधित दरों के अनुसार नहीं थे।

### 3.6.5 दक्षिण रेलवे • ब्रेक लगाने के प्रयोजन से चालू इन्जन के उपयोग के कारण आवर्ती अतिरिक्त व्यय

ब्रेक लगाने के प्रयोजन से एक सपाट ढलान का प्रावधान न किये जाने के कारण एक चालू इन्जन के उपयोग पर 2.71 करोड़ रुपये का अतिरिक्त व्यय।

सितम्बर 1994 में, मेलपक्कम स्टेशन से एन्नोर (एम पी टी का प्रस्तावित सैटेलाइट पोर्ट) बोल्लरों के परिवहन हेतु (प्रतिदिन दो रैक) मद्रास पोर्ट ट्रस्ट (एम पी टी), के लिए निक्षेप शर्तों पर साइडिंग निर्माण की योजना मुख्य परिवहन योजना प्रबन्धक (सी टी पी एम), दक्षिण रेलवे द्वारा 400 में 1 ढलान के प्रावधान की शर्तों पर अनुमोदित की गयी। यह भारतीय रेलवे 'आयामों की अनुसूची' के अनुसार था जिसके अन्तर्गत स्टेशन यार्ड की अधिकतम ढलान 400 में 1 होती थी।

तथापि, मुख्य इन्जीनियर, दक्षिण रेलवे ने जनवरी 1995 में सी टी पी एम को सूचित किया कि मौजूदा स्थल दशाओं के कारण (यार्डों के रेल लेवल) 400 में 1 ढलान देना सम्भव नहीं था। परिणामस्वरूप सी टी पी एम के अनुमोदन (15 अप्रैल 1995) से 220 में 1 ढलान के लिए नक्शे को संशोधित किया गया। साइडिंग का निर्माण नवम्बर 1996 में पूरा हुआ एवं साइडिंग को यातायात हेतु 14 नवम्बर 1996 को चालू किया गया।

साइडिंग चालू होने के कुछ ही समय पश्चात तीव्र ढलान के कारण (220 में 1) दो अवसरों पर, दोनों एक ही दिन (4 दिसम्बर 1996) 40 बाक्स सी वैगन (प्रत्येक अवसर पर 20 वैगन) लदान लाइनों से लुढ़क गये जिसके कारण मुख्य मार्ग यातायात 6 घण्टे अवरूद्ध रहा।

परिचालन विभाग ने (दिसम्बर 1996) इन लाइनों के तीव्र ढलान को ढोये जाने वाले यातायात की श्रेणी (बोल्लर) हेतु अनुपयुक्त माना एवं एम पी टी की लागत पर निक्षेप निर्माण कार्य के रूप में पुनर्कोटिबद्ध करने का सुझाव दिया। तथापि, इसको नहीं किया गया एवं वर्तमान प्रवणता 400 में 1 के स्थान पर 220 में 1 बनी रही। इस बारे में एम पी टी प्राधिकारियों को भी कोई सूचना अब तक (मई 1999) नहीं दी गयी।

लदान लाइनों से वैगनों के न लुढ़कने की समस्या पर काबू पाने हेतु मण्डल संरक्षा अधिकारी, दक्षिण रेलवे ने 7 दिसम्बर 1996 एवं उसके बाद से लदान प्रक्रिया के समय (5 से 8 घण्टे) संरचना के शीर्ष भाग पर ब्रेक लगाये रखने की अवस्था में रेलवे की लागत पर एक चालू इन्जन के प्रावधान का निर्देश दिया। एम पी टी प्राधिकारियों को इस व्यवस्था के बारे में कोई औपचारिक सूचना नहीं दी गयी। इसके अतिरिक्त परिचालन विभाग ने इस व्यवस्था के बारे में लेखा कार्यालय को भी सूचित



नहीं किया। परिणामतः अब तक एम पी टी प्राधिकारियों को कोई बिल भेजे नहीं गये (जून 1999)। एक चालू इन्जन के प्रावधान पर इन्जन घण्टा लागत के रूप में प्रतिमाह 10.42 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय आता है। जनवरी 1997 से फरवरी 1999 की अवधि के दौरान एक ए सी इन्जन एवं एक डीजल इन्जन के प्रावधान पर 2.71 करोड़ रुपये का अतिरिक्त व्यय रेलवे पहले ही कर चुकी है। यह एम पी टी की लागत पर निक्षेप शर्तों के अन्तर्गत सपाट ढलान उपलब्ध कराने में रेलवे की विफलता के कारण है। ढलान को आशोधित करने तक भविष्य में भी व्यय होते रहने की सम्भावना है।

रेलवे प्रशासन ने, रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से, तर्क दिया (फरवरी 2000) कि सपाट ढलान (400 में 1) का प्रावधान सम्भव नहीं था इसलिए कोई विकल्प न होने के नाते रेलवे प्रशासन को लदान के समय विशेष सुरक्षा सावधानी के साथ 220 में 1 ढलान पर परिचालन करना था। ये तर्क मान्य नहीं हो सकते क्योंकि इंजीनियरिंग विभाग ने स्वयं ही जनवरी 1995 में सी पी टी एम को सूचित किया था कि 400 में 1 ढलान का प्रावधान करना सम्भव नहीं था। जब पुनर्कोटि कार्य (400 में 1) इस प्रकार व्यवहार्य नहीं था, तब रेलवे प्रशासन को ब्रेकिंग के प्रयोजनों हेतु चालू इंजन के उपयोग की आवश्यकता तथा उसके लागत के भुगतान के बारे में मद्रास पोर्ट ट्रस्ट (एम पी टी) प्राधिकारियों को सूचित कर देना चाहिए था। लेकिन यह नहीं किया गया।

रेलवे प्रशासन ने पुनः तर्क दिया कि यह एक चालू इंजन रखने के रेलवे के हित में था अन्यथा मुख्य लाइन यातायात में भी बाधा हो सकती थी। उन्होंने आगे बताया कि ऐसी स्थिति में दिये गये नियमों में कोई प्रावधान एवं उसके फलस्वरूप वसूली न होने के नाते एम पी टी प्राधिकारियों को सूचित किया जाना आवश्यक नहीं समझा गया क्योंकि एक ब्रेकिंग इंजन के प्रावधान करने की व्यवस्था रेलवे के हित में थी। ये तर्क मान्य नहीं हो सकते। चालू इंजन के प्रावधान की व्यवस्था की आवश्यकता तब हुई जब तकनीकी कारणों से 400 में 1 का ढलान का प्रावधान नहीं किया जा सकता था। साइडिंग का प्रावधान निक्षेप शर्तों पर एम पी टी के लागत पर था तथा इस व्यवस्था एवं एक चालू इंजन के प्रावधान पर किये जाने वाले अतिरिक्त खर्च के लिए एम पी टी को सूचित किया जाना चाहिए था। आवर्ती लागत के लिए एम पी टी का पूर्व अनुमोदन प्राप्त करने में रेलवे प्रशासन की विफलता के फलस्वरूप रेलवे का एक आवर्ती दायित्व हुआ।

### 3.6.6 पश्चिम रेलवे : असम्बद्ध टैंक वैगनों पर सामग्रियों की लागत एवम् भाड़े की वसूली न होना।

असम्बद्ध टैंक वैगनों के निपटान हेतु निर्धारित प्रक्रिया का रेलवे प्रशासन द्वारा अनुपालन न करने के फलस्वरूप 2.10 करोड़ रुपये की हानि हुई।

विभिन्न प्रकार के तेलों से लदे असम्बद्ध टैंक वैगनों को निपटाने के लिये कोई स्पष्ट संहितीय प्रावधान नहीं हैं। तथापि, असम्बद्ध वैगनों के निपटान हेतु (टैंक वैगनों सहित) पश्चिम रेलवे द्वारा मार्च, 1978 में बनायी गयी प्रक्रिया निम्न थी :

- (i) प्रथम प्रयास यह होना चाहिये कि असम्बद्ध वैगनों को इनके समुचित बीजक/रेलवे रसीदों (आर.आर.) के साथ सम्बद्ध किया जाय जब ये वैगन इनके बिना प्राप्त किये गये हों।
- (ii) यदि वैगन को सम्बद्ध करना सम्भव नहीं है तो इनको लम्बित प्राप्तियों के साथ समायोजित किया जाना चाहिये जो कि असम्बद्ध वैगनों की प्राप्ति के तिथि पर 3 सप्ताह से कम व 6 माह से अधिक पुराने न हों।
- (iii) यदि भार से सम्बधित अतिरिक्त परिदान हो, तो अतिरिक्त भार के लिये सामग्री की लागत (बीजक दर पर) के साथ-साथ अतिरिक्त भार के लिये भाड़ा, जैसा देय हो, की वसूली की जानी चाहिये।
- (iv) यदि उपर्युक्त (i) और (ii) के अनुसार वैगनों को सम्बद्ध नहीं किया जा सकता है तो मुख्य दावा धिकारी (सी.सी.ओ.) को लम्बित दावों के मद में वैगनों को सम्बद्ध करने के लिये, असम्बद्ध वैगनों के ब्यौरे के साथ सूचित किया जाना चाहिये।

सितम्बर, 1986 के पूर्व, पश्चिम रेलवे पर साइडिंगों पर बिना वैगनों को सम्बद्ध करने का प्रयास किये या बिना दावा कार्यालय को किसी निर्देश के या साइडिंग के मालिक को दी गई सामग्री की लागत को वसूलने का प्रयास किये बिना, वैगनों को हस्तान्तरित करने का चलन रहा। सितम्बर, 1986 में मुख्य दावा अधिकारी (सी.सी.ओ.) मुम्बई, ने इस आचरण को गम्भीरता से लेते हुये पश्चिम रेलवे के मंडल वाणिज्य अधीक्षक (डी.सी.एस.) द्वारा स्टेशनों को निर्देश देने के निदेश दिये कि मार्च, 1978 के आदेशों का अनुपालन सख्ती के साथ किये जाये। यह भी स्पष्ट किया गया था कि जब ऐसे असम्बद्ध वैगनों को साइडिंग के मालिकों को सुपुर्द किया जाये, तो उनका समुचित अभिलेख रखते हुये, पूरी लागत एवम् भाड़ा वसूल कर लिया जाना चाहिये। ये निर्देश जनवरी, 1992 में पुनः दोहराये गये।

कराचिया यार्ड (बाजवा), गुजरात रीफाइनरी साइडिंग, बाजवा से रेजीडुअल फ्यूल ऑयल (आर.एफ.ओ.) के लदान के लिये प्रयोग किये जाने वाले टैंक वैगन फ्लीट का आधार केन्द्र है। बाजवा से रेकों में आर.एफ.ओ. को कई गन्तव्यों जैसे ट्राम्बे, वसई रोड, वानकबोरी, भरूच इत्यादि को बुक किया जाता है। गन्तव्य स्टेशनों पर खाली किये जाने के पश्चात आगे लदान हेतु खाली रेकों का वापस कराचिया यार्ड तक कर्षण किया जाता है। कई बार, बाजवा से बुक किये गये एक रेक के कई टैंक वैगनों को रेक के दूसरे निर्मुक्त खाली वैगनों के साथ बिना लेबल के गन्तव्य स्टेशनों से खाली हुये बिना प्राप्त किया जाता है। साधारणतया टैंक वैगनों को खाली न किये जाने के कारण भी दर्ज नहीं किये जाते। कराचिया यार्ड में अनुरक्षित ऐसे अभिलेखों की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि कुछ मामलों में, विशेषतया 'स्टीम कॉयल डिफेक्ट्स' के कारण लदे हुये वैगन वापस कर दिये गये। कराचिया यार्ड में प्राप्त होने पर ऐसे टैंक वैगनों को असम्बद्ध मान लिया जाता था और उन्हें गुजरात इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड (जी.ई.बी.), धुवरन पावर हाउस साइडिंग, कथाना को मूल्यांकन के आधार पर (अर्थात् सामग्री की लागत और भाड़े की वसूली पर) खाली करने के उद्देश्य से भेज दिया जाता था क्योंकि नियमित आधार पर ऐसे मालों को प्राप्त करने वाली यह सबसे नजदीकी साइडिंग थी। समुचित बुकिंग विवरणों के अभाव में दूसरे यार्डों से बाजवा में प्राप्त असम्बद्ध दूसरे टैंक वैगनों और साथ ही साथ निर्गामी आर.एफ.ओ. रेकों के उन टैंक वैगनों जो कि प्रेषण के पूर्व 'रूग्ण'



दर्शाये गये थे, उन्हें भी धुवरन पावर हाउस साइडिंग को भेजा गया था क्योंकि लदी हुयी स्थिति में टैंक वैगनों की मरम्मत की सम्भावना नहीं थी और बाजवा साइडिंग में उतराई/यानान्तरण की कोई सुविधायें उपलब्ध नहीं थीं।

बाजवा से विभिन्न गन्तव्य स्टेशनों को अप्रैल, 1993 से फरवरी, 1996 के दौरान बुक किये गये 109 आर.एफ.ओ. टैंक वैगन लदी अवस्था में खण्ड-खण्ड में प्राप्त किये गये और जी.ई.बी.-धुवरन पावर हाउस साइडिंग, कथाना को मई, 1993 से फरवरी, 1996 के दौरान मूल्यांकन के आधार पर पावर हाउस द्वारा असम्बद्ध टैंक वैगनों को, क्योंकि उन्हें ऐसे आर.एफ.ओ. का, आर.आर., आपूर्तिकर्ता के इन्वायस-कम-चालान, गेट पास, आबकारी इत्यादि से सम्बन्धित दस्तावेजों के अभाव में लेखा-जोखा रखने में समस्या उत्पन्न हो रही थी, उनसे साइडिंग पर न प्रेषित करने के आग्रहों के बावजूद हस्तान्तरित कर दिया गया। तथापि, सामग्री की लागत एवम् उन पर भाड़ा प्रभार की आवश्यकतानुसार वसूली परिदान के समय साइडिंग मालिक से नहीं की गई। मार्च, 1996 में पश्चिम रेलवे ने 0.94 करोड़ रूपयों (सामग्री की लागत 0.91 करोड़ रूपये, भाड़ा 0.03 करोड़ रूपये) की मुख्य अभियन्ता (ईंधन), जी.ई.बी. धुवरन, पावर हाउस साइडिंग, कथाना से माँग की। मार्च, 1998 में जी.ई.बी., बड़ोदरा ने रेल प्रशासन को सूचना दी कि धुवरन पावर हाउस को इन्डियन ऑयल कारपोरेशन (आई.ओ.सी.) के साथ विशेष अनुबन्ध के अन्तर्गत पावर स्टेशन के शुरु होने के समय से रियायती दर पर आर.एफ.ओ. प्राप्त हो रहा था और तदनुसार वे धुवरन पावर हाउस साइडिंग पर आर.एफ.ओ. की प्राप्ति के समय से लागू दर पर उन 109 टैंक वैगनों के मद में लागत का भुगतान करने को तैयार थे। तदनुसार रेल प्रशासन ने 109 आर.एफ.ओ. टैंक वैगनों की सामग्री की लागत संशोधित कर के 0.91 करोड़ रूपये से 0.51 करोड़ रूपये कर दिया जिसमें रेल प्रशासन को 0.40 करोड़ रूपयों की हानि हुयी। अगस्त, 1998 में रेल प्रशासन ने 0.53 करोड़ रूपये (0.03 करोड़ रूपये भाड़े के मद में सम्मिलित करते हुये) के देयों की माँग की। इसी बीच, फरवरी, 1996 के पश्चात ऐसे ही 22 और टैंक वैगन धुवरन पावर हाउस साइडिंग को अप्रैल, 1996 से अक्टूबर, 1998 के दौरान सुपुर्द किये गये जिससे कि ऐसे वैगनों की कुल संख्या 131 हो गई। इन वैगनों के लिये रियायती दर पर सामग्री की कुल लागत बाजार दर से 1.54 करोड़ रूपयों के विरुद्ध 0.64 करोड़ रूपये आयी जिसके फलस्वरूप रेलवे को 0.90 करोड़ रूपयों की हानि हुयी। मार्च, 1999 में मुख्य अभियन्ता, धुवरन पावर हाउस ने रेल प्रशासन को सूचना दी कि उन्होंने पहले ही असम्बद्ध टैंक वैगनों के सन्दर्भ में तत्सम्बन्धित दस्तावेजों जैसे इन्वायस-कम-चालान, गेट पास, रेलवे रसीदें, आबकारी अभिलेखों आदि की माँग की थी, जिन्हें प्रस्तुत नहीं किया गया। उन्होंने स्पष्ट किया था कि इन अभिलेखों के अभाव में वे असम्बद्ध टैंक वैगनों के मामले को निपटाने की स्थिति में नहीं थे। रेल प्रशासन ने माँगे गये अभिलेखों को प्रस्तुत नहीं किया तदनुसार देय बिना वसूले रह गये। इसके अलावा, बाजवा से कथाना तक इन टैंक वैगनों के संचलन के लिये भाड़े की 0.03 करोड़ रूपयों की राशि वसूली के लिये बकाया थी।

इस प्रकार, 0.67 करोड़ रूपये के छः माह से छः वर्ष की अवधि तक के रेलवे के देय बिना वसूले रह गये हैं। इसके अलावा रेलवे ने 0.90 करोड़ रूपयों की हानि को न्यौता दिया क्योंकि परिदान नहीं होने के सम्बन्ध में दावे बाजार दर पर आधारित होंगे जबकि धुवरन पावर हाउस को निपटारा

रियायती दर पर किया गया। फिर अवरोधित वैगनों की आय क्षमता मद में 0.53 करोड़ रूपयों की हानि हुयी।

मामले को रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च, 1999 एवं दिसम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

**3.6.7 दक्षिण रेलवे : आमान परिवर्तन कार्य के सम्पादन के बाद वैगनों के रुके रहने के कारण हानि।**

प्रखण्ड के आमान परिवर्तन के पूर्व, मैसूर-हस्सन-मैंगलोर प्रखण्ड से 11 एम जी वैगनों को दूसरी जगह उपयोग हेतु हटाने में रेलवे प्रशासन की विफलता के फलस्वरूप 1.47 करोड़ रुपये की हानि हुई।

सितम्बर, 1996 में, मैसूर-हस्सन-मैंगलोर प्रखण्ड (मैसूर मण्डल) को एम जी लाइन से बी जी लाइन में परिवर्तित करने के लिए यातायात हेतु बंद कर दिया गया था। इसके पूर्व नौ अन्य खण्डों का गेज परिवर्तन पूरा किया जा चुका था एवं 159 कि.मी. के दो खण्ड परिवर्तित करने के लिए शेष बचे हुए थे। इस प्रकार, मण्डल में एम जी स्टॉक की आवश्यकता प्रायः नहीं के बराबर हो गयी थी।

परिवर्तन के समय (सितम्बर, 1996), कनकानाडी स्टेशन पर 11 एम जी वैगन खड़े थे। तथापि, प्रशासन ने उनको कहीं और उपयोग में लाने हेतु हटाने के लिए कोई कार्यवाही नहीं किया। फलस्वरूप, ये वैगन कनकानाडी में एम जी के सीधे सम्पर्क की अनुपलब्धता के कारण रुके रह गये। इस स्टेशन के तटवर्ती क्षेत्र के खारे वातावरण के बहुत निकट होने से ये वैगन अत्यधिक लम्बी अवधि तक खड़े रह जाने के कारण बुरी तरह क्षरित हो गये। 11 वैगनों में से 10 वैगन संहितीय आयु 35 वर्षों के विरुद्ध केवल 1 से 7 वर्षों तक ही सेवा में रहे।

मार्च, 1998 में, यांत्रिक शाखा ने वैगनों को निराकृत करने हेतु एक प्रस्ताव सहयोगी वित्त विभाग को भेजा। तथापि, यह प्रस्ताव इस आधार पर अस्वीकृत कर दिया गया कि इन वैगनों को निराकृत किया जाना समय से बहुत पहले था। अप्रैल, 1998 में, उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (उ.मु.यां.ई), मैसूर को महा प्रबंधक (यांत्रिक) द्वारा उक्त प्रस्ताव को पुनः सूक्ष्म रूप से समीक्षा करने के लिए निर्देश दिया गया। उ मु यां ई, मैसूर ने पुनः जांच (जून 1998) पर इन वैगनों को मितव्यय मरम्मत के परे पाया। इस प्रकार, उप मु यां ई, मैसूर ने निराकृत करने के लिए एक अन्य प्रस्ताव सम्बंधित वित्त विभाग को (जून, 1998) भेजा। प्रस्ताव को सहयोगी वित्त की सहमित मई, 1999 तक नहीं मिली थी।

इस प्रकार, मैसूर-हस्सन-मैंगलोर प्रखण्ड के आमान परिवर्तन का कार्य आरम्भ करने के पहले इन 11 वैगनों को उपयोग हेतु कनकानाडी से कहीं और हटाने में रेल प्रशासन की विफलता के कारण इन वैगनों को समय से पूर्व निराकृत करने हेतु प्रस्तावित करना पड़ा। कारखाना अधिकारियों के अनुसार, समय से पूर्व निराकृतीकरण से 0.83 करोड़ रुपये की हानि की सम्भावना है। इसके अतिरिक्त,



कनकानाडी में इन वैगनों के खड़े रहने के फलस्वरूप सितम्बर, 1996 से जून, 1999 के मध्य 0.64 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

मामला रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड के साथ क्रमशः अप्रैल, 1999 एवं अगस्त 1999 में उठाया गया, उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

### 3.6.8 पश्चिम रेलवे: लदे वैगनों के कर्षण में अनावश्यक प्रेषण एवं अवरोधन के कारण अर्जन क्षमता की हानि एवं व्यय

वाणिज्य एवं परिचालन शाखाओं द्वारा कार्यकुशल वैगन प्रबंधन सम्बन्धी नियमों का अनुपालन न किये जाने तथा निर्माण संगठन की दो इकाइयों के मध्य समन्वय की कमी के फलस्वरूप 1.41 करोड़ रुपये की हानि हुई।

मितव्ययी परिवहन तथा राजस्व के अधिकतम अर्जन का, रेलवे का उद्देश्य, अन्य बातों के साथ-साथ, वैगनों के प्रभावी उपयोग पर निर्भर है। बेहतर लदान-फेरा प्राप्त करने के लिए, लदान/उतराई, मार्ग में एवं यार्डों में वैगनों का अवरोधन कम से कम किया जाना आवश्यक है।

विभिन्न विभागों के मध्य समन्वय की कमी के कारण लदे वैगनों के अनावश्यक अवरोधन का एक मामला 1995-96 के लेखा परीक्षा प्रतिवेदन [(पैरा 2.1.6 (i))] में उठाया गया था। रेलवे बोर्ड ने इसको गंभीरता से लिया था तथा क्षेत्रीय रेलों को ऐसे मामलों के पुनः घटित होने से बचने हेतु एक प्रणाली विकसित करने के लिए निर्देश दिया था तथा इच्छा भी व्यक्त की कि कोई ऐसा मामला महा प्रबन्धक की जानकारी में आने पर समुचित रूप से कार्यवाही की जाय।

पश्चिम रेलवे पर, विभिन्न स्थानों पर 3,596 दिनों तक लदे वैगनों की परिहार्य अनावश्यक प्रेषण फेंक तथा अवरोधन के तीन ऐसे ही मामले, जिसमें 1.41 करोड़ रुपये की अर्जन क्षमता की हानि एवं 0.008 करोड़ रुपये की परिहार्य दुलाई निहित थी, देखे गये, जैसा कि नीचे वर्णित है:

- (1) 'लोहा छड़ों' (एक क्रेन परेषण) से लदा एक वैगन (एस ई - 60372) बीना मेटल वे (पी) लिमिटेड, जमशेदपुर द्वारा 25 फरवरी 1995 को टाटा, दक्षिण पूर्व रेलवे के बड़ी लाइन (बी जी) स्टेशन, से गैरीसन इंजीनियर, एयर फोर्स, भुज, पश्चिम रेलवे के मीटर गेज (एम जी) स्टेशन को, बरास्ता नागपुर, जलगाँव जिसमें साबरमती में यानांतरण भी शामिल था, बुक किया गया। तथापि, साबरमती यानांतरण बिन्दु क्रेन परेषणों के लिए 29 दिसम्बर 1994 से बंद कर दिया गया था। टाटा स्टेशन प्राधिकारियों की ओर से ढिलाई के कारण, वैगन वहाँ (टाटा) से 13 अप्रैल 1995 (47 दिन विलम्ब) को जाकर भेजा गया। तार द्वारा कोई सूचना गन्तव्य को तथा गेज-परिवर्तन स्टेशनों को जैसाकि नियमांतर्गत आवश्यक है, क्रेन की व्यवस्था करने के लिए प्रेषक स्टेशन (टाटा) द्वारा नहीं भेजी गयी। वैगन, साबरमती यानांतरण बिन्दु (क्रेन परेषण हेतु पहले से ही बंद था) पर यानांतरण हेतु 27 मई 1995 को पहुंचा। इसलिए, परेषण यानांतरित नहीं किया जा सका तथा यह 8 दिनों (28 मई 1995 से 4 जून 1995 तक) तक खड़ा रहा। साबरमती यानांतरण बिन्दु के कर्मचारी इसे गांधीधाम, भुज के कशीब बी जी स्टेशन तक गन्तव्य से पहले परिदान हेतु ले जा सकते थे। इसके बदले, वे वैगन को, परेषक अथवा परेषिती से कोई निर्देश मांगे बिना 5 जून 1995 को

प्रेषक स्टेशन को वापस भेज दिये। वैगन 20 नवम्बर 1995 को (मार्ग में 167 दिनों रहने के बाद) टाटा स्टेशन पहुंचा। यह टाटा स्टेशन पर 267 दिनों तक निष्क्रिय खड़ा रहा तथा 14 अगस्त 1996 को एक अन्य बी जी वैगन में परेषण को यानांतरित करने के लिए पार्टी की साइडिंग में प्लेस किया गया क्योंकि मूल बी जी वैगन सिक हो चुका था। 65 दिनों के बाद, यानांतरण एक दूसरे बी आर एच वैगन (ई आर - 87269) में 18 अक्टूबर 1996 को किया गया। यह वैगन टाटा स्टेशन द्वारा भुज, मूल गन्तव्य स्टेशन, को 22 अक्टूबर 1996 को यानांतरण व्यवस्था की उपलब्धता के बारे में गन्तव्य स्टेशन से और रास्ते में यानांतरण बिन्दु (साबरमती) से बिना कोई पूछताछ किये, भेजा गया। इस समय भी, तार द्वारा कोई सूचना इन स्टेशनों को क्रेन की व्यवस्था करने के लिए नहीं भेजी गयी। जिस समय तक वैगन साबरमती यानांतरण बिन्दु पर पहुंचा, उस समय एम जी प्रखण्ड आमान परिवर्तन के कारण, एम जी यातायात के संचलन हेतु, 15 नवम्बर 1996 से बंद किया जा चुका था। इसलिए, वैगन का सामान पुनः यानांतरित नहीं किया जा सका। वैगन गांधीधाम (बी जी) को, गंतव्य के पहले परिदान हेतु, अनावश्यक प्रेषित किया गया जिसे पहले अवसर पर ही किया जाना चाहिए था। परेषण, गांधीधाम पर 7 जनवरी 1997 को (टाटा में अपनी पहली बुकिंग की तिथि 25 फरवरी 1995 से 681 दिनों बाद) पहुंचा। जब परेषिती (भुज में) से गांधीधाम में सामान का परिदान लेने के लिए कहा गया, (1 फरवरी 1997) तब उसने बताया (6 फरवरी 1997) कि सामान की उसे आवश्यकता नहीं थी और मांग-पत्र नवम्बर 1995 में रद्द कर दिया गया था और रेलवे प्रशासन से अनुरोध किया कि वैगन आपूर्तिकर्ता को वापस भेज दिया जाय। वैगन 15 मार्च 1997 को टाटा स्टेशन को बुक किया गया तथा यह टाटा स्टेशन 19 मई 1998 को (गांधीधाम से वापस इसकी बुकिंग से 430 दिनों बाद) पहुंचा। पुनः, टाटा स्टेशन पर 135 दिनों के अवरोधन के बाद, वैगन अंतिम रूप से 30 सितम्बर 1998 को टाटा आयरन एण्ड स्टील कम्पनी (टिस्को), टाटा को प्रदान किया गया।

इस प्रकार लदे वैगन को एक जगह से दूसरी जगह अनावश्यक प्रेषित किया गया तथा प्रेषक स्टेशन, रास्ते में एवं गंतव्य (गांधीधाम) स्टेशनों पर असामान्य रूप से अवरोधित हुआ जिसके फलस्वरूप 1,296 दिनों का अवरोधन (मार्गस्थ इत्यादि 16 दिन छोड़कर) हुआ। इससे 0.53 करोड़ रुपये के वैगन अर्जन क्षमता की परिणामी हानि हुई। इसके अलावा दुलाई पर 0.004 करोड़ रुपये का परिहार्य व्यय हुआ।

- (2) एक अन्य मामले में, बाक्स वैगन (ई आर - 28316) में लंदा मशीनरी का एक क्रेन परेषण दमदम छावनी से भुज को 14 सितम्बर 1995 को, तार द्वारा कोई सूचना गन्तव्य तथा गेज जंक्शन स्टेशनों (साबरमती) को क्रेन की व्यवस्था करने के लिए जारी किये बिना, बुक किया गया। यह वैगन भी साबरमती में क्रेन परेषणों के बंद किये जाने कारण यानांतरित नहीं किया जा सका तथा गांधीधाम (बी जी) को गन्तव्य के पहले परिदान की व्यवस्था करने हेतु भेज दिया गया। यह गांधीधाम 10 मार्च 1997 को उसकी दमदम से बुकिंग के (14 सितम्बर 1995) 542 दिनों के बाद पहुंचा। इसका परिदान परेषिती को 17 मार्च 1997 को किया गया। लदे हुए वैगन को असामान्य रूप से लम्बी अवधि (533 दिनों तक 17 दिन मार्गस्थ इत्यादि छोड़कर) तक रोके रखने के फलस्वरूप 0.19 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि हुई।



- (3) एक अन्य मामले में, 'फूलटास' टैम्पिंग मशीन से लदा एक बी एफ आर वैगन (सी आर-41356) मुख्य इंजीनियर (निर्माण), पश्चिम रेलवे के आदेश के अनुसार, अधिशासी अभियंता (निर्माण), रतलाम के नियंत्रणाधीन रेल पथ निरीक्षक (पी डब्लू आई), निर्माण, पश्चिम रेलवे, शुजालपुर द्वारा 6 अप्रैल 1994 को पी डब्लू आई (निर्माण), पश्चिम रेलवे, जयपुर(उप मुख्य इंजीनियर/निर्माण, जयपुर के नियंत्रणाधीन) को बुक किया गया। चूँकि इस मशीन की ना तो मांग की गयी थी और ना ही उसके विभाग को उसकी आवश्यकता थी, इसलिए परेषिती (पी डब्लू आई/निर्माण/जयपुर) ने परिदान नहीं लिया तथा परेषण प्रेषक स्टेशन को वापस भेजने के लिए परिचालन शाखा से अनुरोध किया। जयपुर में परिचालन शाखा ने वैगन को जयपुर से प्रेषक स्टेशन (शुजालपुर) को, मालगोदाम से वैगन को हटाने हेतु रेलवे रसीदें (आर आर्स) तथा रिलीज मेमो जारी किये बिना, वापस भेज दिया। यह नियमों के उल्लंघन में था। रेलवे रसीदों की अनुपस्थिति में एक इन्डेम्निटी बॉण्ड भर करके वैगन का परिदान लेने के बदले, पी डब्लू आई (निर्माण), शुजालपुर ने वैगन को अविवेकपूर्ण ढंग से पी डब्लू आई (निर्माण), जयपुर को उसकी सहमति लिये बिना फिर भेज दिया। परेषिती ने पुनः परिदान नहीं लिया। लदी हुयी स्थिति में वैगन कनकपुरा-जयपुर-सवाईमाधोपुर-कोटा और वड़ोदरा यार्ड के बीच अनावश्यक प्रेषित किया जाता रहा। इसे वड़ोदरा यार्ड में लदी हुयी स्थिति में 5 फरवरी 1999 तक खड़ा रखा गया। 5 फरवरी 1999 तक परिहार्य अवरोधन 1,767 दिनों तक (6 अप्रैल 1994 से 5 फरवरी 1999 तक) था। इसके फलस्वरूप कर्षण पर 0.004 करोड़ रुपये के परिहार्य व्यय के अतिरिक्त 0.69 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि हुयी।

इस प्रकार, वाणिज्य तथा परिचालन शाखाओं द्वारा कार्यकुशल वैगन प्रबंधन से संबंधित नियमों का अनुपालन नहीं किये जाने तथा पश्चिम रेलवे पर निर्माण संगठन की दो इकाइयों के बीच समन्वय की कमी के फलस्वरूप 3 बी जी वैगनों (8 पहिये) का अनावश्यक प्रेषण एवं 3596 दिनों का अवरोधन हुआ तथा इससे 0.008 करोड़ रुपये के परिहार्य कर्षण के अलावा 1.41 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की परिणामी हानि हुई।

मामला रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च 1999 एवं अगस्त 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 3.6.9 दक्षिण मध्य रेलवे: एक यानांतरण शेड में वैगनों के कम लदान के कारण अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि

मौला अली शेड में यानांतरण के दौरान बी जी वैगनों के कम लदान के कारण 1.19 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

दक्षिण मध्य रेलवे के हैदराबाद मंडल में स्थित मौलाअली यानांतरण शेड में बोधन, निजामाबाद ओर कामारेड्डी स्टेशनों से प्राप्त चावल और मक्का के ट्रेन लोड परेषण बुक किए गए बी जी गन्तव्यों को आगे परिवहन के लिए मीटर गेज (एम जी) वैगनों से ब्रॉड गेज(बी जी) वैगनों में यानांतरण किए जाते हैं।

यद्यपि, इस यानांतरण शेड को वित्तीय अव्यवहार्यता के आधार पर बंद करने के लिये कई बार विचार किया गया था, फिर भी निर्णय को खाद्यान्न एवं उर्वरक (फरवरी 1999) का संचलन मुहैया कराने के लिए स्थगित कर दिया गया (मई 1998) था।

तथापि, यानांतरण शेड के कार्यों की जून 1995 से मार्च 1999 की अवधि के अभिलेखों की नमूना जाँच से पता चला कि बी जी वैगनों का उनकी वहन क्षमता तक लदान नहीं किया जा रहा था, परिणामस्वरूप कम लदान से अपेक्षित से ज्यादा बी जी वैगन उपयोग किए जा रहे थे।

जब यह बताया गया (फरवरी 1999), मुख्य यानांतरण पर्यवेक्षक, मौला अली ने बताया कि पूर्ण क्षमता तक बी जी वैगनों के लदान के लिए बहुत ज्यादा शंटिंग अन्तर्ग्रस्त था क्योंकि एम जी वैगनों को बी जी वैगनों में लदान के लिए बारम्बार हटाने की आवश्यकता पड़ती थी। यह बहुत मुश्किल था क्योंकि शंटिंग इंजन यानांतरण शेड में उपलब्ध नहीं था।

यह भी पाया गया कि मौला अली में माल के यानांतरण और सम्भलाई के लिए करार की जनरल मरचेन्डाइज प्लेट फार्म अनुसूची II में दर प्रति 100 क्विंटल नियत की गई थी। तथापि, यह उपबंध नहीं किया गया कि वैगन अपनी वहन क्षमता तक लदान किए जाने चाहिए।

परिणामस्वरूप, अपेक्षित से ज्यादा वैगन उपयोग किए गए जिससे जून 1995 से मार्च 1999 की अवधि के दौरान 1.19 करोड़ रुपये की अर्जन क्षमता की हानि हुई। जून 1995 से पूर्व अवधि के अभिलेख लेखापरीक्षा संवीक्षा के लिए उपलब्ध नहीं कराये गए थे।

यदि नियमित रूप से शंटिंग इंजन मुहैया कराने की व्यवस्था नहीं की गई और करार में वहन क्षमता तक वैगन लदान के लिए एक विशिष्ट खंड शामिल करने के लिए संशोधन नहीं किया गया, तब तक यह दुर्व्यवस्था सिकन्दराबाद-मुदखेड सेक्शन के गेज परिवर्तन पूरा होने तक जारी रहेगी जिससे रेल प्रशासन को और हानि होगी।

मामला रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड के ध्यान में क्रमशः मार्च 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया, उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

रेलवे बोर्ड मिसिल सं. 79/टी टी (I)/9/3 की संवीक्षा नहीं की जा सकी क्योंकि वह नष्ट हुई बतायी गई थी।



<b>अध्याय 4</b>		
<b>निर्माण कार्य तथा संविदा प्रबन्धन</b>		
<b>विवरण</b>	<b>पैरा</b>	<b>पृष्ठ</b>
<b>परियोजनायें</b>	<b>4.1</b>	<b>195</b>
सिग्नल तथा दूर संचार कार्य में विलम्ब	4.1.1	195
गया-मानपुर प्रखण्ड पर निष्फल व्यय	4.1.2	198
जगाधरी कारखाने में 66 के वी सब-स्टेशन का निर्माण	4.1.3	200
नयी सामग्रियों के अधिक जारी करने एवं अवमुक्त सामग्रियों के न लौटाने के कारण हानि	4.1.4	202
आमान परिवर्तन के दौरान तटबंध में अतिरिक्त विस्तार की व्यवस्था के कारण हानि	4.1.5	204
दर-विश्लेषण के दौरान गलत दरों को अपनाने के कारण हानि	4.1.6	206
एक आमान परिवर्तन कार्य हेतु स्वीकृत कार्य के अतिरिक्त एक भिन्न स्तर के सिग्नलिंग कार्य किये जाने के कारण हानि	4.1.7	208
<b>निक्षेप कार्य</b>	<b>4.2</b>	<b>209</b>
दक्षिण पूर्व रेलवे के विशाखापट्टनम पश्चिमी यार्ड में सृजित परिसम्पत्तियों पर निरर्थक व्यय	4.2.1	209
नियमों एवं प्रक्रियाओं का अनुपालन न किये जाने के कारण देयों का वसूल न होना/कम वसूल होना	4.2.2	211
रक्षा विभाग की ओर से बिना अनुमोदन व्यय के कारण रेलवे निधि का अवरोधन	4.2.3	214
परित्यक्त ट्रैक की रेल पथ सामग्रियों का निपटान न होने से हानि	4.2.4	216
एक निजी साइडिंग सौंपने में विफलता के कारण रेलवे देयों की गैर-वसूली	4.2.5	217
<b>अन्य कार्य</b>	<b>4.3</b>	<b>219</b>
एक निजी साइडिंग के आमान परिवर्तन में विलम्ब के कारण राजस्व की हानि	4.3.1	219
नवनिर्मित संरचना की गलत प्रवणता के कारण हानि	4.3.2	221
उपरिगामी पुल के निर्माण की लागत एवं समपारों के लिये अनुरक्षण प्रभारों की वसूली न किया जाना	4.3.3	223
मुदखेड़-आदिलाबाद के आमान परिवर्तन कार्य में विलम्ब एवं डीज़ल इंजन की अनुपलब्धता के परिणामस्वरूप आदिलाबाद में बड़ी लाइन वैगनों का अवरोधन	4.3.4	227
परित्यक्त शाखा लाइनों की परिसम्पत्तियों का निस्तारण न करने के कारण हानि	4.3.5	229

हावड़ा में रूट रिले इन्टरलॉकिंग (आर आर आई) पर निष्क्रिय निवेश	4.3.6	230
अनुपयोज्य विद्युत इंजनों की अनावश्यक आवधिक मरम्मत	4.3.7	233
पूर्व योग्य/अनुमोदित ठेकेदारों से पंजीकरण शुल्क/वार्षिक शुल्क न वसूलने/कम वसूलने के कारण राजस्व की हानि	4.3.8	235
रेल के बदले सड़क से रेल पथ सामग्री के परिवहन के कारण परिहार्य व्यय	4.3.9	236
क्रासिंग स्टेशनों से सम्बंधित कार्यों पर निष्फल व्यय	4.3.10	238
<b>स्थापना एवं अन्य मामले</b>	<b>4.4</b>	<b>240</b>
बैलास्ट आपूर्तिकर्ता ठेकेदारों से वसूली योग्य स्वामित्व फीस के सम्बंध में नियमों को लागू न करने के कारण परिहार्य देनदारी	4.4.1	240
जल प्रभारों की वसूली न होना/संशोधित न किया जाना	4.4.2	242
रेल कर्मचारियों से विद्युत मीटर किराया वसूल न किया जाना	4.4.3	244
विद्युत के घरेलू उपयोग का अलगाव न किये जाने के कारण हानि	4.4.4	245
चुनाव-ड्यूटी पर तैनात रेल सुरक्षा बल (आर पी एफ) कर्मियों पर किये गये व्यय की वसूली न किया जाना	4.4.5	248
ग्रेटर बम्बई नगर पालिका निगम द्वारा आपूर्ति किये गये जल पर परिहार्य व्यय	4.4.6	249
नागपुर नगर निगम को जल प्रभारों का परिहार्य अतिरिक्त भुगतान	4.4.7	252
नियत सेवा प्रभारों की रेल कर्मचारियों से गैर-वसूली	4.4.8	254
रेलवे भूमि के लाइसेंस पर दिये जाने सम्बंधी प्रावधानों का अनुपालन न होने के कारण हानि	4.4.9	256
संविदा मांग के असंशोधन के कारण ऊर्जा प्रभार का परिहार्य भुगतान	4.4.10	259
उच्चतम भार-छूट प्रभार के ऊँची दरों पर गलत भुगतान के कारण हानि	4.4.11	261
लाइसेंसी भारिकों की अनियमित नियुक्ति के कारण स्टेशन आय का अनधिकृत आहरण	4.4.12	263



## अध्याय 4 : निर्माण कार्य एवं संविदा प्रबन्धन

### 4.1 परियोजनाएं

#### 4.1.1 उत्तर रेलवे : सिग्नल तथा दूर संचार कार्य में विलम्ब

रेलवे बोर्ड/उत्तर रेलवे प्रशासन द्वारा अनिर्णय के परिणामस्वरूप गाड़ी परिचालनों में संरक्षा उपायों का गैर क्रियान्वयन

दिल्ली-कलकत्ता गलियारा सबसे अधिक यात्रा वाले ट्रंक मार्ग पर है एवं गाजियाबाद-कानपुर सबसे भीड़भाड़ वाला प्रखण्ड है। अधिकांश सिग्नल उपकरणों एवं दूरसंचार के उपकरणों के भी जो 20-25 वर्ष पुराने हैं, मानवीय चूकों के कारण खराब संरक्षा मानकों की दृष्टि से कारण शीघ्र बदलाव की आवश्यकता है। यह उस दुर्घटना से स्पष्ट होता है जो फिरोजाबाद में हुई थी और जिसमें 1995 में 300से अधिक यात्री मारे गये थे।

मानवीय चूकों की सम्भावना कम करने की दृष्टि से दुर्घटना के तत्काल पश्चात स्थापित एक सरकारी जांच पड़ताल समिति ने अन्य बातों के साथ

- (i) संकेत एवं दूरसंचार उपकरण के आधुनिकीकरण एवं
- (ii) स्वचालित गाड़ी विराम (ए टी एस) के उपयोग की सिफारिश की।

फलस्वरूप रेलवे ने जर्मनी सरकार के वित्तीय सहयोग से दिल्ली-कलकत्ता गलियारे के मामले में सम्यक् संकेत आधुनिकीकरण परियोजना का निश्चय किया। अल्पावधि में पूर्णतः व्यावहारिक परियोजना लागू करने में सक्षम होने के लिए भारतीय रेलवे एवं क्रेडितान्स्ताल्ट फ्यूर वीदरातबारु मिशन (के एफ डब्लू) जर्मनी, प्रथम चरण में गाजियाबाद-कानपुर गलियारे पर पूर्णतः ध्यान केन्द्रित करने पर सहमत हुए। यह लाइन खण्ड 420 किमी. लम्बा है और इसमें 50 स्टेशन और 21 ब्लाक हट हैं।

जून 1996 में, गाजियाबाद- कानपुर प्रखण्ड की सिग्नलिंग प्रणाली के आधुनिकीकरण हेतु व्यवहार्यता अध्ययन जर्मन रेलवे सलाहकार (डी कन्सल्ट) एवं भारतीय रेलवे सलाहकार यथा रेल इन्डिया टेक्निकल इन्जीनियरिंग सर्विसेज (राइट्स) के एक संयुक्त दल द्वारा किया गया। प्रारूप व्यवहार्यता प्रतिवेदन के अनुसार लाइन क्षमता में वृद्धि एवं संरक्षा में सुधारों को निम्नलिखित प्रमुख उप-प्रणालियों को लागू करने से प्राप्त किया जा सकता था :

- केन्द्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक इन्टरलाकिंग प्रणाली (सी ई आई एस)
- स्वचालित ब्लॉक सिग्नल

- ट्रेक सर्किटिंग
- स्वचालित चेतावनी प्रणाली (ए डब्लू एस)/ स्वचालित गाड़ी विराम प्रणाली (ए टी एस)

इस प्रणाली को लागू करने में मौजूदा दूरसंचार प्रणाली गाड़ी रेडियो प्रणाली, डिजिटल यूनीवर्सल दूरसंचार प्रणाली एवं फाइबर ऑप्टिक केबुल में भी आशोधन आवश्यक था। परियोजना की कुल लागत डी एम 250 मिलियन या 550 करोड़ रुपये अनुमानित की गयी। इसमें अन्तर्ग्रस्त विदेशी मुद्रा के तत्व (डी एम 185 मिलियन-407 करोड़ रुपये) को, के.एफ.डब्ल्यू. द्वारा एवं समस्त स्थानीय लागतों (श्रम, भण्डार, फुटकर, पर्यवेक्षण पर 143 करोड़ रुपये) को भारतीय रेलवे द्वारा वित्त पोषित किया जाना था। परियोजना को ऋण करार के हस्ताक्षर होने के 48 महीनों के भीतर (लगभग) निष्पादित किया जाना था।

तथापि, उत्तर रेलवे का परिवहन विभाग इस तर्क पर सहमत नहीं हुआ (सितम्बर 1996) कि केवल सिग्नलिंग प्रणाली में सुधार से ही लाइन क्षमता में 93 प्रतिशत (अलीगढ़-टून्डला प्रखण्ड) की एवं 54 प्रतिशत (इटावा-कानपुर प्रखण्ड) की वृद्धि होगी। उन्होंने निम्नलिखित कारण प्रस्तुत किए :

- (i) रिपोर्ट ने परामितियों जैसे कि रेलपथ का उन्नयन, चल स्टाक, उपरि उपस्कर (ओ एच ई) एवं अन्य संरचनागत परिसम्पत्तियों पर ध्यान नहीं दिया
- (ii) पूर्ण ट्रेक सर्किटिंग (सी टी सी) का परिचालन संदेहास्पद था;
- (iii) अधिक संख्या में इंजनों, खासकर भाड़ा प्रवाह हेतु को मोबाइल रेडियो कम्यूनिकेशन से लैस होना पड़ेगा;
- (iv) केवल 2 घण्टों की अवधि का अनुरक्षण ब्लाक अपर्याप्त था; एवं,
- (v) इतने लम्बे, अतिप्रयुक्त भाड़ा एवं यात्री गलियारे में उल्लेखनीय गति-भिन्नता के साथ स्वचालित सिग्नलिंग लागू करना अभूतपूर्व एवं जोखिम भरा कार्य साबित हो सकता है।

उत्तर रेलवे की भाँति कार्यकारी निदेशक, योजना (रेलवे बोर्ड) साथ ही साथ तत्कालीन अध्यक्ष रेलवे बोर्ड (सी आर बी) को भी परियोजना की व्यावहारिकता पर सन्देह था। तत्कालीन सी आर बी ने नवम्बर 1996 में मत व्यक्त किया कि प्रणाली केवल समर्पित उच्च-गति लाइन (पथ) हेतु लाभदायक हो सकती थी। तथापि, रेलवे बोर्ड के सिग्नलिंग निदेशालय एवं रेलवे बोर्ड के वित्त आयुक्त (एफ सी) ने इस आधार पर परियोजना के पक्ष में तर्क दिया (मई 1997) कि परियोजना में परिकल्पित कुछ निर्माण कार्य पहले से ही स्वीकृत थे एवं भारतीय रेलवे को इन कार्यों को पूरा करने के लिए पर्याप्त धन उपलब्ध नहीं कराना पड़ेगा। परवर्ती सी आर बी ने जुलाई 1997 में विस्तृत अभिकल्प अध्ययन किये जाने को अनुमोदित करते हुए 240 करोड़ रुपये (लगभग) को पूर्व स्वीकृत सिग्नलिंग एवं दूरसंचार कार्यों की, अभिकल्प/अन्तिम रूप से चयन की गयी कार्यविधि एवं उनकी के एफ डब्लू के सहायता से वित्त-पोषकता की अन्तर्गहन व्यवहार्यता की जाँच पड़ताल करने की भी इच्छा व्यक्त की। तथापि उत्तर रेलवे प्रशासन द्वारा कोई कार्यवाही नहीं की गयी क्योंकि ऋण करार पर हस्ताक्षर होने के पश्चात एवं विस्तृत अभिकल्प अध्ययन के विचारार्थ विषय एवं विषयवस्तु को परिभाषित



करने के समय वर्तमान कठिनाइयों एवं भारतीय रेलवे के परिचालनीय वातावरण के परिप्रेक्ष्य में लागू की जाने वाली प्रस्तावित प्रौद्योगिकी की व्यवहार्यता/उपयुक्तता पर पुनः सन्देह व्यक्त किया गया।

तथापि, अगस्त 1997 में, भारत सरकार ने वित्त मंत्रालय के माध्यम से रेलवे बोर्ड की सलाह पर, परियोजना तथा दिल्ली-कानपुर के बीच सिग्नलिंग प्रणाली के आधुनिकीकरण की विदेशी मुद्रा लागत के वित्त पोषण हेतु के एफ डब्लू से डी एम 185 मिलियन का ऋण-करार किया। ऋण करार के अन्तर्गत वित्त मंत्रालय ऋण लेने वाला था, ऋण को बजटीय सहायता के माध्यम से रेलवे को दिया जाना था। ब्याज के भुगतान एवं ऋण वापसी सहित ऋण सम्बन्धी औपचारिकताएं वित्त मंत्रालय पर थी। ऋण पर ब्याज 0.75 प्रतिशत प्रतिवर्ष था। इसके अतिरिक्त करार पर हस्ताक्षर होने के 3 महीनों के पश्चात अनाहरित राशि पर 0.25 प्रतिशत प्रतिवर्ष वचनबद्धता प्रभारों का भुगतान किया जाना था।

सितम्बर 1997 में रेलवे बोर्ड ने उत्तर रेलवे को इस खण्ड तथा गाजियाबाद-कानपुर पर विभिन्न सिग्नलिंग एवं दूरसंचार कार्यों पर आगे कोई भी व्यय न करने का निर्देश दिया।

ऋण करार पर हस्ताक्षर होने के पश्चात (1 अगस्त 1997) एवं विस्तृत अभिकल्प अध्ययन के विचारार्थ विषय (टी ओ आर) एवं विषयवस्तु को परिभाषित करने के समय वर्तमान व्यवधानों एवं भारतीय रेल के परिचालनीय वातावरण के परिप्रेक्ष्य में लागू की जाने वाली प्रस्तावित प्रौद्योगिकी की व्यवहार्यता/उपयुक्तता पर पुनः सन्देह व्यक्त किया गया। विभिन्न स्तरों पर वार्तालाप के पश्चात रेलवे बोर्ड ने जून 1998 में परियोजना के पुनः मूल्यांकन हेतु एक समिति नियुक्त की। इस समिति की सिफारिशों पर रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 1998 में कार्य के पक्षिेत्र को इस व्यवस्था हेतु संशोधित किया:

- (i) गाजियाबाद एवं अलीगढ़ के बीच स्वचालित सिग्नलिंग
- (ii) गाजियाबाद एवं कानपुर के बीच सालिड स्टेट इन्टरलॉकिंग
- (iii) 400 विद्युत इन्जनों को लैस करने के साथ गाजियाबाद से मुगलसराय तक रेडियो आधारित ए डब्लू एस; एवं,
- (iv) गाजियाबाद-मुगलसराय प्रखण्ड पर समस्त गाड़ियों को कवर करने हेतु गाड़ी रेडियो दूरसंचार का विस्तार।

तदनुसार, अक्टूबर 1998 में संशोधित पक्षिेत्र की स्वीकृति हेतु एक सन्दर्भ वित्त मंत्रालय एवं के.एफ.डब्ल्यू, को किया गया। के.एफ.डब्ल्यू, ने अपने उत्तर (फरवरी 1999) में कहा कि भारतीय रेलवे द्वारा सुझाए गये आशोधनों को, तकनीकी मुद्दे, वित्तीय लागत एवं उसको अंगीकृत करने पर जोखिम घटकों को देखने के लिए क्रमबद्ध ढंग से जांचा जा सकता है। के.एफ.डब्ल्यू, ने बाद में न्यूनतम लागत पर उन्नयन हेतु तकनीकी प्रस्ताव को सम्मिलित करने के लिए सलाहकारों द्वारा विश्लेषण का भी प्रस्ताव किया। इस प्रकार का विश्लेषण विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के प्रारम्भिक चरण हेतु विचारार्थ विषय में भी सम्मिलित किया जाना था। इसको, परियोजना की सर्वथा उपयुक्त लाइन, लम्बाई एवं प्रौद्योगिकीय विकल्प का निर्णय करने में भारतीय रेलवे को सहायता करने के लिए सुझाया गया था। के.एफ.डब्ल्यू, द्वारा फरवरी 1999 में प्रेषित विचारार्थ विषय को रेलवे बोर्ड

द्वारा स्वीकृत किया गया एवं के.एफ.डब्ल्यू. को अप्रैल 1999 में जानकारी दी गयी। अध्ययन अभी आरम्भ किया जाना है।

इस सम्बन्ध में निम्न टिप्पणियाँ की जाती हैं :

- (i) अनिर्णयता के कारण गाड़ी परिचालनों में संरक्षा उपाय अब तक लागू नहीं किये जा सके।
- (ii) तीन वर्षों के व्यतीत होने के बावजूद भी कार्य का अन्तिम परिक्षेत्र अब तक अनिश्चित है (जुलाई 1999)।
- (iii) आरम्भ से ही (जून 1996) परियोजना की व्यवहार्यता एवं इसकी उपयोगिता पर विभिन्न स्तरों पर सन्देह व्यक्त किया गया। इसके बावजूद, रेलवे बोर्ड ने बिना तकनीकी उपयुक्तता, अनुरक्षण एवं उपयोगिता पहलुओं पर गम्भीरता से विचार किये इस उच्च लागत (550 करोड़ रुपये) परियोजना का आरम्भ वचनबद्धता प्रभारों की देयता के साथ कर दिया। यह औचित्यपूर्ण नहीं था।
- (iv) परियोजना के सम्बन्ध में अनिश्चितता बरकरार है। परन्तु करार की शर्तों के अनुसार वचनबद्धता प्रभारों के रूप में डी एम 655,208.33 (मार्च 1999 तक 1.53 करोड़ रुपये) का दायित्व भारतीय रेलवे पर पहले ही आ चुका है। समय के अन्तराल के साथ इस देयता के और बढ़ने की सम्भावना है। ऋण राशि का रेलवे को अभी प्राप्त/भुगतान किया जाना है।
- (v) जब इस परियोजना पर विचार किया जा रहा था, उस समय सिग्नलिंग एवं दूरसंचार के सात स्वीकृत कार्य थे जिनको उत्तर रेलवे द्वारा निष्पादित किया जा रहा था। ये 7 कार्य (136.57 करोड़ रुपये की लागत के) जो के.एफ.डब्ल्यू. परियोजना में सम्मिलित कार्यों के अनुषंगी थे, को रेलवे बोर्ड द्वारा सितम्बर 1997 में ठप कर दिया गया। इन 7 कार्यों में से, तीन कार्यों (जो निर्धारित तारीखों के अनुसार मार्च 1999 तक पूरे होने थे) पर, रेलवे प्रशासन पहले ही 9.15 करोड़ रूपयों का व्यय वहन कर चुकी है। 9.15 करोड़ रुपये के इस व्यय को प्रस्तावित परियोजना (गाजियाबाद-कानपुर) के पूरा होने तक अनुत्पादक रहने की सम्भावना है।

मामले को रेलवे प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 में एवं सितंबर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### 4.1.2 पूर्व रेलवे : गया-मानपुर प्रखण्ड पर निष्फल व्यय।

कार्य का सुनिश्चित परिक्षेत्र नियत करने में रेल प्रशासन के अनिर्णय के परिणामस्वरूप परियोजना पर खर्च हुआ 5.38 करोड़ रूपए का व्यय अलाभदायक रहा क्योंकि आरम्भ होने के आठ वर्षों के पश्चात भी कार्य अभी किया जाना है।

यातायात सुविधा- के अंतर्गत गया-मानपुर प्रखण्ड-तारयुक्त तीसरी लाइन का प्रावधान- परियोजना के अंतिम निर्माण कार्यक्रम 1990-91 में सम्मिलित किया गया जिसकी अनुमानित लागत 3.74 करोड़ रुपये थी तथा उसे पूरा करने की लक्ष्य तिथि 31 दिसम्बर 1993 थी। कार्य ग्राइंड कॉर्ड के ऊपर माल यातायात के सुचारु परिचालन के लिये गया-मानपुर प्रखण्ड पर पारगामी संचलनों एवं



विघ्न इत्यादि की बाधाओं को दूर करने हेतु प्रस्तावित किया गया। कार्य सबसे पहले 1990-91 के पिक बुक में मद 37 के रूप में दर्शाया गया।

कार्य के लिए 4.98 करोड़ रुपये का विस्तृत आकलन महा प्रबंधक (जी एम), पूर्व रेलवे द्वारा नवम्बर, 1990 में स्वीकृत किया गया तथा कार्य सम्पादन मई 1991 में आरम्भ हुआ, तथापि, क्यूल-गया खण्ड पर जनवरी, 1992 में महा प्रबंधक के निरीक्षण के दौरान, उन्होंने आदेश दिया कि कार्य रोक दिया जाना चाहिए तथा यह कहा कि भाड़ा पैटर्न के बारे में एक विस्तृत मास्टर प्लान क्यूल-गया खण्ड, पटना-गया खण्ड के मध्य विद्युतीकरण तथा गया-मानपुर के बीच तीसरी लाइन के लिये मुख्य परिचालन प्रबंधक (सी ओ एम) द्वारा बनाया जाना चाहिये।

तदनुसार कार्य रोक दिया गया तथा यह समीक्षांतर्गत रहा। अप्रैल, 1993 में, मुख्य इंजीनियर (निर्माण-III) ने गया-मानपुर के बीच तीसरी लाइन के कार्य के परिक्षेत्र पर निर्णय के लिए सी ओ एम से अनुरोध किया तथा कार्य को पुनः शुरू करने के लिए आदेश मांगा। सी ओ एम ने (जुलाई 1993) निम्नवत् आदेश दिया :

‘गया-मानपुर खण्ड के मध्य तीसरी लाइन, फालगू पुल के ऊपर स्ट्रेच को छोड़कर, बनाया जाय। पुल के अन्य ओर तीसरी लाइन संयुक्त लाइन कार्य की होनी चाहिए। पुल के अन्य ओर केबिनें पुल के रास्ते गाड़ियों को पार करने के लिए, जैसा कि योजना के अनुसार पहले वार्तालाप किया गया है, बनायी जानी चाहिये।’

तदनुसार, कार्य नवम्बर, 1993 में पुनः शुरू किया गया। सिविल इंजीनियरी के अधिकांश कार्य रेल पथ जोड़ने सम्बंधी कार्य को छोड़कर नवम्बर 1996 तक पूरे कर लिये गये। तथापि, लाइन को चालू किया जाना सम्भव नहीं था जबतक कि फालगू नदी के दोनों छोर पर केबिनों के निर्माण का कार्य पूरा न कर लिया जाय और केबिनें स्वीकृत अनुमान में सम्मिलित नहीं थीं। केबिन के निर्माण के लिए विशेष आशोधन की स्वीकृति संकेत एवं दूरसंचार विभाग द्वारा प्राप्त की जानी थी। उप मुख्य इंजीनियर (उप मु ई) (निर्माण) ने उप मुख्य संकेत एवं दूरसंचार इंजीनियर (डिप्टी सी एस टी ई), मुगलसराय को नवम्बर, 1996 में सूचित किया कि उनका कार्यालय स्वीकृत विशेष आशोधन की अनुपलब्धता के कारण केबिन के निर्माण के लिए पुनः आगे की कार्यवाही करने में समर्थ नहीं था यद्यपि इस कार्य को पूरा करने की लक्ष्य तारीख दिसम्बर, 1996 बहुत करीब आ रही थी।

इसी मध्य, अगस्त 1996 में (क) संरेखण में परिवर्तन, (ख) यार्ड री मॉडोलिंग, (ग) गया में रूट रिले इण्टरलॉकिंग (आर आर आई) के चल रहे कार्य के प्रभाव, तथा (ग) पहले के अनुमान बनाने के समय कुछ आवश्यक निर्माण पैरामीटर के छूट जाने के कारण रेलवे प्रशासन ने एक संशोधित अनुमान भेजा था। 6.25 करोड़ रुपये का संशोधित समेकित अनुमान जनू, 1997 में स्वीकृत किया गया।

तथापि, उसके बाद, अगस्त 1997 में हुए अन्य अधिकारियों के साथ मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) सी ए ओ (कान) के सम्मेलन में अतिरिक्त महा प्रबंधक (ए जी एम) द्वारा गया-

मानपुर प्रखण्ड के कार्य के परिक्षेत्र की समीक्षा का निर्णय लिया गया। सी ए ओ(कान) ने इस बात पर बल दिया कि कोई भी धन खर्च नहीं किया जाना है जबतक कि कार्य के परिक्षेत्र का निर्णय नहीं कर लिया जाता तथा यह कि वहां पड़े हुए अत्याधिक सामग्रियों के निपटारे की व्यवस्था की जाय। तदनुसार कार्य सितम्बर, 1997 में तकनीकी आधार पर रोक दिया गया क्योंकि गया-आर आर आई कार्य जिसके आधार पर गया-मानपुर में कार्य, के परिक्षेत्र में परिवर्तन परिकल्पित था, अनुमोदित नहीं था।

संबंधित ठेकेदार ने, मार्च 1998 के अपने पत्र में, अपनी कठिनाइयों को स्पष्ट किया तथा अपना करार बंद करने का अनुरोध किया। तथापि रेलवे कोई दृढ़ निर्णय लेने में असमर्थ रही। उप मुख्य ई (निर्माण) ने जून, 1998 में करार को बंद करने की संस्तुति दिया क्योंकि रेलवे पुनः कार्य हाथ में लेने की स्थिति में नहीं थी जबतक परियोजना के अंतिम कार्यक्षेत्र की जानकारी न हो जाय; दूसरी ओर उन्होंने ठेकेदार से नवम्बर, 1998 में कार्य शुरू करने के लिए कहा।

मार्च 1999 में सी ए ओ (निर्माण) ने पुनः उप मुख्य इंजीनियर (निर्माण) से पूछा कि ठेका दण्ड या बिना दण्ड के बंद कर दिया जाय। तथापि, यह कार्य इसी बीच 28/29 नवम्बर, 1998 को शिमला में हुए सी ए ओ (निर्माण) के सम्मेलन में 1998-99 में पूरा करने के लिए लक्ष्य दर्शाया गया यद्यपि इसके तुरन्त बाद मार्च, 1999 में डी आर एम, मुगलसराय ने निरपेक्षतया बताया कि इस लाइन की आवश्यकता नहीं थी क्योंकि इससे गया में कोई सुविधा नहीं बढ़ेगी। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए उप मुख्य इंजीनियर (निर्माण) ने मुख्य इंजीनियर को सूचित किया (मार्च 1999) कि पुनः कार्य चालू करना सम्भव नहीं था।

इस कार्य के परिक्षेत्र का गया रूट रिले इन्टरलॉकिंग के सिग्नलिंग प्लान को अंतिम रूप न दिये जाने के कारण तथा डी आर एम, मुगलसराय की यह टिप्पणी कि इस लाइन की आवश्यकता नहीं थी को ध्यान में रखते हुए, अभी तक (जनवरी 2000) का निर्णय नहीं किया गया था। इस प्रकार के अनिर्णय को ध्यान में रखते हुए उक्त परियोजना पर पहले से ही खर्च की गयी 5.38 करोड़ रुपये की धनराशि निष्फल रही।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल, 1999 और अगस्त 1999 में लाया गया ; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

#### 4.1.3 उत्तर रेलवे : जगाधरी कारखाने में 66 के वी सब स्टेशन का निर्माण

सब-स्टेशन को अपनी लागत पर हरियाणा राज्य विद्युत बोर्ड द्वारा निर्मित करने के प्रस्ताव की गैर-स्वीकृति के कारण रेलवे को 2.24 करोड़ रुपये का व्यय करना पड़ा। सब-स्टेशन के पूरा होने तथा चालू होने में विलम्ब होने के कारण रेलवे ने 0.61 करोड़ रुपये की राशि की छूट की हानि भी वहन की।

1982 में कारखानों की नवीनीकरण योजना के अन्तर्गत सवारी एवं डिब्बा कारखाना जगाधरी का नवीनीकरण एवं प्रौद्योगिकी उन्नयन हेतु चयन किया गया। परियोजना को रेलवे बोर्ड द्वारा अक्टूबर



1987 में स्वीकृत किया गया। नवीनीकरण के पश्चात कारखाने के सम्बद्ध ऊर्जा भार में 6760 कि वा से 11492 कि वा तक वृद्धि की प्रत्याशा थी। तथापि, हरियाणा राज्य विद्युत बोर्ड (एच एस ई बी) ने अपने सब-स्टेशन में क्षमता न होने के कारण बढ़े हुए भार की आवश्यकता को पूरा करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की एवं कारखाने के निकट 66 के वी सब-स्टेशन के निर्माण की रेलवे को सलाह दी। एच एस ई बी अपनी लागत से रेलवे भूमि पर 66 के वी के एक सब-स्टेशन के निर्माण पर भी सहमत हुआ बशर्ते रेलवे 4 एकड़ भूमि निःशुल्क उपलब्ध कराये। जबकि सब-स्टेशन की लागत 1.11 करोड़ रुपये अनुमानित की गयी (सब-स्टेशन हेतु 0.95 करोड़ रुपये एवं फीडर लाइन हेतु 0.16 करोड़ रुपये) 4 एकड़ रेलवे भूमि का बाजार मूल्य, जैसा राजस्व प्राधिकारियों से प्राप्त किया गया, 0.29 करोड़ रुपये था। इसके अतिरिक्त एच एस ई बी ने सब-स्टेशन की आवर्ती अनुरक्षण लागत को भी वहन करने की सहमति दी।

यद्यपि, जगाधरी कारखाने में लगभग 200 एकड़ भूमि अधिक अन्न उपजाओ योजना के अन्तर्गत खेती हेतु थी, मुख्य इन्जीनियर (सामान्य) ने अप्रैल 1986 में कहा कि सामान्य नियमों के अन्तर्गत रेलवे भूमि को किसी सरकारी विभाग को निःशुल्क हस्तान्तरित नहीं किया जा सकता। तथापि उन्होंने मत व्यक्त किया कि यदि ऐसा अपरिहार्य हो तो विद्युत विभाग मामले को रेलवे बोर्ड सन्दर्भित कर सकता है। विद्युत विभाग ने इस मामले में रेलवे बोर्ड से संपर्क नहीं किया।

अन्ततः, जनवरी 1990 में, उत्तर रेलवे प्रशासन ने रेलवे की लागत पर 66 के वी ग्रिड सब-स्टेशन के निर्माण के लिए अपने निर्णय की सूचना एच एस ई बी को दी। तथापि, इस सब-स्टेशन को पारेषण लाइन के साथ मीटर संयन्त्र एच एस ई बी को रेलवे की लागत पर उपलब्ध कराना था।

जुलाई 1990 में, उत्तर रेलवे प्रशासन द्वारा व्यक्त की गयी अत्यावश्यकता पर विचार करते हुए सब-स्टेशन के निर्माण को प्रारम्भ करने के लिए रेलवे बोर्ड ने अग्रिम अनुमोदन प्रदान कर दिया (यहाँ तक कि जब प्राक्कलन स्वीकृति की प्रक्रिया के अन्तर्गत था)। पारेषण लाइन (0.52 करोड़ रुपये) की लागत सहित 1.37 करोड़ रुपये के कार्य का प्राक्कलन, दिसम्बर 1990 में स्वीकृत हुआ। पारेषण लाइन का कार्य जून 1993 में 0.61 करोड़ रुपये की लागत से एच एस ई बी द्वारा पूरा किया गया। नवम्बर 1990 में सब-स्टेशन के निर्माण का ठेका 1.23 करोड़ रु. (1.33 करोड़ रु. तक संशोधित) की लागत से सितम्बर 1991 की कार्य समापन तिथि के साथ में, भारत पावर टेक लिमिटेड, नई दिल्ली को प्रदान किया गया। लक्ष्य तारीख को बाद में सितम्बर 1992 तक बढ़ा दिया गया। परन्तु धीमी कार्य प्रगति के कारण ठेके को अक्टूबर 1992 में भंग कर दिया गया (केवल 20 प्रतिशत कार्य पूरा हुआ था)। 0.93 करोड़ रु. की लागत के शेष कार्य को (चूककर्ता ठेकेदार के जोखिम एवं लागत पर) फरवरी 1996 में में, एन्ड्र्यू यूल एंड कम्पनी लिमिटेड, नई दिल्ली को 1.27 करोड़ रुपये (1.51 करोड़ रु. तक संशोधित) पर प्रदान किया गया। यद्यपि कार्य अगस्त 1998 में पूरा हो गया, रेलवे, सब-स्टेशन को चालू करवाने में जनवरी 2000 तक विफल रहा। मार्च 1999 तक सब-स्टेशन पर हुआ कुल व्यय 2.53 करोड़ रुपये बताया गया।

इस सम्बन्ध में निम्नलिखित कमियां स्पष्टतः दृष्टिगोचर होती हैं :

- (i) रेलवे भूमि पर अपनी लागत पर सब-स्टेशन के निर्माण के एच एस ई बी के प्रस्ताव को निरस्त करने का निर्णय अविवेकपूर्ण था क्योंकि वास्तव में एच एस ई बी को भूमि का प्रस्तावित हस्तान्तरण निःशुल्क नहीं था वरन् सब-स्टेशन के निर्माण की लागत के बदले में था जिसका वहन एच एस ई बी द्वारा किया जाना था। प्रस्ताव को निरस्त करने के कारण अन्ततः सब-स्टेशन के निर्माण पर 2.53 करोड़ रु. का व्यय हुआ। रेलवे 0.29 करोड़ रु. लागत की भूमि एच एस ई बी को हस्तान्तरित करके 2.24 करोड़ रु. की बचत कर सकती थी। यहाँ तक कि मामले को विचारार्थ रेलवे बोर्ड से भी नहीं उठाया गया इसके अतिरिक्त, रेलवे को सब-स्टेशन के चालू होने के पश्चात 4.78 लाख रु. प्रतिवर्ष के आवर्ती अनुक्षण लागत की देयता को भी स्वीकार करना पड़ा, जिसको अन्यथा एच एस ई बी को वहन करना पड़ता।
- (ii) एच एस ई बी की दर अनुसूची के अनुसार 66 के वी स्तर आपूर्ति के लिए दर पर 6 प्रतिशत की रियायत अनुमेय है। 66 के वी सब-स्टेशन के पूरा होने एवं चालू होने में विलम्ब के कारण, रेलवे को अप्रैल 1993 से मार्च 1999 के दौरान 0.89 करोड़ रु. के राशि के रियायत की हानि वहन करनी पड़ी। यहां तक कि सब-स्टेशन के अनुक्षण लागत के समायोजन के बाद भी मार्च 1999 तक इस पर निबल हानि 0.61 करोड़ रु. हुई।

मामले को रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः जून 1999 तथा सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

**4.1.4 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे: नई सामग्रियों के अधिक जारी करने एवं अवमुक्त सामग्रियों के न लौटाने के कारण हानि।**

नई सामग्रियों/अवमुक्त सामग्रियों को वसूल करने तथा ऐसी सामग्रियों के उचित लेखांकन सुनिश्चित करने में रेलवे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप 2.84 करोड़ रुपए की हानि हुई।

गुवाहाटी एवं लम्डिंग के बीच के (10.5 कि.मी. से 192 कि.मी. तक) आमान परिवर्तन से सम्बन्धित कार्य को 27 ठेका क्षेत्रों में विभक्त किया गया। ठेके की शर्तों के उपबन्ध 2.11.5.1 के अनुसार कार्य हेतु अपेक्षित सीमेन्ट, स्टील एवं रेलपथ सामग्रियों (ह्यूम पाइप के विनिर्माण हेतु आवश्यक सीमेन्ट और इस्पात को छोड़कर) की मुफ्त आपूर्ति की जानी थी। ठेकेदारों को उनको जारी सामग्रियों का पूरा लेखा जोखा प्रस्तुत करना (उपबन्ध 2.11.5.6) एवं उनसे प्रयोग से सम्बन्धित उचित अभिलेख रखना अपेक्षित था। आवश्यकताओं से फालतू सामग्रियों की ठेकेदारों द्वारा वापसी में विफलता की दशा में उसकी लागत दण्डात्मक दरों पर वसूल की जानी थी (उपबन्ध 2.11.5.16)। ठेकेदार द्वारा समस्त अवमुक्त सामग्रियों को (उपबन्ध 2.12.1 एवं 2.12.2) रेलवे प्रशासन के पास जमा किया जाना था।



निम्न मामलों में, कार्य की धीमी/खराब प्रगति के कारण ठेके भंग (बहुत पहले 1993/1994 में) कर दिये गये थे, रेलवे प्रशासन ने जारी की गयी नई सामग्रियों अथवा कार्य से अवमुक्त सामग्रियों को वापस नहीं लिया (जनवरी 2000)

क्रम सं.	ठेका सं.	ठेके की तिथि	भंग करने की तिथि	ठेकेदार के पास पड़ी सामग्रियों की लागत (करोड़ रु. में)	वापस ली गई सामग्रियों/रेलवे के पक्ष में पंचाट राशि की लागत (करोड़ रु में)	वसूल न किया गया शेष (करोड़ रु में)
1.	कान/जी एल/7	28.8.1992	8.12.1993	0.43	0.15(पंचाट निर्णय)	0.28
2.	कान/जी एल/11	8.9.1992	29.1.1994	1.12	ठेकेदार द्वारा जनवरी 1994 में दायर किया गया मुकदमा अभी निर्णीत नहीं किया गया है। (अप्रैल 1999)	1.12
3.	कान/जी एल/22	22.1.1993	9.2.1994	0.84		0.84
<b>जोड़</b>				<b>2.39</b>	<b>0.15</b>	<b>2.24</b>

जब मामले को उठाया गया (जून 1998), रेलवे प्रशासन ने तर्क दिया (नवम्बर 1998) कि उसने विस्तृत सूची संयुक्त मध्यस्थ को प्रस्तुत कर दी है। यह मान्य नहीं है, क्योंकि संयुक्त मध्यस्थ के अनुसार, रेलवे ने अप्रयुक्त अथवा ठेकेदार द्वारा वापस न किये जाने वाली सामग्रियों के विस्तृत अभिलेख प्रस्तुत नहीं किये थे।

रेलवे प्रशासन ने अन्य दो मामलों में लेखापरीक्षा के तर्कों पर विवाद नहीं किया।

इस प्रकार, रेलवे प्रशासन उपरोक्त तीन मामलों में 2.24 करोड़ रु मूल्य की नई सामग्रियों/अवमुक्त सामग्रियों को वसूलने में विफल रहा, जबकि ठेकों को पाँच से छः वर्षों पूर्व ही समाप्त किया जा चुका था।

(ii) एक दूसरे मामले में, यद्यपि कार्य मार्च 1994 में पूरा हो गया था, रेल प्रशासन ठेकेदार से 0.60 करोड़ रूपए मूल्य की नई तथा अवमुक्त सामग्रियों को वसूलने में अभी तक (जनवरी 2000) समर्थ नहीं हो सका है।

जब मामले को उठाया गया (जून 1998) रेलवे प्रशासन ने लेखापरीक्षा के तर्कों पर विवाद नहीं किया (नवम्बर 1998)। तथापि, उन्होंने कहा कि शेष राशि को वसूलने/समायोजित करने हेतु हर

सम्भव कार्रवाई की थी, जैसे ठेकेदार को देय अवशेष को रोकना एवं ठेकेदार को सामग्रियों के लेखे-जोखे प्रस्तुत करने के लिए भी कहा गया है और अन्तिम बिलों को बनाया जाना अभी बाकी था। तथापि, उन्होंने रोकी गई धनराशि नहीं बतायी है न ही वे ठेकेदार से उसके पास पड़ी सामग्रियों का ब्यौरा प्राप्त करने में सक्षम हो सके (अप्रैल 1999) यद्यपि ठेका भंग होने/ कार्य समाप्त होने के पश्चात पर्याप्त समय व्यतीत हो चुका है।

इन चार उदाहरणों में कुल हानि 2.84 करोड़ रु की बनती है। रेलवे प्रशासन ने 'जुर्माना उपबन्ध 2.11.5.16 का भी प्रयोग नहीं किया एवं ठेकेदार के पास पड़ी सामग्रियों की दण्डात्मक लागत नहीं वसूल की।

मामले को रेलवे बोर्ड की जानकारी में सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

#### 4.1.5 दक्षिण मध्य रेलवे: आमान परिवर्तन के दौरान तटबंध में अतिरिक्त विस्तार की व्यवस्था के कारण हानि

तटबन्ध की ऊपरी संरचना निर्धारित चौड़ाई तक सीमित रखने में रेलवे प्रशासन की विफलता के कारण 2.66 करोड़ रुपए की लागत का अतिरिक्त मिट्टी कार्य हुआ।

कांक्रिट स्लीपर्स के साथ रिलेयिंग के दौरान संरचना की चौड़ाई के लिये मानकों के प्रयोग में एकरूपता सुनिश्चित करने के लिये रेलवे बोर्ड (जुलाई, 1991) ने ब्रॉड गेज (बी जी) सिंगिल लाईनों पर तटबंधों के लिये न्यूनतम चौड़ाई 6.85 मीटर तय किया है। यह विभिन्न कोडों और मैनुअलों में निर्दिष्ट चौड़ाई के संशोधन के फलस्वरूप था।

इन निर्देशों के विपरीत, रेलवे प्रशासन ने फलकनुमा-महबूबनगर और गुन्दूर-मरकापुर खण्ड के लिये 7.85 मीटर एवम् मरकापुर-गिड्डालूर खण्ड के लिये 7.5 मीटर के एक समान ऊपरी चौड़ाई की व्यवस्था की। इसके परिणाम स्वरूप उपरोक्त तीनों खण्डों पर 2.66 करोड़ रुपये मूल्य की 3.81 लाख क्यू. मी. अधिक मिट्टी-कार्य की व्यवस्था करनी पड़ी।

मामले को जब (फरवरी, 1995 और अप्रैल, 1996) उठाया गया, रेलवे प्रशासन ने (मई, 1995 और अक्टूबर 1996) में बताया कि 6.85 मीटर का न्यूनतम विस्तार केवल नये निर्माण हेतु प्रयोज्य था, आमान परिवर्तन कार्यों के लिये नहीं। रेलवे प्रशासन ने यह भी तर्क दिया (फरवरी, 1994) कि किनारे को आरम्भिक तौर पर 7.85 मीटर का बनाने के पश्चात तटबंध पर आयी लागत वही रहेगी भले ही ठेकेदार को 7.85 मीटर या 6.85 मीटर के कार्य के लिये भुगतान किया गया हो क्योंकि ठेकेदार परवर्ती मामले में सुविधापूर्वक अपना दर, जिसमें संरचना की चौड़ाई को 7.85 मीटर से घटा कर 6.85 मीटर पर पूरा किया गया है भारित करेगा।

ये तर्क मान्य नहीं हैं क्यों कि

- (i) 'आमान परिवर्तन परियोजनाओं में मिट्टी कार्य के लिये मार्ग-दर्शन' के पैरा 6.1.1.4 अक्टूबर, 1995 सिविल इन्जीनियरिंग प्रतिवेदन संख्या जी.ई.6 [रीसर्च, डिजाइन्स एण्ड



स्टैन्डर्डस ऑरगनाइजेशन (आर डी एस ओ)] के अनुसार “मिट्टी कार्य” की चौड़ाई किनारों के समीप संहनन प्रदान करने हेतु, अभिकल्पित बाह्य रूप-रेखा के अतिरिक्त होगी। तत्पश्चात, आवश्यक बाह्य रूप-रेखा को प्राप्त करने के लिये अतिरिक्त चौड़ाई को कम किया जा सकता है। आर.डी.एस.ओ. ने यह राय भी दिया (सितम्बर 1999) कि “बारिश से कटे तटबन्धों में बढ़ोतरी रोकने के लिये ढीली मिट्टी हटा दी जाती है।”

यहाँ तक कि जहाँ विद्यमान बनावट (एम.जी.) की ऊपरी चौड़ाई महबूबनगर-गडवाल खण्ड में 4.4 मीटर से 6.3 मीटर के मध्य थी, आमान परिवर्तन में केवल 6.85 मीटर के ऊपरी चौड़ाई का उपबन्ध किया गया था।

- (ii) रेलवे बोर्ड (वित्त निदेशालय) ने 7.85 मीटर की चौड़ाई को स्वीकार करने को अप्रत्याशित पाया और रेलवे का इस सम्बन्ध में दिया गया औचित्य अस्पष्ट, धुंधला एवम् इसे स्वीकार कर पाना कठिन था।

रेलवे बोर्ड ने रेल प्रशासन से नवम्बर, 1993 में यह स्पष्ट करने के लिये भी कहा था कि रेल प्रशासन ने 7.85 मीटर चौड़े तटबन्ध का निर्माण क्यों कराया एवम् ठेकेदार को तत्सम्बन्धित भुगतान क्यों किया था। रेलवे प्रशासन के जवाब (फरवरी, 1994 और जून, 1995) से सन्तुष्ट न होने के कारण बोर्ड ने बढ़ी हुयी लागत के लिये उत्तरदायित्व निश्चित करने के लिये कहा (फरवरी, 1996) क्यों कि व्यय स्वीकृत राशि से काफी अधिक दर्ज किया गया था। तथापि, उत्तरदायित्व निश्चित करने के सम्बन्ध में अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है (जनवरी 2000)।

- (iii) महबूबनगर-गडवाल खण्ड (फलकनुमा-महबूबनगर खण्ड से संलग्न) आमान परिवर्तन कार्य में रेल प्रशासन ने विद्यमान तटबन्ध के दोनों ओर एक-एक मीटर की चौड़ाई बढ़ाते हुये वर्तमान चौड़ाई (4.4 मी. से 6.3 मी.) के बावजूद 6.85 मीटर ऊपरी विस्तार का उपबन्ध किया। तथापि, तटबन्ध के विस्तार के पश्चात ठेकेदार से फालतू मिट्टी काट कर हटाने के लिये कहा गया और अनुबन्ध के एक विशिष्ट उपबन्ध के अन्तर्गत भुगतान को 6.85 मीटर तक ही सीमित कर दिया गया। उपरोक्त तीनों खण्डों के आमान परिवर्तन काम के लिये अनुबन्धों में इस प्रकार का प्रावधान नहीं किया गया था।

- (iv) रेल प्रशासन का तर्क, कि 6.85 मीटर की ऊपरी चौड़ाई हेतु इकाई दर अतिरिक्त विस्तार के लागत को समाहित करेगी, मान्य नहीं है क्योंकि ठेकेदार अतिरिक्त मिट्टी को ले जाने का हकदार है जो मिट्टी कार्य के दौरान अवश्य उसके द्वारा उपयोग में लाया जायेगा। चूंकि 6.85 मीटर की ऊपरी चौड़ाई के लिये निष्पादित होने वाले मिट्टी-कार्य की मात्रा स्पष्टतः 7.85 मीटर की ऊपरी चौड़ाई की आवश्यकता से कम होगी, इसलिये ठेकेदार द्वारा उधृत दर आवश्यकता आधारित होगी। यह भी प्रासंगिक है कि महबूबनगर-गडवाल खण्ड के मिट्टी-कार्य की स्वीकृत दरें, जहाँ पर कि ऊपरी चौड़ाई 6.85 मीटर थी, महबूबनगर-फलकनुमा और गुन्दूर-मरकापुर रोड के लिये स्वीकृत दरों से काफी कम थीं यद्यपि पहले वाले की दरें बाद वाले कार्यों की दरों के दो वर्ष पश्चात निश्चित की गई थीं।

मामला रेलवे प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई, 1999 तथा सितम्बर 1999 में लाया गया: उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

प्रसंगवश, रेलवे बोर्ड की संबद्ध मिसिल सं. 92/डब्ल्यू2/जी.सी./एस.सी.आर./6/पार्ट-IV जिसे जून, 1999 में माँगा गया था, लेखा-परीक्षा जाँच हेतु उपलब्ध नहीं करायी गयी है (जनवरी, 2000)।

#### 4.1.6 दक्षिण मध्य रेलवे : दर-विश्लेषण के दौरान गलत दरों को अपनाने के कारण हानि

समीपवर्ती क्षेत्र के बजाय दूरस्थ स्थान से सम्बन्धित दरों को स्वीकार करने के फलस्वरूप 1.54 करोड़ रु का परिहार्य व्यय हुआ।

गिडालूर-नान्दयाल घाट खण्ड के आमान परिवर्तन से सम्बन्धित समस्त कार्यों के विस्तृत प्राक्कलन (96.88 करोड़ रु.) को रेलवे बोर्ड द्वारा दिसम्बर 1993 में स्वीकृत किया गया। अत्यन्त आवश्यकता के परिप्रेक्ष्य में एवं चूंकि निविदा प्रक्रिया के कारण विलम्ब हो सकता था, रेलवे प्रशासन से एकल निविदा आधार पर मै. इन्डियन रेलवे कान्ट्रक्शन कम्पनी (इरकान) के प्रस्ताव पर बातचीत करने के लिए कहा गया।

प्रखण्ड में 2 सुरंगों के निष्पादन हेतु ठेके, तदनुसार, इरकान को 14.55 करोड़ रु. के लिए कार्य मार्च 1994 में प्रदान किये गए।

मिट्टी-कार्य, पुलों एवं पुलियों, सुरक्षात्मक कार्यों, भवनों, गिट्टी एवं रेल पथ सम्पर्क के शेष कार्यों हेतु इरकान से मार्च 1994 में प्राप्त प्रस्ताव (64.25 करोड़ रु.) महँगा समझा गया (स्वीकृत प्राक्कलन की दरों की तुलना में)। वार्तालापों के परिणामस्वरूप (मार्च 1994) पूरी लागत घटा कर 53.32 करोड़ रुपये कर दी गई। घटी हुई लागत इरकान के उपरिलागत एवं पर्यवेक्षण की प्रतिपूर्ति हेतु अनुज्ञेय दरों में 15 प्रतिशत की वृद्धि सहित थी।

जबकि विस्तृत प्राक्कलन, समीपवर्ती मरकापुर-गिडालूर खण्ड में किये गए कार्यों की स्वीकृत दरों पर आधारित था, निविदा समिति (टी सी) ने इरकान द्वारा प्रस्तुत की गई दरों (53.32 करोड़ रु.) की बेलारी-रायदुर्ग खण्ड में स्वीकार की गई दरों से तुलना की एवं इरकान के प्रस्ताव को रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत किये जाने की अनुशंसा की।

बोर्ड ने कार्य को स्वीकृत दी (अप्रैल 1994) परन्तु उपरिलागत, पर्यवेक्षण तथा लाभ पर 10 प्रतिशत का प्रावधान अनुज्ञेय करते हुए प्रस्ताव को काट-छाँट कर 50.96 करोड़ रुपये तक कर दिया।

तथापि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि बेलारी-रायदुर्ग खण्ड के बजाय निकटवर्ती मरकापुर-गिडालूर खण्ड (पैकेज 11 एवं 12 के लिए) में दरों के अपनाने, जिसमें विभिन्न घटकों की व्यवस्था थी जैसे घाट खण्ड, जटिल कार्य दशा आदि के कारण रेलवे प्रशासन को 1.54 करोड़ रु. (अनुमानित) की हानि सन्निहित उच्च दरों को स्वीकार करना पड़ा।



जब मामले को उठाया गया (मार्च 1999) रेलवे प्रशासन ने तर्क दिया (जून 1999) कि :

- (i) गिडालूर-नान्दयाल खण्ड की स्वीकार की गई दरों को बेलारी-रायदुर्ग खण्ड की स्वीकार की गई दरों से टी सी द्वारा तुलना की गई थी क्योंकि मिट्टी-कार्य की मात्रा एवं इन दोनों खण्डों की कार्य दशा तुलना करने योग्य थी।
- (ii) होस्पेट-स्वामी हल्ली आदि खण्ड के आमामान परिवर्तन कार्य में प्राप्त की गई दरों से तुलना करना उचित नहीं था जहाँ गिडालूर-नान्दयाल खण्ड से सर्वथा अलग स्थल अवस्था थी;
- (iii) मै. इरकान को ठेका कमोबेश एक टर्नकी परियोजना थी जबकि उनकी उप एजेन्सियों को ठेके केवल विशिष्ट कार्यों के लिए थे; एवं
- (iv) कार्य में, इरकान को एकल निविदा आधार पर कार्य को पूरा करने की अनिवार्यता को दृष्टिगत रखते हुए दिया गया था एवं नियत तारीख को दो बार आगे बढ़ाया गया था।

ये तर्क मान्य नहीं हैं क्योंकि :

- (i) यद्यपि विस्तृत प्राक्कलन बनाते समय, मरकापुर-गिडालूर खण्ड की दरों को घाट खण्ड के लिए छूट देते हुए नियमानुसार बढ़ाया गया था, टी सी ने अपनी बैठकों के दौरान इरकान का तर्क स्वीकार किया था कि निकटवर्ती क्षेत्र की प्रचलित दरों की उनकी दरों से तुलना नहीं की जा सकती। यह सही नहीं था, विशेष रूप से क्योंकि मै. इरकान के उप-ठेकेदरों की स्वीकार की गई दरें मरकापुर-गिडालूर की दरों से पूरी तरह तुलनात्मक थीं।
- (ii) होस्पेट-स्वामी हल्ली खण्ड का एक भाग भी बिना सम्पर्क मार्ग/मार्ग जिससे ठेकेदार को सेवा सड़क बनाना आवश्यक था, सघन आरक्षित वन-क्षेत्र में स्थित है जहाँ पहुँच मार्ग/कच्ची सड़क नहीं हैं जिसे ठेकेदार सेवा सड़क बना सकता।
- (iii) मै. इरकान को टर्नकी आधार पर ठेकों को प्रदान किया जाना उच्चतर दरों को औचित्यपूर्ण नहीं ठहराता क्योंकि उनकी अलग से पर्यवेक्षण, उपरिलागतों एवं लाभ के लिए पूरी तरह क्षतिपूर्ति कर दी गई थी।
- (iv) इरकान को आगे बढ़ायी गयी लक्ष्य तिथि के भीतर कार्य करने हेतु 0.11 करोड़ रु. अधिक आदमी एवं मशीनें लगाने के लिये अतिरिक्त भुगतान किया गया था; एवं
- (v) एकल निविदा आधार पर अनिवार्यता के तर्क पर इरकान को कार्य प्रदान करने का प्रयोजन विफल हो गया, क्योंकि कार्य प्रदान करने में लिया गया समय, विज्ञापित खुली निविदा के माध्यम से निविदा को अंतिम रूप [दिसम्बर 1993 (रेलवे बोर्ड द्वारा प्राक्कलन की स्वीकृति देने) अप्रैल 1994 तक] देने से (रेलवे बोर्ड द्वारा कार्य की स्वीकृति) कम था।

इस प्रकार, मै. इरकान के प्रस्ताव को उचित ठहराने के लिए गिडालूर-मरकापुर (समीपस्थ क्षेत्र) के बजाय एक दूरस्थ स्थान बेलारी-रायदुर्ग की दरों को अपनाने के परिणामस्वरूप 1.54 करोड़ रु. (अनुमानित) का परिहार्य व्यय हुआ।

मामले को रेलवे बोर्ड की जानकारी में नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

#### 4.1.7 पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे : एक आमान परिवर्तन कार्य हेतु स्वीकृत कार्य के अतिरिक्त एक भिन्न स्तर के सिग्नलिंग कार्य किये जाने के कारण हानि।

स्वीकृत से भिन्न सिग्नलिंग कार्य के मानक के निष्पादन के परिणामस्वरूप पहले से निष्पादित 0.96 करोड़ रु की लागत के कार्य को तोड़ना पड़ा

लमडिंग-डिब्रूगढ़ टाउन खण्ड पर आमान परिवर्तन के संदर्भ में संकेत एवं दूर संचार (एस एण्ड टी) उप-आकलन रेलवे बोर्ड को भेजते समय, पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे प्रशासन ने मल्टिपल आस्पेक्ट कलर लाइट सिग्नलिंग (एम ए सी एल) तथा पैनल इन्टरलॉकिंग सिस्टम के साथ सेन्ट्रल केबिन के लिए संस्तुति दिया था (जून 1994)। यद्यपि प्रतिफल केवल थोड़ा ही ज्यादा था, लेकिन इस योजना से चालकों को सिग्नल बेहतर दिखाई देने, संचालन की आसानी, संचालन समय में बचत, तुलनात्मक रूप में बाहरी हस्तक्षेप की कम आशंका, कार्यकुशल प्रणाली से अनुरक्षण, मानवशक्ति इत्यादि के दृष्टिकोण से सुस्पष्ट लाभ थे। अक्टूबर 1994 में, लमडिंग एवं तिनसुकिया (332कि.मी.) खण्ड के मध्य स्टैन्डर्ड III इन्टरलॉकिंग एम ए सी एल के साथ सिग्नलिंग प्रणाली के लिए रेलवे बोर्ड का निर्णय सूचित किया गया। इस विशिष्ट निर्णय के बावजूद, रेल प्रशासन ने लमडिंग-दीमापुर (69 कि.मी.) खण्ड पर पड़ने वाले 11 स्टेशनों पर सेमाफोर सिग्नलिंग तथा इन्टरलॉकिंग के स्थापना तथा सामान आपूर्ति के लिए फरवरी 1995 एवं अक्टूबर 1996 के मध्य चार ठेका दिया। कार्य जून 1995 एवं मई 1997 के मध्य 0.87 करोड़ रुपये की कुल लागत पर (रेलवे द्वारा आपूर्त सामानों की लागत छोड़कर) पूरा किया गया।

जब स्टैन्डर्ड III इन्टरलॉकिंग एम ए सी एल करने की औपचारिक स्वीकृति अगस्त 1996 में प्राप्त हुई, तब रेल प्रशासन ने स्टैन्डर्ड III इन्टरलॉकिंग एम ए सी एल के साथ की स्थापना के लिए, 11 स्टेशनों में से 10 स्टेशनों पर हाल ही में स्थापित किये गये सेमाफोर सिग्नलिंग को उखाड़ने के बाद (रंगापहार क्रॉसिंग स्टेशन पर सेमाफोर सिग्नलिंग नहीं उखाड़ा गया) फरवरी 1997 में पाँच ठेका दिया। उखाड़ने की अनुमानित लागत 0.12 करोड़ रुपये थी।

इस संबंध में, निम्नलिखित टिप्पणियाँ की जाती हैं :-

- (i) रेलवे प्रशासन, सेमाफोर सिग्नलिंग का प्रावधान करने के लिए, किस स्तर पर निर्णय लिया, को दिखाने हेतु कोई प्रलेख प्रस्तुत नहीं कर सका। तथापि, यह निर्णय एम ए सी एल प्रणाली के सुस्पष्ट लाभ की जानकारी तथा अक्टूबर 1994 के रेलवे बोर्ड के निर्णय के बावजूद लिया गया।
- (ii) पुनः रेलवे बोर्ड ने जब एम ए सी एल प्रणाली के साथ स्टैन्डर्ड III इन्टरलॉकिंग स्वीकृत किया (अगस्त 1996), तब रेल प्रशासन रेलवे बोर्ड की जानकारी में यह नहीं लाया कि सेक्शन में सेमाफोर सिग्नलिंग पहले से ही की जा चुकी थी।
- (iii) यहाँ तक कि एम ए सी एल प्रणाली सहित स्टैन्डर्ड III की स्वीकृति अगस्त 1996 में प्राप्त हो जाने के बाद भी, सेमाफोर सिग्नलिंग की स्थापना का कार्य रोका नहीं गया। वास्तव में, सेमाफोर सिग्नलिंग के लिए चार ठेकों में से एक अक्टूबर 1996 में किया गया अर्थात्, एम ए सी एल प्रणाली सहित स्टैन्डर्ड III के लिए रेलवे बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त होने के दो महीने बाद।



- (iv) फलस्वरूप, 0.84 करोड़ रुपये की कुल लागत पर 10 स्टेशनों पर लगायी गयी सेमाफोर सिग्नलिंग (25 वर्षों की अनुमानित सेवावधि के साथ) को पुनः 0.12 करोड़ रुपये के अनुमानित व्यय पर उखाड़ा गया।
- (v) कुछ मदों को छोड़कर (281 में से 39), सेमाफोर सिग्नलिंग की सभी मुक्त सामग्रियाँ उपभण्डार नियंत्रक (डी सी ओ एस), पाण्डू को स्क्रैप के रूप में निपटान हेतु भेज दी गयी हैं।

सेमाफोर सिग्नलिंग लगाने के लिए ठेकेदार को दिये गये सामान (जिसे बाद में उखाड़ना था) की लागत अतिरिक्त होगी।

मामला रेल प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 तथा नवम्बर 1999 में लाया गया ; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

## 4.2 निक्षेप कार्य

### 4.2.1 दक्षिण पूर्व रेलवे : दक्षिण पूर्व रेलवे के विशाखापट्टनम परिधीय यार्ड में सृजित परिसम्पत्तियों पर निरर्थक व्यय।

9.07 करोड़ रुपये के कुल व्यय पर निर्मित एवं संस्थापित तीन रूट रीले इन्टरलॉकिंग वर्क्स 4 से 8 वर्षों तक से अप्रयुक्त पड़े हुये हैं जिससे पूँजी निवेश अनुत्पादक रहा है। रेल प्रशासन पर निवेश की गयी पूँजी पर 4.06 करोड़ रुपये की लाभांश देयता भी हुयी।

विशाखापट्टनम इस्पात संयन्त्र (वी एस पी) को आने वाले एवं से जाने वाले यातायात को सम्भालने हेतु अप्रैल 1987 में आहत रेल अधिकारियों की एक बैठक में महाप्रबन्धक द्वारा वी एस पी के चार यार्डों यथा गेट जंक्शन, खलिया यार्ड, तैयार उत्पाद यार्ड एवं कच्चा माल उत्तराई यार्ड में रूट रिले इन्टरलॉकिंग (आर आर आई) उपलब्ध कराने का निर्णय लिया गया। यद्यपि तत्कालीन सी ओ पी एस ने कहा था कि 3 कैबिनों में यान्त्रिक परिचालन होना चाहिए, महाप्रबन्धक ने निर्णय लिया कि समस्त 4 कैबिनों में आर आर आई होना चाहिए। गेट जंक्शन पर आर आर आई का कार्य मार्च 1991 में पूरा हो गया एवं आर आर आई सितम्बर 1991 में चालू कर दिया गया।

खलिया यार्ड एवं तैयार उत्पाद यार्ड में दो और आर आर आई सितम्बर 1991 एवं फरवरी 1993 में संस्थापित किए गये परन्तु इनको संस्थापना के पश्चात् चालू नहीं किया गया। मई 1994 में, मण्डल रेल प्रबन्धक (डी आर एम), वाल्टेयर ने स्थल का निरीक्षण किया। उन्होंने देखा कि परिचालनीय कारणों से इन दो यार्डों में सघन शन्टिंग क्रियाकलाप था और अनुभव किया कि दूरस्थ बिन्दु से आर आर आई कैबिन 700 से 800 मीटर की अधिक दूरी पर थे, इससे क्षेत्र में शन्टिंग परिचालनों में कठिनाइयां खड़ी हो सकती हैं। उन्होंने यह भी इंगित किया कि पूरी योजना की समीक्षा आवश्यक है एवं मुख्य परिचालन प्रबन्धक से पूरी आर आर आई योजना की पुनः जांच करने का अनुरोध किया।

इस बीच, तैयार उत्पाद यार्ड में चौथी आर आर आई भी सितम्बर 1995 में संस्थापित कर दी गयी। यद्यपि डी आर एम ने इंगित किया था कि (जून 1994) कच्चा माल यार्ड में आर आर आई कैबिन

चालू की जा सकती है परन्तु खलिया यार्ड एवं तैयार उत्पाद यार्ड की 2 आर आर आई कैबिनों को चालू न किया जाए, जबकि कच्चा माल यार्ड की एक को अभी तक चालू नहीं किया गया था (जनवरी 2000)।

प्रसंगवश, मार्च 1996 में जी एम ने मुख्य संकेत एवं दूरसंचार इन्जीनियर (सी एस टी ई) को बिना किसी विलम्ब के आर आर आई चालू करने के लिए कहा। अभी तक आर आर आई को चालू नहीं किया गया है (जनवरी 2000)।

इस प्रकार 9.07 करोड़ रू. (मार्च 1998 तक बुक) के कुल व्यय से निर्मित एवं संस्थापित तीन आर आर आई (खलिया यार्ड, तैयार उत्पाद यार्ड एवं कच्चा माल यार्ड) पिछले 8 वर्षों/6 वर्षों/ 4 वर्षों से अप्रयुक्त पड़ी है जिससे पूँजीगत निवेश अनुत्पादक हुआ। रेलवे प्रशासन ने निवेशित पूँजी पर 4.06 करोड़ रू. (मार्च 1999 तक) की लाभांश देयता का भी वहन किया है।

निम्नलिखित लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां की जाती है :

- (i) उपकरणों को अन्य कहीं विपथित करने के जी एम के प्रेक्षण (मार्च 1998) के उत्तर में डी आर एम ने कहा (अप्रैल 1998) कि आर आर आई न चालू करने का निर्णय होने की दशा में निरर्थक व्यय 9.60 करोड़ रू. का होगा जिसमें से उपयोज्य मूल्य 90 हजार तक का होगा। इस प्रकार, प्रशासन आर आर आई अन्य कहीं विपथित करने की स्थिति में नहीं है (जनवरी 2000)।
- (ii) 8 वर्षों/6 वर्षों/4 वर्षों पहले संस्थापित तीनों आर आर आई बेकार पड़े हैं एवं समय के साथ इलेक्ट्रॉनिक उपकरण क्षरित हो गए जिसमें वृहद मरम्मत/बदलाव की आवश्यकता होगी जिसकी लागत डिप्टी सी एस टी ई (निर्माण) द्वारा 0.78 करोड़ रू. प्रक्षेपित की गई है।
- (iii) आर आर आई को चलाने के लिए 0.52 करोड़ रू. प्रतिवर्ष की औसत वर्तमान लागत पर 76 अतिरिक्त स्टाफ संख्या की आवश्यकता होगी। अप्रैल 1987 में आर आर आई को संस्थापित करने का निर्णय परिचालन सुविधा पर आधारित नहीं था एवं अब उठाये गये बिन्दुओं पर पहले विचार नहीं किया गया था।
- (iv) इस बीच, नान इन्टरलॉक पद्धति ने इन सभी वर्षों में उद्देश्य को पूरा किया है।
- (v) खलिया यार्ड की आर आर आई, वी एस पी एवं रेलवे के बीच लागत सहभागिता आधार (50:50) पर निर्मित की गयी थी। अनुमानित लागत में वी एस पी का भाग, जैसे 1.55 करोड़ रूपये को अभी वी एस पी द्वारा जमा किया जाना है।

मामले को रेलवे प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 तथा सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।



**4.2.2 दक्षिण मध्य तथा दक्षिण पूर्व रेलवे:** नियमों एवं प्रक्रियाओं का अनुपालन न किये जाने के कारण रेलवे देयों का वसूल न होना/ कम वसूल होना।

दक्षिण मध्य तथा दक्षिण पूर्व रेलवे प्रशासन पार्टियों द्वारा किये गये निक्षेपों से 5.78 करोड़ रुपए अधिक वहन किये गये व्यय को वसूलने में विफल रहे।

‘निक्षेप कार्य’ शब्द निर्माण अथवा मरम्मत के कार्यों पर लागू होता है जिसकी लागत रेलवे निधियों से नहीं पूरी करके गैर-रेलवे स्रोतों से वहन की जाती है। सरकारी विभागों, नगरपालिकाओं एवं अन्य स्थानीय निकायों एवं निजी फर्मों एवं व्यक्तियों के लिए रेलवे द्वारा निष्पादित किए जाने वाले कार्य इस श्रेणी के अन्तर्गत आते हैं।

रेलवे के हितों के रक्षार्थ एवं रेलवे को होने वाली हानि की सुरक्षा के लिए विस्तृत अनुदेश/क्रियाविधियां/मार्गनिर्देशन रेलवे संहिताओं में विद्यमान हैं। किसी स्थानीय निकाय/प्राइवेट व्यक्ति का कोई कार्य तब तक आरम्भ नहीं किया जाना चाहिए जब तक उसके लिए विस्तृत प्राक्कलन सक्षम प्राधिकारी द्वारा स्वीकृत नहीं कर दिया जाय और उसकी अनुमानित लागत रेलवे के पास जमा नहीं कर दी जाती। [भारतीय रेलवे इन्जीनियरी संहिता (ई) का पैरा 735]

यदि कोई बद्ध पूर्वानुमानित हो, तब सम्बन्धित पार्टी से अतिरिक्त आबंटन अथवा निक्षेप, जैसा भी हो, हेतु स्वीकृति मांगी जानी चाहिए। यदि आवश्यक हो तो एक संशोधित प्राक्कलन तैयार करके सक्षम प्राधिकारी से स्वीकृत करा लेना चाहिए। आगे व्यय को जहाँ तक सम्भव हो, पार्टी की स्वीकृति प्राप्त करने एवं अतिरिक्त निधि के आबंटन अथवा जमा करने तक, प्रतिबन्धित कर देना चाहिए(1849-ई)।

तथापि, निम्नलिखित मामलों में, दक्षिण मध्य तथा दक्षिण पूर्व रेलवे प्रशासनों ने पार्टियों द्वारा जमा की गई राशि से कहीं अधिक खर्च किया। परिणामस्वरूप, कुछ मामलों में कार्यों के बहुत पहले पूरा हो जाने पर भी, रेलवे को सम्बन्धित पार्टियों से 5.78 करोड़ रुपए के अधिक व्यय की अभी तक वसूली करनी है।

### **I दक्षिण मध्य रेलवे**

रेलवे को सम्बन्धित पार्टियों से 3.40 करोड़ रु का अधिक व्यय अभी वसूलना है

करोड़ रु में

क्रम सं.	कार्य	कार्य की लागत		समापन की तिथि	वास्तविक व्यय	वसूल किया जाने वाला अधिक व्यय
		अनुमानित	पार्टी द्वारा जमा किया गया			
1.	मै. वेस्टर्न कोलफील्ड लिमिटेड साइडिंग, पन्डरपवानी में अतिरिक्त सुविधाएं	1.04	1.34	नवम्बर 1991	1.96	0.62
2.	एपीएसईवी की थर्मल पावर साइडिंग के लिए एक उपरिगामी पुल पर एक अतिरिक्त स्पैन का प्रावधान	0.34	-	मई 1997	0.36	0.36
3.	मै. सीसीआई, तन्दूर के लिए साइडिंग का निर्माण	3.50	2.93	जून 1989	3.34	0.41
4.	मै. के पी सी लिमिटेड, शक्तिनगर के लिए साइडिंग का निर्माण	1.57	1.71	1986-87	1.93	0.22
5.	नागुलापल्ली में मै. सेल के लिए साइडिंग का निर्माण	1.14	1.14	मार्च 1995	1.57	0.43
6.	मै. बी पी सी एल, दासुर के लिए तेल साइडिंग का निर्माण	4.66	3.67	फरवरी 1997	2.82*	0.99
7.	मै. बी पी सी एल चरलापल्ली के लिए साइडिंग का निर्माण	5.41	4.88	मार्च 1996	5.25	0.37
<b>जोड़</b>						<b>3.40</b>

\* रेलवे प्रशासन द्वारा व्यय को अभी परिनिर्वाहित एवं बुक किया जाना है। वसूल की जाने वाली राशि अनुमानित लागत पर आधारित है।

इस सम्बन्ध में निम्न प्रेक्षण दिये जाते हैं

- (i) पहले मामले में, पार्टी ने कहा (जनवरी 1992) कि सास्ती ओपेन कास्ट खदान से वैगनों के अतिरिक्त लार्सेन एंड टूब्रो (एल एंड टी) एवं मनिकगढ़ सीमेन्ट प्लान्ट से वैगनों के संचलन में लूप लाइन सुविधा प्रदान करेगा, अतः लागत की यथानुपाती सहभागिता की जाए। सात वर्षों के बीतने पर भी मामले को अब तक (जनवरी 2000) सुलझाया नहीं गया है।
- (ii) आन्ध्र प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड (आं.प्र.रा.वि.बो.) ने बताया (अगस्त 1997) कि मामला निजीकरण हेतु विराचाधीन था, डेवलपर्स से राशि को जमा करने के लिए कहा गया है एवं राशि को निजी डेवलपर्स से प्राप्ति के पश्चात शीघ्र भुगतान कर दिया जाएगा, आं प्र रा वि बो ने देय राशि को अभी तक जमा नहीं किया है (जनवरी 2000)।
- (iii) सीमेन्ट कारपोरेशन आफ इन्डिया (सी सी आई), तन्दूर के मामले में रेलवे प्रशासन ने कहा (जुलाई 1996) कि फर्म को लेखे के अन्तिम निपटारे पर ही केवल आगे राशि जमा करनी है एवं सम्बन्धित लेखे अभी रेलवे के सर्तकता विभाग एवं सी बी आई के पास हैं।



- (iv) कर्नाटक पावर कार्पोरेशन लिमिटेड (के पी सी), शक्तिनगर एवं स्टील अथारिटी आफ इन्डिया (सेल), नागुलापल्ली के मामलों में पार्टियों ने रेलवे से विस्तृत लेखें उपलब्ध कराने का आग्रह किया (क्रमशः अगस्त 1993 एवं जनवरी 1999) जिन्हें अभी उपलब्ध कराया जाना है (जनवरी 2000)।
- (v) मै. भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बी पी सी एल), दासुर के मामले में यद्यपि कार्य पूरा हो चुका है (फरवरी 1997) रेलवे प्रशासन को कार्य में प्रयुक्त सामग्री की लागत अभी संगणित करनी है।
- (vi) मै. बी पी सी एल, चरलापल्ली के मामले में यद्यपि पार्टी ने सिद्धान्त रूप से राशि जमा करने पर सहमति दी थी (सितम्बर 1998), रेलवे को उसे अभी प्राप्त करना है (जनवरी 2000)

मामले को रेलवे प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च 1999 तथा सितम्बर 1999 में लाया गया था; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

## II दक्षिण पूर्व रेलवे

रेलवे को सम्बन्धित पार्टियों से 2.38 करोड़ रुपये के अधिक व्यय की अभी वसूली करनी है।

(करोड़ रूपए में)

क्रम सं.	कार्य का नाम	कार्य की लागत			समापन की तिथि	वास्तविक व्यय		अभी भी वसूल किया जाने वाला अधिक व्यय का: [8(-)5]
		अनुमानित	पार्टी का भाग	पार्टी द्वारा जमा राशि		जोड़	पार्टी का भाग	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	हावडा छोर पर अदित्यपुर रेलवे स्टेशन के पास किमी 253/21-23 के वर्तमान समपार के स्थान पर उपरिगामी पुल का निर्माण बिहार सरकार	1.94	0.97	0.75	मार्च 1993	1.82	0.92	0.17
2.	मानिकुई और चन्डिल के बीच किमी:38.128 पर सुबर्णरेखा परियोजना के नहर समपार पर पुल सं. 339 बी का निर्माण सुबर्णरेखा परियोजना प्राधिकरण	4.41	4.41	4.05	अप्रैल 1995	4.91	4.91	0.86
3.	मै. राष्ट्रीय खनिज विकास निगम की मेघाहातूदूरु लौहअयस्क परियोजना (एम आई ओ पी) को सेवित करने हेतु रेल प्रसुविधाएं एम आई ओ पी	5.99	5.99	5.03	सितम्बर 1985	6.38 (संशोधित अनुमान 1991)	6.38	1.35
<b>जोड़</b>								<b>2.38</b>

इस सम्बन्ध में निम्न टिप्पणियां की जाती है

- (i) यद्यपि कार्य मार्च 1993 में पूरा हो गया था; अतिरिक्त राशि (0.17 करोड़ रु) को अब तक समायोजित नहीं किया गया है (जनवरी 2000)। तथ्य को स्वीकार करते हुए रेलवे प्रशासन ने बताया (जनवरी 2000) कि सदस्य इंजीनियरी (रेलवे बोर्ड) ने बिहार के मुख्य सचिव से 1 जून 1999 एवं 16 जुलाई 1999 को भेंट की है एवं धन, राज्य सरकार द्वारा जमा कर दिया जाएगा। तथापि, यह अब तक फलीभूत नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।
- (ii) दूसरे मामले में भी, रेलवे प्रशासन ने बताया (अगस्त 1999) कि सदस्य इंजीनियरी (रेलवे बोर्ड) ने बिहार के मुख्य सचिव से 1 जून 1999 एवं 16 जुलाई 1999 को भेंट की है एवं धन राज्य सरकार द्वारा जमा कर दिया जाएगा। यद्यपि कार्य अप्रैल 1995 में पूरा हो गया तथापि रेलवे द्वारा राशि अभी वसूल की जानी है।
- (iii) तीसरे मामले में, जमा से अधिक व्यय के लिए 1.35 करोड़ रु. का एक दावा जुलाई 1997 में किया गया। रेलवे प्रशासन ने तथ्य को स्वीकार किया (अगस्त 1999) परन्तु अपने द्वारा की गई किसी कार्यवाही (अगस्त 1997 में उनके द्वारा लिखे गए अन्तिम पत्र के अतिरिक्त) का खुलासा नहीं किया।

इस प्रकार, विनिर्दिष्ट क्रियाविधि के गैर-अनुपालन के कारण, सम्बन्धित पार्टियों द्वारा की गई जमाराशि से अधिक किये गये व्यय के 2.38 करोड़ रूपए को दक्षिण पूर्ण रेलवे प्रशासन द्वारा अभी वसूल किया जाना है।

मामले को रेलवे बोर्ड की जानकारी में सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

#### 4.2.3 मध्य रेलवे : रक्षा विभाग की ओर से बिना अनुमोदन व्यय के कारण रेलवे निधि का अवरोधन।

संहितीय उपबन्धों के गैर-अनुपालन के कारण 2.12 करोड़ रु. की प्रतिरक्षा विभाग द्वारा गैर-प्रतिपूर्ति हुई।

इंजीनियरी विभाग (इ) के लिये भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1846 में प्रावधान है कि सरकारी विभाग, जिसके लिए कार्य किया जाता है, द्वारा संस्वीकृत अनुदान को रेल प्रशासन को सूचित करना चाहिए और रेलवे प्रशासन को सुनिश्चित करना चाहिये कि रेलवे को दिया गया आबंटन बढ़ने न पाये। आगे यदि कुछ आधिक्य प्रत्याशित है तो रेल प्रशासन, संबंधित विभाग से प्रत्याशित अतिरिक्त आबंटन उचित समय में प्राप्त करने के लिए उत्तरदायी होगा।

नवम्बर 1981 में, रेलवे बोर्ड ने पुलगाँव में केन्द्रीय आयुधीय डिपो (रक्षा विभाग) के लिए अतिरिक्त रेल सुविधाओं के लिए अनुमानित 5.70 करोड़ रूपए की स्वीकृति प्रदान की थी। अनुमानित लागत (5.70 करोड़ रूपए) को रेलवे (1.44 करोड़ रूपए) और रक्षा विभाग (4.26 करोड़ रूपए) के बीच विभक्त किया जाना था। संपूर्ण कार्य मध्य रेलवे द्वारा निष्पादित किया जाना था।



सितम्बर 1986 में, मध्य रेल प्रशासन ने 11.28 करोड़ रूपए का (रेलवे का हिस्सा 4.69 करोड़ रूपए और रक्षा का हिस्सा 6.59 करोड़ रूपए) संशोधित अनुमान रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत किया। प्रस्ताव रेलवे बोर्ड, मध्य रेल प्रशासन और रक्षा विभाग के बीच दीर्घकालीन पत्राचार के अन्तर्गत रहा। जनवरी 1989 में, रक्षा मंत्रालय ने रेलवे बोर्ड को पुराने अनुमानों पर आश्रित रहने के बजाय जो पहले ही निष्प्रयोज्य हो चुके थे व्यय की प्रवृत्ति पर आधारित प्रत्याशित समापन लागत का आंकलन करने और परियोजना के समापन तिथि तक भविष्य में वृद्धि का सुझाव दिया। जून, 1989 में, मध्य रेलवे ने रेलवे बोर्ड को सूचित किया कि संशोधित अनुमान 1988-89 दरों पर 12.42 करोड़ रूपए (5.22 करोड़ रूपए रेलवे और 7.20 करोड़ रूपए रक्षा) का होगा और समापन वर्ष तक करीब 20 प्रतिशत प्रति वर्ष के संशोधन के अध्वधीन होगा। तथापि, अगस्त 1990 में, मध्य रेलवे के इस प्रस्ताव को बिना ध्यान में रखते हुए, रेलवे बोर्ड ने रक्षा मंत्रालय को सूचित किया कि संशोधित अनुमान वर्तमान लागत के आधार पर 11.42 करोड़ रूपए (रेलवे का हिस्सा रूपए 4.70 करोड़ तथा रक्षा का हिस्सा 6.72 करोड़) होगा। इन संशोधित अनुमानों (11.42 करोड़ रूपए) को अंतिम स्वीकृति सितम्बर, 1993 में रेलवे बोर्ड द्वारा प्रदान की गयी। 6.72 करोड़ रूपए के रक्षा विभाग के हिस्से में से रेलवे को 4.30 रूपए करोड़ का कार्य कराना था। 2.42 करोड़ रूपए का शेष कार्य रक्षा विभाग द्वारा स्वयं ही कराया जाना था।

कार्य पूरा किया गया तथा 20 नवम्बर, 1997 को चालू किया गया। तथापि, रक्षा विभाग के लिए खर्च की गयी पूरी लागत, संशोधित अनुमान में प्रावधान किये गये 4.30 करोड़ रूपए के विरुद्ध 5.88 करोड़ रु. थी। रेलवे प्रशासन ने अनुमानित अधिक व्यय को इसे खर्च करने के पहले नियमित कराने के लिए 1.58 करोड़ रूपए के अतिरिक्त आबंटन के लिए, जैसा कि उपरोक्त उप पैरा (i) में संदर्भित संहिता प्रावधानों के अन्तर्गत अपेक्षित है, रक्षा विभाग से सम्पर्क भी नहीं किया।

रक्षा विभाग के विरुद्ध मार्च 1981 से जुलाई 1996 के दौरान रेलवे प्रशासन [उप मुख्य इंजीनियर (निर्माण) अजनी] द्वारा दिये गये 5.88 करोड़ रूपए के बिलों के विरुद्ध गैरिसन इंजीनियर, पुलगांव ने मात्र 4.30 करोड़ रूपए के बिल को स्वीकार किया। 1.58 करोड़ रूपए के शेष राशि की प्रतिपूर्ति रक्षा मंत्रालय के अनुमोदन के अभाव में रोकी गयी है। अदत्त राशि पर सामान्य राजस्व को देय लाभांश के दर से ब्याज की हानि 0.54 करोड़ रूपए (मार्च, 1999 तक) बनती है।

मामला लेखापरीक्षा द्वारा इंजीनियरी (निर्माण) शाखा, अजनी/नागपुर से दिसम्बर 1997 में उठाया गया। उप मुख्य इंजीनियर (निर्माण), अजनी/नागपुर ने मार्च, 1998 में बताया कि रेल पथ सामग्रियों पर 2.17 करोड़ रूपए के व्यय को रेलवे के बदले रक्षा खाते में अनवधानिक रूप से प्रभारित कर दिया गया था और कार्य पंजिका को पुनः ठीक करके सुधार लिया जायेगा। ये टिप्पणियाँ मान्य नहीं हैं। कार्य पंजिका के रक्षा भाग के शीर्षों में रेल पथ सामग्रियों के अंतर्गत खाते में अंकित व्यय की समीक्षा में यह पाया गया कि इस शीर्ष में अंकित 2.17 करोड़ रूपए का व्यय, संहिता प्रावधानों के अनुसार, रक्षा विभाग द्वारा वहन किया जाना था। 5.88 करोड़ रूपए के कुल व्यय में 2.17 करोड़ रूपए भी शामिल थे।

मामले को रेल प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 तथा अगस्त 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

**4.2.4 दक्षिण पूर्व रेलवे :** परित्यक्त ट्रैक की रेल पथ सामग्रियों का निपटान न होना।

परित्यक्त रेलपथ को उखाड़ने हेतु ठेके को अन्तिम रूप देने में विलम्ब तथा कार्य को आरम्भ करने तथा सामग्रियों के परिवहन में विलम्ब के परिणामस्वरूप 1.14 करोड़ रु. की हानि हुई।

सुबणरिखा नदी पर एक बांध बनाने के लिए बिहार राज्य सरकार के निर्णय के फलस्वरूप, चाण्डिल एवं सुइसा स्टेशनों के मध्य रेलवे लाइन के परिवर्तन का कार्य जनवरी 1987 में निक्षेप कार्य के रूप में शुरू किया गया क्योंकि यह लाइन डूब जाने वाली थी। परिवर्तन लाइन (31 कि.मी.) 25 अगस्त 1991 को यातायात के लिए खोली गयी।

परित्यक्त ट्रैक (26.56 कि.मी.) को उखाड़ने तथा सामानों को टिरोलडीह स्टेशन तक परिवहन करने के लिए एक ठेका (0.20 करोड़ रुपये की लागत पर) दिसम्बर, 1991 में, परिवर्तन लाइन के खोले जाने के चार माह बाद मैसर्स ए आर ई पी ई ई कान्सट्रक्शन को दिया गया। कार्य 17 फरवरी 1992 तक पूरा कर लिया जाना था। तथापि, ट्रैक उखाड़ने का कार्य मई 1992 तक कार्य के पर्यवेक्षण हेतु एक नियमित रेल पथ निरीक्षक (पी डब्लू आई) की तैनाती न किये जाने के कारण नहीं किया गया।

चूँकि ट्रैक उखाड़ने के कार्य की प्रगति धीमी (जून 1992 तक 15 प्रतिशत) थी, अतएव ठेकेदार ने समय-विस्तार हेतु 31 दिसम्बर 1992 तक का आवेदन किया। तथापि, ठेकेदार ने मात्र 5 कि.मी. 31 दिसम्बर 1992 (पहला समय-विस्तार) तक उखाड़ा तथा उसके बाद, फिर किसी समय-विस्तार के लिए आवेदन नहीं किया। यद्यपि परित्यक्त ट्रैक से सामानों की चोरियाँ भी बतायी गयीं, रेल प्रशासन ने भी ट्रैक के उखाड़ने के लिए कोई कार्यवाही नहीं किया।

केवल 1995 में जाकर, जब स्क्रेप रेल पथ सामग्रियों की बिक्री के लिए दबाव बढ़ा, तब मुख्य परियोजना प्रबंधक (सी पी एम) द्वारा ठेका को पुनर्जीवित किया गया तथा कार्य 22 जनवरी 1996 को पुनः शुरू किया गया। तथापि, 6.613 कि.मी. लम्बे ट्रैक की सामग्रियाँ (मूल्य 1.02 करोड़ रुपये) वसूल नहीं की जा सकीं, क्योंकि इस भाग को पानी में डूब जाना बताया गया। इसके अतिरिक्त, 3,326.33 मीटर रेल तथा अन्य रेल पथ सामग्रियों (0.12 करोड़ रुपये मूल्य की, दिसम्बर 1996 और मार्च 1997 में रायपुर यार्ड में प्राप्त हुए नीलामी दर पर), जो ट्रैक के किनारे पड़ी हुई थीं, को भी पानी में डूब जाना बताया गया।

रेलवे प्रशासन ने स्वीकार किया (जुलाई 1999) कि निविदाओं को अंतिम रूप दिये जाने में कुछ विलम्ब हुआ तथा ट्रैक उखाड़ने का कार्य भी नई लाइन खोले जाने के लगभग 9 माह के विलम्ब के बाद शुरू किया गया। उन्होंने तर्क दिया कि पुराना ट्रैक सम्पर्क मार्ग की कमी के कारण नहीं



उखाड़ा जा सका तथा ट्रैक के कुछ हिस्से 25 अगस्त 1991 को नई लाइन के खोले जाने के पहले ही 23 अगस्त 1991 को पानी में डूब गये थे।

रेल प्रशासन का तर्क मान्य नहीं है क्योंकि :

- (i) परिचालन अभिलेखों से मालूम हुआ कि चाण्डिल तथा सुइसा खण्ड के मध्य पुरानी लाइन 25 अगस्त 1991 के 15.00 बजे तक खुली रही तथा आखिरी गाड़ी सं.86 डाउन बरास्ता पुराने रास्ते उसी दिन 10.30 बजे गुजरी थी। नयी लाइन 25 अगस्त 1991 को 15.20 बजे यातायात के लिए खोली गयी (प्रवर मण्डल परिचालन प्रबंधक कार्यालय द्वारा भी पुष्टि किया गया)। इस प्रकार, यह दावा कि पुराना ट्रैक 23 अगस्त 1991 को पानी में डूब गया था, उपलब्ध तथ्यों/आंकड़ों से मेल नहीं खाता है।
- (ii) फिर यदि लाइन 23 अगस्त 1991 को डूब गयी थी, तो भी रेल प्रशासन को निविदा समिति (टी सी) कार्यवृत्त (अक्टूबर 1991) तथा दिसम्बर 1991 में ठेका को अंतिम रूप दिये जाने के समय इस पर ध्यान दिया गया होता। वार्तालाप के दौरान किसी भी समय निविदा समिति (टी सी)/रेल प्रशासन/ठेकेदार ने ऐसी जलमग्नता को नहीं इंगित किया।
- (iii) यह कथन, कि सम्पर्क मार्ग उपलब्ध न होने के कारण सामान निकाला नहीं जा सका, भी मान्य नहीं है। निविदा समिति ने अपने वार्तालाप (अक्टूबर 1991) के दौरान इस बिन्दु को ध्यान में रखा था तथा कहा था कि इस ठेका का दर सही था क्योंकि ठेकेदार डिपलारी द्वारा विद्यमान पुराने ट्रैक पर सामग्रियों का परिवहन करने में समर्थ था।

इस प्रकार, ट्रैक उखड़ाई एवं रेल पथ सामग्रियों के परिवहन के लिए ठेका को अंतिम रूप दिये जाने में विलम्ब तथा इस कार्य को शुरू करने में विलम्ब के कारण, रेल प्रशासन को 1.14 करोड़ रुपये की हानि हुई।

मामले को रेलवे बोर्ड की जानकारी में नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त हुआ है (जनवरी 2000)।

#### 4.2.5 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे: एक निजी साइडिंग सौंपने में विफलता के कारण रेलवे देयों की गैर-वसूली।

समापन रिपोर्ट बनाने में असामान्य विलम्ब के फलस्वरूप 0.47 करोड़ रु. के रेलवे देयों की गैर-वसूली हुई।

भारतीय रेल इन्जीनियरी संहिता के पैरा 1849 में प्रावधान है कि निक्षेप निर्माण कार्यों के मामले में (पार्टी द्वारा) निक्षेप किये गये, अनुमान अथवा संस्वीकृत आबंटन से अधिक व्यय न किया जाये। यदि किसी अधिक व्यय का पूर्वानुमान है तो सम्बद्ध पार्टी की स्वीकृति ली जानी चाहिये और अतिरिक्त आबंटन अथवा निक्षेप, जैसा मामला हो, की माँग की जानी चाहिये।

इन्डियन ऑयल कॉर्पोरेशन (आई.ओ.सी.), बोंगाईगाँव के लिये रेल प्रशासन द्वारा एक निजी साइडिंग का निर्माण किया गया था। उक्त प्रावधानों का उल्लंघन करते हुये रेल प्रशासन ने 0.58 करोड़ रुपयों का व्यय किया जो कि पार्टी द्वारा जमा राशि से 0.09 करोड़ रुपये अधिक था। साइडिंग को 30 जनवरी, 1985 को यातायात हेतु चालू किया गया। 1986 में साइडिंग पर केवल एक रैक लाया गया और तब से अब तक कोई यातायात नहीं प्राप्त हुआ (जनवरी 2000)।

31 मार्च, 1986 को रेलवे और आई.ओ.सी. के मध्य अनुबन्ध के अनुसार रेल प्रशासन को आई.ओ.सी. की लागत पर रेलपथ इत्यादि का रख-रखाव करना था और इस लागत का अग्रिम भुगतान वार्षिक तौर पर होना था आगे इन्जीनियरी विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता के पैरा 1853 के अनुसार लेखाधिकारी समापन रिपोर्ट की संस्वीकृति के पहले भी अनुरक्षण प्रभारों के लिये अन्तिम बिल प्रस्तुत कर सकता था।

तथापि, जब रेल प्रशासन ने आई.ओ.सी. को अनुरक्षण प्रभारों के साथ-साथ अधिक हुए व्यय के भुगतान हेतु कहा, तो आई.ओ.सी. ने इस आधार पर भुगतान नहीं किया कि-

- (i) उनके द्वारा पूर्ण एवम् अन्तिम भुगतान के रूप में 0.49 करोड़ रुपयों का भुगतान कर दिया गया था।
- (ii) आई.ओ.सी. ने रेलवे से बजट से आधिक्य के औचित्य के साथ अन्तिम बिल प्रस्तुत करने के लिये कई बार कहा था।
- (iii) निजी साइडिंग के औपचारिक रूप से चालू हो जाने के पश्चात ही अनुरक्षण प्रभारों का भुगतान किया जायेगा।
- (iv) साइडिंग को औपचारिक रूप से आई.ओ.सी. को हस्तान्तरित नहीं किया गया था।

भारतीय रेल इन्जीनियरी संहिता का पैरा 1171 निर्दिष्ट करता है कि वे कार्य जिन पर लागत एक करोड़ रुपये या उससे कम है उनकी समापन रिपोर्ट कार्य पूर्ण होने के छः माह के अन्दर प्रस्तुत कर दिया जाना चाहिये। इसमें यह भी आवश्यक है कि उन कार्यों के मामले में जिनपर लगातार तीन माह से कोई व्यय अभिलिखित नहीं किया गया है, के सम्बन्ध में लेखाधिकारी द्वारा समापन रिपोर्ट की माँग की जानी चाहिये। अधिशासी कार्यालयों द्वारा रिपोर्टों की प्रस्तुति में असामान्य विलम्ब का मामला लेखाधिकारी द्वारा रेलवे प्रशासन के प्रधान की जानकारी में लाया जाना चाहिये।

तथापि, इस कार्य से सम्बन्धित अभिलेखों की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि यद्यपि लाईन को यातायात हेतु 30 जनवरी 1985 को खोला गया था तथापि समापन रिपोर्ट जनवरी, 1998 में ही बनायी जा सकी। रेल प्रशासन ने आई.ओ.सी. द्वारा (0.09 करोड़ रुपये) भुगतान न होने को समापन रिपोर्ट के पूर्ण होने में विलम्ब का कारण बतलाया। दूसरी ओर आई.ओ.सी. ने इस बात पर बल दिया कि समापन रिपोर्ट भुगतान के लिये पूर्वापेक्षित था। इन्जीनियरी संहिता के पैरा 1171 के प्रावधानों के अनुसार रेल प्रशासन द्वारा दिया गया स्पष्टीकरण सही नहीं है।

फरवरी, 1998 में हुई एक बैठक में यह निश्चय किया गया कि मार्च 1998 में दोनों पार्टियों के प्रतिनिधियों द्वारा एक संयुक्त निरीक्षण किया जायेगा और फिर साइडिंग हस्तांतरित/चालू की जायेगी। आवक यातायात को बाद में चालू होना था। लेकिन आई.ओ.सी. प्राधिकारी कारणों, जो कि



अभिलिखित नहीं है, नियोजित निरीक्षण में उपस्थित नहीं हुये। निरीक्षण अभी भी होना है (जनवरी 2000)।

अनुबन्ध के खण्ड 31 के अनुसार रेल प्रशासन आई.ओ.सी. द्वारा देय सभी राशियों पर 6 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज प्रभारित करने के लिये हकदार था यदि आई.ओ.सी. द्वारा ऐसी राशियों का भुगतान एक माह के अन्दर नहीं कर दिया जाता।

इस मामले में, रेल प्रशासन 0.47 करोड़ रुपये के अपने देयों की वसूली (31 मार्च, 1999 तक) समापन रिपोर्ट पूरा होने में असामान्य विलम्ब के कारण नहीं कर सका जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

क्रम सं.	मद	धनराशि (करोड़ रुपयों में)
1.	रेल प्रशासन द्वारा निक्षेपों से अधिक किये गये व्यय	0.09
2.	अनुबन्ध के खण्ड 31 के अनुसार ऊपर क्रम संख्या 1 पर 6 प्रतिशत की दर से ब्याज	0.02
3.	1985-86 से 1999-2000 की अवधि में अनुरक्षण प्रभार(अग्रिम भुगतान होना है)	0.27
4.	अनुबन्ध के खण्ड 31 के अनुसार ऊपर क्रम संख्या 3 पर 6 प्रतिशत की दर से ब्याज	0.09
	<b>जोड़</b>	<b>0.47</b>

इसके अलावा, इस साइडिंग, जिसे औपचारिक रूप से हस्तांतरित करना/चालू करना अभी शेष है, के यातायात से, अभी तक कोई आय नहीं हुई है।

मामले को रेल प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 तथा सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### 4.3 अन्य कार्य

##### 4.3.1 पश्चिम रेलवे: एक निजी साइडिंग के आमान परिवर्तन में विलम्ब के कारण राजस्व की हानि

मुख्य लाइन प्रखण्ड के साथ ही साथ दौराई में साइडिंग के बड़ी लाइन में परिवर्तन नहीं होने के कारण 11.95 करोड़ रु. तक के राजस्व की हानि हुई।

1992 में, रेलवे बोर्ड ने एकल आमान नीति के अनुसार बड़े पैमाने पर आमान परिवर्तन का उपक्रम किया। अप्रैल 1994 अर्थात् एकल आमान नीति अपनाने के लगभग 2 वर्षों पश्चात्, बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलों को सलाह दी कि छोटी लाइनों (एम जी) के बड़ी लाइनों (बी जी) में आमान परिवर्तन के

परिणामस्वरूप वर्तमान एम जी मार्गों से निकलने वाली एम जी निजी साइडिंगों को भी बी जी में परिवर्तित करना आवश्यक है, इसके बगैर निजी साइडिंगों से यातायात कटा रहेगा। बोर्ड ने यह भी निर्णय लिया कि, ऐसी एम जी साइडिंगों को, 'इमदादी साइडिंगों' की तरह परिवर्तन की लागत का विभाजन करके बी जी में परिवर्तित किया जाए। मई 1994 में, बोर्ड ने सभी रेलों को, आमान परिवर्तन के साथ ही साथ निजी एम जी साइडिंगों को बी जी में परिवर्तित करने का निर्देश दिया।

दिल्ली-अहमदाबाद एम जी मार्ग के आमान परिवर्तन के फलस्वरूप, फुलेरा-दौराई-मारवाड़ खण्ड के आमान परिवर्तन के कार्य हेतु एक विस्तृत प्राक्कलन फरवरी 1994 में, दिसम्बर 1995 में सम्भावित समापन की प्रत्याशा में स्वीकृत किया गया। इंडियन आयल कार्पोरेशन (आइ ओ सी) एवं भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन (बी पी सी) के आवक यातायात वाली एक सम्पूर्ण रेक साइडिंग उपरोक्त खण्ड में दौराई (अजमेर के निकट) में स्थित थी। यह साइडिंग अजमेर और निकटवर्ती जिलों की सिविल एवं प्रतिरक्षा के लिए पेट्रोलियम उत्पादों की आवश्यकता की पूर्ति करती थी। प्रखण्ड का आमान परिवर्तन कार्य पूरा करके मई 1997 में यातायात के लिए चालू कर दिया गया।

21 जुलाई 1994 को पश्चिम रेलवे प्रशासन ने एम जी साइडिंगों के बारे में बोर्ड के निर्णय की जानकारी आई ओ सी को दी एवं साइडिंग के परिवर्तन हेतु उनकी सहमति 15 दिनों के भीतर माँगी। तथापि, बी पी सी को उद्बोधित नहीं किया गया। तत्पश्चात मामले को अनुसरित नहीं किया गया। तथापि, आइ ओ सी की सहमति जून 1996 में प्राप्त हुई अर्थात् जुलाई 1994 में मामला उठाने के 24 महीनों के पश्चात।

4 नवम्बर 1996 को, रेलवे प्रशासन ने 0.82 करोड़ रु. का एक अस्थायी प्राक्कलन आई ओ सी को राशि जमा करने के आग्रह के साथ भेजा। तत्पश्चात 13 दिसम्बर 1996 को रेलवे प्रशासन ने राशि की माँग करते हुये एक प्रति बी पी सी सहित, अन्तिम प्राक्कलन आई ओ सी को भेजा। जोरदार अनुसरण के अभाव में, बी पी सी एवं आई ओ सी ने धन को 12 एवं 15 महीनों की अवधि के पश्चात क्रमशः दिसम्बर 1997 एवं मार्च 1998 में जमा किया। उस समय तक खण्ड का आमान परिवर्तन पहले ही मई 1997 में पूरा हो चुका था। अप्रैल 1998 में, प्राक्कलन को मुख्य इन्जीनियर (निर्माण), पश्चिम रेलवे द्वारा स्वीकृत किया गया और उसी माह निविदाएं भी आमंत्रित की गईं। मई 1998 में 4 अगस्त 1998 तक के नियत समापन के साथ ठेका प्रदान कर दिया गया।

सम्बन्धित ठेकेदार, की छवि खराब थी। वह निविदा सूचना में जैसे टर्नओवर, अनुभव, वित्तीय सुदृढता एवं संयंत्र एवं मशीनरी का स्वामित्व के संबंध में निर्धारित किसी भी शर्त को पूरा नहीं करता था। ठेकेदार कार्य को 4 अगस्त 1998 तक पूरा नहीं कर सका। 31 जनवरी 1999 तक चार काल विस्तार स्वीकृत किये गये। बी जी प्रणाली पर दो सुविधाओं जैसे पूरी लम्बाई के रेल पथ के प्रावधान एवं पाइप लाइन के विस्तार, के बारे में कार्य को अभी पूरा किया जाना (जनवरी 2000) शेष है। साइडिंग में शंट सिगनल की वर्तमान स्थिति 48 बी टी पी एन टैंक वैगनों के एक पूरे रेक को जगह देने के लिए 686 मीटर ट्रैक के स्पष्ट लम्बाई की व्यवस्था नहीं करती है अतः इसको हटाए जाने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त खाली करने वाली पाइप लाइन जो एम जी प्रणाली में थी, एक समय में केवल 24 बी टी पी एन टैंक वैगनों को व्यवहृत करने में सक्षम थी। इसको अब भी प्रयोग किया जाता है। इसको 48 बी टी पी एन वैगनों के पूरे रेक को खाली करने के लिए विस्तारित नहीं किया गया है। इस प्रकार, जुलाई 1994 से 5 वर्षों के पश्चात भी जब मामले को साइडिंग मालिक के समक्ष प्रथमबार उठाया गया, साइडिंग का आमान परिवर्तन अधूरा पड़ा है।



इसी बीच पूरा रैक बी जी साइडिंग के पूरी होने के अभाव में, साइडिंग के आधे भाग को यातायात हेतु 20 अगस्त 1998 से चालू घोषित कर दिया गया। तदनुसार, बी टी पी एन रैकों को तोड़कर दो स्थापनों में खाली किया जाता है। 46 या उससे अधिक बी टी पी एन वैगनों के पूरे रैक हेतु निर्धारित 10 घंटे के मुक्त समय के विपरीत प्रत्येक दोनों स्थापनों (स्थापन किए गये वैगनों की संख्या के आधार पर) के लिए पृथक मुक्त समय भी अनुज्ञेय किया जा रहा है। इसके परिणामस्वरूप अगस्त 1998 से मई 1999 की अवधि के लिए 0.52 करोड़ रु. की अर्जन क्षमता की परिणामी हानि के साथ लदे हुए एवं खलिया दोनों वैगनों का अतिरिक्त अवरोधन हुआ। इस सम्बन्ध में हानि, पूरी रैक साइडिंग का परिवर्तन पूरा होने तक बनी रहेगी।

इसके अतिरिक्त मुख्य लाइन खण्ड के चालू होने (मई 1997) एवं आधी रैक हेतु बी जी साइडिंग के आंशिक रूप से चालू होने (अगस्त 1998) के बीच जून 1997 से जुलाई 1998 का 14 महीनों का अन्तराल था। इस अवधि के दौरान, यातायात निलम्बित रहा एवं इस साइडिंग को आने वाले पेट्रोलियम उत्पादों की पूरी आय का नुकसान हुआ। जनवरी 1997 में परिवर्तन कार्य हेतु खण्ड की बन्दी के पूर्व जनवरी 1996 से दिसम्बर 1996 की अवधि की आय 9.80 करोड़ रु. थी। इसके आधार पर, इस सम्बन्ध में जून 1997 से जुलाई 1998, 14 महीने के आय की हानि 11.43 करोड़ रुपये तक की होगी।

मई 1999 तक की अवधि के दौरान कुल 11.95 करोड़ रु के राजस्व की हानि थी।

मामले को रेलवे प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च 1999 तथा नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### 4.3.2 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे: नवनिर्मित संरचना की गलत प्रवणता के कारण हानि

खण्ड की रीग्रेडिंग तथा गाड़ियों के गति-प्रतिबंध लागू करने के परिणामस्वरूप 5.84 करोड़ रुपए की अतिरिक्त लागत आयी।

किमी 29.36 एवं किमी. 44.5 के बीच के निर्माण कार्य क्षेत्र में जो गुवाहाटी से लम्बिंग खण्ड के आमामान परिवर्तन कार्य का एक भाग था, यह निर्णय लिया गया कि किमी. 30.8 से किमी 31.375 एवं किमी 31.675 से किमी 32.5 की लम्बाई में प्रवणता 1 के अनुपात में 150 होगी तथा किमी 31.375 एवं किमी 31.675 के बीच प्रवणता 1 के अनुपात में 170 होगी। 1.7 किमी. के इस खण्ड (किमी 30.8 से किमी. 32.5) के लिए भराई हेतु 12397 क्यूमी. मिट्टी-कार्य किया गया। तथापि, मिट्टी-कार्य पूरा करने पर जाकर यह ज्ञात हुआ कि रेलपथ सम नहीं है तथा पहले से नियोजित प्रवणता से भिन्न प्रवणता निम्नवत् प्राप्त हुई:

क्रम सं.	फैलाव	प्रवणता
1.	किमी 30.8 से किमी 31.160	1 के अनुपात में 210
2.	किमी 31.160 से किमी 32.460	1 के अनुपात में 113
3.	किमी 31.460 से किमी 31.700	1 के अनुपात में 163
4.	किमी 31.700 से किमी 32.460	1 के अनुपात में 121
5.	किमी 31.460 से किमी 32.5	1 के अनुपात में 200

परिणामस्वरूप, जब यातयात आरम्भ हुआ (जनवरी 1994) मालगाडियाँ तीव्र ढलानों पर चलने में विफल रही और उनके ठप्प हो जाने की घटनाएं हुईं। जब रेलपथ चालू लाइन को 1 सितम्बर 1994 को हस्तगत किया गया, निर्माण संगठन द्वारा पूरे किये जाने वाले बकाया कार्यों की सूची में रीग्रेडिंग कार्य दर्शित हुआ। अतः रेलवे प्रशासन को तीव्र ढलान को कम करने के लिए उस भाग को रीग्रेड करना पड़ा। कि.मी. 30.4 से कि.मी. 32.6 के भाग में 61000 क्यूमी मिट्टी-कार्य तथा कि.मी. 29.5 से कि.मी. 38.0 (इस रीग्रेडिंग के कारण आवश्यक हुई) के अनुषंगी कार्य 31 अक्टूबर 1994 में पूरे हुए। अतिरिक्त खर्च 0.96 करोड़ रूपए का था।

रेलवे संरक्षा आयुक्त की निरीक्षण रिपोर्ट (रेल पथ की) को लेखापरीक्षा संवीक्षा हेतु प्रस्तुत नहीं किया गया।

जब मामले को उठाया गया (जून 1998) रेलवे प्रशासन ने बताया (अगस्त 1998) कि आमान परिवर्तन के नियत लक्ष्य के कारण रीग्रेडिंग को जनवरी 1993 के ठेके में पूर्व नियोजित नहीं किया गया था। तथापि, यह स्वीकार किया गया कि बीजी गाडियों के ठप्प हो जाने की घटनाएं हुई थीं।

स्पष्ट रूप से रेलवे प्रशासन जनवरी 1993 के ठेके के निष्पादन में रेल पथ की प्रस्तावित प्रोफाइल/प्रवणता सुनिश्चित करने में विफल रहा, परिणामस्वरूप उसे मई 1994 में 0.96 करोड़ रूपए के अतिरिक्त खर्च के साथ दूसरा ठेका प्रदान करके उस भाग की रीग्रेडिंग करनी पड़ी।

बीच की स्थिति में (यथा 1 जून 1994 से 31 अक्टूबर 1994 तक) रेलवे प्रशासन को गाडियों को प्रतिबन्धित गति से चलाना पड़ा। इसके कारण, अक्टूबर 1994 में रीग्रेडिंग पूरा हो सकने तक 0.32 करोड़ रु. की अतिरिक्त कर्षण लागत आयी।

यहां तक कि रीग्रेडिंग के निष्पादन के पश्चात भी, दशा नहीं सुधरी, एवं गाडियों को विभिन्न कारणों से उस भाग में 'काशन' तथा मुख्य स्थलों पर 20/30 किमी प्र.घं. की प्रतिबन्धित गति से चलना पड़ता है। गति प्रतिबन्ध के कारण होने वाला व्हील वर्न (तीव्र ढलान के कारण रेल तल पर इन्जनों की चलती पहियों के फिसलने की क्रिया) जो मई 1998 में कि मी 32/5-12 पर होती रही (एक साल से अधिक तक) अभी तक जारी है (एक वर्ष से अधिक)। इसके कारण कार्यचालन में 1994-95 से 1998-99 के दौरान 4.56\* करोड़ रु की वृद्धि हुई है। यह रेलपथ को अपेक्षित मानक तक लाये जाने तक जारी रहेगा जिस पर और भी व्यय आवश्यक होगा।

इस मामले में मार्च 1999 तक रेल प्रशासन द्वारा उठायी गयी हानि निम्नवत् संगणित होती है:



क्रम सं.	मद	राशि (करोड़ रु. में)
1.	रिग्रेडिंग	0.96
2.	रिग्रेडिंग के दौरान गतिप्रतिबन्ध के कारण अतिरिक्त कर्षण लागत	0.32
3.	गति प्रतिबन्धों के कारण कार्यचालन लागत में वृद्धि (1994-95 से 1998-99 तक)	4.56
<b>जोड़</b>		<b>5.84</b>

\* प्रत्येक वर्ष जनवरी माह के आंकड़ों के आधार पर संकलित

मामले को रेलवे बोर्ड की जानकारी में सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

#### 4.3.3 मध्य और पूर्व रेलवे : उपरिगामी पुल के निर्माण की लागत एवं समपारों के लिए अनुरक्षण प्रभारों की वसूली न किया जाना

रेलवे प्रशासन द्वारा चार उपरिगामी पुलों पर वहन की गयी लागत (3.53 करोड़ रूपए) तथा समपारों हेतु अनुरक्षण प्रभार की (0.44 करोड़ रूपए) मध्य रेलवे में गैर-वसूले पड़े हैं। पूर्व रेलवे में राज्य सरकार द्वारा सम्पर्क भागों के चालू न करने से एक आर ओ बी पर रेलवे द्वारा किया गया 0.81 करोड़ रूपए का व्यय अलाभदायक पड़ा है।

उपरिगामी/अधोगामी पुलों के निर्माण और अनुरक्षण के सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड द्वारा विनिर्दिष्ट नियमों के साथ-साथ निम्न व्यवस्था है :

- (i) मूलतः रेलवे की लागत पर बनाए गए समपार के स्थान पर उपरिगामी/अधोगामी पुल के बदलाव पर पुल संरचना एवं इसके सम्पर्कों आदि की लागत का बँटवारा विनिधान के प्रचलित नियमों के अन्तर्गत रेलवे एवम् सम्बन्धित राज्य सरकार के सड़क प्राधिकरण के बीच होगा।
- (ii) एक उपरिगामी/अधोगामी पुल द्वारा प्रतिस्थापित समपारों को, पुल को यातायात हेतु चालू होने के पश्चात् सदा के लिए बन्द कर देना चाहिए तथापि, उपरिगामी/अधोगामी पुलों के चालू होने के पश्चात् यदि राज्य सरकार समपारों को खुला रखना चाहती हो अथवा किसी भी कारण से पुनः स्थापित करना चाहती हो तो सड़क प्राधिकरण पूर्व में रेलवे द्वारा वहन की गयी उपरिगामी/अधोगामी पुल की लागत की वापसी करेगा।
- (iii) इसके साथ ही साथ उपरोक्त नियम एवं शर्तों के साथ-साथ एक करार, किसी उपरिगामी/अधोगामी पुल के निर्माण आरम्भ होने से पूर्व, रेलवे और राज्य सरकार के सड़क प्राधिकरण के बीच होना चाहिए।

इसके अतिरिक्त सड़क उपरि पुलों/अन्दर पुलों के कार्य निष्पादन में तेज़ी लाने के लिये रेलवे बोर्ड के 1972 के अनुदेशों में व्यवस्था है कि:

- (i) स्थल के ब्यौरे को पहले ही अन्तिम रूप दे दिया जाना चाहिये एवम् दोनों पार्टियों द्वारा स्थल के सम्बन्ध में एक साथ सहमति होनी चाहिये।
- (ii) पुलों के लिये योजनाओं, अभिकल्पों एवम् आकलनों तथा पहुँचमार्गों को अन्तिम रूप दिया जाना तथा स्वीकृति परस्पर होनी चाहिये।
- (iii) सड़क प्राधिकरण द्वारा जहाँ पर कठिनाई की आशंका हो, भूमि-अधिग्रहण हेतु अग्रिम कार्यवाही की जानी चाहिये।
- (iv) राज्य सरकार को कमोबेश रेलवे द्वारा पुल के कार्य के पूर्ण होने के साथ-साथ कार्य को चालू एवम् पूरा करने की स्थिति में होना चाहिये।

तथापि उपरोक्त नियमों के विपरीत मध्य तथा पूर्व रेलवे प्रशासन ने निम्न सड़क उपरिपुल निर्मित किए:

### मध्य रेलवे

मध्य रेलवे के भोपाल मण्डल में समपार सं. 248, 270, 40/41 एवं 64 के स्थान पर चार उपरिगामी पुल 1981, 1987, 1989 एवं 1993 में हबीबगंज, विदिशा, अशोक नगर एवं गुना में बनाए गए एवं क्रमशः 1987, 1994, 1995 एवं 1995 में सड़क यातायात हेतु चालू किए गये।

उपरिगामी पुलों का निर्माण आरम्भ करने के पूर्व करारों का निष्पादन अपेक्षित था। जबकि गुना के उपरिगामी पुल का करार अगस्त 1988 में निष्पादित किया गया, विदिशा तथा अशोक नगर के 2 उपरिगामी पुलों का क्रमशः अक्टूबर तथा नवम्बर 1994 में जाकर हुआ। हबीबगंज में उपरिगामी पुल के संबंध में करार निष्पादित नहीं हुआ (जनवरी 2000)।

लेखापरीक्षा द्वारा मण्डल रेल प्रशासन भोपाल के अभिलेखों की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि हालाँकि उपरिगामी पुल सड़क यातायात हेतु 1987, 1994 1995 एवं 1995 में खोले गए इसके अनुवर्ती समपारों को अब तक बन्द नहीं किया गया है (जनवरी 2000)। यह राज्य प्राधिकारियों के अनुरोधों के अनुसार था। इस प्रकार इन चार उपरिगामी पुलों के निर्माण पर रेलवे प्रशासन द्वारा वहन किया गया 3.53 करोड़ रु. का व्यय राज्य सड़क प्राधिकरणों से वसूल किये जाने योग्य था। तथापि, वसूली हेतु अब तक कोई कार्रवाई आरम्भ नहीं की गयी है। (जनवरी 2000)।

रेलवे प्रशासन समपार पर कर्मचारी तैनात करने के साथ उसके अनुरक्षण पर भी व्यय वहन कर रहा था जिसको सड़क प्राधिकारियों की आवश्यकता पर चालू रखा गया था। जबकि समपार सं. 248 के सम्बन्ध में 1 अप्रैल 1987 से 31 मार्च 1999 की अवधि के लिए लागत और अनुरक्षण प्रभारों का बिल प्रस्तुत किया गया, अन्य 3 समपारों के मामले में 0.43 करोड़ रु. का 31 मार्च 1999 तक के बिल सड़क प्राधिकारियों को अब तक नहीं भेजे गये (जनवरी 2000) हैं।



गुना में उपरिगामी पुल के निर्माण हेतु सड़क प्राधिकारियों से अगस्त 1988 में किए गए करार के उपबन्ध 5(ii) के अनुसार सड़क प्राधिकारियों के अनुरोध पर निर्मित किये गए उपरिगामी पुल की अतिरिक्त चौड़ाई की कुल लागत के 3 प्रतिशत की दर से वार्षिक अनुरक्षण प्रभार उनसे वसूल किये जाने योग्य था। मई 1995 से (यथा उपरिगामी पुल के चालू होने के पश्चात का महीना) मार्च 1999 तक का अनुरक्षण प्रभार 1.04 करोड़ रु. परिकलित होता है, जिसको अब तक वसूला नहीं गया है।

मामले को मण्डल स्तर पर रेलवे प्रशासन के समक्ष फरवरी 1998 में उठाया गया। मण्डल रेल प्राधिकारियों ने मार्च 1999 में कहा कि समपार को बन्द न किए जाने के साथ ही साथ इन उपरिगामी पुलों पर रेलवे द्वारा वहन की गयी लागत की वापसी के मुद्दे को मुख्य इन्जीनियर (डब्ल्यू), मुम्बई सी एस टी द्वारा सचिव, लोक निर्माण विभाग, मध्य प्रदेश सरकार के समक्ष 16 जनवरी 1998 को उठाया गया है। यह भी कहा गया कि समपारों के अनुरक्षण प्रभारों को सड़क प्राधिकारियों से वसूल कर लिया जाएगा।

सचिव (सड़क), मध्य प्रदेश सरकार को प्रेषित 16 जनवरी 1998 के अपने उपरोक्त पत्र में मुख्य इन्जीनियर (डब्ल्यू), मुम्बई सी एस टी ने संरक्षा आधारों पर समपारों के बन्द किए जाने की आवश्यकता पर बल दिया और कहा कि समपारों को बन्द न करने की दशा में समपारों को राज्य सरकार को पूर्णतः प्रभार्य निक्षेप कार्य माना जाएगा। रेलवे प्रशासन ने स्पष्ट रूप से उपरिगामी पुलों की लागत वापस करने हेतु मध्य प्रदेश सरकार से नहीं कहा है।

इस प्रकार, न तो समपारों को बन्द किया गया न ही रेलवे द्वारा वहन की गयी लागत (3.53 करोड़ रु.) एवं बन्द किए गए समपारों के अनुरक्षण प्रभार (0.44 करोड़ रु.) अब तक वसूल किए जा सके हैं (जनवरी 2000)।

मध्य रेलवे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से बताया (दिसम्बर 1999) कि:

- समपारों को बन्द करने के साथ-साथ अनुरक्षण प्रभारों की वसूली का मामला रेलवे तथा राज्य सरकार के बीच पत्र व्यवहार के अन्तर्गत था।
- समपारों की बन्दी से जनता से विरोध होगा। इसके अतिरिक्त सड़क सवारी यातायात में वृद्धि भी थी। इसके परिप्रेक्ष्य में, समपारों को बन्द करने हेतु रेलवे की अचानक तथा बलपूर्वक कार्यवाही उचित नहीं थी।

रेल प्रशासन के तर्क मान्य नहीं है। मामले का शीघ्रतापूर्वक निपटान होता प्रतीत नहीं होता है क्योंकि:

- मध्य प्रदेश की राज्य सरकार की रूचि जनता की मांग तथा बढ़े हुए यातायात के परिप्रेक्ष्य में समपार को खोले रखने में है।
- मध्य रेलवे प्रशासन ने समपार को खुली रखने की दशा में राज्य सरकार से उपरिगामी पुल की लागत की वापसी हेतु अभी तक स्पष्ट रूप से नहीं कहा है।

### पूर्व रेलवे

अभिलेखों की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि दानापुर मण्डल में आरा (ए.आर.ए.) में समपार सं. 49-बी के पुनर्स्थापन में एक उपरिगामी पुल (आर.ओ.बी.) को रेलवे के (आर.ओ.बी.प्रापर) से सम्बन्धित कार्य के पूरा होने के 11 वर्ष पश्चात भी चालू नहीं किया जा सका जिसके परिणामस्वरूप 0.81 करोड़ रुपयों का निष्फल व्यय हुआ।

कार्य को 1979-80 में 0.36 करोड़ रुपयों की कुल लागत पर स्वीकृत किया गया था जिसमें रेलवे का अंश 0.16 करोड़ रुपये था। बिहार सरकार ने भी 28 दिसम्बर, 1979 को प्रशासनिक स्वीकृति प्रदान की थी।

तथापि अनुमान को बाद में निम्न प्रकार से 2.24 करोड़ रूपए तक संशोधित कर दिया गया।

(करोड़ रूपए में)

ब्यौरे	रेलवे का अंश	राज्य सरकार का अंश	जोड़
ब्रिज प्रॉपर	0.28	0.18	0.46
पहुँच मार्ग	0.88	0.90	1.78
<b>जोड़</b>	<b>1.16</b>	<b>1.08</b>	<b>2.24</b>

रेलवे बोर्ड ने जनवरी 1995 में ब्यौरेवार अनुमान को स्वीकृति दी। उस समय तक रेल प्रशासन ने आर ओ बी प्रापर (रेलवे भाग) को जनवरी 1988 में पूरा कर दिया। मार्च 1997 तक हुआ व्यय 0.81 करोड़ रूपए बताया गया।

राज्य सरकार ने पहुँचमार्गों पर कार्य अभी आरम्भ नहीं किया है (जनवरी 2000)।

इस सम्बन्ध में निम्न टिप्पणियां की जाती हैं

(क) वर्क्स प्रोग्राम में कार्य को सम्मिलित करने के पूर्व रेलवे बोर्ड के 1972 के निर्देशों के गैर-अनुपालन के परिणामस्वरूप रेलवे के हिस्से के कार्य के पूर्ण होने के 11 वर्ष पश्चात भी आर.ओ.बी. चालू नहीं हो सका।

(ख) संहिता (पैरा 1818 - ई) के अनुसार राज्य सरकार के साथ बिना पहले ही अनुबन्ध किये आर.ओ.बी. का निर्माण किया गया। अंततः सितम्बर, 1991 में किये गये अनुबन्ध (अर्थात् रेलवे के हिस्से के पूर्ण होने के 4 वर्ष पश्चात) में सम्पूर्ण परियोजना के पूर्ण होने की कोई लक्ष्य तारीख नहीं थी। यहां तक कि अनुबन्ध के निर्धारित फारमैट में खाली हिस्सों को भी भरा नहीं गया था।

(ग) यदि आर.ओ.बी. को समय से चालू कर दिया गया होता तो समपार के अनुरक्षण पर फरवरी, 1988 से मार्च, 1999 की अवधि में हुई 0.29 करोड़ रुपये (कर्मियों पर आयी लागत) के व्यय से बचा जा सकता था।

(घ) आर ओ. बी. के निर्माण पर 31 मार्च 1997 तक 0.81 करोड़ रुपयों के कुल व्यय में से राज्य सरकार के 0.32 करोड़ रुपयों के अंश का अभी तक दावा नहीं किया गया है। ब्रिज प्रॉपर के



लिये जनवरी, 1995 में रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत 0.46 करोड़ रुपयों के आकलन के विरुद्ध 0.81 करोड़ रुपयों का व्यय हुआ था। लेखापरीक्षा द्वारा कई बार आग्रह किये जाने के पश्चात भी 0.81 करोड़ रुपयों का ब्यौरा उपलब्ध नहीं कराया गया।

मामले को रेल प्रशासन तथा रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च 1999 तथा सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

**4.3.4 दक्षिण मध्य रेलवे: मुदखेड़-आदिलाबाद के आमान परिवर्तन कार्य में विलम्ब एवम् डीज़ल इंजन की अनुपलब्धता के परिणामस्वरूप आदिलाबाद में बड़ी लाईन वैगनों का अवरोधन**

रेकों के अवरोधन के कारण 3.49 करोड़ रूपए के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

आदिलाबाद स्टेशन पर दोहरा गेज अर्थात बी.जी. और एम.जी. है। बी.जी. यातायात का उद्गम /समाप्ति पिम्पलकुट्टी मार्ग से मध्य रेलवे हो कर जाता है। दक्षिण मध्य रेलवे प्रशासन खाली/लदे हुये वैगनों की आपूर्ति एवम् प्रेषण जैसे सभी परिचालनों हेतु पूरी तरह मध्य रेलवे पर आश्रित है। चूंकि दो समीपस्थ खण्डों अर्थात पिम्पलकुट्टी-आदिलाबाद (दक्षिण मध्य रेलवे) एवम् पिम्पलकुट्टी-वानी का विद्युतीकरण नहीं हुआ है, इस लिये केवल डीज़ल इंजन ही परिचालित किये जा सकते हैं। डीज़ल इंजनों को दक्षिण मध्य रेल प्रशासन की आवश्यकतानुसार माँग पर नागपुर/इटारसी से आना पड़ता है। तथापि, अनुपलब्धता के कारण, नागपुर मंडल (मध्य रेलवे) को इंजनों की समय से व्यवस्था करने में कठिनाई होती है। इसके परिणामस्वरूप आदिलाबाद में रेकों का अवरोधन हुआ।

मुदखेड़-आदिलाबाद खण्ड का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन कार्य {मीटर गेज (एम जी) से ब्रॉड गेज (बी जी)} रेलवे बोर्ड द्वारा कार्य पूर्ण करने हेतु निर्धारित लक्ष्य तारीख 31 मार्च, 1996 के लिये सितम्बर, 1994 में अनुमोदित किया गया था। तथापि, बिल्ड-ओन-लीज़ ट्रान्सफर (बी.ओ.एल.टी.) के आधार पर कार्य के लिये, जून, 1996 में जा कर मै. शक्ति कॉन्क्रीट इन्डस्ट्रीज लि. हैदराबाद (एस.सी.आई.एल.) के साथ एक संविदा को अन्तिम रूप दिया गया जिसके पूर्ण होने की तिथि 19 अगस्त, 1997 निर्धारित की गई।

बिना दण्ड के दो विस्तारों की अनुमति दी गयी जिसमें दूसरा 31 मार्च, 1999 तक था। पहले विस्तार की अनुमति, अन्य बातों के साथ-साथ ठेका प्रदान करने में विलम्ब होने, 15 माह की निर्दिष्ट अवधि में दो मानसून पड़ने, लोन पैकेजों(रेल प्रशासन की ओर से) को खोलने एवम् वार्ता करने की आवश्यकता में समय की हानि, रेल की अवसंरचना परियोजनाओं हेतु अनुकूल नीतियों को विकसित करने में समय की हानि, निधि इत्यादि से सम्बन्धित निर्णायक मामलों के पट्टा किराया अनुबन्ध को अन्तिम रूप न दिये जाने आदि के कारणों से दी गई थी। रेलवे द्वारा फर्म के दूसरे विस्तारण की माँग मानसून के मौसम, जून-अक्टूबर, 1998 के दौरान निधि-दाता एजेन्सियों के द्वारा जारी सान्तवना-पत्र के अनुरोध पर की गई।

इसी बीच 31 जनवरी, 1999 को फर्म के प्रस्ताव मेसर्स शक्ति इन्फ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट लीजिंग लि. (एस.आई.आई. एल.एल.), एस.सी.आई. एल. द्वारा निधियों को गति प्रदान करने के लिये एस सी आई एल द्वारा एक विशेष उद्देश्य गाड़ी (एस पी वी) और परियोजना को निष्पादित करने के लिये एवम् कार्य पूरा करने हेतु दी गई तिथि को बढ़ा कर 31 मार्च, 2000 करके संविदा प्रदान करने के सम्बन्ध में रेलवे प्रशासन ने बोर्ड से दिशा निर्देश मांगे।

रेलवे बोर्ड ने 16 फरवरी, 1999 को रेलवे प्रशासन को वित्त सलाहकार एवम् मुख्य लेखाधिकारी (एफ.ए.एण्ड. सी.ए.ओ.) से प्रस्ताव पारित कराने एवम् महाप्रबन्धक (जी.एम.) से व्यक्तिगत अनुमोदन प्राप्त करने के लिये कहा।

दक्षिण मध्य रेलवे के विधि अधिकारी (एल.ओ.) ने राय दिया (22 मार्च, 1999) कि रेलवे प्रशासन नये सह-प्रवर्तक की आर्थिक स्थिति सुनिश्चित करे, एस.सी. आई.एल.एस. से एक बाध्यता प्राप्त करे कि यदि एस.आई.आई.एल.एस. कार्य को पूरा करने में असफल होती है तो रेलवे के पास एस.सी.आई.एल. के विरुद्ध कानूनी/दण्डात्मक कार्यवाही करने का अधिकार सुरक्षित रहेगा और साथ ही साथ एस.सी.आई.एल. एवम् एस.आई. आई.एल.एस. के मध्य मेमोरैन्डम ऑव अन्डरस्टैंडिंग (एम.ओ.यू.) भी शपथ पूर्वक अनुबन्ध के रूप में प्रमाणित/पंजीकृत कराया जाय।

सम्बद्ध वित्त का विचार था (30 मार्च, 1999) कि संविदा के निष्पादन के लिये मूलतः एस.सी.आई.एल. को उत्तरदायी होना चाहिये और सह-प्रतिष्ठान तो कार्य निष्पादन हेतु मात्र एक अधिकृत एजेंसी था।

अंततः जब प्रस्ताव भेजा गया (अप्रैल, 1999) तब वर्तमान संदर्भ के अनुरूप अनुबन्ध को पुनः लिखे जाने की शर्तों पर रेलवे बोर्ड (सितम्बर, 1999) एस.सी.आई.एल.एल. द्वारा एस.आई.आई.एल.एल. को संविदा हस्तांतरित करने हेतु सैद्धान्तिक रूप में सहमत हुआ। एस.आई.आई.एल.एल. (निर्धारिती) को संविदा के निष्पादन के लिये उत्तरदायी ठहराया जाना था। असफलता की अवस्था में रेलवे को किसी भी प्रकार का नुकसान होने पर एस.सी.आई.एल. (निर्धारक) को उत्तरदायी ठहराया जाना था। त्रिपक्षीय अनुबन्ध प्रारूप (रेलवेज एक तरफ और एस.सी.आई.एल. एवं एस सी आई आई एल एल दूसरी तरफ) रेलवे बोर्ड को विधिक सत्यापन हेतु प्रस्तुत किया जाना था।

इन प्रक्रियाओं एवम् अन्य विलम्बों ने केवल आदिलबाद में अवरोधन को और आगे बढ़ाया। सितम्बर, 1996 से मार्च, 1999 (रेलवे बोर्ड द्वारा 1984 में अनुमोदित कार्य पूर्ण होने की मूल तिथि के पश्चात छः माह ) अवधि के दौरान 1 से 44 दिनों के बीच में अवरोधन हुआ फलस्वरूप वैगनों की अर्जन क्षमता में 3.49 करोड़ रुपयों की हानि हुयी।

जब मामले को उठाया गया (नवम्बर, 1998) तब रेल प्रशासन सहमत हुआ (फरवरी, 1999) कि मुदखेड-आदिलाबाद खण्ड में आमान परिवर्तन के कार्य पूर्ण होने तक बी.जी.वैगनों को चलाया नहीं जा सका। उन्होंने यह भी बताया कि दक्षिण मध्य रेलवे हमेशा मध्य रेलवे पर समय से इंजन आपूर्ति पर जोर देता रहा और कि मध्य रेलवे पर परिचालन सम्बन्धी कठिनाइयाँ ही विलम्बित परिचालन के मुख्य कारण थे। उन्होंने आगे बताया कि मुदखेड-आदिलाबाद खण्ड के आमान परिवर्तन जिसे दिसम्बर 1999/मार्च 2000 के मध्य पूर्ण होना था, के बाद परिचालन को कम अवरोधन के साथ प्राप्त किया जा सकेगा।



यद्यपि जुलाई, 1999 तक कार्य प्रगति केवल 13 प्रतिशत थी। तथापि रेलवे बोर्ड द्वारा इच्छित (सितम्बर, 1999) ड्राफ्ट अनुबन्ध को अंतिम रूप दिया जाना एवम् रेलवे बोर्ड के समक्ष अनुमोदन हेतु प्रस्तुत किया जाना अभी शेष है। फलतः मार्च, 2000 तक कार्य के पूर्ण होने की सम्भावना दूर की बात है। जून, 1996 में एस सी आइ एल के साथ ठेका करते समय इस कार्य को पूर्ण करने हेतु 14 माह का समय दिया गया था।

जब तक इस खण्ड आमामान परिवर्तन का कार्य होता है और बी.जी. यातायात चालू होने योग्य बनता है तब तक यातायात का अवरोधन बना रहेगा फलस्वरूप आगे भी आय क्षमता की हानि जारी रहेगी।

मामले को रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई, 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया, उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### 4.3.5 पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे: परित्यक्त शाखा लाइनों की परिसम्पत्तियों का निस्तारण न करने के कारण हानि

एक एम जी शाखा लाइन के आमामान परिवर्तन के बाद 3.45 करोड़ रूपए (पुरानी सामग्री मूल्य) मूल्य की परिसम्पत्तियां परित्यक्त पड़ी हुई हैं। इसके अलावा इन सामग्रियों की देखभाल करने के लिए लगाये गये कर्मचारियों पर लगभग 0.13 करोड़ रूपए का आवर्ती व्यय किया जा रहा है।

चूँकि चपरमुख में कोई यानांतरण सुविधायें नहीं देने की योजना बनायी गयी थी, अतएव गुवाहाटी-लम्डिंग खण्ड के आमामान परिवर्तन के बाद, छोटी लाइन (एम जी) शाखा के गेज बंद हो जाने से एम.जी. चल स्टॉक के अनुरक्षण में बहुत सारी समस्यायें खड़ी होने की आशंका थी। पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे प्रशासन ने, इसलिए, रेलवे बोर्ड को जुलाई 1993 में चपरमुख-सेंचोआ-हैबरगाँव खण्ड (25.36 कि मी) के आमामान परिवर्तन का कार्य, साथ ही दो एम जी शाखा लाइनों हैबरगाँव-मैराबारी (44.05 कि मी) एवं सेन्चोआ-सिलीघाट (61.06 कि मी) को बन्द करने तथा मुक्त भूमि राज्य सरकार या केन्द्रीय सरकार भूतल परिवहन मंत्रालय को, सड़क नेटवर्क हेतु हस्तांतरित करने हेतु स्वीकृति के लिए लिखा।

रेलवे बोर्ड ने गुवाहाटी-लम्डिंग आमामान परिवर्तन के मुख्य कार्य (अप्रैल 1992 एवं अगस्त 1992 के मध्य स्वीकृत) के सामग्री आशोधन के रूप में आमामान परिवर्तन का आकलन (8.75 करोड़ रुपये) स्वीकृत कर (जनवरी 1994) दिया। यह कार्य पूरा किया गया (जनवरी 1999 तक व्यय-1.79 करोड़ रुपये) तथा अप्रैल 1994 में माल यातायात हेतु एवं जनवरी 1995 में सवारी यातायात हेतु खोल दिया गया।

सेन्चोआ से सिलीघाट तथा हैबरगाँव से मैराबारी एम जी लाइन उठाने के सम्बन्ध में, यद्यपि विस्तृत आकलन बोर्ड द्वारा मांगा गया (सितम्बर 1993) था, फिर भी कोई निर्णय अभी तक (जनवरी 2000) नहीं लिया गया है। इस संदर्भ में निम्नलिखित टिप्पणियां की जाती हैं:-

- (i) चूँकि परित्यक्त ट्रैक पर गाड़ियों का कोई संचलन नहीं था, अतएव 565 हेक्टेयर भूमि (105.11 किमी ट्रैक पर फैली हुई), जिस पर शाखा लाइनें अवस्थित थीं, रेलवे की

आवश्यकता से अधिक हो गयी है। यद्यपि उप आयुक्त, नगाँव (जिसके साथ वार्तालाप अप्रैल 1991 में भूमि को छोड़ देने के लिए किया गया था) ने भी बताया (अप्रैल 1991) कि यह भूमि अनैतिक अतिक्रमकों के बीच भारी सौदेबाजी का मामला था, फिर भी कोई निर्णय (जनवरी 2000) या तो भूमि को फालतू घोषित करने अथवा उसे त्याग देने के लिए अभी तक नहीं लिया गया है।

- (ii) यद्यपि परित्यक्त ट्रैक पर पड़े सभी मदों का मूल्य नहीं निकाला जा सका, फिर भी महत्वपूर्ण रेल पथ सामग्रियाँ (60 आर रेलें उसी के मेल के सी एस टी 9 पॉट्स, फिश प्लेट्स, फिश बोल्ट्स एवं रेल स्क्रूज) जिनका मूल्य 3.45 करोड़ रुपये (पुराना सामान मूल्य) है, अब तक (जनवरी 2000) दो शाखा लाइनों को बंद किये जाने हेतु स्वीकृति के अभाव में परित्यक्त पड़ी हुई हैं।
- (iii) 16 गैंग कर्मचारी परिसम्पत्तियों की रखवाली करने के लिए (दो शाखा लाइनों के 105.11 कि मी पर बिछे हुए) लगाये गये हैं, जिन पर 15 जनवरी 1994 से 31 मार्च 1999 के दौरान 0.35 करोड़ रुपये का व्यय हुआ है। यह व्यय (लगभग 0.07 करोड़ रुपये प्रति वर्ष) इस मामले में अंतिम निर्णय लिये जाने तक जारी रहेगा।
- (iv) इसी प्रकार, 18 वाणिज्य कर्मचारी (15 पोर्टर तथा 3 सफाई कर्मचारी) दो खण्डों के 14 परित्यक्त स्टेशनों पर रोक रखे गये हैं, जिन पर मार्च 1999 तक 0.37 करोड़ रुपये व्यय किया जा चुका है। पुनः आवर्ती व्यय 0.06 करोड़ रुपये (लगभग) प्रति वर्ष है।
- (v) फरवरी 1997 एवं मार्च 1999 के मध्य, 0.18 करोड़ रुपये मूल्य की रेलपथ सामग्रियाँ चोरियों के कारण गायब बतायी गयी हैं। इस मद में पुनः हानि के खतरे से इनकार नहीं किया जा सकता, विशेष रूप से इस तथ्य के दृष्टिकोण से कि सामग्रियाँ 105.11 कि.मी. के क्षेत्र में फैली पड़ी हुई हैं।

मामला रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

#### 4.3.6 पूर्व रेलवे: हावड़ा में रूट रीले इन्टरलॉकिंग (आर आर आई) पर निष्क्रिय निवेश

परियोजना में विफलता/विलम्ब के कारण 2.97 करोड़ रुपए का निवेश निष्फल हुआ।

नये आर.आर.आई. द्वारा हावड़ा में वर्तमान रूट रीले इन्टरलॉकिंग (आर.आर.आई.) के प्रतिस्थापन का कार्य दिसम्बर, 1987 में मेसर्स सुन्दरम क्लेटन लि. हारीता, होसुर (तमिलनाडु) को आबंटित किया गया था जिसे बाद में मेसर्स रेलवे प्रोडक्ट्स (इंडिया) लि.[आर.पी.(आई.) एल.] तमिलनाडु द्वारा ले लिया गया। मूल संविदा के अनुसार कार्य चालू होने का कार्यक्रम जनवरी, 1989 में था।



प्रदर्शन प्रणाली के रूप में रंगीन वीडियो डिस्प्ले यूनिट (वी.डी.यू) मानीटरों के विन्यास के साथ प्रणाली में कम्प्यूटर पर आधारित प्रणाली की हाईब्रिड व्यवस्थाओं के साथ-साथ परम्परागत रीले लॉजिक प्रणाली भी थी।

उपरोक्त कार्य के लिये आकलन जिसके लिये सितम्बर, 1987 में 2.50 करोड़ रुपये स्वीकृत किये गये थे बाद में संशोधित कर के 2.93 करोड़ रुपये सितम्बर, 1991 में स्वीकृत किये गये। कार्य के पूर्ण होने की तिथियाँ चार भिन्न-भिन्न स्तरों पर बढ़ाई गईं और आखिरी तारीख 15 फरवरी, 1992 तक बढ़ाई गई।

प्रणाली का संस्थापन/वायरिंग 1990 में पूर्ण हो गया था। आर.आर.आई. का परीक्षण दिसम्बर, 1991 से आरम्भ हुआ और सितम्बर 1998 तक चलता रहा।

चूंकि संस्थापित प्रणाली अन्तिम परिणाम देने के काबिल नहीं थी इसलिये ठेकेदार को हार्डवेयर, सॉफ्टवेयर और साथ ही साथ रीले लॉजिक प्रणाली में कई परिवर्तनों का कार्य हाथ में लेना पड़ा। बड़े परिवर्तनों में कम्प्यूटर प्रणाली के 286 से 486 में कोटि-उन्नयन, जेनिसिस का पुनर्विन्यास, एन.एक्स.पैनल में परिवर्तन, सॉफ्टवेयर प्रणाली का पुनर्विभाजन एवम् पुनर्लेखन सन्निहित था। प्रणाली में कुल सात परिवर्तन हुये थे। प्रत्येक परिवर्तन का बाद में परीक्षण भी हुआ था।

परिवर्तनों के बावजूद आर.आर.आई. के कार्यों के सुरक्षा पहलुओं से जुड़ी प्रणाली में सन्निहित कमियों को दूर नहीं किया जा सका।

सितम्बर, 1997 में रेलवे बोर्ड ने कार्य की पूर्ण समीक्षा एवम् वर्तमान आर.आर.आई. के स्थान पर इस कार्य को चालू करने के लिये ऐक्शन प्लान के लिये कहा, जो कि प्रतिस्थापन हेतु विलम्बित था। प्रत्युत्तर में रेलवे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड को सूचित किया (अक्टूबर, 1997) कि मेसर्स आर.पी.(आई.) एल. को निम्नलिखित बड़े दोषों में सुधार लाने के लिये एक अवसर दिया जायेगा:-

- (i) अनभिप्रेत पथ स्थापन
- (ii) प्रदर्शन में विलम्ब
- (iii) वी.डी.यू. में दोष

यह भी बताया गया कि दोषों को दूर करने में 4/5 माह की आवश्यकता होगी।

लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया कि कुछ अनुरक्षण सम्बन्धी स्पेयर पुर्जों की आपूर्ति होना अभी बाकी था एवम् पहले से लगाये गये उपकरण कार्य करने योग्य नहीं थे, लेकिन यद्यपि अप्रैल, 1998 में एजेन्सी के संविदा और आगे बढ़ाने के लिये निवेदन तथा उपकरणों को ठीक करने के लिये निवेदन के बावजूद संविदा 15 फरवरी 1992 के पिछले समय-विस्तार के बाद आगे नहीं बढ़ाई गई।

मार्च, 1999 में फर्म से पुनः प्रणाली को कार्य योग्य बनाये जाने के लिये कहा गया जिससे कि आर.आर.आई. को यथा शीघ्र चालू किया जा सके।

इस प्रकार 1990 से, जब संस्थापन प्रणाली की वायरिंग का कार्य पूर्ण हुआ, 1998 तक प्रणाली को कार्यात्मक बनाने में कई परीक्षणों और परिवर्तनों में, एक लम्बी अवधि व्यतीत हो चुकी है। रेलवे

प्रशासन (अप्रैल 1999) भी निकट भविष्य में इसके चालू होने के सम्बन्ध में आश्वस्त नहीं था। इस तरह 2.97 करोड़ रुपयों का परियोजना पर निवेश निष्क्रिय एवम् निष्फल रहा।

परियोजना को चालू करने में असफलतायें/विलम्ब, जैसा कि लेखापरीक्षा के दौरान देखा गया, निम्न कारणों से था:-

- (क) मूल संविदा के बाद से कार्य के क्षेत्र में कई परिवर्तन हुये और रेलवे द्वारा प्रस्तावित परिवर्तनों को हर स्तर पर मूर्त रूप दिया गया।
- (ख) तकनीकी विशिष्टतायें प्रणाली के सबसे अधिक निर्णायक पहलू यथा, प्रत्युत्तर समय (पथ प्रारम्भ करने एवम् वी.डी.यू. पर अन्तिम संकेत देने में लिया गया समय) पर मौन थी। रेलवे प्रशासन ने मई, 1996 में जाकर महसूस किया कि प्रत्युत्तर समय 3 सेकन्ड से अधिक का नहीं होना चाहिये। इसे जुलाई, 1996 में बढ़ा कर 3 से 5 सेकन्ड कर दिया गया। सितम्बर, 1997 में पुनः यह निश्चय किया गया कि 90 प्रतिशत मार्गों के सम्बन्ध में प्रत्युत्तर समय 10 सेकन्ड होना चाहिये और शेष मार्गों के लिये 15 सेकन्ड के अन्दर होना चाहिये, यद्यपि वी.डी.यू. पर पथ आरम्भ होने एवम् अन्तिम संकेत के बीच विलम्ब का कोई पूर्व निश्चित मानक नहीं था।
- (ग) संस्थापित वी.डी.यू. के लगातार कार्य करने पर कार्यकाल 10,000 घंटे था। यदि इस प्रणाली को कार्य-योग्य बना भी दिया जाता तो भी लगभग प्रत्येक वर्ष वी.डी.यू. को बदलने की आवश्यकता पड़ती। आर.आर.आई. कार्य के लिये हावड़ा जैसे व्यस्त स्टेशन पर इतना छोटा कार्य-काल औचित्यपूर्ण नहीं था। इस पहलू पर विचार नहीं किया गया था।
- रेल प्रशासन का 1994-95 से 1995-96 के दौरान यार्ड के पुनर्कल्पन के कार्यों के साथ-साथ आर.आर.आई. को चालू करने के साथ जोड़ने का निर्णय अविवेकपूर्ण सिद्ध हुआ। चूंकि हावड़ा में आर.आर.आई. निष्पादन अत्यन्त अग्रणी स्तर पर था, मुख्य परिवहन परियोजना प्रबन्धक (सी.टी.पी.एम.) ने मंडल रेल प्रबन्धक (डी.आर.एम.), हावड़ा को दिसम्बर, 1994 में सूचित किया कि आर.आर.आई. के साथ दोहरे निर्वहन प्लेटफॉर्म की सुविधाओं के लिये पुनर्कल्पन का एकीकरण कार्य के लिये लम्बी दूरी के कारण, सम्भव नहीं हो सकेगा। तथापि, रेलवे प्रशासन ने, दोहरे निर्वहन सुविधा के साथ आर.आर.आई. को चालू करने का निर्णय लिया। अप्रैल, 1999 तक रेलवे प्रशासन के लिये, चालू होने की सम्भावित लक्ष्य तारीख को बताना, सम्भव नहीं था।
- (घ) प्रणाली को चालू होने के मार्ग में बकाये भुगतान भी बाधा बने। जनवरी, 1998 में एजेन्सी ने दक्षिणी सियालदह एवम् गया आर.आर.आई. वर्क्स परियोजनाओं में फंसे भुगतानों को निर्मुक्त करने का भी निवेदन किया जिनका निष्पादन वे कर चुके थे। हावड़ा आर.आर.आई. पर सुधारात्मक कार्य करने के लिये उन्हें अतिरिक्त स्रोत आवश्यक थे। इस मामले में कोई प्रगति नहीं हुई।

मंडल रेल प्रबंधक (डी.आर.एम.), हावड़ा ने वर्तमान आर.आर.आई. की किसी सम्भावित असफलता, जिससे परिचालन सम्बन्धी गम्भीर प्रतिक्रिया हो सकती थी, को दूर करने के लिये सी.एस.टी.ई. से आग्रह किया (अक्टूबर, 1998)। तथापि संकेत सम्बन्धी परिचालन अब भी पुराने आर.आर.आई. से



नियोजित किये जा रहे हैं जिसमें असफलता का बहुत बड़ा जोखिम है एवम् हावड़ा यार्ड में सम्पूर्ण परिचालन के ठहराव की सम्भावना है जिससे सम्पूर्ण पूर्व रेलवे यातायात में गंभीर अस्थिरता आ सकती है। इस बीच वर्तमान आर.आर.आई. ने नाजुक असफलताओं के संकेत देना पहले ही आरम्भ कर दिया है।

मामला रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### 4.3.7 उत्तर रेलवे : अनुपयोज्य विद्युत इंजनों की अनावश्यक आवधिक मरम्मत

इंजनों की आयु (शेष आयु) एवं दशा को ध्यान में रखे बिना विद्युत इंजनों की आवधिक मरम्मत किये जाने के कारण 2.93 करोड़ रुपये का परिहार्य व्यय हुआ।

अगस्त 1995 में, रेलवे बोर्ड ने संहितीय आयु (36 वर्ष) पूरी करने वाले डीजल इंजनों की आवधिक मरम्मत (पी ओ एच) का कार्यक्रम निम्न प्रकार विनिर्दिष्ट किया :

- (i) यदि एक डीजल इंजन का अपनी 30वीं, 31वीं अथवा 32 वर्ष की सेवा के दौरान पी ओ एच होना हो, उसको पी ओ एच हेतु भेज दिया जाए एवं उसको उसकी संहितीय आयु के समापन तक सेवा में रखा जाए तथा तत्पश्चात् आयु एवं दशा के आधार पर निराकृत कर दिया जाए।
- (ii) जहाँ इंजन का पी ओ एच सेवा के 33वें, 34वें एवं 35वें वर्ष होना हो, इंजन को एक माध्यमिक मरम्मत शेड्यूल (आई ओ एच) दिया जाए।
- (iii) सेवा के 36वें वर्ष में पी ओ एच होने वाले इंजनों पर विशेष ध्यान न दिया जाए। ऐसे इंजनों को सामान्य तरीके से हटा दिया जाना था।

तथपि, विद्युत इंजनों के पी ओ एच हेतु ऐसा कोई दिशानिर्देश उपलब्ध नहीं है। भारतीय रेलवे ए सी कर्षण अनुरक्षण एवं विद्युत चल स्टाक के परिचालन की नियमावली-1994 के अनुसार रेलवे द्वारा अनुपालन किये जाने वाला ए सी विद्युत इंजनों के अनुरक्षण एवं पी ओ एच का कार्यक्रम निम्नवत् है :

- (i) विद्युत इंजनों का पी ओ एच उसके चालू होने के 6,00,000 किमी अथवा पिछला पी ओ एच अथवा 6 वर्षों के पश्चात्, जो भी पहले हो, किया जाना है ;
- (ii) माध्यमिक मरम्मत (आई ओ एच) उसके चालू होने अथवा पिछले पी ओ एच के 300000 किमी अथवा 3 वर्षों के पश्चात्, जो भी पहले हो, किया जाता है।

लेखापरीक्षा के दौरान देखा गया कि उत्तर रेलवे में विद्युत इंजनों को बिना उनकी आयु, भौतिक दशा एवं सम्भावित शेष जीवन को ध्यान में रखते हुए पी ओ एच हेतु भेजा जा रहा था। डब्लू ए एम-1 विद्युत इंजनों का उत्तर रेलवे में 1959 के दौरान सेवा हेतु प्रयोग आरम्भ किया गया। समय बीतने के साथ इंजनों की साइड बाडी, छत एवं कैंब बुरी तरह से क्षरित हो गये उसमें छेद हो गए

एवं टूट गये। बदलाव हेतु आवश्यक कुछ महत्वपूर्ण पुर्जे या तो उपलब्ध नहीं थे अथवा बहुत महँगे थे। आयु एवं दशा को देखते हुए, इन इन्जनों को लम्बी अवधि तक सेवा में नहीं रोका जा सकता था। इसके बावजूद चारबाग कारखाने में सितम्बर 1993 से अप्रैल 1995 की अवधि के दौरान 17 डब्लू ए एम-1 विद्युत इन्जनों की पी ओ एच की गयी। पी ओ एच की लागत 2.93 करोड़ रुपये (लगभग) आयी। इन 17 इन्जनों में से 10 ने पहले ही 35 वर्ष की आयु पूरी कर ली थी एवं शेष 7 की बाकी आयु केवल 2 से 9 माह की थी।

पी ओ एच के पश्चात् इन इन्जनों का प्रयोग कम दूरी की सवारी, माल एवं विभागीय सेवाओं के लिए किया गया परन्तु इनको सेवाओं से 9 से 42 महीनों के भीतर हटा लेना पड़ा था। प्रवर विद्युत इन्जीनियर (एस ई एन) (आर एस), कानपुर ने इनको निराकृत करने का प्रस्ताव किया क्योंकि समय बीतने के साथ इन्जन की चैसिस में नकारात्मक उभार आ गया था, कुल मिलाकर इन्जनों की दशा खराब थी एवं महत्वपूर्ण पुर्जे (आयात किये जाने वाले) मरम्मत हेतु उपलब्ध नहीं थे।

प्रवर प्रशासनिक ग्रेड (एस ए जी) सर्वेक्षण समिति ने एस ई एन के प्रस्तावों की समीक्षा की एवं कुछ इन्जनों को निराकृत करने की अनुशंसा की (नवम्बर 1995, जनवरी 1997, जुलाई 1997, अगस्त 1997)। समिति ने यह भी सिफारिश की कि शेडों के साथ कारखानों द्वारा इन्जनों की दशा की जाँच की जानी चाहिए विशेषकर पी ओ एच करने से पूर्व उभार की जिससे कि पी ओ एच के तत्काल बाद इन्जनों को निराकृत करने की स्थिति न पैदा हो। इसके अतिरिक्त समिति ने यह भी चाहा कि कारखाना प्राधिकारी जाँच करें कि किस प्रकार ऐसे इन्जन जिनका पी ओ एच के समय उभार नकारात्मक था, पी ओ एच हेतु लिए गये। इस सम्बन्ध में कारखाना प्राधिकारियों द्वारा की गयी कार्यवाही अभिलेखों में नहीं थी। अन्ततः, इन 17 इन्जनों को अप्रैल 1995 से अक्टूबर 1997 के दौरान निराकृत कर दिया गया।

यदि रेलवे प्रशासन ने, इन इन्जनों का पी ओ एच करने के पूर्व इनकी भौतिक दशा को दृष्टिगत रखते हुए इन इन्जनों की आयु एवं संभावित शेष सेवा-अवधि पर ध्यान दिया होता तो 2.93 करोड़ रुपये के व्यय से बचा जा सकता था। आगे विद्युत इन्जनों की पी ओ एच हेतु स्पष्ट दिशानिर्देश निर्धारित किया जाना आवश्यक है जिस प्रकार डीजल इन्जनों के लिए किया गया है जिससे कि ऐसे अलाभदायक व्यय की पुनरावृत्ति से बचा जा सके।

मामले को रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।



**4.3.8 दक्षिण पूर्व, पूर्वोत्तर सीमांत : पूर्व-योग्य/अनुमोदित ठेकेदारों से एवं पश्चिम रेलवे पंजीकरण शुल्क/वार्षिक शुल्क न वसूलने/कम वसूलने के कारण राजस्व की हानि।**

निर्धारित प्रक्रिया का अनुपालन न किये जाने के फलस्वरूप 2.29 करोड़ रुपये की राशि ठेकेदारों से पंजीकरण शुल्क/वार्षिक शुल्क का संग्रहण नहीं/कम हुआ।

ठेकों के प्रशासन तथा ठेकेदारों की एजेन्सी के माध्यम से सम्पादित किये गये कार्यों की गुणवत्ता में सुधार लाने के दृष्टिकोण से, रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलों को अपने रेलवे पर विभिन्न कार्यों के लिए पूर्व योग्य निविदाकर्ताओं/अनुमोदित ठेकेदारों की सूची तैयार करने के लिए कहा (जनवरी 1986)। पूर्व-योग्य निविदाकर्ताओं की सूची बहुत बड़े मूल्य/पैमाने वाले कार्यों, विशेष कौशल उपकरणों से किये जाने वाले कार्यों तथा जटिल प्रकृति के कार्यों के सम्बन्ध में तैयार किया जाना था।

रेलवे बोर्ड ने भी चाहा (जनवरी 1986) कि पंजीकरण के पूर्व, आवेदनों की जांच एवं संवीक्षा एक चयन समिति द्वारा की जानी चाहिए तथा 2000 रुपये का एक अप्रत्यर्पणीय पंजीकरण शुल्क अपने ईमानदारी एवं तत्परता के समर्थन में पूर्व-योग्य होने के लिए ऐसे इच्छुक ठेकेदारों से लिया जाना चाहिए। अप्रैल 1993 में, रेलवे बोर्ड ने पुनः निर्देश दिया कि आवेदन पत्र विज्ञापन इत्यादि के माध्यम से व्यापक प्रचार करके इच्छुक ठेकेदारों से साल में एक बार विभिन्न कार्यों के लिए अपने नामों के पंजीकरण हेतु आमंत्रित किये जाने चाहिए। पुनः, 1000 रुपये का वार्षिक शुल्क भी उनको सूचनायें भेजने तथा निविदाओं इत्यादि के लिए लिखाई का मूल्य पूरा करने के लिए वसूल किया जाना अपेक्षित था।

दक्षिण पूर्व रेलवे के निर्माण संगठन तथा चालू लाइन मण्डलों के अभिलेखों की समीक्षा में यह पाया गया कि :

- (i) इच्छाधीनता एवं मनमानापन कम करने के लिए, विज्ञापन इत्यादि के माध्यम से व्यापक प्रचार करके साल में एक बार आवेदन पत्र आमंत्रित करने की प्रथा का अनुपालन नहीं किया गया। 1993 में निर्माण संगठन ने आवेदन आमंत्रित किया, उसके बाद ठेकेदारों के पंजीकरण के लिए आवेदन पत्र फिर 1998 में जाकर आमंत्रित किये गये, जबकि इच्छुक ठेकेदारों से आवेदन पत्र, जब कभी प्राप्त हुए, पंजीकृत किये गये थे।
- (ii) 2975 एवं 2841 मामलों में क्रमशः 2000 रुपये के अप्रत्यर्पणीय पंजीकरण शुल्क तथा 1000 रुपये के वार्षिक शुल्क की न तो मांग की गयी थी और न वसूली ही की गयी थी फलस्वरूप मार्च 1998 तक 1.84 करोड़ रुपये (1993 के पहले की अवधि हेतु 0.03 करोड़ रुपये की राशि सहित) के राशि की वसूली नहीं/कम हुई। यह शर्त 1998 में जाकर लागू की गयी तथा शुल्क ठेकेदारों द्वारा जमा किया गया।

दक्षिण पूर्व रेलवे प्रशासन ने अक्टूबर 1999 में बताया कि वृहद प्रचार नहीं किया गया क्योंकि हर वर्ष सभी खुली निविदा सूचनाओं का वृहद प्रचार किया गया था तथा केवल पूर्व योग्य ठेकेदारों के लिए विशिष्ट रूप से किया गया था।

ये तर्क मान्य नहीं है क्योंकि रेलवे बोर्ड ने, विद्यमान पद्धति की समीक्षा करने के बाद अप्रैल 1993 में निर्देश जारी किया था कि 'अनुमोदित ठेकेदारों' की एक वार्षिक सूची वर्ष में एक बार विज्ञापन इत्यादि के माध्यम से वृहद प्रचार करने के बाद तैयार की जानी चाहिए एवं मुख्यालय तथा मण्डल कार्यालयों में रखी जानी चाहिए। अनुमोदित सूची पर पहले से ही ठेकेदारों तथा वे जिन्होंने रेलवे पर संतोषजनक कार्य पूरा किया/सम्पादित किया है, जिससे भविष्य में कार्यों/तैनातियों हेतु उन्हें योग्य समझा जाय, को भी उन्हें पंजीकृत कराने के लिए आमंत्रित किया जाना चाहिए।

पूर्वोत्तर सीमान्त तथा पश्चिम रेलवे में एक इसी प्रकार की समीक्षा में यह पाया गया कि निर्धारित प्रक्रिया का अनुपालन नहीं किया जा रहा था तथा रेल प्रशासनों ने 0.45 करोड़ रुपये की राशि पंजीकरण शुल्क तथा वार्षिक शुल्क (पूर्वोत्तर सीमान्त-0.43 करोड़ रुपये तथा पश्चिम रेलवे-0.02 करोड़ रुपये) क्रमशः 1683 तथा 181 मामलों में वसूल नहीं किया।

मामला रेलवे बोर्ड की जानकारी में अक्टूबर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

#### 4.3.9 दक्षिण पूर्व रेलवे : रेल के बदले सड़क से रेल पथ सामग्री के परिवहन के कारण परिहार्य व्यय।

मूल ठेका को जल्दबाजी में गैर-अनुसूची दरों पर परिवर्तन किये जाने के फलस्वरूप 2.06 करोड़ रुपये का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।

दैतरी-बाँसपानी के मध्य लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में बारबिल में रेलवे वैगनों में से रेल पथ सामग्रियों को उतारने तथा उन्हें सड़क से जोरूरी तक 11 कि.मी. परिवहन करने के लिए एक ठेका 0.34 करोड़ रुपये के कुल मूल्य पर मेसर्स अनिल अग्रवाल को दिया गया (फरवरी 1996)। पूरा करने की तिथि 1 अगस्त 1996 निर्धारित की गयी।

ठेका दिये जाने के तुरन्त बाद ही, रेल प्रशासन ने अत्यावश्यकता के आधार पर सामग्रियों को विभिन्न डिपो/स्थानों से सड़क से सीधे ही ले जाने के लिए निर्णय किया (अप्रैल 1996) क्योंकि बाँसपानी एवं जोरूरी के मध्य खण्ड को पूरा करने का लक्ष्य 30 जून, 1996 रखा गया था तथा रेल द्वारा ले जाने के लिए वैगन उपलब्ध नहीं थे। चूँकि खुली निविदा द्वारा एक ठेके को अंतिम रूप दिये जाने में काफी समय लगता, अतएव मौजूदा ठेकेदार को ही सीधे विभिन्न डिपो/स्थानों से सड़क द्वारा रेल पथ सामग्रियों के परिवहन का कार्य, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी द्वारा 24 अप्रैल, 1996 को स्वीकृत किये गये गैर अनुसूची दर (एन एस रेट) पर सौंप गया। तदनुसार एक पूरक करारनामा 2.06 करोड़ रुपये पर 2 अगस्त, 1996 को किया गया।



सड़क द्वारा सामग्रियों को ऐसे सीधे परिवहन हेतु स्वीकृत एन एस दरों, के फलस्वरूप रेल प्रशासन को भारी अतिरिक्त व्यय करना पड़ा।

तथापि, परिवहन समय से पूरा नहीं किया जा सका तथा रेलवे की ओर से ठेकेदार को 6 बार समय-विस्तार दिया गया। ठेका का मूल्य भी बढ़कर 2.65 करोड़ रुपये हो गया। ठेका, संशोधित करारनामों के कार्य के 90 प्रतिशत (2.40 करोड़ रुपये) ठेकेदार द्वारा पूरा किये जाने के साथ ही जनवरी, 1999 में बंद कर दिया गया है; क्योंकि रेल पथ सामग्रियों के परिवहन की और आवश्यकता नहीं थी। अब तक, नई लाइन के पूरा किये जाने की तिथि बढ़ाकर फरवरी, 2000 तक हो गयी है। इस मामले में निम्नलिखित कमियाँ पायी गयीं:

(i) मार्च 1996 तक, विभिन्न सम्बद्ध कार्यों की स्थिति निम्नवत् थी :

क्रम सं.	कार्यों के मद	मार्च 1996 तक किये गये कार्य का प्रतिशत
1.	मिट्टी कार्य (कटाई/किनारा)	72.42 83.40
2.	पुल कार्य	78.76
3.	गिट्टी आपूर्ति	21.50

रेल पथ सामग्री की आपूर्ति के अतिरिक्त, सड़क का परिवर्तन (रोड ओवर/अण्डर ब्रिजों के साथ) तथा जुड़े हुए ठेका को अंतिम रूप दिये जाने के कार्य भी किये जाने थे। ये कार्य अभी भी पूरे नहीं किये गये हैं (जनवरी 2000)। इसलिए, अत्यावश्यकता के आधार पर डिपो इत्यादि से सीधे ही सड़क द्वारा रेल पथ सामग्रियों के परिवहन के लिए ठेका का उपक्रम करना तथा उसे अंतिम रूप देना अविवेकपूर्ण था, जबकि इससे जुड़े कार्य अभी भी पूरे किये जाने थे।

(ii) एन एस रेट (23-24 अप्रैल 1996) स्वीकृत करने की आवश्यकता को औचित्यपूर्ण बताने के समय कार्य की अत्यावश्यकता 30 जून तक पूरा कर लिये जाने की तिथि इंगित करते हुए स्थापित की गयी। इसके विपरीत, उसी मुख्य प्रशासनिक अधिकारी द्वारा, जिसने 24 अप्रैल 1996 को एन एस रेट ठेका अनुमोदित किया था, 16 एवं 17 अप्रैल 1996 को हुई कार्य समीक्षा की बैठक के कार्यवृत्त में यह स्पष्ट रूप से इंगित किया कि सम्भावित तिथि 31 दिसम्बर 1996 होगी। इस प्रकार, अत्यावश्यकता के आधार पर पूरक करारनामा तथ्यों से समर्थित नहीं था।

(iii) सड़क द्वारा सामग्रियों के परिवहन को औचित्यपूर्ण बनाते समय, यह लिखा गया कि वैगन उपलब्ध नहीं थे। लेकिन वास्तव में, 992 मी टन आर एस स्लीपर (1400 मी.टन में से) रेल द्वारा ढोये गये थे।

(iv) रेल प्रशासन ठेका रद्द करने में विफल रहा, यद्यपि कार्य के महत्वपूर्ण मदों को पूरा करने में अनुमानित समय से अधिक समय लगा तथा वास्तव में ये अभी (जनवरी 2000) पूरे किये जाने हैं।

(v) यद्यपि ठेकेदार ने 8 अप्रैल 1996 से सामग्रियों का परिदान करना शुरू कर दिया था, लेकिन ये लिफ्टिंग ठेकेदार को खण्ड में उपयोग के लिए केवल नवम्बर, 1996 से जारी किये गये।

इस प्रकार, मूल ठेका को जल्दबाजी में एन एस रेट पर परिवर्तन किये जाने के फलस्वरूप अब तक 2.06 करोड़ रुपये का परिहार्य अतिरिक्त व्यय (संशोधित ठेका का मूल्य 2.40 करोड़ रुपये) (-) मूल ठेका का मूल्य 0.34 करोड़ रुपये) हुआ।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च 1999 एवं अगस्त 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### 4.3.10 दक्षिण मध्य रेलवे: क्रासिंग स्टेशनों से सम्बन्धित कार्यों पर निष्फल व्यय।

हुबली-लोन्डा सेक्शन (90.45 कि.मी) के आमाम परिवर्तन के लिये, रेलवे बोर्ड ने 53.67 करोड़ रुपये (जुलाई, 1993 में सिविल इन्जीनियरिंग एवम् सिग्नल एवं टेलीकॉम्यूनिकेशन वर्क्स के लिये 52.58 करोड़ रुपये और मई, 1994 में इलेक्ट्रिकल सब-एस्टीमेट के लिये 1.09 करोड़ रुपये) स्वीकृत किये।

स्वीकृत आकलन में नागलवी, कशानाहट्टी, भिषेनाहट्टी, नागरगल्ली एवम् शिवाथान पर स्थित पाँच क्रासिंग स्टेशनों (एम.जी.) को हाल्ट स्टेशन बनाया गया था। तथापि रेल प्रशासन ने लाईन क्षमता में 20 से 22 पथों की प्रत्याशित बढ़त के आधार पर पाँच क्रासिंग स्टेशनों को बनाये रखने का तर्क देते हुये सितम्बर 1994 में रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत किये गये प्रथम संशोधित आकलन में पाँच क्रासिंग स्टेशनों को पुनः सम्मिलित कर लिया ।

मार्च, 1995 में प्रथम संशोधित आकलन को स्वीकृति देते हुये बोर्ड ने पाँच क्रासिंग स्टेशनों के उन्नयन से सम्बन्धित कार्य को पुनः निकाल दिया और निर्देश दिया कि घटत को प्रभावी बनाया जाय और कार्यों के वे मद, जो अनुमोदत नहीं हैं, उन्हें निष्पादित न किया जाये।

तथापि, रेल प्रशासन ने, इन निर्देशों की अवहेलना करते हुये 0.42 करोड़ रुपयों के व्यय पर 52,000 क्यूबिक मीटर (30,000 क्यूबिक मीटर कटाव में व 22,000 क्यूबिक मीटर तटबंधन में) मिट्टी-कार्य को निष्पादित किया। रेल प्रशासन ने, यात्रियों को गाड़ी से उतरने एवं चढ़ने हेतु न्यूनतम यात्री सुविधा के विचार से इन स्टेशनों पर रेल लेवेल प्लेटफार्म बनाने पर 0.29 करोड़ रुपयों का और भी व्यय किया।

तदनन्तर, मंडल रेल प्रबन्धक, हुबली (डी.आर.एम.), ने इन पाँच स्टेशनों की आय का विश्लेषण करने के बाद (जो कि 1993-94 में भिषेनाहट्टी में चार टिकटों की बिक्री से 30 रुपये और 1994-95 में नागलवी में 12 टिकटों की बिक्री से 114 रुपये के बीच था) सुझाव दिया (अप्रैल, 1995) कि इन्हें यातायात के लिये पूर्णतः बन्द किया जा सकता है। उन्होंने यह भी निरूपित किया कि इनको हाल्ट स्टेशनों के रूप में चलाना आर्थिक रूप से लाभप्रद नहीं होगा क्योंकि इन स्टेशनों की आय 500 रुपयों की भी नहीं थी जो कि हाल्ट स्टेशनों को चालू रखने के लिए नियत न्यूनतम कमीशन था। अंत में इन पाँचों स्टेशनों को 1 जून, 1995 से बन्द कर दिया गया।

इस सम्बन्ध में निम्न लेखा-परीक्षा टिप्पणियाँ की जाती हैं



- (i) रेल प्रशासन ने अपने संशोधित आकलनों (सितम्बर, 1994 और जनवरी/अप्रैल, 1997) में यात्री यातायात/उससे होने वाली आय की चालू दशा का विश्लेषण किये बिना पाँच क्रासिंग स्टेशनों का प्रस्ताव रखना जारी रखा।
- (ii) बोर्ड द्वारा इस बात को सुनिश्चित करने के स्पष्ट निर्देशों के बावजूद, कि घटत को प्रभावी बनाया जाय और कार्य, जो अनुमोदित नहीं है (जिसमें ये पाँच क्रासिंग स्टेशन भी सम्मिलित थे), उनका निष्पादन न किया जाये, रेल प्रशासन ने मिट्टी-कार्य का निष्पादन किया और इन पाँचों स्टेशनों पर रेल लेवेल प्लेटकार्म का प्रावधान किया जिससे 0.71 करोड़ रुपये का व्यय हुआ। यह व्यय निष्फल सिद्ध हुआ, क्योंकि अंततः कम यात्री यातायात के कारण इन स्टेशनों को 1 जून, 1995 से बन्द कर देना पड़ा।
- (iii) रेलवे बोर्ड ने इच्छा व्यक्त की थी (सितम्बर, 1997) कि इस निष्फल व्यय के सम्बन्ध में एक विस्तृत रपट उनको भेजी जाय। रेल प्रशासन द्वारा इस प्रकार की कोई रपट नहीं भेजी गई है।

जब मामले को (मई, 1998) उठाया गया, रेल प्रशासन ने तर्क दिया (दिसम्बर, 1998) कि इन पाँच स्टेशनों पर मिट्टी-कार्य का निष्पादन प्रथम संशोधित आकलन को रेलवे बोर्ड की स्वीकृति के पूर्व हुआ था क्योंकि रेलवे बोर्ड की स्वीकृति की प्रतीक्षा करने हेतु समय नहीं था। रेल प्रशासन ने यह भी तर्क दिया कि रेल लेवेल प्लेटफार्म का प्रावधान भी डी.आर.एम. के बन्द करने के सुझाव प्राप्त होने के पहले ही हो गया था।

ये तर्क मान्य नहीं हैं क्योंकि:

- (i) रेलवे प्रशासन ने इन क्रासिंग स्टेशनों को बनाये रखने के लिये जुलाई 1993 में मूल आकलन में प्रस्तावित नहीं किया था। संशोधित आकलन में क्रासिंग स्टेशनों के रूप में इन स्टेशनों को पुनः बनाये रखना एक विशेष आशोधन था। इस सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड की स्वीकृति की प्रतीक्षा किये बिना कार्यों का निष्पादन, इंजीनियरी विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता के पैरा 1113 की अवहेलना था।
- (ii) रेल प्रशासन ने इन पाँच क्रासिंग स्टेशनों पर यातायात की सम्भाव्यता पर विचार किये बिना व्यय किया। यह उप मुख्य अभियन्ता (निर्माण) के इन स्टेशनों को बन्द करने के प्रस्ताव (दिसंबर 1992) व मुख्य परिवहन प्रबन्धक द्वारा इस हेतु अनुमोदन (दिसम्बर 1992) के बावजूद भी था। इस प्रकार नियोजन प्रक्रिया दोषपूर्ण सिद्ध हुई और आमान परिवर्तन (मई, 1995) के पश्चात लाईन चालू होने के एक माह के अन्दर 1 जून, 1995 से इन स्टेशनों को यात्री यातायात के लिये बन्द करने का आदेश जारी करना पड़ा।

लेखापरीक्षा को इस विषय से सम्बन्धित मिसिल उपलब्ध नहीं करायी गयी थी क्योंकि इन्हें सी.बी.आई., बंगलौर ले गयी थी। इसलिये यह पता नहीं लगाया जा सका कि मिट्टी कार्य के लिये आदेश किसने दिया था।

रेलवे बोर्ड की मिसिल सं. 92/डब्ल्यू जेड/जी.सी./एस.सी./10, जिसकी जून, 1998 में माँग की गई थी, लेखापरीक्षा जाँच के लिये प्रस्तुत नहीं की गई।

मामला रेलवे बोर्ड की जानकारी में सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

#### 4.4 स्थापना एवं अन्य मामले

4.4.1 दक्षिण मध्य रेलवे : बैलास्ट आपूर्तिकर्ता ठेकेदारों से वसूलीयोग्य स्वामित्व फीस के संबंध में नियमों को लागू न करने के कारण परिहार्य देनदारी।

ए पी एम एम सी आर तथा डी एम जी के अनुदेशों के अनुसार खदान ठेकेदारों से स्वामित्व फीस की वसूली संबंधी नियमों के अनुपालन में विफलता के कारण 26.21 करोड़ रूपए का परिहार्य दायित्व हुआ

खान और खनिज (विनियमन और विकास) अधिनियम की धारा 15 के अन्तर्गत शक्तियों का प्रयोग करते हुए आन्ध्र प्रदेश सरकार ने आन्ध्र प्रदेश लघु खनिज रियायत नियमावली 1966 (ए पी एम एम सी आर) तैयार किये। ए पी एम एम सी आर के नियम 5 में उल्लिखित है कि खदान पट्टा के निबंधन एवं शर्तों के अन्तर्गत और के अनुसार या इन नियमों के अन्तर्गत प्रदान की गई अनुमति को छोड़कर कोई भी व्यक्ति किसी भी क्षेत्र में किसी भी प्रकार के लघु खनिज का खदान नहीं करेगा। नियम 10 में स्वामित्व फीस या बँधा लगान, जो भी अधिक हो, भूमि से प्राप्त या उपभोग किये गये सभी खनिजों पर भुगतान किये जाने का प्रावधान है। नियम 26 (3) (ii) की शर्तों में यदि किसी भी व्यक्ति द्वारा जो प्रक्रियागत खनिज सहित किसी भी प्रकार के खनिज को प्रयुक्त करने या उपभोग करने या अधिकार में रखने में या सरकार को देय खनिज राजस्व के प्रदत्त करने के संबंध में कोई दस्तावेजी प्रमाण उपलब्ध नहीं कराता है तो उसे नियमों के अन्तर्गत उद्ग्रहीत सामान्य स्वामित्व फीस के अतिरिक्त शास्ति के रूप में सामान्य स्वामित्व फीस का पाँच गुणा भुगतान करना होगा। इस नियम की वैधता को आन्ध्र प्रदेश न्यायालय द्वारा बनाये रखा गया था (सितम्बर 1993)।

औद्योगिक और वाणिज्य विभाग एवं खान और भूविज्ञान निदेशालय, हैदराबाद के साथ 15 मार्च 1990 को आयोजित (रेलवे के अनुरोध पर) एक बैठक में रेलवे, यह बताते हुए करार में एक उपबन्ध समाविष्ट करने को सहमत हुई थी कि ठेकेदार को 30 दिनों के अन्तर्गत निदेशक, खान और भूविज्ञान, आन्ध्र प्रदेश सरकार (ए डी एम जी) से खनिज राजस्व निपटान प्रमाण-पत्र (एम आर सी सी) उपलब्ध कराना था जिसकी विफलता में रेलवे, ठेकेदार के बिलों से 5 गुणा शास्ति सहित सामान्य स्वामित्व फीस और करों की कटौती करेगा।

आगे, फरवरी 1991 में, औद्योगिक और वाणिज्य विभाग (आन्ध्र प्रदेश) ने रेलवे को रोड मेटल के आपूर्ति के लिए ठेके के मामले में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया को निर्धारित करते हुए (उपर्युक्त उपबन्ध सहित) दक्षिण मध्य रेलवे को दिशानिर्देश जारी किया।



इन निर्णयों के बावजूद रेलवे प्रशासन ने निदेशक, खान और भूविज्ञान, आन्ध्र प्रदेश (डी एम जी) को सूचित किया (मई 1994) कि ठेकेदार के बिलों से रेलवे द्वारा स्वामित्व प्रभारों की वसूली करने की कोई व्यवस्था नहीं थी और इन प्रभारों का सीधे राज्य सरकार को भुगतान करना था और पिछले कार्यों के लिए 31 मार्च 1994 तक की रेलवे द्वारा की गई वसूलियों को शून्य माना जाना चाहिए। ऐसा होने पर डी एम जी, ने न्यायालय के निर्णयों का सन्दर्भ देते हुए फरवरी 1996 में बताया कि यदि दक्षिण मध्य रेलवे पाँच गुणा शास्ति सहित स्वामित्व फीस की कटौती करने में विफल हो जाती है तो विभाग को उन पर (दक्षिण मध्य रेलवे) शास्तियों सहित माँग को उठाना होगा। मार्च 1996 में आन्ध्र प्रदेश के प्रवर्तन विभाग द्वारा संग्रहीत सूचना के आधार पर डी एम जी ने वास्तव में मार्च 1994 तक उपभोग किये गये बैलास्ट की कुल मात्रा के लिए 4.64 करोड़ रुपये (3.87 करोड़ रुपये की शास्ति सहित) भुगतान करने के लिए रेलवे को कहा जिसके लिए रेलवे ने ए पी एम एम सी आर के अन्तर्गत निश्चित रूप से किसी भी धनराशि की कटौती नहीं की थी। नवम्बर 1997 में, उन्होंने पुनः रेलवे से धनराशि की अदायगी का अनुरोध किया जिसके विफल होने पर निग्रही उपायों को अपनाना पड़ता।

बाद में, अगस्त 1998 में आयोजित एक बैठक में जब रेलवे ने बताया कि उन्होंने 3 से 4 वर्षों से भी अधिक से अभिलेखों का रखरखाव नहीं किया है, मुख्य सचिव ने निर्णय किया कि रेलवे आपूर्त की गई राशि और कटौती की राशि, यदि कोई हो, अथवा अपेक्षित प्रमाण-पत्र के प्रस्तुत करने के कारण कटौती न की गई राशि के बारे में ठेकेदारों की 1 अप्रैल 1994 से एक सूची उपलब्ध करायेगा। रेलवे को अब तक कटौती की गई राशि को अन्तरित करने के निर्देश भी दिये गये थे। 1 अप्रैल 1994 तक और उससे पहले की अवधि के लिए, रेलवे को एक उपयुक्त जवाब देना था। यद्यपि, डी एम जी से एक अनुस्मारक पुनः मई 1999 में प्राप्त हुआ था। रेल प्रशासन को इस दिशा में कार्रवाई करनी अभी बाकी है (जनवरी 2000)।

लेखापरीक्षा द्वारा 1991-92 से 1997-98 के दौरान रेलवे द्वारा किये गये बैलास्ट ठेकों की समीक्षा से पता लगा कि यद्यपि विशिष्ट उपबंध का करार में सामान्यतः समावेशन किया गया था, फिर भी विस्तृत प्रक्रिया या तो एम आर सी सी के उत्पादन को सुनिश्चित करने अथवा एम आर सी सी की अनुपस्थिति में स्वामित्व फीस और पाँच गुणा शास्ति को वसूल करने के लिए विकसित नहीं थी। ब्यौरे की अनुपस्थिति में, यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि ठेकेदारों ने वस्तुतः स्वामित्व फीस का भुगतान किया था अथवा नहीं। भुगतान के प्रमाण की अनुपस्थिति में, 1991-92 से 1998-99 (जून 1998 तक) की अवधि के लिए ठेकेदारों से वसूली योग्य राशि जो कि राज्य सरकार को भेजनी थी इस लेखा में 28.98 करोड़ रुपये निकाली गई। इसके प्रति, 2.77 करोड़ रुपये फाईनल बिल की राशि पास नहीं की गई या निर्मुक्त नहीं की गई या प्रत्याभूति जमा रोक ली गई के रूप में, रेलवे प्रशासन के पास थी।

जबकि सिकन्दराबाद डिवीजन के संबंध में 1991-92 से 1994-95 के लिए अभिलेख उपलब्ध नहीं कराये गये थे, विजयवाड़ा की निर्माण यूनिट ने 1995-96 से 1997-98 के दौरान किये गये करारों में विशिष्ट उपबंध का समावेशन नहीं किया था।

इस प्रकार, ए पी एम एम सी आर और डी एम जी के विशिष्ट निर्देशों का अनुपालन करने में विफल होने के कारण रेलवे को 1991-92 से 1998-99 (जून 1998 तक) की अवधि के लिए (सिकन्दराबाद डिवीजन के संबंध में 1991-92 से 1994-95 की अवधि को छोड़कर जिसके लिए अभिलेख उपलब्ध नहीं कराये गये थे) 26.21 करोड़ रुपये के अनावश्यक दायित्व का सामना करना पड़ रहा है।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड के ध्यान में क्रमशः मार्च 1999 एवं अगस्त 1999 में लाया गया; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

उपचारी उपाय किये जाने तक देयता निरन्तर बढ़ती ही रहेगी।

#### 4.4.2 सभी भारतीय रेलें : जल प्रभारों की वसूली न होना/संशोधित न किया जाना

रेलवे आवासों में रहने वाले कर्मचारियों से जल प्रभारों की वसूली न होने/संशोधन न होने के फलस्वरूप रेलवे प्रशासन को 21.02 करोड़ रुपये की हानि हुई।

##### (i) जल प्रभारों की वसूली न किया जाना

रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार, जल प्रभारों की कटौती राजपत्रित स्टाफ क्वार्टरों में रहने वालों से की जाती है। तथापि, जून 1922 में लिए गए एक निर्णय के अन्तर्गत, रेलवे क्वार्टरों में रहने वाले अराजपत्रित कर्मचारियों को सभी करों की अदायगी से मुक्त कर दिया गया एवं 'कर' शब्दावली में जल प्रभारों को सम्मिलित किया गया परन्तु विद्युत प्रभारों को नहीं सम्मिलित किया गया। यद्यपि 1953 में, सरकारी रेलों के पुनर्समूहन के पश्चात क्वार्टरों के किराये को युक्तिपूर्ण बनाया गया, रेलवे बोर्ड द्वारा अराजपत्रित कर्मचारियों से जलप्रभारों की वसूली हेतु एक समान आदेश क्षेत्रीय रेलों को नहीं जारी किये गये। परिणामस्वरूप विभिन्न क्षेत्रीय रेलों में भिन्न कार्यप्रणाली है। उदाहरणार्थ दक्षिण एवं दक्षिण मध्य (पांच मण्डलों में से तीन में) रेलों में प्रति टॉटी प्रतिमाह 1 रु के नाममात्र की दर से जल प्रभारों की वसूली हो रही थी, अन्य क्षेत्रीय रेलों में जल प्रभारों हेतु कोई वसूली बिल्कुल नहीं हो रही थी।

नवम्बर 1991 में, दक्षिण मध्य रेलवे प्रशासन ने अपने यहाँ विद्यमान विषमता की ओर रेलवे बोर्ड का ध्यान आकर्षित किया, जहाँ विजयवाड़ा, गुन्टकल एवं हुबली मण्डलों (पूर्व में दक्षिण रेलवे में मात्र) के अराजपत्रित कर्मचारी प्रति टॉटी 1 रुपया प्रतिमाह जल प्रभारों का भुगतान कर रहे थे तथा हैदराबाद एवं सिकन्दराबाद मण्डलों में कोई वसूली नहीं की जा रही थी। तत्पश्चात बोर्ड ने जुलाई 1992 में क्षेत्रीय रेलों को निम्नलिखित आधारों पर राजपत्रित तथा अराजपत्रित कर्मचारियों के लिए एक समान आधारों पर जलप्रभारों की दरों को नियत करने हेतु प्रभार का आधार बताने का निर्देश दिया:

(क) जल प्रभार (प्रति माह प्रति टॉटी 1 रुपया) जहाँ वसूल किये जा रहे थे, बहुत पहले निर्धारित किये गये थे;



- (ख) जल प्रभारों की रियायती दरों को जारी रखने का कोई औचित्य नहीं था;
- (ग) जल धीरे-धीरे अभाववाला स्रोत बन रहा था; एवं
- (घ) रेलवे, पानी की आपूर्ति पर्याप्त लागत से कर रही थी।

बोर्ड ने सामान्य पूल आवासों में रहने वाले अराजपत्रित कर्मचारियों से जल प्रभारों की वसूली की स्थिति का भी पता लगाया। चूँकि सिविल साइड में अराजपत्रित कर्मचारी जलप्रभारों का भुगतान कर रहे थे, बोर्ड ने अगस्त 1996 में, रेलवे क्वार्टरों में रहने वाले लोगों से जल पर कर लगाये जाने हेतु विचार किया। तथापि, एक समान नीति रूप में, अराजपत्रित कर्मचारियों से जलप्रभारों को वसूल करने का निर्णय (अगस्त 1996) नहीं लिया।

फरवरी 1997 में, इसको दृष्टिगत रखते हुए कि रेलवे जल सम्बन्धित विभिन्न सुविधाओं पर भारी राशि खर्च कर रही थी जैसे, जल-आपूर्ति का विस्तार, स्टाफ कालोनियों में पाइपलाइनों का प्रावधान, वाटरटैंकों का बदलाव आदि। रेलवे बोर्ड के वित्त निदेशालय ने अराजपत्रित कर्मचारियों से जलप्रभारों की वसूली का पुनः प्रस्ताव किया। सितम्बर 1997 में बोर्ड ने यथा स्थिति लागू रखने का निर्णय लिया, परन्तु, रेलवे क्वार्टरों में पाइप के द्वारा जलापूर्ति की उपलब्धता के सम्बन्ध में आंकड़े एकत्र करने का निर्देश दिया जिससे कि दी जाने वाली सेवाओं तथा उपलब्ध कराई गई सुविधाओं के आधार पर मकान किराया फिर निर्धारित करने की समीक्षा की जा सके। तथापि, रेलवे क्वार्टरों में रहने वाले अराजपत्रित कर्मचारियों से एक समान आधारों पर जल प्रभारों की वसूली के सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय अभी रेलवे बोर्ड द्वारा लिया जाना है (जनवरी 2000)।

इस बीच अगस्त 1992 से अगस्त 1999 की अवधि के दौरान पूर्व, उत्तर, दक्षिण मध्य, मेट्रो रेलवे एवं चितरंजन रेल इंजन कारखाने (चि रे का ) में ही केवल रेलवे क्वार्टरों में रहने वाले अराजपत्रित कर्मचारियों से प्रतीकात्मक दरों पर, जिस पर राजपत्रित अधिकारियों से जल प्रभारों की वसूली की जा रही थी, वसूल किये जाने वाले जलप्रभारों की कुल राशि 15.76 करोड़ रु. तक बनी।

## (ii) जलप्रभारों को संशोधित न किया जाना

दक्षिण रेलवे (आई सी एफ एवं डब्लू ए पी सहित) एवं दक्षिण मध्य रेलवे के विजयवाड़ा हुबली एवं गुन्टकल मण्डलों में 1976 से अराजपत्रित कर्मचारियों से 1 रुपया प्रति टॉटी प्रति माह की रियायती दरों पर जलप्रभारों की वसूली की जा रही थी। जल प्रभारों को समय-समय पर संशोधन के लिए रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देश के अभाव में इन दरों को 23 वर्षों के अंतराल पर भी संशोधित नहीं किया गया। यद्यपि, मार्च 1995 में दक्षिण रेलवे प्रशासन ने मार्ग निर्देशन हेतु इस सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड से प्रयास किया, अब तक कोई दिशानिर्देश जारी नहीं किये गए हैं (जनवरी 2000)।

दक्षिण रेलवे में राजपत्रित स्टाफ को 4 रु. प्रति टॉटी प्रति माह जल प्रभार देना होता है एवं दक्षिणमध्य रेलवे के 3 मण्डलों में और रेलवे विद्युतीकरण एवं निर्माण संगठन राजपत्रित स्टाफ हेतु 6 रु. एवं 7 रु. प्रति टॉटी प्रति माह है। इस दर पर गणना करने पर, अगस्त 1992 से अगस्त 1999 के दौरान दरों को संशोधित न करने पर इन स्थानों पर दी गई अतिरिक्त रियायतें 5.26 करोड़ रु. की थी।

दक्षिण मध्य रेलवे प्रशासन ने बताया (फरवरी 1977) कि चूँकि अराजपत्रित कर्मचारियों से जलप्रभारों की वसूली हेतु रेलवे बोर्ड के कोई स्पष्ट आदेश नहीं थे, इसलिए पानी के मुफ्त आपूर्ति की प्रक्रिया जारी थी।

सी एल डब्ल्यू प्रशासन ने बताया (अप्रैल 1997) कि जलप्रभारों की लेवी का कोई प्रावधान न होने के कारण अराजपत्रित कर्मचारियों से कोई वसूली नहीं की जा रही थी।

इस प्रकार, अराजपत्रित कर्मचारियों से जल प्रभारों की लेवी के सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्णय लेने में देरी, विशेषकर जब सिविल साइड में ऐसे प्रभारों की लेवी हो रही थी, से रेलवे पर बहुत परिहार्य वित्तीय बोझ पड़ रहा है। यह इस तथ्य के बावजूद है कि रेलवे कालोनियों में जल सम्बन्धित सुविधाओं की संस्थापना और अनुसंधान पर रेलवे भारी राशि के व्यय का वहन कर रही है।

मामला रेलवे बोर्ड की जानकारी में नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

4.4.3 पूर्व, दक्षिण पूर्व, पूर्वोत्तर, : रेल कर्मचारियों से विद्युत मीटर किराया वसूल  
उत्तर एवं पश्चिम रेलवे, न किया जाना  
डी एल डब्ल्यू, सी एल  
डब्ल्यू एवं मेट्रो रेलवे

मीटर किराये के बिना रेलवे कर्मचारियों से विद्युत प्रभार की वसूली का बकाया 20.88 करोड़ रुपये इकट्ठा हुआ।

रेलवे बोर्ड ने जनवरी 1987 में रेलवे कालोनियों में रहने वाले कर्मचारियों से उन्हीं दरों पर, जिसे वे राज्य विद्युत बोर्ड (एस ई बी) को आपूर्ति पर भुगतान करते, 1 जनवरी 1987 से विद्युत आपूर्ति हेतु प्रभार लेने का निर्देश क्षेत्रीय रेलों को दिया। एस ई बी द्वारा दिए जाने वाले बिलों में विभिन्न तत्व सम्मिलित हैं जैसे ऊर्जा प्रभार, ऊर्जा उपकर, ईंधन अधिभार एवं मीटर किराया।

5 रेलों यथा पूर्व, दक्षिण पूर्व, पूर्वोत्तर, उत्तर एवं पश्चिम रेलों तथा डी एल डब्ल्यू, सी एल डब्ल्यू एवं मेट्रो रेलवे के अभिलेखों की समीक्षा में ज्ञात हुआ कि यद्यपि एस ई बी घरेलू उपभोक्ताओं से अपने द्वारा उपलब्ध कराए गये मीटरों हेतु मीटर किराया वसूल करते हैं, लेकिन रेलवे क्वार्टरों/बंगलों में रेलवे मीटर के मामले में रेल कर्मचारियों से वसूल किए जाने वाले विद्युत प्रभारों में मीटर किराया सम्मिलित नहीं किया जाता। इसके कारण इस मद में निम्न प्रकार से 20.88 करोड़ रूपयों का बकाया इकट्ठा हो गया है :



(रूपये करोड़ों में)

क्रम सं.	रेलवे	समीक्षा किए गये मण्डलों/इकाइयों की संख्या	क्वार्टरों की संख्या	अवधि	राशि
1.	पूर्व	5	37,860	जनवरी 1987 से मार्च 1999	2.61
2.	दक्षिण पूर्व	5	67,368	जुलाई 1997 से दिसम्बर 1998	6.17
3.	पूर्वोत्तर	5	40,066	जनवरी 1987 से मार्च 1999	2.57
4.	उत्तर	8	--	जनवरी 1987 से अगस्त 1999	5.60
5.	पश्चिम	6	45,529	जनवरी 1987 से मार्च 1999	3.16
6.	डी.एल डब्लू	1	3,621	1994-95 से 1998-99	0.13
7.	सी एल डब्लू	1	9,006	1991-92 से 1998-99	0.61
8.	मेट्रो, कलकत्ता	1	436	जनवरी 1987 से मार्च 1998	0.03
	जोड़				20.88

पूर्व रेलवे में, कंचरापाड़ा एवं जमालपुर कारखाने के सम्बन्ध में यह देखा गया कि मीटर किराए की वसूली नियमानुसार लागू थी। इस प्रकार, उसी रेलवे की विभिन्न इकाइयों में एकरूपता नहीं थी।

मीटर किराये की वसूली न किए जाने के मामले को जब दक्षिण पूर्व रेलवे प्रशासन के समक्ष उठाया गया (नवम्बर 1997, फरवरी 1998 एवं जनवरी 1999), उप वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी ने बताया (अगस्त 1998) कि विद्युत मीटर सम्पूर्ण विद्युतीकरण का एक भाग समझा जाता था एवं जनवरी 1987 के रेलवे बोर्ड के पत्र में मीटर किराये की कटौती की बात स्पष्ट रूप से नहीं कही गयी है।

उपरोक्त तर्क मान्य नहीं है। बोर्ड के निर्देशानुसार मीटर किराये की स्पष्ट रूप से वसूली की जानी है जिसके अन्तर्गत प्रभारित की जाने वाली राशि वही होगी जो रेल कर्मचारियों द्वारा आपूर्ति सीधे लेने पर देय होती। बिना मीटर किराए के तत्व के विद्युत प्रभारों की वसूली की क्रिया के परिणामस्वरूप प्रचालन खर्चों पर परिहार्य भार पड़ता है। जब तक कि यह क्रिया रोकी नहीं जाती, ऐसा भार पड़ता रहेगा।

मामले को दक्षिण पूर्व रेलवे प्रशासन को (अप्रैल 1999), पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन को (जनवरी 1999) तथा रेलवे बोर्ड को (सितम्बर 1999) में सन्दर्भित किया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### 4.4.4 पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे : विद्युत के घरेलू उपयोग का अलगाव न किये जाने के कारण हानि

विद्युत शक्ति के घरेलू उपयोग का अलगाव न किये जाने के फलस्वरूप 15.97 करोड़ रुपये के परिहार्य अतिरिक्त व्यय सहित उच्च दरों पर विद्युत प्रभार का भुगतान हुआ।

राज्य विद्युत बोर्डों की दरें उद्देश्य, जिसके लिए बिजली प्रयोग की जाती है पर अलग-अलग होती हैं। औद्योगिक/वाणिज्यिक उद्देश्यों हेतु उपभोग की गयी बिजली आवासीय कालोनियों (घरेलू दर सूची)

के उपभोग के लिए आपूर्ति की गयी दरों से ऊँचे दर पर (औद्योगिक/वाणिज्यिक दर सूची) प्रभारित की जाती है।

अप्रैल 1986 में, तथा पुनः जनवरी 1987 में, रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलों को निर्देश दिया कि रेलवे कालोनियों में रहने वाले कर्मचारियों से प्रभार, घरेलू बिजली उपभोग के सम्बन्ध में, उसी दर पर लिया जाय जैसा कि वे स्थानीय विद्युत प्राधिकारियों से सीधी आपूर्ति के लिए भुगतान करते होते। रेलों को यह भी निर्देश दिया गया कि वे कालोनी से कालोनी अलग कनेक्शनों को लेने तथा प्राथमिकता के आधार पर दिये गये सीधे कनेक्शनों को लेने, यदि व्यवहारिक एवं आर्थिक विचार से व्यवहार्य हो, की समस्या का विश्लेषण करें। मार्च 1996 में, क्षेत्रीय रेलों को पुनः निर्देश दिया गया कि वे सभी नये मकानों के लिए विद्युत बोर्डों द्वारा सीधे मीटर लगाने की व्यवस्था लागू करें तथा सम्बंधित विद्युत बोर्डों से घरेलू एवं औद्योगिक बिजली हेतु एक दोहरी दर सूची प्रणाली लागू करने को अनुसरित करें।

तथापि, पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे पर इन निर्देशों का कार्यान्वयन नहीं किया गया। उसके फलस्वरूप, घरेलू उपयोग हेतु भी विद्युत प्रभार का भुगतान उच्चतर दर पर हुआ। पूर्व एवम् दक्षिण पूर्व रेलवे में फीडर बिन्दु पर घरेलू (आवासों) तथा औद्योगिक (कारखाना) उपभोग के लिए अलग मीटर नहीं दिया गया है। लेकिन आवासीय मकानों में मीटर रेल प्रशासन द्वारा दिये गये हैं तथा विद्युत प्रभार सम्बंधित विद्युत बोर्डों के घरेलू दर सूची के अनुसार वास्तविक मीटर रीडिंग पर वसूल किये जा रहे हैं। इसके फलस्वरूप, 15.97 करोड़ रुपये का निम्न प्रकार परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ :

रेलवे	कालोनी की स्थिति	अवधि	राशि (करोड़ रुपये में)
पूर्व	आसनसोल मण्डल	1992-93 से 1998-99	6.82
	दानापुर मण्डल	--वही--	7.18
	धनबाद मण्डल	--वही--	0.54
	लिलुआ कारखाना	1991 से 1998	0.66
दक्षिण पूर्व	कैरैज एवं रिपेयर कारखाना, मन्देश्वर	अगस्त 1994 से मार्च 1999	0.77
	<b>जोड़</b>		<b>15.97</b>

**(i) पूर्व रेलवे**

मार्च 1997 में मुख्य विद्युत इंजीनियर ने मण्डलों को विद्युत आपूर्ति व्यवस्था में घरेलू बिजली हेतु दर सूची में लाभ लेने के लिए विद्युत भार तुरन्त अलग-अलग करने हेतु आशोधन करने के लिए कहा। अलग मीटर लगाने की व्यवस्था सम्बंधी मामला भी स्थानीय विद्युत प्राधिकारियों के साथ हल किया जाना था।



आसनसोल मण्डल, पाँच विद्युत प्राधिकारियों जैसे - पश्चिम बंगाल विद्युत बोर्ड (डब्लू एस इ बी), बिहार राज्य बिजली बोर्ड (बी एस इ बी), दुर्गापुर परियोजना लिमिटेड (डी पी एल), दामोदर वैली निगम (डी वी सी) तथा दिशेरगढ़ विद्युत आपूर्ति निगम (डी पी एस) से बिजली खरीदता है। वार्तालाप केवल मुख्य विद्युत इंजीनियर, डी पी एस से किया गया (1997)। तथापि, जन उपयोग सेवाओं के अंतर्गत दर सूची प्रभारित करने के लिए निगम सहमत नहीं हुआ। अन्य आपूर्तिकर्ताओं के साथ मामला सुलझाने के लिए मण्डल द्वारा कोई प्रयास नहीं किया गया। घरेलू उपभोग का अलगाव न किये जाने के कारण, रेलवे ऊँचे दरों पर भुगतान कर रहा था।

इसके विरुद्ध, कोलोनियों में रहने वाले रेलवे कर्मचारियों से वसूली कम दर पर की जा रही थी। इसके परिणामस्वरूप 1992-93 से 1998-99 की अवधि हेतु 6.82 करोड़ रुपये का परिहार्य अतिरिक्त भुगतान हुआ।

दानापुर एवं धनबाद मण्डलों तथा लिलुआ कारखाना के मामले में, उसी अवधि के दौरान ऐसा ही परिहार्य अतिरिक्त व्यय क्रमशः 7.18 करोड़ रुपये, 0.54 करोड़ रुपये तथा 0.66 करोड़ रुपये हुआ।

उपरोक्त मामलों में परिहार्य व्यय जारी रहेगा जब तक कनेक्शन अलग नहीं कर दिये जाते।

मामला रेल प्रशासन एवम् रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः जून 1999 एवम् नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

## (ii) दक्षिण पूर्व रेलवे

उड़ीसा विद्युत बोर्ड (ओ एस इ बी) [1996 से दूसरा नाम ग्रिड कारपोरेशन आफ उड़ीसा लिमिटेड (ग्रिडको)] तथा दक्षिण पूर्व रेलवे प्रशासन के बीच हुए (जुलाई 1985) एक करारनामे के अनुसार, रेल प्रशासन को मानचेश्वर में कैरेज एण्ड रिपेयर वर्कशाप (सी आर डब्लू) के लिए 1875 के वी ए की अधिकतम सीमा किन्तु उससे अधिक नहीं, एक आपूर्ति लेनी थी। तथापि, रेल प्रशासन द्वारा एक अनुरोध किये जाने (अक्टूबर 1987) पर, ठेका मांग घटाकर 1 फरवरी 1988 से 900 के वी ए कर दिया गया।

जुलाई 1985 में ओ एस इ बी से लिये गये कनेक्शन में सी आर डब्लू तथा रेलवे कालोनी दोनों के लिए प्रावधान था। यद्यपि मुख्य विद्युत इंजीनियर ने विद्युत के लिए एक दूसरे आपूर्ति बिन्दु, जहाँ कारखाना विद्युत भार एवं कालोनी विद्युत भार अलग किये जायं, की आवश्यकता पर बल दिया था (मार्च 1996), फिर भी अलग करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गयी।

रेल प्रशासन द्वारा जनवरी 1997 में प्रारंभ की गयी कार्यवाही के परिणामस्वरूप (वह भी लेखापरीक्षा निरीक्षण के फलस्वरूप), उड़ीसा की केन्द्रीय विद्युत आपूर्ति कम्पनी लिमिटेड द्वारा रेलवे सी आर डब्लू मानचेश्वर के मौजूदा 900 के वी ए भार से घरेलू थोक आपूर्ति अलग करने की अनुमति प्रदान की (अप्रैल 1999)। चूँकि नया करारनामा इत्यादि किये जाने जैसी औपचारिकार्यें पूरी नहीं की गयी

हैं, अलगाव अभी किया जाना है (अगस्त 1999)। फलस्वरूप, वास्तविक मीटर रीडिंग के आधार पर अगस्त 1994 से मार्च 1999 की अवधि हेतु घरेलू उपयोग के लिए रेलवे प्रशासन ने 0.43 करोड़ रुपये का अतिरिक्त भुगतान किया।

घरेलू आपूर्ति के लिए यदि फीडर बिन्दु अलग कर दिया गया होता, तो कारखाना के लिए ठेका मांग भी 900 के वी ए से घटकर 400 के वी ए हो गया होता। चूँकि कोई माँग प्रभार घरेलू आपूर्ति के सम्बन्ध में भुगतान नहीं किया जाना है, अतएव मांग प्रभार 720 के वी ए (900 के वी ए का 80 प्रतिशत) के बदले 320 के वी ए (400 के वी ए का 80 प्रतिशत) लगाया गया होता, उसके फलस्वरूप 0.34 करोड़ रुपये (अगस्त 1994 से मार्च 1999 तक) की बचत होती।

अगस्त 1994 से मार्च 1999 के दौरान विद्युत ऊर्जा के घरेलू उपभोग को अलग न किये जाने के कारण कुल अतिरिक्त भुगतान 0.77 करोड़ रुपये का हुआ। यह परिहार्य व्यय जारी रहेगा जब तक घरेलू उपयोग के लिए अलग मीटर नहीं लगाया जाता।

जब मामला उठाया गया (मार्च 1999), तो दक्षिण पूर्व रेलवे प्रशासन ने बताया (सितम्बर 1999) कि 5 नवम्बर 1995 के पहले लागू दर सामान्य आपूर्ति के उद्देश्य से थी तथा घरेलू थोक आपूर्ति सुविधा 5 नवम्बर 1995 से एकल बिन्दु ऊर्जा का लाभ उठाने वाले उपभोक्ताओं के लिए, लागू की गयी थी। नवम्बर 1998 तक अधिक व्यय 0.62 करोड़ रुपये (0.71 करोड़ रुपये नहीं) बना।

यह तर्क मान्य नहीं है, क्योंकि 16 जुलाई 1994 से प्रभावी 8 जुलाई 1994 की विज्ञप्ति संख्या 807 के अनुसार घरेलू उपभोग के लिए एकल बिन्दु पर एक अलग दर था। घरेलू दरों का लाभ उठाया जा सकता था यदि रेल प्रशासन ने आवासीय मकानों की विद्युत आपूर्ति के लिए फीडर प्वाइंट अलग करने का प्रयास किया होता।

मामला रेलवे बोर्ड की जानकारी में नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

**4.4.5 मध्य, पूर्व, उत्तर पूर्वोत्तर, :  
पूर्वोत्तर सीमान्त दक्षिण,  
दक्षिण मध्य एवं दक्षिण पूर्व  
रेलवे, डीजल रेल कारखाना  
एवं चितरंजन रेल इन्जन  
कारखाना**

**चुनाव-ड्यूटी पर तैनात रेल सुरक्षा बल (आर  
पी एफ) कर्मियों पर व्यय की वसूली न किया  
जाना।**

चुनाव-ड्यूटी के सम्बन्ध में आर.पी.एफ. कर्मियों की तैनाती के मद में राज्य सरकारों पर दावा दायर करने में विलम्ब के फलस्वरूप 9.16 करोड़ रुपये तक बकायों का इकट्ठा होना।

रेलवे सुरक्षा बल (आर पी एफ) कर्मियों को कानून व्यवस्था बनाये रखने में राज्य सरकार की सहायता हेतु चुनाव-ड्यूटी में तैनात किया जाता रहा है। इन तैनातियों में होने वाले व्यय का वहन



सम्बद्ध राज्य सरकारों द्वारा किया जाता है जैसा कि दिसम्बर 1979 के बोर्ड के पत्र द्वारा परिचालित गृह मन्त्रालय के अक्तूबर 1979 के गोपनीय पत्र के पैरा 4 में बतलाया गया है।

पश्चिम रेलवे प्रशासन के अनुदेशों के अनुसार बिल प्रस्तुत करने एवं उसकी निगरानी करने में विफलता के कारण असम एवं पंजाब राज्य सरकारों से 4.19 करोड़ रुपये की वसूली न करने के बारे में एक उल्लेख संघ सरकार (रेलवे) के 31 मार्च 1997 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन (1998 की संख्या 9) के पैराग्राफ सं. 2.1.9 (i) में किया गया था।

पुनः मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण, दक्षिण मध्य एवम् दक्षिण पूर्व रेलों तथा डीजल रेल इंजन कारखाना (डी एल डब्लू) एवं चितरंजन रेल इंजन कारखाना (सी एल डब्लू) के प्रलेखों की समीक्षा में ज्ञात हुआ कि निर्धारित प्रक्रिया का पालन नहीं किया जा रहा था। रेल प्रशासन ने सम्बद्ध राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्रों को तत्परता से बिल प्रस्तुत नहीं किये। कुछ मामलों में बिल 10 वर्षों के विलम्ब के उपरान्त प्रस्तुत किये गये। इसके अतिरिक्त फरवरी 1998 एवं नवम्बर 1998 के दावों को दक्षिण मध्य रेलवे प्रशासन द्वारा अभी प्रस्तुत किया जाना है।

बिलों को प्रस्तुत करने में विलम्ब के कारण जून 1986 से नवम्बर 1998 की अवधि के लिए 10.04 करोड़ रुपये की राशि (मध्य - 1.26 करोड़ रु., पूर्व 1.69 करोड़ रुपये, उत्तर - 1.04 करोड़ रु., पूर्वोत्तर 1.23 करोड़ रु., पूर्वोत्तर सीमांत 1.53 करोड़ रुपये, दक्षिण- 2.95 करोड़ रु., दक्षिण मध्य - 0.27 करोड़ रु. एवं दक्षिण पूर्व 0.05 करोड़ रुपये तथा डी एल डब्लू एवं सी एल डब्लू 0.02 करोड़ रु.) मई 1999 में बकाया में थी। इसमें से पूर्वोत्तर रेलवे ने केवल 1993 से 1996 की अवधि के लिए 0.88 करोड़ रु. की राशि वसूल किया। इस प्रकार दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा फरवरी 1998 से नवम्बर 1998 की अवधि के दावों को अभी प्रस्तुत किये जाने के अतिरिक्त 9.16 करोड़ रुपये को अभी राज्य सरकारों से वसूल किया जाना है। यह बिल प्रस्तुत करने में रेल प्रशासन की कार्यप्रणाली विफलता का द्योतक है।

मामला सितम्बर 1999 में रेलवे बोर्ड की जानकारी में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

**4.4.6 पश्चिम एवम् मध्य :  
रेलवे**

**ग्रेटर बम्बई नगर पालिका निगम द्वारा आपूर्ति  
किये गये जल पर परिहार्य व्यय।**

घरेलू/वाणिज्यिक उद्देश्य से उपभोग किये जा रहे पानी को नापने के लिये अलग मीटरों का पश्चिम एवम् मध्य रेलवे में उपबन्ध न किये जाने के कारण 8.21 करोड़ रुपये का परिहार्य व्यय हुआ

पश्चिम एवं मध्य रेलवे प्रशासन मुम्बई उप नगरीय क्षेत्र में आवासीय एवं व्यावसायिक दोनों परिसरों के लिए ग्रेटर बम्बई नगरपालिका निगम (एम सी जी बी) से जल अधिप्राप्त करता है।

एम सी जी बी के जल प्रभार नियमों में जल के अंत्योपयोग पर आधारित विभिन्न दरों का प्रावधान है। घरेलू उपयोग के लिए दर व्यावसायिक उद्देश्यों के लिए उपयोग किये गये जल के दर से कम है। नियमों में यह भी प्रावधान है कि यदि मालिक या ग्राहक किसी अन्य उद्देश्य, जिसके लिए वह अनुमत है, के अतिरिक्त जल उपयोग करना चाहता है, तो वह एम सी जी बी के माध्यम से निर्धारित एक दूसरा मीटर लेकर आपूर्ति को अलग करवा सकता है तथा ऐसा उपयोग उसके बाद लागू समुचित दर पर प्रभारित किया जायेगा। लेकिन, यदि किसी परिसर में आपूर्ति किये गये जल का उपयोग विभिन्न उद्देश्यों के लिए किया जाता है, जिसके लिए अलग दर प्रभार्य हैं और अलग मीटर ऐसे उद्देश्य के लिए प्रयोग किये गये जल को नापने हेतु नहीं लगाये गये हैं, तो ऐसे किसी उद्देश्य के लिए प्रभार्य अधिकतम दर ऐसे परिसरों में आपूर्ति किये गये जल की सम्पूर्ण मात्रा के लिए लगाया जायेगा।

### (क) पश्चिम रेलवे

पश्चिम रेलवे का मुम्बई मण्डल मीटर लगे 243 जल आपूर्ति बिन्दुओं के लिए एम सी जी बी को भुगतान कर रहा है। लेखापरीक्षा द्वारा जनवरी, 1992 से दिसम्बर, 1998 की अवधि से सम्बंधित जल-बीजकों के विवरणों में यह देखा गया कि छः आपूर्ति बिन्दुओं के सम्बन्ध में, अधिप्राप्त जल का उपयोग घरेलू एवं व्यावसायिक दोनों के लिए किया जा रहा था। दो उद्देश्यों के लिए उपयोग का प्रतिशत, जैसाकि नीचे दिखलाया गया है वरिष्ठ खण्ड अभियंता, शांता क्रूज़ द्वारा मण्डल लेखा अधिकारी को जनवरी, 1997 में पांच आपूर्ति बिन्दुओं के सम्बन्ध में (क्रम सं. 4 को छोड़ कर) सूचित किया गया, और छठा आपूर्ति बिन्दु (क्र सं. 4) इसके निरंतर पानी के बिलों से लेखा परीक्षा में पकड़ा गया। वरिष्ठ खण्ड अभियन्ता द्वारा प्रतिशत ज्ञात करने का आधार अभिलेख में उपलब्ध नहीं था।

क्रम सं.	मीटर सं.	उपयोग का प्रतिशत	
		घरेलू उद्देश्य	व्यावसायिक उद्देश्य
1.	एस बी एक्स 002-0004	5	95
2.	एस बी एक्स 539-0004	50	50
3.	एस बी एक्स 027-0008	100	-
4.	एस बी एक्स 025-0009	100	-
5.	एस बी एक्स 024-0004	95	5
6.	एस बी एक्स 001-0000	90	10

यद्यपि इन आपूर्ति बिन्दुओं के 5 बिन्दुओं से अधिप्राप्त किये गये जल की अधिकतम मात्रा घरेलू उद्देश्य के लिए उपयोग की गयी, फिर भी जल की सम्पूर्ण मात्रा के लिए प्रभार के बिल व्यावसायिक उपभोग के लिये लागू उच्चतम दर पर दिये जा रहे थे। उपयोग के उपरोक्त ब्यौरा के आधार पर, इन छः आपूर्ति बिन्दुओं के सम्बंध में जनवरी, 1992 से दिसम्बर, 1998 की अवधि में घरेलू उद्देश्य के



लिए उपयोग किये गये जल की मात्रा पर परिहार्य अतिरिक्त व्यय 6.61 करोड़ रुपये आकलित किया गया।

लेखापरीक्षा विभाग द्वारा इस मामले को रेल प्रशासन की जानकारी में मण्डल स्तर पर मार्च, 1999 में लाया गया। वरिष्ठ मण्डल लेखा अधिकारी (एस ए ओ), पश्चिम रेलवे ने अपने उत्तर (मार्च, 1999) में बताया कि :

- (i) एम सी जी बी ने आपूर्ति के एक बिन्दु से घरेलू तथा व्यावसायिक जल की आपूर्ति के अलगाव की अनुमति नहीं दिया।
- (ii) रेलवे घरेलू तथा व्यावसायिक उद्देश्यों के लिए अलग नये कनेक्शन न पा सकी क्योंकि बी एम सी ने किसी नये कनेक्शन के लिए रोक लगाया था।
- (iii) इन आपूर्ति बिन्दुओं से जल के व्यावसायिक उपयोग को रोक देना तथा इस आवश्यकता हेतु जल बाजार से उच्चतर दरों पर लेना वित्तीय रूप से व्यवहारिक नहीं होगा।

ये टिप्पणियाँ मान्य नहीं हैं। जल प्रभार नियम के नियम सं.4.2 के अनुसार जलापूर्ति का अलगाव सब-मीटर लगाकर किया जाना चाहिए। अतएव, घरेलू आपूर्ति हेतु जल के नये कनेक्शन लेने का प्रश्न इसमें नहीं था।

उसके बाद, अप्रैल, 1999 में लेखापरीक्षा की आपत्ति के आलोक में, वरिष्ठ मण्डल इंजीनियर (इस्टेट), मुम्बई ने एम सी जी बी के सम्बंधित अधिकारी को सूचित किया कि इन छः आपूर्ति बिन्दुओं के सम्बन्ध में रेलवे के विरुद्ध जारी किये गये जल बिलों में 6.50 करोड़ रुपये (लेखापरीक्षा विभाग द्वारा आकलित 6.61 करोड़ रुपये के अतिरिक्त भुगतान के लगभग बराबर) अधिक प्रभारित किये गये थे तथा आगामी बिलों में उनकी वापसी/समायोजन करने के लिए अनुरोध किया गया।

जबतक सुधारात्मक कार्यवाही की जाती है इन छः आपूर्ति बिन्दुओं से घरेलू उद्देश्य के लिए उपयोग किये गये जल की मात्रा हेतु अतिरिक्त भुगतान करना रेलवे द्वारा जारी रहेगा।

मामला रेलवे प्रशासन एवम् रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवम् अगस्त, 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### (ख) मध्य रेलवे

मध्य रेलवे में, मुम्बई मण्डल एम.सी.जी.बी. को, 168 जल आपूर्ति बिन्दुओं में 81 प्रभारित बिन्दु जिनमें वाणिज्यिक उद्देश्य से प्रयोज्य दरें शामिल थीं, उपभुक्त जल के लिये भुगतान कर रहा है। इन 81 जल आपूर्ति बिन्दुओं में से 14 बिन्दुओं का उपभोग घरेलू के साथ-साथ वाणिज्यिक उद्देश्यों से किया जा रहा था। जैसा कि घरेलू उद्देश्य से अलग सब-मीटर नहीं लगाये गये थे, इन आपूर्ति बिन्दुओं से उपभुक्त जल को वाणिज्यिक दरों पर प्रभारित किया जा रहा था। जैसा कि सहायक अभियन्ता (डब्ल्यू) [ए ई एन (डब्ल्यू)], सी.एस.टी.एम., ए ई एन (डब्ल्यू), उत्तर और दक्षिण वायखला, द्वारा बतलाये गये दो उद्देश्यों के लिये उपभोग के प्रतिशत के आधार पर और वरिष्ठ मंडल अभियन्ता (डब्ल्यू) के कार्यालय में अनुरक्षित जल से सम्बन्धित बिलों के बिल्स पेड रजिस्ट्रों के

आधार पर अप्रैल 1994 से मार्च 1999 के दौरान 14 आपूर्ति बिन्दुओं के मद में घरेलू उद्देश्यों के लिये उपभुक्त जल के लिये परिहार्य अतिरिक्त व्यय 1.60 करोड़ रुपये हुआ। इन बिन्दुओं पर परिहार्य व्यय तब तक होता रहेगा जब तक उपचारात्मक कार्यवाही नहीं की जाती।

#### 4.4.7 दक्षिण पूर्व रेलवे: नागपुर नगर निगम को जल प्रभारों का परिहार्य अतिरिक्त भुगतान

एन. एम. सी को लोको शेडों की बन्दी एवम् घटे हुये उपभोग के मामले को भी समय से सूचित करने व उठाने में शिथिलता के फलस्वरूप 4.86 करोड़ रुपये की परिहार्य हानि हुयी।

नागपुर के स्टीम लोको शेड तथा कर्मचारी आवासों के लिए, जल की आपूर्ति 19 कनेक्शनों के माध्यम से नागपुर नगर निगम (एन एम सी) द्वारा की जा रही है। जबकि घरेलू उपयोग के लिए जल प्रभार का दर 2.50 रुपये प्रति 1000 लीटर था, गैर-घरेलू उपयोग के लिए दर (व्यावसायिक दर) संकरी लाइन (एन जी) एवं बड़ी लाइन (बी जी) स्टीम लोको शेडों हेतु 7.50 रुपये प्रति 1000 लीटर था।

रेलवे प्रशासन द्वारा एन एम सी को किये गये भुगतानों की समीक्षा में निम्नलिखित बातें देखी गईं

##### (i) दण्ड का भुगतान

एन एम सी द्वारा लगाये गये जल-मीटरों के लिए, रेलवे प्रशासन को जल प्रभार के साथ ही मीटर के किराये का भुगतान आवश्यक है। तथापि, 1971 एवं 1979 के मध्य मीटर के किराया (इकट्ठा हुआ किराया 59,076 रुपये), यद्यपि एन एम सी द्वारा मांगा गया था, का भुगतान रेलवे प्रशासन द्वारा इस तर्क पर नहीं किया गया कि मीटर दोषपूर्ण/अकार्यशील थे। उसके बाद भी, यद्यपि मीटर एन एम सी द्वारा मरम्मत/बदले नहीं गये, जल प्रभार (पिछले उपयोग के औसत मीटर रीडिंग के आधार पर) के बिलों का, मीटर किराया के मद में दर्शायी गयी बकाया राशि एवं जल प्रभार के भुगतान में विलम्ब हेतु राशि की उपेक्षा करते हुए विभिन्न अवसरों पर भुगतान किया गया।

यद्यपि 1971 एवं 1979 के मध्य मीटर किराया का भुगतान न करने तथा जल बिलों में से बहुत से विलम्ब से किये गये भुगतानों के मद में बकायों की राशि हर महीने बढ़ रही थी, फिर भी रेलवे प्रशासन ने 1971 से 1983 के दौरान एन एम सी के साथ मामला नहीं उठाया। जनवरी 1984 में जाकर रेलवे प्रशासन ने एन एम सी को दोषपूर्ण मीटरों को बदलने के लिए लिखा। उसके बाद प्रशासन ने अक्टूबर 1986 तक चार अवसरों पर तथा पुनः अगस्त 1994 में एन एम सी को दोषपूर्ण जल मीटरों को बदलने के लिए कहा।

तथापि, सहायक अभियंता (एम), जल कार्य, एन एम सी ने इस संदर्भ में उप आयुक्त, एन एम सी के समक्ष यह स्वीकार किया (मार्च 1998) कि जल कार्य विभाग द्वारा किसी भी पत्र की पावती नहीं दी गयी थी।

अगस्त 1994 में, एन एम सी अपनी लागत पर मीटरों को बदलने के लिए सहमत हुआ। तथापि, नवम्बर 1997 में, एन एम सी ने मरम्मत/प्रतिस्थापन शुल्क के भुगतान पर एन एम सी के अनुमोदित ठेकेदारों के माध्यम से दोषपूर्ण मीटरों को बदलने के लिए रेलवे प्रशासन से कहा, जिसपर रेलवे प्रशासन सहमत नहीं हुआ।



6 नवम्बर 1997 को, मण्डल इंजीनियर (मुख्यालय) ने एन एम सी द्वारा उनके बिलों में दर्शाये गये बकाये एवं उन पर ब्याज को माफ करने के लिए अधिशासी अभियंता, एन एम सी से इस तर्क पर अनुरोध किया कि दोषपूर्ण मीटरों के किराया प्रभार पर ब्याज के साथ बकाया उठाया जाना उचित नहीं था।

23 फरवरी 1998 को, एन एम सी ने 1.13 करोड़ रुपये की राशि के बकाया एवं ब्याज (31 मार्च 1997 तक) को 27 फरवरी 1998 तक जमा करने के लिए रेलवे को नोटिस भेजा। एन एम सी ने धमकी दिया कि यदि इसका भुगतान नहीं किया गया तो सम्पत्ति एवं मूल्यवान वस्तुएं जब्त कर ली जायेगी।

उसी दिन (23 फरवरी 1998) रेलवे प्रशासन द्वारा अपील फाइल किये जाने पर, उप आयुक्त (डी सी) ने बकायों का निस्तारण किया (26 मार्च 1999) तथा रेलवे प्रशासन ने मार्च 1999 तक 0.39 करोड़ रुपये का भुगतान किया। यदि रेलवे प्रशासन ने मीटर किराया सहित बिलों का भुगतान समय से किया होता, तो ऐसे भारी राशि के भुगतान से बचा जा सकता था।

## (ii) जल प्रभार का अधिक भुगतान

एन एम सी द्वारा लगाये गये 19 मीटरों में से, तीन (सं. 29,30, एवं 44) एन जी एवं बी जी स्टीम लोको शेडों तथा कुछ क्वार्टरों के लिए भी जल की आपूर्ति हेतु उपयोग किये गये। चूंकि मीटर खराब थे, अतः एन एम सी ने औसत आधार पर जल की वास्तविक आपूर्ति के लिए कोई मीटर रीडिंग लिये बिना, जल प्रभार के बिल दिये। एन जी एवं बी जी स्टीम लोको शेड, स्टीम इंजनों के इटाये जाने के कारण क्रमशः नवम्बर 1986 एवं अगस्त 1993 में बंद कर दिये गये। उसके बाद, जल का उपभोग मात्र रेलवे कालोनियों द्वारा ही किया जा रहा था। तभी भी रेलवे प्रशासन ने मार्च 1999 तक व्यापारिक दरों पर जल प्रभार का भुगतान करना जारी रखा। शेडों को बंद किये जाने की सूचना पहली बार सितम्बर 1996 में दी गयी तथा घरेलू दरों पर प्रभार के लिए अनुरोध फरवरी 1997 में किया गया।

फरवरी 1998 में, रेलवे प्रशासन ने एक अपील एन एम सी के आयुक्त के पास इस अनुरोध के साथ फाइल किया कि स्टीम लोको शेडों को अगस्त 1993 एवम् जुलाई 1997 के बीच बंद किये जाने के बाद रेलवे प्रशासन द्वारा अधिक भुगतान किये गये 1.58 करोड़ रुपये की राशि को वापस किया जाय।

अपील का निपटान करते समय, उप आयुक्त, एन एम सी ने बताया (मार्च 1999) कि रेलवे प्रशासन 26 सितम्बर 1996 तक बिल्कुल मौन रहा (जब स्टीम लोको शेडों को बंद किये जाने का मामला पहली बार एन.एम.सी. के साथ उठाया गया) तथा लोको शेडों के बन्द किये जाने और व्यावसायिक दरों पर जल हेतु मांग में कमी करने का तथ्य फरवरी 1997 में जाकर बताया, इसलिए पूर्व प्रभावी तारीख से उनकी आपत्ति स्वीकार नहीं की जा सकती। तथापि, डी सी ने 1 अक्टूबर 1996 से प्रभावी राहत का आदेश (मार्च 1999) दिया।

इस संदर्भ में निम्नलिखित टिप्पणियां की जाती हैं :

- (i) रेलवे प्रशासन सितम्बर 1996 तक स्टीम लोको शेडों को बंद किये जाने के बारे में एन एम सी को सूचित नहीं किया तथा उसके फलस्वरूप एन एम सी द्वारा दिये जाने वाले घरेलू प्रभार को नहीं पाया।
- (ii) अपने अपील (फरवरी 1998) में भी, रेलवे प्रशासन ने स्टीम लोको शेडों (एन जी स्टीम लोक शेड नवम्बर 1986 में बंद किये गये एवं बी जी स्टीम लोको शेड अगस्त 1993 में बंद किये गये) के बंद किये जाने की वास्तविक तारीख के बदले मात्र अगस्त 1993 से जुलाई 1997 की अवधि हेतु वापसी (1.58 करोड़ रुपये) का दावा किया।
- (iii) सबसे अधिक महत्वपूर्ण यह तर्क कि रेलवे प्रशासन के पास उप नियमों की प्रति नहीं थी, आयुक्त द्वारा स्वीकार नहीं किया गया, क्योंकि ऐसे निर्देश बीजकों के पीछे पृष्ठ पर छपे हुए थे जो रेलवे प्रशासन द्वारा प्राप्त किये जा रहे थे।

इसके परिणामस्वरूप रेलवे प्रशासन ने दिसम्बर 1986 से मार्च 1999 के मध्य 4.47 करोड़ रुपये का परिहार्य भुगतान किया।

आगे, रेलवे प्रशासन को आयुक्त द्वारा मार्च 1999 में उनके निर्णय द्वारा दी गयी राहत को अभी पाना (जनवरी 2000) है।

इसके अतिरिक्त, यहाँ तक कि स्टीम लोको शेडों को बंद किये जाने के पहले भी जल का उपभोग लोको शेडों तथा रेलवे कालोनियों दोनों द्वारा किया जा रहा था। दो स्टीम लोको शेडों द्वारा उपभोग किये गये जल से घरेलू उपभोग के अलगाव नहीं किये जाने के कारण हानि, लेखापरीक्षा द्वारा नहीं निकाली जा सकी, क्योंकि लेखा विभाग एवं कार्यकारी कार्यालयों के अभिलेख उपलब्ध नहीं कराये गये थे।

मामला रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः जुलाई 1999 एवम् दिसम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### 4.4.8 पश्चिम एवं उत्तर रेलवे : नियत सेवा प्रभारों की रेल कर्मचारियों से गैर-वसूली

रेलवे आवासों में रहने वालों से निश्चित सेवा प्रभारों की वसूली में रेल प्रशासनों की विफलता के फलस्वरूप 1.75 करोड़ रुपये की हानि हुयी।

राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (रा रा वि बो) तीन दरों यथा समय-समय पर निर्धारित नियत सेवा प्रभारों सहित 'घरेलू सेवाओं (डी एस/एल टी-1)' 'गैर-घरेलू सेवा (एन डी एस/एल टी-2)' एवं 'मिश्रित लोडों के लिए थोक आपूर्ति (एम एल/एल टी-7)' की व्यवस्था करता है। दरों के अतिरिक्त रा रा वि बोर्ड उपभोक्ताओं पर नियत सेवा प्रभारों की भी लेवी करता है। पश्चिम रेलवे घरेलू एवं गैर-घरेलू दोनों प्रयोजनों के लिए एम एल/एल टी-7 के अन्तर्गत रा रा वि बोर्ड से विद्युत क्रय कर रहा है और इसका प्रयोग कर रहा है। रेलवे क्वार्टरों के लिए विद्युत प्रभारों की वसूली, विद्युत की खरीद दर के औसत (करों एवं शुल्कों सहित) तथा उस पर 10 प्रतिशत जमा के आधार पर सामूहिक रूप से एक समान नियत दरों पर की जा रही है।



रेलवे की पूल दरों को प्रतिवर्ष 1 अप्रैल को संशोधित किया जाना था। 1 अप्रैल 1995 से संशोधित एक समान दर जयपुर मण्डल में 48 पैसे प्रति यूनिट संगणित की गई। रा रा वि बोर्ड द्वारा 1 अप्रैल 1985 से दरों में की गई वृद्धि के कारण, उसी तिथि से पूल एक समान दर 84 पैसे प्रति यूनिट संशोधित कर दी गई। यह प्रति यूनिट पूल एक समान दर (55 पैसे) रा रा वि बोर्ड द्वारा गैर-रेलवे घरेलू उपभोक्ताओं से वसूल की जाने वाली दर से बहुत अधिक थी। इससे रेलवे आवासों में रहने वाले लोगों के बीच असन्तोष हुआ।

रेलवे बोर्ड ने इस मुद्दे पर विचार किया एवं यह निर्णय दिया (जनवरी 1987) कि 1 जनवरी 1987 से रेलवे कालोनियों में निवास करने वाले कर्मचारियों से वही दरें प्रभारित की जाएं जिनका वे, घरेलू प्रयोजन के लिए राज्य विद्युत बोर्ड अथवा स्थानीय प्रदाय प्राधिकरणों से सीधी आपूर्ति पर भुगतान करते। बोर्ड ने कर्मचारियों द्वारा स्थानीय प्रदाय प्राधिकरणों को सीधे भुगतान करने के लिए रेलवे आवासों हेतु पृथक कनेक्शन लेने की व्यवहार्यता की जाँच एवं उस पर विचार करने का भी क्षेत्रीय रेलों को अनुदेश दिया। रेलवे क्वार्टरों के कब्जाधारकों द्वारा सीधे कनेक्शन लिए जाने की दशा में वे जहा लागू हों, सेवा प्रभारों सहित दरों का स्वतः भुगतान करेंगे। तब विद्युत संस्थापनों का अनुरक्षण आपूर्तिकर्ता प्राधिकरणों द्वारा किया जाएगा न कि रेलवे प्रशासन द्वारा।

वर्तमान मामलों में, रेलवे प्रशासन वितरण नेटवर्क से रेलवे क्वार्टरों में उपलब्ध कराये गये विद्युत संस्थापनों का अनुरक्षण एवं नियमित आपूर्ति के लिए अन्य सभी प्रबन्ध कर रहा था। जहाँ रेलवे कर्मचारियों को वहीं दरें अनुज्ञेय की गई जिसका वे रा रा वि बो को भुगतान करते रेलवे प्रशासन को उनसे नियत सेवा प्रभारों की भी वसूली करना चाहिए थी बिल्कुल जैसे रा रा वि बो जनता से वसूल कर रहा था।

तथापि, ये देखा गया कि जबकि पश्चिम रेलवे में नियत सेवा प्रभार अजमेर मण्डल में वसूल किए जा रहे थे, उसकी जयपुर एवं कोटा मण्डलों में वसूली नहीं की जा रही थी। इस पर लेखापरीक्षा द्वारा आपत्ति करने पर (फरवरी 1997) रेलवे प्रशासन ने स्पष्टीकरण हेतु मामले को रेलवे बोर्ड को 19 जनवरी 1998 को सन्दर्भित कर दिया। इसका उत्तर प्रतीक्षित था (जनवरी 2000)। तथापि जयपुर के मण्डल प्राधिकारियों ने नियत सेवा प्रभारों की वसूली जनवरी 1998 से लागू कर दी परन्तु पिछली अवधि में वसूल न की गई राशि के परिनिर्धारण एवं उसके नियमितीकरण हेतु कोई कार्रवाई नहीं की गई। लेखापरीक्षा ने 1 जनवरी 1987 से 31 दिसम्बर 1997 तक इस मामले में न वसूली गई राशि 0.49 करोड़ रु. परिनिर्धारित की।

कोटा मण्डल ने किसी विशिष्ट आदेशों के अभाव में इन प्रभारों की वसूली नहीं की है। उस मण्डल में 1 जनवरी 1987 से 31 मार्च 1999 तक न वसूली गई राशि 0.67 करोड़ रु. संगणित होती है।

मामले को रेल प्रशासन एवम् रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवम् नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

उत्तर रेलवे में लेखापरीक्षा द्वारा की गई इसी प्रकार की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि बीकानेर मण्डल में रेलवे आवासों में विद्युत आपूर्ति, रेलवे द्वारा अपनी लागत पर उपलब्ध कराये गए एवं अनुरक्षित सब मीटरों के माध्यम से मुख्य मीटर से की जाती है। रा रा वि बो द्वारा उपभोक्ताओं से वसूल किये जाने वाले नियत सेवा प्रभारों की रेलवे द्वारा रेलवे आवासों के कब्जा धारकों से वसूली नहीं की जा रही थी। जनवरी 1987 से जुलाई 1999 के दौरान रेल कर्मचारियों से वसूल नहीं किये गये सेवा प्रभारों की कुल राशि 0.59 करोड़ रु. होती है।

इस प्रकार कुल मिलाकर 1.75 करोड़ रुपये की गैर-वसूली संगणित होती है।

#### 4.4.9 पश्चिम रेलवे: रेलवे भूमि के लाइसेंस पर दिये जाने सम्बन्धी प्रावधानों का अनुपालन न होने के कारण हानि

लाइसेंस फ्री की वसूली के सम्बन्ध में अनुबन्धों में संशोधित प्रावधानों को शामिल करने में रेल प्रशासन की विफलता के फलस्वरूप 1.30 करोड़ रुपये की हानि हुई।

सितम्बर 1980 के पूर्व, निजी पार्टियों को लाइसेंस पर दी गयी भूमि के लिए किराया भूमि के बाजार मूल्य, जैसा कि सिविल प्राधिकारियों से प्राप्त किया गया हो, के 6 प्रतिशत पर निर्धारित किया जाना था। इस प्रकार निर्धारित किया गया लाइसेंस फीस हर पाँच वर्ष पर संशोधित किया जाना चाहिए था।

मेसर्स कुन्दनमल मुकनमल, जयपुर, रेल द्वारा कांडला से गांधीनगर (जयपुर) परिवहन किये गये खाद्य तेल के भण्डारण हेतु स्टेट ट्रेडिंग कारपोरेशन आफ इण्डिया, लिमिटेड (एस टी सी) का एक प्रहस्तन अभिकर्ता था, को मण्डल अधीक्षक द्वारा गांधीनगर स्टेशन पर 10 जनवरी 1978 से (2590 वर्ग गज) तथा 23 मार्च 1978 से (785 वर्ग गज) रेलवे भूमि लाइसेंस पर निम्नलिखित नियमों एवं शर्तों पर दी गयी:

- (क) भूमि का लाइसेंस पर दिया जाना अस्थायी था तथा बशर्ते कि एस टी सी द्वारा प्रमाणित किया जाना था कि एस टी सी के प्रहस्तन अभिकर्ता के रूप पार्टी की निरन्तरता बनी हुई है।
- (ख) सुविधा जारी रखना था जब तक एस टी सी का गांधीनगर से खाद्य तेल भण्डारण करना तथा वितरित करना जारी रहता।
- (ग) सुविधा को लाइसेंसधारी तथा रेल प्रशासन के बीच पारस्परिक रूप में सहमति तक जारी रहना था। उसमें से किसी एक के द्वारा दो माह की सूचना देकर के इसे समाप्त किया जा सकता था।

तदनुसार, लाइसेंस शुल्क भूमि के बाजार मूल्य पर 6 प्रतिशत के दर से निर्धारित किया जाना था तथा 5 वर्षों में एक बार संशोधित किया जाना था। कोई करारनामा, तथापि, अप्रैल 1982 तक नहीं किया गया।



इसी बीच, अगस्त 1980 में रेलवे बोर्ड में हुई क्षेत्रीय रेलों के मुख्य इंजीनियरों की एक बैठक के अनुसरण में, मुख्य इंजीनियर (सामान्य) पश्चिम रेलवे ने इसके साथ-साथ निजी पार्टियों को रेलवे भूमि के लाइसेंस पर दिये जाने पर निम्नलिखित मार्गनिर्देश जारी (सितम्बर 1980) किया:-

- (क) लाइसेंस शुल्क स्थानीय बाजार दरों के अनुसार भूमि के पूँजीगत मूल्य के 12 प्रतिशत पर निर्धारित किया जाना चाहिए।
- (ख) लम्बी अवधियों के लाइसेंस पर दिये गये प्लाटों हेतु तथा जहाँ लाइसेंसधारियों को अधिष्ठान अस्थायी ढांचा खड़ा करने की अनुमति दी गयी है, लाइसेंस शुल्क की दर सामान्य दर का दोगुना (अर्थात् भूमि के मूल्य का 24 प्रतिशत) होना चाहिए।
- (ग) लाइसेंस शुल्क का संशोधन लम्बी अवधि करारनामों के लिए 3 वर्षों (5 वर्षों के बदले) के अंतराल पर किया जायेगा।
- (घ) महत्वपूर्ण स्टेशनों पर जहाँ भूमि का बाजार मूल्य प्रति वर्ष बढ़ जाता है, वहाँ लाइसेंस देने के लिए करारनामा में हर वर्ष संशोधन 10 प्रतिशत या अधिक बढ़ोतरी के आधार पर कर दिये जाने का प्रावधान होना चाहिए।
- (ङ) वो मामले, जो उपरोक्त मार्गनिर्देशों के अनुकूल नहीं होते, इन मार्गनिर्देशों के हिसाब से सबसे पहले अवसर पर ला दिये जाने चाहिए।

नवम्बर, 1980 में, बोर्ड ने उपरोक्त (घ) के सम्बन्ध में निर्णय लिया कि महत्व तथा इलाका में प्रचलित भूमि मूल्य में वृद्धि 10 प्रतिशत के स्थान पर 15 प्रतिशत या 20 प्रतिशत की जा सकती थी। प्रश्नगत भूमि के लाइसेंस शुल्क में वृद्धि 15 प्रतिशत होना था।

करारनामा, अप्रैल 1978 में सहमत हुए नियम एवं शर्तों के आधार पर, अप्रैल 1982 में किया गया। तदनुसार, लाइसेंस शुल्क का भुगतान पार्टी द्वारा 1983 में पहला संशोधन देय हो जाने तक अर्थात् 1978 से 5 वर्षों के बाद किया गया। रेलवे प्रशासन ने पार्टी को नवम्बर 1984 में 1983 के संशोधित बढ़े दर के अनुसार एक बिल भेजा। पार्टी ने बिल स्वीकार नहीं किया। बल्कि पार्टी ने एक सिविल रिट पेटिशन (सं. 257/1985) राजस्थान उच्च न्यायालय के एकल बेंच के समक्ष फरवरी 1985 में दाखिल कर दिया।

सितम्बर 1985 में, बोर्ड ने रेलवे भूमि लाइसेंस पर देने सम्बंधी पहले के समस्त अनुदेशों के अतिक्रमण में 1 अप्रैल 1986 से प्रभावी विस्तृत मार्गनिर्देश जारी किया। इन निर्देशों के जारी किये जाने के परिणामस्वरूप, रेल प्रशासन ने मार्च 1986 में पार्टी को सूचित किया कि करारनामा नये सिरे से 1 अप्रैल 1986 से करना होगा तथा तदनुसार लाइसेंस शुल्क का सभी बकाया, जैसाकि वर्तमान परिपत्रों के आधार पर संशोधित किया गया तथा पहले भेजे गये बिलों, का भुगतान तुरन्त कर दिया जाय। पार्टी को इसलिए लिखित रूप में अपनी स्वेच्छा भेजने के लिए कहा गया ताकि यदि पार्टी इच्छुक नहीं हो, तो करारनामा 31 मार्च 1986 से रद्द किया जा सके।

1 सितम्बर 1986 से, एस टी सी तथा प्रहस्तन अभिकर्ता (लाइसेंसधारी फर्म) के मध्य खाद्य तेल के भण्डारण एवं सम्हलाई का करारनामा अंतिम रूप में बंद कर दिया गया। उसके फलस्वरूप

लाइसेंसधारी का रेलवे के कार्य से सम्बन्ध समाप्त हो गया। तथापि, रेलवे तथा लाइसेंसधारी के मध्य करारनामा जिसे अनुबंध 11 के अनुसार समाप्त किया जाना आवश्यक था, रेलवे प्रशासन द्वारा समाप्त नहीं किया गया।

1 अप्रैल 1986 से प्रभावी अद्यतन नियम एवं शर्तों के पार्टी द्वारा स्वीकारोक्ति के अनुसार, रेलवे प्रशासन ने सितम्बर 1987, दिसम्बर 1989 तथा जनवरी 1990 में बढ़े हुए दर पर बिल जारी किये। तथापि, पार्टी ने बढ़े हुए दरों के खिलाफ न्यायालय में एक दूसरी सिविल याचिका (सं. 5526/1990) फाइल कर दिया। मार्च 1992 में यह याचिका खारिज कर दी गयी।

इस बीच, पूर्ववर्ती याचिका (सं. 257/1985) भी 20 फरवरी 1992 को खारिज कर दी गयी, लेकिन पार्टी ने सिविल विशेष अपील (197/1992) न्यायालय में फाइल किया। 1 अगस्त 1996 को, न्यायालय ने, 20 फरवरी 1992 के एकल न्यायाधीश के आदेश को दर किनार करते हुए, निर्णय दिया कि 28 अप्रैल 1982 के करारनामों में निहित प्रावधानों के आधार पर, लाइसेंस शुल्क पांच वर्षों में एक बार संशोधित किया जा सकता था तथा संशोधन की तिथि को भूमि के बाजार मूल्य पर छः प्रतिशत की वापसी पर आधारित कर निर्धारित किया जाना चाहिए। तदनुसार रेल प्रशासन को मांग करने के लिए निर्देश दिया गया।

रेल प्रशासन द्वारा पुनः कोई कार्यवाही (मई 1999) या तो न्यायालय के निर्णय के आधार पर पार्टी से बकाये राशि का आकलन करने के लिए या करारनामा के प्रावधानों के अंतर्गत पार्टी से भूमि अधिग्रहण वापस लेने के लिए, नहीं की गयी थी।

निम्नलिखित कमियाँ स्पष्ट रूप से इंगित करने योग्य हैं-

- (i) पश्चिम रेलवे द्वारा सितम्बर 1980 में तथा नवम्बर 1980 में रेलवे बोर्ड में परिचारित संशोधित प्रावधानों को वर्तमान मामलों में शीघ्रातिशीघ्र सम्मिलित किया जाना था। चूँकि करारनामा 28 अप्रैल 1982 को ही अंतिम रूप दिये गये, अतएव ये संशोधित प्रावधान पार्टी के साथ बातचीत करके उनकी सहमति के अनुसार सम्मिलित किये जा सकते थे। असहमति की दशा में, सुविधा दो महीने की सूचना देकर समाप्त कर दी जानी चाहिए थी जैसा कि 1978 के मूल नियम एवं शर्तों में प्रावधान था।
- (ii) पार्टी ने नवम्बर 1984 में मांग किये गये लाइसेंस शुल्क के बढ़े हुए दर के खिलाफ दिसम्बर 1984 में एक विधिक सूचना दी थी। यदि रेल प्रशासन ने उस स्थिति पर दो महीने की सूचना जैसाकि 1978 के नियम एवं शर्तों में प्रावधान था, देकर वर्तमान करारनामा रद्द कर दिया होता तथा नये सिरे से एक करारनामा किया होता, तो रेलवे स्वयं मुकद्दमेबाजी से बच सकती तथा बढ़े दर से लाइसेंस शुल्क की वसूली को लागू करा सकती थी।
- (iii) भूमि का लाइसेंस पर दिया जाना उस समय तक जारी रखना था जब तक पार्टी एस टी सी का प्रहस्तन अभिकर्ता रहता। चूँकि वह व्यवस्था 1 सितम्बर 1986 को समाप्त हो गयी, अतएव रेल प्रशासन एवं पार्टी के मध्य करारनामा समाप्त कर दिया जाना चाहिए था। यह नहीं किया गया।



- (iv) अगस्त 1996 में न्यायालय के निर्णय के बाद, रेल प्रशासन ने न तो बिल भेजा और न ही 1982 के करारनामा को समाप्त करके (मई 1999) रेलवे की भूमि को खाली कराने के लिये कोई कार्यावाही किया।

उपरोक्त की भांति रेल प्रशासन की विफलता के कारण, अप्रैल 1982 से मार्च 1999 की अवधि हेतु 1.30 करोड़ रुपये(शुद्ध) की हानि हुई।

मामला प्रशासन से मार्च 1999 में उठाया गया। उत्तर में, यह बताया गया कि चूँकि लाइसेंस शुल्क का सर्व प्रथम संशोधन 1983 में देय था, अतएव करारनामा पुराने प्रावधानों पर आधारित सही रूप में किया गया था। यह भी बताया गया कि अगस्त 1995 के रेलवे बोर्ड के आदेश के अनुसार, लाइसेंस शुल्क का आधारभूत दर, जो 1986 में विद्यमान था, प्रतिवर्ष दस प्रतिशत से बढ़ाया जाना था तथा लाइसेंस के पुनः कोई संशोधन की आवश्यकता नहीं थी। ये अभ्युक्तियाँ मान्य नहीं हैं क्योंकि:

- (क) अगस्त 1980 के बोर्ड के निर्देशों (मुख्य इंजीनियर, सामान्य, पश्चिम रेलवे द्वारा सितम्बर 1980 में परिचारित किया गया) में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट था कि मामले जो संशोधित मार्ग निर्देशों के आधार पर नहीं हैं; शीघ्रातिशीघ्र उपलब्ध अवसर पर इसके अनुसार लाये जाने चाहिए। चूँकि करारनामा अप्रैल 1982 में किया गया, जो स्वयं प्रथम अवसर था जब संशोधित मार्गनिर्देशों को पार्टी के साथ बातचीत के माध्यम से सम्मिलित कर दिया जाना चाहिए था तथा पार्टी के असहमति के मामले में, सुविधा दो महीने की सूचना देकर समाप्त कर देनी चाहिए थी।
- (ख) अगस्त 1995 के रेलवे बोर्ड के अनुदेश रेलवे के कार्य से जुड़े उद्देश्यों के लिए लाइसेंस पर दिये गये भूमि के मामलों में लागू होते हैं। वर्तमान मामले रेलवे कार्य से मात्र 31 अगस्त 1986 तक जुड़े थे तथा उसके बाद, एस टी सी एवं उसके प्रहस्तन अभिकर्ता के मध्य ठेका के बंद होने के कारण, लाइसेंस पर दी गयी भूमि रेलवे के कार्य से जुड़ी कोई भूमि नहीं रही। इसलिए 1995 के रेलवे बोर्ड के आदेशों को लागू नहीं किया जा सकता था।

मामला रेल प्रशासन एवम् रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवम् नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### 4.4.10 पूर्व रेलवे : संविदा माँग के असंशोधन के कारण ऊर्जा प्रभार का परिहार्य भुगतान।

संविदा माँग को निश्चित करने के लिये अनुबन्ध का समय से निष्पादन करने में रेल प्रशासन की विफलता के कारण 1.23 करोड़ रुपये का ऊर्जा प्रभारों के मद में परिहार्य भुगतान हुआ

मनाईटाण्ड में 200 के.वी.ए. की ऊर्जा आपूर्ति के संविदा माँग (सी डी) के अनुबन्ध के अनुसार (11) के.वी. फीडर (कनेक्शन संख्या डी-1688) को बिहार राज्य विद्युत बोर्ड (बी एस ई बी) से लिया जा रहा था। साधारणतया अनुबन्ध को प्रथम दृष्टया आपूर्ति के चालू होने की तिथि अर्थात् 12 अगस्त 1980 से कम से कम तीन वर्षों के लिये प्रभावी रहना था। तत्पश्चात् इसे निर्धारित होने तक साल-

दर-साल जारी रहना था। उपभोक्ता बी एस ई बी को कम से कम बारह माह की लिखित नोटिस दे कर अनुबन्ध को निर्धारित कर सकता था।

ऊर्जा का उस सीमा तक उपभोग हुआ था अथवा नहीं, इस तथ्य के अनपेक्षित: शुल्क के उचित दरों पर न्यूनतम बुनियादी प्रभारों (एम बी सी) के भुगतान के शर्तों पर उपभोक्ता से अपेक्षित था कि, इस प्रकार से आपूर्ति और पंजीकृत अथवा आपूर्ति माने गये, प्रभार का बी एस ई बी को भुगतान करें। इस प्रकार ऊर्जा प्रभार का भुगतान सम्बन्धित वित्त वर्ष के लिये आपूर्ति-बिन्दु के सी डी पर सदैव आधारित था।

अभिलेखों की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि रेलवे ने जून 1986 और अगस्त 1986 में मनाईटाण्ड आपूर्ति-स्थल पर 1830 के वी ए की ऊर्जा ली। उपरोक्त अवधि के दौरान लोड में बढ़ोत्तरी के कारण रेलवे के अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थे। आगे और यह ज्ञात हुआ कि गोधुर में रेलवे 33 के वी/11 के वी के दूसरे सब स्टेशन से ऊर्जा प्राप्त कर रही थी (3 जनवरी 1990 से) जहाँ बिजली की कटौती दिन भर में 10 से 12 घंटे तक होती थी। इस प्रकार रेलवे क्रियाकलापों को बनाये रखना बहुत कठिन था। स्थिति पर नियंत्रण प्राप्त करने हेतु रेलवे ने पुनः फरवरी 1990 से जुलाई 1990 के दौरान मनाईटाण्ड के आपूर्ति स्थल पर 1830 के वी.ए. का पावर लिया। बी.एस.ई.बी. ने रेलवे को अक्टूबर, 1986 और पुनः अप्रैल, 1990 में सी.डी. को 1830 के वी.ए. तक संवृद्धि हेतु लिखा और अनुरोध किया कि संवृद्धि सी.डी. के लिये एक संशोधित अनुबन्ध का निष्पादन किया जाये। यद्यपि रेल प्रशासन, उपभोग के रूख के आधार पर 1830 के वी.ए. के कान्ट्रैक्ट लोड के लिये एच.टी. पर कनेक्शन संख्या डी. 1688 पर ऊर्जा आपूर्ति को उपयोग में लाने के लिये, सहमत हो गया और बोर्ड द्वारा संचालित सभी निरीक्षण प्रतिवेदनों में 1830 के वी.ए. सी.डी. को स्वीकार किया, तथापि अनुबंध के संशोधन हेतु कुछ नहीं किया गया।

इस बीच अप्रैल, 1992 से और उसके आगे मनाईटाण्ड आपूर्ति स्थल पर मासिक माँग को 1830 के वी.ए. की स्वीकृत संविदा माँग से काफी नीचे रेकॉर्ड किया गया जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

अवधि	मनाईटाण्ड आपूर्ति-स्थल पर दर्ज वास्तविक माँग	
	न्यूनतम	अधिकतम
1	2	3
अप्रैल, 1992 से अक्टूबर, 1993	1020 के वी.ए.	1275 के वी.ए.
नवम्बर, 1993 से मार्च, 1997	मीटर काम नहीं कर रहा था	
अप्रैल, 1997 से मार्च, 1998	787 के वी.ए.	1173 के वी.ए.
अप्रैल, 1998 से मार्च, 1999	720 के वी.ए.	1207 के वी.ए.

मई, 1995 में जाकर रेल प्रशासन ने बी.एस.ई.बी. को इस अनुरोध के साथ एक अनुबन्ध भेजा कि संविदा माँग को 1830 के वी.ए. से घटा कर 1275 के वी.ए. कर दिया जाये। तथापि, बी.एस.ई.बी. ने इस अनुरोध का उत्तर नहीं दिया।



रेल प्रशासन ने (मई, 1999) इस आपूर्ति स्थल पर लोड में बढ़ोत्तरी/घटोत्तरी एवम् संविदा माँग को 1830 के.वी.ए. करने के लिये अनुबन्ध के निष्पादन में विलम्ब के लिये निम्न कारण आरोपित किये:

- (i) रेल सेवाओं के अनुरक्षण में विद्युत आपूर्ति भंग होने एवम् अवरोध की दशा में लोड का एक प्वाइन्ट से दूसरे प्वाइन्ट पर स्थानान्तरण
- (ii) आपूर्ति के इस प्वाइन्ट के लोड के लिये अपेक्षा की गयी थी कि इसे तीसरे फीडर पर स्थानान्तरित किया जायेगा जो उस समय निर्माणाधीन था।

अंततः सी.डी. को नियमित करने के लिये 1 जुलाई, 1998 को पूर्व प्रभाव में 1 अक्टूबर, 1986 से 1830 के.वी.ए. (सी.डी.) के लिये एक अनुबन्ध निष्पादित किया गया जो 1986 में अभिलिखित माँग पर आधारित था और साथ ही साथ बी.एस.ई.बी. द्वारा सी.डी. को 1830 के.वी.ए. से घटा कर 1200 के.वी.ए. करने के लिये एक सूचना भेजी गयी।

इस प्रकार:

(क) रेल प्रशासन, 1830 के.वी.ए. की सी.डी. के लिये बी.एस.ई.बी. द्वारा 1986, 1990 और 1994 में अनुरोध किये जाने के बावजूद अनुबन्ध निष्पादित करने में विफल रहा।

(ख) चूंकि 1830 के.वी.ए. की सी.डी. के लिये न तो कोई अनुबन्ध था और न ही 12 माह की कोई पूर्व-सूचना भेजी गयी थी, इसलिये बी.एस.ई.बी. ने रेलवे की 1275 के.वी.ए. की मई, 1995 के हस्ताक्षरित अनुबन्ध को स्वीकार नहीं किया।

यदि रेलवे ने 1830 के.वी.ए. की सी.डी. के लिये उचित समय पर अनुबन्ध निष्पादित कर लिया होता और उस समय जब लोड में घटोत्तरी स्पष्ट थी लोड को घटा कर 1275 के.वी.ए. करने हेतु 12 माह की नोटिस भेज दी होती तो उन्हें 1992-93 एवम् उसके पश्चात 1275 के.वी.ए. का घटाया हुआ लोड प्राप्त हो गया होता। इस विफलता के फलस्वरूप 1992-93 से 1998-99 की अवधि में ऊर्जा-प्रभारों के मद में 1.23 करोड़ रुपये की परिहार्य देनदारी हुयी। चूंकि मामला अभी भी अनिर्णीत पड़ा हुआ है इसलिये बी.एस.ई.बी. को अभी भी इसमें से वर्ष 1997-98 के लिये 0.18 करोड़ रुपये का भुगतान होना शेष है।

यह मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की सूचना में क्रमशः मार्च, 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया था; उत्तर (जनवरी 2000) अभी तक नहीं प्राप्त हुआ है।

#### 4.4.11 उत्तर रेलवे : उच्चतम भार-छूट प्रभार के ऊँची दरों पर गलत भुगतान के कारण हानि।

अधिभार एवं अधिकतम भार-छूट प्रभार (पी एल ई सी) के अनियमित उद्ग्रहण का पता लगाने में रेल प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप कुल 1.18 करोड़ रुपये की हानि हुयी।

- (i) जगाधरी तथा कालका में स्थित रेल कारखानों को हरियाणा राज्य विद्युत बोर्ड (एच एस डी बी) द्वारा एच टी ग्राहक समझा जाता है। तीव्र विद्युत आपूर्ति स्थिति को ध्यान में रखते हुए, एच एस

इ बी सामान्यतया उच्चतम भार के समय औद्योगिक ग्राहकों को उद्योगों को चलाने की अनुमति नहीं देता है। तथापि, विशिष्ट मामलों में ग्राहकों को उनकी मूलभूत विद्युत आवश्यकता पूरी करने के लिए उच्चतम भार समय के दौरान विशेष वितरण की अनुमति दी जाती है। एच एस इ बी ने रेलवे स्टेशनों एवं जगाधरी तथा कालका स्थिति कारखानों को भी 'आवश्यक सेवा' के रूप में घोषित किया है और इसलिए ये उच्चतम भार-समय के दौरान विद्युत कटौतियों से पूर्णतया मुक्त किये गये हैं।

अक्टूबर 1993 में, एच एस इ बी ने विशेष वितरण व्यवस्था अथवा छूट लाभ लेने वाले एच टी औद्योगिक ग्राहकों पर 1 दिसम्बर 1993 से उच्चतम भार छूट प्रभार (पी एल इ सी) लगाने का निर्णय लिया। उच्चतम भार-समय के दौरान वास्तविक खपत 'दिन के समय' (टी ओ डी) मीटरों के माध्यम से दर्ज किया जाना था तथा जून 1997 तक सामान्य दर के ऊपर 1 रूपया प्रति यूनिट प्रभारित किया जाना था।

तथापि, जुलाई 1997 में, एच एस इ बी ने उन मामलों में, जहाँ एक माह में उच्चतम भार के दौरान खपत अनुज्ञेय सीमा के अन्दर थी, सामान्य दर के अतिरिक्त 2 रूपये प्रति यूनिट तथा खपत उच्चतम भार-समय के दौरान अनुज्ञेय सीमा से अधिक होने पर 4 रूपये प्रति यूनिट प्रभारित करने का निर्णय लिया।

यद्यपि मई 1994 में, रेलवे प्राधिकारियों ने पी एल इ सी प्रभारित करने पर आपत्ति किया था, फिर भी एच एस इ बी यह कहते हुए सहमत नहीं हुई (मई 1994) कि आवश्यक सेवा होने के नाते, स्वीकृत ठेका मांग के अनुसार विद्युत की आपूर्ति रेलवे को उच्चतम भार-समय के दौरान की जायेगी, लेकिन पी एल इ सी का भुगतान करना होगा। जून 1994 तथा अक्टूबर, 1996 में, एच एस इ बी ने फिर कहा कि पी एल इ सी प्रभारित किया ही जायेगा भले ही कोई विशेष वितरण एच टी औद्योगिक ग्राहकों को स्वीकृत किया गया हो।

जुलाई 1997 से एच एस इ बी ने जगाधरी तथा कालका में स्थित कारखानों में उच्चतम भार-समय के दौरान खपत किये गये कुल इकाइयों हेतु सामान्य दर के ऊपर अतिरिक्त प्रभार 4 रूपया प्रति इकाई के दर से बिल भेजना आरम्भ कर दिया। तथापि, वास्तविक खपत इन उच्चतम भार-समय के दौरान अधिकतम अनुज्ञेय सीमाओं से कभी अधिक नहीं हुआ। इस प्रकार, पी एल इ सी सामान्य दर के ऊपर 4 रूपये प्रति इकाई के स्थान पर 2 रूपये प्रति इकाई पर, वास्तव में, भुगतान हेतु देय थी। रेलवे प्राधिकारी उक्त अधिप्रभार निकाल पाने में विफल रहे जिसके कारण जुलाई, 1997 से फरवरी 1999 की अवधि के दौरान 0.81 करोड़ रूपये का अतिरिक्त भुगतान हुआ।

(ii) रेल प्रशासन ने एच एस इ बी से दो एच टी बल्क आपूर्ति कनेक्शन भी स्टेशन भवन कार्यालयों एवं रेलवे कालोनी के लिए अम्बाला कैंप पर लिया है। पी एल इ सी, मात्र एच टी औद्योगिक ग्राहकों पर लगाया जाना था तथा ये दोनो कनेक्शन औद्योगिक नहीं थे ; तो भी एच एस इ बी ने उच्चतम भार-समय के दौरान दिसम्बर 1993 से जनवरी 1997 के मध्य खपत की गयी कुल इकाइयों पर सामान्य दर के ऊपर 1 रूपया प्रति इकाई के दर से पी एल इ सी लगाया। इस



मामले में भी रेल प्रशासन इस अनियमितता को दूढ़ पाने में विफल रहा तथा जनवरी 1997 तक 0.37 करोड़ रुपये का भुगतान किया। उसके बाद एच एस इ बी ने स्वयमेव इसे लगाना बन्द कर दिया।

इस प्रकार, दिसम्बर 1993 से फरवरी 1999 के दौरान 1.18 करोड़ रुपये की कुल हानि हुई।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं अगस्त 1999 में लाया गया ; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### 4.4.12 दक्षिण पूर्व, पश्चिम एवं : लाइसेन्सी भारिकों की अनियमित नियुक्ति के कारण दक्षिण मध्य रेलवे स्टेशन आय का अनधिकृत आहरण।

रेल प्रशासन ने रेलवे पार्सलों के प्रहस्तन के लिये 322 लाइसेन्सी भारिकों को बिना स्वीकृति के नियुक्त किया एवं उनके लिये भुगतान की व्यवस्था करने हेतु बिना सक्षम प्राधिकारी से औपचारिक स्वीकृति लिये हुये 0.42 करोड़ रुपये स्टेशन की आय से आहरित किया गया।

मई 1947 में जारी आदेशों के अनुसार लाइसेन्सी भारिकों को पार्सल आदि की ब्रेकवान में दुलाई के लिए तर्कसंगत दर पर सीमित घण्टों के लिए नियुक्त किया जाता है। सितम्बर 1970 में बोर्ड ने स्पष्ट किया कि लाइसेन्सी भारिकों को, रेलवे प्रहस्तन कार्य, जो पूरे समय नियोजन के औचित्य के साथ नियमित प्रकृति का न होने के लिए और प्रयोग किया जाए। सामान्यतया ऐसे कार्य हेतु किसी एक लाइसेन्सी भारिक को प्रतिदिन दो से तीन घण्टे नियोजित करने की आवश्यकता नहीं होनी चाहिए। इसको किसी निर्धारित कार्य जिसकी अवधि सामान्यतया एक समय में कुछ मिनट तक सीमित रहती है जैसे मेल, एक्सप्रेस एवं पैसेन्जर गाड़ियों से पार्सल अथवा लगेज लादने एवं उतारने के लिए, समुचित संख्या में व्यक्तियों को तैनात करके सुनिश्चित किया जा सकता था। यदि आवश्यक हो, लाइसेन्सी भारिकों के विभिन्न समूहो को ऐसे कार्य पर उपयुक्त अन्तरालों से लगाया जा सकता है जब तक कि कार्य निरन्तर प्रकृति का न हो जिस मामले में सही रास्ता होगा कि लाइसेन्सी भारिकों के बजाय नियमित रेल कर्मचारियों को लगाया जाए। जुलाई 1997 से बोर्ड ने लाइसेन्सी भारिकों द्वारा पार्सल प्रहस्तन कार्य को बन्द कर दिया क्योंकि उनको केवल यात्रियों के सामान के प्रहस्तन हेतु लाइसेन्स दिया गया था। यदि उनका प्रयोग किया जाना हो, तो उनका कुली लाइसेन्स अभ्यर्पित कर दिया जाना चाहिए।

तथापि, उपरोक्त आदेशों के उल्लघन में, नागपुर मण्डल के 9 स्टेशनों पर केवल रेलवे पार्सलों के प्रहस्तन हेतु 322 भारिकों को नियुक्त किया गया। इसको बिना मुख्य वाणिज्य प्रबन्धक (सी सी एम) एवं मण्डल रेल प्रबन्धक की स्वीकृति से किया गया ; उपयुक्त लेखा शीर्ष के अन्तर्गत बजट प्रावधान भी नहीं था (मांग सं.9-जी-281)। कार्मिक विभाग (नागपुर मण्डल) भी उनके वेतन चिट्ठों को भुगतान करने हेतु स्वीकार करने पर सहमत नहीं हुआ (सितम्बर 1994) क्योंकि उन्हें किसी स्वीकृति की जानकारी नहीं थी।

कार्मिक विभाग द्वारा मना करने पर मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक, नागपुर ने स्टेशन आय से भुगतान करने के आदेश दिये और तदनुसार, स्टेशन प्रबन्धकों को सूचित कर दिया गया (अक्टूबर 1994)। स्टेशन भुगतान आदेशों पर, स्टेशन आय के आहरण के पूर्व मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक (डी सी एम) द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित किया जाना होता है उसको भी नहीं किया गया। इस क्रिया को, जो जुलाई 1994 से जुलाई 1997 तक बिना रूके जारी रही, रोकने हेतु वाणिज्य एवं लेखा विभागों द्वारा की गयी किसी कार्रवाई का उल्लेख भी अभिलेखों में नहीं था।

यद्यपि, जुलाई 1994 से जुलाई 1997 तक स्टेशन आय (0.42 करोड़ रूपए) का आहरण स्टेशन भुगतान आदेशों से होता रहा, का लेखा नये मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक, नागपुर जिन्होंने 6 जुलाई 1998 को कार्यभार ग्रहण किया, द्वारा नवम्बर 1998 में जाकर प्रस्तुत किया गया। 0.40 करोड़ रूपए की राशि लेखाओं में समायोजित कर दी गयी और शेष 0.02 करोड़ रूपयों का अभी लेखांकन होना बाकी है।

0.40 करोड़ रु. की पूरी राशि को अन्तिम लेखा शीर्ष जी-298-99, एक गलत लेखा शीर्ष जो स्टेशनों की सफाई से सम्बन्धित फुटक खर्चों का था, उसमें डेबिट करके आय को क्रेडिट कर दिया गया। तथापि, स्टेशन आय के आहरण का चलन रेलवे बोर्ड के आदेशों (जुलाई 1997) से रोक दिया गया एवं इन भारिकों को भुगतान आदेशों के माध्यम से भुगतान किया गया था। इस प्रकार भुगतान की गई कुल राशि 0.25 करोड़ (मार्च 1999 तक) की थी।

इस सम्बन्ध में लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ निम्नवत है :

- (i) लाइसेन्सी भारिकों को अनियमित रूप से स्टेशन आय से स्टेशन भुगतान आदेशों के द्वारा भुगतान स्टेशन मास्टरों द्वारा किया जा रहा था। स्टेशन भुगतान आदेशों पर स्टेशन आय के आहरण के पूर्व मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित होना था जो नहीं किया गया।
- (ii) स्टेशन आय से अनियमित आहरण 37 महीनों (जुलाई 1994 से जुलाई 1997) तक चलता रहा। परन्तु, इस अवधि के दौरान और उसके पश्चात रेलवे बोर्ड की स्वीकृत प्राप्त नहीं की गयी क्योंकि भुगतान भारतीय रेलवे वाणिज्य मैनुअल भाग II के पैरा 2425 में विनिर्दिष्ट प्रयोजन से भिन्न प्रयोजन के लिये था। इसके अतिरिक्त इस पैरा में व्यवस्था है कि केवल आकस्मिक मामलों में, जब प्रहस्तनकर्ता ठेकेदार पर्याप्त श्रम उपलब्ध कराने में विफल हो, पर स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन आय से आकस्मिक श्रमिक की नियुक्ति पर भुगतान अनुज्ञेय है, जिसको बाद में विभागाध्यक्ष द्वारा अनुमोदित किया जाना चाहिए।
- (iii) 322 लाइसेन्सी भारिकों की नियुक्ति की सम्पूर्ण प्रक्रिया कार्मिक शाखा के माध्यम से नहीं की गयी और/अथवा उसपर मण्डल रेल प्रबन्धक की स्वीकृति नहीं थी, उनकी नियुक्ति पूर्णतया डी सी एम नागपुर द्वारा व्यवहृत की गयी। विशिष्ट बजटीय प्रावधानों के अभाव में भुगतान, स्टेशन भुगतान आदेशों के माध्यम से किया गया। वेतन चिट्ठों की सम्बद्ध लेखा द्वारा आन्तरिक जांच नहीं की गयी क्योंकि इनको ( भुगतान वाउचरों के साथ) लेखा शाखा के माध्यम से नहीं भेजा गया।



मण्डल रेल प्रबन्धक नागपुर निरन्तर हो रही अनियमितता को रोकने हेतु प्रभावी कदम उठाने में विफल रहे एवं अधिकारियों के ऊपर उत्तरदायित्व नहीं नियत किया जिन्होंने प्रचलित नियमों के उल्लंघन में स्टेशन आय के उपयोग का सहारा लिया।

मामले को रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं अक्टूबर 1999 में लाया गया ; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

पश्चिम एवं दक्षिण मध्य रेलवे में ऐसी ही एक समीक्षा से ज्ञात हुआ कि उपरोक्त आदेशों के विरुद्ध पार्सलों के प्रहस्तन के लिए कुली लाइसेंसों को वापस लौटाये बिना ही लाइसेंसी भारिकों को नियुक्त किया गया जिसके परिणामस्वरूप 0.13 करोड़ रूपए के स्टेशन आय की अनधिकृत निकासी हुयी (पश्चिम - 0.12 करोड़ रूपए और दक्षिण मध्य - 0.01 करोड़ रूपये)।

<b>अध्याय 5</b>		
<b>भण्डार एवं परिसम्पत्ति प्रबन्धना प्रबन्धन</b>		
<b>विवरण</b>	<b>पैराग्राफ</b>	<b>पृष्ठ</b>
<b>आयात</b>	<b>5.1</b>	<b>268</b>
भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली पर अनुत्पादक व्यय	5.1.1	268
कीमती मशीनों की अधिप्राप्ति एवं कम उपयोग	5.1.2	274
4000 अश्वशक्ति, डीजल इलेक्ट्रिक सवारी इंजनों का परिहार्य आयात	5.1.3	279
उच्च आउटपुट टैम्पों की अधिप्राप्ति	5.1.4	283
पंखा आकार स्विचों/डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वस की अधिप्राप्ति पर परिहार्य व्यय	5.1.5	287
आयातित हाई स्पीड टर्नआउट्स में अनुत्पादक निवेश	5.1.6	294
<b>प्लांट और मशीनरी</b>	<b>5.2</b>	<b>296</b>
3 फेज इलेक्ट्रिकल मल्टिपुल यूनिट ड्राइव्स की अधिप्राप्ति	5.2.1	296
असंतोषजनक विगत निष्पादन के एक स्रोत से एक मशीन की अधिप्राप्ति के कारण हानि	5.2.2	300
अदरा मंडल के बी डी आर सेक्शन के लिए डीजल रेल बसों की अविवेकपूर्ण अधिप्राप्ति	5.2.3	304
मंहगी मशीनों की अधिप्राप्ति पर निष्फल/अनुत्पादक व्यय	5.2.4	306
आर ओ एच सुविधाओं के निर्माण पर परिहार्य निवेश	5.2.5	308
<b>भंडार</b>	<b>5.3</b>	<b>311</b>
प्रक्रियाओं के गैर-अनुपालन/स्टॉक शीटों के निपटारे में विलम्ब के परिणामस्वरूप भंडार में कमी	5.3.1	311
बाहरी कर्पों के क्षतिग्रस्त होने के कारण कार्ट्रिज टेपर रोलर बियरिंगों (सी टी आर बी) को रद्द किये जाने के कारण हानि	5.3.2	316
सामग्रियों की कम प्राप्ति के कारण हानि	5.3.3	318
निर्धारित न्यूनतम सीमा तक ऊर्जा घटक बनाये रखने में विफलता के कारण परिहार्य व्यय	5.3.4	325
स्क्रेप की बिक्री पर उत्पाद शुल्क एवं बिक्री कर न लिए जाने से हानि	5.3.5	330
नरम लकड़ी (देवदार) की अधिप्राप्ति पर परिहार्य व्यय	5.3.6	332
सी एस टी-9 स्लीपर पाटों की अनौचित्यपूर्ण अधिप्राप्ति	5.3.7	333
मुक्त समय के भीतर गैस सिलिन्डरों की गैर-वापसी के कारण परिहार्य व्यय	5.3.8	335
अस्वीकृत भण्डार के लागत की आपूर्तिकर्ताओं से गैर-वसूली	5.3.9	336
पूंजी का अनावश्यक अवरोधन	5.3.10	338



परिशिष्ट	क-घ	
अक्तूबर 1994 से सितम्बर 1995 की अवधि के दौरान डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की अधिप्राप्ति हेतु क्षेत्रीय रेलों द्वारा प्राप्त दरों को दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट क	341
रेलवे बोर्ड द्वारा डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की केन्द्रीकृत अधिप्राप्ति पर अतिरिक्त लागत का ब्यौरेवार विवरण	परिशिष्ट ख	342
क्षेत्रीय रेलों द्वारा डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की उच्च दरों पर अधिप्राप्ति पर अतिरिक्त व्यय का ब्यौरेवार विवरण	परिशिष्ट ग	343
100 मोटर कोचों एवं 61 ड्राइविंग ट्रेलर कोचों के लिए 3 फेज ई एम यू ड्राइब्ज की अधिप्राप्ति पर अतिरिक्त व्यय	परिशिष्ट घ	344

## अध्याय 5 : भण्डार एवं परिसम्पत्ति प्रबन्धन

### 5.1 आयात

#### 5.1.1 रेलवे बोर्ड : भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली पर अनुत्पादक व्यय

कनाडा के रेलों एवं भारतीय रेलों की प्रणालियों के परिचालनों में मूलभूत भिन्नताओं के बावजूद कनाडा आधारित असंयत (ट्रैक्स) साफ्टवेयर की अधिप्राप्ति के फलस्वरूप 198.61 करोड़ रूपए का निवेश अनुत्पादक रहा।

चल स्टॉक की उच्च उत्पादकता के माध्यम से परिचालन कार्यकुशलता सुधारने के दृष्टिकोण से, रेलवे बोर्ड ने 1977 में एक टास्क फोर्स उन क्षेत्रों की पहचान करने के लिए बनाया जहाँ कम्प्यूटर-आधारित उप प्रणाली लागू की जा सके। उसके बाद, जुलाई 1981 में, सचिवों की एक अंतर्मंत्रालय बैठक में, एक कम्प्यूटर आधारित भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली (फोयस) प्रतिस्थापित करने के लिए निर्णय लिया गया। विदेशी रेलवे के कम्प्यूटर-आधारित भाड़ा परिचालन प्रणाली का अध्ययन करने के बाद, अंतर्मंत्रालय समिति के सचिवों ने कनाडियन सिस्टम पर आधारित, एक टोटल आपरेशन प्रोसेसिंग सिस्टम (टाप्स) अपनाने की संस्तुति दिया (1982)।

टाप्स 1960 के शुरूआत में विकसित किया गया तथा उस समय तक, जब भारतीय रेलवे (आई आर) द्वारा अपनाने के लिए चुना गया (1981), 20 वर्ष पुराना हो गया था। इसके अलावा, कनाडियन नेशनल रेलवे (प्रमुख रूप से खंडशः यातायात) एवं भारतीय रेलवे (ब्लॉक रेक मूवमेंट) पर विद्यमान भाड़ा व्यवहारों में मूलभूत अंतर थे। भारतीय रेल प्रणाली से अलग, कनाडा में माल-गाड़ियां उपलब्ध नियत मार्गों में पूर्व-निश्चित मार्ग से गुजरती हैं, साफ्टवेयर (टाप्स) की रूप रेखा 1000 स्टेशनों के रेल पथ पर केवल 8500 वैगनों के प्रहस्तन के लिये तैयार की गई थी और कोचिंग परिचालन गाड़ी चालन का निर्धारण, खलिया चालन एवम गाड़ी-पहचान जैसे पहलू कनाडा की भाड़ा परिचालन की तुलना में भारत से बिल्कुल भिन्न थे। जब मूल निर्णय, इस प्रकार की एक परियोजना बनाने के लिए तथा भारतीय रेल की योजना में इसके सम्मिलित किये जाने का अनुमोदन करने के लिए, लिया गया था, बोर्ड को टाप्स की कमियों की जानकारी थी। फिर भी, यह कार्य 1983-84 के निर्माण कार्यक्रम में रखा गया। भाड़ा सेवाओं के प्रयोग में वैगन-समूह में 15 प्रतिशत एवं इंजनों में 5 प्रतिशत की बचत की आशा सुधरे हुए उपयोग के माध्यम से की गयी। कनाडियन नेशनल रेलवे कन्सल्टेन्ट्स (सी ए एन ए सी) से प्रदत्त साफ्टवेयर एक पूर्णतया विकसित प्रयुक्ति पैकेज था जो कनाडियन नेशनल रेलवे पर वास्तव में चलता था, लेकिन यह वैगन रिपोर्टिंग प्रणाली पर आधारित था तथा भारतीय रेलवे को उसे भारतीय रेल की परिचालन आवश्यकताओं के अनुरूप होने हेतु अभ्यस्त होना था और इसे एक रेक-आधारित प्रणाली बनाना था।



एफ ओ आई एस परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए, रेलवे बोर्ड ने कम्प्यूटर सेगमेंट के लिए (i) भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली केन्द्रीय संगठन (सी ओ एफ ओ आई एस), एवं (ii) दूरसंचार सेगमेंट के लिए इण्डियन रेलवे सेन्टर फॉर टेलीकाम कन्सल्टेन्सी (इरकाट) के रूप में जाने जाने वाले दो संगठन 1985 में बनाये। सी ओ एफ ओ आई एस को एफ ओ आई एस हेतु परामर्श व्यवस्था ढांचा रखना, विस्तृत परियोजना प्रलेख (डी पी डी) एवं विस्तृत आकलन तैयार करना था।

जुलाई 1985 में, रेलवे बोर्ड ने मेसर्स सी ए एन सी के साथ एक परामर्श ठेका, कोर साफ्टवेयर की आपूर्ति अर्थात् ट्रेक्स कहे जाने वाले टाप्स के कनाडियन संस्करण हेतु कनाडियन डालर 20.30 मिलियन (20 करोड़ रुपये) की लागत पर किया। फिर, 20 करोड़ रुपये की राशि कनाडियन परामर्शदाताओं और विशेषज्ञों को विभिन्न सुविधाओं हेतु और सीमा शुल्क के भुगतान हेतु चिन्हित कर दी गयी थी। फर्म को परामर्श और साफ्टवेयर के मद में 31 मार्च 1999 तक 23.85 करोड़ रुपये भुगतान कर दिया गया था। परियोजना के दूरसंचार सेगमेंट के लिए, एक परामर्श करारनामा, रेलवे बोर्ड द्वारा मेसर्स डेटिकॉन, जर्मनी के साथ फोयस की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए भारतीय रेल के दूरसंचार अवसंरचना हेतु एक उपयुक्त योजना बनाने के लिए किया गया (जनवरी 1986)।

चूँकि एफ ओ आई एस परियोजना (कम्प्यूटर सेगमेंट) के विकास एवं कार्यान्वयन में विशेष प्रयास सन्निहित थे, इसलिए रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (क्रिस) एक अधिशासी निदेशक की अध्यक्षता में रेल मंत्रालय के अधीन एक पंजीकृत समिति के रूप में 1986 में बनाया गया। यह निम्नलिखित दृष्टिकोण से किया गया :

- (i) साफ्टवेयर डिजाइन एवं विकास हेतु अवसंरचना निर्मित करना ;
- (ii) साफ्टवेयर विकसित एवं टेस्ट करना ;
- (iii) कार्यान्वयन रणनीति हेतु योजना बनाना ;
- (iv) कार्यान्वयन हेतु अवसंरचना निर्मित करना ;

एफ ओ आई एस हेतु साफ्टवेयर कार्य में सम्मिलित था :

- (i) ट्रेक्स साफ्टवेयर का आशोधन। इसमें भारतीय रेल दशाओं के वर्तमान क्रियाकलाप को तदनुकूलित करना साथ ही साथ ब्लॉक रोक मूवमेंट, यानांतरण, रूटिंग एवं मार्शलिंग, गाड़ियों के प्रखण्डीय चालन इत्यादि जैसे भारतीय रेलवे के विशिष्ट क्रियाकलाप बढ़ाना शामिल था।
- (ii) सेकेण्ड टीयर सिस्टम में ट्रेक्स के एक स्वदेशी उपभोगी अंतरा फलक का डिजाइन एवं विकास
- (iii) यार्ड प्रबंधन प्रणाली, टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली, राजस्व लेखांकन जैसे स्वदेशी द्वितीय टीयर प्रयुक्तियों का अभिकल्प एवं विकास ;
- (iv) एक स्वदेशी प्रबंधन सूचना प्रणाली (एम आई एस) का अभिकल्प एवं विकास।

जून 1987 में सी ओ एफ ओ आई एस के बंद हो जाने के बाद क्रिस ने 1987 से कार्य करना आरम्भ किया। तथापि, एफ ओ आई एस परियोजना टीम रेलवे बोर्ड द्वारा अगस्त 1991, अगस्त 1992 एवं मई 1993 में तीन बार पुनर्गठित की गयी। परियोजना टीम में निरन्तर संगठनात्मक परिवर्तनों के कारण अपरिहार्य रूप से और भी विलम्ब हुआ।

एक विस्तृत परियोजना प्रलेख सी ओ एफ ओ आई एस एवं इरकाट द्वारा परियोजना के उनके सम्बंधित विदेशी सलाहकारों के सहयोग से 1778 करोड़ रुपये (कम्प्यूटर सेगमेंट 487 करोड़ रुपये एवं दूर संचार सेगमेंट 1291 करोड़ रुपये) की लागत का रेलवे बोर्ड को अक्टूबर 1986 में भेजा गया। चिन्हित प्रयुक्ति क्षेत्र निम्न थे :

- (i) कनाडियन रेल के ट्रैक्स साफ्टवेयर को आशोधित करके कार्यान्वित किये जाने वाले वैगन नियंत्रण, गाड़ी नियंत्रण, इंजन नियंत्रण, खाली वैगन वितरण इत्यादि के मूल क्रिया कलापों से निहित केन्द्रीय आन लाइन सेगमेंट।
- (ii) स्वदेशी सुविज्ञता जैसे, यार्ड प्रबंधन प्रणाली (वाइ एम एस), क्रू प्रबंधन प्रणाली (सी एम एस), टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली (टी एम एस) इनवायसिंग सहित, राजस्व लेखांकन इत्यादि, इंजन मरम्मत प्रणाली, वैगन मरम्मत प्रणाली इत्यादि के साथ विकसित किये जाने वाली स्थानीय क्षेत्र प्रणाली या क्षेत्रीय प्रणालियाँ।
- (iii) परिचालन निष्पादन पर हर 8 घंटे पर, दैनिक, साप्ताहिक एवं अन्य सावधिक सांख्यिकी प्रतिवेदनों तथा तदर्थ क्वेरियों को पूरा करने का आंकड़ा आधार प्रदान करने के लिए आफ लाइन प्रबंधन सूचना प्रणाली (एम आई एस)।

इन सभी प्रणालियों को, प्रयोगकर्ता को एक एकल प्रणाली परिदृश्य प्रदान करने के लिए, एकीकृत ढंग से विकसित किया जाना था।

आकलन की जांच बोर्ड में की गयी तथा 1098 करोड़ रुपये का एक संशोधित सार आकलन रेलवे बोर्ड द्वारा 1988 में स्वीकृत कर दिया गया। योजना आयोग ने, परियोजना का अनुमोदन करते समय (दिसम्बर 1989), उत्तर रेलवे पर इसे प्रारंभ करके कार्यान्वयन का सुझाव दिया। तदनुसार, उत्तर रेलवे पर परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए 267.20 करोड़ रुपये (कम्प्यूटर सेगमेंट हेतु 121 करोड़ रुपये एवं दूरसंचार सेगमेंट हेतु 146.20 करोड़ रुपये) का आकलन रेलवे बोर्ड द्वारा दिसम्बर 1992 में स्वीकृत किया गया। समग्र रूप से एफ ओ आई एस सिद्धांततः अनुमोदित कर दिया गया तथा पायलाट परियोजना, उत्तर रेलवे पर 31 दिसम्बर 1995 तक कार्यान्वित कर दी जानी थी।

इस बीच, अप्रैल/मई 1989 में, विकास एवं अनुकरण केन्द्र केन्द्रीय प्रयुक्ति प्रणालियों के विकास के लिए (ट्रैक्स साफ्टवेयर केन्द्रीय प्रणाली के आशोधन एवं जांच हेतु) एक आई बी एम 3090 का संस्थापन किया गया। मई/जून 1989 में, ट्रैक्स साफ्टवेयर पैकेज अधिप्राप्त की गयी तथा क्रिस में संस्थापित की गयी, तब भी साफ्टवेयर की उपयोगिता पूरी तरह से उस समय तक सुनिश्चित नहीं की गयी थी तथा उपचित होने वाले आकलित वित्तीय लाभ पूरी तरह सुनिश्चित नहीं किये गये थे।



1989 से 1991 के दौरान ट्रैक्स साफ्टवेयर को भारतीय रेल के परिचालन आवश्यकताओं के अनुसार इसे बनाने के लिए आशोधित करना क्रिस ने जारी रखा।

मई/जून 1992 के दौरान, उत्तर रेलवे के तुगलकाबाद - गाजियाबाद - सहारनपुर - अम्बाला प्रखण्ड पर फील्ड ट्रायल किये गये। इन ट्रायलों से ट्रैक्स अभ्यास की धीमी प्रगति साथ ही साथ कुछ अन्य कमियों का पता चला। फील्ड टेस्टिंग को केन्द्रीय ऑन लाइन प्रणाली के मात्र कुछ क्रियाकलापों तक सीमित रखा क्योंकि ट्रैक्स भारतीय रेल की आवश्यकताओं के अनुसार पूर्णतया अभ्यास में नहीं आया था और डी पी डी में मात्र कुछ प्रतिशत ही आशोधन किया गया था। पुनः फील्ड ट्रायल दूरसंचार उपकरणों की विफलता के कारण असफल रहे। अक्टूबर 1993 में, बहुत से आशोधन करने के बाद, क्रिस ने ट्रायल करने के लिए रेलवे बोर्ड से प्रयास किया तथा उसे उत्तर रेलवे के दिल्ली क्षेत्र में प्रणाली का ट्रायल करने के लिए दिसम्बर 1993 में अनुमति दी गयी। अप्रैल 1994 में पुनः ट्रायल शुरू किये गये तथा उक्त प्रणाली उत्तर रेलवे को मूल्यांकन एवं समीक्षा के लिए दी गयी। तथापि, उत्तर रेलवे द्वारा किये गये फील्ड ट्रायलों ने इंगित किया कि अभ्यास किया गया साफ्टवेयर उत्तर रेलवे के परिचालन आवश्यकताओं को पूरा करने में असमर्थ था।

उसके बाद, उत्तर रेलवे एवं क्रिस के अधिकारियों साथ, कमियों को ठीक करने तथा उत्तर रेलवे द्वारा वांछित न्यूनतम क्रियात्मकता प्रलेख देने के लिए एक टास्क फोर्स, बनाया गया (अक्टूबर 1994)। टास्क फोर्स ने, न्यूनतम क्रियात्मक आवश्यकताओं की पहचान बताने के अतिरिक्त अभ्यास में आये साफ्टवेयर में 124 कमियाँ निकाल कर सूचित (नवम्बर, 1994) किया। मई 1995 में, 112 कमियों को आशोधित करने के बाद क्रिस ने दुबारा प्रणाली उत्तर रेलवे को मूल्यांकन एवं अंतिम स्वीकारोक्ति हेतु दिया। उन्नत साफ्टवेयर वास्तविक क्षेत्रीय दशाओं में भी काम लायक नहीं पाया गया। चूँकि क्रिस सम्पूर्ण प्रणाली के 18 मोड्यूल्स में से मात्र 6 मोड्यूल्स के फील्ड ट्रायल करने में समर्थ था तथा वे छः मोड्यूल्स भी अपूर्ण पाये गये, अतएव रेलवे बोर्ड ने भारतीय तकनीकी संस्थान (आई आई टी) दिल्ली के विशेषज्ञों की एक समिति, क्रिस द्वारा विकसित किये गये एफ ओ आई एस का मूल्यांकन करने के लिए नियुक्त (अक्टूबर 1995) किया।

बोर्ड को भेजे गये अपने प्रतिवेदन (अप्रैल 1996)में, आइ आइ टी समिति ने निष्कर्ष निकाला कि एफ ओ आई एस परियोजना कु-प्रबंधन एवं अव्यवस्थित साफ्टवेयर विकास प्रक्रियाओं से भरा-पूरा था। अभिकल्प तदर्थ, गैर-व्यवस्थित एवं तकनीकी रूप से खराब था। इसलिए समिति ने आगे ट्रायल को तुरन्त रोक देने तथा ट्रैक्स पर पुनः साफ्टवेयर विकास कार्यों को बंद करने की संस्तुति दी। आइ आई टी रिपोर्ट जनवरी 1998 तक रेलवे बोर्ड के विचाराधीन रहा, जब इसे अंतिम रूप में स्वीकार कर लिया गया। बीच की अवधि के दौरान, साफ्टवेयर विकास को पुनः रोकने के लिए समिति की संस्तुतियों के बावजूद, 15.41 करोड़ रुपये का व्यय एफ ओ आई एस परियोजना पर किया गया, जिसमें से 2.62 करोड़ रुपये (17 प्रतिशत) साफ्टवेयर से सम्बंधित तथा 1.13 करोड़ रुपये (7.33 प्रतिशत) हार्डवेयर पर था।

इस बीच, ट्रैक्स साफ्टवेयर विकसित करने की निरर्थकता पर विचार करते हुए, रेलवे बोर्ड ने सितम्बर 1997 में क्रिस को (सी एम सी, भारत सरकार के एक उपक्रम के सहयोग से) दो प्रोटो

टाइप अप्लिकेशन सिस्टम अर्थात् रिक मैनेजमेंट सिस्टम (आर एम एस) तथा टर्मिनल मैनेजमेंट सिस्टम (टी एम एस) विकसित करने तथा टेस्ट बेड पर साबित करने के लिए निर्देश दिया। तदनुसार, मार्च 1998 में क्रिस ने मेसर्स सी एम सी के साथ 3 करोड़ रुपये के लागत पर दो मोड्यूल्स जून 1999 तक विकसित करने के लिए एक करारनामा किया। परियोजना के सफलतापूर्वक पूरा कर लिये जाने के बाद, सॉफ्टवेयर का परीक्षण कुछ विशिष्ट रेल कोरिडोर्स पर दिसम्बर 1999 तक किया जाना था। उसके बाद, सम्पूर्ण भारतीय रेल पर इन मोड्यूल्स का विस्तार अगले पाँच वर्षों में कार्यान्वित किया जाना था। तथापि, नवम्बर 1999 माह के फ्लैश रिपोर्ट प्रबंध निदेशक (क्रिस) द्वारा रेलवे बोर्ड को भेजे गयेट से, यह देखा गया कि आर एम एस और टी एम एस के लिए लक्ष्य-तारीखें जून 1999 से 31 जनवरी 2000 करके परिवर्तित कर दी गयी थीं। वर्तमान में, मेसर्स सी एम सी द्वारा ट्रायल नई दिल्ली एवं मुगलसराय के मध्य फैले टेस्ट बेड टेरिटोरी पर 10 स्थानों पर किये जा रहे थे तथा 21 और स्थान 31 मार्च 2000 तक चालू किये जाने थे।

इस संबंध में, निम्नलिखित टिप्पणियाँ की जाती हैं :

- (i) 1989 में ट्रेक्स की अधिप्राप्ति के पूर्व, भारतीय रेल को कनाडियन राष्ट्रीय रेल के पैटर्न और भारतीय रेलवे के पैटर्न में मूलभूत अंतरों की जानकारी थी। जबकि भारतीय रेल पर, यातायात मुख्यतया ब्लॉक रिक में था, कनाडियन राष्ट्रीय रेल पर यातायात मुख्यतया खण्ड-खण्ड में था। इन परिस्थितियों के अंतर्गत, भारतीय रेल पर इसके गैर अनुकूलन के विचार से ट्रेक्स साफ्टवेयर के लिए निर्णय लिया जाना अविवेकपूर्ण था, विशेष रूप से भारतीय रेलवे प्रणाली के साथ इसके बेमेल होने के दृष्टिकोण से। इसके परिणामस्वरूप साफ्टवेयर एवं इसकी प्रगति पर 89.91 करोड़ रुपए का व्यय निष्फल सिद्ध हुआ।
- (ii) रेलवे बोर्ड द्वारा एफ ओ आई एस परियोजना टीम के बारंबार पुनर्गठन (अगस्त 1991, अगस्त 1992 एवं मई 1993) ने एफ ओ आई एस परियोजना की प्रगति को बुरी तरह प्रभावित किया।
- (iii) विस्तृत परियोजना प्रलेख (डी पी डी) के अनुसार, ट्रेक्स साफ्टवेयर के फील्ड ट्रायल 3 से 4 महीनों में किये जाने थे। लेकिन ट्रायल 2 वर्ष एवं 6 महीने से अधिक तक जारी रहे। विस्तारित फील्ड ट्रायल के परिणामस्वरूप अनुकरण केन्द्र के परिचालन पर 1 करोड़ रुपये का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।
- (iv) रेलवे बोर्ड सॉफ्टवेयर के विकास की प्रगति को प्रभावी रूप से मॉनिटर करने में विफल रहा। रेलवे बोर्ड स्तर पर अपर्याप्त मॉनिटरिंग के फलस्वरूप परियोजना 13 वर्षों (1986 से जनवरी 2000) से लटकी रही।
- (v) 267.20 करोड़ रुपये का आंशिक आकलन, उत्तर रेलवे पर परियोजना के कार्यान्वयन हेतु दिसम्बर 1992 में स्वीकृत, दूरसंचार सेगमेंट के लिए 146.20 करोड़ रुपये एवं कम्प्यूटर सेगमेंट के लिए 121 करोड़ रुपये का प्रावधान सम्मिलित था। मार्च 1999 तक, 198.61 करोड़ रुपये का व्यय (दूरसंचार सेगमेंट - 108.70 करोड़ रुपये एवं कम्प्यूटर सेगमेंट - 89.91 करोड़ रुपये) किया जा चुका था। चूँकि एफ ओ आई एस परियोजना का कार्यान्वयन (जनवरी 2000) अभी किया जाना है तथा यह ज्ञात नहीं है कि निर्मित



परिसम्पत्तियाँ सी एम सी द्वारा विकसित किये गये नये सॉफ्टवेयर में प्रयोग की जा सकती है या नहीं, आज की तारीख तक किया गया व्यय, अनुत्पादक रहा।

- (vi) परियोजना उत्तर रेलवे पर 31 दिसम्बर 1995 तक कार्यान्वित की जानी थी तथा उसके बाद 7 वर्षों की अवधि में, सभी भारतीय रेलों पर। चूँकि उत्तर रेलवे पर परियोजना के कार्यान्वयन में स्वयमेव 4 वर्षों का विलम्ब पहले ही हो चुका है, अतएव सभी भारतीय रेलों पर इसके कार्यान्वयन में और विलम्ब होने की सम्भावना है। इसलिए भारतीय रेलवे प्रत्याशित लाभ, जिसमें सबसे अधिक महत्वपूर्ण 15 प्रतिशत से वैगन प्लैट में एवं 5 प्रतिशत इंजन-प्लैट में बचत अकेले भाड़ा सेवाओं में नहीं उठा पायेगी।

जब मामला उठाया गया (मई 1999), रेल प्रशासन (क्रिस) ने बताया (नवम्बर 1999) कि कनाडियन साफ्टवेयर (ट्रैक्स), जो टाप्स माडल पर आधारित था, 60 के दशक की शुरुआत में विकसित किया गया था एवं पहले ही 20 वर्षों पुराना था जब भारतीय रेलवे ने उसे कुछ आशोधनों के साथ अधिप्राप्त करने तथा कार्यान्वित करने का निर्णय लिया। तथापि, सॉफ्टवेयर जो कि अप्रचलित हो चुका था, उसमें परिवर्तन व्यापक एवम् मूलभूत सिद्ध हुआ। क्रिस के अनुसार, कठिन प्रोग्रामिंग प्रक्रिया का प्रयोग करते हुये, अखंडित सॉफ्टवेयर में इतने बड़े पैमाने पर परिवर्तन एक चुनौतीपूर्ण कार्य था। निरंतर प्रयासों के बावजूद, आवश्यकता के अनुरूप आवश्यक कार्य निष्पादन नहीं किया जा सका। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि ट्रैक्स सॉफ्टवेयर की प्राप्ति अविवेकपूर्ण थी। यह तथ्य इस बात से सम्पुष्ट होता है कि वर्षों तक संशोधन के बावजूद भारतीय रेल की आवश्यकतानुसार यह सॉफ्टवेयर नहीं बनाया जा सका। अन्त में, क्रिस के प्रबन्ध निदेशक ने मई, 1999 में प्रस्ताव दिया कि इस सॉफ्टवेयर का परित्याग कर दिया जाये। 1999 में सी एम सी ने भी राय दिया कि इस सॉफ्टवेयर का परित्याग कर दिया जाये।

क्रिस ने आगे यह कहा कि सम्पूर्ण व्यय अनुत्पादक नहीं था। उनके अनुसार, एफ ओ आई एस की प्रगति एक निरंतर प्रक्रिया थी और ट्रैक्स सॉफ्टवेयर की विस्तृत जाँच-परख से, उन्हें वास्तविक उपयोगकर्ता की आवश्यकताओं एवम् कार्य निष्पादनों, अनुपयोग एवम् कार्यान्वयन सम्बन्धी मामलों की रूपरेखा के पहलुओं पर अति महत्वपूर्ण प्रथम चरण अनुभव प्राप्त हुये थे। क्रिस का तर्क मान्य नहीं था क्योंकि रेलों द्वारा प्राप्त किये गये तथा कथित अनुभव के बावजूद, संविदा सी एम सी को दी गयी (मार्च 1998)। तथापि, यह सत्य तो रह ही जाता है कि यह परियोजना जिसके लिये ट्रैक्स सॉफ्टवेयर मई/जून, 1989 में प्राप्त/संस्थापित किया गया था, और तत्पश्चात सुधारा गया था वह 10 वर्षों के अन्तराल के पश्चात भी कार्यान्वयित होने से (जनवरी 2000) रह गया। जबकि कम्प्यूटर सेगमेंट पर किया गया 89.91 करोड़ रूपए का व्यय पूर्णतः निष्फल सिद्ध हो चुका है, टेलीकॉम सेगमेंट पर अब तक किया गया 108.70 करोड़ रूपए का व्यय अनुत्पादक रहा है (जनवरी 2000)।

मामले को रेलवे बोर्ड की जानकारी में फरवरी 2000 में लाया गया।

## 5.1.2 रेलवे बोर्ड

## कीमती मशीनों की अधिप्राप्ति एवं कम उपयोग

वर्तमान मशीनों के घटिया प्रयोग के बावजूद 168.63 करोड़ रूपए की लागत से 6 एस बी सी एम और 14 बी सी एम की अधिप्राप्ति में औचित्य नहीं था। आगे, बाहरी एजेंसी द्वारा गिट्टी की गहरी छनाई केलिये 24.70 करोड़ रूपए का परिहार्य व्यय हुआ।

भारतीय रेलवे गिट्टी सफाई के लिए दो प्रकार की मशीने प्रयोग करता है। जबकि बैलास्ट क्लीनिंग मशीन (बी सी एम) स्लीपर के नीचे 4 मीटर की चौड़ाई तक गिट्टी की गहरी छनाई के लिए प्रयोग की जाती है, शोल्डर बैलास्ट क्लीनिंग मशीनें (एस बी सी एम) गिट्टी के शोल्डर की सफाई अर्थात् स्लीपरो के छोर के बाद की संरचना के लिए प्रयोग की जाती है। शोल्डर बैलास्ट क्लीनिंग की आवश्यकता 3 से 5 वर्षों के अंतराल पर होती है जबकि फुल बैलास्ट क्लीनिंग की आवश्यकता 10 वर्षों के अंतराल पर होती है। शोल्डर बैलास्ट क्लीनिंग मशीनों की आवश्यकता वहाँ होती है जहाँ पूरी गिट्टी की सफाई करने के लिए लम्बी अवधि का ब्लॉक रास्ते की अत्यधिक व्यस्तता के कारण उपलब्ध नहीं कराया जाता। तथापि, एस बी सी एम का प्रयोग, कंक्रीट स्लीपर ट्रैकों के लिए ही सीमित है।

1 अप्रैल 1992 को, बैलास्ट क्लीनिंग मशीनों (बी सी एम) तथा शोल्डर बैलास्ट क्लीनिंग मशीनों (एस बी सी एम) की संख्या तथा उनके उपयोग की प्रतिशतता निम्नलिखित थी:

क्रम सं.	रेलवे	1 अप्रैल 1992 को होल्डिंग (उपयोग की प्रतिशतता)			
		बैलास्ट क्लीनिंग मशीन*		शोल्डर बैलास्ट क्लीनिंग मशीन**	
(1)	(2)	(3)		(4)	
1.	मध्य	1	(6)	1	(14)
2.	पूर्व	1	(31)	1	(7)
3.	उत्तर	1	(37)	1	(18)
4.	पूर्वोत्तर	-	-	-	-
5.	पूर्वोत्तर सीमांत	-	-	-	-
6.	दक्षिण	1	(22)	-	-
7.	दक्षिण मध्य	1	(19)	-	-
8.	दक्षिण पूर्व	1	(35)	1	(13)
9.	पश्चिम	1	(17)	-	-
	<b>जोड़</b>	<b>7</b>	<b>(24)</b>	<b>4</b>	<b>(13)</b>

\* उपयोग 1991-92 से सम्बन्धित है।

\*\* उपयोग वर्ष 1992-93 से सम्बन्धित है।



### बैलास्ट क्लीनिंग मशीनें (बी सी एम एस)

वर्ष 1990-91 के चल स्टॉक कार्यक्रम में 5 और बी सी एम एस के सम्मिलित किये जाने हेतु अनुमोदन देते समय वित्त आयुक्त ने जनवरी 1990 में आदेश दिया था कि कोई भी औपचारिक आदेश, समुचित प्लान निधियों की उपलब्धता सुनिश्चित किये बिना एवं वास्तविक बचत सुनिश्चित किये बिना और ऐसी मशीनों के लगाये जाने से लाभ निकाले बिना, नहीं दिया चाहिए। उन्होंने पुनः सुझाव दिया कि सभी मुद्दों, जैसे रास्ते/प्रखण्डों की पहचान जहाँ ये परिष्कृत मशीनें लगायी जानी हैं, ब्लॉक्स की उपलब्धता इत्यादि को देखते हुए कार्य की योजना बनायी जानी चाहिए। 5 बी सी एम एस की अधिप्राप्ति के लिए 1990 की निविदा सं. ट्रेक III /90/22/0106 के विरुद्ध, निविदा समिति ने संस्तुति दिया (अप्रैल 1992) कि मेसर्स प्लासर (इण्डिया) प्राइवेट लि., फरीदाबाद (5.11 करोड़ रुपये प्रत्येक) का न्यूनतम प्रस्ताव स्वीकार किया जाना तथा आपूर्ति आदेश फर्म को दिया जाना चाहिये। जून 1992 में, सलाहकार (वित्त) ने विद्यमान 7 बी सी एम एस के खराब निष्पादन को देखने के बाद, यह महसूस किया कि प्रणाली में पहले से उपलब्ध बी सी एम एस के निष्पादन को सुधारा जाय तथा जब निष्पादन का संतोषजनक स्तर प्राप्त कर लिया जाय तभी अतिरिक्त मशीनें मंगाने पर विचार किया जाय। तदनुसार, उन्होंने संस्तुति दिया कि निविदा रद्द कर दी जाय। तथापि, बोर्ड ने 5 और मशीनों की अधिप्राप्ति को कन्क्रीट ट्रेक के अपरिहार्य अनुरक्षण के लिये उचित ठहराया एवं सक्षम अधिकारी ने अधिप्राप्ति को 22 सितम्बर 1992 को अनुमोदित कर दिया। मात्रा बढ़ाकर 6 कर दी गयी। 6 बी सी एम एस का कुल मूल्य 42.06 (सभी करों सहित) करोड़ रुपये आया।

फिर, मार्च 1995 में बोर्ड ने 6 और बी सी एम एस की अधिप्राप्ति हेतु निविदा आमंत्रित किया। न तो विद्यमान बी सी एम एस की वित्तीय ग्राह्यता निकाली गयी, और न यातायात ब्लॉक्स की उपलब्धता सुनिश्चित की गयी। निविदा 1 जून 1995 को खोली गयी। निविदा समिति ने निम्नलिखित दो आदेश देने की संस्तुति की:

क्रम सं.	फर्म का नाम	दर (एफ ओ बी) (करोड़ रुपये में)	मात्रा (संख्या में)
1.	मेसर्स प्लासर एण्ड थ्यूरर, आस्ट्रिया	6.66	4
2.	मेसर्स केरशा, यू एस ए	6.66	2

मेसर्स प्लासर एण्ड थ्यूरर पर दिये गये आदेश की मात्रा बोल्ट योजना के अन्दर 2 और मशीनें जिनको प्राप्त करना प्रस्तावित था को सम्मिलित करते हुये फरवरी 1996 में 4 से बढ़ाकर 6 कर दी गई। 8 बी सी एम एस का कुल मूल्य 76.17 करोड़ रुपये (करों सहित) बना।

### शोल्डर बैलास्ट क्लीनिंग मशीनें (एस बी सी एम एस)

4 उपलब्ध एस बी सी एम एस के कम उपयोग के बावजूद, बोर्ड ने कोई लागत लाभ विश्लेषण किये बिना 1993-94 के चल स्टॉक कार्यक्रम में 6 और एस बी सी एम एस को सम्मिलित करने का निर्णय लिया। बोर्ड ने निम्नलिखित कारणों से एस बी सी एम एस की अधिप्राप्ति को औचित्यपूर्ण ठहराया:

- (i) पूर्ण गहरी छनाई के जीवन चक्र में वृद्धि;
- (ii) बी सी एम्स की संख्या कम करना जिनकी आवश्यकता ब्लॉक उपलब्धता अधिक होने तक होगी; तथा
- (iii) ट्रैक की गमन गुणवत्ता तथा यातायात प्रमात्रा सुधारना

12 अगस्त 1993 को खोली गयी निविदा के विरुद्ध, निविदा समिति द्वारा स्वीकार करने के लिए 8.40 करोड़ रुपये (सभी करों सहित) के न्यूनतम प्रस्ताव की संस्तुति (मार्च 1994) की गयी। वित्त आयुक्त (एफ सी) ने अपने विचार 29 अप्रैल 1994 को निम्नवत् व्यक्त किये:

"मुझे इसके पूर्व ट्रैक मशीनों में इस प्रकार के अधिक कीमती निवेश पर अपने विचार ही नहीं बल्कि उन्हें मजबूती के साथ व्यक्त करने का अवसर मिला है क्योंकि हम मुख्यतया मशीनों का आदर्शतम उपयोग नहीं कर सके हैं और न निवेश की लागत प्रभावोत्पादकता प्राप्त कर सके हैं। इन मशीनों के अत्यधिक खराब उपयोग के समर्थन में दिया गया तर्क, यातायात ब्लॉक की बिल्कुल ही अपर्याप्त उपलब्धता का होना जो बताया गया है, निःसंदेह विभागीय दृष्टिकोण से बिल्कुल सही हो सकता है, संगठन के दृष्टिकोण से पूर्णतया स्वीकार करने योग्य नहीं है जिसे इन मशीनों में दुर्लभ एवं मंहगे संसाधनों को, निवेश से पर्याप्त प्रतिफल पाये बिना अवरुद्ध करना है। विधाराधीन मशीनें उपरोक्त निष्कर्ष की अपवाद नहीं है"।

जैसाकि, एस बी सी एम गिट्टी की गहरी छनाई हेतु एक अनुकल्प है जो टेकों के माध्यम से किया जा रहा था, इसलिए एफ सी ने सलाह दिया कि एक प्रणाली टेकेदार के श्रमिकों द्वारा किये गये गहरी छनाई के मद में समुचित बचत परावर्तित करने के लिए विकसित की जानी चाहिए। मंत्री ने, 17 अगस्त 1994 को 50.40 करोड़ रुपये (सभी करों सहित) पर 6 एस बी सी एम्स की अधिप्राप्ति का अनुमोदन करते समय, आदेश दिया कि एफ सी द्वारा उठाये गये बिन्दुओं पर सावधानीपूर्वक विचार किया जाय तथा इन मशीनों को प्राप्त करने के लिए एक स्पष्ट लम्बी अवधि योजना पूर्णरूपेण स्थापित मानकों एवं आवश्यकताओं के आधार पर बनायी जाय। उसके फलस्वरूप बचतें विभागीय श्रमशक्ति तथा टेकेदारी भुगतानों दोनों में, चिन्हित की जानी चाहिए तथा वास्तविक रूप में प्राप्त किया जाने चाहिए।

इस संदर्भ में निम्नलिखित टिप्पणियाँ की जाती हैं:

(क) 19 बी सी एम्स तथा 10 एस बी सी एम्स के उपयोग की समीक्षा से यह देखा गया कि ये मशीनें बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्यों के संदर्भ में बहुत ही कम उपयोग में लायी गयीं। जहाँ 19 बी सी एम्स 56 प्रतिशत से 68 प्रतिशत की सीमा तक कम उपयोग की गयीं, वहीं 10 एस बी सी एम्स 1993-94 से 1997-98 की अवधि के दौरान 48 प्रतिशत से 65 प्रतिशत की सीमा तक निश्चित किये गये लक्ष्यों के संदर्भ में भी बिना उपयोग किये पड़ी रहीं जिसका कारण यातायात ब्लाक की अनुपलब्धता और मुख्यतः इन्जीनियरी विभाग द्वारा ब्लॉक की योजना न बनाया जाना था। रेलवे बोर्ड द्वारा आकलित क्षमता के संदर्भ में न्यून उपयोग अधिक था। आकलित क्षमता तथा निर्धारित लक्ष्यों के संदर्भ में तुलनात्मक कम उपयोग निम्नवत् इंगित किया गया है:



## सारिणी - I

क्षेत्रीय रेलों द्वारा शोल्डर बैलास्ट क्लीनिंग मशीनों (एस बी सी एम ) का उपयोग

वर्ष	शोल्डर बैलास्ट क्लीनिंग मशीनें					
	मशीनों की संख्या	वास्तविक उपलब्धता के संदर्भ में 300 कि.मी. की दर पर प्रति मशीन की आकलित क्षमता (कि.मी.)	लक्ष्य (कि.मी.)	वास्तविक (कि.मी.)*	आकलित क्षमता के संदर्भ में न्यून उपयोग की प्रतिशतता	निश्चित किये गये लक्ष्य के संदर्भ में न्यून उपयोग की प्रतिशतता
1	2	3	4	5	6	7
1993-94	4	1200	950	394	67	58
1994-95	4	1200	950	331	72	65
1995-96	4	1200	950	378	68	60
1996-97	8	1725	1350	699	59	48
1997-98	10	2825	2350	1122	60	52

## सारिणी II

क्षेत्रीय रेलों द्वारा बैलास्ट क्लीनिंग मशीनों (बी सी एम) का उपयोग

वर्ष	मशीनों की संख्या	वास्तविक उपलब्धता के संदर्भ में 144 कि.मी. की दर पर प्रति मशीन की आकलित क्षमता (कि.मी.)	लक्ष्य (कि.मी.)	वास्तविक (कि.मी.)	आकलित क्षमता के संदर्भ में न्यून उपयोग की प्रतिशतता	निश्चित किये गये लक्ष्य के संदर्भ में न्यून उपयोग की प्रतिशतता
1	2	3	4	5	6	7
1993-94	8	1152	699	275	76	61
1994-95	13	1404	866	338	76	61
1995-96	14	1944	1270	454	77	64
1996-97	14	2016	1220	386	81	68
1997-98	19+2#	2328	1550	682	71	56

\* जैसा कि लेखा-परीक्षा द्वारा संगणना की गई

# दो मशीनें चालू किये जाने के अंतर्गत थी

इस सीमा तक न्यून उपयोग स्पष्टतः साबित करना है कि 168.63 करोड़ रूपए (सभी करों सहित) की लागत से 6 एस बी सी एम और 14 बी सी एम की अधिप्राप्ति औचित्यपूर्ण नहीं थी। यह तथ्य कि ये मशीनें यातायात ब्लॉक के अभाव में बिना उपयोग के पड़ी रहेंगी रेलवे बोर्ड की जानकारी में था, क्योंकि अभियंत्रण विभाग द्वारा मांग किये गये यातायात ब्लॉक घंटों उपलब्ध नहीं कराये जा सके थे। ट्रैक के अनुरक्षण के लिए रेलवे के कार्य हेतु समय-सारिणी में दिये गये यातायात ब्लॉक तथा 1993-94 से 1997-98 की अवधि के दौरान यातायात ब्लॉक के उपयोग के विवरण नीचे दिये गये हैं:

## सारणी III

बैलास्ट क्लीनिंग मशीनें (बी सी एम)

वर्ष	इंजीनियरी विभाग की मांग के अनुसार वर्किंग समय सारणी में उपबन्धित ब्लॉक घंटे	यातायात विभाग द्वारा वास्तव में उपबन्धित ब्लॉक घंटे	वर्किंग समय सारणी में उपबन्धित ब्लॉक घंटों के संदर्भ में गिरावट	गिरावट की प्रतिशतता
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1993-94	11680	3476	8204	70
1994-95	13752	3829	9923	72
1995-96	18372	5073	13299	72
1996-97	19216	4341	14875	77
1997-98	24211	7871	16340	67

## सारणी IV

शोल्डर बैलास्ट क्लीनिंग मशीनें (एस बी सी एम)

वर्ष	इंजीनियरी विभाग की मांग के अनुसार वर्किंग समय सारणी में उपबन्धित ब्लॉक घंटे	यातायात विभाग द्वारा वास्तव में उपबन्धित ब्लॉक घंटे	वर्किंग समय सारणी में उपबन्धित ब्लॉक घंटों के संदर्भ में गिरावट	गिरावट की प्रतिशतता
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1993-94	5840	1970	3870	66
1994-95	5840	1452	4388	75
1995-96	5840	1140	4700	80
1996-97	7665	2454	5211	68
1997-98	12290	3961	8329	68

(ख) यद्यपि रेलवे बोर्ड ने 10 एस बी सी एम्स तथा 21 बी सी एम्स की अधिप्राप्ति में कुल 224.63 करोड़ रुपये का निवेश किया, फिर भी छः रेलों (मध्य, पूर्व, उत्तर, दक्षिण, दक्षिण मध्य तथा पश्चिम) ने 1992-93 से 1997-98 के दौरान बाहरी एजेन्सियों द्वारा गिट्टी की गहरी छनाई के लिए 24.70 करोड़ रुपये का व्यय किया। बी सी एम्स एवं एस बी सी एम्स बड़ी लाइन (बी जी) मशीनें हैं तथा मीटर गेज (एम जी) ट्रैक में प्रयोग नहीं की जा सकती हैं। ये पूरे यातायात ब्लॉक में ही कार्य कर सकती हैं तथा इनका कार्य करना यातायात के प्रचलित घनत्व के कारण औसतन एक दिन में 2 घंटे तक सीमित है। इसके अतिरिक्त, ये मशीनें मात्र एक बार में एक विस्तार में कार्य कर सकती हैं; जबकि डीप स्क्रीनिंग कार्य विभिन्न स्टेशनों पर एक साथ ही किया जाना आवश्यक है। इनके एक स्थान से दूसरे स्थान तक संचलन में बहुत समय लगता है तथा इसमें बिना किसी वास्तविक कार्यफल के ट्रैक का घिरा रहना शामिल है। पश्चिम रेलवे प्रशासन ने बताया कि इन सीमाओं के कारण, डीप स्क्रीनिंग के लिए बाहरी एजेन्सी का लगाया जाना अपरिहार्य था। इन सीमाओं को ध्यान में रखते हुए, इन मशीनों की अधिप्राप्ति हेतु रेलवे बोर्ड का इस तर्क पर निर्णय कि ये ट्रैक अनुसंधान हेतु आवश्यक थी, औचित्यपूर्ण नहीं है। फिर जैसाकि 1992 में हुए



महाप्रबंधकों के एक सम्मेलन में अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड (सी आर बी) द्वारा बताया गया, आधुनिकीकरण, मशीनीकरण, कम्प्यूटरीकरण, प्रशिक्षण, तकनीक बढ़ाना किसी वाणिज्य संगठन का दिखावे का उद्देश्य नहीं होना चाहिए। उद्देश्य निश्चित तौर पर यह होना चाहिए कि मशीनीकरण, आधुनिकीकरण इत्यादि कितना लागत प्रभावोत्पादक होगा।

रेलवे बोर्ड ने स्वीकार किया है (फरवरी 2000) कि बी सी एम और एस बी सी एम की आदर्श क्षमता तभी प्राप्य थी जबकि भारतीय रेलें अधिक लाइन क्षमता उत्पन्न करने में भारी निवेश करने योग्य होतीं। भारतीय रेलें अतिरिक्त मशीनों की अधिप्राप्ति के दौरान इस सीमा को पूरी तरह जानती थीं। यह भी बताया गया कि जब तक पूर्ण अवसंरचना उपलब्ध है, हस्तचालित गहरी छान-बीन यद्यपि बहुत ही अकार्यकुशल एवं असुरक्षित थी, उसे गाड़ी की वहन क्षमता को कम किये बिना पूर्णतया रोका नहीं जा सकता है। बोर्ड का तर्क मान्य नहीं है। अपर्याप्त लाइन क्षमता का प्रभाव जिसे इन मशीनों के अधिकतम उपयोग के लिये पूर्वापेक्षित बताया गया है, सक्षम प्राधिकारी की जानकारी में नहीं लाया गया जिसने अधिप्राप्ति को स्वीकृति दी। किये गये निवेश की बिना वित्तीय व्यवहार्यता निकाले वित्त की सहमति के विपरीत अधिप्राप्ति की गई। ऐसी मशीनों के लगाये जाने पर बिना वास्तविक बचत और लाभ सुनिश्चित किये वित्त ने भी इनकी अधिप्राप्ति के विरुद्ध सलाह दिया।

### 5.1.3 रेलवे बोर्ड

### 4000 अश्व शक्ति, डीजल इलेक्ट्रिक सवारी इंजनों का परिहार्य आयात

उच्च घनत्व वाले मार्गों के विद्युतिकरण के कारण डीजल इंजनों के उपयोग में गिरावट एवं डब्ल्यू डी पी2 इंजनों के डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी द्वारा उन्नत करने के कारण 173.37 करोड़ रूपए की लागत के 10 उच्च अश्वशक्ति यात्री डीजल इंजनों का इस मौके पर आयात औचित्यपूर्ण नहीं रहा।

31 मार्च 1998 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियन्त्रक महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन (1999 की संख्या 9) के पैरा 4.1.1 में 390.01 करोड़ रु में मै. जनरल मोटर्स कारपोरेशन (इलेक्ट्रो मोटिव डिवीजन), यू एस ए से अक्टूबर 1995 में 21 अदद 4000 अश्व शक्ति विद्युत माल इंजनों के आयात का उल्लेख किया गया था। रेलवे बोर्ड ने उस समय डीजल सवारी इंजनों का चुनाव नहीं किया क्योंकि इसका मूल्य अक्टूबर 1990 में 84 प्रतिशत (अक्टूबर 1989 में 2.59 मिलियन यू एस डालर से 4.78 मिलियन यू एस डालर तक) बढ़ गया था।

जनवरी 1996 में रेलवे बोर्ड ने 30 डीजल सवारी इंजनों की अधिप्राप्ति को इस तर्क पर उचित ठहराया कि 50 एच एच पी डीजल इंजनों का विदेशों से प्रावधान चल स्टाक कार्यक्रम (1993-94) में मौजूद था। 31 मार्च 1998 को इंजनों में गिरावट 96 की संगणित (जनवरी 1996) की गयी, परन्तु डीजल सवारी इंजनों की उपलब्धता एवं उनके पथ-वार प्रयोग के ब्यौरे दर्शित नहीं किये गये। नवीं पंचवर्षीय योजना के कार्यकारी समूह ने स्पष्ट किया (अप्रैल 1997) कि आठवीं योजना के अनुभव से पता चला कि माल एवं सवारी यातायात के सम्बन्ध में डीजल इंजनों हेतु नियत मानकों को विभिन्न कारकों के कारण प्राप्त नहीं किया जा सकता एवं अनुशंसा की कि निवेश निर्णय लिए जाने के पूर्व सभी रेलों के पावर प्लानों से इंजनों की आवश्यकता निकाली जाए। तथापि डीजल माल एवं सवारी इंजनों का प्रयोग उत्साहवर्धक नहीं था। माल इंजनों के लिए यह प्रति इंजन लाइन

पर 1991-92 के 2.17 लाख एन टी के एम से 1995-96 में 2.05 लाख एन टी के एम तक नीचे आ गया। इसी प्रकार की गिरावट का रुख डीजल इन्जनों के यात्री परिचालनों में देखा गया। लाइन पर प्रति दिन प्रति इन्जन ग्रास टनी किलोमीटर 1991-92 के 2.87 लाख जी टी के एम से 1995-96 में 2.36 लाख जी टी के एम तक नीचे आ गया। उपयोग में कमी डीजल इन्जनों को व्यस्त मार्गों पर विद्युतीकरण की प्रगति के कारण कम सघन मार्गों पर भेजने के कारण थी। आमान परिवर्तन पर वैकल्पिक मार्गों के चालू होने पर भी उपयोग के सूचकांक में सुधार नहीं हुआ। इन्जन प्रयोग के सम्बन्ध में आंकड़े निम्नवत् थे:

वर्ष	इन्जनों की संख्या	भाड़ा (एन टी के एम) (लाख में)		सवारी (जी टी के एम) (लाख में)	
		लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक
1991-92	3905	2.20	2.17	2.50	2.87
1992-93	4069	2.20	2.04	2.50	2.80
1993-94	4192	2.20	1.98	2.50	2.56
1994-95	4259	2.20	1.96	2.50	2.34
1995-96	4313	2.20	2.05	2.50	2.36

फरवरी 1996 में जनरल मोटर कारपोरेशन (इलेक्ट्रो मोटिव डिवीजन) यू एस ए ने अक्टूबर 1995 में उनको पहले से ही आदेशित किए गए डीजल विद्युत माल इन्जनों को एकल कैब सवारी इन्जन में परिवर्तित करने हेतु छोटे-मोटे आशोधन करने और ऐसे 30 इन्जनों की आपूर्ति का स्वयमेव एक प्रस्ताव किया। इन्जनों की गति को बढ़ाने के लिए चार कर्षण मोटरों (माल इन्जनों के छः कर्षण मोटरों के स्थान पर) एवं बोगी आशोधन पैकेज का प्रस्ताव किया गया। प्रस्ताव की तकनीकी श्रेष्ठता के होते हुए भी एक बड़ी कमी यह थी कि एकल कैब इन्जन 110 कि मी प्रघं से अधिक की गति हेतु समर्थ नहीं थे। तथापि, यद्यपि प्रौद्योगिकी के उन्नयन के प्रस्ताव को अपने ही पक्ष में पाया गया कि 160 कि मी प्रघं की उच्च गति निकट भविष्य में रेल पथ से नहीं मिलने वाली थी ओ एच ई एवं सिगनलिंग दृष्टिकोणों से केवल 10 इन्जनों का आयात रेलवे के समग्र हित में समझा गया। तदनुसार, मै. जनरल मोटर्स से एसी/एसी कर्षण प्रणाली के साथ 10 सवारी इन्जनों हेतु प्रस्ताव देने के लिए अप्रैल 1996 में कहा गया। इस पर विचार नहीं किया गया कि क्या आवश्यकता विद्यमान डब्लू डी पी इन्जनों को विकसित करके पूरी की जा सकती थी।

मै. जनरल मोटर्स कारपोरेशन (इलेक्ट्रो मोटिव डिवीजन) से प्रस्ताव 8 मई 1996 को प्राप्त हुआ एवं उसका अनुसन्धान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (आर डी एस ओ) के परामर्श से तकनीकी मूल्यांकन किया गया। निविदा समिति ने पाया कि मै. जनरल मोटर्स कारपोरेशन ने पूर्णतः असेम्बुल किए गए माल इन्जनों जिसका उन्होंने एसी/एसी कर्षण के साथ प्रस्ताव किया था, के 2.065 मिलियन यू एस डालर की तुलना में प्रति इन्जन 2.695 मिलियन यू एस डालर उद्धरित किया था। फर्म द्वारा 0.63 मिलियन यू एस डालर के मूल्य अन्तर को, सवारी इन्जनों हेतु अनिवार्य अतिरिक्त इन्पुटों के कारण उचित ठहराया गया। निविदा समिति ने अतिरिक्त मूल्य को उचित नहीं माना जबकि इन इन्जनों का विनिर्माण माल इन्जनों के साथ किया जाना था एवं इन्जनों की संख्या 21 से 31 बढ़ रही थी।



फर्म से 27 सितम्बर 1996, 14 अक्टूबर 1996 एवं 13 से 15 नवम्बर 1996 को वार्ताएं हुई एवं इन्जन का मूल्य 2.695 मिलियन यू एस डालर से घटाकर 2.450 मिलियन यू एस डालर कर दिया गया। फर्म के प्रतिनिधि ने वार्ता के दौरान स्पष्ट किया कि एक भी मानक इन्जन फर्म द्वारा निर्मित नहीं किया गया था। आवश्यकता को पूरा करने के लिए एक विशिष्ट रेडियल स्टीयरिंग आधारित बोगी विकसित की जाएगी और इस बोगी में वृहद इन्जीनियरी अभिकल्प, विकास एवं अधिकतम कार्य निष्पादन एवं भारत में सवारी सेवाओं के परिचालन में संरक्षा सुनिश्चित करने हेतु परीक्षण आवश्यक होंगे।

निविदा समिति ने जनवरी 1997 में अनुशंसा की कि फालतू पुर्जों की लागत एवं प्राद्यौगिकी स्थानान्तरण (1.5 मिलियन यू एस डालर) सहित 10 सवारी इन्जनों हेतु आदेश में जनरल मोटर्स कारपोरेशन, यू एस ए को 25.49 मिलियन यू एस डालर {फ्री आन बोर्ड (एफ ओ बी)} पर दिया जाए। क्रय की सी आई एफ कीमत 27.40 मिलियन यू एस डालर संगणित की गयी (9 दिसम्बर 1996 को 1 यू एस डालर = 36.02 रुपये पर 98.70 करोड़ रु )। सक्षम प्राधिकारी ने अधिप्राप्ति का अनुमोदन 19 अगस्त 1997 को किया। अग्रिम स्वीकारोक्ति पत्र फर्म को 22 सितम्बर 1997 को जारी किया गया, परन्तु अन्तिम ठेका 20 जनवरी 1999 को 17 महीने पश्चात प्रदान किया गया। इन्जनों की सुपुर्दगी अप्रतिसंहार्य प्रत्यय पत्र खुलने की तिथि से 24 महीनों के भीतर पूरी होनी थी।

इस सम्बन्ध में निम्नलिखित टिप्पणियां की जाती हैं

(क) 96 इन्जनों की कमी की गणना करते समय बोर्ड ने जनवरी 1996 में इन्जनों की उपलब्धता एवं उनके उपयोग की सीमा नहीं बतायी। सभी रेलों के पावर प्लानों की जाँच नहीं की गई एवं सवारी इन्जनों की उपलब्धता आयात को उचित नहीं ठहराता है। अधिकांश उच्च घनत्व पथ विद्युतीकृत किए जा चुके हैं एवं गैर-विद्युतीकृत प्रखण्डों में माल यातायात की आवश्यकताएं अक्टूबर 1995 के प्राद्यौगिकी अन्तरण सहित 21 माल इन्जनों के लिए दिए गए आदेश से कवर होती है। दूसरी तरफ, डीजल इन्जन कारखाना, वाराणसी 1995-96 एवं उसके बाद दिये गये आदेशों को सफलतापूर्वक निम्नवत् निष्पादित कर रहा था:

वर्ष	संस्थापित क्षमता	बोर्ड द्वारा नियत लक्ष्य	वास्तविक उत्पादन
1995-96	155	138	138
1996-97	155	150	157
1997-98	155	161	164
1998-99	155	161	161
1999-2000 (फरवरी 2000 तक)	155	138	115

सवारी सेवाओं में डीजल इन्जनों की गति समर्थता में वृद्धि के लिए 3100 एच पी डब्लू डी पी 2 इन्जनों को 19.3 टी के धुरी भार के साथ 160 किमी प्र.घं तक चलने की क्षमता हेतु आर डी एस ओ द्वारा डिजाइन किया गया था ऐसे तीन इन्जनों को विनिर्माण डीजल रेल इन्जन कारखाना द्वारा 1998-99 में प्रति इन्जन 3.20 करोड़ रु में किया गया था एवं इन इन्जनों ने 160 कि मी प्रघं का

ट्रायल पास किया। इसके अतिरिक्त निकट भविष्य में 160 कि मी प्रघं की गति, रेलपथ की दशा, ओ एच ई एवं सिगनलिंग को देखते हुए नहीं प्राप्त की जा सकी। अतएव विद्यमान डीजल पैसेन्जर इन्जन सवारी यातायात की आवश्यकता पूरी कर सकते थे। विद्यमान इन्जनों हेतु अपेक्षित ईंधन खपत में सुधार एवं विश्वसनीयता हेतु आवश्यक आशोधनों को माल इन्जनों हेतु उपलब्ध प्राद्यौगिकी के आधार पर आर डी एस ओ के परामर्श से किया जा सकता था। इस प्रकार 27.40 मिलियन यू एस डालर में फालतू पुर्जों एवं प्राद्यौगिकी हस्तान्तरण सहित 10 सवारी इन्जनों के आयात में औचित्य का अभाव था एवं यह परिहार्य था। 1 जनवरी 1999 को आयात की कुल राशि फालतू पुर्जों, प्राद्यौगिकी हस्तान्तरण की लागत एवं सीमा शुल्कों सहित 173.37 करोड़ रुपये होगी।

(ख) ऊँची दरों पर आयात किये जा रहे सवारी इन्जन परखे हुए नहीं थे। ये मै. जनरल मोटर्स कारपोरेशन द्वारा निर्मित किए जाने वाले इन्जनों में से नहीं थे। फर्म को भारतीय रेलों की विशिष्ट आवश्यकता पूरी करने के लिए इन इन्जनों को डिजाइन करने के लिए कहा गया। इनमें दो बड़ी कमियां रहेंगी। एकलकैब के साथ इन्जन 160 कि मी प्रघं की गति समर्थता प्राप्त करने में सक्षम नहीं होंगे। हेड आन जेनरेशन वाली गाड़ियां, जिनमें होटल लोड गाड़ी इन्जन द्वारा पूरा किया जाता है, उन रास्तों हेतु उपयुक्त नहीं होंगी जिन पर इस इन्जन के परिचालन का अभिप्राय था। होटल लोड इन्जन के धुरी भार पर विपरीत प्रभाव डालेगा। इस प्रकार उच्च गति समर्थता एवं घटे हुए धुरी भार के सवारी इन्जनों के आयात का प्रयोजन पूरा नहीं होगा।

(ग) माल इन्जनों के प्राद्यौगिकी हस्तान्तरण के मामले में 17.500 मिलियन यू एस डालर के भुगतान में स्रोत से कटौती किया जाने वाला कर भी शामिल था। सवारी इन्जनों के मामले में, बोर्ड ने बिना भारतीय कर देयता के 1.5 मिलियन यू एस डालर के भुगतान की फर्म की मांग स्वीकार की, जिसका वित्तीय प्रभाव प्रति इन्जन 2.549 मिलियन यू एस डालर के एफ ओ बी मूल्य के ऊपर 0.02 मिलियन यू एस डालर था। इस प्रकार, 10 सवारी इन्जनों की अधिप्राप्ति पर रेलवे 1.11 करोड़ रु का अतिरिक्त व्यय भारतीय कर पर वहन करेगी।

(घ) सक्षम प्राधिकारी ने 10 सवारी इन्जनों की खरीद 19 अगस्त 1997 को अनुमोदित की। तथापि, इन्जनों हेतु आदेश 17 महीनों के विलम्ब के पश्चात 20 जनवरी 1999 को दिया गया। आपूर्ति 24 महीनों के भीतर पूरी होनी थी। इस प्रकार आदेश देने में विलम्ब के फलस्वरूप विनिमय दर में उतार चढ़ाव से अतिरिक्त व्यय होगा। विलम्ब का कारण, आरेखन तथा विशिष्टताओं को अन्तिम रूप देने, तथा अनुस्क्षण पुर्जों की सूची तैयार करने में विलम्ब ठहराया गया। प्रक्रिया में, रुपये में सी आई एफ मूल्य के 98.70 करोड़ रु से बढ़कर 1 जनवरी 1999 को 173.37 करोड़ रु हो गया। सवारी इन्जन की डिजाइन अभी भी समीक्षा के अधीन है। इससे रेलवे बोर्ड का खराब ठेका प्रबन्धन परिलक्षित हुआ।

रेलवे बोर्ड ने बताया (फरवरी 2000) कि डीजल माल एवं यात्री इंजनों का उपयोग इस तथ्य के कारण उत्साहवर्धक नहीं था कि ट्रंक मार्गों के बढ़ते हुए विद्युतिकरण से डीजल इंजन कम यातायात के साथ शाखा लाइनों को काफी हद तक सौंप दिये गये। डीजल इंजनों को अंतर सेवाओं जैसे यार्ड में शंटिंग और गिट्टी गाड़ियों के वहन जैसे कामों में लगा दिया गया। बोर्ड ने इस तथ्य को भी स्वीकार किया कि आर डी एस ओ ने सफलतापूर्वक डब्ल्यू डी पी-2 यात्री इंजनों का विकास किया जिसकी क्षमता कम की गई 19.3 टन के ऐक्सिल लोड के साथ 160 किमी प्र.घं. की थी। बोर्ड ने तथापि, परिचालनीय एवं आर्थिक तर्कों पर जैसे उच्च ईंधन कार्यकुशलता, बेहतर विश्वसनीयता एवं



कमतर अनुरक्षण व परिचालन लागतों के आधार पर 10 यात्री इंजनों की अधिप्राप्ति को औचित्य ठहराया। जहां तक बिना कर दायित्व (1.11 करोड़ रुपए) के प्रौद्योगिकी के अन्तरण के लिये 1.5 मिलियन यू एस डालर का सवाल है, यह तर्क दिया गया कि इंजन की लागत से इसकी कोई प्रासंगिकता नहीं थी। बोर्ड ने आगे कहा कि यह मतलब निकालना गलत होगा कि आदेश के स्थापन में विलम्ब के फलस्वरूप अतिरिक्त व्यय होगा। बोर्ड का तर्क धार्य नहीं है क्योंकि अविद्युतिकृत मार्गों में माल यातायात की आवश्यकता प्रौद्योगिकी के अंतरण के साथ हाल में आयात किये गये 4000 अश्व शक्ति के माल इंजनों से पूर्ण की जा सकती थी और अविद्युतिकरण मार्गों में यात्री यातायात की आवश्यकता स्वदेशी इंजनों (डब्ल्यू डी पी 2) से पूर्ण की जा सकती थी। माल इंजन के मामले में प्रौद्योगिकी के अंतरण के लिये भुगतान भारतीय कर को काट लेने के पश्चात यात्री इंजन के लिये प्रौद्योगिकी के अंतरण के लिये भुगतान करने के लिये प्रचुर औचित्य था। आगे, आदेश के स्थापन में विलम्ब के फलस्वरूप न केवल विनिमय दर में भिन्नता के कारण अतिरिक्त भुगतान करना होगा बल्कि इसमें लेटर ऑव क्रेडिट के विस्तार एवं अग्रिम की लम्बी अवधि के लिये अतिरिक्त भुगतान भी सन्निहित होगा।

#### 5.1.4 रेलवे बोर्ड

#### उच्च आउटपुट टैम्परों की अधिप्राप्ति

भारतीय परिस्थिति में कार्य करने के अनुभव के बिना 86.13 करोड़ रुपए की लागत पर 10 उच्च आउटपुट टैम्परों का आयात औचित्यपूर्ण नहीं था एवं परिहार्य था।

31 मार्च 1998 को समाप्त वर्ष के लिये भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक, संघ सरकार (रेलवे) (1999 की प्रतिवेदन सं.9) के पैरा 4.2.1 में मुख्यतया यातायात ब्लॉक के अनुपलब्धता के कारण दिसम्बर, 1991 तथा फरवरी 1997 के बीच अधिप्राप्त 53.53 करोड़ रुपये मूल्य के 24 उच्च आउटपुट टाई टैम्पिंग मशीनों के कम उपयोग के बारे में उल्लेख किया गया था। रेलवे ने यह तथ्य स्वीकार किया कि पिछले 4-5 वर्षों में यातायात ब्लॉक की उपलब्धता में कोई सुधार नहीं हुआ जो प्रतिदिन निर्धारित 4 घंटे के विरुद्ध 2 से 2.5 घंटे रहा तथा यह कि भविष्य में और ब्लॉक मिलने की सम्भावना, प्रणाली में गाड़ियों की संख्या में बढ़ोत्तरी की दृष्टि से, बहुत कम है। उस स्थिति में, रेलवे ने विश्व बाजार में उपलब्ध उच्चतम आउटपुट वाली टैम्पिंग मशीनें लाने की आवश्यकता महसूस किया। तदनुसार, रेलवे बोर्ड ने मई 1997 में 10 और उच्च आउटपुट टैम्परों की अधिप्राप्ति का निर्णय लिया। सात फर्मों ने निविदा प्रपत्र खरीदें, लेकिन मात्र एक प्रस्ताव मेसर्स प्लासर एण्ड थ्यूरर, ऑस्ट्रिया से अंतर्राष्ट्रीय निविदा के विरुद्ध प्राप्त हुआ जो 4 अगस्त 1997 को (1997 की निविदा सं. ट्रेक-III/97/22/0102) खोला गया। मेसर्स प्लासर एण्ड थ्यूरर ने दो प्रस्ताव, एक पूर्णरूपेण आयातित पुर्जो वाला, तथा दूसरा आंशिक आयातित एवं आंशिक स्वदेशी पुर्जो वाला, भेजा था। पूरी तरह आयातित मशीन के इस देश में लाने तक का मूल्य प्रति मशीन 4.68 करोड़ रुपये अधिक था (आंशिक आयातित पुर्जो वाली तथा आंशिक स्वदेशी पुर्जो वाली मशीन के 6.14 करोड़ रुपये मूल्य के विरुद्ध 10.82 करोड़ रुपये)।

रेलवे बोर्ड ने इसके ' तीव्र आउटपुट' और इस पूर्व धारणा पर भी, कि यातायात ब्लॉक की उपलब्धता में कोई सुधार भविष्य में बढ़ते हुए यातायात के घनत्व के मद्देनजर सम्भव नहीं था, इस

नई मशीन को औचित्यपूर्ण ठहराया। तथापि, इग्जीक्यूटिव डायरेक्टरों की समिति ने जिसने ट्रैक मशीनों के सभी पहलुओं पर विचार किया था, इस बात की संस्तुति (अप्रैल 1995) की थी कि समय सारिणी विशिष्ट ब्लॉक विन्डोज का उपबन्ध करे एवं ट्रैक मशीनों के उपयोग में सुधार लाने के लिये ट्रैक अनुस्क्षण के लिए प्रचुर समय (4 घंटे) की व्यवस्था करते हुए इसके परिचालनों के लिये 20 घंटे प्रतिदिन की योजना बनाये। समिति ने यह भी राय दिया कि थोड़ी सी बढ़त भी ट्रैक मशीन की आवश्यकता को, जो कि बहुत मंहगी थी, काफी कम कर सकती थी। तथापि ब्लॉक विन्डोज के उपबन्ध के लिए कोई गम्भीर प्रयास नहीं किये गये।

आगे, नई मशीन (09-3एक्स) का भारतीय परिस्थितियों में परीक्षण नहीं किया गया और बोर्ड ने ऑस्ट्रियन फेडेरल रेलवे मात्र जिसने इस मशीन का परीक्षण किया था, के द्वारा जारी प्रमाण पत्र पर निर्भर किया। प्रमाण-पत्र के अनुसार, मशीन 'यथोचित अच्छी परिस्थितियों' में अच्छा निष्पादन कर रही था अर्थात् 'रेलपथ में कोई अवरोध नहीं था'। भारत में प्रचलित परिस्थितियों के भिन्न होने के कारण परीक्षण के लिए एक/दो मशीनों की अधिप्राप्त तक कड़ाई से सीमित करना था।

तथापि, निविदा समिति ने आंशिक आयातित एवं आंशिक स्वदेशी पुर्जों वाली आठ मशीनों (मॉडल 09-3 एक्स) स्पेयर्स सहित, आठ जोनों (प्रत्येक के लिए एक पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे को छोड़कर) के लिए, के आदेश जारी करने की संस्तुति इस शर्त के साथ दिया (जनवरी 1998) कि पहले खेप में मात्र दो मशीनों की आपूर्ति की जायेगी तथा शेष 6 मशीनों की आपूर्ति इन दो मशीनों के सफलतापूर्ण निष्पादन के बाद ही आरम्भ होगी। इन नई मशीनों के विनिर्देशनों को तैयार करने में रीसर्च, डिजाइन्स एंड स्टैंडर्ड्स आर्गनाइजेशन (आर डी एस ओ) की कोई लिप्तता नहीं थी। तथापि, रेलवे बोर्ड इस बात पर अडिग रहा कि अनुभवी अधिकारियों द्वारा बाजार में संयंत्रों की उपलब्धता के साथ भारतीय रेलों की आवश्यकता को जोड़ते हुए विशिष्टियों के विकास का कार्य बोर्ड के कार्यालय में अधिक प्रभावशाली ढंग से किया जा सकता था। बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं था क्योंकि उच्च आउटपुट टैम्परों की मूल विशिष्टि का विकास आर डी एस ओ द्वारा किया गया था और आगे विकास करने के लिये यह बेहतर स्थिति में था।

तथापि, सदस्य इंजीनियरी (एम ई) ने आदेश दिया (5 फरवरी 1998) कि सभी 10 मशीनों का आदेश निविदा समिति द्वारा संस्तुत मूल्य पर दिया जाय तथा ट्रायल के लिये कोई अलग उल्लेख आवश्यक नहीं था। सक्षम अधिकारी (मंत्री) ने क्रय 14 फरवरी 1998 को अनुमोदित कर दिया। आदेश 20 फरवरी 1998 को जारी कर दिया गया। प्रारंभ में, 4 मशीनों के लिए 4 स्वचालित गाइडिंग कम्प्यूटर (ए जी सी) का आदेश दिया गया। बाद में, संचालन आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, 6 और ए जी सी के आदेश 26 फरवरी 1999 को दिये गये। ए जी सी एवं स्पेयर्स सहित 10 मशीनों का कुल मूल्य 86.13 करोड़ रुपये बना। स्पेयर्स सहित पहली मशीन का परिदान आयातित पुर्जों के लिए मेसर्स प्लासर एण्ड थ्यूरर, ऑस्ट्रिया के बैंकर द्वारा लेटर आफ क्रेडिट की पुष्टि प्राप्त होने की तिथि से 18 महीने के अन्दर {फ्री ऑन रेल (एफ ओ आर)} फरीदाबाद में किया जाना था। स्पेयर्स सहित शेष नौ मशीनों का परिदान उसके बाद {फ्री ऑन रेल (एफ ओ आर)} फरीदाबाद 8 महीने के अन्दर किया जाना था।



1997-98 में मौजूदा मशीनों के उपयोग तथा नई मशीनों के आबंटन निम्नवत् थे :

क्रम सं.	रेलवे	इस निविदा के मद में आदेश/जारी किये गये मशीनों की संख्या	मौजूदा मशीनों की संख्या	मौजूदा मशीनों के उपयोग का प्रतिशत
1	2	3	4	5
1.	मध्य	3	12	44
2.	पूर्व	1	11	43
3.	उत्तर	1	14	46
4.	पूर्वोत्तर	-	6	24
5.	पूर्वोत्तर सीमान्त	-	2	24
6.	दक्षिण	-	12	35
7.	दक्षिण मध्य	1	13	44
8.	दक्षिण पूर्व	2	14	35
9.	पश्चिम	2	15	43
	<b>जोड़</b>	<b>10</b>	<b>99</b>	<b>39 #</b>

# सभी रेलों पर औसत उपयोग

इस सम्बंध में निम्नलिखित लेखापरीक्षा टिप्पणी की जाती है :

(क) जनवरी 1998 में निविदा को अन्तिम रूप देते समय भारतीय रेल के पास 99 टैम्पिंग मशीनें थीं। अंतग्रस्त अनुरक्षण कार्य की मात्रा को ध्यान में रखते हुए, मौजूदा 99 मशीनें रेलवे की आवश्यकता पूरी करने के लिए पर्याप्त थीं जैसा कि नीचे दर्शाया गया है :

क्रम सं.	कार्य की प्रकृति	रेलवे बोर्ड द्वारा निकाली गयी वार्षिक अनुरक्षण आवश्यकता	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक लक्ष्य	मौजूदा मशीनों की वार्षिक टैम्पिंग क्षमता (कि.मी. में)	99 मशीनों द्वारा किये गये वास्तविक टैम्पिंग कार्य (1997-98) (कि.मी. में)
1	2	3	4	5	6
1.	सामान्य अनुरक्षण कार्य (कि.मी. में)	33,359	33,359	(i) सी एस एम = $51 \times 110 \times 12 = 67,320$	41,454
2.	IX वें योजना के दौरान प्रति वर्ष हेतु गेज परिवर्तन की योजना (कि.मी. में)	1,240	4,960*	(ii) डुओमैटिक = $23 \times 88 \times 12 = 24,288$ (iii) यूनोमैटिक = $8 \times 56 \times 12 = 5,376$	
3.	IX वें योजना के दौरान प्रति वर्ष हेतु ट्रैक नवीनीकरण की योजना (कि.मी. में)	3,600	14,400*	(iv) यू टी = $17 \times 31 \times 12 = 6,324$	
	<b>जोड़</b>		<b>52,719</b>	<b>99 (मशीनों की सं.)</b> <b>103308</b>	<b>41,454</b> <b>(40.12 प्रतिशत)</b>

\* मद सं. 2 और 3 के लिए आवश्यक चार चक्र की टैम्पिंग

पहले से उपलब्ध मशीनों का उपयोग सुधारने के लिए उपाय करने के बदले, बोर्ड ने 86.13 करोड़ रुपये मूल्य की 10 और मशीनें जोड़ने का निर्णय लिया जो पूरी तरह कम उपयोग में पड़ी रहेंगी जब तक कि यातायात ब्लॉक की उपलब्धता नहीं सुधारी जाती। ऐसी मूल्यवान मशीनों की वित्तीय व्यवहार्यता भी नहीं निकाली गयी। फिर मशीनों के लाये जाने के कारण श्रमशक्ति में बचत नहीं स्पष्ट किया गया था। वित्त निदेशालय ने भी अप्रैल 1998 में अपना विचार व्यक्त किया कि रेलवे ऐसी किसी और पूंजीयुक्त परिसम्पत्तियों का कम उपयोग सहन नहीं कर सकती, विशेषकर पूंजी की ऊँची बाजार लागत के विचार से। मशीनों के बेहतर उपयोग के लिए यातायात ब्लॉक की अपर्याप्त उपलब्धता समस्या को समेकित प्रबंधन प्रयास से सुलझा लिया जाना था।

- (ख) बोर्ड ने ट्रैक मशीनों की अधिप्राप्ति, उपयोग एवं प्रभावेत्पदकता के सभी पहलुओं पर गहराई से विचार करने के लिए अधिशासी निदेशक (वित्त), अधिशासी निदेशक ट्रैक (एम सी) तथा मुख्य इंजीनियर (टी एम सी), उत्तर रेलवे की एक समिति बनाया था। समिति ने अपनी रिपोर्ट अप्रैल 1995 में प्रस्तुत किया था। समिति ने सभी टैम्पिंग मशीनों के निष्पादन की समीक्षा किया तथा निष्कर्ष निकाला कि “हाई आउटपुट टैम्परों (51 अदद) की अधिप्राप्ति से, 73 टैम्परों के शुद्ध संख्याओं की आवश्यकता पूरी हो जानी चाहिए।” समिति ने यह भी संस्तुति दी कि समय-सारणी में विशिष्ट ब्लाक समयों का प्रावधान अवश्य होना चाहिए तथा उपयोग सुधारने के आशय से परिचालन को एक दिन में 20 घंटे के लिए अवश्य नियोजित किया जाना चाहिए। न्यूनतम चार घंटे की अवधि ट्रैक मशीनों द्वारा प्रभावी अनुरक्षण के लिए आवश्यक है, जिसमें से 2 घंटे यात्रा एवं सेटिंग के लिए आवश्यक है। इसलिए, रेलवे के परिचालन तथा सिविल इंजीनियरी विभागों के बीच समुचित तालमेल से मौजूदा मशीनों के बेहतर उपयोग की गुंजाइश थी।
- (ग) इस मशीन का प्रयोग भारतीय रेल पर पहली बार किया जा रहा है तथा भारतीय परिवेश में इसका निष्पादन अभी साबित किया जाना है। जापान जैसे देश ने भी इसकी क्षमता की जाँच करने के लिए ऐसी केवल एक मशीन का विकल्प दिया था। भारतीय परिवेश में इसके कार्य करने के किसी अनुभव के बिना 86.13 करोड़ रुपये की दस मशीनों के आयात में औचित्य की कमी थी तथा परिहार्य था।
- (घ) 10 हाई आउटपुट टैम्परों (09-सी एस एम) का प्रावधान 65 करोड़ रुपये पर 1997-98 के चल स्टॉक कार्यक्रम में किया गया था जिसके विरुद्ध बोर्ड ने 10 नई मशीनों (09-3 एक्स) के लिए 86.13 करोड़ रुपये की वित्तीय प्रतिबद्धता स्वीकार किया। प्रारम्भिक तौर पर बोर्ड ने स्वतंत्र स्रोतों से क्रय के लिए वित्तीय व्यवस्था करने का निर्णय लिया था। बाद में, यह निर्णय लिया गया कि क्रय के लिए वित्तीय व्यवस्था, आंशिक रेलवे की पूंजी (47 करोड़ रुपये) तथा आंशिक भारतीय रेल वित्त निगम द्वारा बॉन्ड्स के माध्यम से (44.77 करोड़ रुपये) उधार की अधिक लागत पर किया जाय। उधार की सही लागत अभी रेलवे बोर्ड द्वारा बताया जाना है। 1999-2000 के चल स्टॉक कार्यक्रम में 91.77 करोड़ रुपये का संशोधित प्रावधान किया गया है।



रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (फरवरी 2000) कि इंगित मासिक आदर्श क्षमता महीने के सभी दिनों में चार घंटे ब्लॉक की उपलब्धता की आदर्श स्थितियों के अंतर्गत थी और वास्तविक मासिक क्षमता को नहीं दर्शाती थी। वर्तमान मशीनों की उपयोगिता की प्रतिशतता तथापि 1997-98 में 39 से बढ़कर 1999-2000 में 50 हो गई (जनवरी 2000 तक) और बोर्ड के स्तर पर कई उपाय किये जाने के बावजूद, इन मशीनों के उपयोग में आगे कोई सुधार नहीं हो सका क्योंकि यातायात ब्लॉक उपलब्धता एक अधित्यका पर पहुंच चुकी थी और अतिरिक्त यातायात सुविधा के रूप में ब्लॉक उपलब्धता में सुधार लाने हेतु भारी निवेश की आवश्यकता थी। इन मशीनों का सम्मिलित किया जाना वित्तीय व्यवहार्यता पर आधारित नहीं था बल्कि रेलों की अनुरक्षण संबंधी आवश्यकता को पूर्ण करना था। नई मशीनों को सम्मिलित किये जाने के संबंध में रेलवे बोर्ड इस बात पर स्थिर रहा कि ये मशीनें वर्तमान (सी एस एम) मशीनों का सुधरा हुआ रूप हैं और आगे किसी परीक्षण की कोई आवश्यकता नहीं थी। आयात को वित्तीय सहायता प्रदान करने के संबंध में रेलवे बोर्ड ने कहा कि भारतीय रेलवे वित्त निगम (आई आर एफ सी) कई वर्षों से विभिन्न चल स्टॉक मदों को पूंजी प्रदान कर रहा था और इन विशेष मशीनों को आई आर एफ सी द्वारा पूंजी प्रदान किये जाने के संबंध में कुछ भी असामान्य नहीं था।

बोर्ड का तर्क, तथापि, धार्य नहीं था क्योंकि इन मशीनों की अधिप्राप्ति उच्च आउटपुट के लिए न्यायोचित था और बोर्ड द्वारा इन मशीनों के लिए कोई वास्तविक आउटपुट स्तर निश्चित नहीं किया गया था। उच्चतर आउटपुट और कम अनुरक्षण लागत के मद में वित्तीय व्यवहार्यता इन मशीनों की अधिप्राप्ति हेतु मुख्य अनुचितनों में से एक था। यह तथ्य, कि इन मशीनों की बेहतर उपयोगिता के लिए अतिरिक्त यातायात सुविधा कार्य में भारी निवेश एक पूर्व-आवश्यकता थी, सक्षम अधिकारी (मंत्री) की सूचना में लाया गया जिसने फरवरी 1998 में 86.13 करोड़ रुपये की लागत पर दस मशीनों की अधिप्राप्ति की स्वीकृति दी। नई मशीन का मूल्य वर्तमान मशीन (सी एस एम) की तुलना में 4.68 करोड़ रुपये अधिक था और आई आर एफ सी से बाजार मूल्य पर उधार लेने पर लागत मशीन के मूल्य को और बढ़ा देती, जिसके निष्पादन को भारतीय परिस्थितियों में साबित किया जाना अभी शेष था।

### 5.1.5 रेलवे बोर्ड

### पंखा आकार स्विचों/डिस्ट्रीब्यूटर वाल्व्स की अधिप्राप्ति पर परिहार्य व्यय।

न्यूनतम दरों का प्रति-प्रस्ताव करने में विफलता के फलस्वरूप 10.56 करोड़ रुपए का परिहार्य व्यय

(क) पंखा आकार स्विचों का उपयोग कंक्रीट स्लीपर लेआउट के लिए है तथा इन मदों की आपूर्ति हेतु फर्मों की कोई अनुमोदित सूची रखने की प्रथा नहीं है। मानक व्यवहार के अनुसार, रेलवे बोर्ड अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन (आर डी एस ओ), लखनऊ को किसी फर्म, जिसको विकासात्मक आदेश देने के लायक समझे, की सक्षमता मूल्यांकित करने के लिए कहा करता था तथा आर डी एस ओ उसी के अनुसार सक्षमता मूल्यांकन प्रतिवेदन रेलवे बोर्ड को आगे की कार्यवाही के लिए भेजता है। इन स्विचों के सम्बन्ध में आर डी एस ओ ने भी विकासात्मक आदेश हेतु किसी फर्म को कभी नहीं अनुमोदित किया है।

मौजूदा ठेका की शेष आपूर्तियों तथा विकल्प उपबंध के प्रयोग को ध्यान में रखते हुए, 1996-97 एवं 1997-98 के लिए पंखा आकार स्विचों की आवश्यकता निम्नवत निकाली गयी:

क्रम सं.	वर्ष	मात्रा
(i)	1996-97 हेतु आवश्यकता	4897
(ii)	1997-98 हेतु आवश्यकता	4407
	<b>जोड़</b>	<b>9304</b>
(iii)	घटाकर:	
	(क) विकल्प उपबंध के अन्तर्गत	1186
	(ख) शेष आपूर्तियाँ	2089
	<b>जोड़</b>	<b>6029</b>

तदनुसार, कार्यकारी निदेशक (ट्रेक), रेलवे बोर्ड ने खुली निविदा के माध्यम से 6029 पंखा आकार स्विचों की अधिप्राप्ति का प्रस्ताव किया। रेलवे बोर्ड ने जुलाई 1996 में खुली निविदा आमंत्रित किया। इस निविदा के विरुद्ध, 35 प्रस्ताव प्राप्त हुए तथा निविदा 14 अगस्त, 1996 को खोली गयी।

11 सितम्बर 1996 को हुई निविदा समिति की बैठक में, यह देखा गया कि प्राप्त हुए 35 प्रस्तावों में से, 10 नियमित आपूर्तिकर्ता थे, 10 उन फर्मों से थे जिन्हें विगत वर्ष विकासात्मक आदेश दिये गये थे और शेष 15 नयी फर्मों से थे।

निविदाकर्ताओं को अनुदेशों के अनुसार, निविदा की गयी कीमत केवल निर्माण प्रभार होगी, क्योंकि ठेका निर्माण/ कार्य ठेका होगा। मेसर्स सर्वजीत मशीन टूल्स बटाला (नई फर्म) द्वारा कोट की गयी न्यूनतम दर निम्नवत् थी:

मद सं.	विवरण	प्रति सेट दर
(1)	(2)	(3)
56	पी एस सी स्लीपरों पर बी जी 60 के जी हेतु 6400 एम एम ओ आर स्विचेज (कर्ड)	64,800
57	पी एस सी स्लीपरों पर बी जी 52 के जी हेतु 6400 एम एम ओ आर स्विचेज (कर्ड)	64,800
58	पी एस सी स्लीपरों पर 1-12 टर्न आउट बी जी 60 के जी (यू आई सी) हेतु 10125 एम एम ओ आर स्विचेज (कर्ड)	74,500
59	पी एस सी स्लीपरों पर 1-12 टर्नआउट बी जी 52 हेतु (यू आई सी) 10125 एम एम ओ आर स्विचेज (कर्ड)	74,500

10 नियमित आपूर्तिकर्ताओं द्वारा कोट किये गये दर 76,000 रुपये एवं 89,999 रुपये के मध्य, मद संख्या 56 हेतु 75,680 रुपये एवं 89,500 रुपये के मध्य, मद सं. 57 हेतु 94,690 रुपये एवं 1,17,050 रुपये के मध्य मद सं. 58 हेतु, और 94, 540 रुपये एवं 1,09,050 रुपये के मध्य मद संख्या 59 हेतु रहे।



10 फर्मों, जिन्हें पहले विकासात्मक आदेश दिये जा चुके थे, द्वारा कोट किये गये दर मद सं. 56 एवं 57 हेतु 72,000 रुपये एवं 88,500 रुपये के मध्य, मद सं. 58 हेतु 85,500 रुपये एवं 1,08,200 रुपये के मध्य तथा मद सं. 59 हेतु 85,500 रुपये एवं 1,07,000 रुपये के मध्य रहे।

निविदा समिति ने विगत निविदा (1994 की संख्या 10) पर आधारित मदों की अद्यतन कीमतें (जून 1996) निम्नवत् निकाला:

	दर
मद सं. 56	74,868 रुपये प्रति सेट
मद सं. 57	74,868 रुपये प्रति सेट
मद सं. 58	85,933 रुपये प्रति सेट
मद सं. 59	85,933 रुपये प्रति सेट

चूँकि पिछली निविदा में पंखा आकार स्विचों की आपूर्ति चेक रेलों के बगैर थी, अतएव चेक रेलों की लागत (पिछली निविदा सं. 50983 दिनांक 20 मई 1996 के अनुसार 52 के जी सेक्सन हेतु 1480 रुपये प्रति सेट तथा 60 के जी सेक्सन हेतु 1580 रुपये प्रति सेट) को भी जोड़ा गया तथा चेक रेलों सहित स्विचों का अद्यतन मूल्य निम्नवत् निकाला गया:

मद सं. 56(60 केजी/1-8.5)	74,868 रुपये + 1580 रुपये	76,448 रुपये प्रति सेट
मद सं. 57(52 केजी/1-8.5)	74,868 रुपये + 1480 रुपये	76,348 रुपये प्रति सेट
मद सं. 58(60 केजी/1-12)	85,933 रुपये + 1580 रुपये	87,513 रुपये प्रति सेट
मद सं. 59(52 केजी/1-12)	85,933 रुपये + 1480 रुपये	87,413 रुपये प्रति सेट

निविदा समिति ने निम्नलिखित दर स्वीकार करने के लिए संस्तुत किया जो किसी भी नियमित आपूर्तिकर्ताओं द्वारा कोट की गयीं न्यूनतम दरें अथवा अद्यतन दरें जो भी कम हो थीं। समिति ने नियमित आपूर्तिकर्ताओं को ये दरें देने के लिए भी संस्तुत किया।

मद सं.56	मेसर्स रिचर्डसन एण्ड क्रुदास द्वारा कोट किया गया 76,000 रुपये प्रति सेट
मद सं.57	मेसर्स रिचर्डसन एण्ड क्रुदास द्वारा कोट किया गया 75,680 रुपये प्रति सेट
मद सं.58	अद्यतन दर 87,513 रुपये प्रति सेट
मद सं.59	अद्यतन दर 87,413 रुपये प्रति सेट

एक नई फर्म मेसर्स सर्बजीत मशीन टूल्स बटाला द्वारा कोट किये गये न्यूनतम दरों को इस आधार पर अनदेखा किया गया कि वे पंखा आकार स्विचों के क्षेत्र में बिल्कुल नये थे। दस फर्मों में से चार, जिन्हें विगत वर्ष विकासात्मक आदेश दिये गये थे, निविदा समिति ने प्रत्येक को 100 सेटों हेतु विकासात्मक आदेश देने के लिए संस्तुत किया तथा पंद्रह नई फर्मों में से नौ (मेसर्स सर्बजीत मशीन टूल्स सहित) में प्रत्येक को 100 सेटों की आपूर्ति हेतु शैक्षणिक आदेश, आर डी एस ओ द्वारा उनकी सक्षमता के यथोचित प्रमाणीकरण के बाद उनके द्वारा कोट किये गये दरों पर निविदा मात्रा के अतिरिक्त, देने की संस्तुति किया।

सक्षम अधिकारी (रेल मंत्री) के निर्देशों पर, संस्थापित फर्मों, नई फर्मों एवं विकासात्मक आदेश हेतु विचार की गयी फर्मों के लिये मात्रा विनिधान की एक समीक्षा निविदा समिति द्वारा की गयी तथा दस नियमित आपूर्तिकर्ताओं को पंखा आकार स्विचों के 6029 सेटों की आपूर्ति हेतु आदेश जारी करने के लिये संस्तुत किया गया और चार फर्मों (मेसर्स सर्वजीत मशीन टूल्स सहित) में प्रत्येक को 200 सेटों के विकासात्मक एवं एक फर्म को 100 सेट की आपूर्ति हेतु आदेश जारी करने हेतु संस्तुत किया गया। निविदा समिति की संस्तुतियों को सक्षम प्राधिकारी (रेल मंत्री) द्वारा 10, अप्रैल 1997 को अनुमोदित कर दिया गया।

मेसर्स सर्वजीत मशीन टूल्स, जिसने न्यूनतम दर कोट किया था, सी एस टी-9 ई आर सी एवं एम सी आई इनसर्ट्स की आपूर्ति करता था और मौजूदा संविदाओं के विरुद्ध उसका निष्पादन संतोषप्रद था। इस प्रकार, यह फर्म रेलवे के लिए बिल्कुल नई नहीं थी।

इस संदर्भ में निम्नलिखित टिप्पणियाँ की जाती हैं

- (i) आर डी एस ओ से प्राप्त सूचनाओं के अनुसार पंखा आकार स्विचों की आपूर्ति हेतु फर्मों की अनुमोदित सूची रखने की कोई प्रणाली नहीं थी।
- (ii) रेलवे बोर्ड, आर डी एस ओ को, किसी फर्म जिसे विकासात्मक आदेश देने के लिए सोचा जाता था, के सक्षमता मूल्यांकन हेतु निर्देश दिया करता था तथा उसी के अनुरूप आर डी एस ओ सक्षमता मूल्यांकन रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को आगे की कार्यवाही हेतु भेजा करता था। इन स्विचों के लिए, विकासात्मक आदेश हेतु आर डी एस ओ द्वारा अनुमोदित कोई फर्म नहीं थी।
- (iii) स्विचों तथा क्रॉसिंग्स (निविदा सं. ट्रैक-6-1993) तथा जी एफ एन लाइनरों (1995 की निविदा सं. सी एस-111) की अधिप्राप्ति के मामले में, बोर्ड ने बिना अनुमोदित/नई फर्मों से प्राप्त हुए न्यूनतम दरों का प्रति-प्रस्ताव (अक्टूबर 1994 और जुलाई 1995) अन्य अनुमोदित फर्मों को दिया तथा ऐसे दर नियमित आपूर्तिकर्ताओं द्वारा स्वीकार भी कर लिये गये थे।
- (iv) यद्यपि पंखा आकार स्विचों की आपूर्ति के लिए कोई अनुमोदित फर्म नहीं थी, तो भी मेसर्स सर्वजीत मशीन टूल्स द्वारा कोट किये गये न्यूनतम दरों की अनदेखी इस आधार पर की गयी कि वे इस क्षेत्र में बिल्कुल नये थे।
- (v) पंखा आकार स्विचों की आपूर्ति हेतु अनुमोदित फर्मों की सूचियाँ रखने की किसी प्रणाली की अनुपस्थिति में, तथा विशिष्ट रूप से उपरोक्त (iii) के अनुसार बिना अनुमोदित फर्मों के न्यूनतम प्रस्ताव, अनुमोदित फर्मों द्वारा स्वीकार कर लेने के पूर्व सफल प्रयासों की दृष्टि से चार प्रकार के पंखा आकार स्विचों के लिए मेसर्स सर्वजीत मशीन टूल्स द्वारा कोट किये गये न्यूनतम दरों का प्रति-प्रस्ताव नियमित पूर्व आपूर्तिकर्ताओं को किया जाना एक मजबूत मामला था। न्यूनतम प्रस्ताव के संदर्भ में लागत में अन्तर 7.58 करोड़ रुपये बना जो निम्नवत है:



मद सं.	विवरण	मै. सरबजीत मशीन टूल्स द्वारा कोट किया गया न्यूनतम निविदा दर प्रति सेट (रुपये में)	स्वीकार किया गया दर प्रति सेट (रुपये में)	अंतर प्रति सेट (रुपये में)	मात्रा सेटों में	अतिरिक्त व्यय (करोड़ रुपये में)
56	पी एस सी स्लीपर पर बी जी 60 के जी के लिए 6400 एम एम या स्विचेज (कवर्ड)	64,800	76,000	11,200	712	0.797
57	पी एस सी स्लीपर पर बी जी 52 के जी के लिए 6400 एम एम या स्विचेज (कवर्ड)	64,800	75,680	10,880	512	0.557
58	पी एस सी स्लीपर पर 1-12 बी जी 60 के जी (यू आई सी) के लिए 10125 एम एम या स्विचेज (कवर्ड)	74,500	87,513	13,013	2127	2.768
59	पी एस सी स्लीपर पर 1-12 टर्नआउट बी जी 52 के जी (यू आई सी) के लिए 10125 एम एम या स्विचेज (कवर्ड)	74,500	87,413	12,913	2678	3.458
	<b>जोड़</b>				<b>6029</b>	<b>7.580</b>

रेलवे बोर्ड ने फरवरी 2000 में बताया कि पंखा आकार स्विचों के अनुमोदित आपूर्तिकर्ता वे सभी फर्म थीं जिन्होंने प्वाइंटों ओर क्रॉसिंगों के लिए पहले के आदेशों का सफलतापूर्वक निष्पादन किया था, जैसा कि पंखा आकार स्विचों के क्रिया कलाप यद्यपि बनावट में भिन्न थे पर प्वाइंटों और क्रॉसिंगों से मेल खाते थे। रेलवे बोर्ड ने इस तर्क पर कि मै. सरबजीत मशीन टूल्स, जो न्यूनतम निविदाकार था, पंखा आकार स्विचों को बनाने के क्षेत्र में नया था, ऊंची दरों पर संविदा के स्थापन को औचित्यपूर्ण ठहराया। बोर्ड का तर्क मान्य नहीं है क्योंकि प्वाइंटों और क्रॉसिंगों और जी एफ एन लाइनरों (निविदा संख्या 1993 का ट्रेक-6 और 1995 की निविदा सं. सी एस-111) की अधिप्राप्ति के मामले में बोर्ड ने अनुमोदित फर्मों को गैर-अनुमोदित फर्म के न्यूनतम दर का प्रति प्रस्ताव किया और तदनुसार ठेके दिये गये। अनुमोदित फर्मों को गैर-अनुमोदित फर्म के न्यूनतम दर का प्रति प्रस्ताव करने में विफलता के फलस्वरूप 7.58 करोड़ रूपए का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(ख) डिस्ट्रीब्यूटर वाल्व एयरब्रेक उपकरण का एक भाग है। अक्टूबर 1995 से पूर्व इन वाल्वों की अधिप्राप्ति, एयरब्रेक उपकरणों की आपूर्ति हेतु आर डी एस ओ द्वारा अनुमोदित पांच फर्मों से क्षेत्रीय रेलों द्वारा की जाती थी। समय से आपूर्तियां मिलने में क्षेत्रीय रेलों द्वारा उठायी जा रही कठिनाइयों एवं मूल्यों में अधिक अन्तर के कारण, 1 अप्रैल 1996 से 31 दिसम्बर 1997 की अवधि के लिए बोर्ड ने (अक्टूबर 1995) डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की रेलवे बोर्ड द्वारा एक ही बार में केन्द्रीय अधिप्राप्ति अनुमोदित की। इस व्यवस्था की बाद में समीक्षा की जानी थी। इस निर्णय के पूर्व, अक्टूबर 1994 से सितम्बर 1995 की अवधि के दौरान इन पाँच फर्मों के पास क्षेत्रीय रेलों के 21 आपूर्ति ठेके थे। उनकी स्वीकार की गयी दरों के बीच 5,795 रुपये से 7,500 रूपयों का अन्तर था (अनुबन्ध क)। डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की अधिप्राप्ति को केन्द्रीकृत करने के निर्णय के पूर्व रेलवे बोर्ड ने 10,000 नग डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की आपूर्ति हेतु आर डी एस ओ द्वारा अनुमोदित इन पाँच फर्मों से नवम्बर 1995 में निविदा पृष्ठताछ जारी की। 1 अक्टूबर 1995 की आधार तिथि के साथ मूल्य वृद्धि भी अनुज्ञेय था। जब निविदाएं नवम्बर 1995 में खोली गयी, यह पाया गया कि सभी पांचों फर्मों ने 1 अक्टूबर 1995 की आधार तिथि के साथ 7500 रु की एक समान मूल दरों को उद्धरित किया था। निविदा समिति,



इस तथ्य को जानते हुए कि वही फर्मोँ भिन्न क्षेत्रीय रेलों से भिन्न दरें प्रभारित कर रही थी, ने 5795 रूपए की न्यूनतम दरों पर भरोसा नहीं किया परन्तु इसके बावजूद फर्मोँ को प्रति प्रस्ताव के लिए अप्रैल 1995 से सितम्बर 1995 के दौरान प्राप्त हुई समस्त दरों के आधार पर 7000 रु की अद्यतन दरें संगणित की (1 नवम्बर 1995 की आधार तिथि)। इस पर सलाहकार (वित्त) ने मत व्यक्त किया (फरवरी 1996) कि निविदा समिति को अपनी सिफारिशों पर पुनर्विचार करना चाहिए क्योंकि पश्चिम रेलवे द्वारा सितम्बर 1995 में दिये गये 3 छोटे आदेशों को छोड़कर मूल दर में 5795 रु से 6200 रु के बीच का कम अन्तर था। समिति ने दर पर पुनर्विचार किया परन्तु अपनी पूर्व सिफारिशों पर अड़ी रही। पुनर्विचार हेतु वित्त के दूसरे सुझाव के बावजूद समिति द्वारा निकाले गये निष्कर्षों में कोई परिवर्तन नहीं हुआ, विशेषरूप से, जब फर्मोँ द्वारा पहले से भी तयशुदा रिग प्राइस उद्धरित करना प्रतीत हुआ। बोर्ड ने समिति की सिफारिशों को स्वीकार कर लिया एवं 31 दिसम्बर 1997 तक की आवश्यकताओं के लिए, ई डी एवं सी एस टी के अतिरिक्त 11.12 करोड़ रु की कुल लागत से 15896 डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की अधिप्राप्ति हेतु मई 1996 में सक्षम प्राधिकारी (एम ओ एस आर) का अनुमोदन प्राप्त कर लिया। फर्मोँ द्वारा प्रति-प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया गया एवं ठेका मई 1996 में प्रदान कर दिया गया।

बाद में, अक्टूबर 1996 में आपूर्ति स्थिति में सुधार को देखते हुए मद की 1 जनवरी 1998 एवं उसके पश्चात हेतु अधिप्राप्ति के विकेन्द्रीकरण के प्रस्ताव को सलाहकार (रेलभण्डार) द्वारा अस्वीकार कर दिया गया। तथापि, उन्होंने ने प्रस्ताव को अनदेखा करने के कारणों को अभिलिखित नहीं किया।

तदनुसार, रेलवे बोर्ड ने वर्ष 1998 हेतु 12644 डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की अधिप्राप्ति के लिए खुली निविदाएं आमंत्रित (मई 1997) कीं। प्रत्युत्तर में न्यूनतम पेशकश 7000 रुपये की एकसमान मूलदर पर, 1 फरवरी 1997 की मूल्य वृद्धि आधार तिथि के साथ पाँच फर्मोँ की थी। इस प्रकार, इस निविदा के विरुद्ध प्रस्ताव की गयी न्यूनतम दर वही थी जिसपर पूर्ववर्ती निविदा को अन्तिम रूप दिया गया था। निविदा समिति ने इस दर को औचित्यपूर्ण माना। ऐसा करते समय इस तथ्य को अनदेखा कर दिया गया कि जुलाई 1995 में दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा प्राप्त 5795 रु की दर 1 फरवरी 1997 तक अद्यतन करने पर प्रति वाल्व केवल 6300 रु होती। बोर्ड ने निविदा समिति की सिफारिशों को सक्षम प्राधिकारी (एम आर) को अग्रसारित कर दिया जिन्होंने जुलाई 1997 में 12366 डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों हेतु प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया। अगस्त 1997 में चार फर्मोँ को इ डी एवं सीएस टी सहित 10.17 करोड़ रु की कुल लागत पर ठेके प्रदान कर दिये गये। मै. स्टोन इण्डिया कलकत्ता को किसी आदेश की अनुशंसा नहीं की गई क्योंकि उसके पास 1664 वाल्वों के आदेश बकाये में थे। जनवरी 1998 में आदेश देने के पश्चात पूर्णतः सामान्य आपूर्ति स्थिति के कारण बोर्ड ने इनकी अधिप्राप्ति विकेन्द्रीकृत कर दी।

तथापि जब बोर्ड ने 30 प्रतिशत विकल्प उपबन्ध का प्रयोग करते हुए अक्टूबर 1998 में आदेशित मात्रा को 12366 नगों से 13386 नगों तक बढ़ा दिया, उत्तर रेलवे प्रशासन ने बोर्ड को सूचित किया (नवम्बर 1998) की वर्ष 1999 हेतु डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की अधिप्राप्ति की प्रक्रिया के दौरान न्यूनतम प्रस्ताव एक गैर अनुमोदित फर्म से 5180 रु की नियत मूल दर पर भाड़ा दत्त आधार पर प्राप्त हुआ था। चूंकि उत्तर रेलवे की निविदा के विरुद्ध प्राप्त दर बोर्ड के लम्बित ठेके से पर्याप्त कम थी, बोर्ड ने विकल्प उपबन्ध के अन्तर्गत जोड़ी गयी मात्रा (1020 नग) को निरस्त कर दिया।

इस सम्बन्ध में निम्न टिप्पणियां की जाती हैं :



- (i) डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की अधिप्राप्ति के केन्द्रीयकरण का मुख्य उद्देश्य थोक खरीद का लाभ एवं मूल्यों की स्थिरता प्राप्त करना था। तथापि, केन्द्रीकृत निविदाओं के विरुद्ध प्राप्त दरों की औचित्यता की पूर्णतः जांच नहीं की गई। नवम्बर 1995 में बोर्ड द्वारा आमन्त्रित पहली निविदा के मामले में निविदा समिति इस तथ्य से अवगत थी कि यह फर्म अक्टूबर 1994 से सितम्बर 1995 के दौरान भिन्न क्षेत्रीय रेलों से भिन्न दरें प्रभारित कर रही थी (परिशिष्ट क)। क्षेत्रीय रेलों द्वारा प्रदान किये गये 21 ठेकों में से 14 को 5795 रु से 6200 रु के बीच की दरों पर प्रदान किया गया एवं 7 को 7001 रु से 7500 रु के बीच की दरों पर दिया गया। रेलवे बोर्ड ने इन दरों में वृहद अन्तरों को विश्लेषित करने का कोई प्रयास नहीं किया। 5795 रु की निम्नतम दर को अद्यतन करके प्रति-प्रस्तावित करने के बजाय समिति अप्रैल 1995 से सितम्बर 1995 के दौरान क्षेत्रीय रेलों द्वारा प्राप्त दरों पर ही निर्भर रही तथा प्रति-प्रस्ताव हेतु 7000 रु के औचित्यपूर्ण दर की संगणना की। चूंकि सभी पांच फर्म आर डी एस ओ द्वारा अनुमोदित थी तथा उनके प्रस्ताव तकनीकी रूप से उपयुक्त थे, दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा मै. ग्रेशम एण्ड कं. से जुलाई 1995 में प्राप्त 5795 रु के न्यूनतम प्रस्ताव को अद्यतन करके अन्य फर्मों को प्रति-प्रस्तावित करना चाहिए था। 5795 रु की यह दर 1 नवम्बर 1995 एवं 1 फरवरी 1997 को अद्यतन करने पर क्रमशः 5940 रु एवं 6300 रु संगणित होती है। इस प्रकार दो निविदाओं के विरुद्ध 28262 वाल्वों की अधिप्राप्ति हेतु 7000 रूपये की औसत दर का अंगीकरण अविवेकपूर्ण था। इससे रेलवे 2.55 करोड़ रु के संभावित लाभ से वंचित रही (ई डी, सी एस टी एवं मूल्य वृद्धि पर भुगतान के अतिरिक्त) जैसाकि परिशिष्ट ख में दर्शित है। बोर्ड ने पहले छोटे पैमाने के आदेश में उच्च दरों को स्वीकार करना उचित ठहराया।

रेलवे बोर्ड का तर्क मान्य नहीं है क्योंकि आपूर्तिकर्ता वही थे एवं थोक क्रय से रेलवे को बचत होनी चाहिए थी। यह तथ्य कि दर की औचित्यता को निविदा समिति द्वारा समुचित रूप से परखा नहीं गया, जनवरी 1998 में विकेन्द्रीयकरण के पश्चात उत्तर रेलवे द्वारा नवम्बर 1998 में प्राप्त 5180 रु. की बहुत कम दर से प्रमाणित होता है जिसके आधार पर बोर्ड ने विकल्प उपबंध के अन्तर्गत अतिरिक्त मात्रा हेतु आदेश को निरस्त कर दिया था।

- (ii) यह भी देखा गया कि फरवरी 1998 से जनवरी 1999 के दौरान छः क्षेत्रीय रेलों ने 6073 नग डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की अधिप्राप्ति 5180 रु से 9500 रु प्रति वाल्व की विभिन्न दरों के बीच की थी। छः क्षेत्रीय रेलों में उद्धरित ग्यारह दरों का औसत प्रति इकाई 6760 तथा छः रेलों में 6073 वाल्वों की खरीद की औसत लागत प्रति वाल्व 5863 रु निकाली गयी। उल्लेखनीय यह है कि यद्यपि क्षेत्रीय रेलों ने बोर्ड द्वारा पिछले कुछ वर्षों में स्वीकार की गई दरों की तुलना में कमोबेश नीची कीमतें प्राप्त करने की व्यवस्था की थी, तब भी औचित्यपूर्ण कीमतें प्राप्त होने की सुनिश्चितता नहीं थी। 6 क्षेत्रीय रेलों की निविदाओं के प्रत्युत्तर में एक फर्म (मै. एस्कोट्स लि. फरीदाबाद) ने 3 रेलों में 5180 रु 7000 रु एवं 8200 रु मूल्य उद्धरित किये। इसी प्रकार एक दूसरी फर्म (मै. ग्रेशम एण्ड कम्पनी, दिल्ली) ने 2 रेलों में 5180 रु एवं 9500 रु के मूल्य उद्धरित किए। फिर एक दूसरी (मै. ग्रेशम इन्टरनेशनल लि.) ने 2 रेलों में 5030 रु एवं 6810 रु के मूल्य उद्धरित किए। प्रसंगवश, इन सभी तीनों फर्मों ने जहां उद्धरित किया एवं जिस दर पर उद्धरित किया था उस पर

प्रत्येक रेलवे में कुछ आदेश मिला था। स्पष्ट रूप से, उद्धरित दरों की औचित्यता के अन्वेषणात्मक विश्लेषण की विशेष आवश्यकता है। यदि 1998 की इन खरीदों को 6 क्षेत्रीय रेलों में उद्धरित की गयी न्यूनतम दरों पर किया जाता तो खरीदे गये 6,073 वाल्वों की लागत 0.43 करोड़ रु कम होती (परिशिष्ट ग)।

रेलवे बोर्ड ने बताया (जून 1999) कि आवश्यकता के अनुसार क्षेत्रीय रेलों को समय से आपूर्ति एवं दरों को स्थिर रखने के लिए डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की अधिप्राप्ति रेलवे बोर्ड में केन्द्रीकृत की गई थी। तर्क मान्य नहीं है, क्योंकि औचित्यपूर्ण दर संगणित करके थोक खरीद के लाभ को प्राप्त करने में बोर्ड विफल रहा एवं अधिप्राप्ति के विकेन्द्रीकरण के पश्चात वाल्वों की आपूर्ति में विलम्ब की कोई शिकायत नहीं थी।

#### 5.1.6 उत्तर रेलवे: आयातित हाई स्पीड टर्नआउट्स में अनुत्पादक निवेश

ट्रायल के लिए हाई स्पीड टर्नआउट्स का आयात 7.56 करोड़ रूपए का व्यय निष्फल हुआ क्योंकि उन्हें यहां तक कि ट्रायल के लिए लगाया तक नहीं गया।

टर्नआउट, लीड रेलों के साथ प्वाइन्ट्स एवम् क्रॉसिंग्स का एक सेट है। गाड़ियों का एक रेल-पथ से दूसरे रेल पथ पर दिक् परिवर्तन करने हेतु इनकी आवश्यकता होती है।

भारतीय रेलों पर टर्नआउट्स के वर्तमान आरेखण में अंतर्निहित दोष थे। उन्हें निरंतर अनुरक्षण की आवश्यकता थी और इनमें गति संभाव्यता भी अल्प थी। इसलिये दिसम्बर, 1987/जनवरी, 1988 में रेलवे बोर्ड ने थिक वेब स्विचों और वेल्डेड क्रॉसिंगों के साथ टर्न आउट्स के 20 सेट और थिक वेब स्विचों और वेल्डेड स्विंग नोज़ क्रॉसिंगों के साथ 20 सेट जिनमें प्वाइंट मशीनें एवम् सिग्नल गियर भी शामिल थे, प्राप्त करने का निर्णय लिया। तदनुसू, रेलवे बोर्ड ने मई, 1988 में संविरचित प्वाइंट एवम् क्रॉसिंगों के पाँच स्वदेशी विनिर्माताओं से आयातित हाई स्पीड टर्नआउट्स ट्रायल के लिये प्राप्त करने हेतु सीमित निविदायें आमंत्रित किया। फ़र्मों को विकसित देशों के हाई स्पीड टर्न आउट्स के विनिर्माताओं के साथ जुड़ने की आवश्यकता थी।

सीमित निविदाओं को जून, 1988 में खोला गया। पाँचों स्थापित निर्माताओं ने विदेशों के नामी फ़र्मों के सहयोग से अपने प्रस्ताव प्रस्तुत किये।

अनुसंधान, अभिकल्प एवम् मानक संगठन (आर.डी.एस.ओ.) द्वारा तकनीकी मूल्यांकन के पश्चात (दिसम्बर, 1988) निम्न को ट्रायल हेतु उपयुक्त पाया गया:

- (i) वेल्डेड क्रॉसिंग्स जो कि थिक वेब असममित रेलों से बने हुये स्विचों के साथ एवम् 60 कि.ग्रा.यू.आई.सी.रेलों के वेल्डेड क्रॉसिंगों के साथ जुड़े हुये मेसर्स हेनरी बूट, यू.के. निर्मित टर्न आउट्स
- (ii) असममित थिक वेब रेलों से बने हुये स्विचों के साथ मेसर्स कोजिफर, फ्रान्स निर्मित टर्नआउट्स एवम् सममित थिक वेब रेलों से बने हुये स्विंग नोज़ क्रॉसिंग



(iii) वेल्डेबुल सी एम एस क्रॉसिंग एवं असममित थिक वेब रेल से बने स्विचों के साथ मेसर्स वोयेस्ट अल्पाईन, ऑस्ट्रिया निर्मित टर्नआउट्स

मई, 1989 में रेलवे बोर्ड ने मेसर्स हिन्दुस्तान डेवेलपमेंट कार्पोरेशन (एच डी सी) कलकत्ता को आयतित टर्न आउट्स के 40 सेटों [मेसर्स हेनरी बूट, यू.के. के 20 सेट (बाद में बी बी आर ई के नाम से पुनर्नामित)] और मेसर्स वोयेस्ट अल्पाईन, ऑस्ट्रिया के 20 सेट प्रत्येक के लिये क्रमशः 0.14 करोड़ एवम् 0.23 करोड़ रुपये पर आदेश प्रस्तुत किया। जून, 1989 एवम् मई, 1990 में मेसर्स जेनेरल इन्जीनियरिंग वर्क्स (जी.ई.डब्ल्यू), भरतपुर जो कि मेसर्स एच.डी.सी के एक सहयोगी प्रतिष्ठान को प्रत्येक के लिये 0.27 करोड़ रुपयों की लागत पर मै. कोजिफ़र फ्रेंच निर्मित टर्न आउट्स के एक दूसरे 20 सेटों के लिये आदेश प्रस्तुत किया गया। जुलाई, 1990 में मेसर्स एच.डी.सी. पर 2.13 लाख रुपये प्रति सेट की दर पर वोयेस्ट अल्पाईन, ऑस्ट्रिया निर्मित टर्नआउट के लिये 20सेट इन्सुलेटेड स्टील टर्नआउट स्लीपरों का आदेश प्रस्तुत किया गया।

12.77 करोड़ रुपये लागत के आयतित टर्नआउट्स के साठ सेट एवम् 0.43 करोड़ रुपये की लागत के इन्सुलेटेड स्टील टर्न आउट स्लीपरों के 20 सेट कुल 13.20 करोड़ रुपये की लागत से 1991-92 के दौरान प्राप्त किये गये। टर्न आउट्स को इटावा-कानपुर सेक्शन के स्टेशनों पर लगाया जाना था। तथापि, केवल 26 सेट (बी बी आर ई के 12, कोजीफ़र के 8 और वोयेस्ट अल्पाईन के 6) 7 स्टेशनों (रूरा, अम्बियापुर, झिंझक, भरथाना, एक्डिल, अचलाडा और भाऊपुर) पर लगाये गये।

तथापि, रेल-पथ पर लगाये गये कुछ टर्नआउट्स के निष्पादन को को आर.डी.एस.ओ. द्वारा (29 नवम्बर, 1994) और उत्तर रेलवे द्वारा (12 मई 1993 और 4 सितम्बर 1995) परिचालनीय कठिनाईयों में उलझा पाया गया। इसी प्रकार बी बी आर ई प्वाइंट मशीनों के, जोकि बी बी आर ई टर्न आउट्स के लिये दिये गये आदेश का एक हिस्सा था, आर डी एस ओ द्वारा निष्पादन के विस्तृत मूल्यांकन में अभिकल्प में आधारभूत त्रुटियाँ प्रकट हुयीं। इसलिये आर.डी.एस.ओ. ने संस्तुत किया (दिसम्बर 1995) कि बी बी आर ई प्वाइंट मशीनों को इनके वर्तमान स्वरूप में मेन लाईन अथवा ब्रांच लाईन पर उपयोग में न लाया जाये। इस प्रकार बोर्ड के जनवरी 1996 के निर्देशों के अनुसार सभी बी बी आर ई टर्नआउट्स को स्टैन्डर्ड टर्नआउट्स के साथ प्रतिस्थापित कर दिया गया।

आगे, आर डी एस ओ ने, अपने स्टेटस रिपोर्ट (सितम्बर, 1998) में कई प्रतिकूलताओं को इंगित किया जिनके कारण ये आयतित टर्नआउट्स भारतीय रेलवे पर उपयोग हेतु अनुपयुक्त थे। इस प्रकार, ट्रायल के लिये, यद्यपि 60 सेट प्राप्त किये गये थे तथापि केवल 26 सेटों को लगाया गया था और 7.56 करोड़ रुपयों की लागत के शेष 34 सेट (वोयेस्ट अल्पाईन के 14 सेट, कोजीफ़र के 12 सेट एवं बी बी आर ई के 8 सेट) परिचालनीय कठिनाईयों, बिछाने के लिए अपर्याप्त अवसंरचना, इन टर्नआउट्स के अनुरक्षण एवम् दूसरी निहित परिसीमाओं के कारण दिसम्बर, 1999 तक ट्रायल हेतु भी चालू नहीं किये जा सके थे। इस प्रकार, यह व्यय पूर्णतया निष्फल था।

रेल मंत्रालय ने फरवरी 2000 में स्वीकार करते हुये कि सितम्बर 1997 तक केवल 26 सेट ही बिछाये गये थे और आगे कहा कि अधिप्राप्त 60 सेटों में से 53 सेट वास्तव में उपयोग में लाये गये/रेल पथ पर बिछाये गये हैं और यह कि आगे उपयोग में लाये जाने के लिये केवल 7 सेट ही उपलब्ध थे। तथापि, बोर्ड ने स्टेशनों का विवरण और टर्नआउट के 27 सेटों को बिछाये जाने की तारीख प्रस्तुत नहीं किया है। इन महत्वपूर्ण विवरणों एवं प्रासंगिक अभिलेखों के अभाव में बोर्ड का

यह कथन कि पहले से बिछाये गये 26 के अतिरिक्त टर्न-आउट के 27 सेट उपयोग में लाये गये थे, लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित नहीं किया जा सका। यह कहना प्रासंगिक होगा कि पहले बिछाये गये हाई स्पीड टर्नआउट्स के 26 सेटों में से भी (2 कोजिफर निर्मित और 12 बी बी आर ई निर्मित) टर्नआउट्स को बाद में रेल-पथ से हटा दिया गया था क्योंकि इन्हें सुरक्षित नहीं पाया गया और आई आर एस डिजाइन टर्नआउट्स से बदल दिया गया।

## 5.2 प्लांट और मशीनरी

### 5.2.1 रेलवे बोर्ड

### 3 फ्रेज इलेक्ट्रिकल मल्टिपुल यूनिट ड्राइव्स की अधिप्राप्ति।

कम दर पर स्पेशल पैकेज को स्वीकार करने में विफलता के कारण 41.26 करोड़ रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ

मुम्बई क्षेत्र में सब अर्बन रेलवे नेट वर्क के पास 1500 वोल्ट डी सी कर्षण प्रणाली है। नये जनसमुदाय केन्द्रों को सब अर्बन ट्रेन की सेवायें उपलब्ध कराने के लिये (पश्चिम एवम् मध्य रेलवे पर मुम्बई सब अर्बन क्षेत्र के बाहर) रेलवे बोर्ड ने मुम्बई क्षेत्र में 1500 वोल्ट डी.सी. कर्षण प्रणाली को 25 के.वी. ए सी 50 एच.जेड. एकल फ्रेज प्रणाली में परिवर्तित करने का निर्णय (1995) लिया। इस उद्देश्य के लिये, 1500 वोल्ट डी सी और 25 के वी ए सी कर्षण प्रणाली दोनों पर कार्य करने हेतु 3 फ्रेज ड्राइव के साथ दोहरे वोल्टेज (1500 वोल्ट डी सी और 25 केवी ए सी) के इलेक्ट्रिकल मल्टिपुल यूनिटों (इ.एम.यू.) के विनिर्माण/अधिग्रहण की आवश्यकता थी। बोर्ड ने मध्य एवम् पश्चिम रेलवे पर पुनरुत्पादक ब्रेकिंग प्रणाली के साथ 378 डी सी ई एम यू मोटर कोचों को चलाने के लिये 3 फ्रेज के ई.एम.यू. ड्राइव उपकरणों के लिये 378 सेटों की आवश्यकता की गणना की (अक्टूबर, 1996)।

दोहरे वोल्टेज पावर आपूर्ति के साथ 3 फ्रेज के ए सी ड्राइव प्रणाली के उपयोग से निम्न लाभ प्रतिफलित होने थे:

- (i) स्टार्टिंग रजिस्टर्स एवम् पुनरुत्पादक ब्रेकिंग सुविधा को हटाने के कारण ऊर्जा की बचत
- (ii) डी सी कर्षण मोटर के पुनर्स्थापन के कारण कम अनुसंधान लागत
- (iii) उन्नत विश्वसनीयता
- (iv) उन्नत उपलब्धता
- (v) पुनरुत्पादक ब्रेकिंग के परिणामस्वरूप बेहतर त्वरण एवम् अत्वरण के कारण रनिंग टाइम में कमी।

भारतीय रेलवे को उच्च-स्तरीय 3 फ्रेज तकनीक उपलब्ध कराये जाने के दृष्टिकोण से, मेसर्स भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड (भेल) ने (जुलाई 1995/सितम्बर, 1995) रेलवे बोर्ड को मेसर्स होलेक



मशीन्स एण्ड अपरेटस, नीदरलैंड की सहभागिता में दोहरे वोल्टेज (25 के वी एसी और 1500 वोल्ट डी सी) ई एम यू (आर डी एस ओ के विनिर्देशनों के अनुसार मोटर एवम् ड्राइविंग ट्रेलर कोचों को सम्मिलित करते हुये) 3 फ्रेज इलेक्ट्रिक्स के 100 सेटों की आपूर्ति के लिये एक स्वयमेव तकनीकी प्रस्ताव प्रस्तुत किया। मेसर्स होलेक ने नीदरलैंड में और ब्रिटिश मलेशियन एवम् इन्डोनेशियन रेलवे को ऐसी ही उपयोग के लिये उपस्कर आपूर्त किये थे। इस प्रस्ताव को, नीदरलैंड सरकार के डेवेलपमेंट रिलेटेड एक्सपोर्ट ट्रान्जैक्शन्स (डी.आर.ई.टी.) कार्यक्रम के तहत 29,350,000 एन एल जी (60.63 करोड़ रुपये, सौदे का 40 प्रतिशत) के फ्री ग्रान्ट एवम् संविदा के मूल्य का 60 प्रतिशत का प्रतिनिधित्व करने वाले आई एन जी बैंक से 45,000,000 एन.एल.जी. (90.94 करोड़ रुपये) के बायर्स क्रेडिट की सहायता प्राप्त थी। इलेक्ट्रिक्स के 100 सेटों के विनिर्माण के लिये मै. होलेक द्वारा भेल को 3 फ्रेज तकनीक का हस्तांतरण मुफ्त ग्रान्ट हेतु मुख्य बातों में से एक था, और रीसर्च, डिज़ाइन्स एवम् स्टैंडर्ड्स ऑर्गेनाइज़ेशन (आर.डी.एस.ओ.) ने (मार्च, 1996 में प्रस्ताव को तकनीकी दृष्टिकोण से उपयुक्त पाया। इस प्रस्ताव के अनुसार दोहरे वोल्टेज उपस्करों के 100 सेटों की लागत 317.85 करोड़ रुपये थी (3.18 करोड़ रुपए प्रति सेट) यह कीमत कम से कम 100 सेटों के लिये आदेश दिये जाने की शर्तों पर थी।

पूर्व में मेसर्स भेल को 1994 में 3 फ्रेज ड्राइव ए सी इ एम यू के दो सेटों की आपूर्ति के लिए एक विकासात्मक आदेश दिया गया था। उपस्कर हेतु ठेके की कीमत 1.51 करोड़ रुपये तथा चालू किये जाने के लिये 0.10 करोड़ रुपये प्रति सेट था। इसमें 0.78 करोड़ रुपये का आयात निहित था। निविदा समिति (टी सी) ने पिछली खरीद मूल्य को अद्यतन करके 2.69 करोड़ रुपये {उपस्कर का मूल्य 1.71 करोड़ रुपये (+) चालू करने का मूल्य 0.08 करोड़ रुपये प्रति सेट एवं ड्रुएल वोस्टेज हेतु असाधारण मदों हेतु 0.90 करोड़ रुपये} किया। टेक्नोलॉजी के हस्तांतरण के मद में 0.20 करोड़ रुपये प्रति इकाई जोड़ने के बाद, निविदा समिति ने पिछले खरीद मूल्य को 2.89 करोड़ रुपये प्रति इकाई करके अद्यतन किया। निविदा समिति ने इसी दर का प्रति-प्रस्ताव मै. भेल को जुलाई 1996 में दिया तथा इसे सक्षम अधिकारी द्वारा सितम्बर 1996 में अनुमोदित कर दिया गया। तदनुसार, प्रति-प्रस्ताव मै. भेल को अक्टूबर 1996 में दिया गया, जिसे 14 अक्टूबर 1996 को स्वीकार कर लिया गया।

इसके पूर्व दिसम्बर 1995 में, 100 सेटों के लिए जुलाई 1995 के मेसर्स भेल के स्वयमेव प्रस्ताव की प्राप्ति होने के तुरन्त बाद ही, रेलवे बोर्ड ने बम्बई क्षेत्र में डी सी कर्षण को ए सी कर्षण प्रणाली में परिवर्तन के लिए आकलन अनुमोदित किया था तथा पश्चिम रेलवे प्रशासन को ऐसे ही उपस्कर की अधिप्राप्ति हेतु कार्यवाही शुरू करने के लिए निर्देश दिया था। अक्टूबर 1996 में खोले गये पश्चिम रेलवे की निविदा के विरुद्ध, मेसर्स भेल-होलेक कम्बाइन ने प्रस्ताव दिये थे। इस प्रस्ताव में टेक्नोलॉजी का हस्तांतरण शामिल नहीं था। मै. भेल द्वारा कोट किया गया दर, अक्टूबर 1996 में 100 सेटों हेतु बोर्ड द्वारा भेजे गये प्रति-प्रस्ताव 2.89 करोड़ रुपये प्रति सेट के विरुद्ध, 2.67 करोड़ रुपये था। इस निविदा के विरुद्ध 2.46 करोड़ रुपये का न्यूनतम प्रस्ताव सौदेबाजी के बाद मेसर्स जी ई सी एल्सथोम से प्राप्त हुआ था तथापि, आर डी एस ओ, ने तकनीकी कारणों से मेसर्स जीईसी एल्सथोम पर थोड़ी मात्रा के एक आदेश के साथ प्रस्ताव के तकनीकी श्रेष्ठता के कारण थोक आदेश हेतु मेसर्स भेल (2.67 करोड़ रुपये प्रति सेट) के द्वितीय न्यूनतम प्रस्ताव की संस्तुति की।

100 सेटों हेतु अंतिम आदेश दिये जाने के पूर्व दिसम्बर 1996 में पश्चिम रेलवे को मे. भेल-होलेक कम्बाइन द्वारा दिये गये कम दर का प्रस्ताव बोर्ड की जानकारी में आया। इसलिए, बोर्ड ने मे. भेल से वचन देने के लिए कहा (दिसम्बर 1996) कि यदि संविदा की अवधि के दौरान किसी समय, ठेकेदार बिक्री मूल्य, किसी व्यक्ति या संगठन को ऐसे सामान बेचने या बेचने का प्रस्ताव करने के अंतर्गत कीमतें संविदा के अंतर्गत कीमतों से कम दर पर अथवा घटा देता है तो उन्हें उसी समय खरीददार को ऐसी कमी अथवा बिक्री या बिक्री के प्रस्ताव को सूचित करना चाहिए तथा ठेका के अंतर्गत भुगतान देय कीमत, तदनुसार घटा दिया जायेगा। तथापि, मे. भेल ने, यह बताते हुए इस नई शर्त को इनकार कर दिया (जनवरी 1997) कि उन्होंने रेलवे बोर्ड का प्रति-प्रस्ताव बहुत पहले (अक्टूबर 1996) स्वीकार किया था। मेसर्स भेल ने स्वयमेव प्रस्ताव में उच्चतर दर को इस आधार पर औचित्यपूर्ण बताया कि प्राद्योगिकी समावेशन लागत की उत्पादन के प्रारम्भिक चरणों में जिसे खर्च किया गया था को प्रथम आदेश में जोड़ा गया। उपस्कर के देशीकरण के साथ, लागत स्थिर रह सकी और ऐसी कमी का लाभ रेलवे को दिया जा सका। इस प्रकार, मे. भेल ने 3 फेज इ.एम.यू. ड्राइव के 100 सेटों के प्रारम्भिक आदेश को ध्यान में रखते हुए पश्चिम रेलवे की निविदा के विरुद्ध कम दर कोट किया था। तथापि, 8 अप्रैल 1997 को, मे. भेल ने 2.10 करोड़ रुपये प्रति सेट के मूल्य का प्रस्ताव दिया यदि, 100 सेटों (बोर्ड को) तथा 76 सेटों (पश्चिम रेलवे को) हेतु उनके दो प्रस्तावों को एक पैकेज के रूप में मान लिया जाता। यह प्रस्ताव नहीं माना गया। जून 1997 में समीक्षा के बाद, बोर्ड ने मेसर्स भेल को 2.43 करोड़ रुपये प्रति सेट के अनन्तिम दर, बशर्ते कि अंतिम मूल्य, जो इस उपस्कर के लिए पश्चिम रेलवे की निविदा में तय किया जायेगा, जो भी कम हो, का प्रस्ताव दिया।

तथापि, मेसर्स भेल ने, 2.43 करोड़ रुपये प्रति सेट की दर स्वीकार करने में (जून 1997) अपनी असमर्थता व्यक्त किया तथा निम्नलिखित कारणों से 2.89 करोड़ रुपये प्रति सेट के मूल दर की माँग की।

(क) मेसर्स भेल ने पश्चिम रेलवे निविदा के विरुद्ध कम दर इस अनुमान के आधार पर कोट किया था कि 100 सेटों हेतु आदेश उनको दिया जायेगा जिससे वे नयी प्राद्योगिकी का समावेश करने में समर्थ हो सकेंगे तथा इस प्रक्रिया में भेल और अधिक स्वदेशी सामानों से अपने कार्यों में नियमित उत्पादन स्थापित करने में समर्थ होगा जिससे लागत में कमी आयेगी।

(ख) नीदरलैंड सरकार द्वारा प्रस्तावित 60.63 करोड़ का "फ्री ग्रान्ट" वाणिज्यिक तौर पर केवल अव्यवहार्य परियोजनाओं के लिये था। किसी कार्य जिसके लिए निविदा मांगी गयी थी, "व्यवहार्य" समझा गया इसलिए फ्री ग्रान्ट के योग्य नहीं था। इस प्रकार, पश्चिम रेलवे निविदा हेतु प्रस्तावित मूल्य को 100 सेटों पर लागू नहीं किया जा सकता था, जिसे भारतीय रेलवे ग्रान्ट का लाभ उठाने हेतु इच्छुक थी।

रेलवे बोर्ड ने मेसर्स भेल के तर्क को स्वीकार नहीं किया तथा 100 सेटों हेतु निविदा की कायवाही फिर नहीं करने का निर्णय लिया (जून 1997)। सक्षम अधिकारी (एम आर) ने अगस्त 1997 में निविदा रद्द किये जाने का अनुमोदन किया। उन्होंने बोर्ड को आगामी 3-4 वर्षों की आवश्यकता के अनुमान के बाद एक विश्व स्तरीय निविदा आमंत्रित करने का निर्देश भी दिया। तथापि, कोई विश्व स्तरीय निविदा, आमंत्रित नहीं की गयी।



पश्चिम रेलवे की निविदा समिति ने, निविदाकर्ताओं से वार्तालाप करने के बाद, यह महसूस किया (अक्टूबर 1997) कि इस एक मात्र स्रोत पर निर्भर करना रेलवे के हित में नहीं होगा और संस्तुति दिया कि 2.46 करोड़ रुपये प्रति सेट के न्यूनतम प्रस्ताव को स्वीकार करने के लिए मेसर्स भेल और मेसर्स जी ई सी एल्सथोम के बीच प्रतिप्रस्तावित कर वितरित कर दिया जाय यह प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को अनुमोदन हेतु भेज दिया गया। दोनों फर्मों द्वारा 2.46 करोड़ रुपये प्रति सेट की दर पर स्वीकार कर लिया गया। रेलवे बोर्ड की मूल्यांकन समिति ने निविदा समिति द्वारा प्रस्तावों के मूल्यांकन में बहुत सी कमियाँ निकालीं तथा अंतिम रूप में संस्तुति दिया कि निविदा मात्रा मेसर्स एल्सथोम एवं मेसर्स भेल के बीच बराबर विभाजित कर दी जाय जिसे जनवरी 1998 में अनुमोदित कर दिया गया। दोनों फर्मों द्वारा 2.46 करोड़ रुपये प्रति सेट की दर पर स्वीकार कर लिया गया। यह इस उपस्कर की आपूर्ति में एक फर्म के एकाधिकार से बचाव करने तथा एक से अधिक स्रोत बढ़ाने के लिए था। तदनुसार, मेसर्स जी ई सी एल्सथोम ट्रांसपोर्टेशन इंडिया तथा मेसर्स भेल को क्रमशः अप्रैल 1998 एवं मई 1998 में कुल 249.70 करोड़ रुपये की लागत पर 100 मोटर कोचेज एवं 61 ड्राइविंग ट्रेलर कोचेज हेतु 3 फेज इ एम यू ड्राइव के 100 सेटों की आपूर्ति के लिए आदेशित मात्रा बढ़ाने/घटाने के विकल्प के साथ ठेके प्रदान किये गये। परिदान प्रति प्रस्ताव के स्वीकार किये जाने की तिथि से 30 महीने के अंदर पूरा किया जाना था।

बाद में, सक्षम अधिकारी के आदेशों के अंतर्गत, मेसर्स जी ई सी एल्सथोम ट्रांसपोर्टेशन इंडिया के साथ मात्रा 25 प्रतिशत घटा दी गयी और विकल्प अनुबंध के तहत उतनी ही मात्रा मेसर्स भेल को आदेशित मात्रा में बढ़ा दी गयी जो कि निम्नवत थी:

फर्म का नाम	आदेश की गई मूल मात्रा		विकल्प अनुबंध के तहत आदेश की गई संशोधित मात्रा	
	मोटर कोच	ट्रेलर कोच	मोटर कोच	ट्रेलर कोच
मे. भेल	50	33	62	40
मे. जी ई सी एल्सथोम	50	28	38	21
जोड़	100	61	100	61

इस सम्बन्ध में निम्नलिखित टिप्पणियां की जाती हैं:

(क) जुलाई/सितम्बर 1995 में 100 सेटों के स्वयमेव के प्रस्ताव के विरुद्ध भेल ने रेलवे के अक्टूबर 1996 के प्रति-प्रस्तावित 2.89 करोड़ रु की दर को स्वीकार किया था। 100 सेटों का कुल मूल्य 289 करोड़ रु. था परन्तु इसे 60.63 करोड़ रु. के मुफ्त अनुदान की सहायता दी गई थी। इस प्रकार, 100 सेट प्रभावी रूप से 228.37 करोड़ में उपलब्ध होते। उसके विपरीत वास्तविक क्रय लागत 249.70 करोड़ रुपये की थी, यद्यपि, केवल 61 ड्राइविंग ट्रेलर कोचों को 100 मोटर कोचों सहित खरीदा गया। परिणामस्वरूप, स्पष्ट अतिरिक्त व्यय कम से कम 21.33 करोड़ रु का था। इसके अतिरिक्त, 7.15 प्रतिशत प्रतिवर्ष ब्याज पर 17 किश्तों में अदा किया जाने वाला 90.94 करोड़ रुपये का सुलभ ऋण भी माफ कर दिया गया।

(ख) अप्रैल 1997 में, मे. भेल ने 2.10 करोड़ रु प्रति सेट की दर पर 176 सेटों की आपूर्ति के विशेष पैकेज की पेशकश की थी (100 सेटों के स्वयमेव प्रस्ताव के एवं 76 सेटों के पश्चिम रेलवे

की निविदा के विरुद्ध मात्रा)। यह, पश्चिम रेलवे की निविदा के 100 सेटों हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकार की गई दर (2.46 करोड़ रु. प्रति सेट) की तुलना में प्रति सेट 0.36 करोड़ रु सरस्ता था। यदि 176 सेटों के इस विशेष पैकेज को स्वीकार कर लिया गया होता, रेलवे बोर्ड 119.90 करोड़ रु. की अतिरिक्त निधि देयता में 76 और सेटों को खरीद सकता था जो 1.58 करोड़ रु प्रति सेट होता। यह अक्टूबर 1996 में परिनिर्धारित की गई मध्य एवं पश्चिम रेलों हेतु 3 फ्रेज इ एम यू ड्राइव के 378 सेटों की कुल आवश्यकता के परिप्रेक्ष्य में व्यवहार्य था। 2.10 करोड़ रु. प्रति सेट की दर के सन्दर्भ में गणना करने पर 249.70 करोड़ रु. में 100 मोटर कोचों एवं 61 ड्राइविंग ट्रेलर कोचों के क्रय में लगभग 41.26 करोड़ रु. का अतिरिक्त व्यय अन्तर्गस्त था (परिशिष्ट घ)

(ग) मै. जी इ सी एल्सथोम के प्रस्ताव में प्राद्यौगिकी स्थानान्तरण सम्मिलित नहीं था इसके अतिरिक्त उनके पास क्रय पश्चात अनुरक्षण का भारत में कोई नेटवर्क नहीं था। दूसरी तरफ भेल के स्वयमेव प्रस्ताव में मै. होलेक से प्राद्यौगिकी स्थानान्तरण सम्मिलित था। मै. भेल के पास क्रय पश्चात अनुरक्षण की भी व्यवस्था थी।

मामले को रेलवे बोर्ड की जानकारी में जनवरी 2000 में लाया गया।

**5.2.2 चितरंजन रेल इंजन कारखाना  
(सी एल डब्ल्यू.) और डीजल  
रेल इंजन कारखाना  
(डी एल डब्ल्यू)**

**असंतोषजनक विगत निष्पादन के एक स्रोत से  
एक मशीन की अधिप्राप्ति के कारण हानि।**

भूतकाल में दो फर्मों के मशीनों के खराब निष्पादन के बावजूद उनसे 5.20 करोड़ रूपए की लागत पर मशीनों की अधिप्राप्ति। खराब निष्पादन के कारण मशीनों का न्यून उपयोग हुआ और कार्य को बाजार पर थोपने के कारण 2.74 करोड़ रूपए का व्यय।

(क) चितरंजन इंजन कारखाना (सी एल डब्ल्यू)

चूँकि विद्युत इंजन उत्पादन उत्थान पर था, एक प्लानों मिलर मशीन प्रतिस्थापन मद पर मशीनरी एवं संयंत्र कार्यक्रम 1986-87 (क्र.सं. 12) में चितरंजन रेल इंजन कारखाना (सी एल डब्ल्यू) द्वारा प्रस्तावित किया गया। मूल प्रस्ताव साधारण पारम्परिक टाइप प्लानों मिलर मशीन हेतु था जिसमें संख्यात्मक नियंत्रण/कम्प्यूटर संख्यात्मक नियंत्रण संचालन नहीं था। लेकिन रेल प्रशासन के अनुसार ऐसे प्लानो मिलर पूरे विश्व के बाजार में उपलब्ध नहीं थे। सी एल डब्ल्यू ने डीजल रेल इंजन कारखाना (डी एल डब्ल्यू), वाराणसी, जहाँ उसी डिजाइन की बोगियाँ डब्ल्यू डी एम-2 डीजल इंजनों के उत्पादन के लिए बनायी जाती थीं, की तरह एक फ्लोर टाइप हॉरिजेन्टल बोरिंग एवं ड्रिलिंग मशिनिंग सेन्टर की अधिप्राप्ति करने की प्रक्रिया आरंभ करने का निर्णय लिया। इस टाइप में 3 हॉरिजेन्टल बोरिंग एवं मिलिंग मशीनें, दो एक बेड पर तथा तीसरा उसी के समानान्तर एक बेड पर, थीं। तदनुसार, रेलवे बोर्ड ने एक फ्लोर टाइप हॉरिजेन्टल बोरिंग, मिलिंग एवं ड्रिलिंग मशीन की अधिप्राप्ति स्वीकृत कर दिया (दिसम्बर 1991)।

7 से 8 करोड़ रुपये के करीब में 3 मशीनों के एक सेट के लिए नवम्बर 1990 में प्राप्त हुए कोटेशनों (उनमें मेसर्स हेवी इन्जीनियरिंग कारपोरेशन रांची (एच ई सी) का भी एक था) को बहुत



मंहगा समझा गया। बातचीत के द्वारा एवं वित्तीय कठिनाइयों को पूरी तरह से ध्यान में रखते हुये फर्मों को बेड की लम्बाई घटाकर, दो मशीनों के एक सेट के लिए दर कोट करने के लिए कहा गया (फरवरी 1992)। यद्यपि इससे उत्पादन लगभग दो तिहाई घट जाता, तो भी यह विचार किया गया कि इससे फिर भी आने वाले कई वर्षों के लिए सी एल डब्लू की आवश्यकताओं का पूरा होना संभव हो सकेगा। आयात कठिनाइयों के दृष्टिकोण से स्वदेशी बाजार पर केन्द्रित करने का निर्णय लिया गया।

मेसर्स स्कोडा, चेकोस्लोवाकिया से प्रौद्योगिकी के अंतरण के बाद, मेसर्स एच ई सी मात्र 10 से 13 प्रतिशत आयातित सामानों से मशीने तैयार कर चुका था। तथापि, मेसर्स एच ई सी, रांची के एक दौरे में देखा गया कि इसका निष्पादन बहुत ही घटिया (एकत्र करने, स्थापन तथा चालू करने के लिए) था। मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (सामान्य), ने अपने दौरे (मई 1990) के बाद, निम्नलिखित निष्कर्ष निकाला:-

- (i) आंशिक आयातित तथा आंशिक रूप से मेसर्स एच ई सी द्वारा बनाये गये 160 मि.मी./200 मि.मी. स्पिंडल डायल हॉरिजण्टल बोरिंग एवं मिलिंग मशीन के सेट में तालमेल न होने के कारण घटिया निष्पादन दे रही थीं तथा सी एल डब्लू के लिए उपयुक्त नहीं थीं।
- (ii) एच ई सी की पूर्णतया स्वदेशी मशीन और घटिया निष्पादन दे रही थी, इसलिए सी एल डब्लू के लिए उपयुक्त नहीं थी।
- (iii) डी एल डब्लू में उपलब्ध एम एम डब्लू मेक की पूर्णतया आयातित 160 मि.मी. स्पिंडल डायल मशीनें भी घटिया निष्पादन दे रही थीं, इसलिए उपयुक्त नहीं थीं।
- (iv) मेसर्स गिडिंग्स एण्ड लेविस, यू एस ए की पूर्णतया आयातित 160 मि.मी. स्पिंडल डायल मशीनें, यद्यपि 25 वर्ष पुरानी थीं, डी एल डब्लू में संतोषजनक निष्पादन दे रही थीं।
- (v) मेसर्स स्कोडा की पूर्णतया आयातित 160 एम एम/200 एम एम स्पिंडल डायल मशीनें देश में विभिन्न पब्लिक इकाइयों में बहुत अच्छा निष्पादन दे रही थीं।
- (vi) 2 अदद ट्रेवेलिंग कालमों वाले सेट से यह आशा की गयी कि इससे दो शिफ्टों में कार्य लेकर 8 से 10 बोगियों का उत्पादन प्रति माह हो सकता है जिसे सी एल डब्लू की आवश्यकताओं के लिये पर्याप्त समझा गया।

सी एम ई के शर्तों के बावजूद, निविदा समिति (टी सी) ने एकल निविदा आधार पर फिक्सचरों को छोड़कर (जो सी एल डब्लू द्वारा स्थानीय रूप से बनाये जाने थे) लेकिन 2 वर्षों के स्पेयर्स अनुरक्षण सम्मिलित करके मेसर्स एच ई सी के प्रस्ताव स्वीकार करने हेतु संस्तुति (9 मार्च 1992) दी।

तदनुसार, 4.43 करोड़ रुपये की कुल लागत पर एक आदेश (जुलाई 1992) दे दिया गया। ठेका के अनुसार, उक्त मशीन का परिदान 13 मार्च 1994 तक कर दिया जाना था तथा 25 सितंबर 1994 तक चालू कर दिया जाना था। मशीन 25 अप्रैल 1994 (परिदान के विस्तारित अवधि के दौरान) को प्राप्त हुई तथा 7 नवम्बर 1994 को स्थापित की गयी। यद्यपि, यह 30 सितम्बर 1996 को चालू की गयी, निम्नलिखित खराबियों के कारण प्रूबिंग टेस्ट प्रमाणपत्र (पी टी सी) विलम्बित हुआ:-

- (i) एडाप्टर लॉकिंग और अनलॉकिंग डिवाइस की गड़बड़ी

(ii) मशीन नं.2 में डी आर ओ पर जेड छोर कार्य नहीं कर रहा था

पी टी सी अंतिम रूप में 7 नवम्बर 1996 को जारी किया गया।

लेखापरीक्षा समीक्षा से मालूम हुआ कि अक्टूबर 1996 से अगस्त 1999 (1065 दिन) के दौरान, 306 दिन (28.73 प्रतिशत) मशीन खराब पड़ी थी। तथापि, मशीनिंग की निर्धारित क्षमता, जैसा कि मेसर्स एच ई सी द्वारा सूचित किया गया था, 216 कोको बोगी प्रति वर्ष (18 कोको बोगी प्रति माह) के विरुद्ध, वास्तविक रूप में मशीन की गयी बोगियों की संख्या 1995-96 से अगस्त 1999 के दौरान (अर्थात् उस अवधि हेतु निर्धारित क्षमता 954 का 50.20 प्रतिशत) केवल 479 थी।

इस प्रकार, एक फर्म से 4.43 करोड़ रुपये की लागत पर मशीन की अधिप्राप्ति, जिसका पिछला निष्पादन भी संतोषजनक नहीं था, के कारण मशीन का कम उपयोग हुआ। फलस्वरूप, सी एल डब्लू को अपना कार्य बाजार पर थोपना पड़ा तथा मई 1996 से नवम्बर 1998 के दौरान 270 कोको बोगियों की मशीनिंग पर 1.98 करोड़ रुपये का परिहार्य व्यय करना पड़ा।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च 1999 एवं नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### (ख) डीजल इन्जन कारखाना (डी एल डब्लू)

रेल इण्डिया टेक्निकल इन्जीनियरिंग सर्विसेज (राइट्स) द्वारा अगस्त 1985 में की गई संस्तुतियों के आधार पर रेल कोच फैक्टरी (आर सी एफ) ने (फरवरी 1989) हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड हैदराबाद (एच एम टी) को एक्सिलबाक्सों की मशीनिंग हेतु एक कम्प्यूटर न्यूमेरिकल कन्ट्रोल (सी एन सी) मशीनिंग सेन्टर 0.71 करोड़ रु की कुल लागत से एक ठेका दिया।

मशीन की सुपुर्दगी 30 नवम्बर 1989 को की जानी थी। परन्तु इसको 31 मार्च 1990 तक की कालविस्तारित सुपुर्दगी अवधि तक आपूर्त नहीं किया गया। आर सी एफ सुपुर्दगी अवधि आगे बढ़ाने हेतु अनिच्छुक था क्योंकि वे फर्म द्वारा पहले ही आपूर्त की गई इसी प्रकार की एक मशीन (हारीजेन्टल मशीनिंग सेन्टर के टी एम-1000) में काफी परेशानी उठा रहे थे।

आर सी एफ से हुई वार्तालाप के आधार पर डीजल इन्जन कारखाना, वाराणसी (डी एल डब्लू) ने अपनी अविलंब आवश्यकता के कारण यह मशीन डी एल डब्लू स्थानान्तरित करवाने का रेलवे बोर्ड से प्रयास किया जिस पर सहमति मिल गयी (अगस्त 1990)।

सितम्बर 1990 में डी एल डब्लू ने फर्म को निम्नलिखित अतिरिक्त मदों की भी मशीनिंग मशीनों में कर ली गयी साबित की जानी चाहिए।

(i) लिफ्टर पुश राड

(ii) फ्यूल पम्प सपोर्ट

(iii) वाल्व लीवर

मशीन अप्रैल 1991 में प्राप्त हुई और दिसम्बर 1991 में डीजल इन्जनों हेतु अतिरिक्त मदों के बगैर चालू हुई।



फर्म को 0.64 करोड़ रु (90 प्रतिशत) का भुगतान मशीन के प्रेषण पर कर दिया गया लेकिन शेष 10 प्रतिशत को अवमुक्त नहीं किया गया क्योंकि इसके चालू होने में विलम्ब के कारण ब्याज प्रभारों और इसके उपरान्त ब्रेकडाउन, 0.07 करोड़ की शेष राशि से अधिक के थे।

मशीन को डीजल पुर्जों की मशीनिंग हेतु उपयुक्त बनाने हेतु एक निविदा आमंत्रित की गई। यद्यपि एच एम टी (मूल मशीन का आपूर्तिकर्ता) ने भी कोट किया (0.30 करोड़ रूपए) उनकी दरें बहुत ऊँची पायी गई। अगस्त 1991 में मै. बिरला केनामेटल, औरंगाबाद (बी के) को अभिकल्पन, विनिर्माण एवं पुर्जों तथा उपस्करों को प्रूव आउट करने के लिए 0.13 करोड़ रु में एक ठेका दिया गया।

तथापि, जब भी बी के ने पुर्जों एवं उपस्करों को एच एम सी 800 में प्रूव आउट करने का प्रयास किया, मशीन बिगडी अवस्था में थी और प्रूव आउट जून 1994 में जाकर पूरा हुआ। यद्यपि 0.02 करोड़ रु. का हर्जाना लगाया गया, उसको बाद में माफ कर दिया गया और फर्म (बी.के.) पर केवल 5000 रु का प्रतीकात्मक हर्जाना लगाया गया।

अनुमत समय, अर्थात् प्रत्येक फ्यूल पम्प सपोर्ट की मशीनिंग हेतु 7 घण्टे के अनुसार मशीन को दो शिफ्टों में प्रतिवर्ष 900 फ्यूल पम्प सपोर्ट उत्पादित करना था। इसके विपरीत दिसम्बर 1994 से नवम्बर 1997 (3 वर्षों) के दौरान केवल 656 फ्यूल पम्प सपोर्ट और 137 कान राडों को मशीन किया गया। यद्यपि प्रमाणित जांच प्रमाणपत्र (पी टी सी) फरवरी 1994 में जारी किया गया, यह कहा गया (जनवरी 1999) कि मशीन अब भी दिसम्बर 1997 से नवम्बर 1998 के दौरान वाल्व लीवर एवं गाइड एवं पुश राड प्रूव आउट कर रही थी। परिणामस्वरूप, मशीन की उपलब्धता के बावजूद, 11,198 वाल्व लीवरों एवं 6100 लिफ्टर पुश राडों (दोनों पूर्णतया मशीनीकृत) की अधिप्राप्ति, 0.76 करोड़ रु. (केवल मशीनिंग लागत) की अतिरिक्त लागत से बाजार में की गई।

इस सम्बन्ध में निम्न टिप्पणियां की जाती हैं।

- (i) यद्यपि आर सी एफ उसी फर्म की उसी प्रकार की मशीन से परेशानी उठा रही थी, फिर भी उन्होंने इस मशीन हेतु आदेश निरस्त नहीं किया। डी एल डब्लू को भी, जब मशीन उनको स्थानान्तरित की गई, कमियों से अवगत नहीं कराया गया।
- (ii) डी एल डब्लू को पता था कि आर सी एफ से स्थानान्तरण हेतु कही गयी सी एन सी मशीन मूलतः कोचों के एक्सिल बाक्सों हेतु निर्मित थी, जबकि डी एल डब्लू की आवश्यकता डीजल पुर्जों के विनिर्माण की थी। इस प्रकार मशीन का डी एल डब्लू को स्थानान्तरण प्रथम दृष्टतया अविवेकपूर्ण था।
- (iii) चालू होने के बाद भी 0.77 करोड़ रु की लागत से (आशोधन पर व्यय हुए 0.13 करोड़ सहित) अधिप्राप्त मशीन का प्रयोग लिफ्टर पुश राडों तथा वाल्व लीवरों की मशीनिंग में नहीं किया जा सका जोकि सितम्बर 1990 में फर्म की उनकी सूचना के अनुसार डी एल डब्लू की विशिष्ट आवश्यकताओं में से थे। परिणामस्वरूप, डी एल डब्लू को 1996-97 से 1998-99 के दौरान बाजार से 11,198 वाल्व लीवरों एवं 6100 लिफ्टर पुश राडों की अधिप्राप्ति में 0.76 करोड़ रु (केवल मशीनिंग लागत) का अतिरिक्त खर्च वहन करना पड़ा। जब तक कि मशीन को डी एल डब्लू की आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं बनाया जाता, यह जारी रहेगा।

मामले को रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

**5.2.3 दक्षिण पूर्व रेलवे: अदरा मण्डल के बी.डी.आर. सेक्शन के लिये डीज़ल रेल बसों की अविवेकपूर्ण अधिप्राप्ति**

बिना यातायात आवश्यकता के दो रेल बसों की अविवेकपूर्ण अधिप्राप्ति के फलस्वरूप बसों के मद में 0.90 करोड़ रूपए एवं निष्क्रिय कर्मचारियों पर 1.66 करोड़ रूपए का निष्फल व्यय हुआ।

बाँकुरा-दामोदर-रायनगर (बी.डी.आर.) जो कि अदरा मंडल का एक नैरो गेज (एन.जी.) सेक्शन (96.48 कि मी) है, को यात्री यातायात के लिये 12 मार्च, 1996 को बन्द कर दिया गया क्योंकि उपयोग में लायी जा रहा स्टीम इन्जन मरम्मत के परे था और सेक्शन में चलाने के लिये कोई दूसरा इंजन नहीं था। इस लाईन पर कोई माल-यातायात नहीं था। तदनन्तर, 1997-98 में तत्कालीन माननीय रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में निम्नलिखित चार सेक्शनों पर एन.जी. रेल बसों के चलाये जाने की घोषणा की:

- (i) दक्षिण पूर्व रेलवे - बाँकुरा - दामोदर
- (ii) पश्चिम रेलवे - बोदेली - छोटा उदयपुर
- (iii) पश्चिम रेलवे - अंकलेश्वर - राज पिपला
- (iv) पूर्वोत्तर रेलवे - महाराजगंज - दुरौंधा

इस तथ्य के बावजूद, कि बी.डी.आर. सेक्शन जुलाई, 1996 से बड़ी लाईन (बी.जी.) में आमान परिवर्तन हेतु सक्रिय ध्यान में है, यह घोषणा हुयी। बजट घोषणा के अनुपालन में रेलवे बोर्ड ने मैसूर कारखाना, दक्षिण रेलवे से इन चार सेक्शनों के लिये एन.जी. रेल बसों के विनिर्माण एवम् उनकी आपूर्ति के लिये कहा (जून, 1997)।

I. एन.जी. रेल बस (लागत 0.45 करोड़ रुपये) का प्रथम सेट बाँकुरा में मैसूर कारखाने से 4 मार्च, 1998 को प्राप्त हुआ। अप्रैल, 1998 में रेलवे बोर्ड ने मुख्य यांत्रिक अभियन्ता, (सी.एम.ई.) दक्षिण रेलवे से दक्षिण पूर्व रेलवे के इस सेक्शन के लिये एक और रेल बस की आपूर्ति के लिये कहा। दूसरा सेट 21 अक्टूबर, 1998 को विशाखापत्तनम में प्राप्त किया गया। रेलवे बोर्ड के निर्देशों (अप्रैल, 1998) के अनुसार दूसरी दो बसें पश्चिम रेलवे को प्रेषित की जानी थीं।

मार्च, 1998 एवम् अक्टूबर, 1998 में दक्षिण पूर्व रेलवे में प्राप्त दो रेल बसें चालू नहीं की गयीं क्योंकि बी.डी.आर. सेक्शन के आमान परिवर्तन का कार्य रेलवे बोर्ड द्वारा पहले से ही स्वीकृत था (अगस्त, 1998)। फलस्वरूप, महाप्रबन्धक, (जी.एम.) दक्षिण पूर्व रेलवे ने वाल्टेयर मंडल के नौपदा - गुनूपुर सेक्शन में रेल बस सर्विस को चालू किये जाने का निर्णय (अक्टूबर, 1998) लिया। अक्टूबर, 1998 में इन रेल बसों के दो सेटों को नौपदा भेज दिया गया।



तथापि, नौपदा - गुनूपुर सेक्शन का आमान परिवर्तन भी 1998-99 के पिंक बुक में सम्मिलित कर लिया गया था। मुख्य परिचालन प्रबन्धक ने स्पष्ट रूप से कहा (अगस्त, 1998) कि दक्षिण पूर्व रेलवे के किसी भी सेक्शन में रेल बसों को चलाने की यातायात सम्बन्धी आवश्यकता नहीं थी। फलस्वरूप, रेल बसें नौपदा में निष्क्रिय पड़ी हुयी हैं।

## II- रेल बसों के लिये कर्मचारियों को लगाना

सेक्शन के बन्द होने के पश्चात, मंडल रेल प्रबन्धक (डी.आर.एम.) ने प्रवर मण्डल विद्युत अभियन्ता (सीनियर डी.ई.ई.एन.) से दिसम्बर, 1996 में, कहा कि जब तक रेलवे बोर्ड के निर्णय से अवगत न कराया जाये, सम्बन्धित कर्मचारियों को बी.डी.आर. सेक्शन से वापस न लिया जाये। अप्रैल, 1996 से इन्जीनियरी के एवम् दूसरे कर्मी जिनकी संख्या 137 थी, (छः पर्यवेक्षकों एवम् लिपिक कर्मियों को छोड़ कर) को पुनः परिनियोजित नहीं किया गया। यहां तक कि फरवरी 1999 में कुल मिलाकर 120 कर्मचारियों को फिर से लगाया जाना शेष था।

फरवरी, 1999 में लेखापरीक्षा द्वारा मामले को उठाये जाने पर कर्मियों की संख्या घटा कर 77 (मार्च, 1999) कर दी गयी। निष्क्रिय कर्मियों के स्थापन पर अप्रैल, 1996 से मार्च, 1999 तक 1.66 करोड़ रुपयों का व्यय हुआ।

इस सम्बन्ध में निम्न टिप्पणियां की जाती हैं

- (i) बी.डी.आर. सेक्शन का आमान परिवर्तन 8 जुलाई, 1996 से सक्रियतापूर्वक रेलवे बोर्ड के ध्यान में था। इसलिये, इस सेक्शन के लिये जून, 1997 में रेल बसों के लिये दिया गया आदेश स्पष्ट रूप से अविवेकपूर्ण था।
- (ii) बी.डी.आर. सेक्शन में रेल बस सेवा को चालू करने हेतु रेल पथ (एन.जी.) के मरम्मत का एक प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को (दिसम्बर, 1997) 1998-99 में सम्मिलित किये जाने हेतु दिया गया था। 1998-99 के पिंक बुक ने इंगित किया कि रेलवे बोर्ड ने उसी सेक्शन के रेल-पथ एवम् आमान परिवर्तन दोनों के कार्य को संस्वीकृति दी थी। बाद में, रेलवे बोर्ड ने (अगस्त, 1998) रेल-पथ नवीनीकरण के कार्य को रोक दिया और 1998-99 के लिये आबंटित एक करोड़ रुपये के प्रावधान का दूसरे कार्य में उपयोग हेतु अनुमति दिया। यह रेलवे बोर्ड द्वारा जल्दबाज़ी में एवम् अनुचित निर्णयों के लिए जाने का परिचायक है।
- (iii) पश्चिम रेलवे को आबंटित की गई रेल बसें वहाँ नहीं पहुँची हैं, यद्यपि रेलवे बोर्ड ने इन बसों को चालू करने हेतु 31 मार्च, 1998 का लक्ष्य निर्धारित किया था। पूर्वोत्तर रेलवे में भी एक रेल बस को चालू करने के लिये तत्कालीन माननीय रेल मंत्री ने घोषणा की थी। तथापि, एक रेल बस जो कि आवश्यकता के अतिरिक्त थी उसे बाद में (अप्रैल, 1999) इस रेलवे से पश्चिम रेलवे को स्थानांतरित किया गया। यह इस तथ्य की ओर इंगित करता है कि रेल बसों के चालू/विनिर्माण का निर्णय सम्बन्धित रेलवे की आवश्यकताओं का निर्धारण किए बिना और उनसे परामर्श लिये बिना किया गया था।

इस प्रकार, रेलवे प्रशासन ने अप्रैल, 1996 से मार्च, 1999 की अवधि में 2.56 करोड़ रुपये (डीजल रेल बसों के दो सेटों की अविवेकपूर्ण प्राप्ति पर 0.90 करोड़ रुपये, निष्क्रिय कर्मियों पर 1.66 करोड़

रुपये) का निष्फल व्यय किया। इस रेलवे पर भविष्य में भी इनके इस्तेमाल होने की सम्भावना क्षीण है।

मामला रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं दिसम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### 5.2.4 इन्टीग्रल कोच फैक्टरी और पूर्वोत्तर रेलवे

#### मँहगी मशीनों की अधिप्राप्ति पर निष्फल/अनुत्पादक व्यय

2.01 करोड़ रूपए की लागत पर अधिप्राप्त नयी मशीनों की खराब आउटपुट/खराब निष्पादन के कारण निष्फल/अनुत्पादक व्यय। इसके अतिरिक्त 0.30 करोड़ रूपए ब्याज की हानि हुई।

#### (क) इन्टीग्रल कोच फैक्टरी (आई सी एफ)

इन्टीग्रल कोच फैक्टरी (आई सी एफ) पेराम्बूर रेलवे कोचो, शेलों, बोगियों आदि का विनिर्माण करती है। ग्रिट ब्लास्टिंग, कोचों/ असमतल शेल सतह को ब्लास्ट करके पेंटिंग से पूर्व अपेक्षित सतह तैयार करने हेतु प्रयुक्त होती है। शेलों की ग्रिट ब्लास्टिंग 1956 एवं 1957 में संस्थापित दो मशीनों के प्रयोग से की जाती थी। चूँकि इन मशीनों (सं. 3011 एवं 3012) ने अपनी संहितीय आयु पूरी कर ली थी, रेलवे बोर्ड ने पुरानी मशीन सं. 3011 के प्रतिस्थापन में आई सी एफ के लिए एक शेलग्रिट ब्लास्टिंग मशीन की अधिप्राप्ति स्वीकृत की (1985 में)। खराब परिचालनीय दशा के कारण दूसरी मशीन सं. 3012 को उखाड़ दिया गया था।

आई सी एफ द्वारा दिये गये मांग पत्र के आधार पर कारखानों के नवीनीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन (काफमाऊ) ने जून 1991 में मै. इन्डेबरेटर लिमिटेड, मद्रास को एक ठेका प्रदान किया।

नई मशीन आई सी एफ में 27 फरवरी 1993 को प्राप्त हुई परन्तु नींव के पूरा होने में विलम्ब के कारण, जो 24 दिसम्बर 1993 को जाकर पूरी हुई, उसको 6 सितम्बर 1994 (17 महीने पश्चात) में जाकर चालू किया गया। उठाये जाने का काम मई 1994 में पूरा हुआ।

सितम्बर 1994 में चालू होने के बाद से नई मशीन विभिन्न दोषों जैसे कि पिटमें पानी, मोटर दोष, विन्च दोष, नियन्त्रण दोष आदि के कारण बार बार बिगड़ती रही। मशीनों की मरम्मत पर 64000 हजार रु का व्यय भी किया गया। 1994-95 से 1998-99 की अवधि हेतु ब्लास्ट किये गये रोल ग्रिट के लक्षित उत्पादन एवं उपलब्धियों की संख्याएँ नीचे दी गई हैं

मशीन सं.	कार्य हेतु उपलब्ध दिनों की कुल संख्या	मशीन कार्य जाने दिनों संख्या	द्वारा किये जाने वाले की	कुल उपलब्ध दिनों से ब्रेक डाउन की प्रतिशतता	ग्रिट ब्लास्ट किये गये शेलों की संख्या					
					1994-95	1995-96	1996-97	1997-98	1998-99	जोड़
3051 (नई)	1642	824		49.82	20	18	30	51	93	212
3011 (पुरानी)	1642	1049		36.11	786	849	940	936	962	4473
<b>जोड़</b>					<b>806</b>	<b>867</b>	<b>970</b>	<b>987</b>	<b>1055</b>	<b>4685</b>
कुल आउटपुट से नई मशीन सं.3051के प्रतिशतता					2.48	2.07	3.1	5.16	8.8	-



1994-95 से 1998-99 के दौरान आये 4685 शेलों की कुल संख्या में से नई मशीन द्वारा केवल 212 ग्रिट ब्लास्ट किए गए। नई मशीन द्वारा 1994-95 से 1998-99 की अवधि के लिए आई सी एफ के कुल उत्पादन की प्रतिशतता में, नई मशीन का भाग 1994-95 के 2.48 प्रतिशत से 1998-99 में 8.8 प्रतिशत था।

यह स्पष्ट है कि 1.54 करोड़ रु की लागत से अधिप्राप्त की गई नई मशीन को प्रभावी प्रयोग में अब तक कभी नहीं लाया गया (जनवरी 2000)। इस प्रकार व्यय निरर्थक सिद्ध हुआ।

दिसम्बर 1999 में, आई सी एफ प्रशासन ने अपने उत्तर में जो रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत था स्वीकार किया कि 1996-97 से 1998-99 के दौरान उपयोग की प्रतिशतता केवल 8.82 प्रतिशत थी। उन्होंने आगे कहा कि शेलों का उत्पादन 1994-95 के 700 से 1998-99 में 1055 तक तेजी से बढ़ा था। परन्तु यह दावा मान्य नहीं है। 1994-95 के दौरान वास्तविक उत्पादन, प्रशासन के अनुसार 806 था न कि 700 (700 की संख्या संस्थापित क्षमता है)। इसके अतिरिक्त 806 (न कि 700) से 1055 की उत्पादन में वृद्धि विद्यमान ग्रिट ब्लास्टिंग (पुरानी) संयंत्र को प्रयोग करके प्राप्त किया गया था।

#### (ख) पूर्वोत्तर रेलवे:

बड़ी लाइन (बी जी) एवं छोटी लाइन (एम जी) चल स्टॉक में प्रयुक्त हेलिकल क्वायल स्प्रिंगों की जांच हेतु एक लोड डिफ्लेक्शन स्कैग टेस्टिंग मशीन को प्रतिस्थापन आधार पर 1985-86 के मशीनरी एवं संयंत्र (एम एंड पी) कार्यक्रम में रेलवे बोर्ड द्वारा 0.06 करोड़ की अनुमानित लागत से गोरखपुर कारखाने हेतु स्वीकृत किया गया।

मशीन की अधिप्राप्ति हेतु मांग पत्र कारखानों के आधुनिकीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन (काफामाव) को सितम्बर 1986 में प्रेषित किया गया। मशीन 0.47 करोड़ की लागत से मै. कन्वेन्टी टी एण्ड इन्जीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड नागपुर से क्रय (अगस्त 1988) की गई एवं फरवरी 1989 में चालू की गई। चालू होने के दो महीने के पश्चात (5 फरवरी 1989) यह 18 अप्रैल 1989 को बिगड़ गई। दोष को फर्म के सर्विस इन्जीनियर द्वारा 24 मई 1989 को सुधारा गया। यह 31 अगस्त 1989 को पुनः बिगड़ गई।

मशीन के निष्पादन की संवीक्षा में ज्ञात हुआ कि यह अपनी वारन्टी अवधि (5 फरवरी 1989 से 4 फरवरी 1990) के दौरान 195 दिनों तक बिगड़ी अवस्था में रही। 4 फरवरी 1990 को वारन्टी अवधि की समाप्ति पर 31 मार्च 1999 तक मशीन केवल 42 दिनों तक चालू हालत में रही।

कुल मिलाकर 5 फरवरी 1989 से 31 मार्च 1999 के बीच उपलब्ध 3707 दिनों में से मशीन 212 दिनों (5.72 प्रतिशत) तक चालू हालत में रही। यह 10 अगस्त 1990 (9 वर्षों से) से बिगड़ी पड़ी है। यद्यपि रेलवे प्रशासन द्वारा कई बार प्रयास किया गया, इसको चालू हालत में नहीं लाया जा सका क्योंकि फर्म ने इसके दोषों पर ध्यान नहीं दिया/को दूर नहीं किया।

इस प्रकार मशीन ने उस उद्देश्य को पूरा नहीं किया जिसके लिए इसको खरीदा गया था एवं 0.47 करोड़ रु का निवेश अनुत्पादक हो गया। इसके अतिरिक्त इसपर नौ वर्षों के लिए 7 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर पर संगणित 0.30 करोड़ रु के ब्याज की हानि हुई।

रेलवे प्रशासन ने बताया (जुलाई 1999) कि जब यह मशीन बिगड़ी/मरम्मत के अधीन थी, कार्य को कारखाने में पहले से ही उपलब्ध मशीन से व्यवस्थित करवाया जा रहा था। उन्होंने यह भी कहा कि मशीन की व्यवस्था अतिरिक्त के रूप में की गई थी।

ये तर्कमान्य नहीं हैं क्योंकि:

- (i) मशीन को, एम एंड पी कार्यक्रम (1985-86) के मद सं. 18 के अनुसार प्रतिस्थापन लेखे पर स्वीकृत किया गया था न कि अतिरिक्त के रूप में।
- (ii) चूँकि कारखाने में पहले से भी उपलब्ध मशीन कार्य का निष्पादन कर रही थी, मशीन को खरीदने का स्पष्ट रूप से कोई औचित्य नहीं था। इसके अतिरिक्त इस को दृष्टिगत रखते हुए कि रेलवे हेलीकल स्प्रिंगों से युक्त नए वैगनों की अधिक अधिप्राप्ति कर रही थी जिसके लिए इन मशीनों की आवश्यकता नहीं थी, इस मशीन पर कार्यभार क्रमिक रूप से और घटने की सम्भावना है।

मामले को रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया था, उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### 5.2.5 पश्चिम रेलवे : आर ओ एच सुविधाओं के निर्माण पर परिहार्य निवेश।

बी आर सी वाई पर उपलब्ध होने की सम्भावना वाली अतिरिक्त क्षमता पर विचार किये बिना के आर सी ए यार्ड पर टैंक वैगनों के लिये आर ओ एच सुविधायें उत्पन्न करने के परिणामस्वरूप 0.84 करोड़ रूपए का परिहार्य व्यय हुआ।

रेलवे बोर्ड ने जुलाई 1983 में निर्देश जारी किया कि रोलर बीयरिंग लगे टैंक वैगनों को लाइनों पर 'सामान्य ओवर-हाल' दिया जाना चाहिए जैसाकि सी आर टी वैगनों के लिए है। तदनुसार, करछिया (के आर सी ए) में रोलर बीयरिंग लगे टैंक वैगनों की आर ओ एच मरम्मत हेतु सुविधायें प्रदान करने के लिए एक कार्य, जैसाकि रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित है, 1986-87 के पिंक बुक में आया। मार्च 1987 में, पश्चिम रेलवे ने उक्त कार्य के लिए 0.57 करोड़ रुपये का आकलन स्वीकृत किया। अनुमानित कार्यभार 150 टेल टैंक वैगन (इकाइयों) प्रति माह आंका गया। कार्य 1993 में पूरा किया गया। इस पर आई लागत (मार्च 1999 तक) 0.43 करोड़ रुपये थी। आर ओ एच मरम्मत नवम्बर 1993 से आरम्भ हुआ जिसके लिए विभिन्न श्रेणियों में 37 पद स्वीकृत किये गये तथा वास्तविक रूप में संचालित किये गये। तथापि, उसके थोड़े समय बाद ही नवम्बर 1994 में, टैंक वैगनों का आर ओ एच मरम्मत कार्य, के आर सी ए यार्ड से कैरिज एवं वैगन डिपो (सी एण्ड डब्लू), बडोदरा यार्ड (बी आर सी वाई) को अंतरित कर दिया गया जहाँ वर्तमान संरचना एवं विद्यमान मानव शक्ति इस कार्य के लिए पर्याप्त थे। इस प्रकार के आर सी ए में संरचना बेकार हो गया। आर ओ एच हेतु के आर सी ए में संचालित 37 पद भी तत्काल प्रभाव से अभ्यर्पित नहीं किये गये; ये 29 महीने हेतु मार्च 1997 तक जारी रहे। अंततः, फालतू पद अभ्यर्पित कर दिये गये एवं पदभोगी 1 अप्रैल 1997 से वापस ले लिये गये।



इसके पहले, 1985-2000 के लिए पश्चिम रेलवे के कारपोरेट प्लान में यह दिया गया है कि ब्लाक रेक संचलन के कारण, कुछ यार्ड परिचालन के दृष्टिकोण से निरर्थक हो गये तथा कुछ यार्डों में कार्यभार पर्याप्त रूप से अपक्षयित हो गया। ऐसा यातायात पैटर्न जारी रहने की दशा में यह आशा की गयी कि इसके फलस्वरूप कारपोरेट प्लान अवधि में कुछ यार्ड बंद हो जायेंगे। रेलवे बोर्ड ने भी कुछ यार्डों को बंद कर देने की सम्भावना खोज निकालने के लिए बड़ी लाइन (बी जी) मार्शलिंग यार्डों पर रेक संचलन के प्रभाव का अनुमान लगाने हेतु एक तुरंत अध्ययन करने के लिए दिसम्बर 1985 में सभी रेलों को निर्देश जारी किया। तदनुसार, पश्चिम रेलवे पर मार्शलिंग यार्ड उत्तरोत्तर बंद हो गये। इनमें से एक बड़ोदरा मार्शलिंग यार्ड (बी आर सी वाई) था जो जुलाई 1993 में बंद किया गया तथा, उसके फलस्वरूप, वैगनों के मरम्मत हेतु थोड़ी क्षमता बी आर सी वाई पर उपलब्ध रही।

इस प्रकार, यद्यपि बड़ोदरा मार्शलिंग यार्ड को बंद करने के लिए अध्ययन पहले से ही 1985 से किया जा रहा था। के आर सी ए में आर ओ एच सुविधायें सृजित करने के लिए 1987 में स्वीकृति देने के समय पश्चिम रेलवे ने, वैगनों के आर ओ एच मरम्मत के लिए थोड़ी क्षमता बी आर सी वाई पर उपलब्ध होने की सम्भावना को ध्यान में नहीं रखा। इसके कारण के आर सी ए यार्ड में परिहार्य अतिरिक्त आर ओ एच सुविधायें सृजित करनी पड़ी जिसके फलस्वरूप 0.43 करोड़ रुपये (मार्च 1999 तक) का परिहार्य निवेश हुआ। इसके अलावा, रेलवे ने फालतू पदों को अभ्यर्पित करने में 29 महीने का समय लिया जिसके फलस्वरूप नवम्बर 1994 से मार्च 1997 की अवधि हेतु वेतन भुगतान पर 0.41 करोड़ रुपये का परिहार्य व्यय हुआ। कुल निष्फल व्यय 0.84 करोड़ रुपये बनता है।

मामला मण्डल अधिकारियों को बताया गया (फरवरी 98) जिन्होंने बताया (अगस्त 98) कि:

- (i) के आर सी ए में सिक वैगनों के भारी अवरोधनों के कारण जिसने पी ओ एल वैगनों के लदान को प्रभावित किया यह निर्णय लिया गया कि बी आर सी वाई के इस कार्यकलाप को हटा दिया जाय;
- (ii) चूँकि बी आर सी वाई पर आर ओ एच कार्य को हटाना प्रायोगिक आधार पर था, अतएवं पदों का संचालन जारी रखा गया तथा इस सम्बंध में कोई आदेश मुख्यालय द्वारा/से जारी/प्राप्त नहीं किये गये;
- (iii) ये फालतू पद गाड़ियों के विलम्बन कम करने तथा मार्किंग घटाने के लिए उपयोग में लाये गये।

ये अभ्युक्तियाँ मान्य नहीं हैं क्योंकि :

- (क) आर ओ एच मरम्मत की शुरूआत (1993) के पहले सिक वैगनों का औसत अवरोधन प्रति माह 44.7 घंटे था जो 42.9 घंटे तक नीचे आ गया जब आर ओ एच मरम्मत किये जा रहे थे (1994)। इस प्रकार, के आर सी ए में आर ओ एच मरम्मत आरम्भ करने के कारण सिक वैगनों के विलम्बन में कोई वृद्धि नहीं हुई।
- (ख) इसके समर्थन में कोई साक्ष्य अभिलेखों में नहीं था कि बी आर सी वाई में आर ओ एच कार्य का अंतरण प्रायोगिक आधार पर था; तथा

- (ग) गाड़ी ड्यूटी का कार्य नियमित प्रकृति का था जिसके लिए नियमित स्वीकृत कैडर के अंतर्गत आवश्यक कर्मचारी पहले से ही दिये गये थे तथा, इसलिए इस मद में फालतू कर्मचारियों की तैनाती जारी रखना आवश्यक नहीं था। इसलिए, ये पद नवम्बर 1994 में बी आर सी वाई में आर ओ एच कार्य के अंतरण के साथ ही तुरन्त अभ्यर्पित कर दिये जा सकते थे।

बी आर सी वाई में आर ओ एच मरम्मत हेतु स्पेयर क्षमता उपलब्ध होने की सम्भावना को ध्यान में रखे बिना के आर सी ए यार्ड में टैंक वैगनों के लिए आर ओ एच सुविधायें सृजित करने की योजना, स्वयं ही त्रुटिपूर्ण थी। इसके कारण के आर सी ए में सर्वप्रथम आर ओ एच सुविधाओं के परिहार्य सृजन तथा बाद में उस कार्य बी आर सी वाई में अंतरित करने के, फलस्वरूप 0.84 करोड़ रुपये का निष्फल व्यय हुआ।

पश्चिम रेल प्रशासन ने रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से दिसम्बर 1999 में बताया कि:

- (i) बी आर सी वाई के आउटटर्न में कमी तथा बी पी टी एन वैगनों के अतिरिक्त अर्न्तवहन के कारण के आर सी ए में आर ओ एच कार्य में बढ़ोतरी के फलस्वरूप इसका (बी आर सी वाई) लाभदायक स्थिति में उपयोग करने के लिए टैंक वैगनों का आर ओ एच कार्य के आर सी ए से बी आर सी वाई को अंतरित किया गया।
- (ii) अधिशेष 37 पदों के वेतन के मद में किया गया व्यय बचाया जाने वाला नहीं था और बी बी टी पी एन वैगनों के अधिष्ठापन के फलस्वरूप परिवर्ती अवस्था के साथ बराबरी करने के लिए औचित्यपूर्ण था।

रेल प्रशासन का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि:

- (i) बी टी पी एन वैगन 1989 में प्रस्तावित किये गये थे और टैंक वैगनों का आर ओ एच के आर सी ए पर 1993 में आरम्भ हुआ। बी टी पीएन के लिये अतिरिक्त सुविधाओं की आवश्यकता कभी महसूस नहीं की गई।
- (ii) विशिष्ट रूप से टैंक वैगनों के आर ओ एच के लिए के आर सी ए पर 37 पदों का सृजन एवं परिचालन हुआ। आर ओ एच कार्य, जिसके लिए पदों का सृजन हुआ था, के अंतरण के साथ मदों का अभ्यर्पण कर दिया जाना चाहिए था। बी टी पी एन वैगनों के समावेश के कारण तथाकथित परिवर्ती अवस्था का सामना करने के लिए 29 महीनों तक पदों को निरंतर बनाये रखने का कोई औचित्य नहीं था।



### 5.3 भंडार

#### 5.3.1 दक्षिण मध्य, पश्चिम, दक्षिण पूर्व एवं दक्षिण रेलवे

प्रक्रियाओं के गैर-अनुपालन/स्टॉक शीटों के  
निपटारे में विलम्ब के परिणामस्वरूप भंडार में  
कमी।

स्टॉक शीटों के मद में संहितीय उपबन्धों के अनुपालन में विफलता के फलस्वरूप 4 रेलवे पर 12.91 करोड़ रूपए की कमी हुयी।

वर्तमान नियमों के अनुसार (भंडार विभाग के लिये भारतीय रेल संहिता-अध्याय 14, 16 एवम् 32) भंडार सामग्रियां चाहे भंडार डिपो अधीनस्थों के कब्जे में हों या विभागीय अधिकारियों के पास हों, उनका सत्यापन लेखा-विभाग के स्टॉक सत्यापकों, द्वारा किया जाना चाहिये। लक्ष्य यह सुनिश्चित करने का है कि सामग्रियों का विवरण एवं विशिष्टतायें बुक्स में दिखाये गये अवशेषों के अनुरूप है और कि अधिकता एवम् कमियाँ जिन्हें ऐसे सत्यापनों के दौरान पाया गया है उनकी जाँच व लेखांकन कर लिया गया है। स्टॉक सत्यापकों भण्डार/लेखा के निरीक्षण द्वारा सत्यापन के पश्चात स्टॉक शीट जारी किये जाते हैं। स्टॉक शीटों के मद में संहितीय उपबंधों के अनुपालन में विफलता के फलस्वरूप 4 रेलवे पर 12.91 करोड़ रूपये की कमी हुयी। उन पर नीचे चर्चा किया गया है:

#### (क) दक्षिण मध्य रेलवे

महाप्रबन्धक, दक्षिण मध्य रेलवे के सरकुलर संख्या 3/1 दिनांक 22 जून, 1968 के अनुसार स्टॉक शीटों को तीन माह के अन्दर निपटा दिया जाना था। जनवरी 1998 में रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलों को निर्देशित किया कि स्टॉक शीटों को हरहाल में 6 माह के भीतर निपटा दिया जाय। ऐसे मामलों में जहाँ कमी के लिये उत्तरदायी कर्मचारी सेवा-निवृत्त होने वाला हो तो स्टॉक शीटों को उसकी सेवा-निवृत्ति के पूर्व ही अन्तिम रूप दे दिया जाना था जिससे जहाँ कहीं आवश्यक हो प्रशासन दण्डात्मक कार्यवाही कर सके।

वित्त सलाहकार एवम् मुख्य लेखाधिकारी {(निर्माण) एफ.ए.एण्ड सी.ए.ओ.(सी.)} दक्षिण मध्य रेलवे के पास पड़े हुये नौ बकाया स्टॉक शीटों की नमूना-जाँच करने (17 नवम्बर 1998) पर निम्न बातें ज्ञात हुई --

- (i) एक अधिकारी (श्री वेन्कटनारायना) को तीन भंडार डिपो [पी. डब्ल्यू. आई./सी-1 सिकन्दराबाद (17 अगस्त, 1984 से 24 मार्च, 1985), सीमेन्ट कॉर्पोरेशन ऑफ इन्डिया, तन्दुर (17 मई, 1986 से दिसम्बर, 1987) और पी डब्ल्यू आई/सी., सिकन्दराबाद (अगस्त, 1986) को पोस्टिंग के औपचारिक आदेश के बगैर इन्चार्ज बना दिया गया। परिणामस्वरूप, बार-बार याद दिलाये जाने के बावजूद पूर्व-अभिरक्षकों ने स्टॉक को हस्तांतरित नहीं किया और इस लिये वर्ष 1985-86 और 1986-87 के दौरान कोई स्टॉक सत्यापन नहीं किया गया। जब, इन वर्षों के लिये स्टॉक सत्यापन के अधित्याग के सम्बन्ध में एफ ए एण्ड सी ए ओ (सी.) से सम्पर्क किया गया (मार्च 1990) तो उन्होंने इसे गम्भीरता से लिया (अप्रैल, 1991) और आग्रह किया कि इस लापरवाही के मामले में सम्बन्धित अधिशासियों का उत्तरदायित्व सुनिश्चित किया जाये।

अधिकारी जिसके पास चार्ज था उसे प्रत्यक्ष इन्वेन्टरी ले कर सामग्रियों के लेखा जोखा को अन्तिम रूप देने के निर्देश (सितम्बर 1987) दिये गये और तदनुरूप अधिकारी ने लेखा-जोखा को ठीक कर दिया (सितम्बर/अक्तूबर 1987)। 1987-88 के लिये स्टॉक सत्यापन 5 अक्तूबर, 1987 को किया गया और 134 मदों में 1.44 करोड़ रुपयों की कमियां पायी गयीं।

इन 134 मदों में से पद के पिछले पदधारी (श्री अहमद अली) द्वारा 36 मदों पर 0.60 करोड़ रुपये (यद्यपि अभी तक समायोजित नहीं हुआ - सितम्बर, 1999) स्वीकार कर लिया गया है। 0.01 करोड़ रुपयों के 47 मदों को सक्षम अधिकारी के स्वीकृति के तहत माफ कर दिया गया है। 51 मदों के सम्बन्ध में दी गई टिप्पणियों को स्वीकार कर के बन्द कर दिया गया है।

इस प्रकार प्रक्रियाओं का अनुपालन नहीं किये जाने (औपचारिक कार्यालय आदेशों को जारी करना एवम् जब एक पद से पदधारी हट जाता है तो सामग्री का हस्तांतरण), रेल प्रशासन को 0.61 करोड़ रुपयों के भंडार की कमी [0.60 करोड़ रुपये स्वीकृत (लेकिन नवम्बर, 1999 तक समायोजित नहीं किया गया (+) 0.01 करोड़ रुपये माफ किया गया] का सामना करना पड़ा।

(ii) 1991-92 और 1992-93 के दौरान 1.09 करोड़ रुपयों की विसंगतियों के क्रमशः दो और तीन स्टॉक शीट डिपो स्टॉक कीपर (डी0एस0के0)/सी./जी.सी./गुन्टूर (श्री वाई कृष्ण मोहन राव के पक्ष में जारी किये गये। एफ.ए.एण्ड सी.ए.ओ./सी के आदेशों के अनुसार 17 सितम्बर, 1993 से 11 नवम्बर, 1993 के दौरान एक विशेष स्टॉक सत्यापन किया गया (तब तक सम्बद्ध डिपो स्टॉक कीपर 28 फरवरी 1993 को सेवा निवृत्त हो चुका था) और कुल 1.43 करोड़ रुपयों के सामग्री की कमी प्रकाश में आयी। यद्यपि प्रवर लेखाधिकारी (एस.ए.ओ.)/सी- IV एस.सी. ने बयान दिया (अगस्त, 1997) कि सतर्कता विभाग द्वारा की गई तफतीशों के मुताबिक कमी शून्य थी, लेकिन लेखापरीक्षा में देखा गया कि 1.44 करोड़ रुपयों के 262 मदों में कमियों में से 1.19 करोड़ रुपयों के 184 मदों को बन्द कर दिया गया था और 0.25 करोड़ रुपयों के 78 मद अभी भी बकाया थे।

यद्यपि कर्मचारी के सेवा निवृत्त हो जाने के कारण रेल प्रशासन ने कमी के अधित्याग हेतु रेलवे बोर्ड से सम्पर्क करने का विचार किया था (दिसम्बर 1998) लेकिन इस सम्बन्ध में अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है (जनवरी 2000)।

इस प्रकार, पदधारी के सेवा निवृत्त होने से पूर्व स्टॉक शीटों का निपटारा करने में रेल प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप रेल प्रशासन को 0.30 करोड़ रुपयों के भण्डार की कमी का सामना करना पड़ा (संहितीय प्रभारों को ले कर)।

(iii) 1996-97 के स्टॉक सत्यापन के दौरान बनाया गया स्टॉक शीट जिसमें 4.39 करोड़ रुपयों की कमियां दिखाई गई थीं, आई ओ डब्ल्यू आमान परिवर्तन, मीराज (श्री के शिवारामकृष्णा) को 30 सितम्बर 1996 को भेजा गया। अधिकारी ने 10 जुलाई, 1996 को अपना त्याग-पत्र प्रस्तुत किया, परन्तु रेल प्रशासन द्वारा त्याग-पत्र स्वीकार नहीं किया गया। तब से उक्त अधिकारी 17 दिसम्बर, 1996 से अपनी जूटी से अनुपस्थित रह रहा है। यद्यपि एफ.ए. एण्ड सी ए ओ, एस सी (अक्तूबर, 1997) द्वारा एक संयुक्त सर्वेक्षण के आदेश दिये गये थे तथापि स्टॉक शीट के जारी होने की तिथि (30 सितम्बर, 1996) से



तीन वर्ष व्यतीत हो जाने के पश्चात भी अभी मामले का निपटारा होना शेष (जनवरी 2000) है।

- (iv) डिपो स्टोर कीपर/निर्माण नान्देड (श्री एस.बाबू लाल) कई आमान परिवर्तन परियोजनाओं अर्थात् मन्माड-औरंगाबाद, औरंगाबाद-जालना, जालना-परभानी, परभानी-पूरना, परभानी-मडखेड़ और परभानी-पारली के भंडारों का 1992-93 के दौरान एवम् उसके पश्चात भी अभिरक्षक था। 1996-97 में किये गये स्टॉक सत्यापन से 2.08 करोड़ रुपयों की भंडार में कमियां प्रकाश में आयीं और अभिरक्षक को 5 जुलाई, 1997 से निलम्बित रखा गया एवम् रेलवे प्रॉपर्टी अनलॉफुल पोजेशन ऐक्ट के सेक्शन 3 (ए) के अन्तर्गत कार्यवाही कर के गिरफ्तार कर लिया गया। इन कमियों का पता लगाया जाना/नियमन अभी भी शेष है (जनवरी 2000) क्यों कि मामला अभी कोर्ट में लम्बित है।
- (v) मंडल अभियंता (डी ई एन)/सी.काजीपेट के अधीन भंडार का सत्यापन 1987-88 से 1995-96 के दौरान किया गया। सात स्टॉक शीटों के माध्यम से 0.44 करोड़ रुपयों के भंडार की कमी निकाली गई। भण्डार की इन कमियों का पता लगाया जाना/नियमन अभी शेष है (जनवरी 2000)। तथापि 89,190 रुपए के भंडार को माफ किये जाने की प्रक्रिया चल रही है। इन कमियों के लिये अभी तक कोई उत्तरदायित्व सुनिश्चित नहीं किया गया (जनवरी 2000) है।

प्रक्रियाओं के उपरोक्त दृष्टान्तों से सम्बन्धित गैर-अनुपालन के कारण भण्डार की कुल कमी 7.82 करोड़ रुपयों की हुयी।

मामले को रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई, 1999 एवं नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### (ख) पश्चिम रेलवे

मुख्य रेल पथ निरीक्षक (सी पी डब्लू आई), दादर, पश्चिम रेलवे (एक इन्जीनियरी अधीनस्थ) के पास चर्चगेट से माटुंगा रोड तक का कार्यभार है। सामग्रियों के उचित लेखांकन, आवधिक विवरणियों के प्रस्तुतीकरण एवं अवशेषों का विभागीय सत्यापन के सम्बन्ध में अनुदेशों का अनुपालन सी पी डब्लू आई कार्यालय द्वारा 1992 से नहीं किया जा रहा था न ही ऐसी चूकों के लिए सहायक इन्जीनियर (ए ई एन) तथा मण्डल इन्जीनियर (डी इ एन) द्वारा कोई प्रश्न किया गया। लेखा विभाग द्वारा 1994 में होने वाले स्टॉक सत्यापन को भी बिना महाप्रबन्धक से अनुमोदन प्राप्त किये स्थगित कर दिया गया। इन चूकों के कारण न्यूमेरिकल लेजर लेखों में प्रदर्शित एवं भौतिक अवशेषों के बीच भारी अन्तर आया। रेलवे की सर्तकता शाखा ने मार्च 1995 में सी पी डब्लू आई के कार्यालय (अब प्रवर सेक्शन इन्जीनियर के रूप में पुनर्नामित) दादर में एक छापा मारा एवं अपनी जांच पड़ताल में 1.63 करोड़ रु. मूल्य की रेलों की कमी निकालते हुए जून 1995 में जाँच पूरी की। सर्तकता शाखा ने सी पी डब्लू आई को कमियों हेतु उत्तरदायी ठहराया। तथापि सम्बन्धित पी डब्लू आई, जिसके पास 7 जून 1991 से 24 मई 1995 तक कार्य भार था, की मृत्यु, 21 अक्टूबर 1995 को उसके विरुद्ध किसी प्रकार की कार्रवाई आरम्भ होने से पूर्व हो गयी। बाद में लेखा विभाग के भण्डार

सत्यापक ने स्टाक का सत्यापन मार्च 1996 में किया एवं सामग्रियों की कुल कमी 2.62 करोड़ रु की परिनिर्धारित किया। कोई भी विभागीय जांच नहीं की गई।

सम्पूर्ण हानि (2.62 करोड़ रु) के अपलेखन का एक प्रस्ताव सीनियर डी इ एन द्वारा सम्बद्ध वित्त को अक्टूबर 1998 में सत्यापन हेतु भेजा गया। तथापि, प्रस्ताव को उसी माह सम्बद्ध वित्त द्वारा कमियों पर विभागीय जांच की कमी के कारण वापस कर दिया गया। तदनुसार तीन अधिकारियों (ए ए ओ, ए इ एन तथा ए वी ओ) पर आधारित एक समिति नवम्बर 1998 में गठित की गई। इसके निष्कर्ष प्रतीक्षित है (जनवरी 2000)

इस सम्बन्ध में निम्नलिखित टिप्पणियां की जाती हैं:

- (i) भण्डार के मासिक एवं अर्द्धवार्षिक विवरणों को सी पी डब्लू आई द्वारा मण्डल कार्यालय को प्रस्तुत नहीं किया गया। इसको परवर्ती द्वारा भी अनुसरित नहीं किया गया।
- (ii) सी पी डब्लू आई द्वारा 4 वर्षों तक भंडार का छःमाही विभागीय मिलान भी नहीं किया गया और यह ए ई एन और डी ई एन द्वारा भी बिना देखे रह गया।
- (iii) 1992 से 1994 के दौरान लेखा विभाग के स्टाक सत्यापक द्वारा किया जाने वाला निर्धारित स्टाक सत्यापन महाप्रबन्धक के अनुमोदन के बगैर मार्च 1996 तक स्थगित कर दिया गया।
- (iv) भारी राशि की हानि वाली बड़े पैमाने की कमियाँ सतर्कता शाखा एवं लेखा विभाग द्वारा क्रमशः जून 1995 एवं मार्च 1996 में पायी गईं। कमियों हेतु जांच पड़ताल अनुचित रूप से विलम्बित की गई। यहां तक कि विभागीय जांच हेतु समिति का गठन नवम्बर 1998 में किया गया अर्थात् सम्बद्ध वित्त के कहने पर 2 1/2 वर्षों के विलम्ब के पश्चात।
- (v) यद्यपि ऐसी हानियों की सूचना 6 सप्ताहों के भीतर रेलवे बोर्ड/लेखापरीक्षा को दी जानी आवश्यक थी, कोई भी रिपोर्ट इस सम्बन्ध में प्रस्तुत नहीं की गई (जनवरी 2000)।

मामले को रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) हैव

#### (ग) दक्षिणपूर्व रेलवे

प्रवर मण्डल कार्मिक अधिकारी (सीनियर डीपीओ), खुरदारोड के आदेशों के अनुसार मुख्य रेल पथ निरीक्षक (सी पी डब्लू आई) (श्री के एम बाबू) ने रेलपथ निरीक्षक (पी डब्लू आई) बहरामपुर प्रखण्ड का कार्यभार पी डब्लू आई (श्री जी आई मिश्र) को केवल संयुक्त ग्राउन्ड इन्वेन्टरी के द्वारा भूशेष के साथ 21 सितम्बर 1996 को दिया। खाता शेष का समेकन बाद में होना था। खाता अवशेष से श्री बाबू द्वारा हस्तांतरित भू शेष के मिलान के समय किसी भी मद में मिलान नहीं हो रहा था। अतः श्री बाबू से खाता अवशेष के अनुसार सामग्रियों को पूरी तरह से हस्तांतरित करने का आग्रह किया गया। दिसम्बर 1996 में हुए स्टाक सत्यापन में 62 मदों में कमियां ज्ञात हुईं, जिसमें से 1.58 करोड़ रु मूल्य की 49 मदों को कम हस्तांतरित किये जाने का उत्तरदायित्व श्री बाबू का माना गया। शेष 13 मदों के लिए स्टाक शीट को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है (जनवरी 2000), क्योंकि कुछ सामग्रियों की लागत उपलब्ध नहीं थी।



जब मामले को उठाया गया (दिसम्बर 1998), वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी (विसमुलेधि), गार्डेन रीच ने कहा (जनवरी 1999) कि मंडल रेल प्रबन्धक (डी आर एम) खुरदा रोड को कम पायी गयी सामग्रियों की लागत की वसूली के साथ उत्तरदायी कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही आरम्भ करने का अनुरोध किया गया है। आरोप पत्र अप्रैल 1999 में (स्टाक सत्यापन होने एवं कमियां पाये जाने के दो वर्षों से अधिक के बाद) दिया गया। आगे उत्तर अभी भी प्रतीक्षित है (जनवरी 2000)।

यह भी देखा गया कि पी डब्लू आई। बहरामपुर का पूर्व स्टाक सत्यापन केवल सितम्बर 1994 में हुआ था और उसके लिए भी स्टाक शीटों को अभी अन्तिम रूप दिया जाना था। इसके अतिरिक्त, दिसम्बर 1996 के दौरान कमियां ज्ञात होने के पश्चात, अब तक (जनवरी 2000) कोई स्टाक सत्यापन नहीं हुआ है।

नियमित माल सत्यापनों को सुनिश्चित करने एवं संहितीय उपबन्धों के अनुपालन में विफलता ने अनियमितताओं के लिए उत्तरदायी लोगों को परोक्ष रूप से सुरक्षा प्रदान की है जिसके फलस्वरूप सामग्रियों में 1.58 करोड़ रूपए की कमी हुयी।

रेलवे, मामले को भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता भाग - I के पैरा 1102 के अनुसार, रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करने में भी विफल रही।

मामले को रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च 1999 एवं नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### (घ) दक्षिण रेलवे

किसी भी दशा में जहां कमी के लिए उत्तरदायी कर्मचारी सेवा निवृत्ति के कगार पर है, उसके सेवा निवृत्त होने के पूर्व स्टॉक शीटों को अंतिम रूप दिया जाना था, जिससे जहां कहीं आवश्यक हो रेल प्रशासन उचित दण्डात्मक कार्यवाही कर सके। तथापि, निम्न मामले में रेल प्रशासन संबंधित कर्मचारी की सेवा निवृत्ति के पूर्व स्टॉक शीटों को अंतिम रूप देने विफल रहा:

- (i) चेन्नई मण्डल में भंडार डिपो, तिरुववल्लूर के भंडार डिपो के सत्यापन के दौरान 21 जून 1994 से 30 अगस्त 1994 तक कमियां देखी गईं। एफ ए एण्ड सी ए ओ, दक्षिण रेलवे के परिपत्र दिनांक 1 दिसम्बर 1964 के अनुसार स्टॉक शीटों को 3 माह के अन्दर अंतिम रूप दिया जाना आवश्यक था। लेकिन यह नहीं किया गया। रेल प्रशासन को पता था कि कमी के लिये उत्तरदायी डिपो स्टोर कीपर (डी एस के) को 31 मई 1995 को सेवा निवृत्त होना था, फिर भी एफ ए एण्ड सी ए ओ ने 23 मई 1995 को 0.41 करोड़ रूपये की सीमा तक कमियों की मात्रा सुनिश्चित की। आगे, 9 जून 1995 को ही सेवा निवृत्त कर्मचारी (अर्थात् 31 मार्च 1995 को सेवा निवृत्त होने के पश्चात) की मृत्यु सह सेवा निवृत्ति उपादान (36,630 रूपये) एवं अवकाश वेतन (33,304 रूपये) रोक लिये जाने की सलाह दी गई। भूतपूर्व कर्मचारी ने सेन्ट्रल ऐडमिनिस्ट्रेटिव ट्राइब्यूनल (कैट) मद्रास बेन्च में अक्टूबर 1996 में मुकद्दमा दायर कर दिया। तत्पश्चात कैट के आदेशानुसार 33,304 रूपए के वेतन अवकाश की राशि अवमुक्त कर दी गई। तथापि स्टॉक शीट (जनवरी 2000) अविस्तारित पड़ी हुयी है।

- (ii) पालघाट मण्डल में, एक पर्मानेंट वे इन्स्पेक्टर (पी डब्ल्यू आई) जिसके पास पोदान्नुर वेस्ट पर्मानेंट सेक्शन का प्रभार था उसने हैन्डिंग ओवर नोट नहीं तैयार किया (ऐसा न करने के कारण अभिलिखित नहीं है) और न ही दिसम्बर 1988 में कार्य भार सौंपा। नये कर्मचारी को, माल के सत्यापन के पश्चात, बड़े पैमाने पर कमियां मिलीं (सितम्बर 1990)। कमियों के लिए उत्तरदायी पी डब्ल्यू आई को मई 1995 में अनिवार्य रूप से सेवा-मुक्त कर दिया गया। लेकिन मई 1997 में जाकर ही 0.22 करोड़ रुपये की कमियां आकलित हुईं। सेन्ट्रल ऐडमिनिस्ट्रेटिव ट्राइब्यूनल, मद्रास के निर्देशों के (फरवरी 1998) के अनुसार डी सी आर जी के मद में रोकी गई 1,03,338 रुपये की राशि भी अवमुक्त कर दी गई।
- (iii) वरिष्ठ लेखा अधिकारी, कारखाना एवम् भण्डार मैसूर (सं. 339/8/ए पी/आई एस ए/ क्रेडिट्स/583 दिनांक 28 अक्टूबर 1997) के विशेष रिपोर्ट के अनुसार सितम्बर 1993 एवं नवम्बर 1993 में 0.12 करोड़ रुपये मूल्य का कास्ट आयरन स्क्रैप डिपो को वापस किया गया। लेकिन डी एस के द्वारा इसको लेखांकित नहीं किया गया। इसी प्रकार 0.14 करोड़ रुपये मूल्य के बाज़ार स्क्रैप (293 एम टी) और बोरिंग और टर्निंग (74.93 एम टी) का निस्तारण विवरण डी एस के द्वारा आई एस ए को नहीं प्रस्तुत किया गया। कमियों के लिये कर्मचारी को 7 अक्टूबर 1993 को चार्जशीट दिया गया। उसे चार्ज शीट का उत्तर प्रस्तुत करने के लिये कई बार बुलाया गया। अंत में कर्मचारी को सेवा-निवृत्ति के दिन अर्थात् 31 अक्टूबर 1997 को गलतियों का एक ज्ञापन दिया गया। कर्मचारी के हक में जो डी सी आर जी एवम् अवकाश वेतन था, रोक लिया गया है। 0.26 करोड़ रुपये की कमी अविस्तारित पड़ी हुयी है।

इस प्रकार, संहितीय उपबन्धों के अनुपालन में विफलता के फलस्वरूप 0.89 करोड़ रुपये की कमी हुयी जो न निस्तारित हुयी है, न वसूली जा सकी है। इन तीनों मामलों में, रेल प्रशासन अपनी कार्यवाही में त्वरित होने, दोषी कर्मचारी का दोष कागज पर उजागर करने एवम् सेवा-निवृत्ति के पूर्व उनको उत्तरदायी ठहराने में शीघ्रता नहीं ला सका। यही प्रणाली विफलता का द्योतक है।

मामले को रेल प्रशासन एवम् रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च 1999 एवम् अक्टूबर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।

**5.3.2 पूर्व, मध्य एवं उत्तर रेलवे :** बाहरी कर्षों के क्षतिग्रस्त होने के कारण कार्ट्रिज टेपर रोलर बीयरिंगों (सी टी आर बी) को रद्द किये जाने के कारण हानि।

त्रुटिपूर्ण-प्रहस्तन के कारण सी टी आर बी के बाहरी कर्षों के क्षतिग्रस्त होने के फलस्वरूप 12.85 करोड़ रूपए की हानि

कार्ट्रिज टेपर रोलर बीयरिंगें (सी टी आर बी) कैसनब (सी ए एस एन यू बी) बोगियों, जैसे बाक्सन, बी सी एन इत्यादि से जुड़े सभी बड़ी लाइन (बी जी) वैगनों में प्रयोग की जा रही हैं। कारखानों/डिपो में सी टी आर बी के प्रयोग के अनुदेश आर डी एस ओ अनुसक्षण नियमावली जी-81 में आर डी एस



ओ द्वारा जारी किये गये थे तथा आर डी एस ओ के पत्र सं. एम डब्लू/आर बी/बाक्सन दिनांक 16 दिसम्बर 1994 के अनुसार उनपर पुनः बल दिया गया।

समीक्षा में यह पाया गया कि 1994 के दौरान, सी टी आर बी के रद्द किये जाने की प्रतिशतता, गलत प्रयोग से टूटने के कारण, विशेष रूप से 3 रेलों (पूर्व मध्य एवं पश्चिम) में अधिक थी (4.3 और 6.4 प्रतिशत के बीच)। ऐसे रद्दीकरण से बचने के लिए, आर डी एस ओ ने जून 1995 में रेल प्रशासन को कप-टूटन के कारण सी टी आर बी को रद्द किये जाने को कम करने के लिए सी. टी आर बी के साथ फिट किये गये बाक्सन पहिया-सेटों के प्रयोग में सावधानी बरतने की सलाह दिया। प्रयोग के दौरान सी टी आर बी के बाहरी कर्पों के टूटने के विरुद्ध समुचित सावधानी के लिए 60 वीं कैरिज एवं वैगन स्टैन्डर्ड कमिटी (सी डब्लू एस सी) की बैठक के मद डब्लू-9 पर, रेलवे बोर्ड के आदेशों को भी आर डी एस ओ द्वारा अगस्त 1996 में सूचित किया गया।

तथापि, लिलुआ कारखाना (बाक्सन पहिया-सेटों के माध्यम से प्राप्त सी टी आर बी की मरम्मत/ओवरहॉलिंग के लिए नामित) के अभिलेखों की समीक्षा में यह पाया या कि कुल उपयोग में लाये गये सी टी आर बी का बाहरी कर्पों के टूटन के कारण रद्द किये जाने की प्रतिशतता 1996-97 से 1998-99 की अवधि के दौरान (जनवरी 1999 तक) निम्नलिखित विवरण के अनुसार 23 से 32 तक बहुत अधिक था :-

वर्ष	कुल उपयोग में लाये गये	कुल रद्द किये गये	रद्द किये जाने की प्रतिशतता
1.	2.	3.	4.
1996-97	21902	5278	24.09
1997-98	20755	6719	32.37
1998-99 (जनवरी, 1999 तक)	16635	3829	23.01

सी टी आर बी के इतनी बड़ी मात्रा में रद्द किये जाने के विश्लेषण में यह पाया गया कि बाहरी कर्पों में टूटन, जंग लगने, ब्रिनेलिंग पिंटिंग जैसे मुख्य कारण, बाहरी कर्पों के कुल रद्दीकरण के निम्नप्रकार 30.86 प्रतिशत से 35.96 प्रतिशत थे :

वर्ष	व्यवहार में आये सी टी आर बी की कुल सं.	कप विफलता के कारण रद्द किये गये की कुल संख्या	के कारण कप विफलता की संख्या				रद्द किये गये की संख्या कालम 4 से 8 तक	गलत प्रयोग के कारण रद्द किये जाने की प्रतिशतता
			टूटे हुए	ब्रिनेलिंग	जंग लगे	पिंटिंग		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1996-97	21,902	5,278	836	157	7	629	1629	30.86
1997-98	20,755	6,719	811	210	234	1,161	2416	35.96
1998-99 (जनवरी, 1999 तक)	16,635	3,829	531	84	210	509	1334	34.84

टूटन का कारण, बीयरिंगों के लाये जाने के दौरान रास्ते में या सामान्य रूप से ओवरहॉलिंग/पहिया बदलने के समय गलत ढंग से प्रयोग किया जाना, बताया गया क्योंकि गाड़ियों के चलने के दौरान कर्पों का टूटना बहुत असंभव था। बीयरिंगों का जंग लगा होना भी, पानी-जमाव से बचाने के लिए सुरक्षित आवरण के अंदर उन्हें रखकर तथा बियरिंगों को भेजने हेतु प्लास्टिक कवर में रखने के स्थायी अनुदेशों के अनुपालन न किये जाने के कारण था। बियरिंगों के घूमने के स्थानों की ब्रिनेलिंग नई बीयरिंगों के अनुचित प्रयोग के कारण थीं, जबकि पिटिंग के कारण खराब हॉना वेल्डरों के अनुचित कार्य किये जाने के फलस्वरूप था।

इस प्रकार, आर डी एस ओ द्वारा जारी दिशा निर्देशों/अनुदेशों के अनुपालन न किये जाने के कारण, गलत प्रयोग से बाहरी कर्पों के क्षतिग्रस्त होने के कारण 1996-97 से 1998-99 (जनवरी 1999 तक) के दौरान सी टी आर बी के रद्द किये जाने से 4.74 करोड़ रुपये की हानि उनके रद्दी के मूल्य को घटाने के बाद हुई।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं अगस्त 1999 में लाया गया ; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

मध्य एवं उत्तर रेलवे पर इसी प्रकार की समीक्षाओं से प्रकट हुआ कि 1996-97 से 1999-2000 (जुलाई 1999) की अवधि के दौरान त्रुटिपूर्ण प्रहस्तन के कारण सी टी आर बी के रद्दीकरण के मद में 8.11 करोड़ रूपए (मध्य - 5.87 करोड़, एवं उत्तर-2.24 करोड़ रूपए) की हानि हुई।

### 5.3.3 मध्य, दक्षिण मध्य एवं पूर्व रेलवे : सामग्रियों की कम प्राप्ति के कारण हानि

सामग्रियों की प्राप्ति के तुलन एवं रिपोर्ट करने के संबंध में संहितीय उपबन्धों/रेलवे बोर्ड के आदेशों के फलस्वरूप 3 रेलों पर 11.30 करोड़ रूपए की कमियां हुई।

भारतीय रेल भण्डार संहिता, जिल्द II (एस) का पैरा 1213 यह विनिर्दिष्ट करता है कि एक डिपो में वास्तविक भण्डार की पावती एक यार्ड फोरमैन या अन्य ऐसे कर्मचारी के चार्ज में होना चाहिए जो सभी वैगनों, ट्रॉलियों, ट्रकों, लॉरियों इत्यादि को उन्हें पूरा-पूरा लादने तथा बाद में माल उतारने के समय तौलने की व्यवस्था करे। पैरा 1214-एस में व्यवस्था है कि डिपो में प्राप्त सभी सामग्रियों का ढेर उचित रूप में एक 'पावती शेड' में लगाया जाना चाहिए तथा किसी भी दशा में डिपो में भण्डार के विद्यमान स्टॉक के साथ मिलाये नहीं जाने चाहिए। उपरोक्त के अपवादस्वरूप, केवल भण्डार के भारी मदों एवं लोहा रद्दी के बड़े सामानों को ऐसे सामग्रियों के लिए विनिर्दिष्ट स्थानों पर ही उतारा जाय, बशर्ते कि ऐसे मदों के स्टॉक रखने के लिए जिम्मेदार वार्ड कीपर उतराई की गवाही करें तथा सामग्री के सही मात्रा में पावती का प्रमाण दें। पैरा 1215 एस यह प्रावधान करता है कि यार्ड फोरमैन द्वारा प्राप्त की गयी सामग्री, वैगनों एवं लॉरियों, प्रेषक अभिलेखों, भेजने वालों इत्यादि का विवरण दर्शाने वाली तौल पंजिका में रोजाना प्रविष्ट किया जाना चाहिए। भण्डार संहिता के पैरा 1217 एस के अनुसार, जब कभी कोई सामग्री बिना किसी प्रलेख के साथ प्राप्त होती है, तो एक



पत्र सम्बंधित पार्टी को प्रलेखों को मंगाने के लिए लिखा जाना चाहिए तथा यदि विलम्ब एक महीने से अधिक होता है, तो भण्डार को स्टॉक समायोजन खाता में क्रेडिट करके स्टॉक में ले लेना चाहिए। भण्डार संहिता के पैरा 1510 एस के अनुसार शॉपों द्वारा वांछित सामग्री जब आवश्यक हो तब मांग को 'ईश्यू टिकटों' पर अंकित करके, आहरित किया जाना चाहिए।

### (1) मध्य रेलवे

(क) परेल कारखाना से सम्बद्ध लोहा फाउन्ड्री का काम ब्रेक ब्लॉक्स बनाना है। कच्चा लोहा (सी आई) स्क्रैप का प्रयोग ब्रेक ब्लॉक के उत्पादन के लिए कच्चा माल के रूप में किया जाता है। सी आई स्क्रैप रेलवे के विभिन्न इंजीनियरी तथा भण्डार डिपो से लॉरियों एवं/या वैगनों द्वारा प्राप्त होता है।

30 सितम्बर 1996 तक परेल कारखाना भण्डार डिपो में वैगनों में प्राप्त हुआ स्क्रैप, पावती शेड (भण्डारण यार्ड) के बदले कारखाना के फाउन्ड्री परिसर में स्थित उपयोग करने वाले विभाग के कुपोला यार्ड में सीधे ही पाने वाले अनुभाग द्वारा उतारा जा रहा था। तथापि, पावती अनुभाग में प्राप्त हुए वैगनों की प्रविष्टि पावती पंजिका में करता था तथा उनकी सूचियाँ, तथा प्रलेख जहाँ उपलब्ध होता था, बिन कार्डों में स्क्रैप के लेखांकन के लिए भण्डारण वार्ड को अग्रसारित करता था। तथापि, लारियों के माध्यम से प्राप्त स्क्रैप, जो भी कुपोला यार्ड में उतारे जाते थे, पावती अनुभाग के माध्यम से लाने के बदले पावती शेड (भण्डारण यार्ड) द्वारा सीधे ही लेखांकित कर लिये जाते थे। भण्डारण यार्ड बिन कार्डों में मात्र उस स्क्रैप को लेखांकित करता था जिनके सभी प्रलेख प्राप्त हो जाते थे। कुपोला में उतारा गया स्क्रैप, भण्डार विभाग को इसू टिकटों पर मांग-पत्र प्रस्तुत किये बिना, लोहा फाउन्ड्री द्वारा सीधे ही उपभोग किया जाता था। उपभोग किये गये स्क्रैप की मात्रा के लिए ईश्यू टिकट किये गये उत्पादन के आधार पर बाद में भण्डार विभाग को भेजे जाते थे। ये ईश्यू टिकट बिन कार्डों में तब अंकित किये जाते थे जब वे प्राप्त हो जाते थे।

पावती अनुभाग तथा भण्डारण यार्ड में रखे गये अभिलेखों की लेखापरीक्षा समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि 1 अप्रैल 1993 से 30 सितम्बर 1996 की अवधि के दौरान, 30,590.291 मि.टन स्क्रैप लारियों तथा वैगनों के माध्यम से प्राप्त हुए थे। इसमें से, मात्र 24,819.592 मि.टन बिन कार्डों में पावती के रूप में लेखांकित किये गये थे। इस अवधि के दौरान 22,254.009 मि.टन बिन कार्डों में, फाउन्ड्री को निर्गमित स्क्रैप के रूप में अंकित किये गये थे। निर्गमन को ध्यान में रखते हुए, वास्तविक प्राप्ति के संदर्भ में अवशेष 8,336.282 मि.टन होना चाहिए था जिसके विरुद्ध बिन कार्डों में शेष केवल 757.399 मि.टन ही दर्शाया गया था। इस अवधि में किये गये शेषों के भौतिक सत्यापनों से भी 757.399 मि.टन के रूप में शेष की पुष्टि की गयी। यह स्पष्ट है कि 7,578.883 मि.टन की कमी मात्र कम लेखांकन की नहीं है बल्कि वास्तविक कमियों का मामला है। कम पाये गये स्क्रैप का मूल्य 4.13 करोड़ रुपये निकाला गया।

इस संदर्भ में, निम्नलिखित लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ की जाती हैं :-

- (i) भण्डार संहिता के 1214 के साथ पठित पैरा 1213 के अनुसार, पावती अनुभाग को कच्चा लोहा स्क्रेप सामग्री तौलना चाहिए तथा पावती अनुभाग (भण्डारण अनुभाग) में उतारना चाहिए। इसके उल्लंघन में, स्क्रेप को फाउन्ड्री परिसर के अन्दर उपभोगी विभाग के कुपोला यार्ड में सीधे ही उतारने की व्यवस्था की गयी।
- (ii) पावती अनुभाग को भण्डार संहिता के पैरा 1215 में जैसाकि प्रावधान है पावती पंजिका में समस्त प्राप्त सामग्रियों का विवरण अंकित करना आवश्यक है। तथापि, पावती अनुभाग लारियों के माध्यम से प्राप्त स्क्रेप को प्राप्त कर पावती पंजिका में अंकित करने में विफल रहा।
- (iii) भण्डार संहिता के पैरा 1217 के अनुसार, यार्ड फोरमैन को प्रलेखों के बिना प्राप्त हुई सामग्री का विवरण पावती अनुभाग को इस आशय से अग्रेषित करना आवश्यक है ताकि वे प्रलेखों को मंगाने के लिए कार्यवाही करने में समर्थ हो सकें।
- (iv) भण्डार संहिता के पैरा 1510 के अनुसार शापों द्वारा अपेक्षित सामग्रियाँ मात्र उनकी आवश्यकता के अनुसार ही, इसू टिकटों पर आहरित की जानी चाहिए। तथापि, लोहा फाउन्ड्री कुपोला यार्ड में उतारे गये स्क्रेप का उपभोग करती थी तथा इसू टिकट, भण्डार को उसके बाद भेजे जाते थे। फाउन्ड्री शाप ने वजन के आधार पर आहरित वास्तविक मात्राओं के लिए इसू टिकट नहीं भेजा था। इसके स्थान पर, इसू टिकट प्राप्त किये हुए उत्पादन के आधार पर ली गयी मात्रा के लिए जारी किये गये थे।
- (v) 1 अक्टूबर, 1996 से स्क्रेप के लेखांकन तथा निर्गम की प्रक्रिया सुनिश्चित करने के लिए संशोधित की गयी कि स्क्रेप सर्वप्रथम भण्डारण यार्ड में उतारा जाय, तथा बिन कार्डों में लेखांकित नहीं किया गया स्क्रेप अलग से स्टॉक किया जाय और उपभोगी विभाग को जारी नहीं किया जाय। अक्टूबर 1996 से जुलाई 1999 की अवधि के दौरान प्रलेखों के अभाव में अलेखांकित पड़े हुए स्क्रेप की मात्रा 3,174.794 मी.टन था जिसका मूल्य 1.73 करोड़ रुपये था। यह स्क्रेप, यद्यपि अलग स्टॉक नहीं किया गया था, लेखांकित नहीं किया जा रहा है। जैसाकि भण्डार संहिता के पैरा 1217 के अंतर्गत वांछित था। यह स्क्रेप दिसम्बर 1996 एवं फरवरी 1999 के मध्य किये गये स्टॉक सत्यापन के दौरान स्टॉक सत्यापकों द्वारा सत्यापित भी नहीं किया गया था। इस अलेखांकित स्क्रेप में कमी की सम्भावना से बचा नहीं जा सकता। प्रलेखों के प्राप्त होने पर भी नियमित रूप से ध्यान नहीं रखा जा रहा है।

इस प्रकार संहिता प्रावधानों का अनुपालन न किये जाने के फलस्वरूप 1993-94 से सितम्बर 1996 के दौरान 4.13 करोड़ रुपये के स्क्रेप की कमी हुई। इस कमी के लिए जिम्मेदारी अभी तक (जनवरी 2000) निर्धारित नहीं की गयी है। यहां तक कि अक्टूबर 1996 से लागू संशोधित प्रक्रिया भी पूरी तरह अभी संहिता प्रावधानों के अनुरूप नहीं है।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं अक्टूबर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

(ख) मध्य रेलवे के भण्डार नियंत्रक (सी.ओ.एस.) ने अप्रैल, 1995 से जनवरी, 1999 के दौरान कलकत्ता के मेसर्स इन्डियन आयरन एण्ड स्टील कम्पनी आई आई एस सी ओ को कुल 2,71,548



क्विंटल कच्चे लोहे (पी.एल.नं. 90.01.0425) के 14 आपूर्ति आदेश उप-भण्डार नियंत्रक (एम) परेल को आपूर्त करने के लिये दिये। आपूर्ति की शर्तों के अनुसार वित्त सलाहकार एवम् मुख्य लेखाधिकारी (भंडार) एफ.ए.एण्ड.सी.ए.ओ.(एस.) मुम्बई सी एस टी द्वारा प्रेषण के साक्ष्य के आधार पर भुगतान शत-प्रतिशत होना था।

उक्त क्रयादेशों के विरुद्ध, आई.आई. एस.सी.ओ. ने मई, 1995 और जनवरी, 1999 के बीच पूर्व रेलवे के बर्न एण्ड कम्पनी साइडिंग से 457 खुली वैगनों में कच्चा लोहा लाद कर भेजा। प्रेषण के साक्ष्य के आधार पर कम्पनी द्वारा जब भी दावा किया गया, वित्त सलाहकार एवम् मुख्य लेखाधिकारी (एस.) द्वारा भुगतान रेलवे रसीदों पर दर्शाये गये भार के आधार पर किये गये जिस पर टिप्पणी लिखी थी 'सेड टु कन्टेन' (रेल कर्मियों की गवाही में कच्चे लोहे को तौला गया परन्तु लदान का पर्यवेक्षण नहीं किया गया)।

बुक किये गये 457 वैगनों में से प्राप्त 456 वैगनों को परेल भंडार डिपो पर जैसे-जैसे प्राप्त होते गये, तौला गया। यह देखा गया कि प्राप्त किये गये कच्चे लोहे के परेषणों के वास्तविक भार से 404 वैगनों के रेलवे रसीदों में दिखाये गये भार में 8804.50 क्विंटल भार की कमी थी और 17 वैगनों के रेलवे रसीदों में दिखाये गये भार के मुकाबले में 46.80 क्विंटल भार अधिक था। 35 वैगनों में परेषणों का भार सही पाया गया। 456 वैगनों में सब जोड़ कर कुल कमी 8757.70 क्विंटल की हुयी। एक वैगन जिसपर 0.04 करोड़ रुपये मूल्य था 577.10 क्विंटल कच्चा लोहा लदा था, और जिसे मई, 1995 में प्रेषित किया गया था, परेल कारखाने पर प्राप्त नहीं किया गया। इसके बदले में अक्टूबर, 1995 में भंडार विभाग द्वारा 0.03 करोड़ रुपयों का दावा (बिक्री-कर एवम् उत्पाद-शुल्क को छोड़ कर) किया गया जिसको अभी तक निपटाया नहीं गया है। इस प्रकार, कुल कम प्राप्ति, परेषण के भार को समाहित करते हुये (577.10 क्विंटल) जिसे कि वैगन में लादा गया और प्राप्त नहीं हुआ था कुल मिला कर 9334.80 क्विंटल हुआ जिसका मूल्य 0.78 करोड़ रुपये था। मई, 1995 से फरवरी, 1999 के दौरान प्राप्त किये गये 6 आपूर्ति आदेशों की जानकारी भी नहीं दी गई थी। 8 आपूर्ति आदेशों के मामले में सामग्री फरवरी, 1996 से नवम्बर, 1997 के बीच प्राप्त की गई लेकिन मार्च, 1998 में जा कर उप-भण्डार नियंत्रक (एम) परेल, ने कम प्राप्ति की सूचना वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी (एस.) को दी।

इन लेन-देनों में निम्नलिखित कमियाँ स्पष्ट रूप से दृष्टिगोचर होती हैं:

- (i) उप-भण्डार नियंत्रक(एम.) परेल ने कम प्राप्तियों की सूचना देने में अनावश्यक अधिक समय लगाया। आरम्भिक परेषणों के सम्बन्ध में कम प्राप्तियों की त्वरित सूचना के माध्यम से वित्त सलाहकार एवम् मुख्य लेखाधिकारी द्वारा उचित कार्यवाही सुनिश्चित की जा सकती थी जिसका उद्देश्य बाद में प्राप्त होने वाले परेषणों की कम प्राप्तियों पर रोक लगाना था। तथापि एफ ए एंड सी ए ओ (एस) द्वारा अब तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है (जनवरी 2000) कम प्राप्तियों की सूचना भण्डार-नियंत्रक को भी दी गई थी। अब तक रेल-प्रशासन द्वारा कम प्राप्तियों के कारणों की जाँच के सम्बन्ध में कोई कार्यवाही नहीं की गई है। छः आपूर्ति आदेशों के सम्बन्ध में 2,690.90 क्विंटल कम प्राप्तियों की सूचना दी जानी अभी बाकी थी (जनवरी 2000)।

- (ii) जैसा कि परेषणों की तौल फर्म के तुला-सेतु पर रेल कर्मियों के पर्यवेक्षण में हुआ था मेसर्स आई.आई.एस.सी.ओ. को किये गये भुगतान से कम प्राप्ति के सम्बन्ध में वसूली की सम्भावना काफी कम है।

रेलवे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन के साथ दिसम्बर 1999 में बताया कि:

- (i) बन्द वैगनों की अनुपलब्धता के कारण, माल का, इस विशेष मामले में, खुले वैगनों में परिवहन करना पड़ा।
- (ii) यह स्पष्ट है कि कमियां मार्ग में हुयीं और ऐसी कमियों पर नियंत्रण पाना कठिन है।
- (iii) कुछ उपाय, जैसे मे. आई आई एस सी ओ लि. द्वारा उनकी लागत पर सशस्त्र अनुरक्षक, वाणिज्य विभाग द्वारा लदान एवं उतराई दोनों का साक्ष्य, ऐसे मालों का बन्द वैगनों में लदान और शर्तों में संशोधन, किये जाने का प्रस्ताव है।
- (iv) कमियों के लिये मे. आई आई एस सी ओ लिमिटेड का दायित्व भी सुनिश्चित किया जा रहा है।

क्रम सं. (iv) पर रेल प्रशासन की टिप्पणी मान्य नहीं हो सकती है क्योंकि मे. आई आई एस सी ओ के 1991 की शर्तों एवं रेल प्रशासन की स्वीकृति के अनुसार गन्तव्य पर प्रकाश में आयी कम प्राप्तियों को मे. आई आईएस सी ओ पर नहीं थोपा जा सकता। इस तथ्य को रेलवेप्रशासन द्वारा उनके उत्तर में भी स्वीकार किया जा चुका है।

## (2) दक्षिण मध्य रेलवे :

रेलवे बोर्ड ने उसी रेलवे या अन्य रेलवे पर आमान परिवर्तन परियोजनाओं में प्रयोग हेतु प्रारंभिक नवीनीकरणों से निर्मुक्त पुराने रेल पथ सामग्रियों के आवंटन के लिए समय-समय पर आदेश जारी किया। 1993-94 के दौरान दक्षिण मध्य रेलवे को 65 ट्रैक कि.मी. के लिए पुराने रेलों तथा 75 ट्रैक कि.मी. के लिए पुराने स्लीपरों की आपूर्ति दक्षिण रेलवे की निर्माण इकाई को करना था। इसी प्रकार, 1994-95 के दौरान इस रेलवे को 75 ट्रैक कि.मी. के लिए पुराने रेलों तथा 70 ट्रैक कि.मी. के लिए पुराने स्लीपरों की आपूर्ति उत्तर रेलवे पर आमान परिवर्तन कार्य हेतु करना था।

तदनुसार, 7.23 करोड़ रुपये के पुराने रेल तथा स्लीपर (विजयवाड़ा से 6.01 करोड़ रुपये मूल्य की तथा सिकन्दराबाद से 1.22 करोड़ रुपये मूल्य की सामग्री) जून 1993 से मार्च 1996 के दौरान उत्तर रेलवे (6.93 करोड़ रुपये) तथा दक्षिण रेलवे (0.30 करोड़ रुपये) को भेजे गये। तथापि, उत्तर तथा दक्षिण रेलवे ने क्रमशः केवल 3.36 करोड़ रुपये तथा 0.03 करोड़ रुपये के डेबिट स्वीकार किया, शेष 3.84 करोड़ रुपये बिना स्वीकृति के पड़ा है।

अभिलेखों की समीक्षा में निम्नलिखित पाया गया :-

- (i) विजयवाड़ा मण्डल ने 1.53 करोड़ रुपये की सामग्री (खुले वैगनों में 1.34 करोड़ रुपये मूल्य की तथा 0.19 करोड़ रुपये की बंद वैगनों में) उत्तर रेलवे को जुलाई 1994 से



- दिसम्बर 1994 के दौरा भेजा था। उक्त सामग्री, उत्तर रेलवे को अभी तक (जनवरी 2000) प्राप्त नहीं हुयी है।
- (ii) इसी प्रकार, सिकन्दराबाद मण्डल ने 1.19 करोड़ रुपये मूल्य की सामग्री (0.92 करोड़ रुपये मूल्य की सामग्री उत्तर रेलवे को तथा 0.27 करोड़ रुपये मूल्य की दक्षिण रेलवे को) नवम्बर 1995 से मार्च 1996 के दौरान भेजा था। उक्त सामग्री अभी तक (जनवरी 2000) प्राप्त नहीं हुई हैं।
- (iii) विजयवाड़ा से भेजे गये 1.12 करोड़ रुपये मूल्य की सामग्रियों के लिए रेल प्रशासन के पास कोई विवरण उपलब्ध नहीं था।

जबकि दक्षिण मध्य रेलवे ने दावा किया (21 जून 1999) कि रेलवे रसीदें (आर आर्स) चालान प्रेषितीयों को भेज दी गयी थीं तथा कि प्रेषितीयों के नियंत्रण अधिकारियों की दावा करने की जिम्मेदारी थी, प्रेषिती रेलवे ने दावा किया (24 जून 1999) कि कोई रेलवे रसीदें उनको प्राप्त नहीं हुयी थीं।

संहिता प्रावधानों के अनुसार खोये हुए वैगनों के लिए वाणिज्य विभाग को तथा खुले वैगनों एवं बंद वैगनों, जहाँ गंतव्य स्टेशन पर वैगनों के सील सही पाये गये, में बुक किये गये सामान की कमी के लिए प्रेषक को जिम्मेदार ठहराया जाता है। तथापि, 3.84 करोड़ रुपये मूल्य की सामग्री के प्राप्त न होने के लिए कोई जिम्मेदारी रेल प्रशासन द्वारा अब तक (जनवरी 2000) निर्धारित नहीं की गयी है तथा ये सामग्रियाँ अभी भी (जनवरी 2000) खोजी जानी हैं।

चूँकि दावे सामग्री की बुकिंग की तिथि से 6 महीने के अन्दर कर दिये जाने चाहिए (भण्डार संहिता का पैरा 2134), ये मामले कालातीत हो चुके हैं।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च 1999 एवं अक्टूबर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### (3) पूर्व रेलवे :

लापता तेल टैंक वैगनों की लागत को न वसूल किये जाने के मामलों की पुनरावृत्ति रोकने के लिए रेलवे बोर्ड ने निम्नलिखित अनुदेश जारी किये (अगस्त 1993) :

- (i) सामान्यतया तेल से लदे किसी टैंक वैगन को मूल परेषिती के अतिरिक्त रेलवे अथवा सरकारी विभाग द्वारा खाली करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। तथापि विशेष परिस्थितियों में जहाँ कही भी किसी टैंक वैगन को रास्ते में खाली किया जाए, वाणिज्य विभाग को खाली किये गये उस विशिष्ट वैगन के बारे में आवश्यक वाणिज्यिक औपचारिकताओं को पूरा करने हेतु जानकारी दी जानी होती है।
- (ii) यदि रेलवे डीजल शेड/संस्थापना को आने वाला कोई तेल टैंक वैगन गन्तव्य पर समय से नहीं पहुंचता है, रेलवे की सम्बन्धित ईंधन शाखा इसकी गैर सुपुर्दगी से सम्बन्धित रेलवे की दावा शाखा को सूचित करेगी जो वैगन का पता लगाने का कार्य आरम्भ करेगी। ईंधन

शाखा को वैगन की बुकिंग की तिथि से छः माह के भीतर दावा दायर करेगी जिससे कि उसका दावा कालातीत न हो जाए।

- (iii) सम्बन्धित विभागों जैसे ईंधन और दावों के मध्य समुचित समन्वय बनाए रखना होगा जिससे कि बकाया दावों को शीघ्रता से निस्तारित किया जा सके। यदि आवश्यक हो तो बकाया मामलों की मासिक संयुक्त समीक्षा हेतु कार्य पद्धति अपनायी जाए।

तथापि, अभिलेखों की समीक्षा से पूर्व रेलवे के हावड़ा मण्डल के दो लोको शेडों में निम्नलिखित अनियमितताएं प्रकाश में आयीं।

- (i) लोको फोरमैन बर्दवान के कार्यालय में दिसम्बर 1993 एवं जनवरी 1997 के बीच प्रेषित, एच एस डी आयल के 69 टैंक वैगन लापता थे और उनका (जनवरी 2000) तक पता नहीं लगाया जा सका था। उन वैगनों में लदे 16,71,420 लीटर एच एस डी आयल की कीमत लेखापरीक्षा द्वारा 1.23 करोड़ रुपये परिनिर्धारित की गयी।

तथापि, इसके पश्चात् की जांच पड़ताल में ज्ञात हुआ कि यद्यपि छः महीनों की निर्धारित अवधि के भीतर समस्त 69 मामलों को दावा कार्यालय को सूचित किया गया केवल एक मामले को दावा कार्यालय द्वारा खोला गया और अब तक एक भी मामले का निस्तारण नहीं किया गया (जनवरी 2000)।

- (ii) लोको फोरमैन रामपुरहाट के कार्यालय को फरवरी 1994 एवं दिसम्बर 1997 के बीच प्रेषित एच एस डी आयल के 62 लापता टैंक वैगनों में से 43 वैगन अभी तक लापता थे और उनका (जनवरी 2000) तक पता नहीं लगाया जा सका था। उन वैगनों में लदे 10,33,730 लीटर एच एस डी आयल की कीमत लेखापरीक्षा द्वारा 0.81 करोड़ रुपये परिनिर्धारित की गयी।

तथापि, इसके पश्चात् की जांच पड़ताल से पता चला कि किसी भी मामले में दावा दायर नहीं किया गया था। बाद में पाया गया कि 4,58,140 लीटर एच एस डी आयल के 19 वैगनों को मैं इन्डियन आयल कार्पोरेशन (16वैगन) एवं हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (3 वैगन) धनबाद द्वारा 30 अक्टूबर 1997 को उतारा गया था। तथापि, उतारे गये एच एस डी आयल हेतु 0.51 करोड़ रुपये की कोई क्रेडिट मण्डल को प्राप्त नहीं हुई (जनवरी 2000)।

इस सम्बन्ध में निम्नलिखित लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां की जाती हैं:

- प्रचलित व्यवहार के अनुसार, एच एस डी आयल की बुकिंग (चालान के साक्ष्य पर) के सभी मामलों की डेबिटें रेलवे द्वारा स्वीकृत की जाती रही है भले ही टैंक वैगनों को परेषिती द्वारा विपथन/अपरोधन अथवा अन्य कारण से प्राप्त न भी किया गया हो तो भी।
- रामपुरहाट लोको शेड में रेल प्रशासन दावा कार्यालय में दावा प्रस्तुत करने में भी विफल रहा।
- बर्दवान लोको शेड के मामले में लेखापरीक्षा आपत्ति जारी करने (मार्च 1998) के बावजूद भी लापता वैगनों के किसी मामले को निस्तारित नहीं किया जा सका (जनवरी 2000)।



इस प्रकार, अगस्त 1993 के रेलवे बोर्ड के पत्र में निहित अनुदेशों के अनुपालन न किये जाने के कारण, 131 लापता टैंक वैगनों में लदे एच एस डी आयल की लागत की 2.55 करोड़ रुपये की राशि असमायोजित रह गयी (जनवरी 2000)।

मामले को रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 5.3.4 उत्तर , पूर्व एवं मध्य रेलवे: निर्धारित न्यूनतम सीमा तक ऊर्जा घटक बनाये रखने में विफलता के कारण परिहार्य व्यय

3 रेलवे पर शंट कैपेसिटर्स के गैर-संस्थापन एवं संस्थापन के बावजूद भी रेल प्रशासन को 8.65 करोड़ रूपए का परिहार्य व्यय सहन करना पड़ा

कर्षण एवं अन्य उद्देश्यों के लिए रेलवे को आवश्यक ऊर्जा विभिन्न स्थानों पर मुहैया किये गये सब-स्टेशनों के माध्यम से राज्य विद्युत बोर्डों (एस ई बी) से प्राप्त होती है। एस ई बी की दरों एवं रेलवे द्वारा एस ई बी के साथ किये गये अनुबंधों के अनुसार जब औसत ऊर्जा घटक नियत न्यूनतम सीमा से नीचे आ जाता है तब दण्ड प्रभार उद्ग्रहणीय हैं। ऐसे दण्ड प्रभारों को कम करने के लिए, रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 1986 में क्षेत्रीय रेलों को उचित कैपेसिटर बैंकों के साथ उपस्करों को स्थापित करने का निर्देश दिया। तथापि, 3 रेलवे में शंट कैपेसिटर की व्यवस्था में विफलता के कारण जैसा कि कुछ मामलों में शंट कैपेसिटर्स के स्थापित किये जाने के बावजूद 8.65 करोड़ रूपए का परिहार्य व्यय हुआ। इन पर नीचे चर्चा की जाती है:

#### (1) शंट कैपेसिटर्स के गैर-स्थापन के कारण परिहार्य व्यय

##### (क) उत्तर रेलवे

दिल्ली विद्युत आपूर्ति उपक्रम (डेसू) की दरें 0.85 के विद्युत घटक पर आधारित हैं। यदि विद्युत घटक 0.85 से नीचे पाया जाता है तो, उपभोक्ता आधारभूत माँग एवं उर्जा प्रभारों पर 20 प्रतिशत अधिभार के भुगतान का उत्तरदायी है।

उत्तर रेलवे नई दिल्ली स्टेशन पर एकल विद्युत कनेक्शन द्वारा डेसू से रेलवे स्टेशन, मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय, यात्री आरक्षण प्रणाली (पी.आर.एस.) इत्यादि के लिये बिजली ले रहा है। जून, 1993 से इस कनेक्शन पर विद्युत घटक लगातार 0.85 के नीचे पाया गया क्योंकि पी.आर.एस. संकुल पर स्थापित कैपेसिटर बैंक खराब थे। परिणामस्वरूप रेल प्रशासन द्वारा डेसू को अधिभार का परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

सितम्बर, 1993 में प्रवर विद्युत फ़ोरमैन (एस.ई.एफ.ओ.), नई दिल्ली ने प्रवर मंडल विद्युत अभियन्ता (सीनियर डी.ई.ई.), नई दिल्ली को अल्प विद्युत घटक के अधिभार के लगाये जाने की सूचना दी और पी.आर.एस. संकुल पर दोषपूर्ण शंट कैपेसिटर्स को प्रतिस्थापित करने का आग्रह किया। लेकिन अनभिलिखित कारणों से प्रतिस्थापन नहीं किया गया। इस संयोजन पर विद्युत घटक लगातार 0.57

और 0.84 के मध्य न्यून बना रहा जिसके परिणामस्वरूप जून, 1993 से जनवरी, 1999 की अवधि में 2.35 करोड़ रुपयों के अधिभार का भुगतान करना पड़ा।

कार्यालय मुख्य अभियन्ता निर्माण (सी.ई./सी.), कश्मीरी गेट नई दिल्ली में उनके सब-स्टेशन पर अपेक्षित कपैसिटर बैंकों को लगाने में भी रेलवे असफल रहा। इस कनेक्शन पर भी विद्युत घटक 0.75 और 0.83 के बीच न्यून रहा। अधिभार का निरंतर भुगतान करने के बावजूद सुधारात्मक उपाय नहीं किये गये। सितम्बर, 1998 में एस.ई.एफ.ओ. (निर्माण) ने सीनियर डी.ई.ई. (निर्माण) से पर्याप्त क्षमता वाले कपैसिटर बैंकों की व्यवस्था करने का आग्रह किया। तथापि, (जनवरी 2000) तक किसी प्रस्ताव को अन्तिम रूप नहीं दिया गया। अक्टूबर, 1992 से जनवरी, 1999 के दौरान 0.19 करोड़ रुपयों के अधिभार का परिहार्य भुगतान हुआ।

अल्प विद्युत घटक के लिये अधिभार के भुगतान के अतिरिक्त नई-दिल्ली सब-स्टेशन पर अधिकतम स्वीकृत लोड से अधिक बढ़ने के कारण भी रेलवे भारी जुर्माना भर रही थी। यह सब-स्टेशन समीपस्थ सब-स्टेशनों से जुड़ा हुआ था अतः इन क्षेत्रों जैसे, सेन्ट्रल हॉस्पिटल, रेलवे कॉलोनी इत्यादि में बिलजी चले जाने पर इस सब-स्टेशन से विद्युत-आपूर्ति हो रही थी, परिणामस्वरूप अधिकतम माँग का अतिक्रमण हो रहा था। यद्यपि सितम्बर, 1993 में एस.ई.एफ. ओ. (पी.एस.) द्वारा सीनियर डी.ई.ई., नई दिल्ली को समस्या का संकेत दिया गया था, फिर भी कोई सुधारात्मक कार्यवाही नहीं की गई। अक्टूबर, 1997 में जाकर एक बैठक के दौरान रेलवे प्रशासन ने डी.वी.बी. के कर्मचारियों को समझाया और उनसे आग्रह किया कि एक दूसरे से जुड़े सभी सब-स्टेशनों के लिये बिल स्वीकृत लोड की कुल अधिकतम माँग के आधार बनाये जायें, जैसा कि उत्तर प्रदेश राज्य-विद्युत बोर्ड (यू.पी.एस.ई.बी.) द्वारा किया जा रहा था, न कि किसी एक स्वीकृत कनेक्शन पर अधिकतम लोड के अकेले अतिक्रमण के लिये। बताया गया कि डी.वी.बी. प्रस्ताव पर विचार हेतु सहमत हो गयी।

तथापि, रेलवे ने 24 मार्च, 1998, 29 जून, 1998 और 20 मई, 1999 को सीनियर डी.ई.ई., नई दिल्ली से प्राप्त तीन पत्रों के अलावा डी.वी.बी. के साथ मामले का अनुसरण नहीं किया।

जून, 1993 से नवम्बर, 1998 की अवधि के दौरान इस मद में अदा किये गये जुर्माने की राशि 2.29 करोड़ रुपये थी।

इस प्रकार खराब कपैसिटर बैंकों को न बदलने एवम् भार अतिक्रमण के मामले को न सुलझाने के परिणामस्वरूप अक्टूबर, 1992 से जनवरी, 1999 के दौरान 4.83 करोड़ रुपये के अधिभार/जुर्माना का परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

मामले को रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल, 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

#### (ख) पूर्व रेलवे:

उर्जा घटक सुधारने तथा कम ऊर्जा घटक हेतु दण्ड कम करने के आशय से, पूर्व रेलवे प्रशासन ने सभी उप विद्युत गृहों पर कपैसिटर बैंक स्थापित करने का निर्णय लिया तथा दण्ड लगाये जाने के पूर्व ही मई 1984 में मण्डलों को, अपने प्रस्ताव भेजने के लिए कहा।



एक सब-स्टेशन की अधिकतम मांग भी ऊर्जा घटक पर निर्भर करती है, ऊर्जा घटक जितना ही न्यून होगा, उतने ही क्षमता की ऊर्जा प्राप्त करने हेतु उतनी ही अधिक मांग होगी। इस प्रकार ऊर्जा घटक में सुधार के परिणामस्वरूप मांग प्रभार भुगतान के साथ-साथ ऊर्जा घटक दण्ड में बचत होती है।

सियालदह मण्डल पश्चिम बंगाल राज्य विद्युत बोर्ड (डब्ल्यू बी एस इ बी) से, पाँच उप विद्युत गृहों (टीटागढ़, अशोकनगर, सोनारपुर, रानाघाट, लक्ष्मीकान्तपुर) के माध्यम से थोक में ऊर्जा क्रय करता है। उपरोक्त पाँच उप विद्युत-गृहों में पाया गया ऊर्जा घटक, औसतन 1996-97 से 1998-99 (फरवरी 1999 तक) के दौरान 0.80 से 0.87 के मध्य रहा। तथापि, अभिलेखों की समीक्षा में, यह पाया गया कि इन पाँच उप विद्युत गृहों पर शंट कैपेसिटर्स की स्थापना का कार्य तक भी पूरा नहीं किया गया था (जनवरी 2000)।

नवम्बर 1996 में (19 नवम्बर 1996 से प्रभावी) डब्ल्यू बी एस इ बी द्वारा सूचित किये गये दरों, में फरवरी 1997 के उपभोग माह से कम ऊर्जा घटक हेतु दण्ड भुगतान तथा उच्च ऊर्जा के लिए छूट का साथ साथ प्रावधान किया गया था। थोक उपभोक्ताओं द्वारा घटक की प्रत्येक 0.01 से 0.85 की गिरावट पर 0.5 प्रतिशत ऊर्जा अधिभार किन्तु 0.85 से कम के मासिक उर्जा घटक पर अधिकतम 2.5 प्रतिशत उर्जा अधिभार दिया जाना था। यदि मासिक औसत ऊर्जा घटक 0.90 से अधिक होता था, तो ऊर्जा प्रभार पर 0.90 से ऊर्जा घटक में 0.01 की प्रत्येक वृद्धि के लिए 0.5 प्रतिशत की छूट लेकिन अधिक से अधिक 2.5 प्रतिशत दी जानी थी।

टीटागढ़, सोनारपुर एवं अशोकनगर उप विद्युत गृहों पर शंट कैपेसिटर्स की स्थापना के संबंध में रेल प्रशासन द्वारा ठेकेदारों को स्वीकारोक्तियों के पत्र, 21 अक्टूबर 1997 को, लक्ष्मीकान्तपुर एवं रानाघाट पर उप विद्युत गृहों के लिए 18 जनवरी 1999 को जारी किये गये।

पाँचों उप विद्युत गृहों में शंट कैपेसिटर्स की स्थापना की प्रगति की समीक्षा से निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट हुयी:

(करोड़ रु. में)

क्रम सं.	स्टेशन	पिक बुक मद सं.	तिथि, जब आकलन स्वीकृत किया गया	निविदा खोले जाने की तिथि	रेलवे बोर्ड का लक्ष्य	स्वीकारोक्ति के पत्र के अनुसार पूरा किये जाने की तारीख	अनुमानित लागत	31 मार्च 1999 तक हुआ व्यय
1.	टीटागढ़	1996-97 का 374	नवम्बर 1996	16 मई 1997	मार्च 1998	20 जुलाई 1998	0.49	0.24
2.	सोनारपुर	1996-97 का 375	वही	वही	वही	वही	0.41	0.20
3.	अशोकनगर	1996-97 का 377	वही	वही	वही	वही	0.40	0.08
4.	लक्ष्मीकान्तपुर	1998-99 का 425	सितम्बर 1998	10 नवम्बर 1998	उपलब्ध नहीं	17 सितम्बर 1999	0.42	0.05
5.	रानाघाट	1998-99 का 424	वही	वही	वही	वही	0.42	उपलब्ध नहीं
	<b>जोड़</b>						<b>2.14</b>	

इस प्रकार, नवम्बर 1996 में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य तारीख मार्च 1998 के विरुद्ध, रेल प्रशासन ने स्वीकारोक्ति के पत्रों में पूरा करने की तारीख जुलाई 1998 निर्धारित किया तथा तीन उप विद्युत गृहों (टीटागढ़, सोनारपुर तथा अशोकनगर) के सम्बन्ध में कई समय-विस्तार भी प्रदान किये गये। शेष दो उप विद्युत गृहों के मामले में, स्वीकारोक्ति, जनवरी 1999 में जाकर जारी किये जा सके।

इस बीच, कम ऊर्जा घटक के कारण, रेल प्रशासन ने 2.34 करोड़ रुपये का परिहार्य व्यय अप्रैल 1996 से फरवरी 1999 तक की अधिकतम मांग के लिये तथा मात्र 13 महीने में (फरवरी 1997 से जनवरी 1998 तथा फरवरी 1999) 0.44 करोड़ रुपये कम ऊर्जा घटक दण्ड के रूप में वहन किया जिसे अन्यथा बचाया जा सकता था, यदि शंट कैपेसिटरों की स्थापना की गयी होती।

रेलवे प्रशासन ने शंट कैपेसिटरों के लगाने में विलम्ब के लिए निम्नलिखित कारण बताये (फरवरी 1999)

- (i) स्रोत की कमी; तथा
- (ii) कठोर तकनीकी आवश्यकता एवं अपर्याप्त वेन्डर्स  
उपरोक्त कारण मान्य नहीं हैं क्योंकि:
  - (क) इन मामलों में प्रस्ताव की पैरवी में विलम्ब हुआ।
  - (ख) शंट कैपेसिटर पूर्व रेलवे के अन्य मण्डलों में स्थापित किये गये हैं तथा लम्बी अवधि से सफलतापूर्वक कार्य कर रहे हैं। इससे ठोस तकनीकी कठिनाइयों या वेन्डरों की कमी जैसा कोई निष्कर्ष नहीं निकलता।

इस प्रकार 2.14 करोड़ रुपये (अनुमानित लागत) के शंट कैपेसिटरों को स्थापित न किये गये जाने के कारण, रेल प्रशासन को अप्रैल 1996 से फरवरी 1999 की अवधि के दौरान 2.78 करोड़ रुपये का परिहार्य व्यय करना पड़ा। ऐसा व्यय, आवर्ती प्रकृति का होने के कारण शंट कैपेसिटरों के स्थापित किये जाने तक होता रहेगा। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन छूट का लाभ उठाने में भी विफल रही जो 0.90 के ऊपर ऊर्जाघटक बनाये रखने के फलस्वरूप सम्भव हो सकता था।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं नवम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

**(ग) मध्य रेलवे :**

जबलपुर और झांसी के मण्डल विद्युत विभागों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा समीक्षा में अल्प ऊर्जा घटक के चलते 4 स्थानों पर (जबलपुर मण्डल में 3 एवं झांसी मण्डलों में प्रत्येक में 1) दण्डात्मक प्रभारों का आवर्ती भुगतान किया जाना ज्ञात हुआ। फरवरी 1991 से दिसम्बर 1998 के दौरान मध्य रेलवे द्वारा कुल जुर्माना, निम्न रूप से 0.64 करोड़ रुपये भुगतान किया गया :



**(i) जबलपुर मण्डल**

3 स्थलों के मामले में किसी ऊर्जा घटक सुधार नियन्त्रण पैनल की व्यवस्था नहीं की गई थी एवं फरवरी 1991 से दिसम्बर 1998 के अवधि में इन स्थलों पर 0.41 करोड़ रूपए के दण्डात्मक प्रभार अदा किए गए।

**(ii) झांसी मण्डल**

झांसी मण्डल के नाटघाट सेवा कनेक्शन पर किसी कैपेसिटर बैंक की व्यवस्था नहीं की गई थी। इस कनेक्शन पर म प्र रा वि बो को अप्रैल 1993 से दिसम्बर 1998 की अवधि के दौरान अल्प ऊर्जा घटक के कारण अदा किया गया कुल जुर्माना 0.23 करोड़ रूपए का था। अगस्त 1999 की लेखापरीक्षा द्वारा पूछताछ पर प्रवर मण्डल विद्युत इंजीनियर (सामान्य) झांसी के सितम्बर 1999 के उत्तर में कैपेसिटर बैंक के प्रावधान में विलम्ब हेतु कोई सन्तोषजनक कारण नहीं बताया गया।

इस प्रकार रेलवे बोर्ड के निदेशानुसार विभिन्न स्थानों पर कैपेसिटर बैंकों की स्थापना न करने के कारण अक्टूबर 1986 में न्यून ऊर्जा घटक के मद में दण्डस्वरूप एस ई बी के पक्ष में 0.64 करोड़ रूपए का परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

**(II) कैपेसिटर बैंकों की स्थापना के बावजूद परिहार्य व्यय**

लेखापरीक्षा समीक्षा से यह भी प्रकट हुआ कि जबलपुर मण्डल में 7 स्थानों एवं भोपाल और नागपुर मंडल प्रत्येक में 1 कैपेसिटर बैंकों की स्थापनाके बावजूद 0.40 करोड़ रूपए का परिहार्य व्यय हुआ।

**(i) जबलपुर मण्डल**

अल्प ऊर्जा घटक के लिए 7 स्थानों पर जुर्माना दिया जा रहा था जहाँ मध्य प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड (म प्र रा वि बो) से सेवा कनेक्शन लिए गए थे। इन स्थलों को स्वचालित ऊर्जा घटक सुधार नियन्त्रण पैनल (कैपेसिटर बैंक) अगस्त से दिसम्बर 1997 के दौरान 0.09 करोड़ रु की कुल लागत से उपलब्ध कराया गया था। इस उपकरण की संस्थापना के बावजूद भी, इन स्थानों पर अल्प ऊर्जा घटक के कारण रेलवे प्रशासन ने दिसम्बर 1997 से दिसम्बर 1998 के दौरान 0.04 करोड़ रु. का जुर्माना दिया। मण्डल विद्युत इंजीनियर (मं वि इ) सामान्य द्वारा बताया गया (जून 1999) कारण भारी उतार-चढ़ाव वाला आगमात्मक भार था।

**(ii) भोपाल मण्डल**

भोपाल मण्डल के इटारसी सब स्टेशन के भीलाखेरी न्यूयार्ड में 0.75 लाख रूपए की लागत से नवम्बर 1992 में एक विद्युत कैपेसिटर बैंक संस्थापित किया गया था। कैपेसिटर बैंक की संस्थापना के पूर्व इस सब स्टेशन पर मध्य रेलवे अल्प ऊर्जा घटक के लिए प्रतिमाह औसतन 0.35 लाख के दण्डात्मक प्रभारों का भुगतान करती रही थी। तथापि, नवम्बर 1992 में विद्युत कैपेसिटर बैंक की संस्थापना के पश्चात् दण्डात्मक प्रभारों की प्रतिमाह औसत अदायगी 0.46 लाख रूपए तक बढ़ गयी। अतः 0.38 लाख रूपए की लागत से अक्टूबर 1996 एक अतिरिक्त कैपेसिटर बैंक की

व्यवस्था की गयी। इसके बावजूद अल्प उर्जा घटक बना रहा जिसके फलस्वरूप औसतन 0.11 लाख रूपए प्रतिमाह के दण्डात्मक प्रभारों का भुगतान हुआ। दिसम्बर 1997 में, मध्य रेलवे ने इन दोनों कैपिसीटर बैंकों को अन्य दो स्थलों से कैपिसीटर बैंको को लाकर बदल दिया।

इस दशा के कारणों के बारे में लेखापरीक्षा की पूछताछ (अक्टूबर 1996) के उत्तर में म वि इ भोपाल ने बताया (दिसम्बर 1996) कि अल्प ऊर्जा घटक को, जब एक साथ बहुत सी आगमनात्मक मशीने चालू हो, नियन्त्रित नहीं किया जा सकता।

यह तर्क मान्य नहीं है, क्योंकि अन्य स्थलो से कैपेसीटर बैंकों को लाकर इन कैपिसीटर बैंकों को बदलने से यह समस्या पुनर्घटित नहीं हुई। अपेक्षित क्षमता के कैपेसीटर बैंकों को परिकल्पित करके संस्थापित करने में विफलता के परिणामस्वरूप फरवरी 1992 से नवम्बर 1997 की अवधि के दौरान 0.26 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

### (iii) नागपुर मण्डल

नागपुर मण्डल के अजनी विद्युत लोको शेड के सेवा कनेक्शन के मामले में अल्प ऊर्जा घटक के कारण जनवरी 1992 से महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड (म रा वि बोर्ड) को जुर्माना अदा किया जा रहा था। जनवरी 1997 में 1.25 लाख रूपए की लागत से एक कैपेसीटर बैंक की व्यवस्था की गई परन्तु यह वारन्टी अवधि के बाद जून 1998 में बिगड़ गया एवं इसे अभी कार्य योग्य बनाया जाना है (अप्रैल 1999)। मध्य रेलवे ने मई 1991 से दिसम्बर 1998 के दौरान अल्प उर्जा घटक के कारण 0.10 करोड़ रूपए के दण्डात्मक प्रभारों का भुगतान किया है। इसमें से जून 1998 से भुगतान किए गए दण्डात्मक प्रभार 0.02 करोड़ रूपए के है।

इस प्रकार, अक्टूबर 1986 के रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार विभिन्न स्थलों पर कैपेसिटर बैंकों की स्थापना करने के बावजूद अल्प ऊर्जा घटक के कारण जुर्माने के रूप में रेल प्रशासन को 0.40 करोड़ रूपए का भुगतान करना पड़ा।

मामले को रेलवे प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः अप्रैल 1999 एवं अक्टूबर 1999 में लाया गया ; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 5.3.5 दक्षिण रेलवे : स्क्रेप की बिक्री पर उत्पाद शुल्क एवं बिक्री कर न लिये जाने से हानि।

स्क्रेप की बिक्री पर उत्पादशुल्क एवं बिक्री कर न लिए जाने के कारण रेलवे पर 4.57 करोड़ रूपए के भुगतान का दायित्व आया।

इन्टीग्रल कोच फैक्ट्री, पेराम्बूर (आई सी एफ), चेन्नई रेल कोचों, शेलों, डाइज, रॉड्स, पंचों, जिग्स, बोगियों इत्यादि का निर्माण करने के लिए है। लोहा, स्टील स्क्रेप एवं एल्मूनियम कचरा, उत्पादन



प्रक्रिया के दौरान कटिंग, टर्निंग, बोरिंग, फोर्जिंग एवं ग्राइडिंग के कारण पैदा होते हैं। ये स्क्रैप के ढेर आई सी एफ द्वारा नीलामी/खुली निविदा के माध्यम से बेचे जाते हैं।

अधिसूचना सं. 171/88 दिनांक 13 मई 1988 तथा सं. 182/84 दिनांक 1 अगस्त 1984 के अनुसार एल्मूनियम एवं लोहे का कचरा तथा स्क्रैप 1993-94 तक उत्पादन शुल्क से मुक्त थे। यह छूट 1994-95 के बजट में वापस ले ली गयी। लेकिन आई सी एफ ने इन्हें उत्पादन प्राधिकारियों को बताये बिना अथवा उस पर उत्पाद शुल्क का भुगतान किये बिना कचड़ा एवं रद्दी का सफाया जारी रखा।

मार्च 1997 के दौरान, उत्पाद प्राधिकारियों ने आई सी एफ का दौरा किया तथा यह इंगित किया कि 1994-95 के दौरान बेचे गये रद्दी पर किसी उत्पाद शुल्क का भुगतान नहीं किया था। उसके बाद, मार्च 1998 में, केन्द्रीय उत्पाद आयुक्त, चेन्नई ने आई सी एफ को एक कारण बताओं नोटिस जारी किया तथा 1994-95 वर्ष हेतु 0.79 करोड़ रुपये का दावा किया। रेलवे बोर्ड की सलाह (जुलाई, 1998) पर, आई सी एफ प्रशासन ने 1994-95 के रद्दी की बिक्री पर उत्पाद शुल्क के रूप में 0.39 करोड़ रुपये की छूट लेने के बाद फरवरी 1999 में 0.40 करोड़ रुपये की राशि का भुगतान किया (कर विवाद समाधान योजना 1998)। आई सी एफ को बिक्री कर के भुगतान के लिए 1.59 लाख रुपये का दायित्व भी स्वीकार करना पड़ा। ये राशियाँ क्रेताओं से वसूल नहीं की जा सकीं।

1995-96 में, स्थिति फिर बदल गयी। अधिसूचना सं. 89/95 दिनांक 18 मई 1995 के अनुसार फैक्ट्री से निकले सभी कचरे एवं रद्दी पर उत्पाद शुल्क 1995-96 से लागू हो गया, बशर्ते उत्पाद मुक्त माल के अतिरिक्त उत्पाद योग्य माल उस फैक्ट्री में बनाये जाते हैं। 1995-96 से 1998-99 के दौरान, आई सी एफ ने मेसर्स भारत अर्थ मूवर्स लिमिटेड (बी ई एम एल) को कन्टेनर के पार्ट्स तथा मेसर्स एस ए एन इन्जीनियरिंग को कोचेज बेचा था। इस प्रकार, आई सी एफ 1995-96 के बाद से रद्दी एवं कचरे की पूरी बिक्री पर उत्पाद शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था। यद्यपि, रद्दी की बिक्री पर आई सी एफ द्वारा जारी किये गये नीलामी सूचना में तमिलनाडु जनरल सेल्स टैक्स ऐक्ट के अनुसार बिक्री कर एवं अन्य शुल्क के भुगतान हेतु क्रेता के दायित्व तथा अन्य लागू नियमों के सम्बंध में एक उपबंध सम्मिलित था, फिर भी आई सी एफ प्रशासन रद्दी की बिक्री पर उत्पाद शुल्क लगाने तथा वसूलने में विफल रहा।

इस प्रकार, आई सी एफ प्रशासन ने वर्ष 1994-95 के लिए 0.40 करोड़ रुपये (कर विवाद समाधान योजना के अंतर्गत 0.39 करोड़ रुपये समायोजित करने के बाद) उन्हें क्रेताओं से बिना वसूल किये भुगतान किया तथा 1995-96 से 1998-99 की अवधि हेतु उत्पाद शुल्क के रूप में और 3.99 करोड़ रुपये तथा बिक्री कर के रूप में 0.16 करोड़ रुपये का भुगतान करने के लिए भी उत्तरदायी हुआ।

मामला रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई 1999 एवं अक्टूबर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 5.3.6 दक्षिण, पूर्व एवं उत्तर रेलवे : नरम लकड़ी (देवदार) की अधिप्राप्ति पर परिहार्य व्यय

अप्रयुक्त पड़ी हुयी या अस्वीकृत/अग्नि द्वारा नष्ट हो गई नरम लकड़ी (देवदार) की 4.18 करोड़ रूपए मूल्य की अपव्ययी अधिप्राप्ति

जून 1997 में, माननीय पर्यावरण एवं वन मन्त्री, भारत सरकार ने माननीय रेल मन्त्री से, जम्मू एवं काश्मीर में वानिकी की विनाशकारी दशा से परिहार हेतु जम्मू एवं काश्मीर राज्य वन विभाग से 20,000 क्यू.मी. देवदार की लकड़ी (कोचों में प्रयोग की जा रही) क्रय करने का आग्रह किया। तदनुसार, 1996-97 के दौरान जम्मू एवं काश्मीर वन विभाग से की गयी खरीदों (5411.49 क्यू.मी.) के आधार पर सदस्य (यान्त्रिक) ने मांग पत्र की प्राप्ति होने तक क्षेत्रीय रेलों को वितरित की जाने वाली 5,000 क्यू.मी. नरम लकड़ी (देवदार) की अधिप्राप्ति का अनुमोदन (अक्टूबर 1997) किया। विनिधान/वितरण की जानी वाली मात्रा का निर्णय यथानुपाती आधार पर डी जी एस एंड डी द्वारा की गयी पिछली खरीद के आधार पर किया जाना था। यद्यपि रेलों से रेलवे बोर्ड का नरम लकड़ी हेतु मांगपत्र अभी (अक्टूबर 1997) प्राप्त नहीं हुआ था तथापि 1997-98 के अन्दर डिलीवरी हेतु 5000 क्यू.मी. नरम लकड़ी देवदार के क्रय हेतु आदेश डी जी एस एण्ड डी को दे दिये गये।

1996-97 के दौरान दक्षिण रेलवे के लिए विनिधान की गयी नरम लकड़ी की मात्रा 1,445 क्यू.मी. थी। 1997-98 में क्रय की जा रही 5000 क्यू.मी. में से, बिना किसी मांग-पत्र के रेलवे बोर्ड ने एकपक्षीय रूप से 1.94 करोड़ रु. मूल्य की 1284 क्यू.मी. नरम लकड़ी दक्षिण रेलवे को आबंटित कर दी।

नवम्बर 1997 एवं दिसम्बर 1997 के दौरान भण्डार डिपो, गोल्डेन राक (600 क्यू.मी.), कैरेज वर्क्स, पेराम्बूर (600 क्यू.मी.) एवं भण्डार डिपो अशोकापुरम (84 क्यू.मी.) द्वारा 1,284 क्यू.मी. नरम लकड़ी प्राप्त की गयी। नवम्बर 1998 में भण्डार नियन्त्रक (सी ओ एस) दक्षिण रेलवे ने डी जी एस एण्ड डी से लकड़ी की रद्दी किस्म बताते हुए पुनः कहा कि कोई माँग न होने कारण सामग्री का दक्षिण रेलवे में प्रयोग नहीं किया जा सकता। उसके पश्चात दिसम्बर 1998 में पेराम्बूर, अशोकापुरम एवं गोल्डेन राक में संयुक्त निरीक्षण सम्पन्न किये गये एवं भण्डार डिपो पेराम्बूर में 96 क्यू.मी., अशोकापुरम में 15.540 क्यू.मी. और गोल्डेन राक में 100 क्यू.मी. रद्द कर दिये गये। यह निर्णय लिया गया कि रद्द की गयी मात्रा को परेषिती के परिसरों में दूसरे पक्ष के बिना किसी वित्तीय प्रभाव के, निराकृत कर दिया जाएगा।

अब तक (जनवरी 2000) पेराम्बूर और अशोकापुरम में क्रमशः 600 क्यू.मी. एवं 84 क्यू.मी. उपलब्ध है। तथापि गोल्डेन राक में प्राप्त हुए 600 क्यू.मी. में से 0.50 करोड़ रु. मूल्य की 309.06 क्यू.मी. के आग लगने से नष्ट होने से 290.94 क्यू.मी. शेष बची। इस प्रकार कुल मिलाकर 1.44 करोड़ रूपये मूल्य की 974.94 क्यू.मी. नरम लकड़ी (1284 क्यू.मी. प्राप्त में से) बिना प्रयोग के पेराम्बूर, अशोकापुरम एवं गोल्डेन राक में पड़ी हुयी है।



इस सम्बन्ध में निम्न टिप्पणियां की जाती है :

- (i) 1.94 करोड़ रु. की 1,284 क्यू.मी. नरम लकड़ी जिनकी न तो मांग की गयी थी और न ही आवश्यकता थी, दक्षिण रेलवे पर थोप दी गयी। उसमें से 1.44 करोड़ रु. की 974.94 क्यू.मी. पिछले 15 महीनों से अप्रयुक्त पड़ी है। इस प्रकार स्लीपरों हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा दिया गया आदेश, अविवेकपूर्ण था। इससे रेलवे को वित्तीय हानि पहुँची और दुर्लभ एवं मूल्यवान सामग्री स्रोत की बर्बादी भी हुई।
- (ii) असुरक्षित भण्डारण स्थिति के कारण स्टॉक के क्षरित होने की सम्भावना है। गोल्डेन राक कारखाने (जी ओ सी) में कार्यशालाओं में पहले ही 0.50 करोड़ रु. मूल्य की रद्द की गयी नरम लकड़ी असुरक्षित भण्डारण के कारण आग लगने से नष्ट हो गयी।
- (iii) विगत में, नरम लकड़ी श्रेणी (देवदार) की लकड़ियां रेलवे में रेलपथ एवं कोच अनुसंधान, कोच निर्माण में प्रयुक्त की जाती रही हैं। अतएव दक्षिण एवं पूर्व रेलवे प्रशासनों को, अपने पास उपलब्ध नरम लकड़ी को, नष्ट होने देने अथवा खुले एवं असुरक्षित अवस्था में भण्डारण करने के बजाय उनका प्रयोग करना चाहिए था।

मामले को दक्षिण रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मार्च 1999 एवं सितम्बर 1999 में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

इसी प्रकार पूर्व रेलवे के लिए बोर्ड ने 1997-98 की आवश्यकता स्वयमेव 1380 क्यू.मी. परिनिर्धारित की। परेषण लिलुआ निर्माण डिपो (एल सी टी) को मुख्य अरण्यपाल वन, जम्मू के द्वारा जनवरी 1998 से अक्टूबर 1998 के दौरान प्राप्त हुआ। प्रेषित की गयी 1380.330 क्यू.मी. की कुल मात्रा में से केवल 360.127 क्यू.मी. प्रयुक्त की गयी एवं 1.86 करोड़ रु. मूल्य की 1020.213 क्यू.मी. को रद्द घोषित किया गया। रद्द घोषित लकड़ी आच्छादित शेड के अभाव में डिपो में खुले में पड़ी हुयी है।

उत्तर रेलवे में 0.57 करोड़ रूपए की 300 क्यू.मी. नरम लकड़ी (देवदार) भण्डार डिपो, आलमबाग में मार्च/अप्रैल 1998 के दौरान प्राप्त हुयी। नरम लकड़ी के लिए भण्डार डिपो द्वारा कोई विशिष्ट मांग नहीं की गई थी। जबकि, आरा मिल शाप, आलमबाग को, 7 अप्रैल 1998 को, 100 क्यू.मी. जारी किया गया, 0.38 करोड़ रूपए की शेष 200 क्यू.मी. नरम लकड़ी, 13 अप्रैल 1998 को लागू यार्ड में लगी एक आग में विनष्ट हो गयी।

### 5.3.7 पूर्वोत्तर रेलवे : सी एस टी-9 स्लीपर पाटों की अनौचित्यपूर्ण अधिप्राप्ति

सी एस टी 9 स्लीपर पाटों की मांग के अतिरिक्त अधिप्राप्ति के फलस्वरूप 4.18 करोड़ रूपए की सीमा तक निधियों का अनावश्यक अवरोध हुआ।

सी एस टी-9 स्लीपर पाट ढलवाँ लोहे के पाट (केन्द्रीय मानक ट्रायल-9) होते हैं। एक टाइबर से दो स्लीपर पाटों को जोड़कर एक सम्पूर्ण रेल स्लीपर बनता है जिसपर रेलें रखी जाती हैं।

मार्च 1994 में, रेल प्रशासन ने अपनी सी एस टी-9 स्लीपर पाटों (बी जी) की आवश्यकता 1994-95 के लिए रेलवे बोर्ड को 1,350 मी टन बताया। तथापि, रेलवे बोर्ड ने रेलवे की आवश्यकता 13500 मी टन प्रेक्षित किया (18 मई 1994)। रेलवे प्रशासन ने बोर्ड को सूचित किया (24 मई 1994) कि रेलवे की आवश्यकता गलत ढंग से 13,500 मी टन दिखाई गई है एवं बोर्ड से उसको सही करने का अनुरोध किया। जून 1994 में बोर्ड त्रुटि को शुद्ध करने पर सहमत हो गया।

तथापि, आश्वासन के बावजूद बोर्ड पूर्वोत्तर रेलवे को आबंटित करता रहा एवं जून 1994 से अगस्त 1994 के बीच कुल मिलाकर 18812.60 मी टन का आदेश देता रहा, जिसमें से 10151.52 मी टन सामग्री प्राप्त हो गयी एवं 4.27 करोड़ रु. मूल्य की 4,223 मी टन के शेष के साथ 5928.52 मी टन प्रयुक्त हो गयी (जून 1998)।

कोई मांग न होने के कारण अधिप्राप्त की गई अतिरिक्त सामग्री डिपों में पड़ी हुयी थी। इसके परिणामस्वरूप 4.27 करोड़ रु. की निधियों का अनावश्यक निवेश हुआ।

रेलवे प्रशासन ने अगस्त 1998 में बताया कि :

- (i) मई 1998 तक केवल 86 मी टन सी एस टी-9 स्लीपर पाटों का अवशेष बचा था और शेष को आपातकालीन प्रतिस्थापनों एवं स्लीपरों के घनत्व में सुधार हेतु उपभोग कर लिया गया था; एवं
- (ii) 2581.01 मी टन निर्माण विभाग को स्थानान्तरित कर दिया गया था।

रेलवे प्रशासन का तर्क मान्य नहीं है। महाप्रबन्धक (इन्जीनियरी) के पत्र सं. एस/553/2/ए आर/4--बी दिनांक 20/22 जुलाई 1998 के अनुसार जुलाई 1998 में बी जी सी एस टी-9 स्लीपर पाटों का अवशेष 4,223 मी टन था न कि 86 मी टन। इसके अतिरिक्त प्रशासन ने बताया कि 2581.01 मी टन सी एस टी-9 स्लीपर पाटों (2.61 करोड़ रु. मूल्य के) को निर्माण विभाग को स्थानान्तरित कर दिया गया था। चूंकि इस 2,581.01 मी टन का उपभोग प्रशासन द्वारा नहीं बताया गया है, उनका मई 1998 में 86 मी टन के बताये गये अवशेष का दावा सही नहीं ठहरता है।

इसके अतिरिक्त, पूर्वोत्तर रेलवे पर सी एस टी-9 स्लीपर पाटों का उपभोग बहुत कम है। सितम्बर 1999 में 4.18 करोड़ रु. मूल्य के 4137.60 मी टन के अवशेष के साथ जुलाई 1998 एवं अगस्त 1999 के बीच 0.09 करोड़ रु. लागत के केवल 85.40 मी टन स्लीपर पाटों का प्रयोग किया जा सका था।

मामले को नवम्बर 1999 में रेलवे बोर्ड की जानकारी में लाया गया था; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जनवरी 2000)।



**5.3.8 पश्चिम, मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, : मुक्त समय के भीतर गैस सिलेन्डरों की गैर-  
दक्षिण एवं दक्षिण मध्य रेलवे वापसी के कारण परिहार्य व्यय**

नियत मुक्त समय के अन्दर गैस सिलिन्डरों को वापस न किये जाने के फलस्वरूप 2.14 करोड़ रूपए का परिहार्य व्यय

कम्प्रेसड आक्सीजन गैस एवं डिजाल्ड एसीटिलीन गैस की आपूर्ति हेतु दर ठेको को आपूर्ति एवं निबटान महानिदेशालय (डी जी एस एंड डी) द्वारा अन्तिम रूप दिया जाता है। क्षेत्रीय रेलें इन मदों की अपनी आवश्यकताओं के लिए इन दर ठेकों के विरुद्ध आपूर्ति आदेश देती हैं। खाली गैस सिलेन्डरों को सम्बन्धित कार्य/डिपो को, जहां से इनको जारी किया गया हो, भरे हुए सिलेन्डरों के प्रेषण की तिथि से ठेकेदार को खाली सिलेन्डरों की प्राप्ति तक की गणना करके सात दिनों की मुक्त उधारी अवधि के भीतर वापस करना आवश्यक होता है। इसके आगे निर्दिष्ट है कि यदि सिलेन्डरों को 7 दिनों के भीतर नियत दैनिक दर पर वापस नहीं किया जाता है, तो मुक्त उधारी अवधि से अधिक की अवधि के लिए धारण प्रभार देय होगा।

अप्रैल 1984 से मार्च 1991 की अवधि के लिए लेखापरीक्षा की समीक्षा में ज्ञात हुआ कि खाली गैस सिलेन्डरों को निर्धारित मुक्त उधारी अवधि के भीतर वापस नहीं किया जा रहा था जिसके परिणामस्वरूप सिलेन्डर धारण प्रभार का परिहार्य व्यय हुआ। इस अनियमितता का नौ क्षेत्रीय रेलों एवं रेल उत्पादन इकाइयों (डीजल इन्जन कारखाना) में 1.14 करोड़ रु. के परिहार्य व्यय का, 31 मार्च 1991 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन- संघ सरकार (रेलवे) (1992 की सं. 10) के पैरा 5.22 में उल्लेख किया गया था।

अपनी कृत कार्यवाही रिपोर्ट में रेलवे बोर्ड ने बताया (अप्रैल 1993) कि क्षेत्रीय रेलों से मार्च 1993 में गैस सिलेन्डरों का संचलन सुव्यवस्थित करने एवं उपभोक्तों के बीच बँटवारे के लिए उचित योजना एवं समन्वयन रखने के लिए कहा गया था।

तथापि यह देखा गया कि पश्चिम रेलवे में अनियमितता अभी तक विद्यमान थी। 1 अप्रैल 1994 से 31 मार्च 1999 की अवधि के लिए इस मद में हानि 0.52 करोड़ रु. निकाली गई।

इसको पश्चिम रेलवे प्रशासन की जानकारी में मार्च 1999 में लाया गया। रेलवे प्रशासन ने जुलाई 1999 में बताया कि 7 दिनों का अनुमत मुक्त समय अपर्याप्त था। रेलवे बोर्ड के क्षेत्रीय रेलों को मार्च 1993 के अनुदेशों के परिप्रेक्ष्य में यह तर्क मान्य नहीं है।

6 अन्य क्षेत्रीय रेलों (मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, दक्षिण एवं दक्षिण मध्य) में इसी प्रकार की संवीक्षा में 1.62 करोड़ रु. का परिहार्य व्यय हुआ जिसका विवरण निम्न है :

क्रम सं.	रेलवे	अवधि	राशि (करोड़ रु. में)
1.	मध्य	1 अप्रैल 1994 से 31 मार्च 1999	0.24
2.	पूर्व	1 अप्रैल 1994 से 28 फरवरी 1999	0.32
3.	उत्तर	1 अप्रैल 1994 से 31 मार्च 1999	*0.41
4.	पूर्वोत्तर	1 अप्रैल 1994 से 31 मार्च 1999	0.31
5.	दक्षिण	1 अप्रैल 1994 से 31 मार्च 1999	0.21
6.	दक्षिण मध्य	1 अप्रैल 1994 से 31 मार्च 1999	0.13
<b>जोड़</b>			<b>1.62</b>

\* उत्तर रेलवे (0.30 करोड़ रूपए), रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला (0.10 करोड़ रूपए) और डीजल कॉम्पोनेन्ट वर्क्स पटियाला (0.01 करोड़ रूपए)

लेखापरीक्षा की 16 सितम्बर 1999 की पूछताछ कि 7 दिनों के निर्धारित मुक्त समय के बढ़ाने का मामला क्या बोर्ड अथवा किसी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा डी जी एस एंड डी के साथ उठाया गया है, के उत्तर में बोर्ड ने बताया (12 अक्टूबर 1999) कि मार्च 1993 के अनुदेशों के परिप्रेक्ष्य में मामले को डी जी एस एंड डी से नहीं उठाया गया है; किसी भी क्षेत्रीय रेलवे से किसी प्रकार की शिकायत भी नहीं थी।

मामला नवम्बर 1999 में रेलवे बोर्ड की जानकारी में लाया गया; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।

### 5.3.9 मध्य रेलवे: अस्वीकृत भण्डार के लागत की आपूर्तिकर्ताओं से गैर-वसूली

अस्वीकृत भण्डार के लागत के मद में आपूर्तिकर्ताओं से 0.84 करोड़ रूपए की गैर वसूली

भारतीय रेल भण्डार संहिता जिल्द I के पैरा 762 के अनुसार, अस्वीकृत भण्डार रेलवे परिसर में आपूर्तिकर्ता के जोखिम पर पड़े रहेंगे जो अस्वीकृति ज्ञापन जारी होने की तिथि से 21 दिनों के अन्दर उन्हें हटाने की व्यवस्था करेगा। यदि अस्वीकृति भण्डार उपरोक्त अवधि के दौरान हटा नहीं लिये जाते हैं; तो रेल प्रशासन को ऐसे भण्डार का निपटान करने, जैसा वह उचित समझे, आपूर्तिकर्ता के जोखिम पर तथा उसके खाते पर तथा जमीन किराया/विलम्ब शुल्क वसूलने, का अधिकार है। भारतीय रेल ठेका के मानक शर्तों के अनुबन्ध 2401 के अनुसार, जैसाकि भण्डार संहिता के पैरा 417 में उल्लिखित है, जब कभी किसी राशि के भुगतान हेतु कोई दावा ठेकेदार के विरुद्ध एक ठेका में से निकलता है, तो क्रेता को, उसी ठेका या क्रेता के साथ किसी अन्य ठेका या सरकार के पास अंतिम रूप दिये जाने हेतु लम्बित या किसी ऐसे दावा के निर्णय के अन्तर्गत भुगतान हेतु देय किसी राशि से, ऐसे दावा की राशि को उस सीमा तक, रोके रखने एवं लियन रखने का अधिकार है।



वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी (एस ए बी) [एफ ए एण्ड सी ए ओ (एस ए बी)] तथा भण्डार डिपो माटुंगा, झांसी एवं मनमाड द्वारा अनुरक्षित वसूली पंजिका, अस्वीकृति सूचना तथा गार्ड फाइलों की समीक्षा के दौरान यह पाया गया कि 0.84 करोड़ रुपये के 170 अस्वीकृत मद इन भण्डार डिपो में पड़े हुए थे (मार्च 1999)। इन 170 अस्वीकृत मदों में से, 147 मदों का निरीक्षण रेल इण्डिया टेक्निकल एण्ड इकोनोमिक सर्विसेज (राइट्स) लिमिटेड द्वारा (78 मद - 46 प्रतिशत) तथा डायरेक्टर आफ इन्सपेक्शन (डी ओ आई) द्वारा (69 मद - 41 प्रतिशत) किया गया था। इन सभी मामलों में, अग्रिम भुगतान (कुल मूल्य का 95 प्रतिशत या 98 प्रतिशत) फर्मों को पहले ही किया जा चुका था। इन अस्वीकृत किये गये मदों की आयुवार विश्लेषण में यह देखा गया कि 3 मद (मूल्य 0.002 करोड़ रुपये) 10 वर्षों से अधिक समय से, 41 मद (मूल्य 0.37 करोड़ रुपये) 5 से 10 वर्षों से, 110 मद (मूल्य 0.43 करोड़ रुपये) 1 वर्ष से अधिक समय से तथा 16 मद (मूल्य 0.04 करोड़ रुपये) 1 वर्ष तक के पड़े हुए थे। सबसे पुराना मामला 1984 से सम्बन्धित था।

यह देखा गया कि ये मद विभिन्न कारणों से जैसे कि (क) विशिष्टता के अनुसार न. होना - 48 मद 0.38 करोड़ रुपये के, (ख) टूटा, फूटा, त्रुटिपूर्ण इत्यादि - 101 मद 0.38 करोड़ रुपये के तथा (ग) अन्य कारणों से - 21 मद 0.08 करोड़ रुपये के, परेषितियों द्वारा अस्वीकृत किये गये थे।

52 मामलों में (0.34 करोड़ रुपये की राशि के), प्राप्त हुआ सम्पूर्ण परेषण परेषिती द्वारा अस्वीकृत कर दिया गया था क्योंकि आपूर्ति किये गये सामान वांछित विशिष्टता के अनुरूप नहीं पाये गये। यह नामित निरीक्षण एजेन्सियों द्वारा घटिया निरीक्षण का परिचायक है। सम्बन्धित निरीक्षण एजेन्सियों के साथ मामला उठाये जाने के लिए कोई कार्यवाही की गयी प्रतीत नहीं होती है।

अस्वीकृत सामानों को रेल प्रशासन द्वारा अस्वीकृति के 21 दिनों के अन्दर आपूर्तिकर्ताओं द्वारा हटा लिया जाना आवश्यक है जिसमें विफल होने पर भूमि किराया लगाया जाता है। रेल प्रशासन भी ऐसे प्रभार वसूल करने के लिए इन अस्वीकृत सामानों का निपटान कर सकती थी। तथापि, अस्वीकृति के इनमें से किन्हीं भी मामलों में, रेल प्रशासन द्वारा कोई कार्यवाही शुरू नहीं गयी थी।

यद्यपि अस्वीकृति सूचनायें एफ ए एण्ड सी ए ओ (एस ए बी) को अस्वीकृत सामानों पर किये गये अग्रिम भुगतानों को फर्मों से वसूलने के लिए भेज दिये गये, फिर भी कोई वसूली अभी तक नहीं की गयी है। 16 मामलों की नमूना जांच में यह पाया गया कि 12 मामलों में, रेल प्रशासन ने 5.74 करोड़ रुपये के क्रयादेश आगे के अवसरों पर इन्हीं फर्मों को जारी किया था जिनके सामान पहले से अस्वीकृत किये जा चुके थे, लेकिन इन फर्मों ने अस्वीकृत मदों को नहीं बदला और न इन मदों की लागत जमा किया। यद्यपि रेल प्रशासन को आपूर्तिकर्ताओं को देय भुगतानों से वसूली योग्य राशि को रोक रखने का अधिकार था, वे ऐसी वसूली करने में विफल रहे।

इसके अतिरिक्त, राइट्स तथा डी ओ आई द्वारा निरीक्षण किये गये सभी 147 मामलों (0.71 करोड़ रुपये के) में निरीक्षण, आपूर्तिकर्ता परिसर में सामान प्रेषित करने के पहले ही किया गया था। इन मामलों में, भारतीय रेलवे भण्डार संहिता, जिल्द I के पैरा 762 के नीचे टिप्पण 2 के अनुसार, संयुक्त निरीक्षण की व्यवस्था करना आवश्यक था जिसके लिए कार्यवाही केवल 4 मामलों में (0.05 करोड़ रुपये मूल्य के) प्रारंभ की गयी थी।

इसके परिणामस्वरूप, 0.84 करोड़ रुपये लागत के इन अस्वीकृत भण्डारों हेतु वसूली नहीं हुई है।

क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित अपने उत्तर में बताया (जनवरी 2000) कि:

5.74 करोड़ रुपये मूल्य के बाद के क्रयादेश उन फर्मों को दिये गये थे जिनके सामान पहले अस्वीकृत कर दिये गये थे क्योंकि ये फर्म आर डी एस ओ द्वारा अनुमोदित थीं;

सामग्री के अस्वीकृत किये जाने का मुख्य कारण नामित एजेन्सियों द्वारा खराब निरीक्षण था और मामले को राइट्स के साथ उठाया गया था;

रेल प्रशासन का तर्क मान्य नहीं है क्योंकि:

रेल प्रशासन इन चूककर्ता फर्मों को आगे क्रयादेश देने के पहले अस्वीकृत भंडारों के बदलने पर जोर डाल सकता था।

निरीक्षण एजेन्सियों द्वारा खराब निरीक्षण के मामले को न केवल राइट्स के साथ बल्कि दूसरी निरीक्षण एजेन्सियों के साथ भी पूरे जोर के साथ उठाये जाने की आवश्यकता है। इसलिये रेलवे बोर्ड द्वारा, सभी क्षेत्रीय रेलों को निरीक्षण एजेन्सियों द्वारा सभी रेलों पर निरीक्षण की गुणवत्ता में सुधार लाये जाने के लिये तुरन्त एवं उचित निर्देश दिये जाने की आवश्यकता है।

### 5.3.10 उत्तररेलवे: पूँजी का अनावश्यक अवरोधन

अस्वीकृत इनसर्टों के विवाद को हल करने में रेलवे की विफलता के परिणामस्वरूप 0.78 करोड़ रुपये की पूँजी का अवरोधन हुआ।

उत्तर रेलवे ने अक्टूबर, 1990 में प्री-स्ट्रेसड कॉन्क्रीट (पी एस सी) स्लीपरों के उत्पादन के लिए 5.60 लाख माइल्ड कास्ट आयरन (एम.सी.आई.) इन्सर्टों की आपूर्ति के लिये मेसर्स स्टार आयरन वर्क्स, कलकत्ता को एक आदेश प्रस्तुत किया। नामित जाँचकर्ता अभिकरण अर्थात् रेल इन्डिया टेक्निकल एंड इकॉनॉमिक सर्विसेस राइट्स द्वारा जाँच के पश्चात्, रेल पथ निरीक्षक (पी.डब्ल्यू.आई.) चण्डीगढ़ को 1.60 लाख, कॉन्क्रीट स्लीपर प्लान्ट (सी.एस.पी.) खालिसपुर को 3.50 लाख एवं सी.एस.पी. सूबेदारगंज को 0.50 लाख इनसर्ट्स मार्च, 1991 तक आपूर्त किये गये। फर्म को सामग्री की लागत का 98 प्रतिशत भुगतान हुआ जिसकी राशि 1.68 करोड़ रुपये थी।

इन 0.50 लाख एम.सी.आई. इन्सर्टों के अतिरिक्त अप्रैल, 1991 में कॉन्क्रीट स्लीपर प्लॉट (सी.एस.पी.) सूबेदारगंज को एक वैगन जिसमें 11,800 इन्सर्ट थे, प्राप्त हुआ जो सी.एस.पी. खालिसपुर के लिये बुक हुआ था। सभी 61,800 इन्सर्ट उपयुक्त पाये गये व सी.एस.पी. सूबेदार गंज में इस्तेमाल कर लिये गये।

जुलाई, 1991 में सी.एस.पी. खालिसपुर ने 27,200 इन्सर्ट सी.एस.पी. सूबेदारगंज को स्थानांतरित किया। अगस्त, 1991 में जब इन इन्सर्टों में से कुछ की सूबेदारगंज प्लॉट पर हथौड़े से परख की गई तो इन्हें ऊपर से टूटते हुये पाया गया। इसके पश्चात् सी एस पी राइट्स और फर्म के दो प्रतिनिधियों द्वारा क्रमशः 4/5 सितम्बर, 1991 को दो प्लान्टों (खालिसपुर और सूबेदारगंज में) पर संयुक्त निरीक्षण किया गया। यह देखा गया कि झुकी हुयी अवस्था में हथौड़े से चोट करने पर और रद्द घोषित किये गये कॉन्क्रीट स्लीपरों से निकालते समय इन्सर्ट टूट जाते थे। संयुक्त निरीक्षण में 40 इन्सर्टों में से केवल 4 हथौड़े से परख के दौरान गेटिंग के पास स्टेम पर ही टूटे पाये गये। जैसा कि हथौड़े से परख एक अपरिष्कृत तरीका था और विनिर्देशनों में इस प्रकार की जाँच का कोई



उपबन्ध नहीं था, संयुक्त जाँच दल ने खालिसपुर में 4 सितम्बर, 1991 को 12 रैन्डम नमूने लिये और चार-चार इन्सर्टों को तीन झोलों में मुहरबन्द कर दिया। इसके पश्चात सितम्बर, 1991 में सभी 12 नमूने नेशनल टेस्ट हाउस (एन.टी.एच.) कलकत्ता को भेज दिये गये। इसी प्रकार सूबेदारगंज प्लॉट पर 5 सितम्बर, 1991 को 12 नमूने लिये गये जिसमें से 4 नमूने आर.डी.एस.ओ. को जाँच के लिये भेजे गये (सितम्बर, 1991)

आर.डी.एस.ओ. के रिपोर्ट (दिसम्बर, 1991) के अनुसार नमूने सभी निर्धारित जाँचों में सही पाये गये एवम् विनिर्देशनों के अनुरूप थे। एन.टी.एच. को भेजे गये 12 नमूने भी सभी निर्धारित जाँचों (जाँच प्रमाण-पत्र दिनांक 27 जनवरी, 1992) में सही पाये गये लेकिन 8 नमूनों में फास्फोरस की मात्रा अनुमति योग्य स्तर से 15 से 113 प्रतिशत अधिक पायी गयी। राइट्स ने 29 जनवरी, 1992 को एन.टी.एच. से रासायनिक विश्लेषण के परिणाम की जाँच पुनः करने के लिये कहा और विशेष तौर पर तब जब कि दूसरे सभी जाँचों के परिणाम विनिर्देशनों के अनुरूप पाये गये थे। पुनः जाँच कर लेने के पश्चात एन.टी.एच. ने 2 अप्रैल, 1992 को अपने दूसरे रिपोर्ट में सभी 12 नमूनों को विनिर्देशनों के अनुरूप घोषित किया। तत्पश्चात एन.टी.एच. ने मई, 1992 में राइट्स को 27 जनवरी, 1992 को जारी किये गये अपने पहले के जाँच प्रमाण पत्र को निरस्त किया हुआ माना जाने की सलाह दी।

तथपि उप-मुख्य अभियन्ता (टी.एस.) उत्तर रेलवे ने दुबारा जाँच के परिणामों को स्वीकार नहीं किया क्योंकि जाँच, उन्हीं नमूनों पर बिना रेलवे से पूर्व अनुमति लिए हुये, की गयी थी। उप मुख्य अभियन्ता (टी.एस.) उत्तर रेलवे की यह कार्यवाही गलत थी क्यों कि दुबारा जाँच के लिये रेलवे से पूर्व अनुमति लेना अनिवार्य नहीं था। तदनन्तर, उत्तर रेलवे ने 2,57,898 इन्सर्टों को जो सी.एस.पी. खालिसपुर में पड़े हुये (2,56,798) एवम् सूबेदारगंज में (1,100) रद्द घोषित कर दिया।

जैसा कि फर्म रद्द किये गये इन्सर्टों को पुनर्स्थापित करने में असफल रही, रेल प्रशासन ने क्षेत्रीय रेलवेज को जून, 1992 में फर्म के बकाया बिलों से 0.81 करोड़ रुपये रोक लेने के लिये निर्देश दिये। तथापि जैसा कि फर्म ने माननीय उच्च न्यायालय, कलकत्ता से स्थगन आदेश प्राप्त कर लिया, क्षेत्रीय रेलवेज को नवम्बर 1992 में इस मामले में कोई कार्यवाही न करने की सलाह दी गई।

माननीय उच्च न्यायालय, कलकत्ता ने फर्म की याचिका को अप्रैल, 1998 में दोनों पार्टियों को अपनी शिकायतें उचित फोरम के समक्ष उठाने की स्वतंत्रता के साथ खारिज कर दिया। जून, 1998 में फर्म ने माननीय न्यायालय के आदेश के विरुद्ध पुनः एक अपील दाखिल किया। आगे, सम्बन्धित अभिलेखों के अभाव में प्रगति ज्ञात नहीं है।

इस सम्बन्ध में निम्न बिन्दु उभरते हैं

- (i) कोंक्रीट स्लिपरों के लिए एम.सी.आई. इन्सर्टों के इन्डियन रेलवे स्टैंडर्ड स्पेसिफिकेशन के अनुसार, तनाव जाँच, कठोरता-जाँच एवम् रासायनिक संघटन जाँच किये जाने थे। आघातवहनता के पश्चात आयामों के लिये साँचों के धातुकर्मीय गुणों एवम् रासायनिक संघटन की जाँच की जानी चाहिये थी। यदि कठोरता, तनाव एवम् चुने गये साँचों पर सूक्ष्म जाँच विनिर्दिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करने में विफल हो जाता है तो पुनः जाँच किये जाने के उपबन्ध थे। इन परिस्थितियों में रेलवे द्वारा अपनायी गयी एक विशिष्ट अवस्था में

इन्सर्टों पर हथौड़े की चोट द्वारा इन्सर्टों के जाँच की पद्धति सही नहीं थी। निम्न स्तर का होने के कारण इन्सर्टों को रद्द घोषित किये जाने की कार्यवाही न्यायसंगत नहीं थी।

- (ii) यद्यपि आर.डी.एस.ओ. ने अपने दिनांक 9 दिसम्बर, 1991 के रिपोर्ट एवम् एन.टी.एच. ने अपने 2 अप्रैल, 1992 के द्वितीय जाँच रिपोर्ट में प्रमाणित किया था कि इन्सर्ट विनिर्देशनों के अनुरूप थे, तथापि रेलवे ने उसे स्वीकार करने से इन्कार कर दिया। रेलवे ने, इन्डस्ट्रियल रीसर्च के लिये मेसर्स श्री राम इन्स्टीट्यूट के रिपोर्ट को जिसे फ़र्म द्वारा प्रस्तुत किया गया था, अस्वीकार कर दिया। रेलवे विवाद को निपटाने के लिये किन्हीं भी दूसरे अभिकरणों से नमूनों की जाँच करवाने में भी विफल रही।
- (iii) यद्यपि, रेलवे ने इन्सर्टों को निम्नस्तरीय घोषित कर दिया था तथापि रद्द घोषित किये गये इन्सर्टों में से 14,620 इन्सर्ट उपयोग में लाये गये। रद्द घोषित किये गये इन्सर्टों का उपयोग अत्यंत अनियमित था। इससे रेलवे के मामले पर न्यायालय में बुरा प्रभाव पड़ सकता है।
- (iv) यद्यपि इन्सर्टों के प्राप्त होने/रद्द घोषित हो जाने के पश्चात 8 वर्षों से अधिक (1991-1999) व्यतीत हो चुके हैं, रेलवे अभी तक विवाद का निपटारा नहीं कर सकी है। फलस्वरूप 0.78 करोड़ रुपये के 2,57,898 इन्सर्ट अभी तक अप्रयुक्त पड़े हुये हैं (जनवरी 2000) जिसके परिणामस्वरूप पूर्जों का अनावश्यक अवरोधन हुआ।

मामले को रेल प्रशासन एवं रेलवे बोर्ड की जानकारी में क्रमशः मई, 1999 एवं अक्तूबर 1999 में लाया गया; उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ (जनवरी 2000) है।



**परिशिष्ट क**  
[ पैरा - 5.1.5 (ख) ]

अक्तूबर 1994 से सितम्बर 1995 की अवधि के दौरान डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की अधिप्राप्ति हेतु क्षेत्रीय रेलों द्वारा प्राप्त दरों को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	फर्म का नाम (मै.)	रेलवे का नाम	क्रयादेश की तारीख	स्वीकृत दर (रूपए में)
1.	रेलवे प्रॉडक्ट्स (इन्डिया) लि., तमिलनाडु	उत्तर	12 दिसम्बर 1994	5,900
2.	एस्कॉर्ट्स, फरीदाबाद	उत्तर	12 दिसम्बर 1994	5,900
3.	रेलवे प्रॉडक्ट्स (इन्डिया) लि., तमिलनाडु	उत्तर	12 दिसम्बर 1994	5,900
4.	एस्कॉर्ट्स, फरीदाबाद	उत्तर	12 दिसम्बर 1994	5,900
5.	एस्कॉर्ट्स, फरीदाबाद	पूर्व	5 दिसम्बर 1994	6,030
6.	रेलवे प्रॉडक्ट्स (इन्डिया) लि., तमिलनाडु	पूर्व	5 दिसम्बर 1994	6,200
7.	स्टोन इन्डिया, कलकत्ता	पूर्व	5 दिसम्बर 1994	6,100
8.	रेलवे प्रॉडक्ट्स (इन्डिया) लि., तमिलनाडु	पूर्व	8 अगस्त 1995	6,200
9.	स्टोन इन्डिया, कलकत्ता	पश्चिम	18 अक्तूबर 1994	7,015
10.	ग्रेशम, नई दिल्ली	पश्चिम	18 अक्तूबर 1994	6,100
11.	नॉर ब्रेम्ज (प्रा.) लि., फरीदाबाद	पश्चिम	6 अक्तूबर 1995	7,500
12.	एस्कॉर्ट्स, फरीदाबाद	पश्चिम	6 अक्तूबर 1995	7,500
13.	रेलवे प्रॉडक्ट्स (इन्डिया) लि., तमिलनाडु	पश्चिम	6 सितम्बर 1995	7,500
14.	स्टोन इन्डिया, कलकत्ता	दक्षिण मध्य	2 सितम्बर 1994	6,100
15.	एस्कॉर्ट्स, फरीदाबाद	दक्षिण मध्य	2 सितम्बर 1994	6,030
16.	एस्कॉर्ट्स, फरीदाबाद	दक्षिण मध्य	28 दिसम्बर 1994	6,030
17.	एस्कॉर्ट्स, फरीदाबाद	दक्षिण मध्य	19 जुलाई 1995	6,030
18.	ग्रेशम, नई दिल्ली	दक्षिण मध्य	19 जुलाई 1995	5,795
19.	नॉर ब्रेम्ज (प्रा.) लि., फरीदाबाद	दक्षिण	17 अप्रैल 1995	7,001
20.	एस्कॉर्ट्स, फरीदाबाद	दक्षिण	17 अप्रैल 1995	7,001
21.	ग्रेशम, नई दिल्ली	दक्षिण	17 अप्रैल 1995	7,212

**परिशिष्ट ख**  
[ पैरा - 5.1.5 (ख) ]

रेलवे बोर्ड द्वारा डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की केन्द्रीकृत अधिप्राप्ति पर अतिरिक्त लागत का ब्यौरेवार विवरण

क्र. सं.	अधिप्राप्ति की अवधि	फर्म (मै.)	आदेशित मात्रा (संख्या में)	स्वीकार की गई प्रति इकाई दर (ई डी और सी एस टी को छोड़कर) (रुपये में)	प्रति इकाई दर जो स्वीकार किया जाना चाहिए था (ई डी और सी एस टी को छोड़कर) (रुपये में)	दरों में अन्तर (रु. में)	अतिरिक्त व्यय (करोड़ रु. में)
1	1 अप्रैल 1996 से 31 दिसम्बर 1997 तक	एस्कोटर्स, फरीदाबाद	5,668	7,000	5,940*	1,060	0.60
2		ग्रेशम, नई दिल्ली	6,823	7,000	5,940	1,060	0.72
3		नॉर ब्रेम्ज, फरीदाबाद	1,069	7,000	5,940	1,060	0.11
4		आर पी आई एल, हसू	2,336	7,000	5,940	1,060	0.25
		<b>जोड़</b>	<b>15,896</b>				<b>1.68</b>
5.	1 जनवरी 1998 से 31 दिसम्बर 1998	एस्कोटर्स, फरीदाबाद	3,000	7,000	6,300**	700	0.21
		ग्रेशम, नई दिल्ली	5,711	7,000	6,300	700	0.40
		नॉर ब्रेम्ज, फरीदाबाद	2,819	7,000	6,300	700	0.20
		आर पी आई एल, हसू	836	7,000	6,300	700	0.06
		<b>जोड़</b>	<b>12,366</b>				<b>0.87</b>
		<b>कुल जोड़</b>	<b>28,262</b>				<b>2.55</b>

- \* अप्रैल 1995 से सितम्बर 1995 के दौरान दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा स्वीकृत न्यूनतम दर 1995 तक अद्यतन किया हुआ। (अर्थात् 5,795 रूपए) 1 नवम्बर
- \*\* अप्रैल 1995 से सितम्बर 1995 के दौरान दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा स्वीकृत न्यूनतम दर 1997 तक अद्यतन किया हुआ। (अर्थात् 5,795 रूपए) 1 फरवरी



**परिशिष्ट ग**  
[ पैरा - 5.1.5 (ख) ]

क्षेत्रीय रेलों द्वारा डिस्ट्रीब्यूटर वाल्वों की उच्च दरों पर अधिप्राप्ति पर अतिरिक्त व्यय का ब्यौरेवार विवरण

क्र. सं.	रेलवे	फर्म (मै.)	तारीख	मात्रा	दर प्रति यूनिट (ई डी और सी एस टी छोड़कर) (रु में)	छः क्षेत्रीय रेलों पर स्वीकृत दर एवं प्राप्त न्यूनतम दर (5,180 रु.) में अंतर	अतिरिक्त व्यय (करोड़ रु में)
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	दक्षिण पूर्व	रेलवे प्रॉडक्ट्स (इन्डिया) लि., तमिलनाडु	12 अगस्त 1998	1,201	6,200	1,020	0.12
2.		स्टोन इन्डिया, कलकत्ता	19 अगस्त 1998	655	6,200	1,020	0.07
3.	पश्चिम	नॉर ब्रेम्ज, फरीदाबाद	25 नवम्बर 1998	59	8,050	2,870	0.02
4.		एस्कोर्ट्स लि., फरीदाबाद	25 नवम्बर 1998	40	8,200	3,020	0.01
5.	पूर्वोत्तर सीमान्त	नॉर ब्रेम्ज, फरीदाबाद	8 जनवरी 1999	60	7,010	1,830	0.01
6.	दक्षिण	ग्रेशम एण्ड क., दिल्ली	13 फरवरी 1998	13	9,500	4,320	0.01
7.		एस्कोर्ट्स लि. फरीदाबाद	11 अगस्त, 1998	111	7000	1,820	0.02
8.	उत्तर	एस्कोर्ट्स लि., फरीदाबाद	18 दिसम्बर 1998	1450	5,180	-	-
9.		ग्रेशम इन्टरनेशनल लि., दिल्ली	18 दिसम्बर 1998	580	5,030*	-	-
10.		ग्रेशम एण्ड क., दिल्ली	18 दिसम्बर 1998	870	5,180	-	-
11.	पूर्व	ग्रेशम इन्टरनेशनल लि., दिल्ली	24 मई 1998	1,034	6,810	1,630	0.17
	<b>जोड़</b>			<b>6,073</b>			<b>0.43</b>

टिप्पणी: पूर्वोत्तर, मध्य एवं दक्षिण मध्य रेलों द्वारा कोई क्रय नहीं किया गया।

\* 5,180 रु (-) 150 रु. = 5,030 रु (भाड़ा से संबंधित 150 रूपए)

11 दरों का औसत = (6,200+6,200+8,050+8,200+7,010+9,500+7,000+5,180+ 5,030 + 5,180 + 6,810)/ 11 रु = 6,760 रु

क्रयों की औसत दर =  $\frac{6 \text{ रेलों में क्रय किये गये } 6,073 \text{ अदद का कुल मूल्य}}{6,073}$

=  $\frac{35607790}{6,073}$  रूपये = 5,863 रूपये

परिशिष्ट घ  
[ पैरा - 5.2.1 ]

100 मोटर कोचों एवं 61 ड्राइविंग ट्रेलर कोचों के लिए 3 फेज ई एम यू ड्राइबज की अधिप्राप्ति पर अतिरिक्त व्यय

1. ड्राइविंग ट्रेलर कोचों के लिए उपकरणों की लागत सहित ई एम यू के 176 सेट के लिए मै. भेल द्वारा प्रस्तावित दर	2.10 करोड़ रुपए प्रति सेट
2. ड्राइविंग ट्रेलर कोचों के लिए उपकरण रहित प्रस्तावित दर (ड्राइविंग ट्रेलर कोच के लिए उपकरण की लागत प्रति सेट 4 लाख रुपए)	2.06 करोड़ रुपए प्रति सेट
3. 61 मोटर कोचों एवं 61 ड्राइविंग ट्रेलर कोचों के लिए 3 फेज ई एम यू ड्राइबज की लागत	2.10 करोड़ रुपये x 61 = 128.10 करोड़ रुपए
4. ड्राइविंग ट्रेलर कोचों के उपकरण रहित 39 मोटर कोचों हेतु 3 फेज ई एम यू ड्राइबज की लागत	2.06 करोड़ रुपये x 39 = 80.34 करोड़ रुपए
5. 100 मोटर कोचों एवं 61 ड्राइविंग ट्रेलर कोचों के लिए मै. भेल द्वारा प्रस्तावित कुल मूल्य (3+4)	208.44 करोड़ रुपए
6. मोटर कोचों के 100 सेटों एवं 61 ड्राइविंग ट्रेलर कोचों के लिए स्वीकृत दर	249.70 करोड़ रुपए
7. अतिरिक्त व्यय (6-5)	41.26 करोड़ रुपए



अध्याय 6 सामान्य		
विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
सामान्य	6	346
रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा अनंतिम पैराग्राफों का उत्तर	6.1	346
लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर अनुवर्ती कार्रवाई	6.2	346

## अध्याय 6 : सामान्य

### 6.1 रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा अनंतिम पैराग्राफों का उत्तर

लोक लेखा समिति के कहने पर जारी वित्त मंत्रालय के निर्देशों के बावजूद रेल मंत्रालय ने जनवरी 2000 तक 81 प्रारूप अनंतिम पैराग्राफों के उत्तर नहीं भेजे जिन्हें कि नवम्बर 1999 तक जारी किया जा चुका था।

लोक लेखा समिति (पी ए सी) की संस्तुतियों पर, वित्त मंत्रालय ने सभी मंत्रालयों को जून 1960 में भारत के नियंत्रक एवम् महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में शामिल किये जाने के लिये प्रस्तावित प्रारूप लेखापरीक्षा पैराग्राफों (अनंतिम पैराग्राफों) का उत्तर छः हफ्ते के अन्दर भेजने के निर्देश दिये थे। प्रारूप अनंतिम पैराग्राफों को रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) को अर्ध-शासकीय पत्रों के माध्यम से अग्रसारित किया जाता है और रेल मंत्रालय से उत्तर प्राप्त न होने का तथ्य लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में शामिल ऐसे प्रत्येक पैराग्राफ के अंत में अपरिवर्तनीय रूप से, इंगित किया जाता है।

इस प्रतिवेदन में शामिल अनंतिम पैराग्राफों को रेलवे बोर्ड को जुलाई 1999 से फरवरी 2000 के दौरान अर्ध-शासकीय पत्रों के माध्यम से अग्रसारित किया गया। तथापि, रेलवे बोर्ड ने नवम्बर 1999 तक जारी किये गये 81 अनंतिम पैराग्राफों का उत्तर नहीं भेजा।

### 6.2 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर अनुवर्ती कार्रवाई

लोक लेखा समिति (पी ए सी) के बारंबार निर्देशों/संस्तुतियों के बावजूद रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 27 लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर समय से कोई सुधारात्मक/उपचारी कृत कार्रवाई टिप्पणियाँ (ए टी एन) नहीं प्रस्तुत किया।

विभिन्न लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उठाये गये सभी मामलों के सम्बन्ध में कार्यपालक की जवाबदेही को सुनिश्चित करने के दृष्टिकोण से लोक लेखासमिति (पी ए सी) ने 1982 में निर्णय लिया कि उनमें निहित सभी पैराग्राफों के सम्बन्ध में मंत्रालयों द्वारा सुधारात्मक/उपचारी कृत कार्रवाई टिप्पणियाँ (ए टी एन) प्रस्तुत की जानी चाहिये।

बड़ी संख्या में मंत्रालयों द्वारा निर्धारित समय सीमा के भीतर ए टी एन प्रस्तुत करने में असाधारण विलम्ब एवम् लगातार विफलताओं को पी ए सी ने गम्भीरता से लिया। 22 अप्रैल 1997 को संसद को प्रस्तुत किये गये अपने नौवें प्रतिवेदन (ग्यारहवीं लोक सभा) में पी ए सी ने आग्रह किया कि मार्च 1994 एवम् 1995 को समाप्त वर्ष के लिये लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों से सम्बन्धित बकाया ए टी एन का प्रस्तुतीकरण तीन माह की अवधि में पूरा कर लिया जाय और संस्तुत किया कि मार्च 1996 को समाप्त वर्ष एवम् उसके आगे के लिये लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों से सम्बन्धित सभी पैराग्राफों पर ए



टी एन संसद में प्रतिवेदनों के प्रस्तुत करने के चार माह के भीतर लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित करवा कर प्रस्तुत कर दिया जाय।

तथापि, भारत के नियंत्रक एवम् महालेखापरीक्षक, संघ सरकार (रिलवे) के प्रतिवेदन में शामिल 31 मार्च 1997 को समाप्त वर्ष तक के लिये सभी पैराग्राफों पर बकाया ए टी एन की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि 27 पैराग्राफों पर उपचारात्मक ए टी एन प्राप्त होना अभी शेष था और 3 अप्रैल 2000 को 59 पैराग्राफ ए टी एन पत्राचार के अन्तर्गत थे। वर्षवार विवरण निम्न प्रकार है :

प्रतिवेदन का वर्ष	देय	प्राप्त ही नहीं हुये	पत्राचार के अन्तर्गत
1990-91	1	-	1
1991-92	-	-	-
1992-93	1	-	1
1993-94	4	2	2
1994-95	18	9	9
1995-96	18	4	14
1996-97	44	12	32
<b>जोड़</b>	<b>86</b>	<b>27</b>	<b>59</b>

नई दिल्ली  
दिनांक: 29 मई 2000

पी के लाहिड़ी—

(पी.के.लाहिड़ी)  
उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली  
दिनांक: 29 मई 2000

विजय शुंगलू

(विजय कृष्ण शुंगलू)  
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

<b>अनुबंध</b>
---------------

विवरण	अनुबंध	पृष्ठ
<b>2.1 भारतीय रेल में ईंधन प्रबन्धन</b>	<b>I-XVI</b>	<b>350-388</b>
कुल कार्यचालन व्यय से भारतीय रेल पर ईंधन लागत की प्रतिशतता दर्शाने वाला विवरण	I	350
जी टी के एम (कर्षण) दर्शाने वाला विवरण	II	353
एच एस डी तेल के प्रबन्धन की समीक्षा के लिए नमूना आकार दर्शाने वाला विवरण	III	356
ट्रेन किलोमीटर (ई एम यू सहित) दर्शाने वाला विवरण	IV	358
इंजनों द्वारा श्रेणी-वार ईंधन खपत दर्शाने वाला विवरण	V	361
सेवा के श्रेणियों द्वारा ईंधन खपत दर्शाने वाला विवरण	VI	364
प्रति 1000 (जी टी के एम) (बी जी) डीजल/विद्युत की लागत और खपत	VII	367
31 मार्च 1999 को क्षेत्रीय रेलवे-वार विद्युत कर्षण के लिए प्रत्यक्ष और वित्तीय डाटा दर्शानेवाला विवरण	VIII	372
1994-95 से 1998-99 के अन्त तक निर्धारित, आदेशित और प्राप्त तथा शेष एच एस डी तेल की मात्रा दर्शाने वाला विवरण	IX	373
भंडारण टैंकों से एच एस डी तेल टैंकों की संख्या दर्शाने वाला विवरण (1994-95 से 1998-99)	X	376
स्टॉक सत्यापन (1994-95 से 1998-99)	XI	377
वास्तविक मांग/ठेकागत मांग और उपभुक्त ऊर्जा दर्शाने वाला विवरण	XII	378
उच्च दरों पर विद्युत ऊर्जा की खरीद दर्शाने वाला विवरण	XIII (क)	379
विद्युत दरों की वृद्धि की प्रतिशतता दर्शाने वाला विवरण	XIII (ख)	382
विद्युत कर्षण प्रयोजन के लिए विभिन्न राज्य विद्युत बोर्डों द्वारा प्रभारित वर्ष-वार औसत दरें दर्शाने वाला विवरण	XIII (ग)	385
ठेकागत मांग अधिक बढ़ने और रेलवे द्वारा अनुपभुक्त यूनियों के कारण रेलवे पर लगाए गए शास्तिक प्रभार दर्शाने वाला विवरण	XIV	386
31 मार्च 1999 को कर्षण उप-स्टेशनों पर शंट कैपसिटर्स के प्रावधान दर्शाने वाला विवरण	XV	387
ईंधन दक्षता किटों के साथ मुहैया कराए गए इंजनों के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण (जनवरी 1999 की स्थिति)	XVI	388
<b>2.2 भारतीय रेल में सुरक्षा प्रबन्धन</b>	<b>XVII-XXVIII</b>	<b>389-404</b>
सूक्ष्म समीक्षा का नमूना आकार दर्शाने वाला विवरण	XVII	389
31 मार्च 1999 को रे.सु.ब. की संस्वीकृति संख्या दर्शाने वाला विवरण	XVIII	390
31 मार्च 1999 को जी आर पी की अपेक्षित संस्वीकृत और वास्तव में तैनात स्टाफ संख्या दर्शानेवाला क्षेत्रीय रेलवे-वार विवरण	XIX	391
31 मार्च 1999 को जी आर पी की अपेक्षित, संस्वीकृत और वास्तव में तैनात राज्य वार स्टाफ संख्या दर्शाने वाला विवरण	XX	392



1 अप्रैल 1994/1995/1996/1997/1998 को रे.सु.ब./जी.आर.पी. की संस्वीकृत/तैनात संख्या दर्शाने वाला विवरण	XXI	393
31 मार्च 1999 को भारतीय रेल में रे.सु.ब. की संस्वीकृत संख्या और पदस्थ स्थिति दर्शाने वाला विवरण	XXII	396
रे.सु.ब. स्टाफ की तैनाती और अपराध स्थिति दर्शाने वाला विवरण	XXIII	397
जी आर पी बल की तैनाती और सूचित किए गए अपराध को दर्शाने वाला विवरण	XXIV	398
1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान रेलवे सामग्री के चोरी के मामले दर्शाने वाला विवरण	XXV	401
1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान बुक किए गए परेषणों के लिए प्रदत्त क्षतिपूर्ति दावे दर्शाने वाला विवरण	XXVI	402
1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान भारतीय रेल (जी आर पी) पर गाड़ियों में और रेलवे परिसर में हत्याओं, डकैतियों, लूटों और यात्री-सामान की चोरियों की संख्या दर्शाने वाला विवरण	XXVII	403
1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान रेल यात्रियों के खिलाफ अपराध के मामलों की संख्या दर्शाने वाला विवरण	XXVIII	404
<b>2.3 भारतीय रेल पर साइडिंग प्रबन्धन</b>	<b>XXIX-XXXVII</b>	<b>405-415</b>
भारतीय रेल में साइडिंग	XXIX	405
नमूना आकार	XXX	406
31 मार्च 1999 को भारतीय रेल में परिचालन में विद्यमान साइडिंगों की कुल संख्या	XXXI	407
1994-95 से 1998-99 के दौरान साइडिंगों का पण्य-वार सार और उससे अर्जित राजस्व (भाड़ा)	XXXII	409
1994-95 से 1998-99 तक के दौरान साइडिंग और उगाही किया गया शंटिंग प्रभार और उठाए गए व्यय की स्थिति	XXXIII	410
1994-95 से 1998-99 तक के दौरान उपचित, माफ किया गया और बकाया विलम्ब प्रभार की वर्ष-वार स्थिति	XXXIV	411
1994-95 से 1998-99 तक की अवधि के दौरान साइडिंग परिसरों के भीतर दुर्घटनाएं	XXXV	412
1994-95 से 1998-99 तक के दौरान स्टाफ लागत	XXXVI	414
1994-95 से 1998-99 तक के दौरान बंद किए गए और तोड़े गए साइडिंग	XXXVII	415

अनुबन्ध I													
संदर्भ पैरा नं.1 - प्रस्तावना													
भारतीय रेलों में कुल कार्यचालन व्यय से ईंधन लागत की प्रतिशतता दर्शानेवाला विवरण													
													(करोड़ रुपये में)
रेलवे का नाम	अवधि	कुल कार्यचालन व्यय (मांग सं. 3 से 13)	ईंधन की लागत (सभी प्रयोजनों के लिए)			जोड़ (सभी प्रयोजनों के लिए)	कुल कार्य चालन व्यय (का.3) से ईंधन लागत (का. 4, 5, 6) की प्रतिशतता			कर्षण के लिए ईंधन लागत (मांग सं. 10)			का.7 से का. (11+12+13) की प्रतिशतता
			कोयला	डीजल	विद्युत		कोयला	डीजल	विद्युत	कोयला	डीजल	विद्युत	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
मध्य	1994-95	2020.22	0.77	254.12	448.79	703.68	0.04	12.58	22.21	0.40	176.58	398.68	81.81
	1995-96	2299.31	0.72	249.15	553.58	803.45	0.03	10.83	24.07	0.53	170.49	496.59	83.09
	1996-97	2576.44	0.63	270.17	669.66	940.46	0.02	10.49	25.99	0.10	178.51	597.06	82.48
	1997-98	3302.66	0.64	320.89	766.48	1088.01	0.02	9.72	23.21	0.11	214.84	682.27	82.46
	1998-99	3682.91	0.99	341.79	822.61	1165.39	0.03	9.28	22.33	0.21	216.17	727.97	81.03
			<b>13881.54</b>	<b>3.75</b>	<b>1436.12</b>	<b>3261.12</b>	<b>4700.99</b>				<b>1.35</b>	<b>956.59</b>	<b>2902.57</b>
पूर्व	1994-95	1715.82	7.12	158.07	236.86	402.05	0.41	9.21	13.80	7.12	155.77	171.20	83.10
	1995-96	1946.70	1.45	160.89	270.77	433.11	0.07	8.26	13.91	1.45	158.45	200.22	83.15
	1996-97	2122.62	0.98	160.36	301.41	462.75	0.06	7.55	14.20	0.98	157.90	223.02	82.53
	1997-98	2650.00	0.99	197.74	385.07	583.80	0.04	7.46	14.53	0.99	194.68	296.07	84.23
	1998-99	3064.25	0.99	194.42	403.30	598.71	0.03	6.34	13.16	0.99	191.42	303.60	82.85
			<b>11499.39</b>	<b>11.53</b>	<b>871.48</b>	<b>1597.41</b>	<b>2480.42</b>	<b>0.61</b>	<b>38.82</b>	<b>69.60</b>	<b>11.53</b>	<b>858.22</b>	<b>1194.11</b>
उत्तर	1994-95	2082.67	15.00	235.86	287.09	537.95	0.72	11.32	13.78	14.38	232.75	228.35	88.39
	1995-96	2353.69	2.20	249.30	336.99	588.49	0.09	10.59	14.32	1.95	242.03	262.54	86.07
	1996-97	2696.15	0.00	287.81	384.95	672.76	0.00	10.67	14.28	0.00	269.37	303.64	85.17
	1997-98	3484.02	0.00	344.31	468.13	812.44	0.00	9.88	13.44	0.00	360.79	368.25	89.73
	1998-99	3955.32	0.00	357.54	522.57	920.11	0.00	10.05	13.21	0.00	389.01	404.70	86.26
			<b>14571.85</b>	<b>17.20</b>	<b>1474.82</b>	<b>1999.73</b>	<b>3531.75</b>				<b>16.33</b>	<b>1493.95</b>	<b>1567.48</b>



रेलवे का नाम	अवधि	कुल कार्यचालन व्यय (मांग सं. 3 से 13)	ईंधन की लागत (सभी प्रयोजनों के लिए)			जोड़ (सभी प्रयोजनों के लिए)	कुल कार्य चालन व्यय (का.3) से ईंधन लागत (का. 4, 5, 6) की प्रतिशतता			कर्षण के लिए ईंधन लागत (मांग सं. 10)			का.7 से का. (11+12+13) की प्रतिशतता
			कोयला	डीजल	विद्युत		कोयला	डीजल	विद्युत	कोयला	डीजल	विद्युत	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
पूर्वोत्तर	1994-95	636.10	19.87	72.77		92.64	3.12	11.44		22.75	69.86		99.97
	1995-96	703.45	11.77	87.42		99.19	1.67	12.43		11.54	79.71		92.00
	1996-97	774.65	4.85	98.82		103.67	0.63	12.76		3.75	99.69		99.78
	1997-98	1007.65	0.35	130.10		130.45	0.04	12.91		0.15	121.60		93.33
	1998-99	1181.24	0.90	150.79		151.69	0.08	12.77		0.00	160.64		105.90
		<b>4303.09</b>	<b>37.74</b>	<b>539.90</b>	<b>0.00</b>	<b>577.64</b>	<b>5.54</b>	<b>62.31</b>	<b>0.00</b>	<b>38.19</b>	<b>531.50</b>	<b>0.00</b>	<b>98.62</b>
पूर्वोत्तर सीमांत	1994-95	489.90	4.37	54.30		58.67	0.89	11.08	0.00	4.23	53.99		99.23
	1995-96	570.21	3.32	60.95		64.27	0.58	10.69	0.00	3.29	60.63		99.46
	1996-97	616.67	2.53	65.33		67.86	0.41	10.59	0.00	2.49	65.01		99.47
	1997-98	737.52	0.21	73.92		74.13	0.03	10.02	0.00	0.17	73.58		99.49
	1998-99	921.27	0.13	78.17		78.30	0.01	8.49	0.00	0.10	77.94		99.67
		<b>3335.57</b>	<b>10.56</b>	<b>332.67</b>	<b>0.00</b>	<b>343.23</b>				<b>10.28</b>	<b>331.15</b>	<b>0.00</b>	<b>99.48</b>
दक्षिण	1994-95	1056.00	1.76	121.77	113.02	236.55	0.17	11.53	10.70	1.60	120.61	90.25	89.82
	1995-96	1218.00	0.53	131.67	133.20	265.40	0.04	10.81	10.94	0.30	130.38	107.84	89.87
	1996-97	1352.00	0.50	143.43	152.28	296.21	0.04	10.61	11.26	0.40	141.60	123.00	89.46
	1997-98	1775.00	0.54	184.15	192.68	377.37	0.03	10.37	10.86	0.40	181.90	147.80	87.47
	1998-99	1986.00	0.43	192.52	196.59	389.54	0.02	9.69	9.90	0.40	189.80	153.70	88.28
		<b>7387.00</b>	<b>3.76</b>	<b>773.54</b>	<b>787.77</b>	<b>1565.07</b>	<b>0.06</b>	<b>10.60</b>	<b>10.73</b>	<b>3.10</b>	<b>764.29</b>	<b>622.59</b>	<b>88.81</b>
दक्षिण मध्य	1994-95	1205.63	4.21	184.89	128.59	317.69	0.35	15.33	10.66	4.15	184.83	106.85	93.12
	1995-96	1312.44	0.09	188.03	157.47	345.59	0.01	14.33	12.00	0.00	187.91	134.03	93.16
	1996-97	1519.92	0.00	206.65	220.38	427.03	0.00	13.60	14.50	0.00	206.57	190.84	93.06
	1997-98	1912.59	0.00	226.95	316.57	543.52	0.00	11.87	16.55	0.00	226.92	281.15	93.48
	1998-99	2050.03	0.00	232.34	324.55	556.89	0.00	11.33	15.83	0.00	232.24	282.43	92.42
		<b>8000.61</b>	<b>4.30</b>	<b>1038.86</b>	<b>1147.56</b>	<b>2190.72</b>				<b>4.15</b>	<b>1038.47</b>	<b>995.30</b>	<b>93.03</b>

रेलवे का नाम	अवधि	कुल कार्यचालन व्यय (मांग सं. 3 से 13)	ईंधन की लागत (सभी प्रयोजनों के लिए)			जोड़ (सभी प्रयोजनों के लिए)	कुल कार्य चालन व्यय (का.3) से ईंधन लागत (का. 4, 5, 6) की प्रतिशतता			कर्षण के लिए ईंधन लागत (मांग सं. 10)			का.7 से का. (11+12+13) की प्रतिशतता
			कोयला	डीजल	विद्युत		कोयला	डीजल	विद्युत	कोयला	डीजल	विद्युत	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
दक्षिण पूर्व	1994-95	1845.58	2.12	203.86	254.10	460.08	0.11	11.05	13.76	0.88	203.86	254.11	99.73
	1995-96	2137.51	1.06	193.57	347.79	542.42	0.05	9.06	16.27	0.31	193.57	347.79	99.86
	1996-97	2478.57	2.39	239.16	453.76	695.31	0.09	9.65	18.30	0.09	239.16	408.55	93.17
	1997-98	3188.06	0.91	276.73	600.31	877.95	0.03	8.68	18.83	0.02	276.73	544.79	93.57
	1998-99	3478.68	1.11	298.71	597.82	897.64	0.03	8.59	17.18	0.00	298.71	517.58	90.94
			<b>13128.40</b>	<b>7.59</b>	<b>1212.03</b>	<b>2253.78</b>	<b>3473.40</b>				<b>1.30</b>	<b>1212.03</b>	<b>2072.82</b>
पश्चिम	1994-95	1635.11	17.65	148.12	284.46	450.23	1.08	9.06	17.40	16.47	147.69	241.67	90.14
	1995-96	1833.69	13.38	152.69	330.35	496.42	0.73	8.33	18.02	12.50	152.22	283.16	90.22
	1996-97	2011.42	9.57	159.81	397.53	566.91	0.48	7.95	19.76	8.61	159.19	342.03	89.93
	1997-98	2593.93	7.35	215.40	479.17	701.92	0.28	8.30	18.47	6.10	214.99	416.24	90.80
	1998-99	2875.40	4.93	234.94	494.33	734.20	0.17	8.17	17.19	3.68	234.70	426.12	90.51
			<b>10949.55</b>	<b>52.88</b>	<b>910.96</b>	<b>1985.84</b>	<b>2949.68</b>	<b>0.48</b>	<b>8.32</b>	<b>18.14</b>	<b>47.36</b>	<b>908.79</b>	<b>1709.22</b>
जोड़	<b>1994-95</b>	<b>12687.03</b>	<b>72.87</b>	<b>1433.76</b>	<b>1752.91</b>	<b>3259.54</b>	<b>0.57</b>	<b>11.30</b>	<b>13.82</b>	<b>71.98</b>	<b>1345.94</b>	<b>1491.11</b>	<b>89.25</b>
	<b>1995-96</b>	<b>14375.00</b>	<b>34.52</b>	<b>1473.67</b>	<b>2130.15</b>	<b>3638.34</b>	<b>0.24</b>	<b>10.25</b>	<b>14.82</b>	<b>31.87</b>	<b>1375.39</b>	<b>1832.17</b>	<b>89.04</b>
	<b>1996-97</b>	<b>16148.44</b>	<b>21.45</b>	<b>1631.54</b>	<b>2579.97</b>	<b>4232.96</b>	<b>0.13</b>	<b>10.10</b>	<b>15.98</b>	<b>16.42</b>	<b>1517.00</b>	<b>2188.14</b>	<b>87.92</b>
	<b>1997-98</b>	<b>20651.43</b>	<b>10.99</b>	<b>1970.19</b>	<b>3208.41</b>	<b>5189.59</b>	<b>0.05</b>	<b>9.54</b>	<b>15.54</b>	<b>7.94</b>	<b>1866.03</b>	<b>2736.57</b>	<b>88.84</b>
	<b>1998-99</b>	<b>23195.10</b>	<b>9.48</b>	<b>2081.22</b>	<b>3361.77</b>	<b>5452.47</b>	<b>0.04</b>	<b>8.97</b>	<b>14.49</b>	<b>5.38</b>	<b>1990.63</b>	<b>2816.10</b>	<b>88.26</b>
			<b>87057.00</b>	<b>149.31</b>	<b>8590.38</b>	<b>13033.21</b>	<b>21772.90</b>	<b>0.17</b>	<b>9.87</b>	<b>14.97</b>	<b>133.59</b>	<b>8094.99</b>	<b>11064.09</b>
स्रोत:	रेलवे बोर्ड के वार्षिक सांख्यिकी विवरण से विवरण सं. 4 और 27 (क)												



अनुबन्ध II								
(संदर्भ पैरा सं. 1 - प्रस्तावना और पैरा सं. 6 (i) - मैक्रो स्तर विश्लेषण)								
जी टी के एम दर्शाने वाला विवरण (कर्षण-वार)								
(आंकड़े हजार में)								
रेलवे का नाम	अवधि	कर्षण				कुल से प्रतिशतता [(का. 3 (घ))]		
		कोयला	डीजल	विद्युत	जोड़	कोयला	डीजल	विद्युत
1	2	3 (क)	3 (ख)	3 (ग)	3 (घ)	4 (क)	4 (ख)	4 (ग)
मध्य	1994-95	5695	50947563	85903711	136856969	0.00	37.23	62.77
	1995-96	4160	45321210	95529748	140855118	0.00	32.18	67.82
	1996-97	3880	46375273	99964392	146343545	0.00	31.69	68.31
	1997-98	128	44323617	105506685	149830430	0.00	29.58	70.42
	1998-99	0	44482006	109456594	153938600	0.00	28.90	71.10
			<b>13863</b>	<b>231449669</b>	<b>496361130</b>	<b>727824662</b>	<b>0.00</b>	<b>31.80</b>
पूर्व	1994-95	329542	39614490	58857609	98801641	0.33	40.09	59.57
	1995-96	18546	40556238	59469746	100044530	0.02	40.54	59.44
	1996-97	19054	39029720	61907450	100956224	0.02	38.66	61.32
	1997-98	19151	38258513	65973016	104250680	0.02	36.70	63.28
	1998-99	0	37207625	67921271	105128896	0.00	35.39	64.61
			<b>386293</b>	<b>194666586</b>	<b>314129092</b>	<b>509181971</b>	<b>0.08</b>	<b>38.23</b>
उत्तर	1994-95	971970	65546623	56154546	122673139	0.79	53.43	45.78
	1995-96	122632	74893172	58799586	133815390	0.09	55.97	43.94
	1996-97	0	79966921	63986465	143953386	0.00	55.55	44.45
	1997-98	0	84253471	67741297	151994768	0.00	55.43	44.57
	1998-99	0	86091300	71893690	157984990	0.00	54.49	45.51
			<b>1094602</b>	<b>390751487</b>	<b>318575584</b>	<b>710421673</b>	<b>0.16</b>	<b>55.00</b>
पूर्वोत्तर	1994-95	1655338	21303409		22958747	7.22	92.78	
	1995-96	766318	23769658		24535976	3.12	96.88	
	1996-97	264774	25048334		25313108	1.04	98.95	
	1997-98	2978	26296258		26299236	0.01	99.99	
	1998-99	0	29475606		29475606	0.00	100.00	
			<b>2689408</b>	<b>125893265</b>	<b>0</b>	<b>128582673</b>	<b>2.28</b>	<b>97.72</b>

रेलवे का नाम	अवधि	कषण				कुल से प्रतिशतता [(का. 3 (घ))]		
		कोयला	डीजल	विद्युत	जोड़	कोयला	डीजल	विद्युत
1	2	3 (क)	3 (ख)	3 (ग)	3 (घ)	4 (क)	4 (ख)	4 (ग)
पूर्वोत्तर सीमांत	1994-95	192990	15040113		15233103	1.27	98.73	
	1995-96	172126	16740024		16912150	1.02	98.98	
	1996-97	96982	16921590		17018572	0.57	99.43	
	1997-98	2681	16634725		16637406	0.02	99.98	
	1998-99	1717	21527642		21529359	0.01	99.99	
		<b>466496</b>	<b>86864094</b>	<b>0</b>	<b>87330590</b>	<b>0.53</b>	<b>99.47</b>	<b>0.00</b>
दक्षिण	1994-95	83552	27743894	24633647	52461093	0.20	52.90	46.96
	1995-96	33322	28943921	27246959	56224202	0.10	51.50	48.46
	1996-97	3013	29607370	29405469	59015852	0.01	50.17	49.83
	1997-98	3217	30253643	30413646	60670506	0.01	49.86	50.13
	1998-99	2860	31243912	29782693	61029465	0.01	51.19	48.80
		<b>125964</b>	<b>147792740</b>	<b>141482414</b>	<b>289401118</b>	<b>0.04</b>	<b>51.07</b>	<b>48.89</b>
दक्षिण मध्य	1994-95	254615	51425866	37208450	88888931	0.30	57.80	41.90
	1995-96	0	53989757	41426572	95416329	0.00	56.60	43.40
	1996-97	0	55585831	45814370	101400201	0.00	54.80	45.20
	1997-98	0	50768868	54628218	105397086	0.00	48.20	51.80
	1998-99	0	46179223	59118720	105297943	0.00	43.80	56.20
		<b>254615</b>	<b>257949545</b>	<b>238196330</b>	<b>496400490</b>	<b>0.05</b>	<b>51.96</b>	<b>47.98</b>
दक्षिण पूर्व	1994-95	8032	59728494	69715006	129451532	0.01	46.13	53.85
	1995-96	7043	61992608	80178159	142177810	0.00	43.60	56.39
	1996-97	0	63203745	84404685	147608430	0.00	42.82	57.18
	1997-98	0	66046143	89120126	155166269	0.00	42.56	57.44
	1998-99	0	63275398	88237097	151512495	0.00	41.76	58.24
		<b>15075</b>	<b>314246388</b>	<b>411655073</b>	<b>725916536</b>	<b>0.00</b>	<b>43.28</b>	<b>56.71</b>
पश्चिम	1994-95	1276072	41937630	69886496	113100198	1.13	37.08	61.79
	1995-96	764910	43817501	74474498	119056909	0.65	36.80	62.55
	1996-97	515150	42780487	72686010	115981647	0.44	36.89	62.67
	1997-98	238684	43976583	74137157	118352424	0.20	37.16	62.64
	1998-99	84875	46328569	75294996	121708440	0.07	38.07	61.87
		<b>2879691</b>	<b>218840770</b>	<b>366479157</b>	<b>588199618</b>	<b>0.49</b>	<b>37.21</b>	<b>62.31</b>



रेलवे का नाम	अवधि	कर्षण				कुल से प्रतिशतता [(का. 3 (घ))]		
		कोयला	डीजल	विद्युत	जोड़	कोयला	डीजल	विद्युत
1	2	3 (क)	3 (ख)	3 (ग)	3 (घ)	4 (क)	4 (ख)	4 (ग)
जोड़	1994-95	4777806	373288082	402359465	780425353	0.61	47.83	51.56
	1995-96	1889057	390024089	437125268	829038414	0.23	47.05	52.72
	1996-97	902853	398519271	458168841	857590965	0.11	46.47	53.42
	1997-98	266839	400811821	487520145	888598805	0.03	45.11	54.86
	1998-99	89452	405811281	501705061	907605794	0.01	44.71	55.28
		7926007	1968454544	2286878780	4263259331	0.19	46.17	53.64
स्रोत:	वार्षिक सांख्यिकी विवरण की विवरण संख्या 16 (कालम 8 और 9)							

अनुबंध III				
(संदर्भ पैरा 5 - नमूना आकार)				
एच एस डी तेल के प्रबन्धन की समीक्षा के लिए नमूना आकार दर्शाने वाला विवरण				
क्रम सं.	जांच की जाने वाली मदें	नमूना आकार	ईंधन प्रतिष्ठापन जिससे मदें संबंधित हैं	अवधि
1	2	3	4	5
1	टैंक वैगनों के माध्यम से एच एस डी तेल की प्राप्ति (क) बीजक/आर आर की अप्राप्ति और विलम्ब से प्राप्ति (ख) टैंक वैगनों की अप्राप्ति के संबंध में दावा मामले (ग) छेड़छाड़ की गई सील, लेबल और टैंक वैगनों में रिसाव	(क्रम सं. 1 से 5 पर मदों के लिए)  ईंधन प्रतिष्ठापन की कुल सं. का 25 प्रतिशत जिसमें निम्नलिखित शामिल होना चाहिए:	मद 1 (क) से (ग) ईंधन प्रतिष्ठापन जहाँ एच एस डी तेल की प्राप्ति तेल टैंक वैगनों के माध्यम से है, से सम्बन्धित है।  मद 2 और 5 सभी ईंधन प्रतिष्ठापनों से सम्बन्धित है।	1994-95 से 1998-99
2	एच एस डी तेल नमूनों की जांच	(i) डीजल इंजन शेडों से संलग्न ईंधन प्रतिष्ठापन		
3	एच एस डी तेल का स्टॉक सत्यापन	(ii) उच्च भंडारण क्षमता और उच्च निकासी।		
4	प्रत्येक पारी के बाद एच एस डी तेल लेना/सुपुर्द करना	(iii) उच्च भण्डारण क्षमता और मध्यम/निम्न निकासी के साथ ईंधन प्रतिष्ठापन।		
5	उठाईगीरी के मामले	(iv) निम्न भण्डारण क्षमता एवं निम्न निकासी के साथ ईंधन प्रतिष्ठापन। (v) ईंधन प्रतिष्ठापन जहाँ एच एस डी तेल की प्राप्ति टैंक वैगनों के माध्यम से हुई है।		
6	प्रति 1000 जी टी के एम पर उपभुक्त डीजल/ विद्युत की लागत: डीजल/विद्युत कर्षण वाले डिवीजन से चलने वाली यात्री/माल गाड़ियाँ	एक मंडलीय मुख्यालय की स्थिति की समीक्षा की जाए जहाँ डीजल और विद्युत इंजनों वाली गाड़ियाँ शुरू होती हैं।	मंडलीय मुख्यालय	एक महीने में 10 दिन (जनवरी 1999)
7	डीजल इंजनों के सुपुर्द करने/ लेने में एच एस डी तेल का भण्डारण	10 इंजनों के ट्रिप कार्ड	डीजल लोको शेडों से सम्बद्ध ईंधन प्रतिष्ठापन	एक महीना (जनवरी 1999)
8	ट्रिप राशन का नियतन - सेक्शन-वार/सर्विस-वार तथा ट्रिप राशन का मॉनीटरिंग - चालक-वार	एक मंडल	मंडलीय मुख्यालय	एक महीना (जनवरी 1999)
9	चालक ट्रिप-वार ईंधन खपत की समीक्षा	एक मंडल (एक सेक्शन में एक यात्री गाड़ी और एक माल गाड़ी - वही सेक्शन)	मंडलीय मुख्यालय	एक महीना (जनवरी 1999)



क्रम सं.	जांच की जाने वाली मर्दे	नमूना आकार	ईंधन प्रतिष्ठापन जिससे मर्दे संबंधित हैं	अवधि
1	2	3	4	5
10	ईंधन दक्षता मामले का प्रावधान - बिना ईंधन दक्षता (एफ ई) किटों के इंजनों से ईंधन दक्षता युक्त इंजनों की स्पेसिफिक फ्यूल कंजम्शन की खपत (एस एफ सी)	चयनित नमूनों में से लोको शेडों में एफ ई किटों युक्त 10 इंजन	लोकोशेडों से सम्बद्ध ईंधन प्रतिष्ठापन	एक महीना (जनवरी 1999)
11	डीजल/विद्युत इंजनों पर हवील फ्लैस्ड लुब्रिकेटर (डब्लू एफ एल) का प्रावधान (i) डीजल इंजन - एस एफ सी की खपत जिन इंजनों में डब्लू एफ एल नहीं लगाया गया (ii) विद्युत इंजन-विद्युत खपत का मॉनीटरिंग किस प्रकार होता है।	डब्लू एफ एल युक्त 10 डीजल इंजन  एक विद्युत इंजन शेड जहाँ डब्लू एफ एल युक्त इंजन रखे जाते हैं	लोकोशेडों से सम्बद्ध ईंधन प्रतिष्ठापन  विद्युत लोको शेड	एक महीना (जनवरी 1999)  एक महीना (जनवरी 1999)
12	डीजल इंजनों का बंद करना जब प्रत्याशित अवरोधन 30 मिनट से अधिक है।	एक मंडल (सूक्ष्म अध्ययन के लिए मंडल का चयन करते समय यह देखा जाए कि मंडल जहाँ इंजनों का अवरोधन अधिक होता है, चयनित किए गए हैं अर्थात् मंडल जहाँ यातायात घनत्व/इंजनों का अवरोधन अधिक है।	मंडलीय मुख्यालय	एक महीना (जनवरी 1999)

अनुबन्ध IV								
संदर्भ पैरा संख्या 6 (ii) और (iii) - ट्रेन किलोमीटर								
ट्रेन किलोमीटर (ई एम यू सहित) दर्शाने वाला विवरण								
(आंकड़े हजार में)								
रेलवे का नाम	अवधि	ट्रेन किलोमीटर (हजार में)				कुल(का.3(घ) से प्रतिशतता		
		कोयला	डीजल	विद्युत	जोड़	कोयला	डीजल	विद्युत
1	2	3 (क)	3 (ख)	3 (ग)	3 (घ)	4 (क)	4 (ख)	4 (ग)
मध्य	1994-95	49	35701	69848	105598	0.05	33.80	66.14
	1995-96	37	34811	72134	106982	0.03	32.53	67.42
	1996-97	36	34476	74658	109170	0.03	31.58	68.38
	1997-98	1	33022	77497	110520	0.00	29.88	70.12
	1998-99	0	33298	78826	112124	0.00	29.69	70.30
			123	171308	372963	544394	0.02	31.46
पूर्व	1994-95	775	33332	44371	78478	0.99	42.47	56.54
	1995-96	327	34236	45224	79787	0.41	42.91	56.68
	1996-97	328	33275	45949	79552	0.41	41.83	57.76
	1997-98	325	33109	48030	81464	0.40	40.64	58.96
	1998-99	0	33120	50076	83196	0.00	39.81	60.19
			1755	167072	233650	402477	0.44	41.51
उत्तर	1994-95	2143	70537	33160	105840	2.02	66.65	31.33
	1995-96	305	75263	33829	109397	0.28	68.80	30.92
	1996-97	0	78992	34522	113514	0.00	69.59	30.41
	1997-98	0	80931	37185	118116	0.00	68.52	31.48
	1998-99	0	79626	44177	123803	0.00	64.32	35.68
			2448	385349	182873	570670	0.43	67.53



रेलवे का नाम	अवधि	ट्रेन किलोमीटर (हजार में)				कुल(का.3(घ) से प्रतिशतता		
		कोयला	डीजल	विद्युत	जोड़	कोयला	डीजल	विद्युत
1	2	3 (क)	3 (ख)	3 (ग)	3 (घ)	4 (क)	4 (ख)	4 (ग)
पूर्वोत्तर	1994-95	4087	25948		30035	13.60	86.40	
	1995-96	1895	28805		30700	6.18	93.82	
	1996-97	726	30616		31342	2.32	97.68	
	1997-98	6	33606		33612	0.02	99.98	
	1998-99	0	34882		34882	0.00	100.00	
		6714	153857	0	160571	4.55	95.45	
पूर्वोत्तर सीमांत	1994-95	723	14717		15440	4.68	95.32	
	1995-96	656	15416		16072	4.08	95.92	
	1996-97	366	15365		15731	2.33	97.67	
	1997-98	68	14908		14976	0.45	99.55	
	1998-99	40	16729		16769	0.24	99.76	
		1853	77135	0	78988	2.35	97.65	
दक्षिण	1994-95	314	35466	30741	66521	0.50	53.30	46.21
	1995-96	27	37320	32398	69745	0.10	53.50	46.45
	1996-97	26	36765	33575	70366	0.10	52.20	47.71
	1997-98	25	36929	36413	73367	0.10	50.30	49.63
	1998-99	25	36794	36224	73043	0.10	50.30	49.59
		417	183274	169351	353042	0.10	51.90	47.97
दक्षिण मध्य	1994-95	846	46481	25669	72996	1.16	63.68	35.16
	1995-96	0	45193	26825	72018	0.00	62.75	37.25
	1996-97	0	45815	28200	74015	0.00	61.90	38.10
	1997-98	0	40571	33927	74498	0.00	54.46	45.54
	1998-99	0	37911	34948	72859	0.00	52.03	47.97
		846	215971	149569	366386	0.23	58.94	40.82

रेलवे का नाम	अवधि	ट्रेन किलोमीटर (हजार में)				कुल(का.3(घ) से प्रतिशतता		
		कोयला	डीजल	विद्युत	जोड़	कोयला	डीजल	विद्युत
1	2	3 (क)	3 (ख)	3 (ग)	3 (घ)	4 (क)	4 (ख)	4 (ग)
दक्षिण पूर्व	1994-95	54	36080	36757	72891	0.07	49.49	50.43
	1995-96	50	36481	40365	76896	0.07	47.44	52.49
	1996-97	0	36724	42974	79698	0.00	46.07	53.92
	1997-98	0	36434	45027	81461	0.00	44.72	55.27
	1998-99	0	36163	44962	81125	0.00	44.57	55.42
			104	181882	210085	392071	0.03	46.39
पश्चिम	1994-95	3438	40748	50529	94715	3.63	43.02	53.35
	1995-96	2090	42927	50619	95636	2.18	44.89	52.93
	1996-97	1411	41634	49919	92964	1.51	44.79	53.70
	1997-98	607	39393	50831	90831	0.67	43.37	55.96
	1998-99	276	41416	52175	93867	0.30	44.12	55.58
			7822	206118	254073	468013	1.67	44.04
जोड़	1994-95	12429	339010	291075	642514	1.94	52.76	45.30
	1995-96	5387	350452	301394	657233	0.82	53.32	45.86
	1996-97	2893	353662	309797	666352	0.44	53.07	46.49
	1997-98	1032	348903	328910	678845	0.15	51.40	48.45
	1998-99	341	349939	341388	691668	0.05	50.59	49.36
	स्रोत:	रेलवे बोर्ड के सांख्यिकी विवरण की विवरण संख्या 17						



अनुबंध V																		
संदर्भ पैरा संख्या 6 (iii) - इंजनों पर ईंधन खपत																		
इंजनों द्वारा श्रेणी-वार ईंधन खपत दर्शाने वाला विवरण																		
रेलवे का नाम	वर्ष	इंजनों की कुल संख्या								डीजल किलोलीटर और विद्युत के डब्लू एच में (सभी गेज)								
		डीजल				विद्युत				डीजल				विद्युत				
		बी जी	एम जी	एन जी	जोड़	बी जी	एम जी	एन जी	जोड़	बी जी	एम जी	एन जी	जोड़	बी जी	एम जी	एन जी	जोड़	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
मध्य	1994-95	618		45	663	455		123	578	320497			3385	323882	1001202		149405	1150607
	1995-96	623		43	666	489		108	597	314160			3304	317464	1105651		144481	1250132
	1996-97	654		43	697	546		108	654	310863			3192	314055	1148590		150811	1299401
	1997-98	667		42	709	570		121	691	309578			2978	312556	1177706		151102	1328808
	1998-99	671		43	714	642		130	772	302812			2883	305695	1246884		156285	1403169
पूर्व	1994-95	533			533	378			378	206640			206640	580789				580789
	1995-96	524			524	381			381	211998			211998	670437				670437
	1996-97	524			524	390			390	208196			208196	680764				680764
	1997-98	514			514	391			391	200095			200095	704542				704542
	1998-99	513			513	406			406	197013			197013	693783				693783
उत्तर	1994-95	658			658	259			259	327745			327745	695706				695706
	1995-96	654			654	253			253	344023			344023	670437				670437
	1996-97	652			652	255			255	349777			349777	810174				810174
	1997-98	617			617	265			265	336651			336651	811376				811376
	1998-99	606			606	284			284	323540			323540	848555				848555
पूर्वोत्तर	1994-95	96	98		194					48215	33089		81304					
	1995-96	109	112		221					54344	32709		87053					
	1996-97	111	112		223					58082	37080		95162					
	1997-98	109	125		234					60858	36374		97232					
	1998-99	125	131		256					69856	41870		111726					

रेलवे का नाम	वर्ष	इंजनों की कुल संख्या								डीजल किलोलीटर और विद्युत के डब्लू एच में (सभी गेज)							
		डीजल				विद्युत				डीजल				विद्युत			
		बी जी	एम जी	एन जी	जोड़	बी जी	एम जी	एन जी	जोड़	बी जी	एम जी	एन जी	जोड़	बी जी	एम जी	एन जी	जोड़
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
पूर्वोत्तर सीमांत	1994-95	84	142		226					41273	31279		72552				
	1995-96	84	142		226					46152	38335		84487				
	1996-97	100	135		235					48185	34400		82585				
	1997-98	105	126		231					52014	27724		79738				
	1998-99	119	126		245					54033	24296		78329				
दक्षिण	1994-95	293	128		421	129	20		149	134926	35604		170530	346781	11198		357979
	1995-96	302	132		434	130	20		150	142543	36273		178816	366116	17465		383581
	1996-97	302	134		436	135	20		155	143978	34687		178665	391310	20971		412281
	1997-98	333	154		487	151	20		171	147892	33233		181125	407797	18517		426314
	1998-99	383	133		516	173	20		193	170943	26725		197668	402932	14429		417361
दक्षिण मध्य	1994-95	321	98		419	192			192	165603	36503		202106	499927			499927
	1995-96	371	70		441	208			208	176169	15548		191717	534349			534349
	1996-97	386	63		449	253			253	161249	16271		177520	588167			588167
	1997-98	410	57		467	301			301	197371	11048		208419	724338			724338
	1998-99	415	49		464	287			287	202973	10210		213183	723384			723384
दक्षिण पूर्व	1994-95	598			598	455			455	231495			231495	846607			846607
	1995-96	611			611	477			477	226909			226909	892993			892993
	1996-97	608			608	491			491	254167			254167	922328			922328
	1997-98	626			626	510			510	252042			252042	1044985			1044985
	1998-99	627			627	507			507	245877			245877	1071946			1071946



रेलवे का नाम	वर्ष	इंजनों की कुल संख्या								डीजल किलोलीटर और विद्युत के डब्लू एच में (सभी गेज)							
		डीजल				विद्युत				डीजल				विद्युत			
		बी जी	एम जी	एन जी	जोड़	बी जी	एम जी	एन जी	जोड़	बी जी	एम जी	एन जी	जोड़	बी जी	एम जी	एन जी	जोड़
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
पश्चिम	1994-95	277	242	23	542	282			282	115687	86596	880	203163	788704			788704
	1995-96	277	234	22	533	316			316	116568	87802	896	205266	817948			817948
	1996-97	282	230	22	534	336			336	118209	80252	855	199316	835059			835059
	1997-98	323	225	22	570	347			347	137227	68184	870	206281	854021			854021
	1998-99	349	239	22	610	352			352	151702	75335	867	227904	868178			868178
जोड़	1994-95	3478	708	68	4254	2150	20	123	2293	1592081	223071	4265	1819417	4759716	11198	149405	4920319
	1995-96	3555	690	65	4310	2254	20	108	2382	1632866	210667	4200	1847733	5057931	17465	144481	5219877
	1996-97	3619	674	65	4358	2406	20	108	2534	1652706	202690	4047	1859443	5376392	20971	150811	5548174
	1997-98	3704	687	64	4455	2535	20	121	2676	1693728	176563	3848	1874139	5724765	18517	151102	5894384
	1998-99	3808	678	65	4551	2651	20	130	2801	1718749	178436	3750	1900935	5855662	14429	156285	6026376
कुल जोड़										8290130	991427	20110	9301667	26774466	82580	752084	27609130
स्रोत:	एच एस डी तेल और विद्युत पर रेलवे बोर्ड के सांख्यिकीय विवरण की विवरण सं. 27 (क)																

अनुबंध VI															
सन्दर्भ पैरा सं. 6 (iv) - सेवा (शंटिंग ईंजन छोड़कर) की श्रेणियों द्वारा ईंधन की खपत)															
सेवा की श्रेणियों द्वारा ईंधन खपत दर्शाने वाला विवरण															
रेलवे का नाम	अवधि	डीजल किलोलीटर में							विद्युत हजार किलोवाट घंटों में						
		यात्री गाड़ी		मिश्रित गाड़ी		माल गाड़ी		जोड़ (3+5+7)	यात्री गाड़ी		मिश्रित गाड़ी		माल गाड़ी		जोड़
		मात्रा	कुल(का. 9) से प्रतिशतता	मात्रा	कुल (का. 9)से प्रतिशतता	मात्रा	कुल(का. 9)से प्रतिशतता		मात्रा	कुल(का. 16) से प्रतिशतता	मात्रा	कुल(का. 16) से प्रतिशतता	मात्रा	कुल(का. 16) से प्रतिशतता	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	17
मध्य	1994-95	104499	35.50	4832	1.64	185046	62.86	294377	629875	55.46	5102	0.45	500804	44.09	1135781
	1995-96	120942	41.75	2747	0.95	166026	57.31	289715	594704	48.13	5412	0.44	635562	51.43	1235678
	1996-97	132335	46.60	2641	0.93	149014	52.47	283990	620941	48.50	2334	0.18	656965	51.32	1280240
	1997-98	143602	50.67	2222	0.78	137610	48.55	283434	650868	49.64	432	0.03	659848	50.33	1311148
	1998-99	136569	49.05	1075	0.39	140803	50.57	278447	684561	49.36	0	0.00	702263	50.64	1386824
		637947	44.61	13517	0.95	778499	54.44	1429963	3180949	50.10	13280	0.21	3155442	49.69	6349671
पूर्व	1994-95	93989	53.72	0	0.00	80980	46.28	174969	136425	24.14	0	0.00	428769	75.86	565194
	1995-96	93207	52.04	0	0.00	85905	47.96	179112	145305	22.18	0	0.00	509732	77.82	655037
	1996-97	94876	54.17	0	0.00	80253	45.83	175129	147238	21.92	0	0.00	524498	78.08	671736
	1997-98	94715	56.82	0	0.00	71964	43.18	166679	146479	21.07	0	0.00	548817	78.93	695296
	1998-99	98803	59.58	0	0.00	67037	40.42	165840	170592	24.81	0	0.00	516956	75.19	687548
		475590	55.19	0	0.00	386139	44.81	861729	746039	22.78	0	0.00	2528772	77.22	3274811
उत्तर	1994-95	164302	53.07	389	0.13	144918	46.81	309609	278958	40.10	0	0.00	416748	59.90	695706
	1995-96	165323	50.15	342	0.10	163962	49.74	329627	279301	38.67	0	0.00	442917	61.33	722218
	1996-97	169808	50.51	341	0.10	166009	49.38	336158	266494	32.89	0	0.00	543680	67.11	810174
	1997-98	157871	48.87	304	0.09	164891	51.04	323066	294100	36.25	0	0.00	517276	63.75	811376
	1998-99	160498	51.72	384	0.12	149430	48.15	310312	354074	42.06	0	0.00	487732	57.94	841806
		817802	50.83	1760	0.11	789210	49.06	1608772	1472927	37.95	0	0.00	2408353	62.05	3881280



रेलवे का नाम	अवधि	डीजल किलोलीटर में							विद्युत हजार किलोवाट घंटों में						
		यात्री गाड़ी		मिश्रित गाड़ी		माल गाड़ी		जोड़	यात्री गाड़ी		मिश्रित गाड़ी		माल गाड़ी		जोड़
		मात्रा	कुल(का. 9) से प्रतिशतता	मात्रा	कुल (का. 9)से प्रतिशतता	मात्रा	कुल(का. 9)से प्रतिशतता	(3+5+7)	मात्रा	कुल(का. 16) से प्रतिशतता	मात्रा	कुल(का. 16) से प्रतिशतता	मात्रा	कुल(का. 16) से प्रतिशतता	
पूर्वोत्तर	1994-95	49374	66.74	221	0.30	24387	32.96	73982							
	1995-96	52159	67.02	150	0.19	25520	32.79	77829							
	1996-97	56422	66.04	92	0.11	28928	33.86	85442							
	1997-98	61478	69.46	93	0.11	26933	30.43	88504							
	1998-99	71987	71.11	114	0.11	29139	28.78	101240							
		291420	68.25	670	0.16	134907	31.59	426997							
पूर्वोत्तर सीमांत	1994-95	39126	56.93	764	1.11	28835	41.96	68725							
	1995-96	43994	54.80	551	0.69	35741	44.52	80286							
	1996-97	43736	55.85	506	0.65	34065	43.50	78307							
	1997-98	39506	53.11	473	0.64	34407	46.25	74386							
	1998-99	41139	55.92	413	0.56	32018	43.52	73570							
		207501	55.29	2707	0.72	165066	43.99	375274							
दक्षिण	1994-95	101374	65.99	204	0.13	52040	33.88	153618	194496	54.63	0	0.00	161553	45.37	356049
	1995-96	106343	66.42	55	0.03	53708	33.55	160106	206448	54.12	0	0.00	175005	45.88	381453
	1996-97	106086	66.40	0	0.00	53675	33.60	159761	227386	55.46	0	0.00	182641	44.54	410027
	1997-98	108622	67.57	0	0.00	52127	32.43	160749	248175	58.54	0	0.00	175776	41.46	423951
	1998-99	125197	71.05	0	0.00	51013	28.95	176210	260475	62.79	0	0.00	154348	37.21	414823
		547622	67.57	259	0.03	262563	32.40	810444	1136980	57.24	0	0.00	849323	42.76	1986303
दक्षिण मध्य	1994-95	97297	54.84	0	0.00	80133	45.16	177430	238411	47.69	0	0.00	261516	52.31	499927
	1995-96	98512	58.10	0	0.00	71046	41.90	169558	230960	43.22	0	0.00	303389	56.78	534349
	1996-97	86503	54.87	0	0.00	71135	45.13	157638	237606	42.42	0	0.00	322555	57.58	560161
	1997-98	88286	49.04	0	0.00	91758	50.96	180044	330747	47.98	0	0.00	358615	52.02	689362
	1998-99	103885	55.72	0	0.00	82540	44.28	186425	367965	53.82	0	0.00	315742	46.18	683707
		474483	54.47	0	0.00	396612	45.53	871095	1405689	47.37	0	0.00	1561817	52.63	2967506



रेलवे का नाम	अवधि	डीजल किलोलीटर में							विद्युत हजार किलोवाट घंटों में						
		यात्री गाड़ी		मिश्रित गाड़ी		माल गाड़ी		जोड़ (3+5+7)	यात्री गाड़ी		मिश्रित गाड़ी		माल गाड़ी		जोड़
		मात्रा	कुल(का. 9) से प्रतिशतता	मात्रा	कुल (का. 9) से प्रतिशतता	मात्रा	कुल(का. 9)से प्रतिशतता		मात्रा	कुल(का. 16) से प्रतिशतता	मात्रा	कुल(का. 16) से प्रतिशतता	मात्रा	कुल(का. 16) से प्रतिशतता	
दक्षिण पूर्व	1994-95	39802	19.35	3298	1.60	162564	79.04	205664	207306	25.37	6092	0.75	603583	73.88	816981
	1995-96	38627	18.94	1615	0.79	163656	80.26	203908	218003	25.03	4396	0.50	648548	74.46	870947
	1996-97	48541	20.98	1537	0.66	181260	80.26	231338	245900	27.51	3950	0.44	643973	72.05	893823
	1997-98	50027	21.79	1477	0.64	178047	77.56	229551	275440	27.14	4185	0.41	735326	72.45	1014951
	1998-99	51795	23.54	1438	0.65	166800	75.81	220033	268332	26.78	4155	0.41	729368	72.80	1001855
			228792	20.98	9365	0.86	852327	78.16	1090494	1214981	26.42	22778	0.50	3360798	73.08
पश्चिम	1994-95	73265	40.95	1089	0.61	104555	58.44	178909	372172	48.28	296	0.04	398318	51.68	770786
	1995-96	77145	43.60	1006	0.57	98796	55.83	176947	384696	48.17	0	0.00	413927	51.83	798623
	1996-97	70137	40.82	1005	0.58	100660	55.83	171802	401762	48.89	0	0.00	419989	51.11	821751
	1997-98	76368	44.41	1064	0.62	94537	54.97	171969	403360	48.42	116	0.01	429613	51.57	833089
	1998-99	89711	46.84	1013	0.53	100806	52.63	191530	431512	50.88	176	0.02	416382	49.10	848070
			386626	43.38	5177	0.58	499354	56.03	891157	1993502	48.95	588	0.01	2078229	51.03
जोड़	1994-95	763028	46.60	10797	0.66	863458	52.74	1637283	2057643	42.51	11490	0.24	2771291	57.25	4840424
	1995-96	796252	47.76	6466	0.39	864360	51.85	1667078	2059417	39.62	9808	0.19	3129080	60.19	5198305
	1996-97	808444	48.13	6122	0.36	864999	51.50	1679565	2147327	39.42	6284	0.12	3294301	60.47	5447912
	1997-98	820475	48.88	5633	0.34	852274	50.78	1678382	2349169	40.65	4733	0.08	3425271	59.27	5779173
	1998-99	879584	51.63	4437	0.26	819586	48.11	1703607	2537511	43.27	4331	0.07	3322791	56.66	5864633
स्रोत:	रेलवे बोर्ड के सांख्यिकीय विवरण (कालम सं. 3, 4 और 5) की विवरण सं. 27 (ख)														



## अनुबंध VII

पैरा सं. 6 (v) और (vi) देखें

प्रति 1000 (जी टी के एम) (बी जी) डीजल/विद्युत की लागत एवं खपत

(लीटर/के डब्लू एच में)

क्रम सं.	रेलवे	ईंधन का प्रकार	अवधि	कुल जी टी के एम यात्री और मिश्रित का अनुपात (1000 में)	वर्ष के दौरान खपत (के एल/1000 के डब्लू एच में)	खपत प्रति 1000 जी टी के एम (का.6/का.5) (लीटर/केडब्लू एच)	खपत किये गये ईंधन की लागत (करोड़ रुपये में)	लागत प्रति 1000 जी टी के एम (रुपये में)	कुल जी टी के एम माल और मिश्रित का अनुपात (हजार में)	वर्ष के दौरान खपत (के एल/1000 के डब्लू एच में)	खपत प्रति 1000 जी टी के एम (का.9/का.8) (लीटर/के.डब्लू एच)	खपत किये गये ईंधन की लागत (करोड़ रुपये में)	लागत प्रति 1000 जी टी के एम	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1	मध्य	डीजल	1994-95	16271966	109331	6.72	85.73	52.68	34675597	185046	5.34	145.11	41.85	
			1995-96	17393933	123689	7.11	96.99	55.76	27927277	166026	5.94	130.19	46.62	
			1996-97	17495640	134976	7.71	115.98	66.29	28879633	149014	5.16	128.04	44.33	
			1997-98	17905633	145824	8.14	149.52	83.50	26417984	137610	5.21	141.10	53.41	
			1998-99	18528847	137644	7.43	153.67	82.94	25953159	140803	5.43	157.20	60.57	
			जोड़		87596019	651464	7.44	601.89	68.71	143853650	778499	5.41	701.64	48.77
			विद्युत	1994-95	34475511	634977	18.42	184.78	53.60	45225798	500804	11.07	145.73	32.22
				1995-96	33899731	600116	17.70	208.84	61.60	55091567	635562	11.54	221.18	40.15
				1996-97	35924201	623275	17.35	257.41	71.65	57048100	656965	11.52	271.33	47.56
				1997-98	37942868	651300	17.17	295.69	77.93	60507987	659848	10.91	299.57	49.51
				1998-99	39715821	684561	17.24	327.90	82.56	62519274	702263	11.23	336.38	53.80
			जोड़		181958132	3194229	17.55	1274.62	70.05	280392726	3155442	11.25	1274.19	45.44
	2	पूर्व	डीजल	1994-95	14394677	84497	5.87	67.01	46.55	25219813	81460	3.23	64.60	25.61
				1995-96	14886192	87382	5.87	71.30	47.90	25670046	83171	3.24	67.87	26.44
1996-97				15138755	87351	5.77	71.98	47.54	23890965	75495	3.16	62.21	26.04	
1997-98				14937094	87681	5.87	82.86	55.47	23321419	71130	3.05	67.22	28.82	
1998-99				15071781	86663	5.75	81.81	54.28	22135844	56004	2.53	52.87	23.88	
			जोड़		74428499	433574	5.83	374.96	50.38	120238087	367260	3.05	314.77	26.18
			विद्युत	1994-95	7295213	146634	20.10	35.63	48.84	45323552	359416	7.93	87.33	19.27
				1995-96	7625457	153272	20.10	39.85	52.26	45499504	363996	8.00	94.64	20.80
				1996-97	7719734	155939	20.20	47.56	61.61	47633772	389168	8.17	118.70	24.92
				1997-98	7501316	153777	20.50	47.52	63.35	51754589	424905	8.21	131.30	25.37
				1998-99	7668150	169543	22.11	53.57	59.86	53440559	362327	6.78	114.50	21.42
			जोड़		37809870	779165	20.61	224.13	59.28	243651976	1899812	7.80	546.47	22.43



(लीटर/के डब्लू एच में)													
क्रम सं.	रेलवे	ईंधन का प्रकार	अवधि	कुल जी टी के एम यात्री और मिश्रित का अनुपात (1000 में)	वर्ष के दौरान खपत (के एल/1000 के डब्लू एच में)	खपत प्रति 1000 जी टी के एम (का.6/का.5) (लीटर/केडब्लू एच)	खपत किये गये ईंधन की लागत (करोड़ रुपये में)	लागत प्रति 1000 जी टी के एम (रुपये में)	कुल जी टी के एम माल और मिश्रित का अनुपात (हजार में)	वर्ष के दौरान खपत (के एल/1000 के डब्लू एच में)	खपत प्रति 1000 जी टी के एम (का.9/का.8) (लीटर/के.डब्लू एच)	खपत किये गये ईंधन की लागत (करोड़ रुपये में)	लागत प्रति 1000 जी टी के एम
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
3	उत्तर	डीजल	1994-95	28004000	148757	5.31	105.15	37.54	51053000	130000	2.55	91.89	17.99
			1995-96	28666000	152401	5.32	107.98	37.67	60382000	149398	2.47	105.85	17.53
			1996-97	29752000	155211	5.22	124.99	42.01	65082000	157243	2.42	126.63	19.46
			1997-98	28905000	151580	5.24	151.67	52.47	70120000	160232	2.29	160.33	22.87
			1998-99	32568000	158120	4.86	157.42	48.34	70620000	149154	2.11	148.49	21.02
		जोड़		147895000	766069	5.18	647.21	43.76	317257000	746027	2.35	633.19	19.96
		विद्युत	1994-95	14327000	278958	19.47	90.27	63.00	67049000	416748	6.22	134.86	20.11
			1995-96	14437000	279301	19.35	95.69	66.28	69471000	442917	6.38	151.74	21.84
			1996-97	13868000	266495	19.22	100.68	72.60	74290000	543680	7.32	205.40	27.65
			1997-98	15355000	294099	19.15	122.11	79.52	80694000	517276	6.41	214.77	26.62
			1998-99	18616000	354074	19.02	160.40	86.16	76714000	487732	6.36	220.94	28.80
		जोड़		76603000	1472927	19.23	569.15	74.30	368218000	2408353	6.54	927.71	25.19
4	पूर्वोत्तर	डीजल	1994-95	7916865	29293	3.70	20.30	25.64	5746390	15610	2.72	10.82	18.83
			1995-96	8635585	32100	3.72	22.31	25.83	7166598	18570	2.59	12.91	18.00
			1996-97	9243957	33100	3.58	26.36	28.52	8950119	21370	2.39	17.02	19.02
			1997-98	10361786	35568	3.43	30.33	29.27	9308610	21931	2.36	18.70	20.09
			1998-99	11258895	40723	3.62	39.36	34.96	11833249	24463	2.07	23.64	19.98
		जोड़		47417088	170784	3.60	138.66	29.24	43004966	101944	2.37	83.09	19.32
		विद्युत	1994-95										
			1995-96										
			1996-97										
			1997-98										
			1998-99										
		जोड़		0	0				0	0			



(लीटर/के डब्लू एच में)													
क्रम सं.	रेलवे	ईंधन का प्रकार	अवधि	कुल जी टी के एम यात्री और मिश्रित का अनुपात (1000 में)	वर्ष के दौरान खपत (के एल/1000 के डब्लू एच में)	खपत प्रति 1000 जी टी के एम (का.6/का.5) (लीटर/केडब्लू एच)	खपत किये गये ईंधन की लागत (करोड़ रुपये में)	लागत प्रति 1000 जी टी के एम (रुपये में)	कुल जी टी के एम माल और मिश्रित का अनुपात (हजार में)	वर्ष के दौरान खपत (के एल/1000 के डब्लू एच में)	खपत प्रति 1000 जी टी के एम (का.9/का.8) (लीटर/ के.डब्लू एच)	खपत किये गये ईंधन की लागत (करोड़ रुपये में)	लागत प्रति 1000 जी टी के एम
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
5	पूर्वोत्तर सीमांत	डीजल	1994-95	3629238	23047	6.35	16.63	45.82	7227848	16122	2.23	11.63	16.09
			1995-96	4147950	25747	6.21	18.30	44.12	8595083	18185	2.12	12.92	15.03
			1996-97	4622250	27783	6.01	21.99	47.57	8510389	18212	2.14	14.41	16.93
			1997-98	4895687	26084	5.33	23.95	48.92	8686026	22906	2.64	21.03	24.21
			1998-99	5895942	28245	4.79	27.26	46.24	11017231	23040	2.09	24.45	22.19
		जोड़		23191067	130906	5.64	108.13	46.63	44036577	98465	2.24	84.44	19.18
		विद्युत	1994-95										
			1995-96										
			1996-97										
			1997-98										
		1998-99											
		जोड़		0	0				0	0			
6	दक्षिण	डीजल	1994-95	11583819	58729.963	5.07	42.70	36.86	10273600	42121.76	4.10	30.63	29.81
			1995-96	12657476	65818.889	5.20	49.73	39.28	10620878	42483.51	4.00	32.10	30.22
			1996-97	12601268	63384.38	5.03	52.46	41.63	11601357	46057.39	3.97	38.12	32.85
			1997-98	13036880	70268.78	5.39	71.55	54.88	12170536	48195.32	3.96	49.08	40.32
			1998-99	15189387	81111.33	5.34	83.15	54.74	12270227	48590.1	3.96	49.81	40.59
		जोड़		65068830	339313.342	5.21	299.59	46.04	56936598	227448.08	3.99	199.74	35.08
		विद्युत	1994-95	6972182	175001.77	25.10	44.10	63.25	14623014	152079.35	10.40	38.32	26.20
			1995-96	7896581	198204.18	25.10	55.68	70.51	15928126	168838.14	10.60	47.43	29.77
			1996-97	8331834	209129.03	25.10	62.53	75.04	17356857	178775.63	10.30	53.45	30.79
			1997-98	9020097	226404.43	25.10	78.56	87.09	17577390	171906.87	9.78	59.65	33.93
		1998-99	9699101	243447.44	25.10	89.59	92.36	16826766	153460.11	9.12	56.47	33.55	
		जोड़		41919795	1052186.85	25.10	330.46	78.83	82312153	825060.1	10.02	255.32	31.02



(लीटर/के डब्लू एच में)													
क्रम सं.	रेलवे	ईंधन का प्रकार	अवधि	कुल जी टी के एम यात्री और मिश्रित का अनुपात (1000 में)	वर्ष के दौरान खपत (के एल/1000 के डब्लू एच में)	खपत प्रति 1000 जी टी के एम (का.6/का.5) (लीटर/केडब्लू एच)	खपत किये गये ईंधन की लागत (करोड़ रुपये में)	लागत प्रति 1000 जी टी के एम (रुपये में)	कुल जी टी के एम माल और मिश्रित का अनुपात (हजार में)	वर्ष के दौरान खपत (के एल/1000 के डब्लू एच में)	खपत प्रति 1000 जी टी के एम (का.9/का.8) (लीटर/ के डब्लू एच)	खपत किये गये ईंधन की लागत (करोड़ रुपये में)	लागत प्रति 1000 जी टी के एम
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
7	दक्षिण मध्य	डीजल	1994-95	14992106	79230	5.28	62.27	41.53	30254390	65579	2.17	51.54	17.04
			1995-96	17114490	86773	5.07	68.55	40.05	33436403	68514	2.05	54.12	16.19
			1996-97	18538561	73396	3.96	66.80	36.04	34020467	69246	2.04	63.03	18.53
			1997-98	17074238	79535	4.66	85.79	50.25	31534974	90584	2.87	97.71	30.99
			1998-99	17975348	95280	5.30	103.05	57.33	26021999	81815	3.14	88.49	34.01
		जोड़		85694743	414214	4.83	386.46	45.10	155268233	375738	2.42	354.89	22.86
		विद्युत	1994-95	11920531	238411	20.00	51.47	43.17	25287919	261516	10.34	56.46	22.33
			1995-96	12417211	230960	18.60	57.72	46.48	29009361	303389	10.46	75.82	26.14
			1996-97	12774524	237606	18.60	77.08	60.34	33039846	322555	9.76	104.64	31.67
			1997-98	17592920	330747	18.80	125.15	71.14	37035298	358615	9.68	135.70	36.64
			1998-99	19469039	367965	18.90	143.36	73.63	39649681	315742	7.96	123.01	31.03
		जोड़		74174225	1405689	18.95	454.78	61.31	164022105	1561817	9.52	495.63	30.22
8	दक्षिण पूर्व	डीजल	1994-95	9912478	38654	3.90	26.48	26.71	49173334	161799	3.29	110.82	22.54
			1995-96	10146081	35950	3.54	25.60	25.23	51206470	163069	3.18	116.12	22.68
			1996-97	11519219	46223	4.01	34.26	29.74	50938085	180250	3.54	133.59	26.22
			1997-98	11285356	47779	4.23	47.29	41.90	54074929	176864	3.27	175.04	32.37
			1998-99	12023554	49450	4.11	51.92	43.18	50486816	185859	3.68	174.14	34.49
		जोड़		54886688	218056	3.97	185.55	33.81	255879634	867841	3.39	709.71	27.74
		विद्युत	1994-95	8068153	213068	26.41	58.36	72.33	59663787	603913	10.12	165.41	27.72
			1995-96	8058634	222061	27.56	73.34	91.00	69998683	648887	9.27	214.32	30.61
			1996-97	9019256	249552	27.67	101.79	112.86	73102127	644272	8.81	262.80	35.95
			1997-98	10329760	279250	27.03	119.13	115.33	76410882	735701	9.63	313.85	41.07
			1998-99	11074703	272150	24.57	117.68	106.26	74752055	729706	9.76	315.52	42.20
		जोड़		46550506	1236081	26.55	470.30	101.03	353927534	3362479	9.50	1271.90	35.94



(लीटर/के डब्लू एच में)														
क्रम सं.		ईधन का प्रकार	अवधि	कुल जी टी के एम यात्री और मिश्रित का अनुपात (1000 में)	वर्ष के दौरान खपत (के एल/1000 के डब्लू एच में)	खपत प्रति 1000 जी टी के एम (का.6/का.5) (लीटर/केडब्लू एच)	खपत किये गये ईधन की लागत (करोड़ रुपये में)	लागत प्रति 1000 जी टी के एम (रुपये में)	कुल जी टी के एम माल और मिश्रित का अनुपात (हजार में)	वर्ष के दौरान खपत (के एल/1000 के डब्लू एच में)	खपत प्रति 1000 जी टी के एम (का.9/का.8) (लीटर/के डब्लू एच)	खपत किये गये ईधन की लागत (करोड़ रुपये में)	लागत प्रति 1000 जी टी के एम	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
9	पश्चिम	जल	1994-95	14415823	74354	5.16	53.05	36.80	27521807	104555	3.80	74.60	27.11	
			1995-96	16278694	78151	4.80	57.54	35.34	27538807	98796	3.59	72.78	26.43	
			1996-97	15513869	71142	4.59	55.53	35.79	27266618	100660	3.69	78.53	28.80	
			1997-98	15613745	77432	4.96	70.94	45.44	28362838	94537	3.33	86.53	30.51	
			1998-99	17134225	90724	5.29	89.22	52.07	29194344	100806	3.45	99.07	33.94	
		जोड़		78956356	391803	4.96	326.28	41.32	139884414	499354	3.57	411.51	29.42	
			1994-95	18585977	372468	20.04	93.56	50.34	46172107	398318	8.63	100.06	21.67	
			1995-96	19196129	384696	20.04	109.14	56.85	50195932	413927	8.25	117.43	23.39	
			1996-97	20139162	401762	19.95	141.86	70.44	47423885	419989	8.86	148.30	31.27	
			1997-98	20262695	403476	19.91	157.84	77.90	48775495	429613	8.81	168.06	34.46	
			1998-99	21542531	431688	20.04	173.97	80.76	48515084	416382	8.58	167.80	34.59	
		जोड़		99726494	1994090	20.00	676.37	67.82	241082503	2078229	8.62	701.65	29.10	
		जोड़		121120972	645892.96	5.33	479.32	39.57	241145779	802292.76	3.33	597.33	24.77	
			1995-96	129926401	688011.89	5.30	518.30	39.89	252543562	808212.51	3.20	623.43	24.69	
			1996-97	134425519	692566.38	5.15	570.35	42.43	259139633	817547.39	3.15	721.65	27.85	
			1997-98	134015419	721751.78	5.39	713.90	53.27	263997316	823989.32	3.12	815.01	30.87	
			1998-99	145645979	767960.33	5.27	786.86	54.03	259532869	810534.10	3.12	818.16	31.52	
		कुल जोड़		665134290	3516183.34	5.29	3068.73	46.14	1276359159	4062576.08	3.18	3575.58	28.01	
		जोड़	विद्युत	1994-95	101644567	2059517.77	20.26	558.17	54.91	303345177	2692794.35	8.88	827.81	24.00
			1995-96	103530743	2068610.18	19.98	640.26	61.84	335194173	2977516.14	8.88	1050.43	27.52	
			1996-97	107776711	2143758.03	19.89	788.91	73.20	349894587	3155404.63	9.02	1214.83	33.28	
			1997-98	118004656	2339053.43	19.82	946.00	80.17	372755641	3297864.87	8.85	1349.08	35.49	
			1998-99	127785345	2523428.44	19.75	1066.47	83.46	372417419	3167612.11	8.51	3411.17	35.84	
		कुल जोड़		558742022	11134367.85	19.93	3999.81	71.59	1733606997	15291192.10	8.82	7853.32	31.57	

अनुबंध VIII							
[पैरे 6 (viii) देखें]							
विद्युत कर्षण के लिए प्रत्यक्ष और वित्तीय डाटा - 31 मार्च 1999 को क्षेत्रीय रेलवे-वार दर्शाने वाला विवरण							
क्रम सं.	रेलवे का नाम	एस ई बी/निगम/कम्पनी का नाम	कर्षण उप-स्टेशनों की कुल संख्या	मार्च 1999 के महीने के लिए कुल ठेकागत भार (ठेका माँग) (के वी ए)	मार्च 1999 के माह के लिए वास्तविक भार (अधिकतम माँग) (के वी ए)	मार्च 1999 के लिए वास्तविक विद्युत ऊर्जा खपत (के डब्लू एच)	मार्च 1999 के लिए किया गया वास्तविक भुगतान (करोड़ रुपये में)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	मध्य	एम पी ई बी, एम एस ई बी, यू पी एस ई बी, एच एस ई बी और टाटा विद्युत कम्पनी = 5	120	657650.00	616453.00	159216408.00	67.82
2	पूर्व	डब्लू बी एस ई बी, बी एस ई बी और डी वी सी = 3	29	310600.00	303624.00	78424219.00	25.60
3	उत्तर	पी एस ई बी, एच एस ई बी, डी वी बी और यू पी एस ई बी = 4	19	348500.00	283978.38	85017421.00	35.11
4	दक्षिण	टी एन ई बी, के ई बी, के एस ई बी और ए पी एस ई बी = 4	22	197700.00	188839.00	42432234.00	16.16
5	दक्षिण मध्य	ए पी एस ई बी, और एम एस ई बी = 2	28	243000.00	280415.00	59098355.00	24.83
6	दक्षिण पूर्व	डब्लू बी एस ई बी, बी एस ई बी, ओ एस ई बी, एम पी ई बी, एम एस ई बी, ए पी एस ई बी और डी वी सी = 7	61	500350.00	478973.00	101776818.00	44.70
7	पश्चिम	यू पी एस ई बी, एम एस ई बी, आर एस ई बी, जी ई बी, एम पी ई बी और टाटा विद्युत कम्पनी = 6	49	395000.00	351215.00	91307802.00	35.35
<b>जोड़</b>		<b>31 - 14 (सीपीटीशन) = 17 ( एक निगम ओर एक सहित)</b>	<b>328</b>	<b>2652800.00</b>	<b>2503497.38</b>	<b>617273257.00</b>	<b>249.57</b>
नोट:		पूर्वोत्तर और पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे पर विद्युतीकरण नहीं है।					
स्रोत:		ऊर्जा बिलों का सार मंडल के टी आर डी सेक्शन में रखा जाता है।					



## अनुबंध IX

(पैरा 8 देखें : एच एस डी की अधिप्राप्ति)

1994-95 से 1998-99 की समाप्ति पर निर्धारित, आदेशित और प्राप्त हुए एवं शेष के रूप में एच एस डी तेल की मात्रा दिखाने वाला विवरण

क्रम संख्या	रेलवे	वर्ष	अथशेष	1000 के एल में निर्धारित आवश्यकता	आपूर्ति आदेश की सं.	1000 के एल में आदेशित मात्रा	1000 के एल में प्राप्त हुई मात्रा	एच एस डी तेल की लागत (का.8) (करोड़ रुपये में)	1000 के एल में प्रयुक्त मात्रा	अन्त शेष
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	मध्य	1994-95	6.52	310.25	78	310.25	300.27	235.46	301.25	5.54
		1995-96	5.54	305.25	96	305.25	286.28	218.34	283.58	8.24
		1996-97	8.24	300.00	96	300.00	289.24	246.57	288.54	8.94
		1997-98	8.94	296.60	99	296.60	275.29	283.79	275.98	8.25
		1998-99	8.25	290.00	66	290.00	261.48	299.56	262.27	7.46
2	पूर्व	1994-95	उ.न.	218.76	26	249.10	203.09	149.85	188.40	14.69
		1995-96	14.69	228.48	22	228.48	212.95	126.63	202.78	24.86
		1996-97	24.86	226.91	26	226.12	199.98	136.17	199.87	14.97
		1997-98	14.97	215.26	24	215.26	195.87	167.73	191.93	18.91
		1998-99	18.91	200.92	21	200.92	273.23	142.90	189.24	102.90
3	उत्तर	1994-95	7.00	354.00	उ.न.	354.00	352.00	233.00	352.00	7.00
		1995-96	7.00	370.00	उ.न.	360.00	378.00	242.00	377.00	8.00
		1996-97	8.00	387.00	12	387.00	385.00	269.00	383.00	10.00
		1997-98	10.00	389.00	12	386.00	384.00	361.00	386.00	8.00
		1998-99	8.00	401.00	12	390.00	390.00	389.00	392.00	6.00
4	पूर्वोत्तर	1994-95	2.21	112.80	22	90.72	104.27	42.85	103.52	2.96
		1995-96	2.96	119.30	24	68.11	110.33	34.67	111.36	1.93
		1996-97	1.93	115.99	33	127.58	110.43	83.63	109.33	3.03
		1997-98	3.03	121.40	41	128.26	110.45	84.00	111.40	2.08
		1998-99	2.08	129.88	48	140.09	133.63	141.00	132.39	3.32

क्रम संख्या	रेलवे	वर्ष	अथशेष	1000 के एल में निर्धारित आवश्यकता	आपूर्ति आदेश की सं.	1000 के एल में आदेशित मात्रा	1000 के एल में प्राप्त हुई मात्रा	एच एस डी तेल की लागत (का.8) (करोड़ रुपये में)	1000 के एल में प्रयुक्त मात्रा	अन्त शेष
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
5	पूर्वोत्तर सीमांत	1994-95	1.60	70.00	5	68.00	69.15	43.86	68.89	1.86
		1995-96	1.86	75.20	4	75.20	76.84	48.74	76.66	2.04
		1996-97	2.04	84.47	5	83.20	79.82	58.21	80.05	1.81
		1997-98	1.81	86.92	6	83.60	82.98	84.73	83.49	1.30
		1998-99	1.30	92.90	3	90.90	93.79	79.92	92.84	2.25
6	दक्षिण	1994-95	3.00	170.00	2	172.00	171.00	121.00	170.00	4.00
		1995-96	4.00	180.00	2	180.00	180.00	130.00	181.00	3.00
		1996-97	3.00	185.00	2	186.00	183.00	142.00	184.00	2.00
		1997-98	2.00	192.00	2	190.00	191.00	182.00	190.00	3.00
		1998-99	3.00	198.00	2	194.00	183.00	190.00	182.00	4.00
7	दक्षिण मध्य	1994-95	5.00	208.00	20	189.90	208.00	126.92	207.00	6.00
		1995-96	6.00	201.00	14	152.00	200.00	119.23	202.00	4.00
		1996-97	4.00	211.00	18	185.70	208.00	133.69	207.00	5.00
		1997-98	5.00	192.00	37	219.10	190.00	149.81	190.00	5.00
		1998-99	5.00	195.00	37	204.30	195.00	151.09	195.00	5.00
8	दक्षिण पूर्व	1994-95	4.44	275.87	58	275.87	272.23	203.95	272.53	4.14
		1995-96	4.14	279.63	58	279.63	278.43	193.56	277.47	5.10
		1996-97	5.10	288.18	60	288.18	286.92	239.16	284.18	7.84
		1997-98	7.84	292.86	32	292.86	286.76	276.73	287.85	6.75
		1998-99	6.75	282.02	32	282.02	279.45	298.71	279.98	6.22



क्रम संख्या	रेलवे	वर्ष	अथशेष	1000 के एल में निर्धारित आवश्यकता	आपूर्ति आदेश की सं.	1000 के एल में आदेशित मात्रा	1000 के एल में प्राप्त हुई मात्रा	एच एस डी तेल की लागत (का.8) (करोड़ रुपये में)	1000 के एल में प्रयुक्त मात्रा	अन्त शेष
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
9	पश्चिम	1994-95	4.44	195.00	25	205.47	192.58	117.57	191.87	5.15
		1995-96	5.15	211.00	26	201.90	203.15	111.81	201.11	7.19
		1996-97	7.19	225.00	25	197.30	183.68	124.37	184.06	6.81
		1997-98	6.81	210.00	25	184.02	194.17	143.35	195.03	5.95
		1998-99	5.95	227.00	28	212.83	204.91	161.10	204.16	6.70
<b>जोड़</b>		<b>1994-95</b>	<b>34.21</b>	<b>1914.68</b>	<b>236.00</b>	<b>1915.31</b>	<b>1872.59</b>	<b>1274.46</b>	<b>1855.46</b>	<b>51.34</b>
		<b>1995-96</b>	<b>51.34</b>	<b>1969.86</b>	<b>246.00</b>	<b>1850.57</b>	<b>1925.98</b>	<b>1224.98</b>	<b>1912.96</b>	<b>64.36</b>
		<b>1996-97</b>	<b>64.36</b>	<b>2023.55</b>	<b>277.00</b>	<b>1981.08</b>	<b>1926.07</b>	<b>1432.80</b>	<b>1920.03</b>	<b>60.40</b>
		<b>1997-98</b>	<b>60.40</b>	<b>1996.04</b>	<b>278.00</b>	<b>1995.70</b>	<b>1910.52</b>	<b>1733.14</b>	<b>1911.68</b>	<b>59.24</b>
		<b>1998-99</b>	<b>59.24</b>	<b>2016.72</b>	<b>249.00</b>	<b>2005.06</b>	<b>2014.49</b>	<b>1853.28</b>	<b>1929.88</b>	<b>143.85</b>
<b>कुल जोड़</b>				<b>9920.85</b>	<b>1286.00</b>	<b>9747.72</b>	<b>9649.65</b>	<b>7518.66</b>	<b>9530.01</b>	

अनुबंध X						
(अनुबंध पैरा संख्या 10 - नमूनों की जांच)						
भंडारण टैंकों से एच एस डी तेल टैंकों की संख्या दर्शाने वाला विवरण						
(1994-95 से 1998-99)						
क्रम सं.	रेलवे	नमूना जांच किए गए ईंधन स्टेशनों की संख्या	नमूनों की संख्या			कालम 4 से कालम 5 की प्रतिशतता
			नमूना जांच के लिए देय	वास्तव में किये गये नमूना जांच	नमूना जांच नहीं किये गये की सं.	
1	2	3	4	5	6	7
1	मध्य	8	3495	1646	1849	47.10
2	पूर्व	9	507	370	137	72.98
3	उत्तर	8	7495	4180	3315	55.77
4	पूर्वोत्तर	6	960	757	203	78.85
5	पूर्वोत्तर सीमांत	4	1580	795	785	50.32
6	दक्षिण	6	2340	2320	20	99.15
7	दक्षिण मध्य	6	1944	1944	0	100.00
8	दक्षिण पूर्व	10	3699	3245	454	87.73
9	पश्चिम	8	3408	2290	1118	67.19
<b>जोड़</b>		<b>65</b>	<b>25428</b>	<b>17547</b>	<b>7881</b>	<b>69.01</b>



अनुबंध XI																
पैरा संख्या 13 - स्टॉक सत्यापन																
(1994-95 से 1998-99)																
क्रम सं.	रेलवे	ईंधन स्टेशनों की संख्या		लेखा सत्यापकों द्वारा सत्यापन (वार्षिक)			डिपो प्रभारी द्वारा सत्यापन (मासिक)			वरि.डी.एम.ई./ए.एम.ई. द्वारा सत्यापन (वर्ष में तीन बार)			ईंधन निरीक्षक द्वारा सत्यापन (वर्ष में तीन बार)			0.1 प्रतिशत से अधिक की कमी वाले ईंधन स्टेशनों की संख्या
		कुल संख्या	नमूना जांच की गई की संख्या	सत्यापन		प्रतिशतता	सत्यापन		प्रतिशतता	सत्यापन		प्रतिशतता	सत्यापन		प्रतिशतता	
				बकाया	किया गया		बकाया	किया गया		बकाया	किया गया		बकाया	किया गया		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	मध्य	33	8	38	35	92.11	456	423	92.76	105	75	71.43	105	123	117.14	
2	पूर्व	21	9	43	32	74.42	497	492	98.99	497	491	98.79	497	492	98.99	2
3	उत्तर	30	11	59	16	27.12	660	395	59.85	165	156	94.55	165	120	72.73	
4	पूर्वोत्तर	18	6	30	18	60.00	360	248	68.89	90	45	50.00	90	69	76.67	
5	पूर्वोत्तर सीमांत	14	4	20	7	35.00	240	62	25.83	60	21	35.00	60	55	91.67	
6	दक्षिण	24	6	30	40	133.33	360	360	100.00	90	47	52.22	60	87	145.00	4
7	दक्षिण मध्य	24	6	30	20	66.67	360	360	100.00	90	110	122.22	90	93	103.33	
8	दक्षिण पूर्व	37	10	49	27	55.10	588	135	22.96	147	133	90.48	147	31	21.09	2
9	पश्चिम	31	8	38	35	92.11	456	423	92.76	114	72	63.16	114	99	86.84	
	जोड़	232	68	337	230	68.25	3977	2898	72.87	1358	1150	84.68	1328	1169	88.03	8

अनुबन्ध XII							
(संदर्भ पैरा 15 - विद्युत कर्षण के लिए प्रत्यक्ष और वित्तीय आंकड़ा)							
वास्तविक मांग/ढेकागत मांग और उपभुक्त ऊर्जा दर्शाने वाला विवरण							
क्रम सं.	रेलवे	उप स्टेशनों की संख्या जिनकी नमूना जांच की गई	विद्युत बोर्ड/ निगम/ कम्पनियों की संख्या	वास्तविक मांग (के.वी.ए. में)	ढेकागत मांग (के.वी.ए. में)	खपत की गई कुल ऊर्जा (के.डब्ल्यू.एच में)	खपत की गई ऊर्जा की लागत (करोड़ रु में)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	मध्य	33	5	9703035	7547500	3226021069	1126.96
2	पूर्व	14	3	8785994	9018800	2421110996	654.7
3	उत्तर	5	4	5108453	5633000	1539608759	535.61
4	दक्षिण	6	4	2163256	2793803	657700667	200.62
5	दक्षिण मध्य	7	2	3755790	3432000	944737000	295.75
6	दक्षिण पूर्व	10	7	5242356	4554000	1045560379	367.67
7	पश्चिम	9	6	7968101	8440267	2359738781	708.44
<b>जोड़</b>		<b>84</b>		<b>42726985</b>	<b>41419370</b>	<b>12194477651</b>	<b>3903.91</b>



अनुबंध XIII (क)																
(संदर्भ पैरा संख्या 16- उच्च दरों पर विद्युत ऊर्जा की खरीद)																
उच्च दरों पर विद्युत ऊर्जा की खरीद दर्शाने वाला विवरण																
क्रम सं.	रेलवे	विद्युत बोर्ड का नाम	1.4.94 को एच टी विद्युत ऊर्जा के लिए एस ई बी की दरें और उसके बाद कब संशोधन हुआ	रेलवे कर्षण के लिए नियत दर (प्रति के वी ए/के डब्लू एच)		टैरिफ की समान शर्तों के अन्तर्गत अन्य बल्क उपभोक्ता (कोई एक) के लिए दरें			दरों में अन्तर		रेलवे द्वारा किया गया भुगतान			रेलवे द्वारा किया गया अधिक भुगतान (कोरोड़ रुपये में)		
				मांग प्रमारों के लिए (प्रति के वी ए रु)	ऊर्जा प्रमारों के लिए (प्रति के डब्लू रु.)	उपभोक्ता का नाम	मांग प्रमारों के लिए दरें (प्रति के वी ए रु)	ऊर्जा प्रमारों के लिए दर (प्रति के डब्लू एच रु)	मांग प्रमारों हेतु [का.5-का.8]	ऊर्जा प्रमारों हेतु [का.6 (-)का.9]	अवधि महीने में	कुल वास्तविक मांग के लिए (के वी ए)	के डब्लू एच में बिल की गई खपत हेतु	मांग प्रभार [का.10 (x) का.13]	ऊर्जा प्रभार [का.11 (x) का.14]	कुल प्रभार [का.15 (+)का.16]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	मध्य	म.प्र.वि.बो.	01.04.1994	97	2.02	सीमेंट	80	1.94	17	0.08	15	2627968	573701791	4.46	4.59	9.05
			01.07.1995	116	2.46	फैक्टरी	91	2.24	25	0.22	12	2581289	537718793	6.45	11.82	18.27
			01.07.1996	139	2.95		109	2.69	30	0.26	32	7514858	1558437621	22.53	40.52	63.05
			01.03.1999	139	2.95		122	3.01	17	-0.06	1	271419	57341665	0.46	-0.34	0.12
		उ.प्र.रा.वि.बो.	01.04.1994	140	1.74	वृहद एवं भारी ऊर्जा उद्योग	120	1.60	20	0.14	03म. 15दि.	92721	26128375	0.18	0.36	0.54
			16.07.1994	157	2.50		134	2.35	23	0.15	29म. 18दि.	885458	246094807	2.03	3.69	5.72
			03.01.1997	165	2.65		150	2.60	15	0.05	24म. 22दि.	861478	203364776	1.29	1.01	2.30
			25.01.1999	125	3.75		150	3.90	-25	-0.15	02म. 07दि.	80140	17378890	0.00	-0.26	-0.26
जोड़													37.40	61.39	98.79	
2	पूर्व	बि.रा.वि.बो.	01.4.1994	140	1.94	एच टी	110	1.69	30	0.25	60म.	1833286	528662089	5.50	13.22	18.72
			07.01.1995	100	1.90		100	1.80	0	0.10	22म. 12दि.	4880	540450	0.00	0.01	0.01
			19.11.1996	125	2.26		125	2.14	0	0.12	26म. 7दि.	143610	25063050	0.00	0.30	0.30
			26.01.1999	180	2.10		180	2.40	0	-0.30	2म. 6दि.	12100	2175800	0.00	-0.07	-0.07
जोड़													5.50	13.46	18.96	

क्रम सं.	रेलवे	विद्युत बोर्ड का नाम	1.4.94 को एच टी विद्युत ऊर्जा के लिए एस ई वी की दरें और उसके बाद कब संशोधन हुआ	रेलवे कर्षण के लिए नियत दर (प्रति के वी ए/के डब्लू एच)		टैरिफ की समान शर्तों के अन्तर्गत अन्य बल्क उपभोक्ता (कोई एक) के लिए दरें			दरों में अन्तर		रेलवे द्वारा किया गया भुगतान			रेलवे द्वारा किया गया अधिक भुगतान (करोड़ रुपये में)		
				मांग प्रभारों के लिए (प्रति के वी ए रु)	ऊर्जा प्रभारों के लिए (प्रति के डब्लू रु.)	उपभोक्ता का नाम	मांग प्रभारों के लिए दरें (प्रति के वी ए रु)	ऊर्जा प्रभारों के लिए दर (प्रति के. डब्लू. एच रु)	मांग प्रभारों हेतु [का.5- का.8]	ऊर्जा प्रभारों हेतु [का.6 (-)का.9]	अवधि महीने में	कुल वास्तविक मांग के लिए (के वी ए)	के डब्लू एच में बिल की गई खपत हेतु	मांग प्रभार [का.10 (x) का.13]	ऊर्जा प्रभार [का.11 (x) का.14]	कुल प्रभार [का.15 (+) का.16]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
3	उत्तर	पं.रा.वि.बो.	16.06.1996	0	2.67	0	0	2.50	0	0.17	25म. 13दि.	0	47192000	0.00	0.80	0.80
			29.07.1998	0	3.85	0	0	2.75	0	1.10	8म. 3दि.	0	21984500	0.00	2.41	2.41
		उ.प्र.रा.वि.बो.	18.01.1992	140	1.74	0	130	1.66	10	0.08	2म. 15दि.	665203	193324902	0.67	1.16	1.83
			16.07.1994	157	2.50	0	134	2.35	23	0.15	29म. 18दि.	5798056	1.672E+09	13.34	25.09	38.43
			03.01.1997	165	2.65	0	150	2.60	15	0.05	24म. 22दि.	5305599	352198427	7.96	6.76	14.72
			25.01.1999	125	3.75	0	150	3.90	-25	-0.15	2म. 7दि.	495108	48819497	-1.24	-2.23	-3.47
जोड़														20.73	30.78	51.51
4	दक्षिण	के.ई.वी.	01.04.1994	90	2.00	सभी उद्योग	90	1.75	0	0.25		330906	57847251	0.00	1.45	1.45
			01.07.1996	100	2.25		130	3.20	-30	-0.95		160766	28082179	0.00	0.00	0.00
			01.07.1997	113	2.55		147	3.45	-34	-0.90		160827	27290582	0.00	0.00	0.00
			15.07.1998	128	2.90		150	3.55	-22	-0.65		108043	19547998	0.00	0.00	0.00
जोड़														0.00	1.45	1.45
5	दक्षिण मध्य		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	दक्षिण पूर्व	म.प्र.वि.बो.	01.04.0994	97	2.02	सीमेंट फैक्टरी	80	1.94	17	0.08	15म.	378787	83566315	0.63	0.67	1.30
			01.07.1995	116	2.46		91	2.24	25	0.22	12म.	349483	70885511	0.87	1.57	2.44
			01.07.1996	139	2.95		109	2.69	30	0.26	33म.	879999	202573469	2.64	5.27	7.91
जोड़														4.14	7.51	11.65



क्रम सं.	रेलवे	विद्युत बोर्ड का नाम	1.4.94 को एच टी विद्युत ऊर्जा के लिए एस ई बी की दरें और उसके बाद कब संशोधन हुआ	रेलवे कर्षण के लिए नियत दर (प्रति के वी ए/के डब्लू एच)		टैरिफ की समान शर्तों के अन्तर्गत अन्य बल्क उपभोक्ता (कोई एक) के लिए दरें			दरों में अन्तर		रेलवे द्वारा किया गया भुगतान			रेलवे द्वारा किया गया अधिक भुगतान (करोड़ रुपये में)			
				मांग प्रभारों के लिए (प्रति के वी ए रु)	ऊर्जा प्रभारों के लिए (प्रति के डब्लू एच रु.)	उपभोक्ता का नाम	मांग प्रभारों के लिए दरें (प्रति के वी ए रु)	ऊर्जा प्रभारों के लिए दर (प्रति के डब्लू एच रु)	मांग प्रभारों हेतु [का.5-का.8]	ऊर्जा प्रभारों हेतु [का.6 (-)का.9]	अवधि महीने में	कुल वास्तविक मांग के लिए (के वी ए)	के डब्लू एच में बिल की गई खपत हेतु	मांग प्रभार [का.10 (x) का.13]	ऊर्जा प्रभार [का.11 (x)का.14]	कुल प्रभार [का.15 (+)का.16]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
7	पश्चिम	गु.वि.बो.	01.04.0994	70	1.76	उद्योग	100	1.33	-30	0.43	31म.	3316439	864099693	-9.95	37.16	27.21	
			01.11.1996	150	2.35		180	1.59	-30	0.76	29म.	3324897	835998248	-9.97	63.54	53.56	
	म.प्र.वि.बो.	01.04.0994	97	2.02	सीमेंट	80	1.94	17	0.08	15म.	1221647	248010470	2.08	1.98	4.06		
		01.07.1995	116	2.46		91	2.24	25	0.22	12म.	1065040	206724716	2.66	4.55	7.21		
		01.07.1996	139	2.95		109	2.69	30	0.26	32म.	2956160	589642209	8.87	15.33	24.20		
		01.03.1999	139	2.95		122	3.01	17	-0.06	1म.	95240	19133720	0.02	-0.11	-0.10		
जोड़														-6.30	122.44	116.14	
कुल जोड़															61.47	237.03	298.50

अनुबंध XIII (ख)										
(संदर्भ पैरा संख्या 16- उच्चतर दरों पर विद्युत ऊर्जा की खरीद)										
विद्युत दरों की वृद्धि की प्रतिशतता दर्शाने वाला विवरण										
क्रम सं.	रा.वि.बो. का नाम	रेलवे का नाम	प्रारम्भ में उपलब्ध दरें (रु. में)			नवीनतम उपलब्ध दरें (रु. में)			वृद्धि की प्रतिशतता	
			शुरू होने की तारीख	रेलवे	अन्य उपभोक्ता	शुरू होने की तारीख	रेलवे	अन्य उपभोक्ता	रेलवे	अन्य उपभोक्ता
1		2	2	3 (क)	3 (ख)		4 (क)	4 (ख)	5 (क)	5 (ख)
1	म.प्र.वि.बो.	मध्य	सितम्बर 1985	0.30	0.38	मार्च 1999	2.95	3.01	883.00	692.00
			मार्च 1984	0.52	0.50	जनवरी 1999	3.75	3.90	621.00	680.00
	उ.प्र.रा.वि.बो.				(वृहद और भारी ऊर्जा)					
2	बि.रा.वि.बो.	पूर्व	मई 1983	0.59	0.56	मार्च 1999	1.94	1.69	229.00	202.00
					(एच टी)					
3	उ.प्र.रा.वि.बो.	उत्तर	जून 1972	0.30	0.30	जनवरी 1999	3.75	3.90	1150.00	1200.00
					(एच टी)					
	ह.रा.वि.बो.		दिसम्बर 1994	2.40	2.40	जून 1998	3.92	3.92	समान दर पर वृद्धि	
	पं.रा.वि.बो.		जून 1996	2.67	2.50	जुलाई 1998	3.85	2.75	44.20	10.00
	दि.वि.बो.		अक्तूबर 1993	2.40	2.40	अप्रैल 1997	3.00	3.00	समान दर पर वृद्धि	



क्रम सं.	रा.वि.बो. का नाम	रेलवे का नाम	प्रारम्भ में उपलब्ध दरें (रु. में)			नवीनतम उपलब्ध दरें (रु. में)			वृद्धि की प्रतिशतता	
			शुरू होने की तारीख	रेलवे	अन्य उपभोक्ता	शुरू होने की तारीख	रेलवे	अन्य उपभोक्ता	रेलवे	अन्य उपभोक्ता
1		2	2	3 (क)	3 (ख)		4 (क)	4 (ख)	5 (क)	5 (ख)
4	टी एन ई बी	दक्षिण	दिसम्बर 1964	0.08	0.05	जुलाई 1998	3.20	3.20	3900.00	6300.00
	ए पी एस ई बी		नवम्बर 1980	0.33	0.33	जनवरी 1999	4.20	3.65	1173.00	1006.00
	के ई बी		मई 1992	1.50	1.15	जुलाई 1998	2.90	3.55	93.00	209.00
	के एस ई बी		जून 1997	0.56	2.32	फरवरी 1999	0.56	2.80	0.00	21.00
5	प.बं.रा.वि.बो.	दक्षिण पूर्व	जून 1986	0.44	0.36	जनवरी 1999	2.10	2.40	377.00	567.00
	बि.रा.वि.बो.		जुलाई 1974	0.10	0.10	जुलाई 1993	2.00	1.72	1900.00	1620.00
	उ.रा.वि.बो.		अक्तूबर 1978	0.19	0.17	अप्रैल 1997	2.50	2.50	1216.00	1328.00
	म.प्र.रा.वि.बो.		अगस्त 1985	0.30	0.38	मार्च 1999	2.95	3.01	883.00	692.00
					(सीमेंट उद्योग)					

क्रम सं.	रा.वि.बो. का नाम	रेलवे का नाम	प्रारम्भ में उपलब्ध दरें ( रु. में)			नवीनतम उपलब्ध दरें (रु. में)			वृद्धि की प्रतिशतता	
			शुरू होने की तारीख	रेलवे	अन्य उपभोक्ता	शुरू होने की तारीख	रेलवे	अन्य उपभोक्ता	रेलवे	अन्य उपभोक्ता
1		2	2	3 (क)	3 (ख)		4 (क)	4 (ख)	5 (क)	5 (ख)
6	रा.रा.वि.बो.	पश्चिम	जनवरी 1988	0.85	0.85	जुलाई 1997	2.25	2.25	समान दर पर वृद्धि	
	म.रा.वि.बो.		नवम्बर 1976	0.12	0.11	सितम्बर 1998	4.15	3.50	3358.33	3081.82
	गु.वि.बो.		जून 1982	0.32	0.32	अक्तूबर 1996	2.35	1.59	634.38	396.88
	म.प्र.रा.वि.बो.		जून 1986	0.38	0.47	मार्च 1999	2.95	3.01	676.32	540.42



अनुबंध XIII (ग)							
(संदर्भ पैरा संख्या 16 - उच्चतर दरों पर विद्युत ऊर्जा की खरीद)							
विद्युत कर्षण प्रयोजन के लिए विभिन्न राज्य विद्युत बोर्डों द्वारा वर्ष-वार औसत दरें दर्शाने वाला विवरण							
क्रम सं.	रा.वि.बो. का नाम	रा.वि.बो. द्वारा पोषित रेलवे का नाम	प्रति के.डब्लू.एच. औसत दर (रु. में)				
			1994-95	1995-96	1996-97	1997-98	1998-99
1	2	3	4	5	6	7	8
1	आ.प्र.रा.वि.बे.	दक्षिण पूर्व	2.16	2.50	3.33	3.77	3.86
		दक्षिण मध्य	2.15	2.48	3.27	3.77	3.83
		दक्षिण	2.14	2.49	3.28	3.76	3.88
2	बि.रा.वि.बो.	दक्षिण पूर्व	2.60	2.88	2.89	3.54	3.61
		पूर्व	2.79	3.26	2.65	3.69	3.35
3	डी वी बी	उत्तर	2.97	3.25	3.61	4.18	4.17
4	गु.वि.बो.	पश्चिम	2.47	2.63	3.25	4.01	4.29
5	ह.रा.वि.बो.	उत्तर	4.53	2.87	3.28	3.64	4.01
		मध्य	2.30	2.68	3.28	3.62	4.08
6	के.ई.बी	दक्षिण	2.17	2.61	2.87	3.29	3.70
7	के.एस.ई.बी.	दक्षिण				1.16	1.11
8	म.प्र.वि.बो.	मध्य	3.00	3.92	4.85	5.14	5.30
		दक्षिण पूर्व	3.34	3.97	5.14	5.35	5.48
		पश्चिम	2.95	3.55	4.62	4.67	4.63
9	म.रा.वि.बो.	मध्य	2.68	2.77	3.33	3.63	3.97
		दक्षिण मध्य	2.60	2.75	3.28	4.04	3.96
		दक्षिण पूर्व	2.60	2.75	3.33	3.63	3.97
		पश्चिम	2.60	2.75	3.29	3.58	3.96
10	उ.रा.वि.बो.	दक्षिण पूर्व	2.23	2.60	3.48	3.81	3.87
11	पं.रा.वि.बो.	उत्तर			2.77	3.23	3.90
12	रा.रा.वि.बो.	पश्चिम	2.10	2.46	3.00	3.20	3.18
13	त.ना.वि.बो.	दक्षिण	2.63	2.71	2.94	3.47	3.72
14	उ.प्र.रा.वि.बो.	मध्य	3.11	3.41	3.92	4.36	4.85
		उत्तर	3.16	3.26	3.58	4.17	4.65
		पश्चिम	2.99	3.41	3.92	4.13	4.73
15	प.बं. रा.वि.बो.	पूर्व	2.12	2.57	2.90	3.40	3.38
		दक्षिण पूर्व	2.10	2.58	2.82	3.34	3.45

अनुबंध XIV					
(संदर्भ पैरा संख्या 17.1 - ठेकागत मांग से अधिक ऊर्जा की खपत)					
ठेकागत मांग बढ़ने तथा रेलवे द्वारा उपभोग न की गई यूनिटों के संबंध में रेलवे पर लगाए गए शास्तिक प्रभार दर्शाने वाला विवरण					
क्रम संख्या	रेलवे	टी एस एस की संख्या	ठेकागत मांग से अधिक के लिए शास्तिक प्रभार	टी एस एस की संख्या	न्यूनतम गारंटीशुदा मांग के साथ-साथ उपभोग न की गई यूनिटों के लिए शास्तिक प्रभार (करोड़ रु. में)
1	2	3	4	5	6
1	मध्य	8	14.10	7	82.12
2	पूर्व	9	8.70	4	8.85
3	उत्तर	3	6.08	1	0.06
4	दक्षिण	4	0.42	--	--
5	दक्षिण पूर्व	5	9.81	6	18.21
6	पश्चिम	5	2.03	2	14.65
<b>जोड़</b>		<b>34</b>	<b>41.14</b>	<b>20</b>	<b>123.89</b>



अनुबंध XV								
(संदर्भ पैरा संख्या 17.2 - कम विद्युत घटक के संबंध में शास्तिक प्रभार)								
31 मार्च 1999 को कर्षण उप-स्टेशनों में शंट कैपिसिटर्स का प्रावधान दर्शाने वाला विवरण								
क्रम संख्या	रेलवे का नाम	कर्षण उप-स्टेशनों की संख्या	शास्ति प्रभारित करने वाले रा.वि.बो. के अधिकार क्षेत्र में कर्षण उप-स्टेशन की संख्या	टी एस एस, जहां शंट कैपिसिटर्स मुहैया कराए गए हैं, की संख्या	टी एस एस, जहां शंट कैपिसिटर्स मुहैया नहीं कराए गए हैं, की संख्या	प्रदत्त शास्ति जहां शंट कैपिसिटर्स मुहैया नहीं कराए गए थे (करोड़ रु. में)	शंट प्रावधान के बावजूद महत्वपूर्ण सुधार के बिना टी.एस.एस. की संख्या	कालम 8 के संबंध में प्रदत्त शास्ति (करोड़ रु. में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	मध्य	120	120	29	91	3.29	29	1.97
2	पूर्व	29	29	16	13	1.28	16	2.40
3	उत्तर	19	19	12	7	0.01		
4	दक्षिण	22	22	21	1		5	0.06
5	दक्षिण मध्य	28	27	22	5	0.76	1	0.03
6	दक्षिण पूर्व	61	44	38	6	4.55	38	3.20
7	पश्चिम	49	49	18	31	2.65	18	2.15
<b>जोड़</b>		<b>328</b>	<b>310</b>	<b>156</b>	<b>154</b>	<b>12.54</b>	<b>107</b>	<b>9.81</b>
स्रोत:		मंडल के टी आर डी सेक्शन में अनुरक्षित कर्षण उप स्टेशन फाइल						

अनुबंध XVI										
(संदर्भ पैरा संख्या 19.1 - डीजल इंजनों में ईंधन दक्षता किटों का प्रावधान)										
ईंधन दक्षता किट मुहैया कराए गए इंजनों के ब्यौरे दशानि वाला विवरण (जनवरी 1999 की स्थिति)										
रेलवे का नाम	एफ ई किट मुहैया कराए गए इंजनों की संख्या		लोको शोडों की संख्या	लोको शोड, जिनकी नमूना जांच की गई, की संख्या	एफ ई के बिना इंजनों की तुलना में एफ ई किट वाले इंजनों की संख्या		इंजन, जिनमें महत्वपूर्ण सुधार हुआ, की संख्या	इंजन, जिनमें कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं हुआ, की संख्या	का.7 के संबंध में एफ ई किटों की लागत (करोड़ रु. में)	
	डब्लू जी एम 2	डब्लू डी जी 2			लागत (करोड़ रु में)					एफ ई किट वाले
1	2 (क)	2 (ख)	2 (ग)	3	4	5 (क)	5 (ख)	6	7	8
मध्य	89	38	22.21	5	2	18	18	0	18	3.15
पूर्व	9	0	उ.न.	7	1	7	7	0	7	
उत्तर	24	0	4.35	6	1	24	59	0	24	4.35
उत्तर पूर्व	21	0	उ.न.	2	1	21	99	14	7	
पूर्वोत्तर	26	0	* 3.37	4	2	20	20	7	13	2.59
दक्षिण	38	31		4	2	15	15	15	0	
दक्षिण मध्य	67	67	10.88	3	3	134	193	134	0	
दक्षिण पूर्व	65	58	15.71	6	1	10	10	2	8	1.01
पश्चिम	23	28	12.24	7	1	10	10	8	2	0.48
<b>जोड़</b>	<b>362</b>	<b>222</b>	<b>68.76</b>	<b>44</b>	<b>14</b>	<b>259</b>	<b>431</b>	<b>180</b>	<b>79</b>	<b>11.58</b>
स्रोत :-	डीजल सेड के ईंधन सेक्शन द्वारा अनुरक्षित एस एफ सी रजिस्टर									
*	केवल 13 एफ ई किटों के लिए रखा जाता है। (न्यू गुवाहाटी शोड)									



## अनुबंध XVII

नमूना आकार

( पैरा 7)

सूक्ष्म समीक्षा हेतु नमूना आकार दर्शाने वाला विवरण

क्रम संख्या	रेलवे	समीक्षा के लिए चुने गए मंडल	समीक्षा के लिए चुने गए स्टेशन	समीक्षा के लिए चुना गया महीना
1	2	3	4	5
1	मध्य	मुंबई सी एस टी तथा झांसी	मुंबई, कुर्ला, झांसी, आगरा	अप्रैल 1994, मई 1995 और जून 1996
2	पूर्व	धनबाद, मुगलसराय	मुगलसराय, गया, धनबाद, गोमोह	अप्रैल 1994, मई 1995 और जून 1996
3	उत्तर	दिल्ली, इलाहाबाद	दिल्ली, नई दिल्ली, इलाहाबाद, कानपुर	अप्रैल 1994, मई 1995 और जून 1996
4	पूर्वोत्तर	लखनऊ, सोनपुर	गोंडा, गोरखपुर, बरौनी, मुजफ्फरपुर	अप्रैल 1994, मई 1995 और जून 1996
5	पूर्वोत्तर सीमांत	लमडिंग, मालीगांव	गुवाहाटी, लमडिंग, बोगाईगांव, रंगिया	अप्रैल 1994, मई 1995 और जून 1996
6	दक्षिण	चेन्नई, बंगलौर	इगमोर, सेंट्रल, बंगलौर दक्षिण और उत्तर	अप्रैल 1994, मई 1995 और जून 1996
7	दक्षिण मध्य	सिकंदराबाद, विजयवाड़ा	विजयवाड़ा, राजमुंदरी, हैदराबाद, काज़ीपेट	अप्रैल 1994, मई 1995 और जून 1996
8	दक्षिण पूर्व	चक्रधरपुर, खड़गपुर	चक्रधरपुर, खड़गपुर	अप्रैल 1994, मई 1995 और जून 1996
9	पश्चिम	मुंबई सेंट्रल, बड़ोदरा	मुंबई सेंट्रल, अहमदाबाद, वालसाद, वड़ोदरा	अप्रैल 1994, मई 1995 और जून 1996
		जोड़ = 18 मंडल		

**अनुबंध XVIII**

**[पैरा 8 (क)]**

31 मार्च 1999 को रेलवे सुरक्षा बल की संस्वीकृत संख्या दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	रेलवे का नाम	स्टाफिंग पैटर्न के अनुसार अपेक्षित पदों की संख्या					संस्वीकृत पदों की संख्या						वास्तव में प्रचालित पदों की सं.						आधिक्य/कमी*					प्रतिशतता *				
		आई पी एफ	एस आई	ए एस आई	एच सी	जोड़	आई पी एफ	एस आई	ए एस आई	एच सी	सी	जोड़	आई पी एफ	एस आई	ए एस आई	एच सी	सी	जोड़	आई पी एफ	एस आई	ए एस आई	एच सी	जोड़	आई पी एफ	एस आई	ए एस आई	एच सी	
1	मध्य	12	60	120	239	431	152	219	394	2749	3572	7086	131	168	335	2487	2976	6097	119	108	215	2248	2690	991.67	180.00	179.17	940.59	
2	पूर्व	16	80	160	321	577	199	269	489	3484	4815	9256	175	143	457	2256	4196	7227	159	63	297	1935	2454	993.75	78.75	185.63	602.80	
3	उत्तर	15	77	154	308	554	202	297	472	3438	4619	9028	0	0	465	0	4335	4800	-15	-77	311	-308	-89	-100.00	-100.00	201.95	-100.00	
4	पूर्वोत्तर	8	37	74	148	267	112	183	242	1502	2239	4278	105	154	242	0	2275	2776	97	117	168	-148	234	1212.50	316.22	227.03	-100.00	
5	पूर्वोत्तर सीमांत	7	33	66	132	238	73	113	194	1387	1979	3746	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
6	दक्षिण	10	52	104	208	374	128	227	381	2220	3130	6086	120	141	342	2011	2771	5385	110	89	238	1803	2240	1100.00	171.15	228.85	866.83	
7	दक्षिण मध्य	6	31	62	124	223	98	153	237	1423	1859	3770	90	138	216	1255	1376	3075	84	107	154	1131	1476	1400.00	345.16	248.39	912.10	
8	दक्षिण पूर्व	14	70	140	280	504	212	315	497	3241	4159	8424	0	0	426	2701	3464	6591	-14	-70	286	2421	2623	-100.00	-100.00	204.29	864.64	
9	पश्चिम	12	59	118	236	425	166	245	361	2620	3566	6958	150	169	354	2253	3463	6389	138	110	236	2017	2501	1150.00	186.44	200.00	854.66	
	<b>जोड़</b>	<b>100</b>	<b>499</b>	<b>998</b>	<b>1996</b>	<b>3593</b>	<b>1342</b>	<b>2021</b>	<b>3267</b>	<b>22064</b>	<b>29938</b>	<b>58632</b>	<b>771</b>	<b>913</b>	<b>2837</b>	<b>12963</b>	<b>24856</b>	<b>42340</b>	<b>678</b>	<b>447</b>	<b>1905</b>	<b>11099</b>	<b>14129</b>	<b>729.03</b>	<b>95.92</b>	<b>204.40</b>	<b>595.44</b>	
	आई पी एफ निरीक्षक सुरक्षा बल																											
	एस आई उप निरीक्षक																											
	ए एस आई सहायक उप निरीक्षक																											
	एच सी हेड कांस्टेबल																											
	सी कांस्टेबल																											
	* कालम 20 से 23 में आधिक्य/कमी और का.25 से 28 में प्रतिशतता पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे को छोड़कर हैं।																											
	स्त्रोत : सी एस सी आफिस (बजट सेक्शन), संस्वीकृत संख्या/वैकन्सी रजिस्टर के अभिलेख।																											



अनुबंध XIX					
[पैरा 8 (ख) और 10 (ग) (i)]					
31 मार्च 1999 को जी आर पी की अपेक्षित स्टाफ संख्या संस्वीकृत और वास्तव में तैनात स्टाफ संख्या दर्शाने वाला क्षेत्रीय रेलवे-वार विवरण					
क्रम सं.	रेलवे	राज्य जी आर पी द्वारा अनुमानित आवश्यकता	रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत संख्या	वास्तव में तैनात	कमी (-) आधिक्य (+) का.5 (-) का.4
1	2	3	4	5	6
1	मध्य	5923	4544	5664	1120
2	पूर्व	6897	4845	5484	639
3	उत्तर	7664	7826	7671	-155
4	पूर्वोत्तर	5260	2476	2643	167
5	पूर्वोत्तर सीमांत	*	1400	1438	38
6	दक्षिण	7821	2613	2283	-330
7	दक्षिण मध्य	** 1805	2260	2007	-253
8	दक्षिण पूर्व	***1582	2624	2539	-85
9	पश्चिम	*	5357	5375	18
<b>जोड़</b>		<b>36952</b>	<b>33945</b>	<b>35104</b>	<b>1159</b>
* जी आर पी के लिए किया गया अनुमान उपलब्ध नहीं था।					
** महाराष्ट्र और कर्नाटक के भाग के संबंध में अनुमान उपलब्ध नहीं कराए गए।					
*** आंध्र प्रदेश, उड़ीसा और पश्चिम बंगाल के भाग के संबंध में अनुमान उपलब्ध नहीं कराए गए। पांच क्षेत्रीय रेलवे के लिए समग्र अनुमान/संस्वीकृति क्रमशः 33565 और 22304 (66.45 प्रतिशत) थी।					
स्रोत : सी एस सी आफिस और जोनल रेलवे के एफ ए एंड सी ए ओ कार्यालय में रखे गए अभिलेख (संस्वीकृत संख्या/वैकेंन्सी रजिस्टर)					

अनुबंध XX							
[पैरा 8 (ख)]							
31 मार्च 1999 को जी आर पी की अपेक्षित, संस्वीकृत, वास्तव में तैनात राज्यवार स्टाफ संख्या दर्शाने वाला विवरण							
राज्य	राज्य सरकार द्वारा अनुमानित जी आर पी की आवश्यकता	रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत संख्या	वास्तव में तैनात	कमी (-) आधिक्य (+) [ का.4 (-) का.2]	कालम 2 से कालम 5 की प्रतिशतता	कमी (-) आधिक्य (+) [ का.4 (-) का.3]	कमी (-) आधिक्य (+) [ का.3 (-) का.2]
1	2	3	4	5	6	7	8
असम	उ.न.	805	747	उ.न.	उ.न.	-58	805
पश्चिम बंगाल	4358	4115	4056	-302	-6.93	-59	-243
बिहार	6778	3300	4158	-2620	-38.65	858	-3478
उत्तर प्रदेश	6392	6064	5999	-393	-6.15	-65	-328
महाराष्ट्र	4050	4358	5610	1560	38.52	1252	308
मध्य प्रदेश	2006	2533	2502	496	24.73	-31	527
हरियाणा	1591	1345	1322	-269	-16.91	-23	-246
कर्नाटक	618	898	902	284	45.95	4	280
राजस्थान	495	1472	1165	670	135.35	-307	977
उड़ीसा	उ.न.	822	822	उ.न.	उ.न.	0	822
आंध्र प्रदेश	1695	1818	1553	-142	-8.38	-265	123
गुजरात	उ.न.	2088	1951	उ.न.	उ.न.	-137	2088
केरल	837	476	447	-390	-46.59	-29	-361
तमिलनाडु	6401	1554	1253	-5148	-80.42	-301	-4847
हिमाचल प्रदेश	उ.न.	66	66	उ.न.	उ.न.	0	66
दिल्ली	1555	250	265	-1290	-82.96	15	-1305
पंजाब	उ.न.	1346	1479	उ.न.	उ.न.	133	1346
जम्मू एवं काश्मीर	141	600	780	639	453.19	180	459
गोवा	35	35	27	-8	-22.86	-8	0
<b>जोड़</b>	<b>36952</b>	<b>33945</b>	<b>35104</b>			<b>1159</b>	
स्रोत :	क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य सुरक्षा आयुक्त और एफ ए एवं सी ए ओ कार्यालय में रखे गए अभिलेख (संस्वीकृत संख्या/वैकेंसी रजिस्टर)						
नोट	कालम 2 के आंकड़ों में बिहार, पश्चिम बंगाल (पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे), महाराष्ट्र (दक्षिण मध्य और पश्चिम रेलवे) हरियाणा, मध्यप्रदेश, बिहार, राजस्थान (पश्चिम रेलवे) आंशिक तौर पर कर्नाटक (दक्षिण मध्य रेलवे) तथा आंशिक तौर पर आंध्र प्रदेश और पश्चिम बंगाल (दक्षिण पूर्व रेलवे) द्वारा किए गए अनुमान शामिल नहीं हैं।						



अनुबंध XXI														
(पैरा 9)														
1 अप्रैल 1994/1995/1996/1997/1998 को रे.सु.ब./जी आर पी की संस्वीकृत/पदस्थ संख्या दर्शाने वाला विवरण														
क्रम सं.	रेलवे का नाम	1 अप्रैल को	संस्वीकृत संख्या		पदों की संख्या		बाह्य पदों की संख्या		तैनात की संख्या		आधिक्य/कमी		संस्वीकृत संख्या के संदर्भ में आधिक्य/कमी की प्रतिशतता	
			रे.सु.ब.	जी.आर.पी.	रे.सु.ब.	जी.आर.पी.	रे.सु.ब.	जी.आर.पी.	रे.सु.ब.	जी.आर.पी.	रे.सु.ब.	जी.आर.पी.	रे.सु.ब.	जी.आर.पी.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	मध्य	1995	7208	4511	67	40	69	58	6687	5735	-521	1224	-7.23	27.13
		1996	7208	4544	67	40	69	58	6713	5674	-495	1130	-6.87	24.87
		1997	7208	4544	67	40	69	58	6458	5679	-750	1135	-10.41	24.98
		1998	7208	4544	67	40	69	58	6425	5669	-783	1125	-10.86	24.76
		1999	7208	4544	67	40	69	58	6181	5664	-1027	1120	-14.25	24.65
2	पूर्व	1995	9530	4845	77	129	42	0	8032	4963	-1498	118	-15.72	2.44
		1996	9673	4845	77	129	42	0	8272	5107	-1401	262	-14.48	5.41
		1997	9486	4845	77	129	42	0	7971	5165	-1515	320	-15.97	6.60
		1998	9315	4845	77	131	42	0	7694	5360	-1621	515	-17.40	10.63
		1999	9497	4845	75	166	42	0	7866	5484	-1631	639	-17.17	13.19
3	उत्तर	1995	9500	7826	69	58	95	115	8138	6199	-1362	-1627	-14.34	-20.79
		1996	9500	7826	69	58	95	115	8528	6207	-972	-1619	-10.23	-20.69
		1997	9500	7826	69	58	95	115	8037	6244	-1463	-1582	-15.40	-20.21
		1998	9347	7826	69	58	95	115	7763	6200	-1584	-1626	-16.95	-20.78
		1999	9347	7826	69	60	95	115	8137	7671	-1210	-155	-12.95	-1.98
4	पूर्वोत्तर	1995	4278	2476	45	25	63	47	3723	2643	-555	167	-12.97	6.74
		1996	4278	2476	45	25	63	47	3723	2643	-555	167	-12.97	6.74
		1997	4278	2476	45	25	63	47	3723	2643	-555	167	-12.97	6.74
		1998	4278	2476	45	25	63	47	3723	2643	-555	167	-12.97	6.74
		1999	4278	2476	45	25	63	47	3723	2643	-555	167	-12.97	6.74

क्रम सं.	रेलवे का नाम	1 अप्रैल को	संस्वीकृत संख्या		पदों की संख्या		बाह्य पदों की संख्या		तैनात की संख्या		आधिक्य/कमी		संस्वीकृत संख्या के संदर्भ में आधिक्य/कमी की प्रतिशतता	
			रे.सु.ब.	जी.आर.पी.	रे.सु.ब.	जी.आर.पी.	रे.सु.ब.	जी.आर.पी.	रे.सु.ब.	जी.आर.पी.	रे.सु.ब.	जी.आर.पी.	रे.सु.ब.	जी.आर.पी.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
5	पूर्वोत्तर सीमांत	1995	4241	1350	51	27	58	49	3890	1315	-351	-35	-8.28	-2.59
		1996	4241	1400	51	27	60	49	3872	1340	-369	-60	-8.70	-4.29
		1997	4241	1400	51	27	58	49	3918	1387	-323	-13	-7.62	-0.93
		1998	4112	1400	51	27	60	49	3919	1393	-193	-7	-4.69	-0.50
		1999	4043	1400	51	27	62	52	3678	1438	-365	38	-9.03	2.71
6	दक्षिण	1995	7049	2540	56	55	78	45	5802	2311	-1247	-229	-17.69	-9.02
		1996	7050	2585	56	54	78	43	5684	2265	-1366	-320	-19.38	-12.38
		1997	6646	2597	56	54	78	43	5438	2180	-1208	-417	-18.18	-16.06
		1998	6646	2620	56	54	78	43	5850	2271	-796	-349	-11.98	-13.32
		1999	6838	2613	57	54	79	43	6006	2283	-832	-330	-12.17	-12.63
7	दक्षिण मध्य	1995	3970	2260	56	66	67	64	3340	2136	-630	-124	-15.87	-5.49
		1996	3970	2269	56	53	67	64	3484	2116	-486	-153	-12.24	-6.74
		1997	3948	2269	56	53	67	64	3409	2125	-539	-144	-13.65	-6.35
		1998	3948	2269	56	53	67	64	3177	2063	-771	-206	-19.53	-9.08
		1999	3841	2260	56	53	67	64	3140	2007	-701	-253	-18.25	-11.19
8	दक्षिण पूर्व	1995	8647	2312	86	37	40	46	7291	2205	-1356	-107	-15.68	-4.63
		1996	8661	2489	86	37	40	46	7143	2336	-1518	-153	-17.53	-6.15
		1997	8748	2489	86	37	40	46	6988	2300	-1760	-189	-20.12	-7.59
		1998	8751	2489	86	37	43	46	6915	2361	-1836	-128	-20.98	-5.14
		1999	8547	2624	88	40	44	49	7152	2539	-1395	-85	-16.32	-3.24
9	पश्चिम	1995	7222	5357	79	27	78	55	6085	5347	-1137	-10	-15.74	-0.19
		1996	7212	5357	80	27	77	55	6085	5344	-1127	-13	-15.63	-0.24
		1997	7212	5357	80	27	75	55	6283	5347	-929	-10	-12.88	-0.19
		1998	7211	5357	80	27	76	55	6484	5314	-727	-43	-10.08	-0.80
		1999	7149	5357	80	27	76	55	6547	5375	-602	18	-8.42	0.34



वर्षवार जोड़	1995	61645	33477	586	464	590	479	52988	32854	-8657	-623	-14.04	-1.86
	1996	61793	33791	587	450	591	477	53504	33032	-8289	-759	-13.41	-2.25
	1997	61267	33803	587	450	587	477	52225	33070	-9042	-733	-14.76	-2.17
	1998	60816	33826	587	452	593	477	51950	33274	-8866	-552	-14.58	-1.63
	1999	60748	33945	588	492	597	483	52430	35104	-8318	1159	-13.69	3.41
स्रोत : सी एस सी कार्यालय में अनुरक्षित अभिलेख (संस्वीकृत संख्या/वैकेन्सी पोजीशन)													

अनुबंध XXII													
(पैरा 10 (क))													
31 मार्च 1999 को भारतीय रेल में रे.सु.ब. की संस्वीकृत संख्या और तैनाती संख्या दर्शाने वाला विवरण													
क्षेत्रीय रेलवे का नाम	सुरक्षा			अभियोग			अग्नि			जोड़			कालम 11 से का.13 की प्रतिशतता
	संस्वीकृत	वास्तविक तैनाती	रिक्त	संस्वीकृत	वास्तविक तैनाती	रिक्त	संस्वीकृत	वास्तविक तैनाती	रिक्त	संस्वीकृत	वास्तविक तैनाती	रिक्त	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
मध्य	7094	6086	1008	58	44	14	56	51	5	7208	6181	1027	14.25
पूर्व	9352	7735	2755	25	15	10	120	116	4	9497	7866	1631	17.17
उत्तर	9014	7856	1158	70	58	12	263	223	40	9347	8137	1210	12.95
पूर्वोत्तर	4119	3584	535	59	50	9	100	89	11	4278	3723	555	12.97
पूर्वोत्तर सीमांत	3811	3481	330	112	109	3	125	88	37	4043	3678	365	9.03
दक्षिण	6349	4944	653	40	32	8	449	407	42	6838	6006	832	12.17
दक्षिण मध्य	3707	3021	686	38	26	12	96	93	3	3841	3140	701	18.25
दक्षिण पूर्व	8317	6959	1358	85	60	25	145	133	12	8547	7152	1395	16.32
पश्चिम	6827	6256	571	81	64	17	241	227	14	7149	6547	602	8.42
<b>जोड़</b>	<b>58590</b>	<b>49922</b>	<b>9054</b>	<b>568</b>	<b>458</b>	<b>110</b>	<b>1595</b>	<b>1427</b>	<b>168</b>	<b>60748</b>	<b>52430</b>	<b>8318</b>	<b>13.69</b>
स्रोत:	1	सी एस सी/रे.सु.बल कार्यालय, बजट सेक्शन का संस्वीकृत संख्या रजिस्टर											
	2	सी एस सी/रे सु ब कार्यालय रिक्ति रजिस्टर											



अनुबंध XXIII										
[पैरा 10 (क)]										
रे.सु.ब. स्टाफ की तैनाती और अपराध स्थिति दर्शाने वाला विवरण										
अवधि	विवरण	कार्यशाला/ उत्पादन यूनिटें	यार्ड/मालशेड	निर्माण स्थल	नकद ड्यूटी	रेलवे स्टेशन	प्रशासनिक भवन	रेलवे आवास/ कालोनियां	अन्य	जोड़
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1994-95	स्टाफ की संख्या	4049	9937	37	4133	5705	685	346	18617	43509
	अपराध की संख्या	1024	2429	0	2351	2012	56	6	21760	29638
	मूल्य (करोड़ रु में)	0.10	1.83	0.00	0.55	1.36	0.02	0.00	2.00	5.86
1995-96	स्टाफ की संख्या	3906	9282	39	3968	5758	624	360	18763	42700
	अपराध की संख्या	588	2786	0	20	1097	10	1	12438	16940
	मूल्य (करोड़ रु में)	0.27	1.27	0.00	0.14	0.33	0.00	0.00	1.60	3.61
1996-97	स्टाफ की संख्या	3806	9049	36	3937	5612	621	365	18164	41590
	अपराध की संख्या	534	2310	1	25	909	14	1	6684	10478
	मूल्य (करोड़ रु में)	0.14	1.06	0.00	0.14	0.28	0.13	0.00	1.59	3.34
1997-98	स्टाफ की संख्या	3887	8913	57	4022	5627	652	380	17732	41170
	अपराध की संख्या	540	1749	2	22	1020	25	6	4788	8152
	मूल्य (करोड़ रु में)	0.28	0.71	0.00	0.12	0.66	0.23	0.00	1.42	3.42
1998-99	स्टाफ की संख्या	3766	9091	67	3924	5422	656	388	19268	42582
	अपराध की संख्या	379	1815	4	18	864	27	15	3746	6868
	मूल्य (करोड़ रु में)	0.21	0.70	0.01	0.43	0.27	0.01	0.00	1.20	2.83
स्रोत : सी एस सी कार्यालय में अनुरक्षित अपराध रजिस्टर										

अनुबंध XXIV															
[पैरा 10 (ग)]															
जी आर पी बल की तैनाती तथा रिपोर्ट किए गए अपराधों को दर्शाने वाला विवरण															
क्रम सं.	रेलवे	वर्ष	स्टेशनों की कुल संख्या	जी आर पी पद वाले स्टेशन	तैनात जी आर पी स्टाफ की संख्या	प्रति स्टेशन औसत तैनाती	रिपोर्ट किए गए अपराधों की संख्या	मूल्य (करोड़ रु. में)	यात्री गाड़ियों की कुल संख्या	जी.आर.पी.द्वारा सुरक्षा दी गई यात्री गाड़ियों की कुल संख्या	गाड़ियों में तैनात जी आर पी कार्मिकों की संख्या	प्रति गाड़ी औसत तैनाती	जी आर पी द्वारा सुरक्षा दी गई गाड़ियों की प्रतिशतता	रिपोर्ट किए गए अपराधों की संख्या	मूल्य (करोड़ रु. में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	मध्य	1994-95	689	77	2984	38.75	4721	1.27	2209	216	672	3.11	9.78	1614	1.37
		1995-96	689	77	2919	37.91	4907	1.52	2213	218	675	3.10	9.85	1582	1.71
		1996-97	689	77	2875	37.34	5547	1.30	2222	237	740	3.12	10.67	1726	2.17
		1997-98	689	77	2869	37.26	6127	1.45	2249	232	763	3.29	10.32	1695	2.07
		1998-99	689	77	2831	36.77	6505	1.47	2279	533	843	1.58	23.39	1783	1.95
	जोड़		689	77			27807	7.01						8400	9.27
2	पूर्व	1994-95	645	125	3731	29.85	1501	2.51	133	137	715	5.22	103.01	1177	0.07
		1995-96	645	125	3743	29.94	1546	0.18	166	159	816	5.13	95.78	1527	0.09
		1996-97	645	127	3830	30.16	1465	0.18	178	175	918	5.25	98.31	1342	0.02
		1997-98	645	127	4077	32.10	1180	0.23	424	204	1084	5.31	48.11	957	0.11
		1998-99	645	127	4050	24.02	1103	0.62	509	270	1377	5.10	53.05	1027	0.02
	जोड़		645	127			6795	3.72						6030	0.31
3	उत्तर	1994-95	774	214	4784	22.36	5885	0.18	1708	1035	2096	2.03	60.60	4713	0.15
		1995-96	774	214	4986	23.30	6193	0.21	1712	1039	2096	2.02	60.69	4680	0.19
		1996-97	774	214	5018	23.45	6201	0.29	1712	1039	2096	2.02	60.69	4930	0.34
		1997-98	774	214	5364	25.07	5602	0.26	1720	1054	2118	2.01	61.28	4628	0.20
		1998-99	774	214	5444	25.44	4682	0.31	1732	1066	2118	1.99	61.55	3712	0.26
	जोड़		774	214			28563	1.25						22663	1.14
4	पूर्वोत्तर	1994-95	496	72	1532	21.28	2139	0.80	489	282	1111	3.94	57.67	908	0.40
		1995-96	496	72	1521	21.13	2238	0.58	497	287	1122	3.91	57.75	899	0.26
		1996-97	496	72	1506	20.92	1923	0.62	515	288	1137	3.95	55.92	814	0.25
		1997-98	496	72	1512	21.00	2785	0.58	515	291	1131	3.89	56.50	1276	0.30
		1998-99	496	72	1505	20.90	2824	0.93	517	296	1138	3.84	57.25	1307	0.43
	जोड़		496	72			11909	3.51						5204	1.64



क्रम सं.	रेलवे	वर्ष	स्टेशनों की कुल संख्या	जी आर पी पद वाले स्टेशन	तैनात जी आर पी स्टाफ की संख्या	प्रति स्टेशन औसत तैनाती	रिपोर्ट किए गए अपराधों की संख्या	मूल्य (करोड़ रु. में)	यात्री गाड़ियों की कुल संख्या	जी.आर.पी.द्वारा सुरक्षा दी गई यात्री गाड़ियों की कुल संख्या	गाड़ियों में तैनात जी आर पी कर्मिकों की संख्या	प्रति गाड़ी औसत तैनाती	जी आर पी द्वारा सुरक्षा दी गई गाड़ियों की प्रतिशतता	रिपोर्ट किए गए अपराधियों की संख्या	मूल्य (करोड़ रु. में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
5	पूर्वोत्तर सीमांत	1994-95	462	69	989	14.33	399	0.16	222	109	216	1.98	49.10	8	0.01
		1995-96	462	69	1025	14.86	435	0.20	222	109	216	1.98	49.10	39	0.01
		1996-97	462	69	1018	14.75	398	0.16	222	109	216	1.98	49.10	53	0.02
		1997-98	462	72	1055	14.65	384	0.25	222	109	216	1.98	49.10	47	0.07
		1998-99	462	72	1055	14.65	434	0.19	222	109	216	1.98	49.10	94	0.08
जोड़			462	72			2050	0.96						241	0.19
6	दक्षिण	1994-95	1006	100	507	5.07	214	0.22	468	318	364	1.14	67.95	309	0.41
		1995-96	982	100	518	5.18	167	0.28	479	340	387	1.14	70.98	243	0.39
		1996-97	994	100	516	5.16	159	0.16	490	346	392	1.13	70.61	275	0.50
		1997-98	986	100	522	5.22	245	0.30	494	324	384	1.19	65.59	333	0.61
		1998-99	984	100	523	5.23	269	0.20	495	320	367	1.15	64.65	343	0.81
जोड़			984	100			1054	1.16						1503	2.72
7	दक्षिण मध्य	1994-95	900	66	1523	23.08	297	0.24	700	223	297	1.33	31.86	548	1.01
		1995-96	900	66	1541	23.35	273	0.27	707	203	295	1.45	28.71	532	0.93
		1996-97	900	66	1473	22.32	259	0.61	725	248	330	1.33	34.21	453	0.76
		1997-98	900	66	1492	22.61	284	0.26	735	218	317	1.45	29.66	455	0.81
		1998-99	900	66	1441	21.83	341	0.38	768	270	323	1.20	35.16	454	0.55
जोड़			900	66			1454	1.76						2442	4.06
8	दक्षिण पूर्व	1994-95	641	88	1626	18.48	920	0.46	677	196	676	3.45	28.95	565	0.52
		1995-96	641	88	1624	18.45	931	0.34	687	194	677	3.49	28.24	601	0.76
		1996-97	641	88	1609	18.28	927	0.55	699	208	710	3.41	29.76	679	0.63
		1997-98	641	88	1609	18.28	862	0.75	701	214	710	3.32	30.53	623	0.98
		1998-99	641	88	1609	18.28	856	0.55	703	218	714	3.28	31.01	601	0.70
जोड़			641	88			4496	2.65						3069	3.59
9	पश्चिम	1994-95	681	27	3058	113.26	1465	0.95	442	161	533	3.31	36.43	1227	1.55
		1995-96	681	27	3058	113.26	1299	1.71	442	161	533	3.31	36.43	1152	1.47
		1996-97	681	27	3058	113.26	1319	1.17	442	161	533	3.31	36.43	1397	1.70
		1997-98	681	27	3058	113.26	1277	0.93	442	161	533	3.31	36.43	1636	2.34
		1998-99	681	27	3058	113.26	1219	0.91	424	161	533	3.31	37.97	1799	2.91
जोड़			681	27			6579	5.7						7211	9.97

क्रम सं.	रेलवे	वर्ष	स्टेशनों की कुल संख्या	जी आर पी पद वाले स्टेशन	तैनात जी आर पी स्टाफ की संख्या	प्रति स्टेशन औसत तैनाती	रिपोर्ट किए गए अपराधों की संख्या	मूल्य (करोड़ रु. में)	यात्री गाड़ियों की कुल संख्या	जी.आर.पी.द्वारा सुरक्षा दी गई यात्री गाड़ियों की कुल संख्या	गाड़ियों में तैनात जी आर पी कार्मिकों की संख्या	प्रति गाड़ी औसत तैनाती	जी आर पी द्वारा सुरक्षा दी गई गाड़ियों की प्रतिशतता	रिपोर्ट किए गए अपराधियों की संख्या	मूल्य (करोड़ रु. में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
* कुल जोड़		1994-95	6294	838	20734	24.74	17541	6.79	7048	2677	6680	2.50	37.98	11069	5.49
		1995-96	6270	838	20935	24.98	17989	5.29	7125	2710	6817	2.52	38.04	11255	5.81
		1996-97	6282	840	20903	24.88	18198	5.04	7205	2811	7072	2.52	39.01	11669	6.39
		1997-98	6274	843	21558	25.57	18746	5.01	7502	2807	7256	2.58	37.42	11650	7.49
		1998-99	6272	843	21516	25.52	18233	5.56	7649	3243	7629	2.35	42.40	11120	7.71
	औसत		6278.40	840.40	21129.20	25.14	18141.40	5.54	7305.80	2849.60	7090.80	2.49	38.97	11352.60	6.58
	प्रतिशतता		13.39						39.00						
स्रोत ; अपराध रजिस्टर, ट्रेन पैट्रोलिंग रजिस्टर															



अनुबन्ध XXV							
[पैरा 13 (क) (i)]							
1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान रेलवे सामग्री के चोरी के मामलों को दर्शाने वाला विवरण							
क्रम सं.	रेलवे	मामले		प्रतिशतता	मूल्य (करोड़ रुपये में)		प्रतिशतता
		पंजीकृत	पता लगाये गये		चोरी किये गये	वसूली किये गये	
1	2	4	5	6	7	8	9
1	मध्य	7861	4254	54.12	2.69	1.80	66.91
2	पूर्व	139002	15152	10.90	6.90	6.37	92.32
3	उत्तर	36349	5830	16.04	3.01	1.78	59.14
4	पूर्वोत्तर	5608	3687	65.75	1.66	1.80	108.43
5	पूर्वोत्तर सीमांत	2192	1318	60.13	1.40	1.10	78.57
6	दक्षिण	3551	3346	94.23	0.91	0.84	92.31
7	दक्षिण मध्य	4988	4633	92.88	2.36	2.14	90.68
8	दक्षिण पूर्व	14718	1155	7.85	2.57	1.26	49.03
9	पश्चिम	8569	6136	71.61	1.74	1.19	68.39
<b>जोड़</b>		<b>222838</b>	<b>45511</b>	<b>20.42</b>	<b>23.24</b>	<b>18.28</b>	<b>78.66</b>

स्रोत : प्रत्येक मण्डलीय सुरक्षा आयुक्त द्वारा मुख्य सुरक्षा आयुक्त को भेजी गई मासिक अपराध समीक्षा रिपोर्ट का भाग II

अनुबंध XXVI									
[पैरा 13 (क) (ii)]									
1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान बुक किये गये परेषणों के लिए प्रदत्त मुआवज़ा दावों को दिखाने वाला विवरण									
( करोड़ रुपये में )									
क्रम सं.	रेलवे	पंजीकृत मुआवज़ा दावे		प्रदत्त दावे		जांच पडताल के लिए आर पी एफ के पास पंजीकृत मामलों की संख्या		आर पी एफ के पास पंजीकृत न किये गये मामलों की संख्या	
		मामलों की संख्या	मूल्य	मामलों की संख्या	मूल्य	मामलों की संख्या	मूल्य	मामलों की संख्या	मूल्य
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	मध्य	45459	157.84	32841	10.76	1014	1.05	44445	156.80
2	पूर्व	109735	369.39	59339	16.44	23951	2.65	58562	317.49
3	उत्तर	0	0.00	58220	27.38	3701	2.47	54519	24.91
4	पूर्वोत्तर	30466	137.70	15268	4.33	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
5	पूर्वोत्तर सीमांत	51084	607.13	33891	10.71	600	0.66	0	0.00
6	दक्षिण	48193	257.83	13978	15.27	1250	11.07	46943	246.76
7	दक्षिण मध्य	35897	314.28	6222	4.29	700	0.45	35197	313.83
8	दक्षिण पूर्व	103752	479.55	40624	6.07	2267	6.60	101485	472.95
9	पश्चिम	51412	324.10	18321	9.82	3906	1.98	14415	7.84
<b>जोड़</b>		<b>475998</b>	<b>2647.82</b>	<b>278704</b>	<b>105.07</b>	<b>37389</b>	<b>26.93</b>	<b>355566</b>	<b>1540.58</b>
<b>स्रोत:</b>		सी एस सी कार्यालय में मुख्य दावा कार्यालय के अभिलेखों और अपराध रजिस्टर का रखरखाव							



## अनुबंध XXVII

## [पैरा 13 (ख)]

1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान भारतीय रेलवे (जी आर पी) में गाड़ियों ओर रेलवे परिसरों में हत्याओं, डकैतियों, लूटपाट, यात्रियों के सामान की चोरी की संख्या को दिखाने वाला विवरण।

क्रम सं.	रेलवे	हत्या				डकैती			लूटपाट			यात्रियों के सामान की चोरी		
		मामलों की संख्या		गिरफ्तार किये गये अपराधियों की संख्या	बन्द किये गये मामलों की संख्या	सूचित किये गये मामलों की संख्या	सम्पत्ति का मूल्य		सूचित किये गये मामलों की संख्या	सम्पत्ति का मूल्य		सूचित किये गये मामलों की संख्या	सम्पत्ति का मूल्य	
		सूचित किये गये	निपटारे गये				चोरी किये गये	वसूली किये गये		चोरी किये गये	वसूली किये गये		चोरी किये गये	वसूली किये गये
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	मध्य	67	18	40	उ.न.	75	0.28	0.00	172	0.31	0.06	7316	8.34	0.33
2	पूर्व	366	304	273	265	438	1.13	0.10	400	0.25	0.01	7838	1.59	0.13
3	उत्तर	296	72	106	0	91	0.27	0.07	359	0.87	0.34	20038	14.52	1.23
4	पूर्वोत्तर	151	142	187	138	110	0.18	0.02	225	0.34	0.06	3800	2.39	0.42
5	पूर्वोत्तर सीमांत	38	21	52	1	55	0.09	0.00	85	0.08	0.00	921	0.63	0.00
6	दक्षिण	52	34	36	5	14	0.08	0.08	97	0.19	0.05	2370	3.56	0.81
7	दक्षिण मध्य	22	16	28	10	14	0.01	0.00	73	0.04	0.00	3630	5.41	2.30
8	दक्षिण पूर्व	75	65	114	19	112	0.87	0.01	161	0.18	0.05	4466	4.84	0.27
9	पश्चिम	142	0	127	0	66	0.25	0.02	356	0.33	0.04	16218	17.48	1.88
	<b>जोड़</b>	<b>1209</b>	<b>672</b>	<b>963</b>	<b>438</b>	<b>975</b>	<b>3.16</b>	<b>0.30</b>	<b>1928</b>	<b>2.59</b>	<b>0.61</b>	<b>66597</b>	<b>58.76</b>	<b>7.37</b>

स्रोत : सी एस सी की मासिक अपराध रिपोर्ट

अनुबंध XXVIII										
[पैरा 15.5]										
1994-95 से 1998-99 की अवधि के दौरान रेलवे यात्रियों के प्रति अपराधों के मामलों की संख्या दिखाने वाला विवरण										
क्रम सं.	रेलवे का नाम	डिवीजनों की कुल संख्या	नमूना जाँच किये गये डिवीजनों की संख्या	हत्या	डकैती (मामलों की संख्या)	लूटपाट (मामलों की संख्या)	चोरी किये गये सामान (मामलों की संख्या)	मूल्य (करोड़ रुपये में)	निकाले गये (का.8) (मामलों की संख्या)	वसूल की गई सम्पत्ति (करोड़ रुपये में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	मध्य	7	2	40	15	128	6033	5.37	उ.न.	1.28
2	पूर्व	7	2	40	88	93	1156	0.77	उ.न.	0.05
3	उत्तर	8	4	167	77	336	18897	14.46	4113	1.58
4	पूर्वोत्तर	5	2	137	100	204	3245	2.33	1062	0.45
5	पूर्वोत्तर सीमांत	4	2	28	43	78	775	0.69	21	0.01
6	दक्षिण	7	2	11	6	28	487	0.86	216	0.19
7	दक्षिण मध्य	5	2	2	1	20	2040	2.52	1864	1.08
8	दक्षिण पूर्व	8	2	23	50	58	1047	1.16	उ.न.	0.13
9	पश्चिम	8	2	106	48	306	13508	14.68	4710	2.22
जोड़		59	20	554	428	1251	47188	42.84	11986	6.99
स्रोत: राज्य सरकार के जी आर पी अभिलेख										



अनुबंध XXIX							
(पैरा 1)							
भारतीय रेलवे पर साइडिंग							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	31 मार्च 1994 को साइडिंग की संख्या	1 अप्रैल 1994 से 31 मार्च 1999 तक				31 मार्च 1999 को परिचालन में साइडिंग की संख्या
			खुली साइडिंग की संख्या	बन्द साइडिंग की संख्या	परिचालन में न आई साइडिंग की संख्या	निर्माण के अन्तर्गत साइडिंग की संख्या	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	मध्य	203	14	32	9	2	176
2	पूर्व	305	7	67	29	0	216
3	उत्तर	298	12	76	14	2	220
4	पूर्वोत्तर	62	6	22	3	0	43
5	पूर्वोत्तर सीमांत	73	1	2	12	2	60
6	दक्षिण	122	12	9	6	1	119
7	दक्षिण मध्य	116	11	12	6	0	109
8	दक्षिण पूर्व	257	9	4	12	3	250
9	पश्चिम	120	4	6	16	3	102
<b>जोड़</b>		<b>1556</b>	<b>76</b>	<b>230</b>	<b>107</b>	<b>13</b>	<b>1295</b>

अनुबंध XXX								
(पैरा 1, 4 और 6)								
नमूना आकार								
क्रम संख्या	रेलवे	नमूना जाँच किये गये साइडिंग की संख्या		जोड़	नमूना जाँच किये गये साइडिंग से उत्पन्न राजस्व	कुल राजस्व (सभी साइडिंग से)	भाड़े से कुल राजस्व	का.6 की का.8 से प्रतिशतता
		औद्योगिक	कोलियरी/माइनिंग					
						1994-95 से 1998-99 (करोड़ रुपये में)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	मध्य	36	14	50 (25 सा क्षेत्र उ+25 गैर सा क्षेत्र उ)	5391.86	7279.09	8154.00	66.13
2	पूर्व	44	26	70 (56 सा क्षेत्र उ+14 गैर सा क्षेत्र उ)	9009.86	उ.न.	14292.47	63.04
3	उत्तर	50	शून्य	50 (38 सा क्षेत्र उ+12 गैर सा क्षेत्र उ)	4190.40	5157.50	13326.65	31.44
4	पूर्वोत्तर	35	शून्य	35 (15 सा क्षेत्र उ+20 गैर सा क्षेत्र उ)	328.01	328.01	1308.53	25.07
5	पूर्वोत्तर सीमांत	44	4	48 (45 सा क्षेत्र उ+3 गैर सा क्षेत्र उ)	848.46	848.46	1462.32	58.02
6	दक्षिण	50	शून्य	50 (40 सा क्षेत्र उ+10 गैर सा क्षेत्र उ)	1741.15	1802.87	3377.36	51.55
7	दक्षिण मध्य	42	8	50 (33 सा क्षेत्र उ+17 गैर सा क्षेत्र उ)	3645.10	5931.45	6910.93	52.74
8	दक्षिण पूर्व	34	30	64 (38 सा क्षेत्र उ+26 गैर सा क्षेत्र उ)	20803.15	28141.09	33323.66	62.43
9	पश्चिम	50	शून्य	50 (34 सा क्षेत्र उ+16 गैर सा क्षेत्र उ)	6691.51	7319.52	8825.29	75.82
<b>जोड़</b>		<b>385</b>	<b>82</b>	<b>467 (324 सा क्षेत्र उ+143 गैर सा क्षेत्र उ)</b>	<b>52649.50</b>	<b>56807.99</b>	<b>* 90981.21</b>	<b>57.87</b>
		<b>467</b>						
* नोट: पूर्व रेलवे को छोड़कर 76.688.74 करोड़ रुपये								



अनुबंध XXXI								
(पैरा 4(क))								
31 मार्च 1999 को भारतीय रेलवे पर विद्यमान परिचालन में साइडिंग की कुल संख्या								
क्रम संख्या	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	औद्योगिक साइडिंग		कोलियरी/माइनिंग साइडिंग		विभागीय सैन्य साइडिंग		कुल जोड़
		सा क्षे उ	गैर सा क्षे उ	सा क्षे उ	गैर सा क्षे उ	साइडिंग	साइडिंग	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	मध्य	50	31	18	10	28	39	176
2	पूर्व	53	34	89	9	24	7	216
3	उत्तर	86	34	शून्य	शून्य	14	86	220
4	पूर्वोत्तर	15	20	शून्य	शून्य	5	3	43
5	पूर्वोत्तर सीमांत	34	2	2	शून्य	17	5	60
6	दक्षिण	74	28	1	शून्य	13	3	119
7	दक्षिण मध्य	47	31	14	2	13	2	109
8	दक्षिण पूर्व	36	42	92	25	50	5	250
9	पश्चिम	50	26	शून्य	शून्य	19	7	102
<b>जोड़</b>		<b>445</b>	<b>248</b>	<b>216</b>	<b>46</b>	<b>183</b>	<b>157</b>	<b>1295</b>
		<b>693</b>		<b>262</b>				

क्रम सं.	रेलवे	औद्योगिक साइडिंग			कोलियरी/माइनिंग साइडिंग			जोड़
		सहायता प्राप्त	सहायता प्राप्त एवं प्राइवेट साइडिंग	निजी	सहायता प्राप्त	सहायता प्राप्त एवं प्राइवेट साइडिंग	निजी	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	ह्रदय	23	शून्य	58	19	शून्य	9	109
2	पूर्व	10	28	49	35	15	48	185
3	उत्तर	7	39	74	शून्य	शून्य	शून्य	120
4	पूर्वोत्तर	14	18	3	शून्य	शून्य	शून्य	35
5	पूर्वोत्तर सीमांत	7	शून्य	29	शून्य	शून्य	2	38
6	दक्षिण	10	1	91	शून्य	शून्य	1	103
7	दक्षिण मध्य	8	शून्य	70	6	शून्य	10	94
8	दक्षिण पूर्व	7	6	65	37	17	63	195
9	पश्चिम	5	शून्य	71	शून्य	शून्य	शून्य	76
जोड़		91	92	510	97	32	133	955
		693			262			



अनुबंध XXXII											
(पैरा 6)											
1994-95 से 1998-99 के दौरान की अवधि से अर्जित साइडिंग और राजस्व (भाड़ा) पण्य-वार सार											
(करोड़ रुपये में)											
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	नमूना जाँच की गई साइडिंग की कुल संख्या	सीमेंट	उर्वरक	खाद्यान्न	इस्पात	पी ओ एल	कोयला/लौह एवं अयस्क	अन्य पण्य	अर्जित किया गया कुल राजस्व	प्रतिवर्ष प्रति साइडिंग अर्जित औसत
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	मध्य	50	1034.74	562.33	16.16	17.55	1951.97	1802.83	6.28	5391.86	21.57
2	पूर्व	70	153.27	77.84	3.51	973.05	577.55	7224.64	शून्य	9009.86	25.74
3	उत्तर	50	60.34	538.50	388.10	87.32	175.93	2940.21	उ.न.	4190.40	16.76
4	पूर्वोत्तर	35	शून्य	शून्य	72.53	1.64	208.41	44.41	उ.न.	328.01	1.87
5	पूर्वोत्तर सीमांत	48	शून्य	10.47	शून्य	शून्य	586.93	142.98	108.08	848.46	3.54
6	दक्षिण	50	157.29	245.16	48.87	5.08	1185.87	41.27	57.62	1741.15	6.96
7	दक्षिण मध्य	50	1484.24	149.88	207.55	0.33	शून्य	1763.48	39.61	3645.10	14.58
8	दक्षिण पूर्व	64	1379.05	189.22	74.13	4549.46	37.09	14574.20	शून्य	20803.15	65.01
9	पश्चिम	50	698.68	956.58	18.00	शून्य	4780.30	शून्य	240.05	6691.51	26.77
<b>जोड़</b>		<b>467</b>	<b>4967.61</b>	<b>2729.98</b>	<b>828.85</b>	<b>5634.43</b>	<b>9504.05</b>	<b>28534.02</b>	<b>451.64</b>	<b>52649.50</b>	<b>22.55</b>

अनुबंध XXXIII										
(पैरा 6)										
1994-95 से 1998-99 के दौरान उगाही किये गये और किये गये साइडिंग और शंटिंग प्रभारों और व्यय की स्थिति										
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	नमूना जाँच की गई साइडिंग की कुल संख्या	अर्जित उगाही (करोड़ रुपये में)				किया गया व्यय (करोड़ रुपये में)			
			साइडिंग प्रभार	औसत साइडिंग प्रभार	शंटिंग प्रभार	जोड़	अनुरक्षण एवं मरम्मत	स्टाफ पर परिचालन खर्चे	जोड़	औसत व्यय
1	2	3	4 (क)	4 (ख)	4 (ग)	4 (घ)	5 (क)	5 (ख)	5 (ग)	5 (घ)
1	मध्य	50	12.59	0.25	1.14	13.73	6.03	11.45	17.48	0.35
2	पूर्व	70	23.47	0.34	6.12	29.59	13.77	28.26	42.03	0.60
3	उत्तर	50	11.88	0.24	5.41	17.29	10.35	15.03	25.38	0.51
4	पूर्वोत्तर	35	2.48	0.07	1.38	3.86	3.65	1.81	5.46	0.16
5	पूर्वोत्तर सीमांत	48	13.00	0.27	3.30	16.30	2.25	5.22	7.47	0.16
6	दक्षिण	50	23.74	0.47	0.05	23.79	9.10	11.52	20.62	0.41
7	दक्षिण मध्य	50	12.03	0.24	1.61	13.64	3.12	10.32	13.44	0.27
8	दक्षिण पूर्व	64	148.22	2.32	3.00	151.22	0.36	18.20	18.56	0.29
9	पश्चिम	50	37.99	0.76	0.93	38.92	15.06	14.45	29.51	0.59
<b>जोड़</b>		<b>467</b>	<b>285.40</b>	<b>0.61</b>	<b>22.94</b>	<b>308.34</b>	<b>63.69</b>	<b>116.26</b>	<b>179.95</b>	<b>0.39</b>
		* 403	* 137.18	* 0.34			*63.33	*98.06	*161.39	*0.40
नोट : * दक्षिण पूर्व रेलवे के लिए उल्लिखित आँकड़े कुल 8 डिवीजनों में से मात्र 5 डिवीजनों के लिए हैं।										
इसलिए, दक्षिण पूर्व रेलवे को पैरा 6 में उल्लिखित आँकड़ों का संगणन करने के लिए छोड़ दिया गया था।										



अनुबंध XXXIV															
(पैरा 13.2, 13.3, 13.4 और 13.5)															
1994-95 से 1998-99 के दौरान प्रोद्भूत, माफ किये गये और बकाया विलम्ब शुल्क की वर्ष-वार स्थिति															
															(करोड़ रुपये में)
वर्ष	नमूना जाँच की गई साइडिंग की संख्या			प्रोद्भूत विलम्ब शुल्क			माफ किया गया विलम्ब शुल्क			वसूल किया गया विलम्ब शुल्क			बकाया विलम्ब शुल्क		
	सा क्षे उ/ औद्योगिक	गैर सा क्षे उ/ औद्योगिक	कोलियरी/ माइनिंग	औद्योगिक	कोलियरी/ माइनिंग	औद्योगिक	कोलियरी/ माइनिंग	औद्योगिक	कोलियरी/ माइनिंग	औद्योगिक	कोलियरी/ माइनिंग	औद्योगिक	कोलियरी/ माइनिंग	औद्योगिक	कोलियरी/ माइनिंग
	सा क्षे उ	गैर सा क्षे उ	माइनिंग	सा क्षे उ	गैर सा क्षे उ	माइनिंग	सा क्षे उ	गैर सा क्षे उ	माइनिंग	सा क्षे उ	गैर सा क्षे उ	माइनिंग	सा क्षे उ	गैर सा क्षे उ	माइनिंग
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1994-95	222	106	80	88.77	28.25	23.92	46.98	10.56	13.91	38.10	17.51	9.08	3.69	0.18	0.93
1995-96	223	108	80	61.79	25.26	20.42	38.47	8.43	10.39	21.71	16.45	9.25	0.61	0.38	0.78
1996-97	225	109	81	70.04	28.86	19.38	38.99	10.92	11.94	28.80	17.34	7.16	2.25	0.66	0.28
1997-98	224	111	80	105.05	28.43	20.27	65.26	13.77	8.96	37.41	13.54	9.38	2.38	1.12	1.93
1998-99	224	111	80	123.65	24.90	18.63	75.18	12.22	6.16	34.50	11.36	2.64	13.97	1.32	9.83
<b>जोड़</b>				<b>449.30</b>	<b>135.70</b>	<b>102.62</b>	<b>264.88</b>	<b>55.90</b>	<b>51.36</b>	<b>160.52</b>	<b>76.20</b>	<b>37.51</b>	<b>22.90</b>	<b>3.66</b>	<b>13.75</b>
				<b>687.62</b>			<b>372.14</b>						<b>40.31</b>		

अनुबंध XXXV											
(पैरा 18)											
1994-95 से 1998-99 की अवधि दौरान साइडिंग परिसरों के अन्दर दुर्घटनायें											
क्रम सं.	ब्योरा	मध्य	पूर्व	उत्तर	पूर्वोत्तर	पूर्वोत्तर सीमांत	दक्षिण	दक्षिण मध्य	दक्षिण पूर्व	पश्चिम	जोड़
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	नमूना जाँच की गई साइडिंग	30	70	50	3	39	50	44	52	46	384
2	रेलवे द्वारा रखरखाव की गई साइडिंग की संख्या (निजी भाग)	9	5	10	2	27	8	4	1	13	79
3	पार्टी द्वारा रखरखाव की गई साइडिंग की संख्या (निजी भाग)	23	52	40	1	12	40	34	51	32	285
4	कालम 3 में से रेलवे द्वारा निरीक्षित साइडिंग की संख्या	15	10	35	1	12	40	34	32	32	211
5	कालम 4 में से साइडिंग के अन्दर हुई दुर्घटनाओं की संख्या	34	52	335	शून्य	46	214	163	86	237	1167
6	कालम 3 में से रेलवे द्वारा निरीक्षित न की गई साइडिंग की संख्या	8	42	5	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	19	शून्य	74
7	कालम 6 में से साइडिंग के अन्दर हुई दुर्घटनाओं की संख्या	13	314	20	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	203	शून्य	550
8	आयोजित संयुक्त पूछताछ (दुर्घटना के पश्चात)	47	337	355	उ.न.	शून्य	214	158	289	25	1425
9	मामलों की संख्या जहाँ पार्टी एक पक्षीय रूप से उत्तरदायी थी (चूँकि पार्टी ने निरीक्षण रिपोर्ट पर हस्ताक्षर नहीं किये)	16	179	2	शून्य	शून्य	उ.न.	5	70	17	289



10	मामलों की संख्या जहाँ पार्टी ने क्षतियों को स्वीकार किया।	31	126	353	शून्य	शून्य	102	158	219	शून्य	989
11	मामलों की संख्या जहाँ ए आर टी देखे गये	23	173	74	शून्य	3	93	20	289	120	795
12	आकलित क्षतियों का मूल्य (करोड़ रु में)	1.05	3.69	0.81	शून्य	निर्धारित नहीं किया गया	0.09	0.42	2.79	1.17	10.02
13	प्रोद्भूत ए आर टी प्रभार (रुपये में)	0.88	1.18	0.77	शून्य	उपलब्ध नहीं	0.20	0.04	4.54	0.37	7.98
14	प्रस्तुत किये गये बिल की कुल राशि (क) ए आर टी प्रभार (करोड़ रु में)	0.88	0.45	0.19	शून्य	प्रस्तुत नहीं किया गया	0.20	0.04	4.54	0.37	6.67
	(ख) क्षति की लागत	1.05	3.62	0.81	शून्य	प्रस्तुत नहीं किया गया	0.10	0.42	2.79	1.14	9.93
15	बकाया कुल राशि (क) ए आर टी प्रभार (करोड़ रु में)	0.16	0.45	0.72	शून्य	उपलब्ध नहीं	0.08	0.03	0.55	0.22	2.21
	(ख) क्षति की लागत (करोड़ रु में)	1.05	3.61	0.72	शून्य	उपलब्ध नहीं	0.04	0.37	0.47	1.14	7.40
नोट: दक्षिण में 2 साइडिंग, दक्षिण मध्य में 5 साइडिंग और पश्चिम रेलवे में 1 साइडिंग के संबंध में, यह ज्ञात नहीं हो सका, कि इन साइडिंग के निजी भागों का कौन रखरखाव कर रहा था।											

अनुबंध XXXVI								
(पैरा 19.1)								
1994-95 से 1998-99 के दौरान स्टाफ लागत								
(करोड़ रुपये में)								
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	नमूना जाँच की गई साइडिंग की संख्या	वसूली के लिए कुल देय राशि	प्रस्तुत किया गया बिल		प्रस्तुत न किये गये बिल		कॉलम 6 में से बकाया राशि
				स्टाफ की संख्या	राशि	स्टाफ की संख्या	राशि	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	मध्य	50	13.78	1659	13.33	275	0.44	1.07
2	पूर्व	70	28.27	1850	15.02	1875	13.25	4.40
3	उत्तर	50	15.06	922	14.30	62	0.76	8.13
4	पूर्वोत्तर	4	1.62	151	1.45	22	0.24	1.02
5	पूर्वोत्तर सीमांत	20	4.97	437	4.51	47	0.46	1.62
6	दक्षिण	50	12.03	1177	11.52	221	0.51	0.92
7	दक्षिण मध्य	50	12.34	1121	8.25	434	4.09	0.82
8	दक्षिण पूर्व	64	18.20	1878	18.14	75	0.06	1.71
9	पश्चिम	50	16.83	1900	14.79	245	2.03	5.37
<b>जोड़</b>		<b>408</b>	<b>123.10</b>	<b>11095</b>	<b>101.31</b>	<b>3256</b>	<b>21.84</b>	<b>25.06</b>



अनुबंध XXXVII											
(पैरा 20.1.1.)											
1994-95 से 1998-99 के दौरान बंद की गई और तोड़ी गई साइडिंग											
(करोड़ रुपये में)											
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	नमूना जाँच की गई की बंद साइडिंगों की संख्या		ट्रेन लोड/रेक लोड की शुरुआत के कारण बंद की गई साइडिंगों की संख्या	न तोड़े गये रेल-पथ एवम् रेल-पथ सामग्री इत्यादि (मीटर में)		बकाया देय		कालम 9 में से बट्टे खाते में न डाली गई राशि		
		डिवीजनों की संख्या	साइडिंगों की संख्या		साइडिंगों की संख्या	मीटर	साइडिंगों की संख्या	बकाया देय	साइडिंगों की संख्या	डिवीजनों की संख्या	राशि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	मध्य	7	32	शून्य	32	56891.82	32	1.1600	20	2	1.0900
2	पूर्व	7	67	शून्य	21	17410.00	उ.न.	12.5400	उ.न.	1	12.5400
3	उत्तर	6	76	60	60	25068.00	60	8.5200	48	2	7.7600
4	पूर्वोत्तर	5	22	शून्य	15	8100.00	22	1.1900	8	4	1.1900
5	पूर्वोत्तर सीमांत	1	2	शून्य	1	497.00	1	0.0043	2	1	0.0043
6	दक्षिण	5	9	शून्य	9	23829.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
7	दक्षिण मध्य	5	10	शून्य	7	16514.75	3	0.0700	शून्य	शून्य	शून्य
8	दक्षिण पूर्व	4	4	1	2	15647.78	2	0.0400	2	2	0.0400
9	पश्चिम	3	6	शून्य	4	2640.00	4	0.0100	4	1	0.0100
<b>जोड़</b>		<b>43</b>	<b>228</b>	<b>61</b>	<b>151</b>	<b>166598.35</b>	<b>124</b>	<b>23.5343</b>	<b>84</b>	<b>13</b>	<b>22.6343</b>





## शुद्धि-पत्र

क्रम संख्या	पृष्ठ संख्या	पंक्ति	अशुद्ध	शुद्ध
1.	vi	12	1398.53 करोड़ रूपए	1389.53 करोड़ रूपए
2.	xi	19	18 मामलों पर	18 मंडलों में
3.	11	10 (नीचे से)	160.04 करोड़ रूपए	159.98 करोड़ रूपए
4.	15	16 (नीचे से)	39000 करोड़ रूपये	39300 करोड़ रूपये
5.	18	10	31 मार्च, 1998	31 मार्च, 1999
6.	23	5	556.76	556.36
7.	37	6	8,590.38 करोड़	8,590.38 करोड़
8.	37	14 (नीचे से)	53.64 प्रतिशत	53.64 प्रतिशत
9.	38	10 (नीचे से)	143.85 किलोलीटर	143.85 हजार किलोलीटर
10.	46	3	84.124 किलोलीटर	84.124 हजार किलोलीटर
11.	106	4	2.51 करोड़ रू.	2.54 करोड़ रू.
12.	110	7 (नीचे से)	अगस्त 1999	अगस्त 1989
13.	111	18	259 साइडिंगों	249 साइडिंगों
14.	116	तालिका	3092 रूपए	3092.76 रूपए
15.	125	5	12.4 करोड़ रू.	1.24 करोड़ रू.
16.	134	2 (नीचे से)	(30 मई 1996)	(30 मई 1986)
17.	137	12 (नीचे से)	उत्तर प्रतीक्षित (मार्च 1999) था।	--
18.	146	तालिका के ऊपर पंक्ति 3	1996 और 1998	1996, 1997 और 1998
19.	157	5	(जुलाई 1999)	(जनवरी 2000)
20.	159	4	(जुलाई 1999)	(जनवरी 2000)
21.	165	8	जुलाई 1997	जुलाई 1987
22.	175	4	मामला रेलवे बोर्ड --- (जनवरी 2000)	--
23.	177	पहली	25 जुलाई 1995	25 जनवरी 1995
24.	182	16	(अक्टूबर 1999)	(जनवरी 2000)
25.	184	6 (नीचे से)	(मई 1999)	(जनवरी 2000)
26.	185	पहली	(जून 1999)	(जनवरी 2000)
27.	188	6 (नीचे से)	सहमित मई, 1999	सहमति जनवरी, 2000
28.	204	चौथी	सक्षम हो सके (अप्रैल 1999)	सक्षम हो सके (जनवरी 2000)
29.	214	तीसरी	ने बताया (जनवरी 2000)	ने बताया (अगस्त 1999)
30.	225	5वीं	1.04 करोड़ रूपये	1.04 लाख रूपये
31.	227	12वीं (नीचे से)	सितम्बर, 1994	सितम्बर, 1984
32.	245	तालिका में क्र.सं.4	8	10
33.	245	तालिका में क्र.सं.2	जुलाई 1997 से दिसम्बर 1998	जुलाई 1987 से दिसम्बर 1998
34.	255	दूसरी	1 अप्रैल 1985	1 जुलाई 1985
35.	263	6वीं (नीचे से)	9 स्टेशनों पर केवल	9 स्टेशनों पर जुलाई 1994 से केवल
36.	315	6वीं (नीचे से)	31 मार्च 1995	31 मई 1995

