



SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA
लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक का
पूर्व तटीय रेलवे में मंचेश्वर सवारी डिब्बा मरम्मत
कार्यशाला की कार्यप्रणाली
और
छत्रपति शिवाजी महाराज
टर्मिनस (सीएसएमटी) - कुर्ला
स्टेशन के बीच 5वीं और 6ठी लाइन के निर्माण पर
प्रतिवेदन

संघ सरकार
रेल मंत्रालय
वर्ष 2025 का प्रतिवेदन सं. 2
(अनुपालन लेखापरीक्षा - रेलवे)

भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक का
पूर्व तटीय रेलवे में मंचेश्वर सवारी डिब्बा मरम्मत
कार्यशाला की कार्यप्रणाली
और
छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) - कुर्ला
स्टेशन के बीच 5वीं और 6ठी लाइन के निर्माण पर
प्रतिवेदन

संघ सरकार
रेल मंत्रालय
वर्ष 2025 का प्रतिवेदन सं. 2
(अनुपालन लेखापरीक्षा - रेलवे)

प्राक्कथन

भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 (1) के अन्तर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए मार्च 2023 को समाप्त हुए वर्ष का प्रतिवेदन तैयार किया गया है।

प्रतिवेदन में दो विषयों अर्थात् “पूर्व तटीय रेलवे में मंचेश्वर सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला की कार्यप्रणाली” एवं “छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) - कुर्ला स्टेशन के बीच 5वीं और 6ठी लाइन का निर्माण” पर संघ सरकार के रेल मंत्रालय की लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम सम्मिलित हैं।

इस प्रतिवेदन में उल्लिखित उदाहरण वे हैं, जिनका 2022-23 की अवधि के लिए नमूना लेखापरीक्षा के दौरान संज्ञान लिया गया था और साथ ही वे भी हैं जो पूर्व वर्षों में ध्यान में आए थे, लेकिन पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सूचित नहीं किए जा सके; और जहां भी आवश्यक समझा गया वहां 2022-23 के बाद की अवधि से संबंधित उदाहरणों को भी सम्मिलित किया गया है।

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

विषय-सूची

विवरण	पृष्ठ
कार्यकारी सारांश	iii-vii
अध्याय I: पूर्व तटीय रेलवे में मंचेश्वर सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला की कार्यप्रणाली	
1.1 परिचय	1
1.2 कार्यशाला का संगठनात्मक ढाँचा	1
1.3 कोच रखरखाव कार्यक्रम	2
1.4 पीओएच के दौरान कोचों का प्रवाह आरेख	4
1.5 लेखापरीक्षा उद्देश्य	5
1.6 लेखापरीक्षा का दायरा एवं पद्धति	5
1.7 लेखापरीक्षा मानदंड	5
1.8 लेखापरीक्षा नमूना	6
1.9 लेखापरीक्षा के परिणाम	7
1.10 निष्कर्ष	55
1.11 सिफारिशों का सारांश	56
अध्याय II: छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) - कुर्ला स्टेशन के बीच 5वीं और 6ठी लाइन का निर्माण	
2.1 परिचय	57
2.2 पृष्ठभूमि	57
2.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य	61
2.4 लेखापरीक्षा मानदंड	61
2.5 लेखापरीक्षा का दायरा एवं पद्धति	61
2.6 परियोजना की स्थिति	61
2.7 लेखापरीक्षा के परिणाम	63
2.8 निष्कर्ष	89
2.9 सिफारिशों का सारांश	91
अनुलग्नक	93-143
संकेताक्षर	145-147

कार्यकारी सारांश

कार्यकारी सारांश

मार्च 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में दो अध्याय शामिल हैं-

अध्याय I: पूर्व तटीय रेलवे में मंचेश्वर सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला की कार्यप्रणाली

अध्याय II: छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) - कुर्ला स्टेशन के बीच 5वीं और 6ठी लाइन का निर्माण

महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणामों और सिफारिशों का संक्षिप्त विवरण नीचे दिया गया है:

अध्याय I: पूर्व तटीय रेलवे में मंचेश्वर सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला की कार्यप्रणाली

पूर्व तटीय रेलवे का सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला, मंचेश्वर (सीआरडब्ल्यू/एमसीएस) नवंबर, 1981 में रेलवे कोचों की मरम्मत करने उद्देश्य से स्थापित किया गया था। सीआरडब्ल्यू/एमसीएस की आवधिक ओवरहॉलिंग (पीओएच) की प्रारंभिक क्षमता 45 कोच प्रतिमाह की थी, जिसे 2003-04 में बढ़ाकर 100 कोच प्रतिमाह कर दिया गया।

2008 से 2016 के दौरान, कार्यशाला की आउटटर्न क्षमता को 150 कोच प्रतिमाह तक बढ़ाने के लिए कार्यशाला का विस्तार किया गया था। प्रतिमाह 150 कोच की आउटटर्न क्षमता के प्रति 2016-17 से 2022-23 की अवधि के दौरान कार्यशाला का आउटटर्न 86 से 113 कोच प्रतिमाह के बीच था।

कार्यशाला की कार्यप्रणाली पर लेखापरीक्षा यह निर्धारित करने के लिए की गई थी कि क्या लक्ष्य कार्यशाला की वास्तविक पीओएच उत्पत्ति के आधार पर निर्धारित किए गए थे और वो समयबद्ध तरीके से हासिल किए गए थे। लेखापरीक्षा ने मशीनरी और भंडार के प्रबंधन के साथ-साथ कार्यशाला की क्षमता में वृद्धि से संबंधित मुद्दों पर भी ध्यान केन्द्रित किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पीओएच के लिए देय कोचों के अनुमान यथार्थवादी नहीं थे और इसमें हर वर्ष नीचे की तरफ संशोधन किया गया था। डिपो द्वारा पीओएच के लिए कोच भेजने में देरी के अलावा, कोच के पीओएच को पूरा करने में कार्यशाला द्वारा लिया गया समय 15/20 दिनों के निर्धारित चक्र अवधि की तुलना में तीन वर्ष तक था। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि देरी के ज्यादातर मामले कोच बॉडी रिपेयर शॉप में थे। 191 कोच 10 दिनों से 171 दिनों की अवधि के लिए निष्क्रिय थे जिसमें 6558 निष्क्रिय कोच-दिवस शामिल थे और 43 मामलों में, कोच 50 दिनों से अधिक समय तक निष्क्रिय थे।

अगस्त 2012 में, रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को पीओएच के 100 दिनों के भीतर कोच की विफलता की निगरानी करने तथा निवारक उपाय करने का निर्देश दिया। इसके अलावा, फरवरी 2020 में आयोजित मुख्य कार्यशाला अभियंताओं की बैठक के कार्यवृत्त में, जोनल रेलवे के पीसीएमई को यह सुनिश्चित करने के लिए निर्देशित किया गया था कि आउटटर्न की गुणवत्ता उच्च स्तर की होनी चाहिए और गुणवत्ता मानकों जैसे पीओएच कोचों के दोष अंकन की निगरानी सीडब्ल्यूई/सीडब्ल्यूएम द्वारा की जानी चाहिए और रिपोर्ट की गई सभी विफलताओं के मूल कारण का विश्लेषण किया जाना चाहिए, और तदनुसार निवारक कार्रवाई की जानी चाहिए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2018-19 और 2019-20 की अवधि के दौरान पीओएच के 100 दिनों के भीतर विफल रहे कोचों की संख्या क्रमशः 103 और 139 थी। 2020-23 के दौरान ओवरहॉल किए गए 3402 कोचों में से, 131 कोच पीओएच के 100 दिनों के भीतर विफल हो गए।

रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करते समय कार्यशाला की पीओएच क्षमता कम बताई गई थी। 2016 में पीओएच क्षमता को 150 कोच प्रति माह तक बढ़ाने के बावजूद, मौजूदा बुनियादी ढांचे की अनुकूलता और भविष्य की यथार्थवादी आवश्यकता का आकलन किए बिना 2018-19 से 2022-23 के दौरान ₹ 181.78 करोड़ के आगे और क्षमता वृद्धि कार्य किए गए।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि कार्यशाला का बजट कोडल प्रावधानों के अनुसार इकाई लागत पर आधारित नहीं था और साथ ही कोचों के पीओएच के अनुमान

के अनुरूप नहीं था जिसके कारण अतिरिक्त बजटिंग हुई। वास्तविक समय डेटा फीड नहीं करने के कारण पूतरे के कोच स्वामित्व में डिपो, जोनल मुख्यालय और इंटीग्रेटेड कोच मैनेजमेंट सिस्टम (आईसीएमएस) के कोच होल्टिंग डेटा में व्यापक भिन्नता दिखाई देती है।

मशीनों के अंतर्निहित दोषों के कारण ₹ 4.15 करोड़ की चार उच्च मूल्य की मशीनें वर्षों से बेकार पड़ी थीं। सामग्री की खरीद में कमी के परिणामस्वरूप स्टॉक की कमी हुई थी और उपयोगकर्ता इकाइयों ने बार-बार सामग्री की अनुपलब्धता के बारे में शिकायत की थी।

कार्यशाला सूचना प्रणाली (वाइज) एप्लिकेशन के माध्यम से पीओएच गतिविधियों की निगरानी प्रभावी नहीं थी। वाइज और मैनुअल रिकॉर्ड के बीच डेटा के बेमेल होने के कई उदाहरण थे।

मुख्य सिफारिशें:

सीआरडब्ल्यू/एमसीएस को आवश्यकता है कि -

- *कोचों की वास्तविक वापसी तिथि के आधार पर पीओएच के लिए कोचों का यथार्थवादी अनुमान सुनिश्चित करें और पीओएच के लिए कार्यशाला में कोचों की समय पर आपूर्ति सुनिश्चित करें।*
- *इकाई लागत और आउटटर्न के अनुमान के आधार पर बजट तैयार करने लिए कोडल प्रावधान का पालन करें।*
- *निर्धारित समय के भीतर कोचों का पीओएच सुनिश्चित करें और कार्यशाला के अंदर कोचों को निष्क्रिय पड़े रहने से बचाएँ।*
- *पीओएच के बाद कोच विफलताओं के सभी मामलों की रिपोर्टिंग सुनिश्चित करने के लिए कोचिंग डिपो के रिपोर्टिंग तंत्र की निगरानी करें।*
- *वर्तमान क्षमता एवं चल रहे संवर्धन कार्यों के आलोक में विविध प्रकार के कोचों के लिए कार्यशाला की पीओएच क्षमता का पुनः आकलन करें।*
- *वांछित विशिष्टता की मशीनरी की प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए जांच और निगरानी तंत्र को मजबूत करें।*

- आवश्यकता के अनुसार स्टॉक की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए भंडार प्रबंधन प्रणाली में सुधार करें।
- निर्णय लेने के लिए वाइज को एक विश्वसनीय एप्लीकेशन बनाने हेतु समवर्ती और सही डेटा भरने में पूर्ण पारदर्शिता बनाए रखें।
- सुनिश्चित करें कि पीओएच मरम्मत की गुणवत्ता के लिए उचित जांच तंत्र हो।

अध्याय II: छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) - कुर्ला स्टेशन के बीच 5वीं और 6ठी लाइन का निर्माण

विस्तृत प्राक्कलन तैयार करते समय केवल कार्यात्मक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आवास के प्रावधान को न्यूनतम स्तर पर रखने और पूर्ण विवरण व औचित्य के साथ प्राक्कलन प्रस्तुत करने के लिए रेलवे बोर्ड के जून, 2008 के निर्देशों का पालन नहीं किया गया था। इसके कारण मेसर्स रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकनोमिक सर्विस (राइट्स) द्वारा अनुचित विस्तृत प्राक्कलन तैयार किया गया जिसके परिणामस्वरूप रेलवे बोर्ड द्वारा इसकी मंजूरी देने में विलंब हुआ।

चरण I के कार्य के लिए बेसलाइन सामाजिक-आर्थिक (बीएसई) सर्वेक्षण सितंबर 2012 से 11 साल से अधिक समय बीत जाने के बाद भी पूरा नहीं हुआ था। इसके अलावा, परियोजना प्रभावित व्यक्तियों (पीएपी) को पुनर्वासित नहीं किया गया (जनवरी 2024) क्योंकि मुंबई महानगर क्षेत्र विकास प्राधिकरण (एमएमआरडीए) किलबर्न, नाहुर में घरों का निर्माण कार्य पूरा नहीं कर सका। इससे भूमि पर कब्जा मिलने में देरी हुई।

भूमि के न्यूनतम अधिग्रहण के लिए कोडल प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के अनुदेशों का अनुपालन न करने परिणामस्वरूप विस्तृत प्राक्कलन चरण में भूमि आवश्यकता का अधिक आकलन किया गया। इसके अलावा, मेसर्स राइट्स और राज्य सरकार की एजेंसियों के बीच समन्वय की कमी के मामले देखे गए। इनके कारण बेसलाइन बीएसई सर्वेक्षण और भूमि अधिग्रहण में विलंब हुआ। परेल से सीएसएमटी तक दूसरे चरण के कार्य के लिए भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया अभी भी प्रारंभिक चरण में थी।

निर्माण के लिए संविदा अनुमोदित डिजाइन और ड्राइंग, स्पष्ट स्थल आदि के बिना दी गयी थी, जिसके कारण कार्य पूरा होने में देरी हुई। स्पष्ट स्थलों की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना संविदा दिए जाने के कारण इलेक्ट्रिकल और संकेत एवं दूरसंचार (एसएंडटी) सामग्रियों के निष्क्रिय रहने के दृष्टांत भी लेखापरीक्षा द्वारा देखे गए। जोनल रेलवे के बीच समन्वय की कमी थी, क्योंकि पश्चिम रेलवे (परे) से मध्य रेलवे (मरे) को भूमि के हस्तांतरण का प्रस्ताव मध्य रेलवे द्वारा दिसंबर 2015 में पश्चिम रेलवे को भेजा गया था, लेकिन पश्चिम रेलवे द्वारा भूमि का हस्तांतरण आज तक (जनवरी 2024) नहीं किया गया है। उपरोक्त कारकों ने परियोजना के पूरा होने की निर्धारित तिथि को मार्च 2021 से मार्च 2024 तक बढ़ाने में योगदान दिया। ₹ 890.89 करोड़ के स्वीकृत प्राक्कलन (सितंबर 2014) के मुकाबले ₹ 500.93 करोड़ (56.22 प्रतिशत) (जनवरी 2024) के व्यय के बावजूद, केवल 26 प्रतिशत कार्य भौतिक रूप से पूरा हुआ (जनवरी 2024) जो यह दर्शाता है कि परियोजना के पूरा होने की लक्ष्य तिथि को और बढ़ाया जाएगा।

प्रमुख सिफारिशें:

- घनी आबादी वाले क्षेत्रों में भूमि अधिग्रहण के लिए भूमि की आवश्यकता का व्यापक आकलन किए जाने की आवश्यकता है।
- संविदा देते समय रेलवे बोर्ड के अनुदेशों कि कार्यों के लिए संविदा तब तक नहीं दी जाये जब तक कि सभी प्लान, ड्राइंग और प्राक्कलन विधिवत अनुमोदित न हों और साइट को सौंपने में कोई अड़चन न हो, का पालन किया जाना चाहिए।
- मध्य रेलवे परियोजना लक्ष्यों पर संरेखण सुनिश्चित करने के लिए सरकारी एजेंसियों, रेलवे प्राधिकारियों, संविदाकारों और स्थानीय समुदायों सहित सभी हितधारकों के साथ सहभागिता बढ़ा सकता है।

अध्याय I-

पूर्व तटीय रेलवे में मंचेश्वर
सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला
की कार्यप्रणाली

पूर्व तटीय रेलवे में मंचेश्वर सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला की कार्यप्रणाली

1.1 परिचय

पूर्व तटीय रेलवे की सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला, मंचेश्वर (सीआरडब्ल्यू/एमसीएस) नवंबर, 1981 में रेलवे कोचों की मरम्मत करने के उद्देश्य से स्थापित की गई थी। शॉप से पहला कोच 31 दिसंबर 1983 को निकला था। सीआरडब्ल्यू/एमसीएस की आवधिक ओवरहॉलिंग (पीओएच¹) की प्रारंभिक क्षमता 45 कोच प्रतिमाह की थी, जिसे 2003-04 में बढ़ाकर 100 कोच² प्रतिमाह कर दिया गया।

कार्यशाला में होने वाली गतिविधियों में आईसीएफ, एलएचबी एवं एमइएमयू³ कोचों का आवधिक एवं मध्यावधि ओवरहॉलिंग, जंग मरम्मत, पूतरे के कोचिंग डिपो को ट्रॉली, पहियां सेट और पहियों की आपूर्ति, कोचों की विशेष मरम्मत और दुर्घटना से संबंधित मरम्मत आदि शामिल हैं।

कार्यशाला की आउटटर्न क्षमता को 150 कोच प्रतिमाह तक बढ़ाने के लिए 2008 से 2016 के दौरान कार्यशाला का विस्तार किया गया था। प्रतिमाह 150 कोच की आउटटर्न क्षमता की तुलना में 2016-17 से 2022-23 की अवधि के दौरान कार्यशाला का आउटटर्न प्रतिमाह⁴ 86 से 113 कोच के बीच था।

1.2 कार्यशाला का संगठनात्मक ढाँचा

रेलवे बोर्ड (आरबी) स्तर पर, सदस्य (कर्षण एवं चल स्टॉक) यांत्रिक कार्यशालाओं के प्रमुख होते हैं। जोनल मुख्यालय स्तर पर महाप्रबंधक के अधीन प्रधान मुख्य

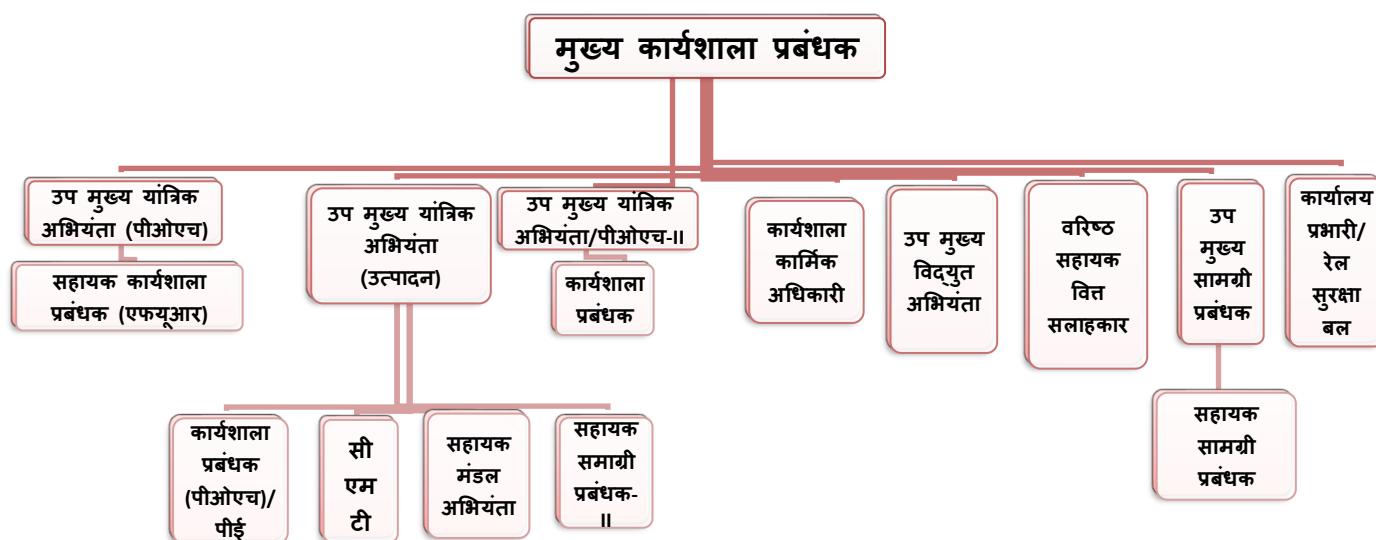
¹ पीओएच, कोचों की एक प्रमुख निर्धारित मरम्मत है

² 90 नॉन-एसी एवं 10 एसी कोच

³ आईसीएफ का मतलब इंटीग्रल कोच फैक्ट्री प्रकार के कोच, एलएचबी का मतलब लिंके हॉफमैन बुश कोच और एमइएमयू का मतलब मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट है।

⁴ महाप्रबंधक/पूतरे की वार्षिक रिपोर्ट के अनुसार

यांत्रिक अभियंता (पीसीएमई) यांत्रिक विभाग के प्रमुख होते हैं। उन्हें मुख्य कार्यशाला अभियंता (सीडब्ल्यूई) द्वारा सहयोग प्रदान किया जाता है। सीआरडब्ल्यू, मंचेश्वर के मुख्य कार्यशाला प्रबंधक (सीडब्ल्यूएम), सीडब्ल्यूई को रिपोर्ट करते हैं। सीडब्ल्यूएम को यांत्रिक, विद्युत, सिविल इंजीनियरिंग, कार्मिक, लेखा, सुरक्षा और भंडार विभाग जैसे विभिन्न विभागों के अधिकारियों द्वारा सहयोग किया जाता है। सीआरडब्ल्यू/ एमसीएस की संगठनात्मक संरचना नीचे चार्ट में दर्शाई गई है।



1.3 कोच रखरखाव कार्यक्रम

चल स्टॉक के विभिन्न वर्गों के रखरखाव कार्यक्रम को मोटे तौर पर उपयोग अवधि द्वारा वर्गीकृत किया जाता है जिसमें यात्रा/साप्ताहिक/मासिक निर्धारित मरम्मत से लेकर कोचिंग डिपो में मध्यवर्ती ओवरहाल (आईओएच) और प्रमुख निर्धारित मरम्मत यानी कार्यशाला में आवधिक ओवरहाल (पीओएच) शामिल हैं, जैसा कि निम्नलिखित तालिका 1.1 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.1: विभिन्न श्रेणियों के कोचों का रखरखाव कार्यक्रम

चल स्टॉक श्रेणी	शॉप रखरखाव कार्यक्रम
इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) कोच (एसी और नॉन-एसी) और मेनलाइन इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (एमइएमयू) कोच	9 महीने बाद आईओएच (बोगी की मरम्मत) 18 महीने के बाद पीओएच (पहले पीओएच के लिए 2 साल)
अन्य कोचिंग वाहन (ओसीवी)/विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) <ul style="list-style-type: none"> अवलोकन कार और दुर्घटना राहत ट्रेन/दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण वैन कैंप कोच, टॉवर कार एवं विभागीय कोच 	12 महीने बाद आईओएच 48 महीने बाद पीओएच 24 महीने बाद आईओएच 48 महीने बाद पीओएच
लिंगे हॉफमैन बुश (एलएचबी) कोच (एसी और नॉन-एसी)	18 महीनों के बाद शॉप कार्यक्रम- I ⁵ (एसएस-1 अर्थात आईओएच) क्रमशः 36 और 72 महीनों के बाद शॉप कार्यक्रम- II और III (एसएस - II और एसएस - III या पीओएच)

स्रोत: एलएचबी कोचों और आईसीएफ कोचों के लिए रखरखाव मैनुअल

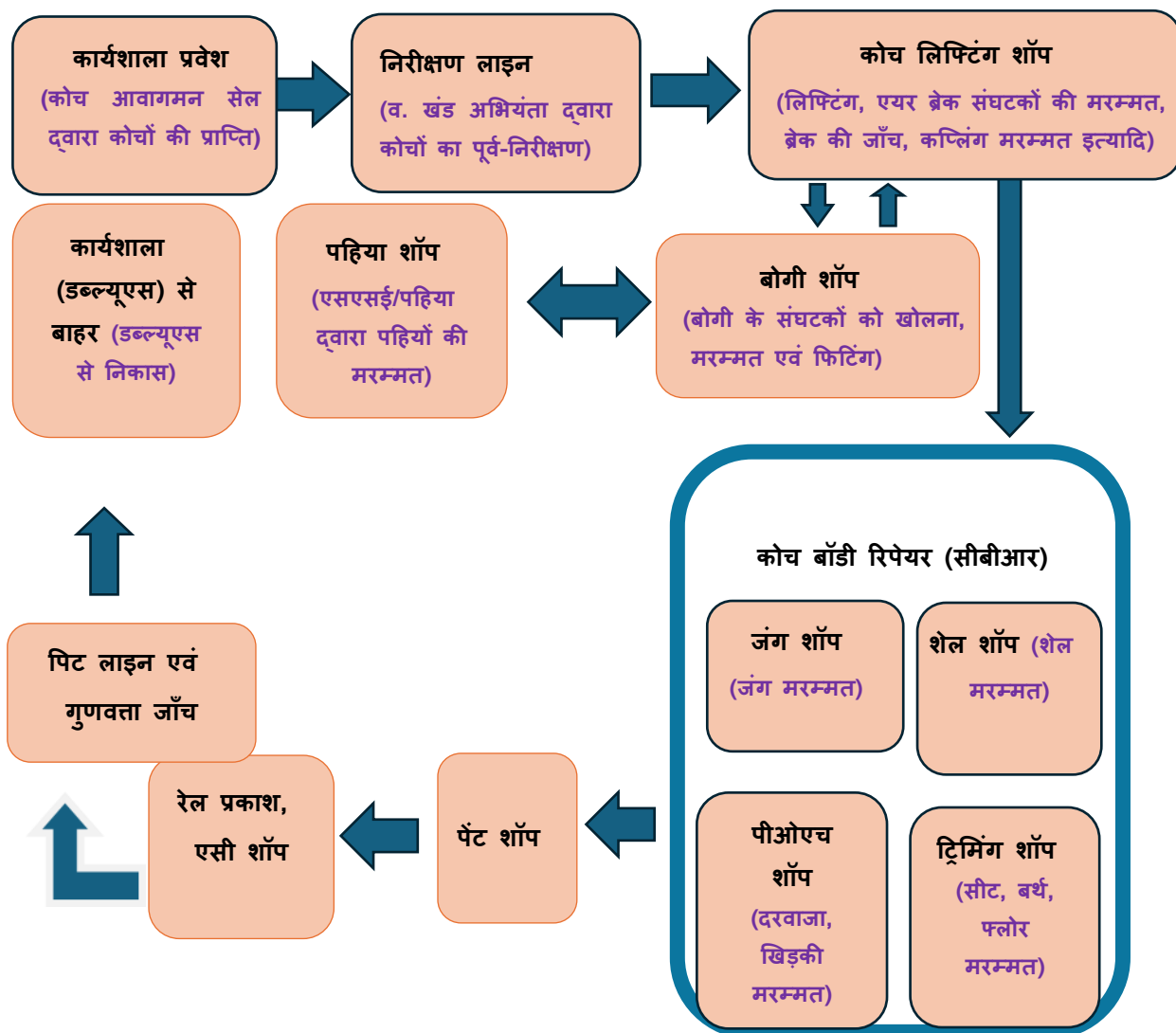
आईओएच के दौरान, अंडर-गियर (बोगी फ्रेम, पहिए, एयर ब्रेक) और शेल पर ध्यान दिया जाता है जबकि पीओएच पूरी तरह से रखरखाव का प्रमुख रखरखाव कार्यक्रम हैं, जिसमें विभिन्न घटकों के भागों और उप-भागों का अलग, एक-एक का निरीक्षण और मरम्मत या प्रतिस्थापन शामिल है। इसके अतिरिक्ति, पीओएच के दौरान कुछ डिजाइन उन्नयन अथवा सुविधा का नवीकरण भी किया जाता है।

⁵ आईओएच (शॉप कार्यक्रम I): 18 महीने/6 लाख किमी, जो भी पहले हो; पीओएच (शॉप कार्यक्रम II): 3 साल/12 लाख किमी, जो भी पहले हो और पीओएच (शॉप कार्यक्रम III): 6 साल/24 लाख किमी, जो भी पहले हो।

1.4 पीओएच के दौरान कोचों का प्रवाह आरेख

मार्च 2018 में कार्यशाला के आधुनिकीकरण के लिए केंद्रीय संगठन (कोफमो) में आयोजित सीडब्ल्यूई की बैठक के विवरण में दर्ज निर्णयों के अनुसार, आईसीएफ और एलएचबी कोचों के पीओएच के लिए निर्धारित औसत चक्र अवधि 15 से 20 दिनों के बीच था। पीओएच के दौरान कोच कार्यशाला की विभिन्न शॉप से गुजरता है, जैसा कि निम्नलिखित प्रवाह चार्ट में दर्शाया गया है।

पूतरे की सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला, मंचेश्वर में कोचों के आवागमन का प्रवाह आरेख



1.5 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह आकलन करना था कि क्या -

- i. कार्यशाला के लक्ष्य वास्तविक पीओएच उत्पत्ति⁶ के आधार पर निर्धारित किए गए थे और वो समयबद्ध तरीके से हासिल किए गए थे;
- ii. कार्यशाला की क्षमता वृद्धि कार्यभार के अनुरूप थी;
- iii. मशीनरी एवं भंडार का प्रबंधन मानदंडों के अनुसार था;
- iv. निगरानी और आंतरिक नियंत्रण तंत्र स्थापित ढांचों और निर्देशों के अनुसार कार्य कर रहे थे।

1.6 लेखापरीक्षा का दायरा एवं पद्धति

लेखापरीक्षा में 2020-21 से 2022-23 की अवधि के दौरान योजना, संसाधन आबंटन, निगरानी और आंतरिक नियंत्रण तंत्र के संदर्भ में कार्यशाला के कामकाज का आकलन करने के मामलों को शामिल किया गया।

लेखापरीक्षा पद्धति में कार्यशाला के अभिलेखों की जांच के साथ-साथ कार्यशाला के कार्यप्रणाली पर प्राप्त किए गए प्रासंगिक आंकड़ों का विश्लेषण शामिल था। भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा तैयार किए गए "लेखा परीक्षा और लेखा विनियम 2020" के प्रावधानों के अनुसार लेखापरीक्षा की गई थी।

जोनल रेलवे के साथ प्रवेश एवं निकास सम्मेलन क्रमशः मई 2023 एवं मई 2024 में आयोजित किया गया था। लेखापरीक्षा निष्कर्ष तैयार करने के लिए रेल मंत्रालय की प्रतिक्रिया (अक्टूबर 2024) पर विचार किया गया है।

1.7 लेखापरीक्षा मानदंड

कार्यशाला के प्रदर्शन के मूल्यांकन के मानदंड भारतीय रेलवे के निम्नलिखित कोड और मैनुअल में निहित प्रावधानों से लिए गए थे:

⁶ पीओएच के लिए देय कोचों की संख्या

- i. भारतीय रेलवे चल स्टॉक कोड- 2016
- ii. भारतीय रेलवे वित्त कोड खंड- I -1999
- iii. भारतीय रेलवे स्टोर कोड 1990
- iv. आईसीएफ (2002) और एलएचबी कोच (2013) के लिए रखरखाव मैनुअल
- v. आईआरसीए नियम भाग-IV (जून-2014)
- vi. रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी अनुदेश

1.8 लेखापरीक्षा नमूना

लेखापरीक्षा ने लेखापरीक्षा उद्देश्यों के अनुसार विभिन्न मामलों पर संगत अभिलेखों की जांच के लिए नमूना जांच को अपनाया। नमूने और नमूना आकार के चयन के लिए मानदंड निम्नलिखित तालिका 1.2 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.2: लेखापरीक्षा में नमूना जांच के लिए नमूना आकार

श्रेणी	मानदंड	कुल संख्या	नमूना आकार
कोच	प्रतिवर्ष 30 दिनों के भीतर ओवरहॉल किए गए कोचों का 10 प्रतिशत और 30 दिनों से अधिक समय में ओवरहॉल किए गए कोचों का 20 प्रतिशत	3402	447 ⁷
भंडार	आईडीईए सॉफ्टवेयर के माध्यम से स्तरीकृत यादृच्छिक नमूनाकरण के माध्यम से ए श्रेणी ⁸ के 20 प्रतिशत एवं अन्य श्रेणियों की सामग्री से 10 प्रतिशत को मिलाकर चयन जिसके लिए प्रत्याशित वार्षिक खपत (एएसी) उप-सीएमएम ⁹ /सीआरडब्ल्यू/एमसीएस द्वारा तैयार की गई थी	1151	123 ¹⁰

⁷ नमूने में 30 दिनों के भीतर ओवरहाल किए गए 2374 कोचों में से 242 कोच और 30 दिनों से अधिक की अवधि में ओवरहाल किए गए 1028 कोचों में से 205 कोच शामिल थे।

⁸ रेलवे द्वारा उपभोग की मात्रा के मूल्य के आधार पर सामग्री को ए, बी, सी, डी में वर्गीकृत किया जाता है, जहां ए श्रेणी उच्च मूल्य की वस्तुएँ हैं।

⁹ उप मुख्य सामग्री प्रबंधक

¹⁰ नमूने में ए श्रेणी की 87 में से 17, बी श्रेणी की 162 में से 16 और सी व डी श्रेणी की 902 सामग्रियों में से 90 वस्तुएं शामिल थी

श्रेणी	मानदंड	कुल संख्या	नमूना आकार
खरीद आदेश (पीओ)	सीआरडब्ल्यू/एमसीएस के उप. सीएमएम द्वारा जारी ₹ 10 लाख से अधिक धन मूल्य के पीओ	3123	137

1.9 लेखापरीक्षा के परिणाम

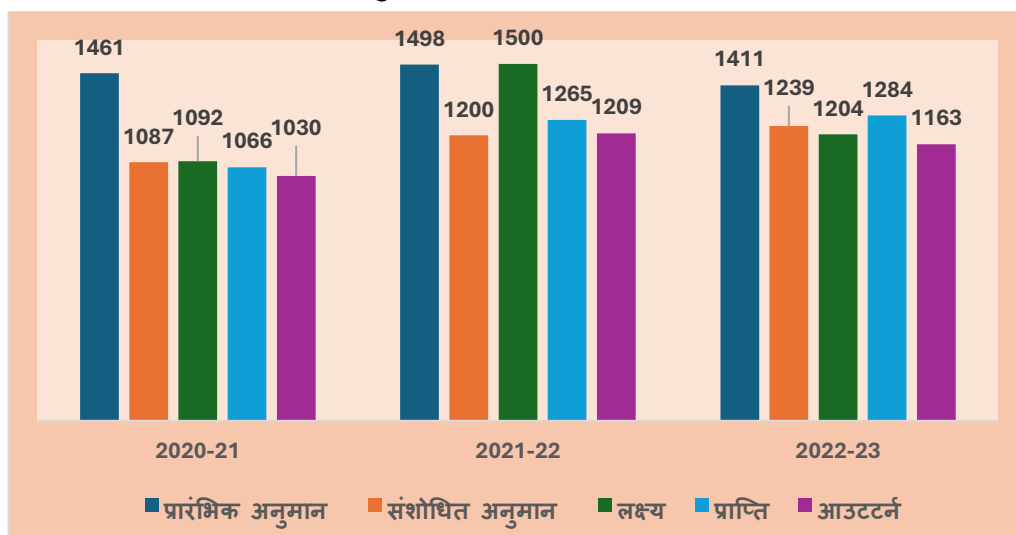
लेखापरीक्षा का उद्देश्य-1: क्या कार्यशाला के लक्ष्य वास्तविक पीओएच उत्पत्ति के आधार पर निर्धारित किए गए थे और वो समयबद्ध तरीके से हासिल किए गए थे।

1.9.1 कार्यशाला का लक्ष्य एवं प्रदर्शन

रेलवे बोर्ड (आरबी) कार्यशालाओं के आवधिक ओवरहॉलिंग के वार्षिक लक्ष्य के निर्धारण के लिए सभी जोनल रेलवे से आगामी वर्षों के लिए आवधिक ओवरहॉलिंग के लिए देय कोचों की प्राप्ति की अनुमान की माँग करता है। कोचों के पीओएच अनुमान की माँग करते समय, रेलवे बोर्ड लक्ष्यों में मध्यावधि सुधार के विगत मामलों का उल्लेख करते हुए उत्पन्न होने वाले सही मूल्यांकन पर जोर देता है।

समीक्षा अवधि 2020-23 के दौरान, पूतरे ने रेलवे बोर्ड द्वारा लक्ष्य निर्धारित करने के लिए सीआरडब्ल्यू/एमसीएस कार्यशाला में उत्पन्न पीओएच की संख्या का अनुमान लगाया। रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य की तुलना में उत्पन्न पीओएच का वर्षवार अनुमान निम्नलिखित चार्ट में दर्शाया गया है:

चार्ट 1.1: पीओएच अनुमान, लक्ष्य, कोचों की प्राप्ति और आउटटर्न



स्रोत: पीसीएमई/पूतरे द्वारा पीओएच अनुमान का डेटा, रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस का पीओएच के लिए कोच प्राप्ति एवं पीओएच आउटटर्न डेटा

उपरोक्त चार्ट से यह देखा गया कि समीक्षा अवधि के दौरान उत्पन्न होने वाले 4370 पीओएच के प्रारंभिक अनुमान की तुलना में, रेलवे बोर्ड ने 3796 कोचों के पीओएच का लक्ष्य निर्धारित किया तथा कार्यशाला का आउटटर्न 3402 कोच था। पीओएच उत्पन्न होने का अनुमान लगाते समय उचित सावधानी बरतने के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के बावजूद प्रत्येक वर्ष अर्धवार्षिक समीक्षा के दौरान पूतरे के प्रारंभिक अनुमान में अधोगामी संशोधन किया गया था। अनुमान के अधोगामी संशोधन के कारणों को निम्नलिखित तालिका 1.3 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.3: अनुमान के अधोगामी संशोधन के कारण

वर्ष	अनुमान के अधोगामी संशोधन के कारण
2020-21	पीओएच आवधिकता में परिवर्तन, पीओएच कार्यक्रम का विस्तार एवं कोविड 19 महामारी के कारण घटा हुआ आउटटर्न।
2021-22	<ul style="list-style-type: none"> आईसीएफ कोचों की सेवा अवधि 25 वर्ष से घटाकर 20 वर्ष करना; 18 वर्ष से अधिक पुराने आईसीएफ कोचों को पीओएच के लिए नहीं लिया गया; विभागीय कोचों की पीओएच आवधिकता को 2 वर्ष से बढ़ाकर 4 वर्ष करना;
2022-23	आईसीएफ रैकों को एलएचबी कोचों से बदलना।

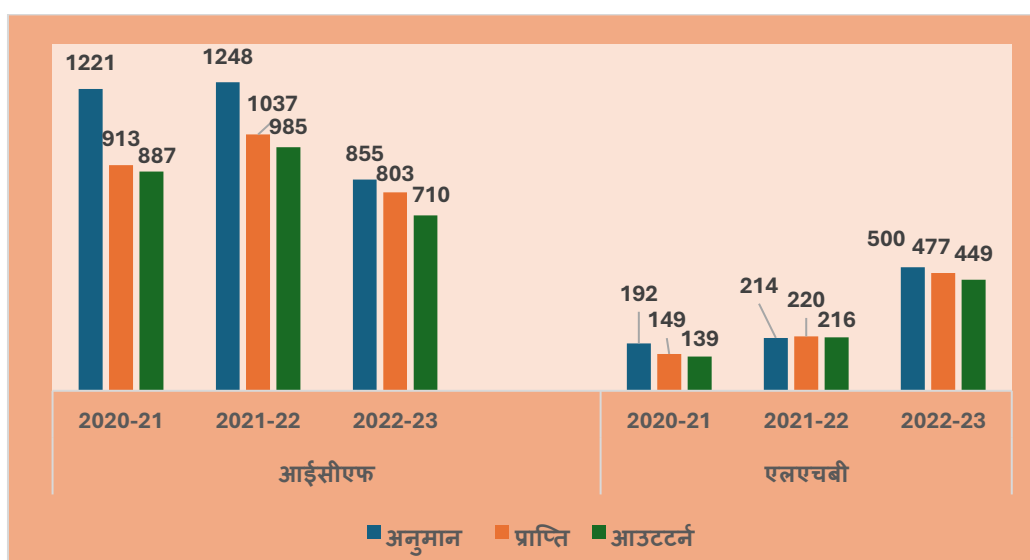
लेखापरीक्षा ने कोच संख्या, बेस डिपो और कोचों के पीओएच की नियत तारीखों की सूची मांगी थी, जिनके लिए 2020-21 से 2022-23 के दौरान रेलवे बोर्ड को अनुमान भेजा गया था। प्रतिउत्तर में, पीसीएमई/पूतरे कार्यालय ने कहा (फरवरी 2024) कि रेलवे बोर्ड ने पीओएच उत्पत्ति की माँग केवल अंकों में की थी और तदनुसार, डेटा को अंकों में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था। यह भी बताया गया था कि पीसीएमई कार्यालय ने पीओएच उत्पन्न होने के आँकड़ों का अनुरक्षण नहीं किया।

अक्टूबर 2024 में, रेल मंत्रालय (रेम) ने कहा कि कोविड 19 महामारी, आईसीएफ कोचों की संख्या में कमी और एलएचबी कोचों को शामिल करने के कारण कार्यशाला का आउटटर्न गंभीर रूप से प्रभावित हुआ था।

इस संबंध में, यह कहा जाता है कि हालाँकि आईसीएफ कोचों का आउटटर्न 2020-21 में 887 से घटकर 2022-23 में 710 (19.95 प्रतिशत) हो गया, 2021-22 में आउटटर्न (985) में वृद्धि हुई थी।

आईसीएफ और एलएचबी कोचों का पीओएच अनुमान और पीओएच आउटटर्न नीचे दिए गए चार्ट में दर्शाया गया है:

चार्ट 1.2: आईसीएफ और एलएचबी कोचों का पीओएच अनुमान और आउटटर्न



स्त्रोत: पीसीएमई/पूतरे द्वारा कोच प्रकार-वार पीओएच अनुमान, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस में कोच प्राप्ति और आउटटर्न का डाटा

उपरोक्त चार्ट से यह देखा गया कि 3324 आईसीएफ कोचों के अनुमान की तुलना में प्राप्ति 2753 (82 प्रतिशत) थी और एलएचबी कोचों के लिए अनुमान 906 था, जिसकी तुलना में प्राप्ति 846 (93 प्रतिशत) थी।

आगे यह देखा गया कि -

- 2020-23 के दौरान, 3615 कोच (आईसीएफ-2753, एलएचबी- 846 और एमइएमयू-16) प्राप्ति की तुलना में कार्यशाला का आउटटर्न 3402 (आईसीएफ-2582, एलएचबी- 804 और एमइएमयू- 16) था।
- कार्यशाला, रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर पाई। 2020-23 के दौरान 1092, 1500 और 1204 कोचों के पीओएच के आउटटर्न लक्ष्य की तुलना में, वास्तविक आउटटर्न¹¹ क्रमशः 1030, 1209 और 1163 कोच था।

निकास सम्मेलन के दौरान, मुख्य कार्यशाला प्रबंधन (सीडब्ल्यूएम) ने कहा (मई 2024) कि कार्यशाला द्वारा किए गए आईओएच/एसएस-1, जो आउटटर्न में शामिल नहीं थे, में मानव घंटे और संसाधनों की खपत शामिल थी। हालांकि, तथ्य यह हैं कि तीन वर्ष की अवधि के दौरान कोचों के आईओएच के आउटटर्न को शामिल करने के बाद भी उत्पादन की तुलना में अनुमान 20 प्रतिशत से 38 प्रतिशत अधिक था, जैसा कि निम्नलिखित तालिका 1.4 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.4: आउटटर्न की तुलना में अनुमान

वर्ष	अनुमान/आउटटर्न	पीओएच	आईओएच	पीओएच समकक्ष के संदर्भ में आईओएच*	कुल
2020-21	अनुमान	1461		96	1557
	आउटटर्न	1030	955	96	1126
	आउटटर्न की तुलना में उच्चतर अनुमान का प्रतिशत	42			38
2021-22	अनुमान	1498		92	1590
	आउटटर्न	1209	920	92	1301

¹¹ इसमें 2020-23 के दौरान ओवरहॉल किए गए 4, 8 और 4 एमइएमयू कोच शामिल थे

वर्ष	अनुमान/आउटटर्न	पीओएच	आईओएच	पीओएच समकक्ष के संदर्भ में आईओएच*	कुल
	आउटटर्न की तुलना में उच्चतर अनुमान का प्रतिशत	24			22
2022-23	अनुमान	1411		103	1514
	आउटटर्न	1163	1031	103	1266
	आउटटर्न की तुलना में उच्चतर अनुमान का प्रतिशत	21	2906	290.6	20

* एक आईओएच, पीओएच के 0.1 के बराबर है

स्रोत: रेल मंत्रालय द्वारा दिए गए उत्तर में उल्लिखित पूतरे का पीओएच अनुमान डाटा, पीओएच आउटटर्न डाटा, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस द्वारा किए गए आईओएच डाटा

रेल मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार, आईओएच रिपेयर कोचिंग डिपो का काम है। आईओएच मरम्मत को लेकर, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने रेलवे बोर्ड को पीओएच क्षमता को कम करके बताया।

1.9.2 पीओएच के लिए देय कोचों का रेलवे बोर्ड को अनुमान का विश्लेषण

आईसीएफ कोचों के रखरखाव मैनुअल के पैरा 111(क) में यह निर्धारित किया गया है कि जोनों के स्वामित्व वाले सभी यात्री कोचिंग वाहनों (पीसीवी) और अन्य कोचिंग वाहनों (ओसीवी) को जोन के मुख्य यांत्रिक अभियंता द्वारा प्राथमिक रखरखाव के लिए एक बेस डिपो और आवधिक ओवरहाल के लिए बेस कार्यशाला आवंटित किया जाना चाहिए। कोचों के रखरखाव और कोचों को पीओएच के लिए कार्यशाला में भेजने के लिए बेस डिपो जिम्मेदार होगा। अन्य रेलवे के पीओएच के लिए देय किसी कोचों को सेवा में रखने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए बल्कि इन्हें पीओएच के लिए स्वामित्व वाली जोन को बुक किया जाना चाहिए।

पूतरे को आईसीएफ कोचों के लिए 18 महीने और एलएचबी कोचों के लिए 36 महीने की निर्धारित आवधिकता के अनुसार वास्तविक वापसी तिथि¹² के

¹² वापसी की तिथि प्रत्येक कोच के पीओएच के बाद अगली नियत तिथि (19/36 माह बाद) है। उस तिथि तक कोच पीओएच के लिए कार्यशाला में वापस आ जाना चाहिए।

आधार पर एक वर्ष में पीओएच के लिए देय कोचों के अनुमान के संबंध में रेलवे बोर्ड को डेटा प्रस्तुत करना आवश्यक है।

लेखापरीक्षा ने पूतरे के कोच स्वामित्व के डेटा का विश्लेषण किया और पाया कि विभिन्न स्रोतों के बीच कोच होल्डिंग स्थिति अलग-अलग थी, जैसा कि नीचे दी गई तालिका 1.5 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.5: विभिन्न स्रोतों से एकत्रित कोच होल्डिंग स्थिति

डेटा का स्रोत	आईसीएफ	एलएचबी	एमइएमयू	कुल
आईसीएमएस ¹³ डेटा के अनुसार कोच होल्डिंग (19 जुलाई 2023 को)	2161	2329	193	4683
4683 में से आईसीएमएस डेटा में बेस डिपो के बिना कोच	244	833	154	1231
जुलाई 2023 माह के लिए मासिक गोपनीय अर्धशासकीय (एमसीडीओ) में दिखाए गए पूतरे के कोचिंग डिपो की कोच होल्डिंग	1098	1900	शून्य	2998
अगस्त 2023 माह के लिए एमसीडीओ के अनुसार पूतरे के कोचिंग डिपो की कोच होल्डिंग	1047	1946	शून्य	2993
पीसीएमई कार्यालय और एमइएमयू शेड/केयूआर द्वारा दिया गया कोच मास्टर डेटा	1880	2243	168	4291

स्रोत: आईसीएमएस रिपोर्ट संख्या 601डी- स्वामित्व के आधार पर स्टॉक की स्थिति के अनुसार चल स्टॉक डेटा अर्थात पूतरे की कुल होल्डिंग (जुलाई 2023), पीसीएमई कार्यालय द्वारा दिया गया कोच मास्टर डेटा (अगस्त 2023) और पूतरे के चार कोचिंग डिपो का कोच होल्डिंग डेटा (जुलाई एवं अगस्त 2023)

¹³ इंटीग्रेटेड कोचिंग मैनेजमेंट सिस्टम (आईसीएमएस) भारतीय रेल (भारे) में लागू किया गया एक आईटी एप्लिकेशन है, जिसका उद्देश्य ट्रेनों की समय की पाबंदी और वास्तविक समय में कोचों की स्थिति की ऑनलाइन निगरानी करना है। आईसीएमएस में पंचुलिटी एनालिसिस एंड मॉनिटरिंग (पीएएम) मॉड्यूल, कोचिंग ऑपरेशन इंफॉर्मेशन सिस्टम (सीओआईएस) मॉड्यूल, और डेटा/रिपोर्ट और उपयोगिता मॉड्यूल शामिल हैं।

उपरोक्त तालिका से, यह देखा गया है कि पूतरे का कोच स्वामित्व, डिपो, जोनल मुख्यालय और आईसीएमएस के कोच होल्डिंग डेटा में व्यापक भिन्नता दर्शाता है। डेटा में भिन्नता पूतरे के कोचिंग डिपो द्वारा सीएमएम मॉड्यूल¹⁴ में वास्तविक समय डेटा फीड नहीं करने के कारण था।

पूतरे के चार कोचिंग डिपो के रिकॉर्ड के अनुसार, 2020-2023 के दौरान 2862 कोच¹⁵ पीओएच के लिए देय थे, जो पीसीएमई/पूतरे द्वारा रेलवे बोर्ड को भेजे गए 3526 कोचों के संशोधित आकलन से कम था, जैसा कि चार्ट 1.1 में दर्शाया गया है।

इस प्रकार, कोच होल्डिंग डेटा के अनुरक्षण में अशुद्धि के परिणामस्वरूप पीओएच उत्पत्ति का गलत आकलन हुआ और फलतः अर्धवार्षिक समीक्षा के दौरान इसमें गिरावट आई।

रेल मंत्रालय ने बताया (अक्टूबर 2024) कि कोविड महामारी के कारण कार्यशाला का आउटटर्न प्रभावित हुआ था। यह भी कहा गया था कि महामारी के कारण रेलवे बोर्ड द्वारा पीओएच और आईओएच में छह महीने के विस्तार ने उत्पत्ति को काफी कम कर दिया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2022-23 में कोविड के बाद की अवधि में भी, 1284 कोचों की प्राप्ति की तुलना में कार्यशाला का आउटटर्न 1163 था। इसके अलावा, कार्यशाला को 2020-21, 2021-22 और 2022-23 के दौरान क्रमशः 1066, 1265 और 1284 कोच प्राप्त हुए। कोचों की प्राप्ति के बढ़ते रुझान ने रेल मंत्रालय के इस तर्क का खंडन किया कि पीओएच और आईओएच में विस्तार ने उत्पत्ति को काफी कम कर दिया था।

¹⁴ कोच मेंटेनेंस मैनेजमेंट (सीएमएम) मॉड्यूल आईसीएमएस प्रोजेक्ट का एक हिस्सा है और कोचों के रखरखाव के रिकॉर्ड रखने के लिए भारतीय रेल में लागू किया गया है। यह आईसीएमएस रिपोर्ट मॉड्यूल के साथ एकीकृत है।

¹⁵ भुवनेश्वर- 585, विशाखापत्तनम-1002, पुरी-888 और संबलपुर-387

विभिन्न स्रोतों के डेटा में अंतर के बारे में, रेल मंत्रालय ने कहा कि कोचों के आईसीएमएस डेटा को सीआरआईएस द्वारा अनुरक्षित किया जाता है, जो जमीनी वास्तविकताओं को प्रतिबिंबित नहीं करता है। मंत्रालय ने आगे कहा कि पूतरे के यांत्रिक विभाग द्वारा अनुरक्षित कोच होल्डिंग डेटा वास्तविक समय के आधार पर जमीनी वास्तविकता को सही ढंग से दर्शाते हैं।

तथ्य यह है कि आईसीएमएस एप्लिकेशन को सीआरआईएस द्वारा विकसित किया गया था। आईसीएमएस रिपोर्ट में उपलब्ध डेटा आईसीएमएस रिपोर्ट मॉड्यूल के साथ एकीकृत सीएमएम, सीओआईएस और पीएम मॉड्यूल के माध्यम से विभिन्न स्तरों पर रेलवे अधिकारियों द्वारा की गई डेटा प्रविष्टि का प्रतिबिंब हैं। इसलिए, आईसीएमएस डेटा को वास्तविक समय के आधार पर जमीनी स्थिति को प्रतिबिंबित करना चाहिए।

1.9.3 कोचिंग डिपो द्वारा पीओएच के लिए कोच भेजने में देरी

भारतीय रेलवे सम्मेलन संघ (आईआरसीए) नियमावली भाग-IV, नियम 2.3.4 में यह निर्धारित किया गया है कि यदि पीओएच के लिए देय चल स्टॉक किसी भी कारण से वापसी की तारीख के बाद सेवा में रखा जाता है, तो वापसी की तारीख की समाप्ति के एक महीने के भीतर डिपो में एक और निर्धारित मरम्मत की जाएगी, जिसके बाद वापसी की तारीख ऐसी मरम्मत की तारीख से तीन महीने के लिए बढ़ाई जा सकती है। यदि कोच की वापसी की तारीख बढ़ा दी गई है, उसे बढ़ाई गई वापसी तारीख के अनुसार पीओएच के लिए कार्यशाला के लिए बुक किया जाना चाहिए।

हालांकि पीओएच के लिए देय कोच निर्धारित वापसी की तारीख के तीन महीने के भीतर पीओएच के लिए कार्यशाला में आना चाहिए, लेकिन पूतरे के चार डिपो ने इस प्रावधान का पालन नहीं किया। 2020-23 के दौरान, कोचिंग डिपो ने कार्यशाला को 3086 कोच भेजे। कार्यशाला में कोच भेजने में लगने वाले समय की स्थिति नीचे दी गई तालिका 1.6 में दर्शाई गई है:

तालिका 1.6: कार्यशाला में भेजे गए कोचों की संख्या

विलम्ब की सीमा	भुवनेश्वर	पुरी	संबलपुर	विशाखापत्तनम	कुल	कोचों की कुल संख्या का प्रतिशत
समय पर भेजा गया	274	479	229	415	1397	45.3
3 महीने तक की देरी के साथ	167	369	87	656	1279	41.4
3 से 6 महीने तक की देरी के साथ	44	47	15	61	167	5.4
6 से 12 महीने तक की देरी के साथ	22	8	3	12	45	1.5
12 महीने से अधिक की देरी के साथ	3	2	1	1	7	0.2
देय तिथि अंकित नहीं	11	3	20	0	34	1.1
देय तिथि के पहले भेजी गई	71	29	7	50	157	5.1
डिपो द्वारा भेजे गए कोचों की कुल संख्या	592	937	362	1195	3086	

स्त्रोत: पूतरे के कोचिंग डिपो द्वारा प्रस्तुत की गई कोच प्रेषण तिथियों और तत्संबंधित वापसी तिथियों के आँकड़े

उपरोक्त तालिका से यह देखा गया कि डिपो ने 1397 कोच (45.3 प्रतिशत) समय पर पीओएच के लिए भेजे। 3086 कोचों के 41.4 प्रतिशत कोच 1 से 3 महीने की देरी के साथ कार्यशाला में भेजे गए। साथ ही, डिपो ने 157 कोच

पीओएच के लिए नियत तारीख से पहले कार्यशाला में भेजा। यह भी पाया गया कि 12 कोच नियत वापसी की तिथि से छह महीने से अधिक पहले कार्यशाला में भेजे गए थे।

चौंतीश कोचों के मामले में डिपो रिकॉर्ड में नियत वापसी की तारीख का उल्लेख नहीं किया गया था, जो आईआरसीए नियम 2.3.4 का उल्लंघन था।

डिपो प्राधिकारी ने बताया (जनवरी 2024) कि पीओएच के लिए कोच भेजने में देरी के मुख्य कारण कोविड-19 महामारी और ट्रेन सेवा से अलग किए गए कोचों को ऑपरेटिंग विभाग द्वारा वर्कशॉप में भेजने के लिए पीओएच खाते में रखा जाना था।

डिपो प्राधिकारी का उत्तर सामान्य प्रकृति का है। लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि महामारी के दौरान देरी में वृद्धि हुई, महामारी से पहले और बाद की अवधि में भी पीओएच के लिए कोच भेजने में देरी के उदाहरण थे, जैसा कि निम्नलिखित तालिका 1.7 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.7: देरी से पीओएच के लिए भेजे गए कोचों की संख्या

वर्ष	डिपो द्वारा भेजे गए कोचों की कुल संख्या	देरी से भेजे गए कोचों की संख्या	देरी से भेजे गए कोचों का प्रतिशत
2018-19	1116	321	29
2019-20	1322	303	23
2020-21	923	620	67
2021-22	1000	384	38
2022-23	1163	494	43

स्रोत: पूतरे के कोचिंग डिपो द्वारा दिया गया कोच प्रेषण तिथियों और तत्संबंधित वापसी तिथियों का डेटा

यह देखा गया कि महामारी से पहले की अवधि के दौरान 23 से 29 प्रतिशत की सीमा में पीओएच के लिए कोच भेजने में देरी हुई थी, जो महामारी के दौरान बढ़कर 67 प्रतिशत हो गई। महामारी के बाद के वर्षों में भी, 38-43 प्रतिशत कोच पीओएच के लिए देरी से भेजे गए थे।

इस प्रकार, पूतरे ने कोड प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए कोचिंग डिपो से कोचों को समय पर प्रेषित करना सुनिश्चित नहीं किया और वापसी की तारीखों के बाद भी पीओएच के लिए देय कोचों को रोके रखा। पीओएच के लिए कोच भेजने में विलंब से पूतरे के पीओएच के वास्तविक अनुमान तथा पीओएच के आउटटर्न में भी बाधा आई।

1.9.4 कोचों की ओवरहालिंग

मार्च 2018 में, रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को पीओएच के लिए आईसीएफ एसी कोचों के लिए 20 दिन, आईसीएफ नॉन-एसी कोचों के लिए 15 दिन और एलएचबी कोचों के लिए 20 दिनों का औसत चक्र अवधि हासिल करने की सलाह दी।

2020-23 के दौरान 3402 कोचों के पीओएच को पूरा करने में कार्यशालाओं द्वारा लिया गया समय निम्नलिखित तालिका 1.8 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.8 :सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर के पीओएच की चक्र अवधि

क्रम सं.	पीओएच की चक्र अवधि	आईसीएफ नॉन-एसी कोचों की संख्या	आईसीएफ एसी एवं एलएचबी कोचों की संख्या	कुल	कोचों की कुल संख्या का प्रतिशत
1	निर्धारित अवधि ¹⁶ के भीतर पीओएच किया गया	964	664	1628	47.9
2	निर्धारित अवधि से 30 दिन	564	182	746	21.9
3	31 दिन से 90 दिन	302	381	683	20.0
4	91 दिन से 180 दिन	137	114	251	7.4
5	181 दिन से 365 दिन	58	22	80	2.4

¹⁶ आईसीएफ नॉन-एसी के लिए 15 दिन और अन्य प्रकारों के लिए 20 दिन

क्रम सं.	पीओएच की चक्र अवधि	आईसीएफ नॉन-एसी कोचों की संख्या	आईसीएफ एसी एवं एलएचबी कोचों की संख्या	कुल	कोचों की कुल संख्या का प्रतिशत
6	366 दिन से 1003 दिन	10	4	14	0.4
7	निर्धारित दिनों से अधिक पीओएच समय वाले कोचों का उप-योग (क्रम सं. 2 से 6)	1071	703	1774	52.1
कुल		2035	1367	3402	

स्रोत :सीआरडब्ल्यू/एमसीएस का पीओएच आउटटर्न स्टेटमेंट

इस प्रकार, उपर्युक्त तालिका से यह देखा गया कि 3402 कोचों में से 1774 कोचों (52.1 प्रतिशत) में, पीओएच को पूरा करने में कार्यशाला द्वारा लिया गया समय 15/20 दिनों की निर्धारित अवधि से अधिक था।

लेखापरीक्षा सवाल के उत्तर में, कार्यशाला प्राधिकारी ने बताया (फरवरी 2024) कि कार्यशाला को दिए गए सभी कोचों पर तत्काल ध्यान नहीं दिया गया था। उन्होंने आगे कहा कि पीओएच के लिए प्राथमिकता निम्नलिखित मानदंडों के आधार पर कुछ चयनित कोचों को दी गई थी:

- I. संबंधित शॉप की क्षमता और उसका कार्य-भार, सामग्री के साथ श्रमशक्ति की उपलब्धता;
- II. विभिन्न कोचिंग डिपो के लिए कोचिंग स्टॉक की आवश्यकता/अत्यावश्यकता।

लेखापरीक्षा ने पाया कि प्राथमिकता देने के कारण कोचों पर कार्य करने में बहुत अधिक देरी हुई और कई कोच निष्क्रिय पड़े रहे। लेखापरीक्षा ने 30 दिनों के भीतर ओवरहॉलिंग किये गए कोचों में से 10 प्रतिशत में और 30 दिनों से अधिक समय में ओवरहॉल किए गए 20 प्रतिशत कोचों में से लिए गए 447

कोचों के यादृच्छिक नमूने से विलंब का विश्लेषण किया। 447 कोचों के संबंध में विलंब की सीमा नीचे तालिका 1.9 में दर्शाई गई है:

तालिका 1.9: कोचों की ओवरहॉलिंग

कोच का प्रकार	कुल चयन	के समय के भीतर मरम्मत की गई कोचों की संख्या					
		15 दिन	20 दिन तक	21 से 30 दिन	1 से 3 महीना	3 से 6 महीना	6 महीने से 374 दिन
आईसीएफ नॉन-एसी	248	98	33	28	53	26	10
आईसीएफ एसी	93	-	20	12	38	20	3
एलएचबी एसी	54	-	16	7	26	5	0
एलएचबी नॉन-एसी	52	-	27	1	20	2	2
कुल	447	98	96	48	137	53	15
निष्क्रिय कोच-दिवस					7244	6414	3689

स्रोत: कार्यशाला के रिकॉर्ड

उपरोक्त तालिका से, यह देखा गया है कि-

- 137 कोचों को ओवरहाल करने में 30 दिन से 90 दिन लगे, जिसमें 7244 निष्क्रिय कोच दिवस थे।
- 53 कोचों को ओवरहाल करने में 91 से 180 दिन लगे। 6414 निष्क्रिय कोच दिवस में से 2661 कोच-दिवस विभिन्न शॉप के साथ दिखाए गए थे और शेष 3753 कोच-दिवस किसी भी शॉप के रिकॉर्ड में प्रदर्शित नहीं किए गए थे।
- 15 कोचों को ओवरहाल करने में 180 दिन से लेकर 374 दिन तक का समय लगा। कुल 3689 कोच-दिवस में से, 818 कोच-दिवस विभिन्न शॉप के सामने दिखाए गए थे, और शेष 2871 कोच-दिवस किसी भी शॉप के रिकॉर्ड में प्रदर्शित नहीं किए गए थे।

- 2021-22 के लिए पूतरे में प्रतिदिन प्रति कोचिंग वाहन ₹ 5422.27 राजस्व¹⁷ को ध्यान में रखते हुए, कार्यशाला के अंदर कोचों के पीओएच की निर्धारित चक्र अवधि से परे निष्क्रिय रहने के कारण ₹ 7.94 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई, जैसा कि **अनुलग्नक- 1.1** में दर्शाया गया है।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि देरी के ज्यादातर मामले कोच बॉडी रिपेयर शॉप में थे। 191 कोच 10 दिनों से 171 दिनों की अवधि के लिए निष्क्रिय थे जिसमें 6558 निष्क्रिय कोच-दिवस शामिल थे और 43 मामलों में, कोच 50 दिनों से अधिक समय तक निष्क्रिय थे।

रेल मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2024) कि कोविड प्रकोप के कारण देरी हुई थी और सामान्य तौर पर 2020-21 में पीओएच का औसत समय 51.54 दिन था जो 2021-22 में घटकर 23.08 दिन और 2022-23 में 16.72 दिन हो गया था। उन्होंने यह भी कहा कि इससे कोई हानि नहीं हुई क्योंकि कोई ट्रेन सेवा प्रभावित नहीं हुई।

तालिका 1.8 में उल्लिखित सीआरडब्ल्यू/एमसीएस के सभी कोचों के पीओएच के चक्र अवधि के लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि कार्यशाला में कोचों की मरम्मत में लिया गया अधिकतम समय तीन वर्ष से अधिक था। कार्यशाला में कोच प्राप्त होने के तुरंत बाद उनकी मरम्मत का काम नहीं करने के कारण देरी हुई और विलंबित कोच यार्ड में ध्यान दिए बिना पड़े हुए थे, जिसके परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता की हानि हुई।

1.9.4.1 पीओएच के 100 दिनों के भीतर कोचों की विफलता

अगस्त 2012 में, रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को पीओएच के 100 दिनों के भीतर कोच की विफलता की निगरानी करने तथा निवारक उपाय करने का निर्देश दिया। इसके अलावा, फरवरी 2020 में आयोजित मुख्य कार्यशाला अभियंताओं

¹⁷ पूतरे के वित्त विभाग द्वारा प्रकाशित वित्तीय परिणामों और महत्वपूर्ण सांख्यिकीय हाइलाइट्स के अनुसार

की बैठक के कार्यवृत्त में, जोनल रेलवे के पीसीएमई को यह सुनिश्चित करने के लिए निर्देशित किया गया था कि आउटटर्न की गुणवत्ता उच्च स्तर की होनी चाहिए और गुणवत्ता मानकों जैसे पीओएच कोचों के दोष अंकन की निगरानी सीडब्ल्यूई/सीडब्ल्यूएम द्वारा की जानी चाहिए और रिपोर्ट की गई सभी विफलताओं के मूल कारण का विश्लेषण किया जाना चाहिए, और तदनुसार निवारक कार्रवाई की जानी चाहिए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2018-19 और 2019-20 की अवधि के दौरान पीओएच के 100 दिनों के भीतर विफल हुए कोचों की संख्या क्रमशः 103 और 139 थी। 2020-23 के दौरान ओवरहॉल किए गए 3402 कोचों में से, 131 कोच पीओएच के 100 दिनों के भीतर विफल हो गए, जैसा कि निम्नलिखित तालिका 1.10 में उल्लेख किया गया है:

तालिका 1.10 : पीओएच के 100 दिनों के भीतर विफल कोचों की संख्या

दिनों में सीमा	विफल कोचों की संख्या			कुल
	2020-21	2021-22	2022-23	
0-10	4	5	2	11
10-20	4	11	1	166
20-50	5	16	17	38
50-100	9	43	14	66
कुल	22	75	34	131
कोच की विफलता हेतु जिम्मेदार शॉप	बोगी शॉप- 9, कोच लिफ्टिंग शॉप- 7, पीओएच शॉप - 6	बोगी शॉप- 21, जंग शॉप- 7, कोच लिफ्टिंग शॉप- 34, पीओएच शॉप- 9, पहिया शॉप- 3, अन्य- 1	बोगी शॉप- 13, जंग शॉप- 3, कोच लिफ्टिंग शॉप- 16, पीओएच शॉप- 2	

स्त्रोत: डिपो द्वारा अनुरक्षित रिकार्ड

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि-

- पीओएच के 100 दिनों के भीतर विफल तथा डिपो में मरम्मत किए गए 131 कोचों में से 14 मामलों की सूचना सीआरडब्ल्यू/एमसीएस और

पूतरे के पीसीएमई कार्यालय को दी गई थी तथा शेष 117 मामलों को डिपो द्वारा सूचित नहीं किया गया था।

- 131 कोचों की विफलता के अलावा, पीसीएमई कार्यालय ने यांत्रिक और विद्युत दोषों के कारण पीओएच के 100 दिनों के भीतर 114 कोचों की विफलता के बारे में कार्यशाला को सूचित किया। उनमें से सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने 71 विफलताओं को स्वीकार नहीं किया क्योंकि संबंधित डिपो ने विफलता की विस्तृत रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की।

सौ दिनों के भीतर विफल 17 एलएचबी कोचों की विफलता के संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि पीओएच के दौरान बोगी मरम्मत शॉप द्वारा आवश्यक रूप से बदले जाने वाले 19 यांत्रिक मदों को पुरानी सेवा योग्य मदों द्वारा बदला गया था, जिससे न केवल एलएचबी रखरखाव मैनुअल में उल्लेखित पीओएच के दौरान मदों को बदलने की निर्धारित प्रक्रिया का उल्लंघन होता है, बल्कि यात्री सुरक्षा से समझौता भी किया गया।

इस संबंध में, निम्नलिखित केस स्टडी को उदाहरण के तौर पर रेखांकित किया गया है:

भुवनेश्वर कोचिंग डिपो द्वारा 12 अप्रैल 2022 को एक एलएचबी कोच नंबर 184681 (पुराना नंबर 18223) पीओएच के लिए भेजा गया था। 19 अप्रैल 2022 को बोगी शॉप पर आने से पहले कोच मरम्मत के लिए विभिन्न शॉप से गुजरा। बोगी शॉप से संबंधित 14 आवश्यक रूप से बदले जाने वाली मदों में से तीन आवश्यक रूप से बदली जाने वाली मदों (ट्रैक्शन सेंटर इलास्टिक जॉइंट, लेटरल बंप स्टॉप और सेफ्टी वायर रोप पिन) को पुरानी सेवा योग्य सामग्रियों से बदला गया। 27 अप्रैल 2022 को मरम्मत किए गए कोच को भुवनेश्वर कोचिंग डिपो में वापस भेज दिया गया।

हालाँकि, पीओएच के 100 दिनों के भीतर 29 मई 2022 और 19 जुलाई 2022 को दो बार भुवनेश्वर डिपो द्वारा कोच को खराब बताया गया। पहली बार, कोच "एल1 एल2 आर1 सेकेंडरी स्प्रिंग रबर बंप स्टॉप, आंतरिक बोल्टस्टर स्प्रिंग

के साथ रगड़ के कारण विस्थापित" दोष के कारण विफल हो गया। रिकॉर्ड से पता चला कि पीओएच के दौरान बोगी शॉप द्वारा अनिवार्य रूप से बदले जाने वाली रबड़ की मदों को पुरानी सेवा योग्य सामग्रियों से बदला गया था। भुवनेश्वर डिपो में टूटे रबर स्प्रिंग को बदलकर कोच की मरम्मत की गई।

विफलता के दूसरे उदाहरण में, पूर्व के दोष की विफलता की पुनरावृत्ति थी। कोच की फिर से मरम्मत की गई और 27 जुलाई 2022 को फिट घोषित किया गया। इससे खराब कारीगरी और पीओएच के बाद निरीक्षण के दौरान कमियों की पहचान में कमियों दोनों का संकेत मिला। यह देखा गया कि भुवनेश्वर कोचिंग डिपो ने कार्यशाला प्राधिकरण को दूसरी बार विफलता की घटना की रिपोर्ट नहीं की।

अपने उत्तर में, रेल मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2024) कि प्रत्येक विफलता में, कार्यशाला द्वारा डिपो से इनपुट लेकर मूल कारण की पहचान करने और एक ही प्रकार की विफलताओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए उपचारात्मक कार्रवाई करने के लिए विश्लेषण किया गया था।

तथ्य यह है कि जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, पीओएच के 100 दिनों के भीतर विफलताओं की 117 घटनाओं को डिपो द्वारा सूचित नहीं किया गया था। इसके अलावा, यांत्रिक और विद्युत दोषों के कारण 100 दिनों के भीतर विफल होने पर रिपोर्ट किए गए 114 कोचों में से, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने 71 विफलताओं को स्वीकार नहीं किया क्योंकि संबंधित डिपो ने विफलता की विस्तृत रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की।

पीओएच के दौरान अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले मदों के संबंध में, रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया (अक्टूबर 2024) कि अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले मदों के बजाय, कुछ घटकों को विशेष मामलों में और सामग्री की देरी से आपूर्ति और परिचालन तात्कालिकता के कारण इसकी स्थिति के तकनीकी आधार पर अनुमति दी गई थी।

कोच नंबर 184681/एलडब्ल्यूएससीएन के संबंध में, रेल प्रशासन ने कहा कि पीओएच के दौरान नए सेकेंडरी रबर स्प्रिंग को फिट किया गया था। हालांकि, कार्यशाला के रिकॉर्ड से पता चला कि पीओएच के दौरान पुराना सेकेंडरी रबर स्प्रिंग फिट किया गया था।

इस प्रकार, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस, डिपो द्वारा रिपोर्टिंग नहीं होने के कारण पीओएच के 100 दिनों के भीतर कोच की विफलता के सभी मामलों का विश्लेषण नहीं कर सका। कोच की प्रतिदिन ₹ 5422.27 की अर्जन क्षमता को ध्यान में रखते हुए, पीओएच के 100 दिनों के भीतर विफल रहे 115 कोचों¹⁸ के कारण ₹ 40.07 लाख की अर्जन क्षमता की हानि हुई। ऐसे कोचों की विफलता की सूचना सक्षम प्राधिकारी को देने में चूक हुई।

1.9.5 कार्यशाला के व्यय के लिए बजट बनाना

भारतीय रेल वित्त कोड खंड-1 में प्रावधान¹⁹ है कि बजट प्राक्कलन (बीई) तैयार करने का कार्य निचले स्तर पर शुरू किया जाना चाहिए और प्राक्कलनों को तैयार करने की संपूर्ण जिम्मेदारी संबंधित व्यय/अर्जन प्राधिकारियों पर होती है। प्राक्कलन यथासंभव सटीक होने चाहिए, और इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए, जिस डेटा पर पूर्वानुमान आधारित है, वह पर्याप्त और विश्वसनीय होना चाहिए।

भारतीय रेलवे वित्त कोड खंड-1 में चालू वर्ष के बजट और संशोधित प्राक्कलनों में मरम्मत के लिए प्रस्तावित चल स्टॉक की अनुमानित संख्या को और आगामी वर्ष के बजट को संगत इकाई लागत के साथ दर्शाते हुए चल स्टॉक की मरम्मत और रखरखाव पर व्यय के बजट और संशोधित प्राक्कलनों को तैयार करने का भी प्रावधान²⁰ है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कार्यशाला ने अगले वर्ष में कार्यशाला के प्रत्याशित आउटटर्न के आधार पर बजट तैयार किया। यह भी देखा गया कि बजट के लिए आउटटर्न

¹⁸ बाकी 16 कोचों के बारे में लेखापरीक्षा को डेटा उपलब्ध नहीं कराया गया था

¹⁹ पैरा 309 एवं 310

²⁰ पैरा 332

प्रोजेक्शन कोचिंग डिपो और जोनल मुख्यालय के पीसीएमई कार्यालय द्वारा किए गए प्रोजेक्शन से भिन्न था, जैसा कि नीचे दी गई तालिका 1.11 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.11: विभिन्न इकाइयों द्वारा आउटटर्न प्रोजेक्शन की भिन्नता

वर्ष	कोचिंग डिपो का आउटटर्न प्रोजेक्शन (संख्या में)	पीसीएमई कार्यालय द्वारा रेलवे बोर्ड को सूचित किया गया आउटटर्न प्रोजेक्शन (संख्या में)	बजट के लिए आउटटर्न प्रोजेक्शन# (संख्या में)	बजट प्राक्कलन (₹ करोड़ में)	वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)
2020-21	1009	1461	1512	281.25	241.5
2021-22	1005	1498	1344	295.10	232.9
2022-23	1099	1411	1441	307.70	255.1
कुल	3113	4370	4297	884.05	729.5

सीआरडब्ल्यू/एमसीएस के डिप्टी सीएमई के परामर्श से संबंधित लेखा कार्यालय द्वारा

स्रोत: पीसीएमई और कार्यशाला के लेखा कार्यालय के रिकॉर्ड।

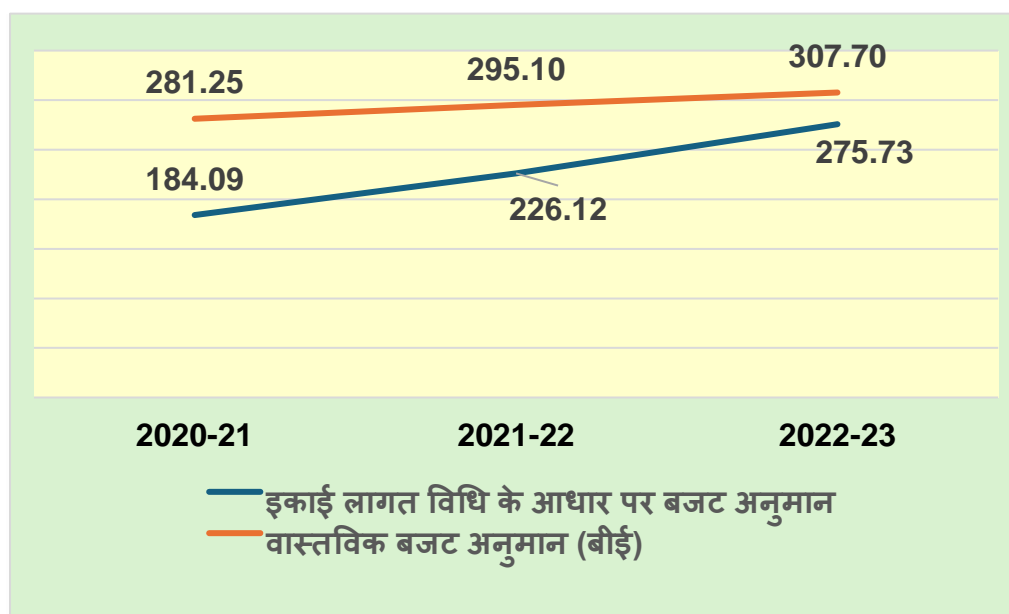
तालिका से यह देखा जा सकता है कि बजट प्राक्कलन आउटटर्न प्रोजेक्शन की वृद्धि या कमी के अनुरूप नहीं था क्योंकि बजट तैयार करने के लिए इकाई लागत पद्धति का पालन नहीं किया गया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इकाई लागत के आधार पर, समीक्षा अवधि 2020-23 के लिए कार्यशाला के ₹ 884.05 करोड़ बजट प्राक्कलन की तुलना में ₹ 685.94 करोड़²¹ बजट प्राक्कलन होना चाहिए था, जिसके परिणामस्वरूप भारतीय रेलवे वित्त कोड में निर्धारित प्रावधानों के उल्लंघन में ₹ 198.11 करोड़ (29 प्रतिशत) का अतिरिक्त बजट तैयार किया गया था।

कार्यशाला द्वारा तैयार बजट प्राक्कलन के साथ इकाई लागत विधि के आधार पर जो बजट प्राक्कलन तैयार किया जाना था, उसकी तुलनात्मक स्थिति नीचे दिए गए चार्ट में दर्शाई गई है।

²¹ संदर्भ चार्ट 1.3

चार्ट 1.3: इकाई लागत के आधार पर तैयार बजट प्राक्कलन एवं सीआरडब्ल्यू/एमसीएस द्वारा माँगे गए वास्तविक बजट प्राक्कलन की तुलना (₹ करोड़ में)



स्त्रोत: कार्यशाला लेखा कार्यालय के अभिलेख

वर्ष 2020-23 के लिए ₹ 884.05 करोड़ बीई के मुकाबले, इसी अवधि के दौरान कार्यशाला का वास्तविक व्यय (एई) ₹ 729.50 करोड़ (82.52 प्रतिशत) था। इसके अलावा, कार्यशाला के वास्तविक आउटटर्न ने बजट के विभिन्न चरणों में किए गए प्रोजेक्शन को कभी हासिल नहीं किया, जैसा कि नीचे दी गई तालिका 1.12 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.12 : कार्यशाला के प्रोजेक्शन की तुलना में वास्तविक आउटटर्न

वर्ष	उन कोर्चों की संख्या जिनके लिए बजट मांगा गया था (प्रस्तावित आउटटर्न)			कोर्चों का वास्तविक आउटटर्न/बीई के संदर्भ में प्रतिशत
	बजट प्राक्कलन (बीई)	संशोधित प्राक्कलन	अंतिम संशोधन प्राक्कलन	
2020-21	1512	1058	1058	1030 (-32 प्रतिशत)
2021-22	1344	1357	1299	1209 (-10 प्रतिशत)

वर्ष	उन कोचों की संख्या जिनके लिए बजट मांगा गया था (प्रस्तावित आउटटर्न)			कोचों का वास्तविक आउटटर्न/बीई के संदर्भ में प्रतिशत
	बजट प्राक्कलन (बीई)	संशोधित प्राक्कलन	अंतिम संशोधन प्राक्कलन	
2022-23	1441	1204	1175	1163 (-19 प्रतिशत)
कुल	4297	3619	3532	3402 (-21 प्रतिशत)

स्त्रोत: पीसीएमई और कार्यशाला से जुड़े लेखा कार्यालय के रिकॉर्ड।

रेल मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2024) कि श्रम और सामग्री लागत में वृद्धि के कारकों को विचार में रखते हुए पिछले वर्ष की इकाई लागत, आगामी वर्ष के बजट प्राक्कलन के निर्माण का आधार थी। उन्होंने यह भी कहा कि 2020-21 के लिए अनुमानित लागत ₹ 227.40 करोड़, 2021-22 के लिए ₹ 225.12 करोड़ और 2022-23 के लिए ₹ 202.46 करोड़ थी, जो संबंधित वर्षों के लिए क्रमशः ₹ 15.04 लाख, ₹ 16.75 लाख और ₹ 14.05 लाख की इकाई लागत के आधार पर थी।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने उपरोक्त इकाई लागत के आधार पर बजट प्राक्कलन का निर्धारण नहीं किया। सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने 12-53 प्रतिशत तक अतिरिक्त बजट की मांग की, जैसा कि निम्नलिखित तालिका 1.13 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.13: इकाई लागत बजट के संदर्भ में अतिरिक्त बजटिंग

वर्ष	कोचों की संख्या, जिनके लिए बजट प्राक्कलन किया गया था	माँगा गया कुल बजट प्राक्कलन (₹ करोड़ में)	अपनाई गई इकाई लागत (₹ लाख में)	सीआरडब्ल्यू/एमसीएस के डेटा के आधार पर लेखापरीक्षा में निर्धारित इकाई लागत (₹ लाख में)	लेखापरीक्षा में निर्धारित इकाई लागत के आधार पर जो बजट होना चाहिए था (₹ करोड़ में)	माँगे गए अतिरिक्त बजट का प्रतिशत (कॉलम 3 व 6)
1	2	3	4	5	6	7
2020-21	1512	281.25	18.60	12.175	184.09	53
2021-22	1344	295.10	21.96	16.824	226.12	31
2022-23	1441	307.70	21.35	19.135	275.73	12

स्रोत : कार्यशाला से जुड़े लेखा कार्यालय के रिकॉर्ड का विश्लेषण।

उपरोक्त तालिका से, यह देखा गया है कि इकाई लागत के आधार पर किया गया बजट प्राक्कलन, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस के डेटा के आधार पर लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकन किए गए बजट प्राक्कलन से बहुत अधिक था। इसलिए, मंत्रालय का यह तर्क कि बजट पिछले वर्ष की इकाई लागत के आधार पर तैयार किया गया था, तर्कसंगत नहीं था।

सिफारिशें-

- I. पूतरे को कोचों की वास्तविक वापसी तिथि के आधार पर पीओएच के लिए कोचों के यथार्थवादी प्रोजेक्शन करने की आवश्यकता है।
- II. सीआरडब्ल्यू/एमसीएस को निर्धारित अवधि के भीतर कोचों का पीओएच सुनिश्चित करने और कार्यशाला के अंदर कोचों के निष्क्रिय पड़े रहने से बचने की आवश्यकता है।
- III. पूतरे को पीओएच के बाद कोच विफलताओं के सभी मामलों की रिपोर्टिंग सुनिश्चित करने के लिए कोचिंग डिपो के रिपोर्टिंग तंत्र की निगरानी करने की आवश्यकता है।

IV. सीआरडब्ल्यू/एमसीएस को इकाई लागत और आउटटर्न के प्रोजेक्शन के आधार पर बजट तैयार करने में कोडल प्रावधान का पालन करने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा का उद्देश्य- II: क्या कार्यशाला की क्षमता वृद्धि कार्यभार के अनुरूप थी।

1.9.6 कार्यशाला की क्षमता की तुलना में आउटटर्न

पीओएच के वार्षिक लक्ष्य को निर्धारित करने के लिए कार्यशाला की क्षमता के बारे में रेलवे बोर्ड के प्रश्न²² के जवाब में, पूतरे ने कार्यशाला की क्षमता 2020-21 के लिए 120 एलएचबी कोच²³ प्रति माह, 2021-22 के लिए 125 कोच²⁴ प्रतिमाह, 2023-24 के लिए 89 कोच²⁵ प्रति माह और 2024-25 के लिए 92 कोच²⁶ प्रति माह बताई। 2022-23 के लिए क्षमता के बारे में रेलवे बोर्ड को नहीं बताया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2003-04 में 100 कोच प्रति माह की पीओएच क्षमता मार्च 2016 में 150 कोच प्रति माह बढ़ा दी गई थी। तथापि, पूतरे ने पीओएच क्षमता को कम करके बताया। रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित कम लक्ष्य कार्यशाला की पीओएच क्षमता के गलत प्रस्तुतिकरण पर आधारित था। रेलवे बोर्ड ने पीओएच के लिए 150 कोच प्रति माह से अधिक की क्षमता की तुलना में 2020-21 के लिए 91 कोचों, 2021-22 के लिए 125 कोचों और 2022-23 के लिए 99.5 कोचों के पीओएच का लक्ष्य निर्धारित किया।

रेल मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2024) कि कार्यशाला का कार्यभार पिछले कुछ वर्षों से काफी बदल गया है और पीओएच व आईओएच दोनों भार को ध्यान में रखते

²² रेलवे बोर्ड का पत्र दिनांक 13/12/2019, 4/1/2021, 15/11/2022 और 2/11/2023

²³ पूतरे का पत्र सं. एम2/21/पीटी-XII/387 दिनांक 23/12/2019

²⁴ पूतरे का पत्र सं. एम2/218/पीटी-IV/17 दिनांक 18/1/2021

²⁵ पूतरे का पत्र सं. एम2/21/पीटी-XII/333 दिनांक 6/12/2022

²⁶ पूतरे का पत्र सं. एम2/21/पीटी-XII/389 दिनांक 22/12/2023

हुए पूतरे द्वारा कार्यशाला की पीओएच क्षमता का आकलन रेलवे बोर्ड को सूचित किया जा रहा है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को कार्यशालाओं के बजाय कोचिंग डिपो में कोचों के आईओएच/एसएस-1 करने का निर्देश दिया (मई 2017 और मार्च 2018)। तदनुसार, पीसीएमई/पूतरे ने ऐसी मरम्मत को डिपो में ही करने के लिए डिपो को भी निर्देश दिया था (मार्च 2018)। रेलवे बोर्ड के स्पष्ट निर्देशों के बावजूद, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने 2020-23 के दौरान 2906 कोचों के आईओएच का कार्य किया। अन्यथा 2906 कोचों के आईओएच के लिए उपयोग किए गए संसाधनों से पीओएच आउटटर्न में 291 कोचों²⁷ की वृद्धि हुई होती।

2020-24 के दौरान कार्यशाला की क्षमता का 89 से 125 कोच प्रतिमाह के बीच प्रोजेक्शन 150 कोच प्रतिमाह की वास्तविक क्षमता से कम था। कार्यशाला की क्षमता के कम प्रोजेक्शन के मुकाबले कार्यशाला की प्राप्ति और आउटटर्न निम्नलिखित तालिका 1.14 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.14: कार्यशाला की अनुमानित क्षमता की तुलना में आउटटर्न

वर्ष	अनुमानित क्षमता (वार्षिक)	प्राप्ति	आउटटर्न
2020-21	1440 (120 कोच प्रतिमाह)	1066	1030
2021-22	1500 (125 कोच प्रतिमाह)	1265	1209
2022-23	1068 (89 कोच प्रतिमाह)	1284	1163
	कुल	3615	3402

स्रोत: पूतरे द्वारा रेलवे बोर्ड को सूचित कार्यशाला की क्षमता, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस का प्राप्ति एवं आउटटर्न डेटा

इस प्रकार, यह देखा गया कि कार्यशाला का पीओएच आउटटर्न, कार्यशाला की वास्तविक प्राप्ति और अनुमानित क्षमता से कम था। इसलिए, कार्यभार में भारी परिवर्तन, जैसा कि मंत्रालय द्वारा तर्क दिया गया था, तर्कसंगत नहीं था। मौजूदा

²⁷ एक आईओएच, पीओएच के 0.1 के समकक्ष है। पैरा 1.9.1 की तालिका 1.4

क्षमता के कम उपयोग के बावजूद, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने कार्यशाला का विस्तार करना जारी रखा, जिसकी आगे चर्चा की गई है।

1.9.6.1 कार्यशाला की क्षमता वृद्धि

भारतीय रेलवे चल स्टॉक कोड के पैरा 1041 में प्रावधान हैं कि क्षमता की कमी को पूरा करने के लिए कार्यशाला का विस्तार अत्यधिक सावधानी से करना चाहिए। इसमें यह भी प्रावधान है कि किसी विस्तार कार्यक्रम का प्रस्ताव करने से पहले यह सुनिश्चित कर लिया जाए कि क्या आरोही आवश्यकता क्षणिक है और प्रौद्योगिकीय उन्नति के द्वारा मांग शून्य हो जाने की संभावना है।

भारतीय रेलवे वित्त कोड खंड 1 के पैरा 201 एवं 204 में यह प्रावधान किया गया है कि नई परिसंपत्तियों पर या विद्यमान परिसंपत्तियों के उन्नयन पर हुआ व्यय वित्तीय रूप से तर्कसंगत हो तथा निवेश के निर्णय दूरगामी परिदृश्य को ध्यान में रखते हुए लिए जाएँ। इसमें यह भी प्रावधान है कि किसी भी नए निवेश के प्रस्ताव को तब तक तर्कसंगत नहीं माना जाएगा जब तक कि यह दर्शाया न जाए कि प्रस्तावित व्यय के परिणामस्वरूप प्राप्त होने वाला निवल लाभ डिस्काउंटेड कैश फ्लो (डीसीएफ) पद्धति²⁸ के तहत 10 प्रतिशत से कम प्रतिफल प्राप्त नहीं करेगा।

सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने कार्यशाला का आउटटर्न प्रति माह 150 कोच करने के लिए पीओएच क्षमता के विस्तार का कार्य (मार्च 2016) ₹ 38.62 करोड़ (आईसीएफ कोचों के लिए ₹ 25.8 करोड़ और एलएचबी कोचों के लिए ₹ 12.82 करोड़) के प्राक्कलित लागत से पूरा किया गया था। विस्तार कार्य को 17.61 प्रतिशत प्रतिफल की दर (आरओआर) के साथ उचित ठहराया गया था, जिसमें अनुमान

²⁸ डिस्काउंटेड कैश फ्लो (डीसीएफ) एक मूल्यांकन पद्धति है जो किसी निवेश के अपेक्षित भविष्य के नकदी प्रवाह का उपयोग करके उसके मूल्य का अनुमान लगाती है। यह आज एक निवेश के मूल्य को इस अनुमान के आधार पर कि वह निवेश भविष्य में कितना धन उत्पन्न करेगा, निर्धारित करता है।

लगाया गया था कि प्रति माह 60 कोचों की अतिरिक्त ओवरहालिंग के परिणामस्वरूप प्रति वर्ष ₹ 11.55 करोड़ की निवल बचत होगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 150 कोचों के लिए बुनियादी ढांचा होने के बावजूद, 2016-17 से 2022-23 के दौरान कार्यशाला का आउटटर्न 97 से 113 कोच प्रतिमाह के बीच था। संयंत्र क्षमता के कम उपयोग का अनुमानित आरओआर पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा और सीआरडब्ल्यू/एमसीएस द्वारा परियोजना पश्चात मूल्यांकन के अभाव में इसे पूरा नहीं किया जा सका।

सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने 2018-19 से 2022-23 के दौरान कार्यशाला की क्षमता बढ़ाने के लिए अतिरिक्त बुनियादी ढांचा बनाने हेतु ₹ 181.78 करोड़ मूल्य के निम्नलिखित छह और प्रमुख निर्माण कार्य किए, जैसा कि निम्नलिखित तालिका 1.15 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.15: सीआरडब्ल्यू/एमसीएस की प्रमुख ढांचागत परियोजनाओं का विवरण

क्र. सं.	कार्य का नाम	संस्वीकृति वर्ष	संस्वीकृत लागत (₹ करोड़ में)	दिसंबर 2023 तक प्रगति
1.	संबद्ध कार्यों के साथ एलएचबी बोगी के रखरखाव के लिए बुनियादी सुविधाओं का विकास	2018-19	13.65	पूर्ण
2.	एलएचबी कोचों के रखरखाव के लिए बुनियादी सुविधाओं में सुधार	2018-19	21.52	पूर्ण
3.	पीओएच क्षमता बढ़ाने के लिए कार्य क्षेत्र में स्वचालन	2019-20	26.80	कोई प्रगति नहीं
4.	एलएचबी कोचों के पीओएच की वृद्धि के लिए पुराने बुनियादी ढांचे में सुधार, वृद्धि और प्रतिस्थापन	2019-20	47.78	30 प्रतिशत प्रगति
5.	एमडब्ल्यू कोचों के लिए पीओएच शॉप का निर्माण, फेज-1	2020-21	52.03	कोई प्रगति नहीं
6.	चल स्टॉक कार्यशालाओं के आवधिक ओवरहॉलिंग चक्र अवधि में कमी के लिए बुनियादी ढांचे का विकास	2022-23	20.00	कोई प्रगति नहीं

स्रोत: भारतीय रेलवे परियोजना स्वीकृति और प्रबंधन (आईआरपीएसएम)

लेखापरीक्षा ने पाया कि -

- I. ₹ 38.62 करोड़ (आईसीएफ के लिए ₹ 25.8 करोड़ और एलएचबी कोचों के लिए ₹ 12.82 करोड़) का बुनियादी ढांचा मार्च 2016 में 100 से 150 कोचों की क्षमता वृद्धि के दौरान पहले ही विकसित किया जा चुका था। 2018-19 में, सीआरडब्ल्यू ने एलएचबी कोचों की ओवरहालिंग के लिए ₹ 82.95 करोड़ की तीन बुनियादी ढांचा परियोजनाएं शुरू की (क्रम संख्या 1, 2 और 4), जिसमें प्रशासनिक भवन, ट्रैक, कवर शेड आदि जैसी सिविल इंजीनियरिंग परिसंपत्तियों के निर्माण के लिए ₹ 53.89 करोड़ (65 प्रतिशत) शामिल थे। एलएचबी कोचों के लिए इन नए कार्यों के औचित्य विवरण में, यह उल्लेख किया गया था कि कार्यशाला में 150 आईसीएफ कोचों को ओवरहॉल करने की क्षमता थी और आईसीएफ को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने के साथ, एलएचबी बुनियादी ढांचे की आवश्यकता थी। औचित्य विवरण ने तथ्यात्मक स्थिति को स्पष्ट नहीं किया क्योंकि 100 से 150 कोचों तक क्षमता वृद्धि के दौरान एलएचबी कोचों की ओवरहालिंग के लिए मार्च 2016 तक ₹ 12.82 करोड़ के बुनियादी ढांचे का निर्माण किया गया था।

लेखापरीक्षा प्रश्न (दिसंबर 2023) के उत्तर में, कार्यशाला प्राधिकरण ने स्वीकार किया (जनवरी 2024) कि अधिकांश मौजूदा बुनियादी ढांचे और मशीनरी का उपयोग आईसीएफ और एलएचबी दोनों कोचों के लिए किया जाता था। हालांकि, मौजूदा मशीनरी के उपयोग की गुंजाइश को नए कार्यों के प्रस्ताव के औचित्य में शामिल नहीं किया गया था।

- II. विस्तृत प्राक्कलन की स्वीकृति में विलंब (15 से 48 माह), निष्पादन एजेंसी में परिवर्तन, निविदा जारी करने/देने में विलंब (19 से 21 माह) के कारण मार्च 2023 तक क्रम संख्या 3, 5 और 6 के निर्माण कार्यों में कोई प्रगति नहीं हुई थी।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (अक्टूबर 2024) कि 2008-2009 में ₹ 25 करोड़ (बाद में ₹ 38.62 करोड़ तक संशोधित) की लागत से स्वीकृत पीओएच क्षमता को 100

से बढ़ाकर 150 आईसीएफ कोच प्रति माह करने का कार्य मार्च 2016 में पूरा किया गया था। कार्य पूरा होने के बाद, कार्यशाला की संवर्धित पीओएच क्षमता 150 आईसीएफ कोचों के लिए थी। आगे कहा गया कि पीओएच कार्यशालाओं का कार्यभार काफी हद तक बदल गया है और वर्तमान नीति दिशानिर्देशों व कोचों की उपलब्धता के अनुसार भविष्य की कार्यशाला बुनियादी ढांचे की आवश्यकताओं की योजना लगातार बनाई जा रही है।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि 150 कोचों के संवर्धन कार्य में आईसीएफ कोचों के अलावा, एलएचबी कोचों के पीओएच की क्षमता का भी प्रावधान किया गया था, जिसके कारण अनुमानित लागत को ₹ 25 करोड़ से संशोधित कर ₹ 38.62 करोड़ कर दिया गया था। इसके बाद, पूतरे ने ₹ 21.52 करोड़ के लागत से एलएचबी कोचों और ₹ 13.65 करोड़ के लागत से एलएचबी बोगियों के रखरखाव के लिए आगे के बुनियादी ढांचे के कार्यों (तालिका 1.15 का क्रम सं. 1 एवं 2) को निष्पादित किया। एलएचबी कोचों के पीओएच के लिए बुनियादी ढांचे के विकास के बावजूद, पूतरे ने रेलवे बोर्ड को सूचित करते समय कार्यशाला की पीओएच क्षमता को कम करके 125 से 89 कोच प्रतिमाह की सीमा में बताया। कार्यशाला की पीओएच क्षमता को उन वर्षों में अवरोही प्रवृत्ति पर बताना तार्किक नहीं था जब अतिरिक्त बुनियादी ढांचे के कार्यों के निष्पादन के बाद कार्यशाला की वास्तविक पीओएच क्षमता का आकलन नहीं किया गया हो।

इस प्रकार, प्रतिमाह 150 कोचों के पीओएच के लिए बुनियादी ढांचा होने के बावजूद, जिसका पूरी तरह से उपयोग नहीं किया गया था, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने अतिरिक्त बुनियादी ढांचे का निर्माण करके क्षमता में और वृद्धि करना जारी रखा, जिसे पर्याप्त औचित्य द्वारा समर्थित नहीं किया गया था।

सिफारिश:

पूतरे को वर्तमान क्षमता और चल रहे क्षमता वृद्धि निर्माण कार्यों के आलोक में विविध प्रकार के कोचों के लिए कार्यशाला की पीओएच क्षमता का पुनर्निर्धारण करना चाहिए।

लेखापरीक्षा का उद्देश्य- III: क्या मशीनरी एवं भंडार का प्रबंधन मानदंडों के अनुसार था।

1.9.7 मशीनरी एवं भंडार प्रबंधन

1.9.7.1 संयंत्रों और मशीनरी की निष्क्रियता

मई, 2006 में, रेलवे बोर्ड ने संयंत्रों एवं मशीनरी (एम एंड पी) की खरीद और इन्हें समय पर चालू करने के लिए दिशानिर्देश जारी किए। अन्य बातों के साथ-साथ, दिशानिर्देश यह निर्धारित करते हैं कि-

- अस्सी प्रतिशत भुगतान निरीक्षण प्रमाणपत्र और चालान के प्रमाण पर किया जा सकता है और शेष 20 प्रतिशत एम एंड पी की संतोषजनक स्थापना, कमीशनिंग और परीक्षण के बाद 90 दिनों के भीतर किया जा सकता है, बशर्ते वारंटी सुरक्षा के रूप में संविदा मूल्य की 10 प्रतिशत राशि के लिए बैंक गारंटी जमा की जाए।
- एम एंड पी के लिए वारंटी अवधि, कमीशनिंग की तारीख से 24 माह की है और वारंटी के दौरान पार्टी द्वारा त्रुटि का पता लगाने एवं सुधार के लिए अधिकतम दो सप्ताह की अवधि की अनुमति है। वारंटी अवधि के दौरान अधिकतम डाउनटाइम दो प्रतिशत (ऑनलाइन एम एंड पी के लिए) तथा 10 प्रतिशत (ऑफलाइन एम एंड पी के लिए) होगा।
- वारंटी अवधि के दौरान कार्रवाई करने में लगे समय में देरी के लिए प्रति सप्ताह संविदा मूल्य का 0.5 प्रतिशत जुर्माना लगाया जाता है, जो संविदा मूल्य का अधिकतम पांच प्रतिशत होगा।
- फर्म के भविष्य के आर्डर तय करने के लिए फर्म के खराब प्रदर्शन को नोट किया जाना चाहिए और सभी जोनों को प्रसारित किया जाना चाहिए। निविदाकर्ताओं को अपने प्रस्तावों के साथ पांच साल की अवधि के लिए वारंटी के बाद वार्षिक रखरखाव का उल्लेख करना आवश्यक है और इस तरह के वार्षिक निवारक रखरखाव के लिए शुल्क संविदा में शामिल किया जाएगा। वार्षिक रखरखाव संविदा (एएमसी) के नियमों और शर्तों में

अधिकतम डाउन टाइम और अधिकतम प्रतिक्रिया समय स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट करना चाहिए।

सितंबर 1999 में, रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया कि बार-बार विफल होने वाले और परेशानी पैदा कर रहे एम एंड पी मद की अनुमोदन प्राधिकारी द्वारा पहचान की जाए और विशिष्टताओं व स्रोतों को दोबारा सत्यापित किया जाए। यह भी निर्देश दिया गया था कि एम एंड पी की विफलताओं की सूचना, अनुमोदित विक्रेताओं की सूची जारी करने के लिए जिम्मेदार प्राधिकारियों को उचित कार्रवाई हेतु दी जाए।

दिसंबर 2023 तक सीआरडब्ल्यू/एमसीएस में मशीनरी के कामकाज की समीक्षा से पता चला कि ₹ 4.15 करोड़ की चार उच्च मूल्य की मशीनें मरम्मत के अभाव में वर्षों से खराब थीं, जैसा निम्नलिखित तालिका 1.16 में उल्लिखित है:

तालिका 1.16: गैर-कार्यात्मक मशीनों की स्थिति दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	मशीन का नाम	मशीन की लागत	कमीशनिंग की तिथि	मशीन के ब्रेक डाउन की अवधि	कोडल जीवन वर्षों में	दिसंबर 2023 तक शेष कोडल जीवन
1	हाइड्रोलिक प्लेट बेंडिंग और रोलिंग मशीन (प्रतिस्थापन खाते पर)	₹ 2.34 करोड़	16/6/2012	15/1/2014 से 9 वर्ष	20	45 प्रतिशत
2	वर्टिकल टरेट लेथ	₹ 92.09 लाख	27/11/2008	1798 दिन (4.9 वर्ष) 8/1/2013 से 53 स्पेल में	20	24.5 प्रतिशत
3	हॉरिजॉन्टल ड्रिलिंग टैपिंग मशीन	₹ 74.38 लाख	19/11/2011	2630 दिन (7.2 वर्ष) 15/12/2011 से नौ स्पेल में	20	36 प्रतिशत
4	कॉयल स्प्रिंग स्क्रेगिंग एंड लोड डिफ्लेक्शन टेस्टिंग मशीन	₹ 14.81 लाख	8/9/2014	2869 दिन अर्थात् 7.86 वर्ष, 13/9/2014 से 24 स्पेल में	15	52.4 प्रतिशत

स्रोत : सीआरडब्ल्यू/एमसीएस की मशीनरी खरीद फाइल (एम एंड पी कार्यक्रम) और मशीनरी ब्रेकडाउन रजिस्टर

लेखापरीक्षा ने पाया कि कार्यशाला प्राधिकरण मशीनरी की खरीद, कमीशनिंग, मरम्मत और रखरखाव के लिए निर्धारित दिशानिर्देशों का पालन करने में विफल रहा, जिसका विवरण नीचे पैराग्राफों में दिया गया है:

क. हाइड्रोलिक प्लेट बेंडिंग और रोलिंग मशीन

मशीन को जून 2012 में कुछ अंतर्निहित दोष जैसे" मुख्य रोलर व्यास आवश्यक आंतरिक व्यास से अधिक, रोलर्स के बीच उच्च केंद्र दूरी, बड़े आकार के रोलर के कारण निचले साइड वॉल तथा निचले स्प्रिंग की विफलता, आदि" होने के बावजूद कमीशन किया गया था,



हालांकि इन दोषों को नजरअंदाज करते हुए सीआरडब्ल्यू/एमसीएस द्वारा मई 2013, में प्रमाणन परीक्षण प्रमाणपत्र (पीटीसी) जारी कर दिया गया। नतीजतन, मशीन लगातार खराब होती रही और आखिरकार जनवरी 2014 से काम करना बंद कर दिया था। कंपनी ने अक्टूबर 2014 और जुलाई 2015 में दो बार मशीन को अटेंड किया, लेकिन इसकी मरम्मत नहीं हो सकी। इसके बाद कंपनी ने कोई जवाब नहीं दिया और मशीन जनवरी 2014 से बेकार पड़ी रही।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इस मशीन को पुरानी मशीन, जिसे इसके कोडल जीवन की समाप्ति के कारण अनुपयोगी घोषित करने के लिए प्रस्तावित किया गया था (सितंबर 2008), के प्रतिस्थापन पर खरीदा गया था। तथापि, कार्यशाला प्राधिकरण ने पुरानी मशीन (1983 में स्थापित) के साथ प्रबंधन गतिविधियों को जारी रखा क्योंकि अनुपयुक्त विशिष्टताओं के कारण नई मशीन से इच्छित लाभ प्राप्त नहीं किया जा सकता था।

रेल मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2024) कि मशीन की कमीशनिंग के समय देखी गई कमियों को पूरा किए जाने के बाद पीटीसी जारी किया गया था।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि रेल मंत्रालय के उत्तर में संयुक्त प्रदर्शन रिपोर्ट (नवंबर 2014) में इंगित अंतर्निहित दोषों का उल्लेख नहीं किया गया था, जिसमें (i) ओवर-साइज रोलर्स के साथ-साथ 4 रोलर सिस्टम, जिसके कारण लोअर साइड वॉल पार्ट विफल हो गया, (ii) बेन्डिंग फोर्स लगाने से पहले आवश्यक सहारा प्रदान करने में बाधा डाल रहे रोलर की सहायक प्रणाली, (iii) लोअर स्प्रिंग सीट के लिए रिंग में “मुख्य रोलर व्यास आवश्यक आंतरिक व्यास से अधिक”, शामिल थे। एसएसई/मिलराइट व स्मिथि ने कहा (सितंबर 2023) कि मशीन का उपयोग उसकी उच्च क्षमता और बहुत बड़े रोलर व्यास के कारण नहीं किया जा सकता है। जुलाई 2015 में कॉफमो, फर्म और प्रेषिती के त्रिपक्षीय निरीक्षण में भी यह दर्ज किया कि रोलर्स के बीच उच्च केंद्र दूरी के कारण रोलर्स के बीच में समायोजित करने के लिए इंगित जॉब-पीस का आकार बहुत छोटा था। कार्यशाला प्राधिकरण मशीन को कमीशनिंग करने और पीटीसी जारी करने से पहले अंतर्निहित दोषों की पहचान करने में विफल रहा। नतीजतन, मशीन बार-बार खराब होती रही और अंत में इसने जनवरी 2014 के बाद से काम करना बंद कर दिया।

ख. वर्टिकल टरेट लाठे

मशीन की सुपुर्दगी 10 फरवरी 2006 को की गई थी लेकिन नींव का काम पूरा न होने के कारण फर्म के प्रतिनिधि द्वारा 27 नवंबर 2008 को पहियां शॉप में कमीशन किया गया था। कुछ प्रमुख विनिर्माण दोषों, जैसे कि "अनिवार्य 8 घंटे में 15



पहिया सेटों का गैर-ड्रावल" और "व्हील हब बोर के 1.6 माइक्रोन त्रिज्या के वांछित सतह की प्राप्ति न होना, "के दृष्टिगत होने के बाद भी कमीशनिंग की गई थी। इन खामियों की अनदेखी करते हुए मार्च, 2009 में पीटीसी जारी किया गया था। मशीन सितंबर 2019 से खराब रही।

रेल मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2024) कि फर्म द्वारा दोषों को ठीक करने के बाद पीटीसी जारी किया गया था। यह भी कहा गया था कि मशीन को बाहरी एजेंसी के माध्यम से मरम्मत के लिए प्रक्रिया में लाया जा रहा था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 08 घंटे की शिफ्ट में 15 ठोस पहियों की वांछित उत्पादकता और 1.6 माइक्रोन त्रिज्या की सतह फिनिश के वांछित सटीक स्तर की अप्राप्ति जैसे मशीन विनिर्देशों का अनुपालन न होने के कारण कमीशनिंग में बाधा आई थी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि मशीन को सामग्री हैंडलिंग के लिए पिलर क्रेन के बिना चालू किया गया था।

ग. हॉरिजेंटल ड्रिलिंग और टैपिंग मशीन

इस मशीन को कुछ प्रमुख विनिर्माण दोषों जैसे “संविदा की शर्त के अनुसार अनिवार्य 54 मिनट के मुकाबले एक एक्सल के टर्न आउट की उच्चतर चक्र अवधि (61 मिनट) और “सब स्थानों पर स्वचालित स्नेहन प्रणाली का प्रावधान न होना” पाए जाने के बाद भी नवंबर 2011 में कमीशन किया गया था। मशीन



कमीशन करने के बाद से खराबी के कई मामले सामने आए थे। दिसंबर 2011 से लगातार ब्रेकडाउन के बावजूद, इन दोषों की अनदेखी करते हुए जून 2012 में पीटीसी जारी किया गया था। अप्रैल 2012 और दिसंबर 2018 के बीच ब्रेकडाउन के 12 मामले देखे गए। दिसंबर 2018 से पूरी तरह से ब्रेकडाउन के कारण मशीन बेकार पड़ी रही।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (अक्टूबर 2024) कि पीटीसी जून 2012 में दोष/कमी के उल्लेख के साथ जारी किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मशीन को निम्नलिखित गंभीर दोषों के ध्यान में आने के बावजूद कमीशन किया गया था (i) एक एक्सेल के लिए चक्र अवधि, जिसमें लोडिंग और अनलोडिंग शामिल है, 54 मिनट की अनिवार्य चक्र अवधि के मुकाबले 61 मिनट लगे, (ii) जॉब के लिए स्व-केंद्रित चंक और बेड के लिए टेलीस्कोपिक कवर में स्वचालित स्नेहन प्रदान नहीं किया गया था, जिसे कॉफमो के स्वीकृत निविदा (एटी) खंड 8.1, 8.4 और 8.5 में अनिवार्य किया गया था, जिसमें कहा गया था कि "मैनुअल स्नेहन की आवश्यकता नहीं है क्योंकि स्वचालित स्नेहन प्रदान किया गया है"।

इसके अलावा, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस के प्रदर्शन पर संयुक्त नोट (14 फरवरी 2012) के अनुसार, ड्राइव इनेबल स्विच का खराब होना और पावर स्विच का खराब होना और नट के साथ दोषपूर्ण बॉल स्क्रू जैसे विभिन्न कारणों से 3 अप्रैल 2012 से मशीन खराब थी। इन दोषों के बावजूद, पीटीसी को इस टिप्पणी के साथ जारी किया गया था कि "पीटीसी का जारी होना केवल इस प्रमाण पत्र जारी करने की तारीख पर मशीन की तकनीकी स्वीकार्यता और कामकाज को साबित करता है" और अंतर्निहित दोषों के परिणामस्वरूप मशीन खराब हो गई।

घ. कॉयल स्प्रिंग स्कैगिंग और लोड डिफ्लेक्शन टेस्टिंग मशीन

मशीन को सितंबर 2014 में बोगी मरम्मत शॉप में कमीशन किया गया था।



कमीशन करने के तुरंत बाद, कुछ दोष सामने में आए (अक्टूबर 2014)। तब से, मशीन के खराब होने के कई मामले हुए थे। विभिन्न दोषों, जैसे कि (i) मशीन

द्वारा कंप्यूटर कमांड के इनपुट को स्वीकार नहीं करना (ii) रैम द्वारा अप और डाउन काम करते समय असामान्य ध्वनि पैदा करना (iii) रैम के अपर प्लेट का

धीरे-धीरे झुकना और रैम लोड शेल प्लेट हमेशा हिलते रहना (iv) रैम गति का स्वचालित रूप से बढ़ना और घटना (v) हाइड्रोलिक टैंक से तेल का रिसाव (vi) पहले परीक्षण में स्प्रिंग की माप और अगले परीक्षण में उसी स्प्रिंग की माप में अलग-अलग ऊंचाइयों को दिखाना (vii) परीक्षण के दौरान, कुछ स्प्रिंग्स की फ्री ऊंचाई और अंतिम ऊंचाई की माप नकारात्मक (-11.995) दिखाना (viii) मशीन में चयनित लोड में रैम सीमा कट-ऑफ नहीं होना, के नजर में आने के बावजूद जून 2016 में सशर्त पीटीसी जारी किया गया था। पीटीसी को सभी दोषों का इंगित करते हुए जारी किया गया था, जिसमें 20 प्रतिशत लंबित बिल को रोकने और फर्म को ब्लैकलिस्ट करने की सिफारिश की गई थी।

अपने उत्तर (अक्टूबर 2024) में, रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया कि मशीन सितंबर 2014 में कमीशन करने के तुरंत बाद अक्टूबर 2014 में खराब हो गई। उन्होंने आगे कहा कि हालांकि फर्म ने अप्रैल 2015 में दोष को ठीक किया, मशीन में फिर से जून 2015 से खराबी आ गई। उन्होंने यह भी कहा कि जून 2016 में सभी दोषों को दर्शाते हुए और 20 प्रतिशत लंबित बिलों को रोकते हुए अनंतिम पीटीसी जारी किया गया था।

इस संबंध में, यह कहा जाता है कि मशीन के चालू होने के एक महीने के भीतर मशीन का खराब होना, मशीन के उचित सत्यापन में कार्यशाला प्राधिकरण की ओर से चूक का संकेत था। सीडब्ल्यूएम/मंचेश्वर ने आपूर्तिकर्ता को सूचित किया (19 सितंबर 2016) कि मशीन ऊपर उल्लिखित दोषों के कारण खराब प्रदर्शन कर रही थी। इन दोषों के बावजूद, मशीन के लिए सशर्त पीटीसी जारी किया गया था जो चालू होने के बाद से गैर-कार्यात्मक थी।

इस प्रकार, यद्यपि प्राप्ति और कमीशनिंग के चरण में उपरोक्त चार मशीनों के दोषों को देखा गया था, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस के अधिकारियों ने उन मशीनों को स्वीकार कर लिया और कमीशन कर दिया। नतीजतन, ये मशीनें पांच से नौ साल की अवधि के लिए अप्रयुक्त पड़ी थीं।

इसके अलावा, रेलवे बोर्ड के निर्देशों (मई 2006) के अनुसार, वारंटी के बाद पांच साल की अवधि के लिए वार्षिक रखरखाव के प्रावधान और एमएंडपी की मरम्मत

के कार्य के प्रत्येक आइटम के लिए आवश्यक पुर्जों की लागत और सेवा शुल्क को एमएंडपी की खरीद की निविदा अनुसूची में शामिल किया जाना था। यह पाया गया कि रेलवे बोर्ड के उपरोक्त दिशानिर्देशों का पालन नहीं किया गया था। दोषपूर्ण मशीनों के बारे में सीआरडब्ल्यू/एमसीएस से कई अनुस्मारकों के बावजूद, आपूर्तिकर्ताओं ने मशीनों की मरम्मत नहीं की। वारंटी डिफॉल्ट के लिए चार मशीनों के संविदा मूल्य के पांच प्रतिशत पर ₹ 20.75 लाख की राशि जुर्माने के रूप वसूली योग्य थी, जो हालांकि, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस द्वारा वसूल नहीं की गई थी।

इस प्रकार, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस पीटीसी जारी करने से पहले मशीनों की तकनीकी स्वीकार्यता और प्रकार्यात्मकता सुनिश्चित करने में विफल रहा। नतीजतन, लंबे समय तक संबंधित फर्मों के पीछे पड़े रहने के बावजूद, मशीनों को ठीक नहीं किया जा सका और कार्यात्मक नहीं बनाया जा सका।

सिफारिश: सीआरडब्ल्यू/एमसीएस को वांछित विशिष्टता वाली मशीनरी की प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए जांच और निगरानी तंत्र को मजबूत करने की आवश्यकता है।

1.9.7.2 भंडार की खरीद

भारतीय रेलवे चल स्टॉक कोड में यह निर्धारित²⁹ किया गया है कि कार्यशाला में नियमित रूप से उपयोग की जाने वाली स्टॉक मद स्टोर डिपो में संग्रहित की जाती हैं जबकि गैर-स्टॉक मद को उसी समय पर इंडेंट किया जाता है, जब उसकी जरूरत हो।

कार्यशाला के लिए सामग्रियों की खरीद के लिए, उपभोगकर्ता विभाग वार्षिक रूप से सीआरडब्ल्यू/एमसीएस के उप मुख्य सामग्री प्रबंधक (उप सीएमएम) को विभिन्न प्रकार की सामग्रियों की अपेक्षित वार्षिक खपत (ईएसी) प्रस्तुत करते हैं, जो सूची को समेकित करते हैं और सामग्री की खरीद के लिए जोनल मुख्यालय में पीसीएमएम कार्यालय को प्रेषिती-वार अनुमान भेजते हैं। उप

²⁹ भारतीय रेल चल स्टॉक कोड का पैरा 501

सीएमएम/सीआरडब्ल्यू/ एमसीएस प्रेषितियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उपयोगकर्ता विभागों/शॉप्स के लिए गैर-स्टॉक मदों की खरीद करते हैं और बुक समायोजन के माध्यम से पास के जोनल रेलवे के भंडारों से स्टॉक मदों को उधार लेते हैं। सामग्री की खरीद और उपयोगकर्ताओं को आपूर्ति का विवरण सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमएमआईएस) पोर्टल में रखा जाता है।

सामग्रियों के एबीसी विश्लेषण³⁰ से पता चला कि 31 मार्च 2023 को 87 प्रकार की ए-श्रेणी की सामग्री (61 मैकेनिकल और 26 इलेक्ट्रिकल मदें), 162 बी-श्रेणी सामग्री (122 मैकेनिकल और 40 इलेक्ट्रिकल मदें) और 902- सी और डी श्रेणी मदें (470 मैकेनिकल, 193 इलेक्ट्रिकल और 239 अन्य मदें) थी।

सामग्री की खरीद में समयबद्धता की परीक्षण जांच के लिए डिप्टी सीएमएम/मंचेश्वर द्वारा 2020-21 से 2022-23 के दौरान जारी 3123 खरीद आदेशों (पीओ) में से ₹ 10 लाख से अधिक धन मूल्य के 78 स्टॉक और 59 गैर-स्टॉक पीओ के एक नमूना को चुना गया था। इन 137 पीओ में 411 स्टॉक और 66 गैर-स्टॉक मदों की खरीद शामिल थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि-

- स्टॉक मदों की खरीद के लिए ₹ 23.04 करोड़ के कुल पीओ मूल्य में से, ₹ 11.81 करोड़ (51 प्रतिशत) की सामग्री प्राप्त हुई। ₹ 2.21 करोड़ की सामग्री की खरीद के लिए पीओ न तो प्राप्त हुए और न ही रद्द किए गए, और पीओ को डिलीवरी अवधि समाप्त होने के बाद भी लंबित दिखाया गया। ₹ 9.02 करोड़ (39 प्रतिशत) के शेष पीओ को रद्द कर दिया गया था और जिसमें से ₹ 8.69 करोड़ (96 प्रतिशत) की सामग्री बुक समायोजन के माध्यम से दूसरे जोनों से खरीदने की योजना बनाई गई थी।

³⁰ कुल वार्षिक उपयोग मूल्य के 70 प्रतिशत का प्रतिनिधित्व करने वाली सभी उच्च खपत मूल्य वाली वस्तुओं को "ए" श्रेणी के रूप में वर्गीकृत किया गया है, जो मदें कुल उपयोग मूल्य के 20 प्रतिशत का प्रतिनिधित्व करते हैं, उन्हें "बी" श्रेणी के रूप में वर्गीकृत किया गया है और 10 प्रतिशत उपभोग मूल्य का प्रतिनिधित्व करने वाली सभी शेष मदों को "सी" और "डी" श्रेणी में वर्गीकृत किया गया है।

- ₹ 9.02 करोड़ के 107 पीओ को रद्द करने के कारण थे- (i) ₹ 2.38 करोड़ मूल्य की 65 मर्दों के मामले में संबंधित रेलवे जोनों द्वारा सामग्री स्पेयर नहीं की गई थी और (ii) ₹ 5.33 करोड़ मूल्य की 32 मर्दों के मामले में सामग्री की आवश्यकता नहीं थी। ₹ 1.31 करोड़ मूल्य के रद्द किए गए शेष दस मर्दों के पीओ के लिए पीओ रद्द करने के कारणों का उल्लेख नहीं किया गया था। ₹ 12.60 लाख मूल्य के एक पीओ के सिवाय रद्द किए गए पीओ के लिए पुनः निविदा जारी नहीं की गई थी।
- स्टॉक मर्दों की खरीद के मामले में, मांग की तारीख से पीओ जारी करने में लिया गया समय 28 दिनों (औसत 1.3 दिन) तक का था, और मांग की तारीख से सामग्री प्राप्ति की तारीख तक लगा समय 3 दिनों से 146 दिनों (औसत 19 दिन) की सीमा में था।
- सीआरडब्ल्यू/एमसीएस द्वारा 36 स्टॉक मर्दों की खरीद के लिए ₹ 2.71 करोड़ के 51 गैर-स्टॉक पीओ जारी किए गए थे।
- ₹ 16.94 करोड़ मूल्य के कुल गैर-स्टॉक पीओ में से, ₹ 14.71 करोड़ मूल्य (87 प्रतिशत) की सामग्री प्राप्त हुई। ₹ 1.32 करोड़ मूल्य की सामग्री की खरीद के लिए पीओ रद्द कर दिए गए थे और शेष ₹ 0.91 करोड़ मूल्य के पीओ को निर्धारित डिलीवरी अवधि के बाद सामग्री प्राप्त नहीं होने के बावजूद भी रद्द नहीं किया गया था।
- गैर-स्टॉक मर्दों की खरीद के लिए 59 पीओ जारी किए गए थे। पीओ जारी करने में 11 से लेकर 1,113 दिन (औसत 179 दिन) की देरी हुई। 59 पीओ में से, 15 मामलों में, पीओ जारी करने में देरी छह माह से अधिक थी और 49 मामलों में, मांग से सामग्री की प्राप्ति तक लगने वाला समय 31 से 1382 दिन (औसत देरी 271 दिन) था। भंडार की खरीद में हुई देरी निम्नलिखित तालिका 1.17 में दर्शाई गई है।

तालिका 1.17: सीआरडब्ल्यू/एमसीएस में गैर-स्टॉक मदों की खरीद में हुई देरी

माँग की तिथि से लिए गए समय की सीमा	गैर-स्टॉक पीओ की संख्या	
	माँग की तिथि से पीओ की तिथि	माँग की तिथि से सामग्री प्राप्ति की तिथि
1 माह के भीतर	1	0
1 माह से 3 माह	21	4
3 माह से 6 माह	22	16
6 माह से अधिक	15 (25 प्रतिशत)	29 + 10 पीओ ³¹ (66 प्रतिशत)
कुल	59	59

स्त्रोत: एमएमआईएस के डाटा का विश्लेषण

गैर-स्टॉक वस्तुओं की खरीद में देरी के संबंध में, रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (अक्टूबर 2024) कि गैर-स्टॉक इंडेंट के तैयार होने और स्टोर विभाग को प्रस्तुत करने के बीच, बहुत सारी गतिविधियाँ शामिल हैं जैसे सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन, निधि प्रमाणन, लेखा अवलोकन और तकनीकी स्पष्टीकरण आदि, जो दुर्लभ मामलों में कुछ अतिरिक्त समय ले सकती हैं।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि पीओ जारी करने में छह माह की औसत देरी और अधिकतम तीन साल से अधिक की देरी वाले मामलों को कार्यशाला में दुर्लभ घटना नहीं माना जा सकता है। मांगपत्रों के आधार पर पीओ जारी करने के लिए निधि प्रमाणन, प्रशासनिक अनुमोदनों में अत्यधिक देरी ने गैर-स्टॉक सामग्री की खरीद के उद्देश्य को विफल कर दिया, जो आवश्यकता पड़ने पर मँगवाए जाते हैं। इस संबंध में, निम्नलिखित मामले के अध्ययन के निष्कर्षों को उदाहरण के तौर पर बताया गया है:

³¹ मार्च 2023 तक 10 पीओ के लिए सामग्री प्राप्त नहीं हुई थी।

सीआरडब्ल्यू/एमसीएस की एसी शॉप ने गैर-स्टॉक मांग स. 0977550034/20 दिनांक 30 जून 2020 के माध्यम से कोच स. 958070 के लिए ₹ 7.76 लाख मूल्य के दो '25 केवीए अंडरस्लंग इन्वर्टर' के लिए मांग की थी। कोच 07 फरवरी 2020 को कार्यशाला में आया था और इसकी आउटटर्न तिथि 11 सितंबर 2020 थी। कोच आउटटर्न के चार महीने से अधिक और इंडेंट की तारीख के सात महीने बाद, स्टोर विभाग ने ₹ 10.62 लाख के उच्चतर मूल्य पर उस सामग्री की खरीद के लिए 18 जनवरी 2021 को पीओ स. 92205227100067 जारी किया। सामग्री की आपूर्ति इंडेंट की तिथि से 433 दिनों के बाद 31 जुलाई 2021 को की गई थी।

रेल मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2024) कि '25 केवीए अंडरस्लंग इन्वर्टर' की आवश्यकता मौजूदा स्टॉक से पूरी की गई थी और बाद में, प्रेषिती से आवश्यक निधि प्राप्त करने के बाद उसी आइटम को 'गैर-स्टॉक' आइटम के रूप में खरीदा गया था।

मंत्रालय का उत्तर सामान्य था और उसने विशिष्ट लेखापरीक्षा टिप्पणियों को संबोधित नहीं किया। इस संबंध में, भारतीय रेलवे रोलिंग स्टॉक कोड के पैरा 504 का संदर्भ लिया जाना चाहिए जो यह प्रावधान करता है कि जो गैर-स्टॉक आइटम, नियमित रूप से खरीदे जाते हैं, उस की कई बार और बेकार खरीद से बचने के लिए उसे स्टॉक में परिवर्तित किया जाना चाहिए। इस प्रकार, कोच के आउटटर्न के बाद 'गैर-स्टॉक' खरीद आदेश के माध्यम से स्टॉक मद की खरीद अनियमित थी।

1.9.7.3 भंडार की उपलब्धता

सीआरडब्ल्यू/एमसीएस में सामग्रियों की उपलब्धता की जांच करने के लिए ए श्रेणी के 20 प्रतिशत और स्टॉक सामग्री की अन्य श्रेणियों के 10 प्रतिशत को शामिल कर 123 स्टॉक मदों का एक नमूना चुना गया था, जिसके लिए उप सीएमएम/सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने प्रत्याशित वार्षिक खपत (एएसी) तैयार की थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि -

- 63 स्टॉक मदों में, भंडार³² की उपलब्धता एएसी की तुलना में कम थी और उपयोगकर्ता इकाइयों ने 20 मामलों में सामग्रियों की अनुपलब्धता के बारे में बार-बार शिकायत की, जैसा कि **अनुलग्नक- 1.2** में दर्शाया गया है। भंडारों की उपलब्धता में कमी की सीमा को निम्नलिखित **तालिका 1.18** में दर्शाया गया है।

तालिका 1.18: भंडार की उपलब्धता में कमी

कमी की सीमा	स्टॉक मदों की संख्या
25 प्रतिशत से कम	33
25 प्रतिशत से 50 प्रतिशत	18
50 प्रतिशत से 75 प्रतिशत	7
75 प्रतिशत से अधिक	5
कुल	63

स्त्रोत- एमएमआईएस के डाटा का विश्लेषण

19 महत्वपूर्ण/सुरक्षा/अनिवार्य बदलने वाले मदों में से नौ मदों में भंडार की उपलब्धता एएसी की तुलना में कम थी और यह कमी 11 से 50 प्रतिशत के बीच थी। हालांकि, नौ मदों में से आठ मदों के संबंध में पीओ जारी किए गए थे, पर पीओ की मात्रा एएसी से कम थी जैसा कि **अनुलग्नक- 1.3** में दर्शाया गया है।

निकास सम्मेलन के दौरान, उप सीएमएम/मंचेश्वर ने कहा (मई 2024) कि सामग्री की खरीद में देरी कई मामलों में मांगपत्र भेजने में देरी के कारण हुई थी।

रेल मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2024) कि धन की बर्बादी से बचने के लिए खरीद छह महीने की आवश्यकता के आधार पर की गई थी। मंत्रालय ने स्वीकार किया कि प्रेषितियों ने कुछ मामलों में अपने अनुमान से अधिक आहरण किया था क्योंकि आईसीएफ कोचों के उपयोग की स्थिति प्रत्याशा से अलग थी।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि एएसी से कम सामग्री की उपलब्धता के परिणामस्वरूप स्टॉक की कमी हुई थी और उपयोगकर्ता इकाइयों ने बार-बार सामग्री

³² वर्ष के दौरान आरंभिक शेष और खरीद

की अनुपलब्धता के बारे में शिकायत की थी। रेल मंत्रालय का उत्तर महत्वपूर्ण/सुरक्षा/आवश्यक परिवर्तन मर्दों की कम खरीद पर खामोश था। महत्वपूर्ण/सुरक्षा/आवश्यक परिवर्तन मर्दों की कम खरीद एक गंभीर चूक थी जिसके परिणामस्वरूप आवश्यक परिवर्तन मर्दों के स्थान पर पुरानी सामग्री का उपयोग किया गया और पीओएच के 100 दिनों के भीतर कोच की विफलता हुई जैसा कि पैरा 1.9.4.1 में चर्चा की गई है।

इस प्रकार, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस में सामग्री प्रबंधन ने उपभोगकर्ताओं को सामग्री की समय पर आपूर्ति सुनिश्चित नहीं की। गैर-स्टॉक मांगपत्रों के प्रति सामग्रियों की खरीद में अत्यधिक विलंब हुआ था। स्टॉक मर्दों के मामले में भी एएसी के अनुसार सामग्रियों की खरीद नहीं की गई थी जिसके परिणामस्वरूप सामग्रियों की कमी हो गई।

सिफारिश: सीआरडब्ल्यू/एमसीएस को आवश्यकता के अनुसार स्टॉक की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए भंडार प्रबंधन प्रणाली में सुधार करने की आवश्यकता है।

1.9.7.4 टर्न ओवर अनुपात

टर्न ओवर अनुपात (टीओआर) भंडार प्रबंधन की दक्षता को मापता है। यह स्टॉक में रखे गए भंडार के वार्षिक शेष तथा वर्ष के दौरान किए गए कुल निर्गम का अनुपात है। टीओआर का अत्यधिक होना वर्ष के दौरान कम निर्गमों और/या अधिक प्राप्तियों (प्रत्याशित आंकड़ों की तुलना में) को दर्शाता है, जिससे वर्ष के अंत में भंडार के अंतिम शेष का मान बढ़ जाता है। चूंकि भंडार का अंतिम शेष पूंजी को अवरुद्ध करने से जुड़ा हुआ है, इसलिए टीओआर के स्तर को यथासंभव न्यूनतम रखा जाना चाहिए। सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने टीओआर अनुपात निर्धारित नहीं किया है। आईसीएफ/चेन्नई द्वारा अपनाया जा रहा टीओआर का वांछित स्तर 12 प्रतिशत है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2020-23 के दौरान कार्यशाला का टीओआर 38.26 प्रतिशत से 13.04 प्रतिशत के बीच था, जैसा कि नीचे दी गई तालिका 1.19 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.19: सीआरडब्ल्यू/एमसीएस के भंडार की स्थिति

वर्ष	आदि शेष (₹ करोड़ में)	प्राप्ति (₹ करोड़ में)	निर्गम (₹ करोड़ में)	अंत शेष (₹ करोड़ में)	टीओआर (प्रतिशत में)
2020-21	33.31	84.72	85.37	32.66	38.26
2021-22	32.66	93.80	99.38	27.08	27.25
2022-23	27.08	122.86	132.64	17.30	13.04

स्रोत: सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली का डाटा

तालिका से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2020-23 के दौरान, कार्यशाला का टीओआर, वांछित टीओआर के स्तर से ऊपर था।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (अक्टूबर 2024) कि सीआरडब्ल्यू/एमसीएस का टीओआर आमतौर पर 20 से 25 प्रतिशत के बीच होता है लेकिन कोविड महामारी के कारण यह अधिक था।

पूतरे को भंडार प्रबंधन की दक्षता की निगरानी के लिए टीओआर का एक वांछित स्तर तैयार करने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा उद्देश्य IV: क्या निगरानी और आंतरिक नियंत्रण तंत्र स्थापित ढांचों और निर्देशों के अनुसार कार्य कर रहे थे।

सीआरडब्ल्यू/एमसीएस में कोचों की मरम्मत और रखरखाव के लिए योजना बनाने के लिए स्टोर विभाग और पूतरे के चार कोचिंग डिपो के प्रतिनिधियों के साथ कार्यशाला के उप मुख्य यांत्रिक अभियंता द्वारा मासिक बैठकें आयोजित की जाती हैं। बैठकों में जिन मुद्दों पर चर्चा की गई, उनमें अन्य बातों के साथ-साथ संकटमय कोचों पर त्वरित ध्यान देने की आवश्यकता, अगले माह में पीओएच के लिए डिपो द्वारा चिन्हित किए गए कोच, डिपो के कोच फीडिंग कार्यक्रम और आउटटर्न योजना शामिल थे।

हालाँकि, लेखापरीक्षा ने पीओएच उत्पत्ति के अनुमान और आरबी द्वारा लक्ष्य निर्धारित करने के लिए कोच होल्डिंग स्थिति के सही मूल्यांकन के लिए अभिलेखों के रखरखाव में कमियां पाई, क्योंकि विभिन्न स्रोतों के बीच कोच होल्डिंग डेटा में भिन्नता देखी गई थी जैसा कि पैरा 1.9.2 में बताया गया है। पैरा 1.9.7.2

में यथा उल्लिखित भंडारों के खरीद में विलंब, विशेषकर गैर-स्टॉक मदों की खरीद जिसकी आवश्यकतानुसार खरीद की जाती है, मानीटरिंग में सुधार की गुंजाइश दर्शाती है। मानीटरिंग और आंतरिक नियंत्रण की कमी के कारण कोचों की ओवरहॉलिंग में अत्यधिक विलंब हुआ और साथ ही पीओएच के 100 दिनों के भीतर कोचों में खराबी आई जैसा कि पैरा 1.9.4 व 1.9.4.1. में बताया गया है।

1.9.8 कार्यशाला सूचना प्रणाली (वाइज) के माध्यम से निगरानी

मंचेश्वर कार्यशाला ने अक्टूबर 2019 में "कार्यशाला सूचना प्रणाली" (वाइज) लागू की। अक्टूबर 2021 में, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने महाप्रबंधक/सीआरआईएस/नई दिल्ली को सूचित किया कि वाइज के 51 मॉड्यूल में से 44 को पूरी तरह से लागू कर दिया गया और वारंटी दावे से संबंधित एक मॉड्यूल कार्यान्वित किया जा रहा था। शेष छह मॉड्यूल कार्यशाला पर लागू नहीं थे क्योंकि वे उत्पादन गतिविधियों (पांच मॉड्यूल) और प्रोत्साहन योजना (एक मॉड्यूल) से संबंधित थे।

भारतीय रेल चल स्टॉक कोड के पैरा 808 में यह निर्धारित किया गया है कि वाइज मॉड्यूलों का 100 प्रतिशत कार्यान्वयन और परिचालन जोनल रेलों के मुख्यालयों/ कार्यशालाओं के सीडब्ल्यूएम द्वारा सुनिश्चित किया जाना है। कार्यशालाओं के सभी महत्वपूर्ण पैरामीटर, जैसे कि आउटटर्न, चक्र अवधि, रोलिंग स्टॉक होल्डिंग, इत्यादि को जोनल रेलवे मुख्यालय/रेलवे बोर्ड द्वारा वाइज के माध्यम से अभिगम किया जाना चाहिए एवं केवल वाइज के माध्यम से पुनर्प्राप्त डेटा को कार्यशालाओं के लिए प्रामाणिक डेटा माना जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड तथा उच्चतर प्रबंधन द्वारा निर्णय लेने के लिए वाइज प्राथमिक एमआईएस उपकरण है।

कोचों के 447 नमूनों की नमूना जांच से पता चला कि कार्यशाला में कोचों के प्रवेश (वर्कशॉप-इन) और निकास (वर्कशॉप ट्रैफिक-आउट) तिथियों के संबंध में वाइज और मैनुअल अभिलेखों के बीच असमानता थी, जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

1. 50 कोचों के संबंध में, वाइज के अनुसार 'वर्कशॉप-इन' की तारीख आउटटर्न रजिस्टर में उल्लिखित वास्तविक "वर्कशॉप-इन" तारीख से अलग थी, और

वाइज और जंग शॉप के रजिस्टर में 23 कोचों के लिए 1 से 291 दिनों तक की असमानता थी। इसके अलावा, हालांकि वे कोच पीओएच के लिए कार्यशाला के अन्दर (2019 कोच दिवस) थे, उन्हें वाइज एप्लीकेशन में नहीं लिया गया था, जैसा कि नीचे दी गई तालिका 1.20 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.20: मैनुअल अभिलेख के साथ वाइज डेटा में वर्कशॉप-इन की असमानता

वर्ष	जंग मरम्मत किए गए कोचों की संख्या	कोचों की संख्या, जिनकी 'वर्कशॉप-इन' की तारीख वाइज एवं आउटटर्न रजिस्टर में समान थी	कोचों की संख्या, जिनकी 'वर्कशॉप-इन' की तारीखों में असमानता थी	असमानता सीमा	वाइज में नहीं दिखाए गए कोच दिवसों की संख्या जबकि कोच कार्यशाला में था
2020-21	161 में से 26	23	3	15 दिन से 291 दिन	480 दिन
2021-22	166 में से 10	4	6	1 दिन से 177 दिन	338 दिन
2022-23	120 में से 14	0	14	24 दिन से 289 दिन	1201 दिन
कुल	447 में से 50	27	23	1 दिन से 291 दिन	2019 दिन

स्रोत: वाइज एवं जंग शॉप के आउटटर्न रजिस्टर से डेटा

वाइज डेटा और मैनुअल अभिलेख में असमानता के संबंध में, कार्यशाला प्रशासन ने उत्तर दिया (फरवरी 2024) कि कार्यशाला में प्राप्त सभी कोचों में तुरंत कार्य नहीं किया गया। यह भी कहा गया था कि केवल उन कोचों को प्राथमिकता दी गई थी और उन्हें तुरंत वाइज में फीड किया गया था जिन का पीओएच करने की आवश्यकता थी। रेल मंत्रालय ने यह भी स्वीकार किया (अक्टूबर 2024) कि इनमें असमानता थी।

कार्यशाला प्राधिकरण/रेल मंत्रालय के तर्क ने संकेत दिया कि हालांकि कार्यशाला में विभिन्न प्रकार के कोच प्राप्त हुए थे, सभी कोचों को वाइज में फीड नहीं किया गया था और कुछ चयनित कोचों को प्राथमिकता दी गई थी और उन्हें वाइज में

फीड किया गया था। लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में, कार्यशाला प्राधिकरण ने कहा (फरवरी 2024) कि वाइज में फीड किए गए कोचों को बाहर भेजा जाना है।

तालिका 1.20 से, यह देखा गया है कि 2019 कोच दिवस वाइज में नहीं दिखाए गए थे, हालांकि कोच कार्यशाला के अंदर थे। इसने कार्यशाला में रोलिंग स्टॉक की गलत होल्डिंग को दर्शाया और इस प्रकार भारतीय रेलवे चल स्टॉक कोड के पैरा 808 के प्रावधानों का उल्लंघन किया कि वाइज डेटा को प्रबंधकीय निर्णय लेने के लिए प्रामाणिक माना जाएगा।

II. 90 कोचों के संबंध में, वाइज के अनुसार "वर्कशॉप-ट्रैफिक आउट" तारीखें वाइज में उल्लिखित वास्तविक "वर्कशॉप-ट्रैफिक आउट" तारीखों से अलग थीं। इसके अलावा, हालांकि वे कोच पीओएच के बाद कार्यशाला के अंदर थे, उन्हें निम्नानुसार वाइज एप्लीकेशन में नहीं लिया गया था, जैसा कि निम्नलिखित तालिका 1.21 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.21: मैनुअल अभिलेख और वाइज डेटा के बीच ट्रैफिक आउट समय की असमानता

वर्ष	कोचों की संख्या	असमानता की संख्या	असमानता सीमा	कोच दिवसों की संख्या
2020-21	162	4	1 दिन से 2 दिन	6 दिन
2021-22	165	9	1 दिन से 13 दिन	27 दिन
2022-23	120	77	1 दिन से 14 दिन	174 दिन
कुल	447	90	1 दिन से 14 दिन	207 दिन

स्रोत : वाइज एप्लीकेशन और सीएमएस/सीआरडब्ल्यू/एमसीएस के कोच हैंडिंग ओवर नोट से डेटा

कार्यशाला प्रशासन ने बताया (फरवरी 2024) कि पिट लाइन में पाई गई खामियों को दूर करने का कार्य करने और आगे मरम्मत करने के कारण कोचों को कार्यशाला से बाहर भेजने में कभी-कभी देरी हुई थी।

इस संबंध में, यह कहा जाता है कि न्यूट्रल ट्रेन एक्सामिनर (एनटीएक्सआर³³) द्वारा फिटनेस के बाद, कार्यशाला उस विशेष रोलिंग स्टॉक के लिए कोई रखरखाव-संबंधी गतिविधि नहीं कर सकता है। कार्यशाला के प्रदर्शन को बेहतर प्रस्तुत करने के लिए कार्यशाला के अंदर पड़े कोचों को वाइज में "ट्रैफिक आउट" के रूप में नहीं दिखाया जाना चाहिए।

- III. कोचों (एलएचबी और आईसीएफ) के रखरखाव मैनुअल के अनुसार, कोचों की बाहरी पेंटिंग में उपयुक्त डिटेजेंट से धुलाई (एक दिन), पुट्टी लगाना (एक दिन), पुट्टी को घिसना और सरफेसर लगाना (एक दिन), विंडो मास्किंग, छत की पेंटिंग, साइड पैनल की एंड पेंटिंग और डाउन साइड क्षेत्र को छोड़कर साइड पैनल की पेंटिंग (एक दिन), ऊपरी क्षेत्र की मास्किंग और डाउन साइड पेंटिंग (एक दिन), मास्क हटाना, टच अप, लेटरिंग, सफाई और अन्य कार्य (एक दिन) जैसे प्रत्यक्ष कार्य और दो दिनों के लिए आंतरिक पेंटिंग का समानांतर कार्य शामिल हैं। इस प्रकार, पेंटिंग के काम में कम से कम पांच से छह दिन लगने चाहिए।

लेखापरीक्षा ने पाया कि वाइज डेटा के अनुसार, 134 कोचों को एक दिन में पेंट किया गया था और 400 अन्य कोचों को दो दिनों में पेंट किया गया था जो वाइज एप्लीकेशन में डेटा विसंगति का संकेत हैं।

रेल मंत्रालय का उत्तर (अक्टूबर 2024) वाइज एप्लीकेशन में डाटा विसंगतियों के संबंध में कुछ नहीं था।

1.9.9 एनसीओ के माध्यम से ओवरहॉलिंग के बाद गुणवत्ता जाँच-

चल स्टॉक रखरखाव के लिए सामान्य मानकों के निर्धारण के लिए आईआरसीए के तहत एक न्यूट्रल कंट्रोल आर्गेनाइजेशन (एनसीओ) की स्थापना की गई थी। आईआरसीए सम्मेलन नियमावली, भाग-III और IV में निर्धारित अनुरक्षण मानक पूरे भारतीय रेल पर लागू हैं। एनसीओ को कार्यशाला में जांच, निष्पक्ष और

³³ एनटीएक्सआर न्यूट्रल कंट्रोल आर्गेनाइजेशन (एनसीओ) के कार्मिक हैं, जिन्हें पीओएच पूरा होने के बाद कोचों की गुणवत्ता जांच सौंपी जाती है

वस्तुनिष्ठ रिपोर्ट और स्वतंत्र गुणवत्ता नियंत्रण जांच का कार्य सौंपा गया था।
एनसीओ के कामकाज की समीक्षा से पता चला कि -

- I. 2020-21 से 2022-23 के दौरान, 43 कोच बोगी मरम्मत शॉप से जुड़े कारणों से अपने पीओएच के 100 दिनों के भीतर खराब हो गए। इसमें से 17 एलएचबी कोचों को सीबीसी³⁴ जैम, सेंसर केबल फिट नहीं होने, दोनों छोरों से यूआईसी³⁵ रबर टूटने जैसे दोषों के पाए जाने के बावजूद एनसीओ द्वारा फिट घोषित किया गया था। निरीक्षण पत्र में, एनसीओ ने दोषों को दर्ज किया। हालांकि, निरीक्षण के उसी दिन 'फिट मेमो' जारी करते समय, बिना कारण बताए मंजूरी दी गई थी। इस प्रकार, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस में ओवरहाल किए गए कोचों का सही से गुणवत्ता निरीक्षण सुनिश्चित नहीं किया गया था।
- II. एनसीओ ओवरहॉल किए गए कोचों का अंतिम निरीक्षण जांच पत्रक के आधार पर करता है, जो विभिन्न जोनल रेलवे में अलग-अलग होता है। इसके अलावा, एनसीओ द्वारा ओवरहॉल किए गए कोचों (एलएचबी और आईसीएफ कोचों के लिए अलग-अलग) के अंतिम निरीक्षण के लिए कोई मानक/बेंचमार्क समय निर्धारित नहीं किया गया था।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में (अक्टूबर 2024) स्वीकार किया कि ओवरहाल किए गए कोचों के अंतिम निरीक्षण के लिए मानक/बेंचमार्क समय तय नहीं किया गया था। हालांकि, दोषों के ध्यान में आने के बावजूद कोच को फिट घोषित करने के संबंध में जवाब में कुछ नहीं कहा गया था।

सिफारिशें:

सीआरडब्ल्यू/एमसीएस को आवश्यकता है कि -

- I. **निर्णय लेने के लिए वाइज को एक विश्वसनीय एप्लीकेशन बनाने के लिए समवर्ती और सही डेटा भरने में पूर्ण पारदर्शिता बनाए रखें।**

³⁴ सीबीसी (सेंटर बफर कपलर) एक कोच को दूसरे कोच से जोड़ने का एक उपकरण है।

³⁵ यूआईसी टाइप रबर, कोच वेस्टिबुल का एक घटक है।

II. सुनिश्चित करें कि पीओएच मरम्मत की गुणवत्ता के लिए उचित जांच तंत्र हो।

1.10 निष्कर्ष

रेलवे बोर्ड ने पीओएच उत्पत्ति का अनुमान करते समय उचित सावधानी बरतने का निर्देश दिया। हालांकि, सीआरडब्ल्यू/एमसीएस के प्रारंभिक अनुमान को हर साल संशोधित कर घटाया गया था। सीआरडब्ल्यू/एमसीएस, रेलवे बोर्ड का लक्ष्य प्राप्त नहीं कर सका। 2016 में अपनी पीओएच क्षमता को 150 कोच प्रतिमाह तक बढ़ाने के बावजूद, मौजूदा बुनियादी ढांचे की संगतता और भविष्य की यथार्थवादी आवश्यकता का आकलन किए बिना 2018-19 से 2022-23 के दौरान आगे ₹ 181.78 करोड़ के क्षमता वृद्धि कार्य किए गए। रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करते समय कार्यशाला की पीओएच क्षमता कम बताई गई थी।

डिपो द्वारा पीओएच के लिए कोच भेजने में अत्यधिक देरी हुई। लेखापरीक्षा ने पाया कि 15 से 20 दिनों के निर्धारित चक्र अवधि की तुलना में कोचों का पीओएच करने में कार्यशाला द्वारा लिया गया समय तीन वर्ष तक था। पीओएच के 100 दिनों के भीतर कोचों खराब होने के मामले थे और उनमें से कुछ को डिपो द्वारा सक्षम अधिकारियों को सूचित नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि कार्यशाला का बजट इकाई लागत पर आधारित और कोचों के पीओएच के अनुमान के अनुरूप नहीं था, जिससे अतिरिक्त बजट तैयार हुआ। पूतरे की विभिन्न इकाइयों के बीच कोच होल्डिंग डेटाबेस एक समान नहीं था।

मशीनों के अंतर्निहित दोषों के कारण ₹ 4.15 करोड़ की चार उच्च मूल्य की मशीनें वर्षों से बेकार पड़ी थीं। एएसी से कम सामग्री की उपलब्धता के परिणामस्वरूप स्टॉक की कमी हुई थी और उपयोगकर्ता इकाइयों ने बार-बार सामग्री की अनुपलब्धता के बारे में शिकायत की थी। महत्वपूर्ण/सुरक्षा/अनिवार्य- परिवर्तनीय मदों की खरीद में कमी एक गंभीर चूक थी, जिसके परिणामस्वरूप अनिवार्य- परिवर्तनीय मदों के स्थान पर पुरानी सामग्री का उपयोग किया गया और जिससे पीओएच के 100 दिनों के भीतर कोच खराब हुए।

वाइज एप्लीकेशन के माध्यम से पीओएच गतिविधियों की निगरानी प्रभावी नहीं थी। वाइज और मैनुअल अभिलेखों के बीच डेटा की असमानता के कई मामले थे। कार्यशाला में प्राप्त सभी कोचों को तुरंत वाइज में फीड नहीं किया गया और कुछ चुनिंदा कोचों को प्राथमिकता दी गई। जांच और गुणवत्ता नियंत्रण में कमी देखी गई क्योंकि दोष पाए जाने के बावजूद कोचों को फिट घोषित किया गया था।

1.11 सिफारिशों का सारांश

सीआरडब्ल्यू/एमसीएस को आवश्यकता है कि -

- कोचों की वास्तविक वापसी तिथि के आधार पर पीओएच के लिए कोचों का यथार्थवादी अनुमान सुनिश्चित करें और पीओएच के लिए कार्यशाला में कोचों की समय पर आपूर्ति सुनिश्चित करें।
- इकाई लागत और आउटटर्न के अनुमान के आधार पर बजट तैयार करने लिए कोडल प्रावधान का पालन करें।
- निर्धारित समय के भीतर कोचों का पीओएच सुनिश्चित करें और कार्यशाला के अंदर कोचों को निष्क्रिय पड़े रहने से बचाएँ।
- पीओएच के बाद कोच विफलताओं के सभी मामलों की रिपोर्टिंग सुनिश्चित करने के लिए कोचिंग डिपो के रिपोर्टिंग तंत्र की निगरानी करें।
- वर्तमान क्षमता एवं चल रहे संवर्धन कार्यों के आलोक में विविध प्रकार के कोचों के लिए कार्यशाला की पीओएच क्षमता का पुनः आकलन करें।
- वांछित विशिष्टता की मशीनरी की प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए जांच और निगरानी तंत्र को मजबूत करें।
- आवश्यकता के अनुसार स्टॉक की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए भंडार प्रबंधन प्रणाली में सुधार करें।
- निर्णय लेने के लिए वाइज को एक विश्वसनीय एप्लीकेशन बनाने हेतु समवर्ती और सही डेटा भरने में पूर्ण पारदर्शिता बनाए रखें।
- सुनिश्चित करें कि पीओएच मरम्मत की गुणवत्ता के लिए उचित जांच तंत्र हो।

अध्याय II-

छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) -
कुर्ला स्टेशन के बीच
5वीं और 6ठी लाइन का निर्माण

छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) - कुर्ला स्टेशन के बीच 5वीं और 6ठी लाइन का निर्माण

2.1 परिचय

मुंबई की उपनगरीय रेलवे प्रणाली शहर की जीवन रेखा है। मध्य रेलवे (मरे) उपनगरीय नेटवर्क हर दिन 30 लाख यात्रियों को सेवा प्रदान करता है। मुंबई की लोकल ट्रेनों में भीड़ इस हद तक बढ़ गई है कि 2400 यात्रियों की निर्धारित वहन क्षमता के मुकाबले, पीक आवर्स के दौरान 12 कोच वाली ट्रेन में 6,000 से अधिक यात्री यात्रा करते हैं। इसका परिणाम यह होता है कि प्रति वर्ग मीटर फर्श स्थान पर 16 खड़े यात्रियों का पीक टाइम सुपर डेंस क्रश लोड होता है। 2014 से 2023 (अगस्त 2023 तक)³⁶ की अवधि के दौरान लोकल ट्रेनों से गिरने के कारण दुर्घटनावश मौतें प्रति वर्ष औसतन 275 मौतों के साथ प्रति वर्ष 94 से 401 के बीच थीं। इसके अलावा, उपरोक्त अवधि के दौरान ट्रेनों से गिरकर घायल होने वाले लोगों की संख्या प्रति वर्ष 162 से 766 तक थी।

2.2 पृष्ठभूमि

छत्रपति शिवाजी टर्मिनस मुंबई (अब नाम बदल कर छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) कर दिया गया³⁷) से कुर्ला के उत्तर तक मध्य रेलवे के मुंबई³⁸ उपनगरीय खंड में दो कॉरिडोर हैं, प्रत्येक कॉरिडोर में अप और डाउन दिशाओं के लिए दो लाइनें हैं। वेस्ट साइड कॉरिडोर में सभी स्टेशनों पर लोकल ट्रेनों को रोकने के लिए दो लोकल लाइनें हैं। ईस्ट साइड कॉरिडोर में दो थ्रू लाइनें हैं और इसे फास्ट कॉरिडोर के रूप में जाना जाता है जहां लोकल ट्रेनें चुनिंदा स्टेशनों पर रुकती हैं। इस कॉरिडोर का उपयोग लंबी दूरी की गैर-उपनगरीय यात्री और मालगाड़ियों को चलाने के लिए भी किया जा रहा है। सीएसएमटी-दादर-कुर्ला

³⁶ जैसा कि सितंबर 2023 में सरकारी रेलवे पुलिस द्वारा सूचित किया गया था।

³⁷ (किमी. 0.00)

³⁸ (किमी. 17.390)

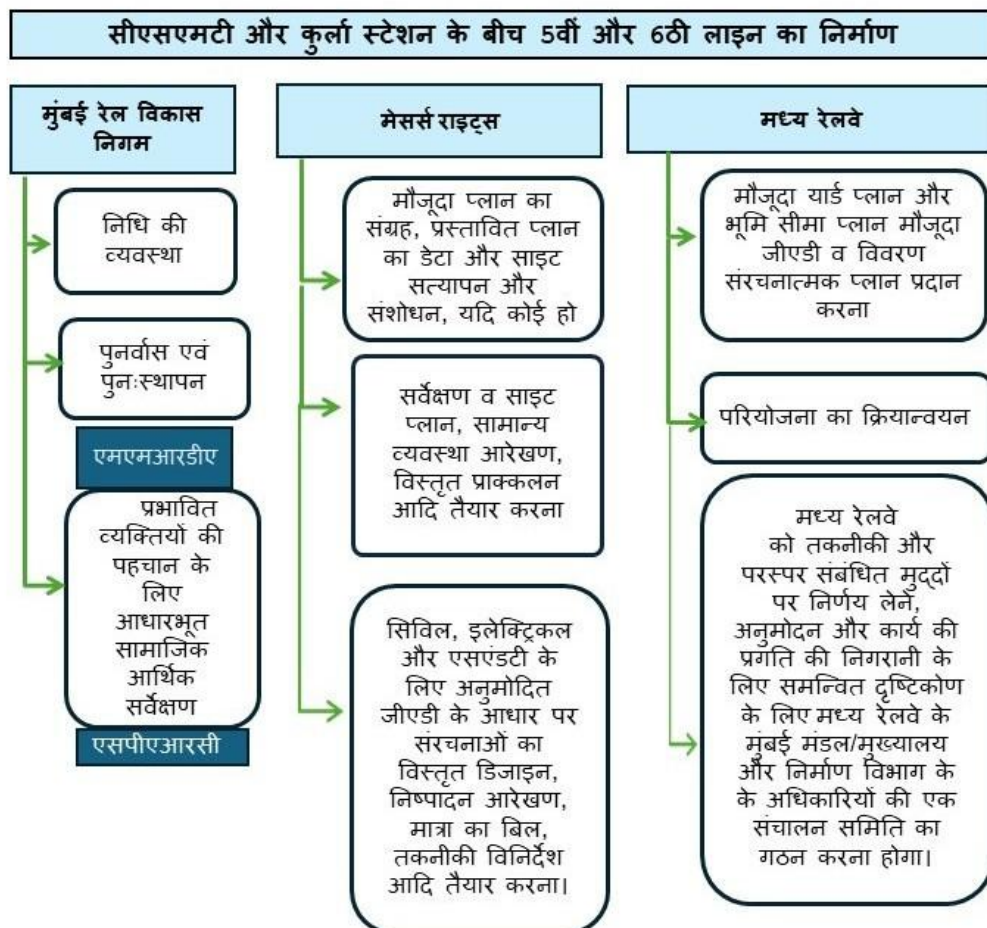
खंड अत्यधिक संतृप्त खंड है और इस खंड में यातायात की मांग लगातार बढ़ रही है। इसलिए, उपनगरीय खंड की व्यस्ततम समय की क्षमता को बढ़ाने के लिए गैर-उपनगरीय यातायात को उपनगरीय यातायात से अलग करना आवश्यक है।

रेलवे ने ठाणे और सीएसएमटी के बीच उपनगरीय यातायात से लंबी दूरी के यातायात को अलग करने के साथ-साथ मध्य रेलवे पर उपनगरीय सेवाओं में सुधार की आवश्यकता भी महसूस की। लगातार बढ़ते यात्री यातायात की मांगों को पूरा करने के उद्देश्य से, रेल मंत्रालय (रेम) और महाराष्ट्र सरकार (जीओएम) ने मुंबई रेलवे विकास निगम लिमिटेड (एमआरवीसी) के माध्यम से हाथ मिलाया³⁹। एमआरवीसी की मुंबई शहरी परिवहन परियोजना-॥ (एमयूटीपी) परियोजना के अंतर्गत सीएसएमटी-कुर्ला खंड⁴⁰ के बीच 5वीं और 6ठी लाइन के निर्माण का कार्य ₹ 659 करोड़ की कुल लागत पर पिंक बुक 2009-10 में स्वीकृत किया गया था। एमआरवीसी ने विस्तृत इंजीनियरिंग कार्य हेतु सिविल, इलेक्ट्रिकल और एस एंड टी कार्यों के लिए सर्वेक्षण, साइट प्लान, यार्ड प्लान, सामान्य व्यवस्था आरेखण, विस्तृत प्राक्कलन, मात्रा बिल, विस्तृत डिजाइन/ड्राइंग, भूमि अधिग्रहण योजनाओं, आवश्यक अतिरिक्त भूमि चौड़ाई की गणना आदि के लिए जून 2009 में मेसर्स राइट्स को 30 महीने की पूर्णता अवधि के साथ परामर्श सेवा संविदा दी।

कार्य को निष्पादित करने की विस्तृत भूमिका और जिम्मेदारी विभिन्न प्राधिकरणों/एजेंसियों को सौंपी गई थी जैसा कि नीचे दिए गए प्रवाह चार्ट में दर्शाया गया है:

³⁹ रेल मंत्रालय के अधीन भारत सरकार का एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम जिसका गठन जुलाई 1999 में हुआ था।

⁴⁰ मस्जिद, सैंडहर्स्ट रोड, भायखला, चिंचपोकली, करी रोड, परेल, दादर, माटुंगा और सायन स्टेशनों से गुजरते हुए।



स्रोत: (i) मेसर्स राइट्स करार दिनांक 15 सितंबर 2009 ।

(ii) एमआरवीसी का पत्र सं. एमआरवीसी/ई/आर/18 भाग VI दिनांक 5 सितंबर 2012 ।

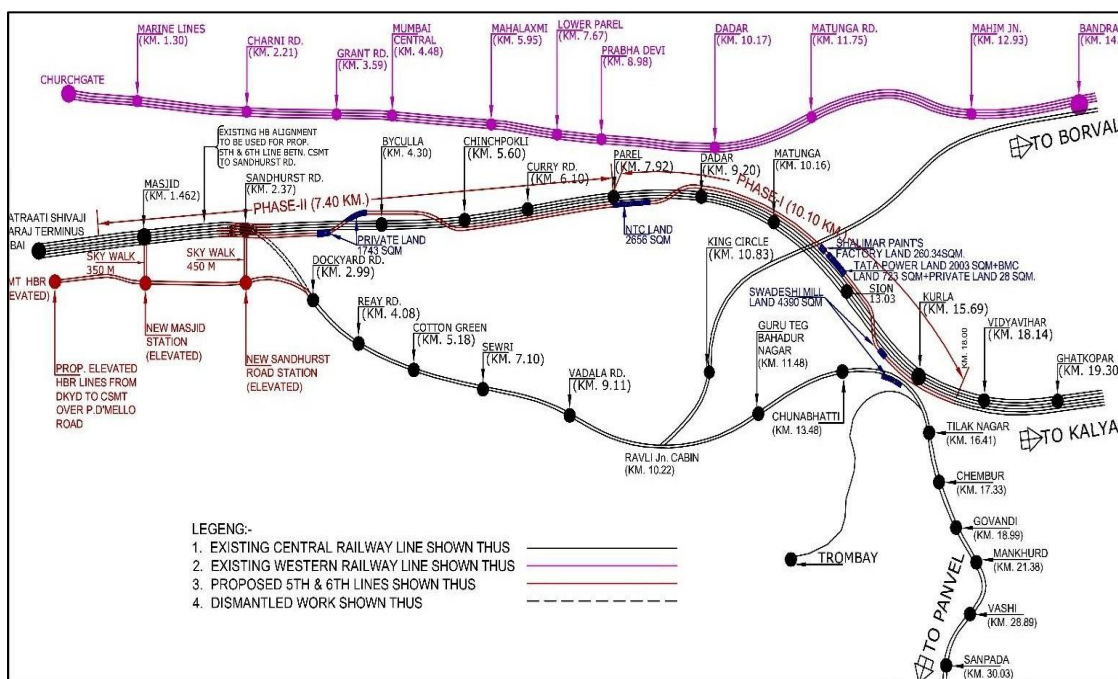
(iii) महाराष्ट्र सरकार, एमएमआरडीए और एमआरवीसी के बीच 1 सितंबर 2009 को पूरक करार।

(iv) सीनियर एफए (सी)/दादर का पत्र दिनांक 7 नवंबर 2023।

इस कार्य को मध्य रेलवे और महाराष्ट्र सरकार के बीच 50: 50 के अनुपात में लागत हिस्सेदारी के आधार पर निष्पादित किया जाना था। रेलवे बोर्ड (आरबी) द्वारा सितंबर 2014 में परियोजना का ₹ 890.89 करोड़ का विस्तृत प्राक्कलन मंजूर किया गया था।

इस परियोजना को सभी अतिक्रमणों को हटाने के अधीन पांच साल के भीतर पूरा करने का लक्ष्य रखा गया था। पूरा करने की लक्ष्य तिथि मार्च 2021⁴¹ निर्धारित की गई थी और यह आगे मार्च 2024⁴² तक बढ़ा दी गई थी। हालाँकि, ₹ 890.89 करोड़ के स्वीकृत प्राक्कलन (सितंबर 2014) के मुकाबले ₹ 500.93 करोड़ (56.22 प्रतिशत) (जनवरी 2024) के व्यय के बावजूद, केवल 26 प्रतिशत कार्य भौतिक रूप से पूरा हुआ (जनवरी 2024)। इस परियोजना को दो चरणों में विभाजित किया गया था, अर्थात् चरण- I में कुर्ला स्टेशन से परेल स्टेशन तक का खंड और चरण- II में परेल स्टेशन से सीएसएमटी स्टेशन तक का खंड शामिल है जैसा कि चित्र 2.1 में दर्शाया गया है। मध्य रेलवे ने चरण-I का कार्य पहले पूरा करने का निर्णय लिया।

चित्र 2.1: सीएसएमटी-कुर्ला स्टेशन के बीच 5वीं और 6ठी लाइन के निर्माण के लिए आरेखण



स्रोत: रेलवे बोर्ड को मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण), मध्य रेलवे का पीसीडीओ

⁴¹ स्रोत: सीएओ (सी), मध्य रेलवे का आरबी को माह नवंबर 2018 के लिए आवधिक गोपनीय अर्ध-शासकीय (पीसीडीओ) पत्र।

⁴² चरण I के लिए- मार्च 2024 । चरण II के लिए- इसे पूरा करने के लिए कोई लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई थी।

2.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

परियोजना की लेखापरीक्षा यह आकलन करने के लिए की गई थी कि क्या:

- परियोजना की योजना व्यावहारिक बाधाओं को ध्यान में रखते हुए बनाई गई और परियोजना को परियोजना योजना के अनुसार क्रियान्वित किया गया।
- परियोजना को समयबद्ध तरीके से आगे बढ़ाने के लिए इसमें शामिल कई एजेंसियों के बीच समन्वय प्रभावी था।

2.4 लेखापरीक्षा मानदंड

लेखापरीक्षा मानदंड इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड और समय-समय पर आरबी द्वारा जारी निर्देशों से लिए किए गए थे।

2.5 लेखापरीक्षा का दायरा एवं पद्धति

लेखा परीक्षा 2009-10 (परियोजना मंजूरी) से जनवरी 2024 तक की अवधि के लिए भूमि अधिग्रहण सहित परियोजना की योजना और कार्यान्वयन प्रक्रिया पर केंद्रित थी। लेखापरीक्षा पद्धति में रेलवे बोर्ड और मध्य रेलवे के संबंधित अभिलेखों की जांच शामिल थी।

2.6 परियोजना की स्थिति

चरण- I कार्य की स्थिति (जनवरी 2024 तक) इस प्रकार है:

तालिका 2.1: चरण-I (कुर्ला-परेल) कार्य की स्थिति

क्र. सं.	विवरण	लक्षित कार्य	पूरा हुआ कार्य
1	रूट लंबाई	10.10 मार्ग किलोमीटर (आरकेएम)	शून्य
2	भूमि अधिग्रहण	10060.99 वर्गमीटर	2656 वर्गमीटर भूमि का अधिग्रहण

क्र. सं.	विवरण	लक्षित कार्य	पूरा हुआ कार्य
3	परियोजना प्रभावित व्यक्तियों (पीएपी) का पुनर्वास और पुनर्स्थापन	758 पीएपी की पहचान की गई है और उनका पुनर्वास किया जाना है।	2017 में 41 पीएपी का पुनर्वास किया गया।
4	उपनगरीय टर्मिनस	परेल में बनाया जाना है	मार्च 2019 में कार्य पूरा हुआ।
5	सेवा भवनों को स्थानांतरित और पुनर्निर्माण करना	67 संरचनाओं को स्थानांतरित और निर्मित किया जाना है	तीन संरचनाओं (परेल, माटुंगा और कुर्ला) का कार्य पूरा हो गया है, चार (दादर, माटुंगा, सायन और कुर्ला) का कार्य प्रगति पर है।
6	रोड ओवर ब्रिज (आरओबी)	सायन और धारावी में दो आरओबी	सायन में आरओबी के लिए संविदा दे दी गई है। यातायात पुलिस विभाग, मुंबई द्वारा अनापत्ति प्रमाण-पत्र जारी न किए जाने के कारण धारावी में आरओबी के लिए निविदा पर कार्रवाई नहीं की गई थी।
7	रेल फ्लाईओवर	दो फ्लाईओवर (कुर्ला फ्लाईओवर और किंग सर्कल फ्लाईओवर)	कुर्ला फ्लाईओवर का कार्य प्रगति पर है (30 प्रतिशत प्रगति)। भूमि अधिग्रहण लंबित होने के कारण किंग सर्कल फ्लाईओवर में कोई प्रगति नहीं हुई है।
8	फुट ओवर ब्रिज (एफओबी)	19 एफओबी का निर्माण/संशोधन किया जाना था	पांच एफओबी का निर्माण किया गया। विस्तार/संशोधन हेतु स्पष्ट साइट उपलब्ध न होने के कारण शेष 14 एफओबी का कार्य रोक दिया गया था।

चरण II के कार्य के संबंध में, मध्य रेलवे ने अक्टूबर 2023 में भूमि अधिग्रहण प्रस्ताव प्रस्तुत किया। चरण II के कार्य में कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई।

2.7 लेखापरीक्षा के परिणाम

2.7.1 परियोजना की योजना और इसका कार्यान्वयन

किसी भी परियोजना को समयबद्ध तरीके से और स्वीकृत बजट के भीतर चालू करना सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त परियोजना प्रबंधन संरचना, उचित निष्पादन और निगरानी पद्धति, पर्याप्त परियोजना वित्तपोषण और शीघ्र विवाद समाधान तंत्र आवश्यक शर्तें हैं।

2.7.1.1 विस्तृत प्राक्कलन के लिए योजना

प्राक्कलन तैयार करने के संबंध में रेलवे बोर्ड के अनुदेशों (जून, 2008) में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है कि फिजूलखर्ची और भव्य तरीके से सुविधाएं प्रदान करने की प्रवृत्ति को गंभीर रूप से रोकना होगा। सेवा भवनों, विशेष रूप से सिग्नल और दूरसंचार बुनियादी ढांचे के आवास, कार्यशालाओं में शेड, निरीक्षक कर्मचारियों के लिए कार्यालय, आदि से संबंधित प्राक्कलनों को केवल कार्यात्मक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए न्यूनतम स्तर तक कम किया जाना चाहिए और इससे अधिक कुछ नहीं।

विस्तृत इंजीनियरिंग कार्य के संबंध में सिविल, इलेक्ट्रिकल और एस एंड टी कार्यों के लिए सर्वेक्षण, साइट प्लान, यार्ड प्लान, सामान्य व्यवस्था आरेखण, विस्तृत प्राक्कलन, मात्रा बिल, विस्तृत डिजाइन/ड्राइंग, भूमि अधिग्रहण योजना तैयार करने, अपेक्षित अतिरिक्त भूमि चौड़ाई की गणना आदि करने के लिए मेसर्स राइट्स को जून 2009⁴³ में एक संविदा दी गई थी।

तदनुसार, मेसर्स राइट्स ने फरवरी 2012 में ₹ 923.78 करोड़ का समेकित विस्तृत प्राक्कलन तैयार कर प्रस्तुत किया जिसे मध्य रेलवे द्वारा जनवरी 2013 में मंजूरी के लिए रेलवे बोर्ड को भेजा गया था।

⁴³ 30 माह की पूर्णता अवधि के साथ।

रेलवे बोर्ड ने विस्तृत प्राक्कलन की जांच के दौरान निम्नलिखित प्रमुख मदों को शामिल करने के बारे में मध्य रेलवे पर प्रश्न उठाए:

- 134 नए आवासीय क्वार्टरों और प्लेटफार्मों और प्लेटफार्म शेल्टर का विस्तार का प्रावधान क्योंकि ये काम इस कार्य से सीधे जुड़े नहीं थे (मई 2013 और फरवरी 2014)।
- इलेक्ट्रिकल और एस एंड टी उपकरण हटाए जाने हैं (सितंबर 2013)।
- फर्नीचर और वाहनों को किराए पर लेने का प्रावधान (फरवरी 2014)।
- परियोजना में फुटओवर ब्रिज की संख्या में वृद्धि और कुर्ला में फ्लाईओवर के लिए अपूर्ण औचित्य (मई, 2014 और जुलाई, 2014)।

रेलवे बोर्ड की सलाह पर विस्तृत प्राक्कलन में प्रदान किए गए आवासीय क्वार्टरों की संख्या 134 से घटाकर 72 कर दी गई थी (जून, 2014) और ₹ 9.64 करोड़ के विद्युत उपकरण के प्रावधान को हटा दिया गया था क्योंकि एमआरवीसी एक पृथक व्यवस्था के अंतर्गत इन मदों को प्रदान कराने के लिए सहमत हो गया था (अक्तूबर, 2013)। परियोजना में एफओबी की संख्या में वृद्धि और कुर्ला में बनाए जाने वाले फ्लाईओवर के लिए विस्तृत औचित्य मध्य रेल द्वारा रेलवे बोर्ड को क्रमशः जून, 2014 और अगस्त, 2014 में प्रस्तुत किया गया था।

रेलवे बोर्ड द्वारा सितम्बर, 2014 में ₹ 890.89 करोड़ की घटी हुई लागत पर संशोधित विस्तृत प्राक्कलन स्वीकृत किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि आवास के प्रावधान को न्यूनतम स्तर पर रखने के लिए रेलवे बोर्ड के जून, 2008 के निर्देशों का पालन न करने और अपूर्ण औचित्य के साथ प्राक्कलन प्रस्तुत करने के कारण, विस्तृत प्राक्कलन की मंजूरी में परिहार्य विलंब हुआ।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में कहा कि रेलवे बोर्ड की टिप्पणियों के अनुपालन में, विस्तृत प्राक्कलन में सुधार किए गए थे और संशोधित विस्तृत प्राक्कलन को रेलवे बोर्ड द्वारा सितंबर 2014 में मंजूरी दी गई थी। विस्तृत प्राक्कलन तैयार करते समय आवश्यकताओं को न्यूनतम स्तर पर रखा गया था।

रेल मंत्रालय का जवाब सामान्य था और रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत विस्तृत प्राक्कलन में 134 आवासीय क्वार्टरों को शामिल करने पर कोई टिप्पणी नहीं की गई थी, जिन्हें बाद में रेलवे बोर्ड द्वारा प्राक्कलन स्वीकृत करते समय घटाकर 72 कर दिया गया था। इसके अलावा, अपूर्ण औचित्य के साथ रेलवे बोर्ड को अनुमान प्रस्तुत करने के संबंध में कोई टिप्पणी नहीं की गई थी, जिसके परिणामस्वरूप विस्तृत अनुमान की मंजूरी में परिहार्य विलंब हुआ।

2.7.1.2 भूमि अधिग्रहण के लिए योजना और इसका कार्यान्वयन

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड के पैरा 803 और 804 में कहा गया है कि रेलवे उद्देश्यों के लिए भूमि अधिग्रहण करने में, रेलवे प्रशासन यह देखने के लिए जिम्मेदार है कि: (i) भूमि का अधिग्रहण करना आवश्यक है; (ii) अधिग्रहण के लिए सक्षम प्राधिकारी की मंजूरी मौजूद है; (iii) यदि नियमों से किसी विचलन के लिए विचार किया जाता है, तो ऐसे विचलन के लिए रेलवे बोर्ड का विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त किया गया है; (iv) अधिग्रहीत भूमि का उचित स्वामित्व लिया और रखा गया हो और यह सटीक पहचान करने में सक्षम हो; (v) खरीद मूल्य उचित है, और (vi) भूमि का सर्वोत्तम लाभ के लिए उपयोग किया जाता है।

इसलिए, अपने विभागों के लिए अधिग्रहित भूमि के संबंध में संबंधित विभागों के प्रमुखों पर यह सुनिश्चित करने की प्रारंभिक जिम्मेदारी है कि भूमि की स्पष्ट आवश्यकता सुनिश्चित किए बिना इसका अधिग्रहण न किया जाए।

इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने अधिग्रहण को और अधिक आकर्षक बनाने तथा इसे समयबद्ध तरीके से करने तथा भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने के लिए की जाने वाली कार्रवाई के संबंध में निर्देश भी जारी किए (दिसंबर 2009)। कुछ कार्यवाही बिंदु इस प्रकार थे:

- निजी भूमि का अधिग्रहण केवल तभी किया जाए जब बहुत आवश्यक और अपरिहार्य हो।

- परियोजनाओं की योजना इस तरह से बनाई जाएगी कि भूमि अधिग्रहण, विशेष रूप से कृषि भूमि का और भूमि मालिकों का विस्थापन न्यूनतम हो।

भूमि अधिग्रहण के संबंध में अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि हालांकि विस्तृत इंजीनियरिंग कार्य की संविदा मेसर्स राइट्स को जून 2009 में दी गई थी, लेकिन मेसर्स राइट्स द्वारा भूमि अधिग्रहण के लिए भूमि योजना तैयार करने का कार्य अगस्त 2012 में ही शुरू किया गया था।

मेसर्स राइट्स ने मध्य रेलवे को सूचित किया (जनवरी 2014) कि संबंधित राज्य सरकार के राजस्व अधिकारियों के साथ पर्याप्त अवधि के लिए लगातार संपर्क करने के बाद भी, भूमि अधिग्रहण योजनाओं की तैयारी के लिए सभी आवश्यक शीट जारी नहीं की गई। मेसर्स राइट्स ने भूमि योजना तैयार करने का कार्य मई 2014 में ही पूरा किया।

विस्तृत प्राक्कलन (सितंबर, 2014) में परियोजना के लिए 21038.56 वर्ग मीटर भूमि की आवश्यकता का आकलन किया गया था जिसमें बाढ़ से बचने के लिए बाहरी रेलपथ⁴⁴ के केंद्र से पांच मीटर तक रेल भूमि की सीमा की दूरी बनाए रखने, ओवर हैड इक्विपमेंट (ओएचई) पोर्टल और सीमा के साथ-साथ साइड नाले उपलब्ध कराने का प्रावधान था। तदनुसार, मध्य रेलवे ने 23789.6 वर्ग मीटर भूमि के लिए 53 भूमि अधिग्रहण प्रस्ताव की योजना जिलाधिकारी को प्रस्तुत की (नवम्बर, 2014)।

प्रारंभ में, इन प्रस्तावों को कलेक्टर कार्यालय द्वारा मध्य रेलवे को यह कहते हुए लौटा दिया गया था कि भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवजा और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम, 2013 (आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013) उनके कार्यालय को भूमि अधिग्रहण का अधिकार प्रदान नहीं करता है (फरवरी 2015)।

⁴⁴ आरबी के 2008 के निर्देश के आधार पर

अधिग्रहण के लिए पहले प्रस्तुत किए गए (नवंबर 2014) इन 53 भूमि प्रस्तावों को जनवरी 2016 में सुव्यवस्थित किया गया था। पहले अधिक मूल्यांकन⁴⁵ होने के कारण भूमि की आवश्यकता लगभग 6000 वर्ग मीटर (29 प्रतिशत) कम हो गई थी और मध्य रेलवे द्वारा कलेक्टर, मुंबई को 17,682 वर्ग मीटर के लिए 23 भूमि योजनाओं की संशोधित सूची भेजी गई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि भूमि के न्यूनतम अधिग्रहण के लिए कोडल प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन न करने के परिणामस्वरूप विस्तृत प्राक्कलन में प्रस्तावित भूमि आवश्यकता का अधिक मूल्यांकन किया गया। इसके अलावा, मेसर्स राइट्स की ओर से चूक के दृष्टांत⁴⁶ भी देखे गए थे जिनके कारण भूमि अधिग्रहण में विलंब हुआ।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में कहा कि निजी भूमि अधिग्रहण की जरूरत की गणना सीएसएमटी और कुर्ला के बीच प्रस्तावित 5वीं और 6ठी लाइनों के निर्माण के लिए आवश्यक न्यूनतम भूमि के आधार पर की गई थी। परिणामस्वरूप, भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया शुरू करने के लिए 23,789.6 वर्ग मीटर भूमि हेतु 53 भूमि अधिग्रहण प्रस्ताव योजनाएं कलेक्टर कार्यालय, मुंबई को प्रस्तुत की गई थीं। इन प्रस्तावों में कई बहुमंजिला निजी इमारतों का अधिग्रहण और उन्हें तोड़ना शामिल था। विभिन्न प्राधिकरणों के साथ कई चर्चाओं और साइट सत्यापन के बाद, यह स्पष्ट हो गया कि संभावित मुकदमेबाजी और विवादों के कारण बहु-मंजिला निजी भवनों का अधिग्रहण करना चुनौतीपूर्ण होगा, जिससे परियोजना में महत्वपूर्ण देरी होगी। इसलिए, प्रस्तावित संरेखण को समायोजित करके भूमि की आवश्यकता को संशोधित करके 17,682 वर्ग मीटर कर दिया गया था। मुंबई के उपनगरीय क्षेत्र, विशेष रूप से ग्रेटर मुंबई शहर क्षेत्र में, घनी आबादी वाली ऊंची इमारतें हैं, जिससे विभिन्न बाधाओं के कारण भूमि अधिग्रहण एक जटिल प्रक्रिया बन जाती है। फिर भी, कोडल प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के

⁴⁵ चिंचपोकली पूर्व, कुर्ला, सायन (पश्चिम) के कुछ हिस्सों और परेल (पूर्व) में।

⁴⁶ 15 दिसंबर 2016, 10 जनवरी 2017 और 18 दिसंबर 2017 को मेसर्स राइट्स के प्रतिनिधियों द्वारा बैठकों में भाग नहीं लेना। इसके अलावा भूमि प्रस्तावों जैसे आवश्यक दस्तावेज मेसर्स राइट्स द्वारा उचित रूपों में प्रस्तुत नहीं किए गए थे।

दिशानिर्देशों का पालन करने और मौजूदा परिस्थितियों के आधार पर भूमि आवश्यकताओं का सही आकलन करने के लिए अत्यधिक सावधानी बरती गई थी।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है। नवंबर 2014 में किया गया प्रारंभिक भूमि मूल्यांकन अपर्याप्त था। अगर रेल मंत्रालय के दिसंबर 2009 के निर्देशों का पालन किया गया होता, तो 6,000 वर्ग मीटर (29 प्रतिशत) के अति-मूल्यांकन से बचा जा सकता था। इसके अलावा, अतिरिक्त भूमि मूल्यांकन से बचने के लिए बहु-मंजिला इमारतों के अधिग्रहण करने में आने वाली चुनौतियों का शुरू में अनुमान लगाया जाना चाहिए था।

क. चरण- I (कुर्ला-परेल) कार्य के लिए भूमि अधिग्रहण

17,682 वर्ग मीटर भूमि (सरकारी और निजी) में से, पांच स्थानों की 10,060.99 वर्ग मीटर भूमि का अधिग्रहण चरण I कार्य के लिए किया जाना था। चरण-I कार्य के लिए भूमि अधिग्रहण की स्थिति तालिका 2.2 में दर्शाई गई है:

तालिका 2.2: चरण-I कार्य के लिए भूमि अधिग्रहण की स्थिति

क्र. सं.	अधिग्रहित की जाने वाली भूमि/भूमि के प्रकार	क्षेत्र (वर्गमीटर)	किया गया भुगतान (₹ करोड़ में)	भूमि अधिग्रहण की स्थिति	लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ
1	राष्ट्रीय वस्त्र निगम (एनटीसी)-परेल रेलवे स्टेशन क्षेत्र पूर्व/सरकारी भूमि	2656	129.30	प्रस्ताव 18/1/2018 को प्रस्तुत किया गया। भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया मार्च 2018 में शुरू हुई थी। वस्त्र मंत्रालय ने दिसंबर 2020 में रेलवे को भूमि हस्तांतरण की मंजूरी दी। मध्य रेलवे ने दिसंबर 2021 में एनटीसी को भूमि लागत का	हालांकि भूमि हस्तांतरण की मंजूरी वस्त्र मंत्रालय द्वारा दिसंबर 2020 में दी गई थी, लेकिन भूमि के वास्तविक अधिग्रहण में

क्र. सं.	अधिग्रहित की जाने वाली भूमि/भूमि के प्रकार	क्षेत्र (वर्गमीटर)	किया गया भुगतान (₹ करोड़ में)	भूमि अधिग्रहण की स्थिति	लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ
				भुगतान किया। प्राप्त भूमि पर भौतिक कब्जा किया गया (नवंबर 2023)। असाइनमेंट डीड 2/11/2023 को बनाया गया था और म्यूटेशन के लिए राजस्व प्राधिकरण को भेजा गया था।	तीन वर्ष लग गए।
2	ग्रेटर मुंबई नगर निगम (एमसीजीएम) सायन-धारावी क्षेत्र/सरकारी भूमि	723	6.35	प्रस्ताव 18/1/2018 को प्रस्तुत किया गया। भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया मार्च 2018 में शुरू हुई थी। मध्य रेलवे द्वारा एमसीजीएम को मई/अगस्त 2022 में भुगतान किया गया था। एमसीजीएम ने भूमि हस्तांतरण को मंजूरी दे दी है और पीएपी के पुनर्वास, जो मुंबई महानगर क्षेत्र विकास प्राधिकरण (एमएमआरडीए) की ओर से लंबित है, के बाद कब्जा दिया जाएगा।	भूमि का हस्तांतरण और कब्जा पीएपी के पुनर्वास न होने, जो एमएमआरडीए की ओर से लंबित था, के कारण रुका हुआ था।

क्र. सं.	अधिग्रहित की जाने वाली भूमि/भूमि के प्रकार	क्षेत्र (वर्गमीटर)	किया गया भुगतान (₹ करोड़ में)	भूमि अधिग्रहण की स्थिति	लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ
3	शालीमार पेंट्स फैक्ट्री को पट्टे पर दी गई एमसीजीएम भूमि (किंग्स सर्कल हार्बर फ्लाईओवर)/ सरकारी भूमि	260.34	1.96	प्रस्ताव 18/1/2018 को प्रस्तुत किया गया था। भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया मार्च 2018 में शुरू हुई थी। मध्य रेलवे ने दिसंबर 2019 में सीधी खरीद विधि के लिए बीएमसी से संपर्क किया। भूमि का भुगतान जुलाई 2022 में किया गया था। कलेक्टर मुंबई शहर (मुंबई जिलाधिकारी) ने 30/8/2022 को अवार्ड घोषित किया। एमएमआरडीए की ओर से पीएपी के पुनर्वास की कार्रवाई लंबित है।	भूमि का भुगतान जुलाई 2022 में किया गया था। तथापि, पीएपी को स्थानांतरित न किए जाने के कारण भूमि पर कब्जा लेना रुक गया था।
4	टाटा पावर + आई. एस. पाठक/निजी भूमि	2109.25	2.28	प्रस्ताव 18/1/2018 को प्रस्तुत किया गया। सार्वजनिक सूचना 26/10/2018 को जारी की गई। 16/12/2021 को रेलवे, भूमि अधिग्रहण अधिकारियों, टाटा पावर और एमएमआरडीए के बीच एक बैठक आयोजित की गई। टाटा पावर ने कहा कि जब तक रेलवे टाटा पावर के कार्य स्थल	एमएमआरडीए द्वारा पीएपी को स्थानांतरित न किए जाने के कारण भूमि पर कब्जा लेना रुक गया था।

क्र. सं.	अधिग्रहित की जाने वाली भूमि/भूमि के प्रकार	क्षेत्र (वर्गमीटर)	किया गया भुगतान (₹ करोड़ में)	भूमि अधिग्रहण की स्थिति	लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ
				को मंजूरी नहीं देता, टाटा पावर से एनओसी (अनापत्ति प्रमाण पत्र) जारी नहीं की जाएगी। यह भी कहा गया था कि उन्हें मध्य रेलवे को भूमि हस्तांतरित करने में कोई आपत्ति नहीं है, बशर्ते कि रेलवे टाटा पावर की भूमि, जिस पर इस भूमि हस्तांतरण के कारण उत्पन्न होने वाली परेशान लाइन नींव का निर्माण उनके द्वारा किया जाना है, से कुछ झोपड़ियों में रहने वालों का पुनर्वास करे। उप जिला कलेक्टर द्वारा 16/6/2022 को आदेश पत्र जारी किया गया। एमएमआरडीए की ओर से पीएपी के पुनर्वास की कार्रवाई लंबित है। एमएमआरडीए द्वारा पीएपी के स्थानांतरण के बाद ही भूमि का कब्जा लिया जा सकता है।	

क्र. सं.	अधिग्रहित की जाने वाली भूमि/भूमि के प्रकार	क्षेत्र (वर्गमीटर)	किया गया भुगतान (₹ करोड़ में)	भूमि अधिग्रहण की स्थिति	लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ
5	स्वदेशी मिल (कुर्ला-सायन और कुर्ला-चूनाभट्टी के बीच की भूमि)/निजी भूमि	4390.65	13.95	दिनांक 9/3/2019 को उप कलेक्टर को प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया। यह कोर्ट रिसीवर के नियंत्रण में एक विवादित भूमि है। माननीय उच्च न्यायालय, मुंबई द्वारा 5/1/2022 को एनओसी दी गई। धारा 11 के तहत 23/5/2022 को नोटिस जारी किया गया था। 30 प्रतिशत अग्रिम भुगतान 27/10/2022 को किया गया। कब्जाधारियों ने 27/7/2022 और 31/12/2022 को बेसलाइन सामाजिक-आर्थिक (बीएसई) सर्वेक्षण टीम को पुनर्वास के लिए पीएपी की पहचान के लिए सर्वेक्षण नहीं करने दिया। एसडीओ विद्याविहार द्वारा आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013, खंड संख्या 11 के तहत 28/2/2024 को नोटिस प्रकाशित किया गया।	निवासियों के प्रतिरोध के कारण पीएपी सर्वेक्षण नहीं किया जा सका। भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया अभी तक पूरी नहीं हुई है (जून 2024)

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में लेखापरीक्षा द्वारा टिप्पणी की गई भूमि अधिग्रहण की पहले की स्थिति को दोहराया। रेल मंत्रालय ने कहा कि (i) ग्रेटर मुंबई नगर निगम (एमसीजीएम) सायन-धारावी क्षेत्र/सरकारी भूमि, (ii) शालीमार पेंट्स फैक्ट्री को पट्टे पर दी गई एमसीजीएम भूमि (किंग्स सर्कल हार्बर फ्लाईओवर)/सरकारी भूमि और (iii) टाटा पावर + आई.एस. पाठक/निजी भूमि से संबंधित पीएपी का पुनर्वास सितंबर 2024 तक पूरा हो जाएगा। कुर्ला-सायन और कुर्ला-चूनाभट्टी/निजी भूमि के बीच स्थित स्वदेशी मिल के संबंध में रेल मंत्रालय ने उल्लेख किया कि रेल प्रशासन इसके अधिग्रहण के लिए एसडीओ विद्याविहार के साथ मामले को सक्रिय रूप से उठा रहा है।

ख. चरण- II (परेल से सीएसएमटी) कार्य के लिए भूमि अधिग्रहण

चरण-II के कार्य के लिए, 7621⁴⁷ वर्ग मीटर की कुल शेष मात्रा के मुकाबले लगभग 6767 वर्ग मीटर भूमि का अधिग्रहण और सैंडहर्स्ट रोड व सीएसएमटी के बीच निजी संरचनाओं एवं भवनों को तोड़ना शामिल था। 11 बहुमंजिला भवनों के अधिग्रहण और तोड़ने से बचने के लिए, मध्य रेलवे ने महाराष्ट्र सरकार को वैकल्पिक संरेखण के लिए अनुमोदन प्रदान करने के लिए प्रस्ताव दिया (दिसंबर 2014) जिसमें प्रावधान था कि मौजूदा हार्बर लाइन को डॉकयार्ड रोड स्टेशन से पी डी मेलो रोड की ओर मोड़ दिया जाए ताकि 5वीं और 6ठी लाइनों के लिए जगह बनाई जा सके। चूंकि वैकल्पिक संरेखण के लिए राज्य सरकार के सैद्धांतिक अनुमोदन की प्रतीक्षा की जा रही थी, मध्य रेलवे ने महाराष्ट्र सरकार के मुख्य सचिव और महाराष्ट्र के माननीय मुख्यमंत्री के प्रधान सचिव से उपर्युक्त प्रस्तावित वैकल्पिक संरेखण के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया (फरवरी, 2016)। महाराष्ट्र सरकार से अप्रैल 2021 में प्रस्तावित संरेखण के लिए औपचारिक अनुमोदन देने का फिर से अनुरोध किया गया था।

⁴⁷ भायखला में 1743 वर्गमीटर और मस्जिद में 5024 वर्गमीटर।

जून 2021 में, भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम⁴⁸ (आईआरएसडीसी) ने महाराष्ट्र के मुख्य सचिव की अध्यक्षता में उच्च स्तरीय समिति की बैठक में एक कार्यसूची मद के रूप में पी डी मेलो रोड के साथ हार्बर लाइन डायवर्जन के लिए महाराष्ट्र सरकार से सैद्धांतिक मंजूरी के इस मामले को शामिल किया। अगस्त 2022 को आयोजित उच्च स्तरीय समिति की बैठक में डॉकयार्ड रोड स्टेशन से पी डी मेलो रोड की ओर मौजूदा हार्बर लाइन को मोड़ने के लिए गैर-व्यवहार्यता का निष्कर्ष निकाला गया व सैंडहर्स्ट रोड और मस्जिद स्टेशनों के बीच मौजूदा रेलवे भूमि के समानांतर संरेखण के प्रारंभिक प्रस्ताव को अपनाने की सिफारिश की गई। इसके बाद, मध्य रेलवे ने सीएसएमटी से सैंडहर्स्ट रोड खंड के लिए उप कलेक्टर (भूमि अधिग्रहण अधिकारी) को भूमि अधिग्रहण प्रस्ताव प्रस्तुत किया (अक्टूबर 2023)।

इस प्रकार, डॉकयार्ड रोड स्टेशन से पी डी मेलो रोड की ओर मौजूदा हार्बर लाइन के डायवर्जन के संबंध में निर्णय लेने में विलंब के कारण चरण-II के कार्य के निष्पादन में सात वर्ष से अधिक का विलंब हुआ।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में उपरोक्त तथ्यों को दोहराया और कहा कि कलेक्टर, मुंबई ने भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया शुरू कर दी है। हालाँकि, सितंबर 2024 तक, भूमि अधिग्रहण में कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई है।

2.7.1.3 परियोजना प्रभावित व्यक्तियों के पुनर्वास और पुनर्स्थापन के लिए योजना

- (i) परियोजना के लिए परियोजना प्रभावित व्यक्तियों के पुनर्वास और पुनर्स्थापन (आर एंड आर) की जिम्मेदारी एमआरवीसी की है। सीएसएमटी और कुर्ला स्टेशन के बीच 5वीं और 6ठी लाइन के संरेखण के अंतर्गत आने वाले प्रभावित ढांचों/परिवारों के लिए बेसलाइन सामाजिक-आर्थिक सर्वेक्षण (बीएसईएस) का कार्य सोसायटी फॉर प्रमोशन ऑफ एरिया रिसोर्स सेंटर (एसपीएआरसी) को

⁴⁸ रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए), रेल मंत्रालय के तहत एक वैधानिक प्राधिकरण और इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड की एक संयुक्त उद्यम कंपनी। इसका उद्देश्य मौजूदा/नए रेलवे स्टेशन का विकास/पुनर्विकास करना है जिसमें स्टेशन भवनों, प्लेटफार्म सतहों, परिचलन क्षेत्र आदि के बेहतर मानकों के अनुरूप पुनर्विकास सहित नए निर्माण/नवीकरण द्वारा यात्री सुविधाओं के स्तर का उन्नयन शामिल होगा।

सौंपा गया था। एमआरवीसी ने मध्य रेलवे से संरेखण को अंतिम रूप देने में तेजी लाने का अनुरोध किया (अक्टूबर 2010) क्योंकि एसपीएआरसी भूमि संरेखण योजनाओं की अनुपलब्धता के कारण बीएसईएस कार्य शुरू नहीं कर सका।

मेसर्स राइट्स द्वारा प्रस्तुत (अप्रैल 2012) भूमि अधिग्रहण के लिए योजनाबद्ध आरेख पीएपी के पुनर्वास एवं पुनर्स्थापन (आर एंड आर) के लिए उपयुक्त नहीं पाए गए। एमआरवीसी ने (मई, 2012) उन स्थानों के लिए स्केल प्लान भेजने की सलाह दी जहां भूमि अधिग्रहण किया जाना था जो बीएसई सर्वेक्षण शुरू करने के लिए आवश्यक था। तदनुसार, अगस्त 2012 में मेसर्स राइट्स ने मस्जिद, भायखला, चिंचपोकली, करी रोड, परेल, माटुंगा, सायन और कुर्ला स्टेशनों के निकट अधिग्रहित की जाने वाली भूमि के लिए ड्राइंग के साथ भूमि अधिग्रहण योजनाएं प्रस्तुत कीं। एमआरवीसी ने सितंबर 2012 में बीएसई सर्वेक्षण शुरू करने के लिए उपरोक्त ड्राइंग एसपीएआरसी को सौंप दी और चरण I के कार्य को जल्द से जल्द पूरा करने का अनुरोध किया। इस प्रकार, वास्तविक बीएसई सर्वेक्षण सितंबर 2012 से शुरू किया गया था।

फिर से, जुलाई 2017 में, एमआरवीसी ने बीएसई सर्वेक्षण करने के लिए एसपीएआरसी को तीन⁴⁹ भूमि योजनाएं भेजीं। एसपीएआरसी ने 758 पीएपी के मामलों की पहचान की, जिनमें से 41 मामलों का 2017 में पहले ही पुनर्वास और पुनर्स्थापन किया जा चुका था। स्वदेशी मिल के भूमि प्रस्ताव के लिए बीएसई सर्वेक्षण, इस भूमि के कब्जेदारों के प्रतिरोध के कारण पूरा नहीं हो सका (जनवरी 2024 तक)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मेसर्स राइट्स द्वारा प्रस्तुत बीएसई सर्वेक्षण के लिए अपर्याप्त भूमि योजना और पीएपी के प्रतिरोध जैसे कारकों के परिणामस्वरूप सितंबर 2012 से 11 वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी चरण-I कार्य के लिए बीएसई सर्वेक्षण पूरा नहीं हुआ।

⁴⁹ सायन-धारावी किमी 12.138 से किमी 12.831 तक, परेल किमी 7.806 से किमी 8.319 तक और परेल स्काईवॉक पर आर एंड आर

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में मेसर्स राइट्स द्वारा प्रस्तुत बीएसई सर्वेक्षण के लिए अपर्याप्त भूमि योजनाओं का उल्लेख नहीं किया। हालांकि, रेल मंत्रालय ने कहा कि स्वदेशी मिल की जमीन के लिए, रेलवे ने आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013 की धारा 10 (डी) के तहत इसके अधिग्रहण के लिए आवेदन किया है, क्योंकि भूमि पर कब्जा किए हुए निवासियों के प्रतिरोध से बीएसई सर्वेक्षण में बाधा उत्पन्न हुई थी। महाराष्ट्र के राजस्व प्राधिकारियों, विशेषकर उप कलेक्टर, बांद्रा ने प्रस्ताव को अनुमोदित किया और भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया शुरू की। अप्रैल 2024 में, विद्याविहार के उप-विभागीय अधिकारी (एसडीओ) ने रेलवे से भूमि का संयुक्त सर्वेक्षण और माप करने का अनुरोध किया। रेलवे भूमि अधिग्रहण के लिए राजस्व प्राधिकारियों के साथ मामले को सक्रिय रूप से उठा रही है। शेष 717 पीएपी के बारे में, रेल मंत्रालय ने कहा कि सितंबर 2024 तक उनका पुनर्वास किया जाएगा।

हालांकि, सितंबर 2024 तक, इन 717 परियोजना प्रभावित व्यक्तियों का पुनर्वास किया जाना बाकी है।

- (ii) महाराष्ट्र सरकार ने परियोजना प्रभावित घरों के पुनर्वास एवं पुनर्स्थापन (आर एंड आर) के कार्य को निष्पादित करने के लिए नोडल एजेंसी के रूप में मुंबई महानगर क्षेत्र विकास प्राधिकरण (एमएमआरडीए) को नियुक्त किया (सितंबर 2010)। एमएमआरडीए द्वारा अगस्त 2021 में कुल 634 पीएपी के लिए पुनर्वास योजना प्रस्तुत की गई थी। मध्य रेलवे द्वारा दादर की पश्चिम रेलवे की भूमि में कुल 60 पीएपी और परेल व किंग सर्किल स्टेशनों पर शेष 23 पीएपी की सर्वेक्षण रिपोर्ट एमएमआरडीए को क्रमशः सितंबर 2021 और नवंबर 2021 में प्रस्तुत की गई थी। उपर्युक्त सभी पीएपी का पुनर्वास एमएमआरडीए द्वारा किलबर्न, नाहुर में घरों में किया जाना अपेक्षित था। तथापि, इन घरों का निर्माण कार्य पूरा न होने के कारण पीएपी को वहां स्थानांतरित नहीं किया गया था। एमएमआरडीए ने सूचित किया (अक्टूबर 2023) कि उपरोक्त सभी पीएपी का सितंबर 2024 के अंत तक कुर्ला (पश्चिम) में पुनर्वास किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पीएपी का पुनर्वास नहीं किया गया (जनवरी 2024) क्योंकि एमएमआरडीए किलबर्न, नाहुर में घरों का निर्माण कार्य को पूरा नहीं कर सका था। इसके परिणामस्वरूप चार प्रस्तावों अर्थात् एमसीजीएम भूमि (सायन-धारावी) - 723 वर्ग मीटर, शालीमार पेंट्स फैक्ट्री को पट्टे पर एमसीजीएम की भूमि (किंग्स सर्कल)- 260.34 वर्ग मीटर, टाटा पावर व आई. एस. पाठक भूमि- 2109.25 वर्ग मीटर और स्वदेशी मिल भूमि (कुर्ला-सायन-चूनाभट्टी) - 4390.65 वर्ग मीटर के मामले में भूमि का कब्जा प्राप्त करने में देरी हुई है जैसा कि पैरा संख्या 2.7.1.2 के अंतर्गत तालिका 2.2 में उल्लेख किया गया है।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में उपरोक्त तथ्यों को दोहराया। तथापि, पीएपी के पुनर्वास के संबंध में कोई प्रगति नहीं हुई है जिसके परिणामस्वरूप उपर्युक्त स्थलों में भूमि पर कब्जा लेने में विलंब हुआ।

2.7.1.4 निदेश और सामान्य प्रभार की अधिक बुकिंग

विस्तृत प्राक्कलन में, स्थापना, सिविल, इलेक्ट्रिकल और सिग्नल एंड टेलीकम्यूनिकेशन विभाग- निदेश और सामान्य (डी एंड जी) प्रभार के लिए ₹ 44.37 करोड़ का प्रावधान परियोजना के दोनों चरण I और चरण II के लिए उपलब्ध था। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि मार्च 2023 तक डी एंड जी प्रभार के लिए परियोजना में ₹ 45.43 करोड़ का व्यय पहले ही बुक किया जा चुका था, जो अगस्त 2023 तक बढ़कर ₹ 49.39 करोड़ हो गया। इस प्रकार, अगस्त 2023 तक डी एंड जी प्रभार के लिए पहले ही ₹ 5.02 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हो चुका था। वर्तमान में, केवल चरण-I का कार्य ही किया जा रहा है। इस प्रकार, डी एंड जी प्रभार बिना किसी कारण दिए संपूर्ण परियोजना के विस्तृत प्राक्कलन में किए गए प्रावधान से अधिक बुक किए गए।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में कहा कि निर्माण इकाई के अपरिहार्य स्टाफ वेतन खर्चों को पूरा करने के लिए डी एंड जी प्रभार के प्रति ₹ 5.02 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया गया था। तथापि, इस अतिरिक्त राशि को यथाशीघ्र परियोजना के लिए संशोधित प्राक्कलन तैयार करने के दौरान समायोजित किया जाएगा।

2.7.1.5 संविदा प्रबंधन में अनियमितता

वर्ष 1972, 1980, 1985 और 1993 में जारी रेलवे बोर्ड के आदेशों में कहा गया है कि कार्य के लिए संविदा तब तक नहीं दी जानी चाहिए जब तक कि मिट्टी परीक्षण, साइट जांच आदि पूरी नहीं हो जाती है, सभी योजनाएं, ड्राइंग और प्राक्कलन सक्षम प्राधिकारी द्वारा विधिवत अनुमोदित/स्वीकृत नहीं हो जाते हैं और साइट को सौंपने में कोई अड़चन न हो।

दिए गए संविदाओं की समीक्षा से पता चला कि निम्नलिखित सिविल इंजीनियरिंग, इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग और सिग्नल एंड टेलीकम्यूनिकेशन संविदाओं के मामले में रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया गया था।

- (i) सायन (सहित) और माटुंगा (सहित) के बीच के सेक्शन में सात फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) के निर्माण के कार्य के लिए जून 2015 में एक संविदा 24 माह की समापन अवधि के साथ ₹ 17.49 करोड़ की लागत पर दिया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि जनवरी 2024 तक सायन में केवल दो एफओबी⁵⁰ पूरे किए गए थे। अन्य पांच एफओबी के ड्राइंग को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका और संविदाकार को निष्पादन के लिए जारी नहीं किया गया और अंत में उसे संविदा की सूची से हटा दिया गया (नवंबर 2019)।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में कहा कि प्रस्तावित एफओबी मूल रूप से कुर्ला और सीएसएमटी के बीच मौजूदा चार मुख्य लाइनों के साथ दो नई लाइनों को जोड़ने के कारण आवश्यक मौजूदा एफओबी का विस्तार या संशोधन थे। तथापि, विस्तार के लिए अनेक स्थानों पर भूमि अधिग्रहण की आवश्यकता होती है, इसलिए इन एफओबी का निर्माण आगे नहीं बढ़ाया जा सका।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड के समय-समय पर जारी आदेशों का उल्लंघन करते हुए आवश्यक पूर्व-अपेक्षाओं को पूरा किए बिना संविदा दी गई थी।

- (ii) सीएसएमटी-कुर्ला मुख्य लाइन पर माटुंगा और सायन स्टेशनों के बीच स्थित एक रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) को उसके मौजूदा स्थान पर फिर से बनाया

⁵⁰ पहला एफओबी मार्च, 2019 में पूरा हुआ था और दूसरा फरवरी 2022 में पूरा हुआ था।

जाना था। तदनुसार, मौजूदा आरओबी को बंद करने और तोड़ने के लिए, मध्य रेलवे ने नवंबर 2018 में मुंबई यातायात पुलिस विभाग से अनापत्ति प्रमाण पत्र (एनओसी) मांगा। इस बीच, उपरोक्त आरओबी के निर्माण के लिए एक संविदा मार्च 2021 में 30 महीने की अवधि यानी सितंबर 2023 तक पूरा करने के साथ दी गई थी। यद्यपि, मुंबई यातायात पुलिस विभाग से एनओसी न मिलने के कारण कार्य शुरू नहीं किया जा सका। मध्य रेलवे ने मार्च 2019, नवंबर 2019, अगस्त 2021, अक्टूबर 2021, मार्च 2022, अगस्त 2022, अक्टूबर 2022, नवंबर 2022, दिसंबर 2022 और जनवरी 2023 में मुंबई यातायात पुलिस विभाग के साथ मामला उठाया। अंत में, अक्टूबर 2023 में मुंबई यातायात पुलिस विभाग से एनओसी प्राप्त हुई।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मध्य रेलवे ने मुंबई पुलिस विभाग को इस तथ्य से पहले ही अवगत कराया (मार्च 2019) था कि यदि सायन में आरओबी समय पर पूरा नहीं किया गया, तो इससे परियोजना पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है और लगातार बढ़ते उपनगरीय और मेल/एक्सप्रेस यात्री यातायात को सुविधाजनक बनाने और सुचारु कामकाज सुनिश्चित करने और दोनों ट्रेन सेवाओं की समयबद्धता सुनिश्चित करने का प्रयोजन पूरा नहीं हो पायेगा। इसके बावजूद, मुंबई पुलिस यातायात विभाग द्वारा रेलवे को एनओसी जारी करने में पांच वर्ष का समय लिया गया जिसके परिणामस्वरूप आरओबी को तोड़ने/निर्माण करने में विलंब हुआ। इसके अलावा, मौजूदा आरओबी का तोड़ने का कार्य अभी शुरू किया जाना था (जनवरी 2024)।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में उपरोक्त तथ्यों को दोहराया और कहा कि जनता के विरोध के कारण आरओबी का तोड़ना अभी भी लंबित है। स्थानीय संसद सदस्य ने भी इस मामले में हस्तक्षेप किया है और कुछ सार्वजनिक चिंताओं को उठाया है। हालांकि, मुंबई यातायात पुलिस विभाग ने आरओबी पर वाहनों के यातायात को बंद करने के लिए एक यातायात प्रेस नोट जारी किया, जो 1 अगस्त, 2024 से प्रभावी है। यातायात पुलिस विभाग के परामर्श से इस आरओबी को तोड़ने का कार्य शीघ्र ही शुरू किया जाएगा।

इस प्रकार, मौजूदा आरओबी को तोड़ने का कार्य अभी शुरू किया जाना था (सितंबर 2024)।

(iii) मध्य रेलवे ने प्रस्तावित 5वीं और 6ठी लाइनों को जमीनी स्तर पर समायोजित करने के लिए कुर्ला स्टेशन पर हार्बर लाइन के लिए एक फ्लाईओवर बनाने का प्रस्ताव रखा। इसके अतिरिक्त, इससे मुंबई पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी) और ट्रॉम्बे से आने वाले माल यातायात से हार्बर लाइन यातायात को अलग करने में भी मदद मिलेगी। ये दोनों माल लाइनें जमीनी स्तर पर हार्बर लाइन को पार किए बिना सीधे 5वीं और 6ठी लाइनों से जुड़ सकती हैं। यदि फ्लाईओवर का निर्माण नहीं किया जाता है और हार्बर लाइन को जमीनी स्तर पर समायोजित किया जाता है, तो मौजूदा माल लाइनों, जिनका उपयोग हार्बर लाइन को पार करने से पहले मालगाड़ियों के स्टेबलिंग के लिए किया जा रहा है, को छोड़ना होगा। हार्बर लाइन पर रेलगाड़ियों की बारंबारता अधिक होने के कारण एमपीटी से आने वाली मालगाड़ियों की आवाजाही और बाधित होगी। इसके अलावा, वडाला रोड से कुर्ला तक प्रस्तावित तीसरी लाइन (गुड्स लाइन) से प्राप्त होने वाला संभावित लाभ नहीं मिलेगा। उपर्युक्त कार्य के लिए ₹ 66.47 करोड़ की लागत से विस्तृत प्राक्कलन में प्रावधान किया गया था। मध्य रेलवे ने कुर्ला में इस फ्लाईओवर के निर्माण कार्य के लिए दो संविदा दी, जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

(क) "कुर्ला में हार्बर लाइनों के लिए एक रेल फ्लाईओवर का निर्माण": जनवरी 2016 में 36 महीने की पूर्णता अवधि के साथ ₹ 89.26 करोड़ की एक संविदा दी गई थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि संविदा बिना किसी अनुमोदित डिजाइन और ड्राइंग के प्रदान किया गया था। जून, 2009 के परामर्शी संविदा के तहत नियुक्त किए गए मेसर्स राइट्स ने बाद में वास्तविक स्थल आंकड़ों के आधार पर निविदा, डिजाइन और ड्राइंग के लिए अनुसूची प्रस्तुत की। इसके परिणामस्वरूप निष्पादन चरण में निर्धारित मात्रा में ऊपर की तरफ वेरिफेशन हुआ। दिसंबर 2019 में मध्य रेलवे के निर्माण विभाग द्वारा संशोधित संविदा मूल्य ₹ 124.00 करोड़ के साथ (+) 38.91 प्रतिशत की

भिन्नता सहित प्रस्तावित पहला वेरिएशन मध्य रेलवे के एसोसिएट फाइनैस द्वारा एक टिप्पणी के साथ वापस कर दिया गया था कि वेरिएशन बहुत अधिक था और कई अन्य प्रश्न भी उठाए गए थे। अंतरिम वेरिएशन के प्रस्ताव की मध्य रेलवे के निर्माण विभाग द्वारा समीक्षा की गई और यह देखा गया कि 38.91 प्रतिशत एक बड़ा वेरिएशन था और डिजाइन के अनुमोदन के बाद, यह वेरिएशन अपरिहार्य होगा। इसलिए, उन मदों को जिन्हें स्वतंत्र रूप से निष्पादित किया जा सकता है जैसे कि मेजेनाइन फ्लोर, प्लेटफॉर्म डेक आदि, को कार्य के दायरे से बाहर रखने का निर्णय लिया गया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 106.00 करोड़ का वेरिएशन आया जो अभी भी मूल संविदा मूल्य से 18.30 प्रतिशत अधिक था। वेरिएशन के साथ सहमति व्यक्त करते हुए (अप्रैल 2021), एसोसिएट फाइनैस ने टिप्पणी की कि (ए) राजकोष को भारी राशि का स्पष्ट नुकसान हुआ है, क्योंकि परामर्श कार्य के लिए मेसर्स राइट्स को ₹ 6.00 करोड़ का भुगतान करने के बाद भी, उनके द्वारा प्रस्तुत विस्तृत प्राक्कलन दोषपूर्ण था, जिससे सभी क्षेत्रों में कार्य के दायरे में भारी बदलाव आया (बी) निर्माण विभाग द्वारा बहुत ही अनौपचारिक तरीके से विस्तृत प्राक्कलन की निम्न गुणवत्ता होने पर भी मेसर्स राइट्स को बिना जुर्माना लगाये पैसा जारी करने के लिए प्रमाण पत्र जारी किया जा रहा था। (सी) मेसर्स राइट्स को परामर्श संविदा दिए जाने के सात साल बीत जाने के बाद भी, सामान्य व्यवस्था आरेखण के बिना उपरोक्त फ्लॉइओवर कार्य के लिए निविदा आमंत्रित की गई और 2016 में इसे दिया गया, जिसके परिणामस्वरूप काफी वेरिएशन हुआ।

जनवरी 2019 से दिसंबर 2023 की अवधि के दौरान संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) के खंड 17 ए के तहत बिना दंड और मूल्य भिन्नता खंड (पीवीसी) के तहत 'कार्य के संरेखण पर अतिक्रमण, झोपड़ी निवासियों द्वारा काम बंद कर दिया जाना और काम के निष्पादन के लिए स्पष्ट साइट का न होना, मौजूदा हार्बर लाइन का लंबित डायवर्जन, भूमिगत गतिविधियों के कारण साइट स्पष्ट नहीं होना आदि जैसे कारणों से रेलवे प्रशासन के कारण समयावधि बढ़ाई गयी।

इस प्रकार, 2009 में मेसर्स राइट्स को संविदा दिए जाने की तारीख से सात वर्ष बीत जाने के बाद, निविदा आमंत्रित की गई थी और कार्य की अनुमोदित सामान्य व्यवस्था आरेखण (जीएडी) के बिना 2016 में संविदा दी गई थी, जिसके परिणामस्वरूप संविदाकार को पीवीसी भुगतान की देयता हुई और पर्याप्त वेरिशन हुआ। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि मेजेनाइन फ्लोर, प्लेटफॉर्म डेक आदि जैसे कार्यों के लिए एक अलग संविदा, जिन्हें पहले संविदा के दायरे से बाहर रखा गया था और इसे अलग से जून 2023 में ₹ 43.01 करोड़ की लागत से निष्पादित किया गया था। इस प्रकार, रेल प्रशासन को शेष कार्य के लिए अलग संविदा देने से ₹ 25 करोड़ का अतिरिक्त व्यय उठाना पड़ा।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में अनुमोदित सामान्य व्यवस्था आरेखण (जीएडी) के बिना संविदा देने के संबंध में लेखापरीक्षा तर्क से सहमति व्यक्त की। यद्यपि, रेल मंत्रालय ने बताया कि विस्तृत संरेखण लेआउट योजना के अनुमोदन के बाद ही कार्य के लिए प्राक्कलन शुरू किया गया था। हालांकि, जवाब में एसोसिएट फाइनेंस द्वारा वेरिशन (अप्रैल 2021) और मूल्य भिन्नता खंड (पीवीसी) के लिए परिहार्य देयता के संबंध में की गई टिप्पणियों पर कुछ नहीं कहा गया।

मेजेनाइन फ्लोर और प्लेटफॉर्म डेक (पहले वाली संविदा के दायरे से बाहर) जैसे कार्यों के लिए जून 2023 में दिए गई अलग संविदा के संबंध में, रेल मंत्रालय ने कहा कि ये छोड़ाव जगह की कमी और परिचालन आवश्यकताओं के कारण हुए थे, ना कि निर्धारित मात्रा में वेरिशन के कारण।

हालांकि, यह स्पष्टीकरण अस्वीकार्य है। ये छोड़ाव एसोसिएट फाइनेंस की टिप्पणियों के जवाब में मध्य रेलवे द्वारा प्रस्तावित पहले वेरिशन के कारण था, जिसका उद्देश्य संविदा मूल्य के ज्यादा वेरिशन से बचना था। इन कार्यों को कुर्ला में हार्बर लाइनों के लिए रेल फ्लाईओवर को पूरा करने के बाद मूल संविदा के तहत निष्पादित किया जा सकता था। जून 2023 में एक अलग संविदा

(₹ 43.01 करोड़) देने के परिणामस्वरूप ₹ 25 करोड़ का परिहार्य व्यय करना पड़ा।

(ख) कुर्ला में फ्लाईओवर के लिए कम्पोजिट गर्डर का निर्माण : इस कार्य के लिए अक्टूबर, 2019 में 18 माह की पूर्णता अवधि के साथ ₹ 16.42 करोड़ की संविदा दी गई थी। हालांकि, यह देखा गया कि (i) कार्य को निष्पादित करने के लिए मानक आरडीएसओ ड्राइंग उपलब्ध न होना, (ii) स्टॉर्म वाटर खुले नालों के आसपास के क्षेत्र के कारण पाइल फाउंडेशन संभव न होना, (iii) पियर फाउंडेशन के स्थान पर झोपड़ियों की उपस्थिति जिसमें स्थानांतरित होने में समय लगा, आदि कारणों से कार्य शुरू नहीं किया गया था।

रेलवे प्रशासन ने कार्य शुरू न होने के संबंध में लेखापरीक्षा आपत्ति के जवाब में कहा (दिसंबर 2023) कि मेसर्स राइट्स से उपरोक्त कार्य की विस्तृत डिजाइन व ड्राइंग, ड्राइंग में विभिन्न संशोधनों (जुलाई 2019, नवंबर 2019, दिसंबर 2020 और सितंबर 2023) के साथ प्राप्त हुई थी। इन्हें विभिन्न संशोधनों और सुधारों के साथ प्रूफ चेकिंग के लिए आईआईटी, मुंबई को प्रस्तुत किया गया था। आईआईटी, मुंबई से अंतिम मंजूरी जनवरी 2021 में मिली थी। संविदाकार को आरडीएसओ अनुमोदित कार्यशाला में गर्डरों का कार्य शुरू करने की सलाह दी गई। 70 प्रतिशत कार्य पूरा हो चुका है और शेष कार्य अगले तीन से चार माह में पूरा हो जाएगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि विस्तृत ड्राइंग एवं डिजाइन के अभाव में फर्म को जून 2024 तक तीन एक्सटेंशन⁵¹ दिए गए थे। अतः अनुमोदित डिजाइन एवं ड्राइंग के बिना संविदा दिए जाने से कार्य पूरा होने में विलंब हुआ।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में अनुमोदित डिजाइन और ड्राइंग के बिना संविदा देने के संबंध के मामले, जिसके कारण कार्य पूरा होने

⁵¹ 30/6/2022, 30/6/2023 और 30/6/2024 तक

में देरी हुई थी, पर कुछ नहीं कहा। हालांकि, यह कहा गया था कि अगले 3-4 महीनों के भीतर कार्य पूरा होने की उम्मीद है।

- (iv) माटुंगा और सायन स्टेशनों पर 'प्लेटफार्मों के विस्तार/परिवर्तन, प्लेटफॉर्म शेड के निर्माण, परिसंचारी क्षेत्र के विकास एवं शौचालयों के निर्माण और अन्य विविध कार्यों के कार्य' के लिए जून 2016 में 24 माह की पूर्णता अवधि के साथ ₹ 7.31 करोड़ की एक संविदा दी गई थी। तथापि, कवर ओवर प्लेटफार्म (सीओपी) ड्राइंग का अनुमोदनार्थ होने, स्थल पर रखे गए सिग्नल एवं टेलीकम्यूनिकेशन विभाग (ओपन लाइन) से संबंधित स्टोर्स को स्थानांतरित न किए जाने आदि जैसे कारणों से कार्य पूरा नहीं किया जा सका। जून 2018 से दिसंबर 2023 की अवधि के दौरान छह एक्सटेंशन दिए गए। इस प्रकार, आठ वर्ष बाद भी कार्य पूरा नहीं हो पाया था।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में कहा कि उपरोक्त कार्य चल रहा है।

- (v) परेल स्टेशन पर विभिन्न सिविल कार्यों एवं सीएसएमटी और विद्याविहार स्टेशन के बीच सेवा भवनों के निर्माण के लिए मई 2016 में 30 महीने की पूर्णता अवधि के साथ ₹ 55.58 करोड़ की संविदा दी गई थी। कार्य के दायरे में परेल स्टेशन पर एक नए प्लेटफॉर्म नंबर 1, 2 और 3 का निर्माण, सीओपी और एफओबी की नींव का काम, स्काईवॉक, परेल टर्मिनस सिविल कार्य और सीएसएमटी व विद्याविहार स्टेशनों के बीच सेवा भवनों का स्थानांतरण आदि शामिल थे। यह कार्य 15 नवंबर 2018 तक पूरा होना था। हालांकि, संविदाकार कार्य पूरा होने की मूल तिथि के भीतर कार्य पूरा नहीं कर सका और रेलवे प्रशासन द्वारा 16 नवंबर 2018 से 31 दिसंबर 2023 की अवधि के लिए पांच एक्सटेंशन दिए गए। एक्सटेंशन का आधार मेसर्स राइट्स द्वारा परेल स्टेशन के मास्टर प्लान के लिए ड्राइंग (जीएडी) प्रस्तुत नहीं किया जाना था। मास्टर प्लान तैयार न किए जाने के कारण परेल में स्काईवाक और संशोधित फुट ओवर ब्रिज का कार्य शुरू नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, मास्टर प्लान को अनुमोदित किए जाने तक स्थल को

अंतिम रूप नहीं दिया जा सका जो प्रस्तावित परेल कोचिंग कॉम्प्लेक्स इंजीनियरिंग स्केल प्लान (इएसपी) के अनुमोदन पर निर्भर था। दादर, माटुंगा वर्कशॉप, कुर्ला आदि में सेवा भवनों के निर्माण का कार्य चल रहा था।

इस प्रकार, 2016 में दी गई संविदा में शामिल कार्य को पूरा होने की निर्धारित तिथि से पांच साल से अधिक समय बीत जाने के बाद भी पूरा किया जाना बाकी था।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में लेखापरीक्षा आपत्ति पर विवाद किया और कहा कि परेल कोचिंग कॉम्प्लेक्स के लिए मास्टर प्लान और इंजीनियरिंग स्केल प्लान (इएसपी) तैयार न होने से काम में बाधा नहीं आई थी। नए प्लेटफॉर्म और बुनियादी ढांचे के निर्माण की सुविधा के लिए मौजूदा उपयोगिता केबलों (एस एंड टी, इलेक्ट्रिकल, ओएफसी, आदि) और परिचालन गतिविधियों के स्थानांतरण की आवश्यकता को रेल मंत्रालय ने देरी का जिम्मेदार ठहराया।

हालांकि, रेल मंत्रालय का स्पष्टीकरण तर्कसंगत नहीं है। कार्य को पूरा करने के लिए एक्सटेंशन मेसर्स राइट्स द्वारा परेल स्टेशन के मास्टर प्लान के लिए सामान्य व्यवस्था आरेखण (जीएडी) प्रस्तुत करने में देरी के कारण दिया गया था। परिणामस्वरूप, परेल में स्काईवॉक और संशोधित फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) पर कार्य शुरू नहीं किया जा सका। इसके अलावा, साइट को अंतिम रूप देना मास्टर प्लान के अनुमोदन पर निर्भर था, जो बदले में प्रस्तावित परेल कोचिंग कॉम्प्लेक्स इएसपी के अनुमोदन पर निर्भर था।

सितंबर 2024 तक, काम अधूरा था।

(vi) विद्याविहार स्टेशन से भायखला स्टेशन तक मिट्टी संबंधी कार्य और छोटे पुलों/पुलिया तथा अन्य सहायक कार्यों के विस्तार के कार्य के लिए अगस्त 2016 में 36 माह की पूर्णता अवधि के साथ ₹ 12.52 करोड़ की संविदा दी गई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कार्य निर्धारित तिथि तक पूरा नहीं हुआ था और अगस्त 2019 से अगस्त 2023 तक की अवधि में चार एक्सटेंशन दिए गए थे। छोटे पुलों की ड्राइंग जारी न करने, कार्य के निष्पादन के लिए स्पष्ट

साइटों पर कब्जा न होने और महामारी के समय लगे प्रतिबंधों के कारण एक्सटेंशन दिया गया था।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में कहा कि वर्तमान में कार्य प्रगति पर है। तथापि, छोटे पुलों की ड्राइंग प्राप्त न होने के कारण प्रदान किए गए एक्सटेंशन के मुद्दे पर रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कुछ नहीं कहा।

सितंबर 2024 तक, परियोजना अपनी निर्धारित पूर्णता तिथि से पांच साल से अधिक समय बीत जाने पर भी अधूरी है।

(vii) परेल में प्रस्तावित नए उपनगरीय टर्मिनल के लिए 1500 वीडीसी/25 केवी ओएचई के डिजाइन, सामग्री की आपूर्ति, अतिक्रमण को हटाने, संशोधन, परिनिर्माण, परीक्षण और कमीशनिंग के लिए फरवरी 2015 में 12 माह की पूर्णता अवधि के साथ ₹ 8.19 करोड़ की एक संविदा दी गई थी। संविदाकार ने 95 प्रतिशत कार्य पूरा कर लिया था और जून 2018 में 6वें ऑन अकाउंट बिल तक उसे ₹ 2.47 करोड़ का भुगतान किया गया था। सामग्री मिलान और फाइनल वेरिएशन को अंतिम रूप देने के अभाव में कार्य का फाइनल बिल तैयार नहीं किया गया था। दिसंबर 2022 तक एक्सटेंशन दिया गया था। कार्य का और अधिक एक्सटेंशन, यदि कोई हो, रिकॉर्ड में नहीं था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि संविदा के प्रति आपूर्ति की गई ₹ 1.01 करोड़ मूल्य की सामग्री भंडार डिपो में अप्रयुक्त पड़ी थी।

अपने उत्तर (सितंबर 2024) में, रेल मंत्रालय ने पुष्टि की कि ₹ 4.21 करोड़ के अंतिम बिल को मंजूरी दे दी गई है और अप्रयुक्त सामग्रियों को अन्य परियोजनाओं, जैसे पनवेल यार्ड रीमॉडलिंग, आसनगांव-कसारा तीसरी लाइन, कर्जत यार्ड रीमॉडलिंग और कलंबोली कोचिंग कॉम्प्लेक्स के लिए पुनः उपयोग किया गया था।

(viii) सायन-परेल में विभिन्न मौजूदा रूट रिले इंटरलॉकिंग/पैनल इंटरलॉकिंग (आरआरआई/पीआई) और ऑटो-हट में परिवर्तन के साथ इनडोर और आउटडोर सिग्नलिंग उपकरणों की आपूर्ति, स्थापना, परीक्षण और

कमीशनिंग के कार्य के लिए जुलाई 2018 में 11 माह की पूर्णता अवधि के साथ ₹ 12.95 करोड़ की संविदा दी गई थी। संविदाकार कार्य को निर्धारित समय में पूरा नहीं कर सका। इंजीनियरिंग विभाग से ऑटो-हट के लिए भवन और बाहरी कार्यों के लिए आवश्यक साइट की अनुपलब्धता के कारण जून 2019 से मार्च 2023 तक की अवधि के लिए नौ एक्सटेंशन दिए गए थे। इसके अलावा, इंजीनियरिंग विभाग से आवश्यक साइट की अनुपलब्धता के कारण जुलाई 2023 में कार्य पूरा किए बिना बंद कर दिया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि संविदा साइट की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना दिया गया था। नतीजतन, पहले तैयार किए गए सिग्नल इंटरलॉकिंग प्लान (एसआईपी) में बदलाव किए गए और कार्य का दायरा बदल दिया गया। पिछले पांच वर्षों से शेष आरआरआई कार्य में कोई प्रगति नहीं हुई है। इसके परिणामस्वरूप कार्य पूरा किए बिना बंद कर दिया गया और संविदा के लिए ₹ 7.06 करोड़ की आपूर्ति की गई सामग्री भंडार डिपो में बेकार पड़ी थी।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2024) में लेखापरीक्षा के इस निष्कर्ष से सहमति व्यक्त की कि साइट की अनुपलब्धता के कारण काम समय से पहले बंद कर दिया गया था। तथापि, संविदा के लिए आपूर्ति की गई ₹ 7.06 करोड़ मूल्य की अप्रयुक्त सामग्री, जो भंडार डिपो में बेकार पड़ी है और जिसके अप्रचलित होने का खतरा है, रेल मंत्रालय ने इस मुद्दे में कोई जवाब नहीं दिया।

2.7.2 परियोजना के क्रियान्वयन में सभी विभागीय स्तरों पर समन्वय

2.7.2.1 मध्य रेलवे के निर्माण और अन्य ओपन लाइन विभागों के बीच समन्वय

लाइन के निर्माण के दौरान, इसके संबंध में कार्य की प्रत्येक योजना और डिजाइन को संबंधित परिचालन और अन्य ओपन लाइन विभागों द्वारा अनुमोदित किया जाना था। मध्य रेलवे के निर्माण विभाग द्वारा ओपन लाइन के संबंधित विभागों से किए गए अनुरोध के बावजूद, ऐसी योजनाओं, डिजाइनों और ड्राइंग के अनुमोदन में देरी, परेल कोचिंग कॉम्प्लेक्स के इंजीनियरिंग स्केल प्लान की अनुपलब्धता,

इंजीनियरिंग विभाग से आउटडोर कार्यों के लिए साइट और ऑटो-हट के लिए भवन आदि की अनुपलब्धता और रुकावट करने वाली संरचनाओं⁵² को न हटाने के उदाहरण देखे गए, जिससे कार्य की प्रगति में देरी हुई।

रेल मंत्रालय का उत्तर सामान्य था और लेखापरीक्षा द्वारा उठाए गए मुद्दे के बारे में कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया।

2.7.2.2 रेलवे के विभिन्न जोनों के बीच समन्वय

परियोजना के लिए अपेक्षित 17682 वर्ग मीटर भूमि (सरकारी और निजी) के अलावा, दादर में 8554.72 वर्ग मीटर भूमि पश्चिम रेलवे (परे) से मध्य रेलवे (मरे) को हस्तांतरित की जानी थी। तदनुसार, दिसंबर 2015 में, मरे ने दादर (पश्चिम) स्टेशन पर प्रस्तावित 5वीं और 6ठी लाइन के लिए योजना को पश्चिम रेलवे को भेज दिया, साथ ही दादर में स्थित संरचनाओं के स्थानांतरण के लिए नया स्थान तय करने और समान क्षेत्र आधार पर कार्य की लागत पर निर्णय लेने का अनुरोध किया। पश्चिम रेलवे ने दादर में पश्चिम रेलवे दक्षिण कॉलोनी के पुनर्स्थापन के लिए ₹ 12.43 करोड़ की सार अनुमानित लागत मध्य रेलवे को सूचित किया (अप्रैल 2016)। मध्य रेलवे ने ₹ 12.43 करोड़ के उपर्युक्त लागत अनुमान के लिए सैद्धांतिक मंजूरी दी और पश्चिम रेलवे से बिना किसी विलम्ब के काम शुरू करने का अनुरोध किया (अप्रैल 2017)। इसके अलावा, जुलाई 2017 में, मध्य रेलवे ने पश्चिम रेलवे से उनके लिए आवश्यक भूमि उन्हें सौंपने का अनुरोध किया। तथापि, अपेक्षित भूमि मध्य रेलवे को नहीं सौंपी गई थी।

इसके बाद, मध्य रेलवे ने पश्चिम रेलवे से दादर पश्चिम स्टेशन पर मध्य रेलवे की 5वीं और 6ठी लाइन परियोजना के प्रस्तावित निर्माण के संबंध में ड्राइंग को मंजूरी देने का अनुरोध किया (अगस्त 2018)। मध्य रेलवे द्वारा जुलाई 2019, दिसंबर 2020, दिसंबर 2021 और जून 2022 में फिर से पश्चिम रेलवे से इसके लिए अनुरोध किया गया था।

⁵² स्थल पर रखे गए सिग्नल एंड टेलीकम्यूनिकेशन विभाग (ओपन लाइन) से संबंधित भंडारों का स्थानांतरण न किया जाना।

दिसंबर 2021 में, पश्चिम रेलवे को यह भी सूचित किया गया था कि उनकी संरचनाएं सीएसएमटी-कुर्ला के बीच 5वीं और 6ठी लाइन परियोजना के प्रस्तावित संरेखण के रास्ते में आ रही हैं। इन संरचनाओं को पहले पश्चिम रेलवे द्वारा पुनर्स्थापित किया जाना है जिसके लिए मध्य रेलवे ने पुनर्स्थापन लागत की सहमति पहले ही दे दी थी। स्थानांतरण के बाद, इन मौजूदा संरचनाओं को विखंडित कर दिया जाएगा, पश्चिम रेलवे की भूमि मध्य रेलवे को हस्तांतरित कर दी जाएगी और फिर दादर में दो प्लेटफार्मों के निर्माण के साथ-साथ 5वीं और 6ठी लाइन बिछाने का काम किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि रेलवे बोर्ड से सीएसएमटी से कुर्ला के बीच 5वीं और 6ठी लाइन परियोजना के विस्तृत प्राक्कलन के लिए मंजूरी सितंबर 2014 में प्राप्त हुई थी और पश्चिम रेलवे से मध्य रेलवे में भूमि के हस्तांतरण की प्रस्तावित योजना मध्य रेलवे द्वारा पश्चिम रेलवे को दिसंबर 2015 में भेजी गई थी, लेकिन पश्चिम रेलवे द्वारा मध्य को भूमि का हस्तांतरण नहीं किया गया है (जनवरी 2024)। इसके परिणामस्वरूप दादर स्टेशन पर नियोजित कार्य शुरू नहीं हो सका।

रेल मंत्रालय के उत्तर (सितंबर 2024) में लेखापरीक्षा निष्कर्ष की पुष्टि की कि पश्चिम रेलवे से मध्य रेलवे को भूमि का हस्तांतरण नहीं हुआ है, जिसके परिणामस्वरूप दादर स्टेशन पर काम शुरू होने में देरी हुई है।

2.8 निष्कर्ष

विस्तृत प्राक्कलन तैयार करते समय केवल कार्यात्मक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आवास के प्रावधान को न्यूनतम स्तर पर रखने और पूर्ण विवरण व औचित्य के साथ प्राक्कलन प्रस्तुत करने के लिए रेलवे बोर्ड के जून, 2008 के निर्देशों का पालन नहीं किया गया था। इसके कारण मेसर्स रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकनोमिक सर्विस (राइट्स) द्वारा अनुचित विस्तृत प्राक्कलन तैयार किया गया जिसके परिणामस्वरूप रेलवे बोर्ड द्वारा इसकी मंजूरी देने में विलंब हुआ।

चरण I के कार्य के लिए बेसलाइन सामाजिक-आर्थिक (बीएसई) सर्वेक्षण सितंबर 2012 से 11 साल से अधिक समय बीत जाने के बाद भी पूरा नहीं हुआ था। इसके अलावा, परियोजना प्रभावित व्यक्तियों (पीएपी) को पुनर्वासित नहीं किया गया (जनवरी 2024) क्योंकि मुंबई महानगर क्षेत्र विकास प्राधिकरण (एमएमआरडीए) किलबर्न, नाहुर में घरों का निर्माण कार्य पूरा नहीं कर सका। इससे भूमि पर कब्जा मिलने में देरी हुई।

भूमि के न्यूनतम अधिग्रहण के लिए कोडल प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के अनुदेशों का अनुपालन न करने परिणामस्वरूप विस्तृत प्राक्कलन चरण में भूमि आवश्यकता का अधिक आकलन किया गया। इसके अलावा, मेसर्स राइट्स और राज्य सरकार की एजेंसियों के बीच समन्वय की कमी के मामले देखे गए। इनके कारण बीएसई सर्वेक्षण और भूमि अधिग्रहण में विलंब हुआ। परेल से सीएसएमटी तक दूसरे चरण के कार्य के लिए भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया अभी भी प्रारंभिक चरण में थी।

निर्माण के लिए संविदा अनुमोदित डिजाइन और ड्राइंग, स्पष्ट स्थल आदि के बिना दी गयी थी, जिसके कारण कार्य पूरा होने में देरी हुई। स्पष्ट स्थलों की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना संविदा दिए जाने के कारण इलेक्ट्रिकल और संकेत एवं दूरसंचार (एसएंडटी) सामग्रियों के निष्क्रिय रहने के दृष्टांत भी लेखापरीक्षा द्वारा देखे गए। जोनल रेलवे के बीच समन्वय की कमी थी, क्योंकि पश्चिम रेलवे (परे) से मध्य रेलवे (मरे) को भूमि के हस्तांतरण का प्रस्ताव मध्य रेलवे द्वारा दिसंबर 2015 में पश्चिम रेलवे को भेजा गया था, लेकिन पश्चिम रेलवे द्वारा भूमि का हस्तांतरण आज तक (जनवरी 2024) नहीं किया गया है। उपरोक्त कारकों ने परियोजना के पूरा होने की निर्धारित तिथि को मार्च 2021 से मार्च 2024 तक बढ़ाने में योगदान दिया। ₹ 890.89 करोड़ के स्वीकृत प्राक्कलन (सितंबर 2014) के मुकाबले ₹ 500.93 करोड़ (56.22 प्रतिशत) (जनवरी 2024) के व्यय के बावजूद, केवल 26 प्रतिशत कार्य भौतिक रूप से पूरा हुआ (जनवरी 2024) जो यह दर्शाता है कि परियोजना के पूरा होने की लक्ष्य तिथि को और बढ़ाया जाएगा।

2.9 सिफारिशों का सारांश

- घनी आबादी वाले क्षेत्रों में भूमि अधिग्रहण के लिए भूमि की आवश्यकता का व्यापक आकलन किए जाने की आवश्यकता है।
- संविदा देते समय रेलवे बोर्ड के अनुदेशों कि कार्यों के लिए संविदा तब तक नहीं दी जाये जब तक कि सभी प्लान, ड्राइंग और प्राक्कलन विधिवत अनुमोदित न हों और साइट को सौंपने में कोई अड़चन न हो, का पालन किया जाना चाहिए।
- मध्य रेलवे परियोजना लक्ष्यों पर संरेखण सुनिश्चित करने के लिए सरकारी एजेंसियों, रेलवे प्राधिकारियों, संविदाकारों और स्थानीय समुदायों सहित सभी हितधारकों के साथ सहभागिता बढ़ा सकता है।

नई दिल्ली

दिनांक: 03 MAR 2025

आ. 6724

(आत्रेयी दास)

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 03 MAR 2025

संजय मूर्ति

(के संजय मूर्ति)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

अनुलग्नक

अनुलग्नक- 1.1											
सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
1	02601		डब्ल्यूजीएससीजेडजे	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	26/02/2020	30/04/2020	64	15	49	265691.23
2	05701		जीएसएलआरडी	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	19/03/2020	11/05/2020	53	15	38	206046.26
3	12707		जीएसएलआरडी	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	11/03/2020	22/05/2020	72	15	57	309069.39
4	018231		डब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	11/03/2020	22/05/2020	72	15	57	309069.39
5	978246		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	29/02/2020	23/05/2020	84	15	69	374136.63
6	10409		जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	14/11/2019	27/05/2020	195	15	180	976008.6
7	16802		डब्ल्यूजीसीबी	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	13/03/2020	28/05/2020	76	15	61	330758.47
8	10203		डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	17/01/2020	29/05/2020	133	15	118	639827.86
9	13411		जीएस	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	17/03/2020	30/05/2020	74	15	59	319913.93
10	09142		एसडब्ल्यूजीएसी सीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	25/01/2020	30/05/2020	126	20	106	574760.62
11	948422	94885	आरएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	29/02/2020	30/05/2020	91	15	76	412092.52
12	998273		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	14/03/2020	16/06/2020	94	15	79	428359.33
13	13425		जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	01/06/2020	19/06/2020	18	15	3	16266.81

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
14	008716		जीएसएलआर	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	27/05/2020	22/06/2020	26	15	11	59644.97
15	12274		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	17/12/2019	25/06/2020	191	15	176	954319.52
16	13057		एलडब्ल्यूएसीडब्ल्यू	विशाखापत्तनम	एलएचबी एसी	14/03/2020	29/06/2020	107	20	87	471737.49
17	05101		डब्ल्यूजीएसीसीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	14/03/2020	29/06/2020	107	20	87	471737.49
18	12420		एलएस	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	11/12/2019	30/06/2020	202	20	182	986853.14
19	10243		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	10/12/2019	04/06/2020	177	15	162	878407.74
20	10245		डब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	23/12/2019	04/06/2020	164	15	149	807918.23
21	04201		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	16/03/2020	08/06/2020	84	15	69	374136.63
22	15725		जीएसएलआरडी	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	24/06/2020	17/07/2020	23	15	8	43378.16
23	16701		जीएसएलआरडी	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	29/06/2020	17/07/2020	18	15	3	16266.81
24	12150		डब्ल्यूजीएसीसीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	01/06/2020	17/07/2020	46	20	26	140979.02
25	92902		आरटी	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	20/06/2020	20/07/2020	30	15	15	81334.05
26	998604		डब्ल्यूजीएससीजेड	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	20/06/2020	21/07/2020	31	15	16	86756.32
27	12001		डब्ल्यूजीएफएसी	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	21/03/2020	22/07/2020	123	20	103	558493.81

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
28	088603		डब्ल्यूजीएससीजेड	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	26/12/2019	23/07/2020	210	15	195	1057342.65
29	14716		जीएसएलआरडी	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	17/03/2020	23/07/2020	128	15	113	612716.51
30	11416		जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	20/03/2020	24/07/2020	126	15	111	601871.97
31	12129		एलडब्ल्यूएसीएन	पुरी	एलएचबी एसी	24/06/2020	27/07/2020	33	20	13	70489.51
32	05118		डब्ल्यूजीएसीसीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	04/03/2020	06/07/2020	124	20	104	563916.08
33	988101		डब्ल्यूजीएसीसीएन	संबलपुर	आईसीएफ एसी	04/03/2020	27/07/2020	145	20	125	677783.75
34	008487		जीएस	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	16/06/2020	09/07/2020	23	15	8	43378.16
35	98061		डब्ल्यूजीएसीसीडब्ल्यू	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	02/03/2020	15/07/2020	135	20	115	623561.05
36	07417		जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	16/07/2020	28/07/2020	12	15	0	0
37	10217		एसडब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	04/01/2020	15/07/2020	193	15	178	965164.06
38	05206		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	08/07/2020	29/07/2020	21	15	6	32533.62
39	12801		एलडब्ल्यूसीबीएसी	पुरी	एलएचबी एसी	24/06/2020	30/07/2020	36	20	16	86756.32
40	10113		डब्ल्यूजीएसीसीएन	संबलपुर	आईसीएफ एसी	25/11/2019	17/07/2020	235	20	215	1165788.05
41	02211		डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	18/06/2020	30/07/2020	42	15	27	146401.29

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
42	028414		जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	11/06/2020	30/07/2020	49	15	34	184357.18
43	08712		जीएसआरडी	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	04/02/2020	29/07/2020	176	15	161	872985.47
44	08418		जीएस	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	30/06/2020	07/08/2020	38	15	23	124712.21
45	05208		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	17/01/2020	08/08/2020	204	15	189	1024809.03
46	14115		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	16/06/2020	17/08/2020	62	20	42	227735.34
47	12260		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	14/07/2020	20/08/2020	37	20	17	92178.59
48	02702		डब्ल्यूजीएसआरजे	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	03/08/2020	21/08/2020	18	15	3	16266.81
49	13407		जीएस	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	04/08/2020	22/08/2020	18	15	3	16266.81
50	09601		डब्ल्यूजीएससीजेडजे	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	01/08/2020	24/08/2020	23	15	8	43378.16
51	07219		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	13/11/2019	27/08/2020	288	15	273	1480279.71
52	12805		एलडब्ल्यूसीबीएसी	पुरी	एलएचबी एसी	08/07/2020	28/08/2020	51	20	31	168090.37
53	05223		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	18/08/2020	29/08/2020	11	15	0	0
54	15201		डब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	24/08/2020	31/08/2020	7	15	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
55	17212		एलडब्ल्यूएससीएन	भुवनेश्वर	एलएचबी नॉन एसी	17/08/2020	31/08/2020	14	20	0	0
56	एक्स968 425	96842 5	आरटीटीवी	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	20/05/2020	17/08/2020	89	15	74	401247.98
57	12248		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	08/07/2020	02/09/2020	56	20	36	195201.72
58	14711		जीएसएलआरडी	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	13/12/2019	08/09/2020	270	15	255	1382678.85
59	14026		डब्ल्यूजीएफसीडब्ल्यू एसी	पुरी	आईसीएफ एसी	07/07/2020	10/09/2020	65	20	45	244002.15
60	16230		डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	05/09/2020	15/09/2020	10	15	0	0
61	16807		डब्ल्यूजीसीबी	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	07/09/2020	21/09/2020	14	15	0	0
62	12064		डब्ल्यूजीएसीसीडब्ल्यू	पुरी	आईसीएफ एसी	19/06/2020	21/09/2020	94	20	74	401247.98
63	14107		डब्ल्यूजीएसीसीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	01/07/2020	28/09/2020	89	20	69	374136.63
64	998380		डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	24/06/2020	30/09/2020	98	15	83	450048.41
65	15211		डब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	07/09/2020	03/10/2020	26	15	11	59644.97
66	12002		डब्ल्यूजीएफएसी	पुरी	आईसीएफ एसी	27/06/2020	07/10/2020	102	20	82	444626.14

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
67	09946		एलडब्ल्यूएसीएन	विशाखापत्तनम	एलएचबी एसी	24/07/2020	12/10/2020	80	20	60	325336.2
68	06229		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	12/09/2020	19/10/2020	37	15	22	119289.94
69	11405		जीएस	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	16/03/2020	21/10/2020	219	15	204	1106143.08
70	10110		डब्ल्यूजीएसीसीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	04/07/2020	23/10/2020	111	20	91	493426.57
71	16151		डब्ल्यूजीएससीजेडसी	पुरी	आईसीएफ एसी	07/07/2020	23/10/2020	108	20	88	477159.76
72	098615		डब्ल्यूजीएससीजेड	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	20/02/2020	24/10/2020	247	15	232	1257966.64
73	07235		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	13/10/2020	24/10/2020	11	15	0	0
74	01877		आए	केयूआर	आईसीएफ एसी	03/09/2020	31/10/2020	58	20	38	206046.26
75	15213		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	20/10/2020	02/11/2020	13	15	0	0
76	12218		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	22/08/2020	11/11/2020	81	20	61	330758.47
77	17402		एलएस5	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	13/10/2020	11/11/2020	29	20	9	48800.43
78	15219		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	30/10/2020	13/11/2020	14	15	0	0
79	130010		एलडब्ल्यूएफएसी	भुवनेश्वर	एलएचबी एसी	09/09/2020	13/11/2020	65	20	45	244002.15

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
80	018719		जीएसएलआर	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	02/11/2020	16/11/2020	14	15	0	0
81	118417		जीएस	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	01/06/2020	19/11/2020	171	15	156	845874.12
82	17404		एलएस5	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	22/10/2020	24/11/2020	33	20	13	70489.51
83	12123		एलडब्ल्यूएसीएन	पुरी	एलएचबी एसी	13/10/2020	24/11/2020	42	20	22	119289.94
84	17802		एलडब्ल्यूसीबीएसी	पुरी	एलएचबी एसी	12/09/2020	27/11/2020	76	20	56	303647.12
85	09151		डब्ल्यूजीएससीजेडएसी	पुरी	आईसीएफ एसी	27/06/2020	30/11/2020	156	20	136	737428.72
86	991054	998363	डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	17/10/2020	10/11/2020	24	15	9	48800.43
87	121156	12231	एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	24/08/2020	08/12/2020	106	20	86	466315.22
88	141150	14124	डब्ल्यूजीएसीसीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	12/11/2020	16/12/2020	34	20	14	75911.78
89	101192	10130	एलडब्ल्यूएसीएन	भुवनेश्वर	एलएचबी एसी	12/11/2020	17/12/2020	35	20	15	81334.05
90	141151	14060	डब्ल्यूजीएसीसीडब्ल्यू	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	27/08/2020	21/12/2020	116	20	96	520537.92
91	071233	07147	एलडब्ल्यूएसीएन	भुवनेश्वर	एलएचबी एसी	11/11/2020	23/12/2020	42	20	22	119289.94

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
92	061207	06102	डब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	31/07/2020	23/12/2020	145	20	125	677783.75
93	121177	12224	एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	22/09/2020	24/12/2020	93	20	73	395825.71
94	171496	17216	एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	13/10/2020	28/12/2020	76	20	56	303647.12
95	121175	12120	एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी एसी	13/10/2020	29/12/2020	77	20	57	309069.39
96	171498	17202	एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	31/10/2020	29/12/2020	59	20	39	211468.53
97	171497	17206	एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	31/10/2020	30/12/2020	60	20	40	216890.8
98	061205	06130	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	12/09/2020	31/12/2020	110	20	90	488004.3
99	161163	16052	डब्ल्यूजीएससीडीडब्ल्यू	संबलपुर	आईसीएफ एसी	02/12/2020	31/12/2020	29	20	9	48800.43
100	124010	12216	एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	22/09/2020	14/12/2020	83	20	63	341603.01
101	044005	04215	डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	13/10/2020	14/12/2020	62	15	47	254846.69
102	901003	90880	आए	केयूआर	आईसीएफ एसी	14/10/2020	16/12/2020	63	20	43	233157.61
103	114003	11215	डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	30/07/2020	21/12/2020	144	15	129	699472.83
104	134001	13208	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	15/12/2020	01/01/2021	17	15	2	10844.54

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
105	124006	12222	एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	24/10/2020	02/01/2021	70	20	50	271113.5
106	104007	10421	जीएस	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	11/11/2020	06/01/2021	56	15	41	222313.07
107	154005	15416	जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	03/12/2020	07/01/2021	35	15	20	108445.4
108	124008	12401	जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	15/12/2020	08/01/2021	24	15	9	48800.43
109	141172	143880	एलडब्ल्यूएफसीजेड एसी	पुरी	एलएचबी एसी	25/11/2020	12/01/2021	48	20	28	151823.56
110	064002	06444	जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	01/01/2021	13/01/2021	12	15	0	0
111	021099	028138	डब्ल्यूजीएसीसीएन	पुरी	आईसीएफ एसी	08/12/2020	15/01/2021	38	20	18	97600.86
112	07851		डब्ल्यूआरआरएमडी एसी	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	08/01/2021	15/01/2021	7	20	0	0
113	104016	10206	डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	05/09/2020	16/01/2021	133	15	118	639827.86
114	154009	15413	जीएस	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	18/12/2020	18/01/2021	31	15	16	86756.32

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
115	09146		एसडब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	29/01/2020	19/01/2021	356	20	336	1821882.72
116	034011	03420	जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	01/01/2021	19/01/2021	18	15	3	16266.81
117	041184	04026	डब्ल्यूजीएससीडब्ल्यू एसी	पुरी	आईसीएफ एसी	08/12/2020	22/01/2021	45	20	25	135556.75
118	174023	17401	एलएस	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	04/12/2020	23/01/2021	50	20	30	162668.1
119	141176	14061	डब्ल्यूजीएससीसीडब्ल्यू	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	17/12/2020	25/01/2021	39	20	19	103023.13
120	014014	018214	डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	04/01/2021	27/01/2021	23	15	8	43378.16
121	064015	06206	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	18/01/2021	28/01/2021	10	15	0	0
122	064012	06804	डब्ल्यूजीसीबी	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	08/09/2020	28/01/2021	142	15	127	688628.29
123	064029	06233	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	21/01/2021	30/01/2021	9	15	0	0
124	044029	04235	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	21/01/2021	30/01/2021	9	15	0	0
125	064028	06218	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	21/01/2021	30/01/2021	9	15	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
126	061213	06854	एलडब्ल्यूएलआरआर एम	भुवनेश्वर	एलएचबी एसी	23/12/2020	30/01/2021	38	20	18	97600.86
127	एक्स96101	96101	डब्ल्यूसीडीएसी	संबलपुर	आईसीएफ एसी	22/01/2020	30/01/2021	374	20	354	1919483.58
128	994014	998321	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	16/01/2021	02/02/2021	17	15	2	10844.54
129	174024	17417	एलएस	भुवनेश्वर	एलएचबी नॉन एसी	28/12/2020	03/02/2021	37	20	17	92178.59
130	084018	08405	जीएस	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	16/01/2021	08/02/2021	23	15	8	43378.16
131	041188	04135	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	21/01/2021	11/02/2021	21	20	1	5422.27
132	141179	143803	एलडब्ल्यूसीबीएसी	विशाखापत्तनम	एलएचबी एसी	01/01/2021	16/02/2021	46	20	26	140979.02
133	051176	05152	डब्ल्यूजीएससीजेडसी	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	03/09/2020	22/02/2021	172	20	152	824185.04
134	161173	16102	डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ एसी	05/01/2021	24/02/2021	50	20	30	162668.1
135	071255	07076	डब्ल्यूजीसीडब्ल्यूएन एसी	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	22/10/2020	24/02/2021	125	20	105	569338.35
136	154042	15217	डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	22/01/2021	24/02/2021	33	15	18	97600.86

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
137	124026	12413	जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	18/01/2021	24/02/2021	37	15	22	119289.94
138	071240	07002	एलडब्ल्यूएफएसी	भुवनेश्वर	एलएचबी एसी	08/01/2021	25/02/2021	48	20	28	151823.56
139	034023	03416	जीएस	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	20/01/2021	25/02/2021	36	15	21	113867.67
140	110014	11101	एसडब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	16/12/2020	27/02/2021	73	20	53	287380.31
141	134126	13429	जीएस	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	10/02/2021	01/03/2021	19	15	4	21689.08
142	074103	07237	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	23/02/2021	03/03/2021	8	15	0	0
143	124025	12426	एलएस	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	22/08/2020	05/03/2021	195	20	175	948897.25
144	061212	06851	एलडब्ल्यूएलआरआर एम	विशाखापत्तनम	एलएचबी एसी	19/09/2020	05/03/2021	167	20	147	797073.69
145	994038	998203	डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	01/02/2021	06/03/2021	33	15	18	97600.86
146	054087	05612	डब्ल्यूजीएससीजेड	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	15/02/2021	06/03/2021	19	15	4	21689.08
147	188023		एमईएमयूटीसी	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	30/09/2020	12/03/2021	163	15	148	802495.96

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
148	071246	07077	डब्ल्यूजीसीडब्ल्यूए नएसी	पुरी	आईसीएफ एसी	05/01/2021	17/03/2021	71	20	51	276535.77
149	144101	14450	जीएस	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	10/02/2021	18/03/2021	36	15	21	113867.67
150	141268	14153	एलडब्ल्यूएससीजेड एसी	पुरी	एलएचबी एसी	25/06/2021	19/08/2021	55	20	35	189779.45
151	121195	12106	एलडब्ल्यूएसीएन	भुवनेश्वर	एलएचबी एसी	16/12/2020	20/03/2021	94	20	74	401247.98
152	144140	14704	जीएसएलआरडी	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	02/03/2021	20/03/2021	18	15	3	16266.81
153	174140	17228	एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	17/02/2021	22/03/2021	33	20	13	70489.51
154	081313	08137	डब्ल्यूएसीएनएच	पुरी	आईसीएफ एसी	10/02/2021	23/03/2021	41	20	21	113867.67
155	054100	05308	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	11/03/2021	24/03/2021	13	15	0	0
156	078283		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	10/03/2021	25/03/2021	15	15	0	0
157	044103	04233	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	06/03/2021	25/03/2021	19	15	4	21689.08
158	064119	06702	जीएसएलआरडी	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	09/03/2021	27/03/2021	18	15	3	16266.81

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
159	071244	07053	एलडब्ल्यूएसीडब्ल्यू	भुवनेश्वर	एलएचबी एसी	16/12/2020	27/03/2021	101	20	81	439203.87
160	094015	09222	डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	12/01/2021	27/03/2021	74	15	59	319913.93
161	094104	09701	जीएसएलआरडी	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	17/03/2021	31/03/2021	14	15	0	0
162	111211	11152	डब्ल्यूजीएससीजेड सी	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	12/02/2021	31/03/2021	47	20	27	146401.29
163	044128	04711	जीएसएलआरडी	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	20/03/2021	03/04/2021	14	15	0	0
164	141205	143173	एलडब्ल्यूएससीजेड एसी	केयूआर	एलएचबी एसी	29/01/2021	07/04/2021	68	20	48	260268.96
165	044119	04413	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	18/03/2021	07/04/2021	20	15	5	27111.35
166	124136	12403	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	09/03/2021	09/04/2021	31	15	16	86756.32
167	101223	10101	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ एसी	29/12/2020	10/04/2021	102	20	82	444626.14
168	044140	03707	जीएसएलआरडी	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	26/03/2021	13/04/2021	18	15	3	16266.81
169	131330	13116	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ एसी	12/01/2021	13/04/2021	91	20	71	384981.17

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
170	104169	10227	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	20/03/2021	15/04/2021	26	15	11	59644.97
171	084081	08610	डब्ल्यूजीएससीजेड	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	16/02/2021	21/04/2021	64	15	49	265691.23
172	994015	998208	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	22/12/2020	23/04/2021	122	15	107	580182.89
173	121213	12110	एलडब्ल्यूएसीएन	केयूआर	एलएचबी एसी	15/02/2021	23/04/2021	67	20	47	254846.69
174	081331	07150	एलडब्ल्यूएसीएन	केयूआर	एलएचबी एसी	15/03/2021	29/04/2021	45	20	25	135556.75
175	104209	10235	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	19/04/2021	29/04/2021	10	15	0	0
176	064171	06402	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	12/04/2021	29/04/2021	17	15	2	10844.54
177	168153		डब्ल्यूजीएससीजेड सी	केयूआर	आईसीएफ एसी	05/03/2021	30/04/2021	56	20	36	195201.72
178	081334	08126	डब्ल्यूएसीएनएच	केयूआर	आईसीएफ एसी	27/03/2021	30/04/2021	34	20	14	75911.78
179	104182	10433	जीएस	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	03/04/2021	04/05/2021	31	15	16	86756.32
180	124141	12430	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	13/03/2021	06/05/2021	54	15	39	211468.53
181	144247	14402	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	19/04/2021	10/05/2021	21	15	6	32533.62

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
182	071276	07116	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	11/03/2021	10/05/2021	60	20	40	216890.8
183	104170	10431	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	22/03/2021	11/05/2021	50	15	35	189779.45
184	044183	04209	डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	29/04/2021	12/05/2021	13	15	0	0
185	064174	06703	जीएसएलआरडी	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	07/04/2021	12/05/2021	35	15	20	108445.4
186	121212	12104	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ एसी	16/02/2021	15/05/2021	88	20	68	368714.36
187	111215	11052	डब्ल्यूजीएससीसीड ब्ल्यू	केयूआर	आईसीएफ एसी	05/03/2021	15/05/2021	71	20	51	276535.77
188	094182	09214	डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	30/04/2021	17/05/2021	17	15	2	10844.54
189	171615	17118	एलडब्ल्यूएससीएन	केयूआर	एलएचबी एसी	26/03/2021	19/05/2021	54	20	34	184357.18
190	064162	06708	जीएसएलआरडी	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	05/04/2021	19/05/2021	44	15	29	157245.83
191	89890		आरएच	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	20/04/2021	19/05/2021	29	15	14	75911.78
192	094184	09413	जीएस	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	03/05/2021	22/05/2021	19	15	4	21689.08
193	134280	13418	जीएस	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	05/05/2021	27/05/2021	22	15	7	37955.89

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
194	054191	05228	डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	20/05/2021	04/06/2021	15	15	0	0
195	144280	14235	डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	25/05/2021	07/06/2021	13	15	0	0
196	134288	13211	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	15/05/2021	08/06/2021	24	15	9	48800.43
197	071274	06078	डब्ल्यूजीसीडब्ल्यूएन एसी	केयूआर	आईसीएफ एसी	09/03/2021	09/06/2021	92	20	72	390403.44
198	034070	03203	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	26/02/2021	11/06/2021	105	15	90	488004.3
199	131416	13125	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	08/04/2021	15/06/2021	68	20	48	260268.96
200	131428	13102	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	29/04/2021	23/06/2021	55	20	35	189779.45
201	090023	09289	एसडब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	17/08/2020	23/06/2021	310	15	295	1599569.65
202	184154	18203	एलडब्ल्यूएससीएन	केयूआर	एलएचबी नॉन एसी	26/05/2021	30/06/2021	35	20	15	81334.05
203	174231	17213	एलडब्ल्यूएससीएन	केयूआर	एलएचबी नॉन एसी	04/05/2021	30/06/2021	57	20	37	200623.99
204	131441	13051	डब्ल्यूजीएससीडीब्ल्यू	केयूआर	आईसीएफ एसी	22/05/2021	06/07/2021	45	20	25	135556.75
205	164165	15423	जीएस	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	24/06/2021	06/07/2021	12	15	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
206	164167	16203	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	26/06/2021	09/07/2021	13	15	0	0
207	104268	10261	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	28/06/2021	16/07/2021	18	15	3	16266.81
208	054269	05428	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	15/07/2021	23/07/2021	8	15	0	0
209	054268	05432	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	15/07/2021	24/07/2021	9	15	0	0
210	184153	17413	एलडब्ल्यूएस	केयूआर	एलएचबी नॉन एसी	26/05/2021	28/07/2021	63	20	43	233157.61
211	171659	17106	एलडब्ल्यूएससीएन	केयूआर	एलएचबी एसी	08/06/2021	29/07/2021	51	20	31	168090.37
212	18908		एमईएमयूडीएमसी	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	07/04/2021	29/07/2021	113	15	98	531382.46
213	108601		डब्ल्यूजीएससीजेड	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	28/06/2021	30/07/2021	32	15	17	92178.59
214	051210	05806	एलडब्ल्यूसीबीएसी	केयूआर	एलएचबी एसी	30/04/2021	30/07/2021	91	20	71	384981.17
215	081323	07151	डब्ल्यूजीएससीजेडए सीजे	केयूआर	आईसीएफ एसी	05/03/2021	31/07/2021	148	20	128	694050.56
216	124190	12410	जीएस	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	03/04/2021	03/08/2021	122	15	107	580182.89
217	134359	13706	जीएसएलआरडी	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	01/07/2021	06/08/2021	36	15	21	113867.67

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
218	184237	18407	एलएस	केयूआर	एलएचबी नॉन एसी	29/06/2021	09/08/2021	41	20	21	113867.67
219	074283	07227	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	02/08/2021	09/08/2021	7	15	0	0
220	184235	18212	एलडब्ल्यूएससीएन	केयूआर	एलएचबी नॉन एसी	29/06/2021	11/08/2021	43	20	23	124712.21
221	184166	18408	एलएस	केयूआर	एलएचबी नॉन एसी	08/06/2021	11/08/2021	64	20	44	238579.88
222	108708		जीएसएलआरडी	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	05/07/2021	12/08/2021	38	15	23	124712.21
223	104280	10269	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	05/07/2021	13/08/2021	39	15	24	130134.48
224	143858		एलडब्ल्यूएलआरआर एम	केयूआर	एलएचबी एसी	15/06/2021	16/08/2021	62	20	42	227735.34
225	183068	17115	एलडब्ल्यूएससीएन	वाल्टेयर	एलएचबी एसी	29/06/2021	16/08/2021	48	20	28	151823.56
226	054224	05413	जीएस	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	11/06/2021	17/08/2021	67	15	52	281958.04
227	124317	12270	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	15/06/2021	20/08/2021	66	15	51	276535.77
228	144401	14423	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	07/07/2021	24/08/2021	48	15	33	178934.91
229	184178	18416	एलएस	केयूआर	एलएचबी नॉन एसी	15/06/2021	25/08/2021	71	20	51	276535.77

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
230	124250	11706	जीएसएलआरडी	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	22/04/2021	31/08/2021	131	15	116	628983.32
231	114124	11802	डब्ल्यूजीसीबी	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	25/05/2021	01/09/2021	99	15	84	455470.68
232	054288	05403	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	03/08/2021	02/09/2021	30	15	15	81334.05
233	184258	18226	एलडब्ल्यूएससीएन	केयूआर	एलएचबी नॉन एसी	13/07/2021	03/09/2021	52	20	32	173512.64
234	101286	09059	डब्ल्यूजीएससीडीब्ल्यू	केयूआर	आईसीएफ एसी	01/07/2021	07/09/2021	68	20	48	260268.96
235	042426		डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	30/08/2021	09/09/2021	10	15	0	0
236	041268	03105	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	06/08/2021	13/09/2021	38	20	18	97600.86
237	034155	03238	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	02/09/2021	15/09/2021	13	15	0	0
238	071322	06108	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	07/07/2021	15/09/2021	70	20	50	271113.5
239	100021	10213	एसडब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	24/06/2021	16/09/2021	84	15	69	374136.63
240	071342	07118	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ एसी	25/08/2021	20/09/2021	26	20	6	32533.62
241	124475	11709	जीएसएलआरडी	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	31/08/2021	20/09/2021	20	15	5	27111.35
242	054342	05275	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	06/09/2021	21/09/2021	15	15	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
243	144488	14429	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	17/08/2021	22/09/2021	36	15	21	113867.67
244	124334	12502	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	26/06/2021	23/09/2021	89	15	74	401247.98
245	154399	15418	जीएस	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	03/09/2021	24/09/2021	21	15	6	32533.62
246	114234	11408	जीएस	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	31/08/2021	28/09/2021	28	15	13	70489.51
247	181163		एलएस	वाल्टेयर	एलएचबी नॉन एसी	16/09/2021	30/09/2021	14	20	0	0
248	124382	12272	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	28/07/2021	30/09/2021	64	15	49	265691.23
249	134462	12443	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	07/09/2021	30/09/2021	23	15	8	43378.16
250	151472	15118	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ एसी	24/08/2021	05/10/2021	42	20	22	119289.94
251	084340	08425	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	23/09/2021	05/10/2021	12	15	0	0
252	100028	10001	एसडब्ल्यूजीएफएसी	केयूआर	आईसीएफ एसी	11/09/2021	07/10/2021	26	20	6	32533.62
253	134485	13703	जीएसएलआरडी	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	11/09/2021	08/10/2021	27	15	12	65067.24
254	161242	16128	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	14/09/2021	13/10/2021	29	20	9	48800.43
255	074381	07225	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	08/10/2021	21/10/2021	13	15	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
256	151486	15125	डब्ल्यूजीएससीसीएन	केयूआर	आईसीएफ एसी	03/09/2021	23/10/2021	50	20	30	162668.1
257	114285	11615	डब्ल्यूजीएससीजेड	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	25/09/2021	25/10/2021	30	15	15	81334.05
258	081394	07906	एलडब्ल्यूएससीएन	केयूआर	एलएचबी एसी	16/08/2021	26/10/2021	71	20	51	276535.77
259	114230	10244	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	23/08/2021	27/10/2021	65	15	50	271113.5
260	081445	08104	डब्ल्यूजीएससीसीएन	केयूआर	आईसीएफ एसी	03/09/2021	28/10/2021	55	20	35	189779.45
261	164289	16434	जीएस	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	18/10/2021	28/10/2021	10	15	0	0
262	114339	11715	जीएसएलआरडी	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	23/10/2021	29/10/2021	6	15	0	0
263	071360	06076	डब्ल्यूजीसीडब्ल्यूएन एसी	केयूआर	आईसीएफ एसी	13/09/2021	02/11/2021	50	20	30	162668.1
264	128602		डब्ल्यूजीएससीजेड	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	30/08/2021	05/11/2021	67	15	52	281958.04
265	151493	15135	डब्ल्यूजीएससीसीएन	संबलपुर	आईसीएफ एसी	22/09/2021	08/11/2021	47	20	27	146401.29
266	141370	14053	डब्ल्यूजीएससीडीब्ल्यू	केयूआर	आईसीएफ एसी	01/11/2021	16/11/2021	15	20	0	0
267	071379	07117	डब्ल्यूजीएससीसीएन	संबलपुर	आईसीएफ एसी	04/10/2021	16/11/2021	43	20	23	124712.21

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
268	104395	10434	जीएस	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	11/10/2021	16/11/2021	36	15	21	113867.67
269	141371	13861	एलडब्ल्यूएलआरआर एम	वाल्टेयर	एलएचबी एसी	19/10/2021	18/11/2021	30	20	10	54222.7
270	134527	12448	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	06/11/2021	18/11/2021	12	15	0	0
271	094419	09203	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	20/10/2021	23/11/2021	34	15	19	103023.13
272	164311	16401	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	09/11/2021	24/11/2021	15	15	0	0
273	164325	16420	जीएस	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	18/11/2021	26/11/2021	8	15	0	0
274	071376	07114	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	05/10/2021	29/11/2021	55	20	35	189779.45
275	100036	10214	एसडब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	02/11/2021	29/11/2021	27	15	12	65067.24
276	141355	14105	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	03/09/2021	30/11/2021	88	20	68	368714.36
277	098623		डब्ल्यूजीएससीजेड	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	24/11/2021	30/11/2021	6	15	0	0
278	18944		एमईएमयूटीसी	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	04/09/2021	04/12/2021	91	15	76	412092.52
279	164304	16804	डब्ल्यूजीसीबी	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	08/11/2021	06/12/2021	28	15	13	70489.51

अनुलग्नक- 1.1											
सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
280	044460	03415	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	02/12/2021	07/12/2021	5	15	0	0
281	114377	11205	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	06/11/2021	08/12/2021	32	15	17	92178.59
282	114231	11212	डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	31/08/2021	08/12/2021	99	15	84	455470.68
283	081460	08136	डब्ल्यूएसीएनएच	केयूआर	आईसीएफ एसी	07/10/2021	09/12/2021	63	20	43	233157.61
284	084350	08714	जीएसआरडी	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	14/09/2021	11/12/2021	88	15	73	395825.71
285	182155		एलडब्ल्यूएससीएन	केयूआर	एलएचबी नॉन एसी	13/12/2021	17/12/2021	4	20	0	0
286	054458	05224	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	15/12/2021	17/12/2021	2	15	0	0
287	124591	12711	जीएसएलआरडी	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	10/09/2021	17/12/2021	98	15	83	450048.41
288	141375	14111	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ एसी	18/10/2021	18/12/2021	61	20	41	222313.07
289	120001	12059	एसडब्ल्यूजीएसडी	केयूआर	आईसीएफ एसी	15/11/2021	23/12/2021	38	20	18	97600.86
			ब्ल्यू								
290	051270	05151	डब्ल्यूजीएससीजेडसी	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	16/12/2021	30/12/2021	14	20	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
291	121366	12058	डब्ल्यूजीएसीसीडब्ल्यू	संबलपुर	आईसीएफ एसी	01/12/2021	31/12/2021	30	20	10	54222.7
292	021156	02851	एलडब्ल्यूएलआरआर एम	केयूआर	एलएचबी एसी	27/12/2021	04/01/2022	8	20	0	0
293	121388	12139	डब्ल्यूजीएसीसीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	28/12/2021	06/01/2022	9	20	0	0
294	034261	03410	जीएस	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	30/12/2021	08/01/2022	9	15	0	0
295	081493	08102	डब्ल्यूजीएसीसीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	24/12/2021	10/01/2022	17	20	0	0
296	081497	08105	डब्ल्यूजीएसीसीएन	केयूआर	आईसीएफ एसी	27/12/2021	17/01/2022	21	20	1	5422.27
297	064553	06425	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	06/01/2022	18/01/2022	12	15	0	0
298	134526	12445	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	21/10/2021	22/01/2022	93	15	78	422937.06
299	104527	10445	जीएस	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	06/01/2022	25/01/2022	19	15	4	21689.08
300	084611	08706	डब्ल्यूजीएसीसीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	18/01/2022	25/01/2022	7	15	0	0
301	171717	17858	एलडब्ल्यूएलआरआर एम	केयूआर	एलएचबी एसी	20/01/2022	28/01/2022	8	20	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
302	114369	11218	डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	28/10/2021	29/01/2022	93	15	78	422937.06
303	174391	17215	डब्ल्यूजीएससीएन	BSP	आईसीएफ नॉन एसी	10/01/2022	29/01/2022	19	15	4	21689.08
304	114367	11413	जीएस	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	11/10/2021	05/02/2022	117	15	102	553071.54
305	101349	10124	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	20/01/2022	07/02/2022	18	20	0	0
306	164394	16432	जीएस	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	31/01/2022	08/02/2022	8	15	0	0
307	054542	05215	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	03/02/2022	10/02/2022	7	15	0	0
308	100047	09282	एसडब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	27/01/2022	10/02/2022	14	15	0	0
309	114551	11402	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	09/02/2022	14/02/2022	5	15	0	0
310	134680	13404	जीएस	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	28/01/2022	14/02/2022	17	15	2	10844.54
311	071424	07056	एलडब्ल्यूएसडीडब्ल्यू	वाल्टेयर	एलएचबी एसी	18/01/2022	16/02/2022	29	20	9	48800.43
312	061329	06105	डब्ल्यूजीएससीएन	वाल्टेयर	आईसीएफ एसी	19/01/2022	18/02/2022	30	20	10	54222.7
313	101353	10111	डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ एसी	31/01/2022	21/02/2022	21	20	1	5422.27
314	094544	09410	जीएस	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	02/02/2022	21/02/2022	19	15	4	21689.08

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
315	181876		एलडब्ल्यूएस	केयूआर	एलएचबी नॉन एसी	11/02/2022	22/02/2022	11	20	0	0
316	074645	07404	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	08/02/2022	23/02/2022	15	15	0	0
317	111461	11114	एलडब्ल्यूएसीएन	वाल्टेयर	एलएचबी एसी	25/01/2022	28/02/2022	34	20	14	75911.78
318	094511	09211	डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	24/01/2022	28/02/2022	35	15	20	108445.4
319	051290	05109	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ एसी	16/02/2022	08/03/2022	20	20	0	0
320	064663	06209	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	05/03/2022	10/03/2022	5	15	0	0
321	134786	13414	जीएस	वाल्टेयर	आईसीएफ नॉन एसी	08/02/2022	11/03/2022	31	15	16	86756.32
322	134801	13716	जीएसएलआरडी	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	16/02/2022	15/03/2022	27	15	12	65067.24
323	074697	07205	डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	07/03/2022	16/03/2022	9	15	0	0
324	141478	14851	एलडब्ल्यूएलआरआर एम	वाल्टेयर	एलएचबी एसी	12/03/2022	18/03/2022	6	20	0	0
325	141479	14026	डब्ल्यूजीएससीडब्ल्यू एसी	केयूआर	आईसीएफ एसी	08/03/2022	24/03/2022	16	20	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
326	074707	06608	डब्ल्यूजीएससीजेड	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	24/02/2022	30/03/2022	34	15	19	103023.13
327	114675	11418	जीएस	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	22/03/2022	30/03/2022	8	15	0	0
328	084758	08712	जीएसआरडी	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	17/03/2022	01/04/2022	15	15	0	0
329	114680	11428	जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	26/02/2022	02/04/2022	35	15	20	108445.4
330	164467	16702	जीएसएलआरडी	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	17/03/2022	02/04/2022	16	15	1	5422.27
331	164470	16218	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	26/03/2022	05/04/2022	10	15	0	0
332	071459	07139	डब्ल्यूएसीएनएच	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	22/03/2022	07/04/2022	16	20	0	0
333	051305	05054	डब्ल्यूजीएससीडीडब्ल्यू	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	28/03/2022	11/04/2022	14	20	0	0
334	195915		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	05/04/2022	16/04/2022	11	20	0	0
335	194960		एलडब्ल्यूएस	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	05/04/2022	20/04/2022	15	20	0	0
336	193546		एलडब्ल्यूएस	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	20/04/2022	22/04/2022	2	20	0	0
337	194951		एलडब्ल्यूएस	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	19/04/2022	25/04/2022	6	20	0	0
338	121532	12001	डब्ल्यूजीएससी	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	17/03/2022	26/04/2022	40	20	20	108445.4

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रेफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
339	061195		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	16/04/2022	27/04/2022	11	15	0	0
340	194674		एलडब्ल्यूएसीडब्ल्यू जीएस	पुरी	एलएचबी एसी	05/04/2022	28/04/2022	23	20	3	16266.81
341	134961	13428	जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	22/04/2022	30/04/2022	8	15	0	0
342	195937		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	29/04/2022	12/05/2022	13	20	0	0
343	028154		डब्ल्यूजीएससीजेडसी	पुरी	आईसीएफ एसी	02/05/2022	16/05/2022	14	20	0	0
344	094649	09210	डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	06/05/2022	18/05/2022	12	15	0	0
345	134959	13417	जीएस	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	19/04/2022	19/05/2022	30	15	15	81334.05
346	114817	11214	डब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	23/05/2022	26/05/2022	3	15	0	0
347	021174	01153	डब्ल्यूजीएससीजेडसी	संबलपुर	आईसीएफ एसी	10/05/2022	27/05/2022	17	20	0	0
348	154675	15218	डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	10/05/2022	30/05/2022	20	15	5	27111.35
349	154657	15202	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	04/05/2022	06/06/2022	33	15	18	97600.86
350	154021		जीएस	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	02/06/2022	16/06/2022	14	15	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
351	100069	10104	एसडब्ल्यूजीएसीसी एन	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	18/05/2022	16/06/2022	29	20	9	48800.43
352	161320	16106	एलडब्ल्यूएसीएन	भुवनेश्वर	एलएचबी एसी	17/05/2022	18/06/2022	32	20	12	65067.24
353	071479	07127	एलडब्ल्यूएसीएन	पुरी	एलएचबी एसी	16/05/2022	22/06/2022	37	20	17	92178.59
354	114894	11711	जीएसएलआरडी	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	21/06/2022	27/06/2022	6	15	0	0
355	141518	14121	डब्ल्यूजीएसीसीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	11/06/2022	02/07/2022	21	20	1	5422.27
356	018234		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	04/07/2022	12/07/2022	8	15	0	0
357	028453		जीएस	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	05/07/2022	15/07/2022	10	15	0	0
358	163133		एलडब्ल्यूएसीएन	विशाखापत्तनम	एलएचबी एसी	23/06/2022	16/07/2022	23	20	3	16266.81
359	153088		एलडब्ल्यूएसीडब्ल्यू	विशाखापत्तनम	एलएचबी एसी	25/06/2022	18/07/2022	23	20	3	16266.81
360	194881		एलडब्ल्यूएससीएन	विशाखापत्तनम	एलएचबी नॉन एसी	04/07/2022	18/07/2022	14	20	0	0
361	195873		एलडब्ल्यूएससीएन	भुवनेश्वर	एलएचबी नॉन एसी	09/07/2022	20/07/2022	11	20	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
362	161155		डब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	13/07/2022	23/07/2022	10	20	0	0
363	164632	16215	डब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	19/07/2022	23/07/2022	4	15	0	0
364	104769	10221	डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	22/07/2022	25/07/2022	3	15	0	0
365	114011		डब्ल्यूजीएससीजेड	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	20/07/2022	26/07/2022	6	15	0	0
366	195667		एलडब्ल्यूएससीएन	भुवनेश्वर	एलएचबी एसी	20/07/2022	29/07/2022	9	20	0	0
367	064093		डब्ल्यूजीएससीजेड	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	21/07/2022	29/07/2022	8	15	0	0
368	124026		जीएस	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	25/07/2022	01/08/2022	7	15	0	0
369	081638	08804	एलडब्ल्यूसीबीएसी	विशाखापत्तनम	एलएचबी एसी	16/07/2022	08/08/2022	23	20	3	16266.81
370	114984	11229	डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	01/08/2022	10/08/2022	9	15	0	0
371	194925		एलडब्ल्यूएससीएन	भुवनेश्वर	एलएचबी नॉन एसी	13/08/2022	23/08/2022	10	20	0	0
372	094004		जीएस	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	12/08/2022	23/08/2022	11	15	0	0
373	121633	12002	डब्ल्यूजीएफएसी	पुरी	आईसीएफ एसी	01/08/2022	24/08/2022	23	20	3	16266.81

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
374	061194		डब्ल्यूजीएससीजेड	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	17/08/2022	30/08/2022	13	15	0	0
375	111178		डब्ल्यूजीएससीएच	पुरी	आईसीएफ एसी	22/08/2022	31/08/2022	9	20	0	0
376	064900	06205	डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	22/08/2022	05/09/2022	14	15	0	0
377	194843		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी एसी	25/08/2022	08/09/2022	14	20	0	0
378	193373		एलडब्ल्यूएससीजेडडी एसी	विशाखापत्तनम	एलएचबी एसी	05/09/2022	17/09/2022	12	20	0	0
379	064001		जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	22/09/2022	28/09/2022	6	15	0	0
380	121652	12052	एलडब्ल्यूएससीडब्ल्यू	पुरी	एलएचबी एसी	16/09/2022	30/09/2022	14	20	0	0
381	196874		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	24/09/2022	30/09/2022	6	20	0	0
382	194919		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	30/09/2022	11/10/2022	11	20	0	0
383	193376		एलडब्ल्यूएससीजेडडी एसी	विशाखापत्तनम	एलएचबी एसी	07/10/2022	14/10/2022	7	20	0	0
384	084010		डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	28/09/2022	14/10/2022	16	15	1	5422.27

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
385	084102		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापतनम	आईसीएफ नॉन एसी	30/09/2022	17/10/2022	17	15	2	10844.54
386	104031		जीएस	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	12/10/2022	18/10/2022	6	15	0	0
387	104134		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	15/10/2022	19/10/2022	4	15	0	0
388	041391	04102	डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापतनम	आईसीएफ एसी	15/10/2022	20/10/2022	5	20	0	0
389	194851		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी एसी	26/09/2022	22/10/2022	26	20	6	32533.62
390	104032		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	18/10/2022	22/10/2022	4	15	0	0
391	151302		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ एसी	13/10/2022	28/10/2022	15	20	0	0
392	134057		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	28/09/2022	28/10/2022	30	15	15	81334.05
393	114025		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	13/10/2022	29/10/2022	16	15	1	5422.27
394	195896		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	03/11/2022	12/11/2022	9	20	0	0
395	134023		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	27/10/2022	15/11/2022	19	15	4	21689.08
396	195948		एलडब्ल्यूएलआरआर एम	पुरी	एलएचबी एसी	10/11/2022	17/11/2022	7	20	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
397	144213		जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	04/11/2022	25/11/2022	21	15	6	32533.62
398	171531		डब्ल्यूजीएससीजेड सीजे	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	11/11/2022	26/11/2022	15	20	0	0
399	196540		एलडब्ल्यूएसीएन	पुरी	एलएचबी एसी	17/11/2022	30/11/2022	13	20	0	0
400	196556		एलडब्ल्यूसीबीएसी	पुरी	एलएचबी एसी	23/11/2022	30/11/2022	7	20	0	0
401	064092		डब्ल्यूजीएससीजेड	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	24/11/2022	30/11/2022	6	15	0	0
402	125098	12223	एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	21/11/2022	01/12/2022	10	20	0	0
403	094104		जीएसएलआरडी	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	26/11/2022	05/12/2022	9	15	0	0
404	044028		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	02/12/2022	07/12/2022	5	15	0	0
405	104104		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	25/11/2022	08/12/2022	13	15	0	0
406	151263		डब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	25/11/2022	12/12/2022	17	15	2	10844.54
407	141186		डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ एसी	01/12/2022	15/12/2022	14	20	0	0
408	064119		जीएसएलआरडी	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	22/12/2022	28/12/2022	6	15	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
409	154019		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	20/12/2022	28/12/2022	8	15	0	0
410	195902		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	14/12/2022	28/12/2022	14	20	0	0
411	044076		जीएसएलआरडी	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	22/12/2022	30/12/2022	8	15	0	0
412	196880		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	28/12/2022	03/01/2023	6	20	0	0
413	134024		डब्ल्यूजीएससीएन	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	27/12/2022	10/01/2023	14	15	0	0
414	196532		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	29/12/2022	11/01/2023	13	20	0	0
415	084254		डब्ल्यूजीएससीजेड	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	04/01/2023	16/01/2023	12	15	0	0
416	154142		डब्ल्यूजीएससीजेड	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	05/01/2023	16/01/2023	11	15	0	0
417	161218		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ एसी	03/01/2023	18/01/2023	15	20	0	0
418	201015		एलडब्ल्यूएससीएन	विशाखापत्तनम	एलएचबी नॉन एसी	16/01/2023	24/01/2023	8	20	0	0
419	164286		जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	19/01/2023	27/01/2023	8	15	0	0
420	134148		डब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	23/01/2023	28/01/2023	5	15	0	0
421	125136	12234	एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	23/01/2023	04/02/2023	12	20	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
422	154044		डब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ नॉन एसी	21/01/2023	06/02/2023	16	15	1	5422.27
423	114260		जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	06/02/2023	10/02/2023	4	15	0	0
424	144212		जीएस	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	31/01/2023	13/02/2023	13	15	0	0
425	164312		जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	09/02/2023	14/02/2023	5	15	0	0
426	195880		एलडब्ल्यूएससीएन	विशाखापत्तनम	एलएचबी नॉन एसी	08/02/2023	14/02/2023	6	20	0	0
427	194949		एलडब्ल्यूएससीएन	भुवनेश्वर	एलएचबी नॉन एसी	08/02/2023	14/02/2023	6	20	0	0
428	194947		एलडब्ल्यूएससीएन	भुवनेश्वर	एलएचबी नॉन एसी	13/02/2023	15/02/2023	2	20	0	0
429	074167		डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	11/02/2023	20/02/2023	9	15	0	0
430	134527		जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	13/02/2023	20/02/2023	7	15	0	0
431	161521	16001	एलडब्ल्यूएफएसी	भुवनेश्वर	एलएचबी एसी	20/02/2023	25/02/2023	5	20	0	0
432	195811		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	23/02/2023	27/02/2023	4	20	0	0
433	164150		डब्ल्यूजीएससीएन	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	24/02/2023	07/03/2023	11	15	0	0
434	071273		डब्ल्यूजीएससीएन	भुवनेश्वर	आईसीएफ एसी	23/02/2023	09/03/2023	14	20	0	0

अनुलग्नक- 1.1 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
435	184079		वीपीएच	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	03/03/2023	10/03/2023	7	15	0	0
436	098623		डब्ल्यूजीएससीजेड	पुरी	आईसीएफ नॉन एसी	04/03/2023	15/03/2023	11	15	0	0
437	201400		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	10/03/2023	16/03/2023	6	20	0	0
438	118601		डब्ल्यूजीएससीजेड	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	04/03/2023	16/03/2023	12	15	0	0
439	104243		जीएस	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	28/02/2023	16/03/2023	16	15	1	5422.27
440	121697	12148	एलडब्ल्यूएससीएन	विशाखापत्तनम	एलएचबी एसी	06/03/2023	22/03/2023	16	20	0	0
441	104258		डब्ल्यूजीएससीएन	संबलपुर	आईसीएफ नॉन एसी	14/03/2023	22/03/2023	8	15	0	0
442	124283		डब्ल्यूजीएससीएन	केयूआर	आईसीएफ नॉन एसी	13/03/2023	22/03/2023	9	15	0	0
443	194831		एलडब्ल्यूएलआरआर एम	पुरी	एलएचबी एसी	18/03/2023	24/03/2023	6	20	0	0
444	091375	09061	एलडब्ल्यूएससीडब्ल्यू	विशाखापत्तनम	एलएचबी एसी	09/03/2023	25/03/2023	16	20	0	0
445	134285		जीएस	विशाखापत्तनम	आईसीएफ नॉन एसी	06/03/2023	25/03/2023	19	15	4	21689.08

अनुलग्नक- 1.1											
सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में पीओएच चक्र अवधि का निर्धारित दिनों से अधिक होने के कारण कोचों की अर्जन क्षमता की हानि (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.4)											
क्रम सं.	कोच सं.	पुरानी कोच सं.	कोच का प्रकार	डिपो	एसी/नॉन-एसी	कार्यशाला में प्रवेश की तिथि	कार्यशाला से निर्गम की तिथि (ट्रैफिक आउट)	मरम्मत के चक्र दिवस	निर्धारित चक्र दिवस	निर्धारित दिनों से अधिक अवरोधन	₹ 5422.27 प्रतिदिन की दर से अर्जन क्षमता की हानि
446	193369		एलडब्ल्यूएससीजेडडी एसी	विशाखापत्तनम	एलएचबी एसी	16/03/2023	27/03/2023	11	20	0	0
447	201358		एलडब्ल्यूएससीएन	पुरी	एलएचबी नॉन एसी	25/03/2023	31/03/2023	6	20	0	0
									कुल	14191	76947433.57

अनुलग्नक- 1.2 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में सामग्री की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)											
क्रम सं.	पीएल_ संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण_ सुरक्षा_ अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-21 से 2022-23 की कुल एएसी	अप्रैल- 2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों के दौरान कुल खरीद	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ खरीद)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत मात्रा	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता	सामग्री (समस्या पैदा कर रही सामग्री) की अनुपलब्धता के संबंध में उपभोगकर्ताओं की शिकायत की तिथि
1	30921995	बीएमएबी कोचों के लिए बुश के बिना ब्रेक बीम	सुरक्षा	ए	7200	1366	4703	6069	5661	84.3	14/09/2022
2	33500691	एलएचबी नॉन-एसी कोचों के लिए सेकेंडरी स्प्रिंग (आउटर)	नहीं	ए	335	3	176	179	176	53.4	
3	33501841	ब्रेक कैलिपर यूनिट	नहीं	ए	118	8	82	90	87	76.3	
4	45170113	110 वोल्ट डीसी के ट्रेन प्रकाश प्रयोजन के लिए वाल्व परिचालित लीड एसिड बैटरी	नहीं	ए	660	1	583	584	583	88.5	
5	45178318	फाइबर ग्लास ट्रे के बिना 110 वोल्ट डीसी टीएल सिस्टम के लिए उपयुक्त बैटरी बॉक्स	नहीं	ए	1770	77	1200	1277	1032	72.1	

अनुलग्नक- 1.2 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में सामग्री की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)											
क्रम सं.	पीएल_ संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण महत्वपूर्ण_ सुरक्षा_ अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-21 से 2022-23 की कुल एएसी	अप्रैल- 2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों के दौरान कुल खरीद	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ खरीद)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत मात्रा	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता	सामग्री (समस्या पैदा कर रही सामग्री) की अनुपलब्धता के संबंध में उपभोगकर्ताओं की शिकायत की तिथि
6	47900349	एलएचबी कोचों के लिए कंट्रोलर के साथ सेल्फ प्राइमिंग मोनो ब्लॉक पंप एसेम्बली	नहीं	ए	520	20	411	431	402	82.9	
7	75400250	सजावटी थर्मोसेटिंग सिंथेटिक रेसिन बॉन्डेड लैमिनेटेड शीट	नहीं	ए	11000	349	9779	10128	10037	92.1	
8	80034810	एक्सेल बॉक्स सिलेंड्रिकल रोलर बेयरिंग पर लगाने के लिए सर्वोजेम आरआर-3 (आईओसी) ग्रीस	नहीं	ए	92520	12922	76986	89908	85175	97.2	12/01/2021 और 10/04/2023
9	80090400	सर्वोत्तम केरोसिन तेल (एसकेओ)	नहीं	ए	112000	8667	98493	107160	107186	95.7	14/09/2022
10	45133979	एलईडी आधारित इमरजेंसी लाइट यूनिट	नहीं	बी	2700	4	1729	1733	1465	64.2	

अनुलग्नक- 1.2 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में सामग्री की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)											
क्रम सं.	पीएल_ संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण_ सुरक्षा_ अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-21 से 2022-23 की कुल एएसी	अप्रैल- 2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों के दौरान कुल खरीद	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ खरीद)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत मात्रा	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता	सामग्री (समस्या पैदा कर रही सामग्री) की अनुपलब्धता के संबंध में उपभोगकर्ताओं की शिकायत की तिथि
11	90221035	एम चैनल 100 एमएम	नहीं	बी	28	0.341	0.12	0.461	0.401	1.6	
12	30210392	कोचिंग स्टॉक के उच्च क्षमता ड्राफ्ट गियर के लिए ड्रा हुक	नहीं	बी	465	143	240	383	376	82.4	
13	30920991	आईसीएफ के लिए टॉप फुट प्लेट	नहीं	बी	3600	1086	2235	3321	3320	92.3	15/04/2021, 09/02/2023 एवं 10/04/2023
14	33560614	एलएचबी के फर्स्ट एसी के लिए सैलून साइडिंग दरवाजे	नहीं	बी	5	4	0	4	3	80.0	
15	33572537	फिक्सड खिड़कियों के लिए पॉलिकार्बोनेट ग्लास यूनिट	नहीं	बी	3220	469	2539	3008	2828	93.4	
16	71010350	ब्रश पेंट	नहीं	बी	6600	921	3574	4495	3659	68.1	
17	90350212	एमएस फ्लैट 25 x6 एमएम	नहीं	बी	58	0	20.955	20.955	12.112	36.1	

अनुलग्नक- 1.2 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में सामग्री की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)											
क्रम सं.	पीएल_ संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण_ सुरक्षा_ अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-21 से 2022- 23 की कुल एएसी	अप्रैल- 2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों के दौरान कुल खरीद	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ खरीद)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत मात्रा	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता	सामग्री (समस्या पैदा कर रही सामग्री) की अनुपलब्धता के संबंध में उपभोगकर्ताओं की शिकायत की तिथि
18	30017208	मुख्य दरवाजे के लिए रबर स्टॉपर	नहीं	सी	14080	4917	4000	8917	7435	63.3	
19	30054229	लोअर स्प्रिंग के लिए ब्रेकेट	नहीं	सी	1489	1305	0	1305	1272	87.6	
20	30060461	सेंट्रल पीआईवी के लिए स्लीव कंप्लीट	नहीं	सी	275	59	169	228	203	82.9	
21	30164047	कोचों के लिए रूफ वेंटिलेटर	नहीं	सी	348	120	135	255	178	73.3	
22	30216023	झाफ्ट की काँटर	नहीं	सी	6840	300	5350	5650	5281	82.6	
23	30321335	16 टी आईसीएफ बोगी के लिए पुल रॉड	नहीं	सी	281	84	140	224	200	79.7	
24	30446119	स्ट्रेनर के साथ मोडिफाइड कोच वाटरिंग इनलेट (नॉजल/कनेक्टर)	नहीं	सी	2670	520	0	520	519	19.5	09/02/2023

अनुलग्नक- 1.2 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में सामग्री की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)											
क्रम सं.	पीएल_ संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण_ सुरक्षा_ अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-21 से 2022- 23 की कुल एएसी	अप्रैल- 2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों के दौरान कुल खरीद	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ खरीद)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत मात्रा	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता	सामग्री (समस्या पैदा कर रही सामग्री) की अनुपलब्धता के संबंध में उपभोगकर्ताओं की शिकायत की तिथि
25	305000035	अतिरिक्त एयर रिसर्वायर (40 ली.)	नहीं	सी	31	8	0	8	7	25.8	29-06-2021 और 14-09-2022
26	30547015	नॉन एसी कोचों के इमरजेंसी खुलने वाली खिड़कियों के लिए एफआरपी हाउसिंग	नहीं	सी	6776	85	6160	6245	5491	92.2	09/02/2023
27	30548860	डबल सीटेड विंडो ग्लास	नहीं	सी	51	25	0	25	24	49.0	
28	30638665	लिक्विड सोप कंटेनर	नहीं	सी	5765	2236	2400	4636	3994	80.4	11/10/2022
29	33500289	एक्सेल कवर नार्मल	सुरक्षा	सी	241	38	126	164	132	68.0	
30	33500435	स्लीव एल डब्ल्यू 03187	अनिवार्य रूप से बदले जाने वाला	सी	5412	99	3294	3393	2641	62.7	

अनुलग्नक- 1.2 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में सामग्री की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)											
क्रम सं.	पीएल_ संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण_ सुरक्षा_ अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-21 से 2022-23 की कुल एएसी	अप्रैल- 2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों के दौरान कुल खरीद	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ खरीद)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत मात्रा	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता	सामग्री (समस्या पैदा कर रही सामग्री) की अनुपलब्धता के संबंध में उपभोगकर्ताओं की शिकायत की तिथि
31	335000472	बुश (कैलिपर हैंगर)	नहीं	सी	7158	340	5760	6100	3565	85.2	29/06/2021
32	335000496	लॉकिंग पिन (श्रेड) कंट्रोल आर्म	अनिवार्य रूप से बदले जाने वाला	सी	26256	3160	16711	19871	16633	75.7	
33	335000575	स्टॉप प्लेट (बोलस्टर)	अनिवार्य रूप से बदले जाने वाला	सी	3507	258	2855	3113	2380	88.8	
34	33509890	एलएचबी कोचों के लिए हाई टेन्सिल बोल्ट के सेट	नहीं	सी	420	225	180	405	400	96.4	09/02/2023
35	33569873	एलएचबी के शौचालय दरवाजों के लिए दरवाजों के हैंडल	नहीं	सी	1021	650	300	950	515	93.0	

अनुलग्नक- 1.2 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में सामग्री की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)											
क्रम सं.	पीएल_ संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण_ सुरक्षा_ अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-21 से 2022- 23 की कुल एएसी	अप्रैल- 2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों के दौरान कुल खरीद	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ खरीद)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत मात्रा	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता	सामग्री (समस्या पैदा कर रही सामग्री) की अनुपलब्धता के संबंध में उपभोगकर्ताओं की शिकायत की तिथि
36	33572562	हॉपर विंडो अपर के लिए ग्लास यूनिट	नहीं	सी	700	596	0	596	244	85.1	
37	33595422	फर्स्ट एसी एलएचबी कोचों के लिए स्नैक टेबल	नहीं	सी	343	225	60	285	260	83.1	
38	36900254	श्रेड लिनेन ब्लैक	नहीं	सी	1491	792	0	792	696	53.1	
39	38034645	एक्सेल एंड स्टील हाई टेन्सिल कैप स्कू	सुरक्षा	सी	2280	1200	0	1200	1200	52.6	
40	43150019	बॉटल कूलर 90 लीटर क्षमता	नहीं	सी	10	6	3	9	8	90.0	
41	45014279	बैटरी चार्जिंग टर्मिनल सह फ्यूज बॉक्स	नहीं	सी	480	249	210	459	345	95.6	
42	47810002	ऑटोमैटिक वोल्टेज रेगुलेटर	नहीं	सी	23	4	0	4	4	17.4	

अनुलग्नक- 1.2 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में सामग्री की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)											
क्रम सं.	पीएल_ संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण_ सुरक्षा_ अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-21 से 2022-23 की कुल एएसी	अप्रैल- 2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों के दौरान कुल खरीद	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ खरीद)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत मात्रा	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता	सामग्री (समस्या पैदा कर रही सामग्री) की अनुपलब्धता के संबंध में उपभोगकर्ताओं की शिकायत की तिथि
43	48991363	डबल इनलेट सेट्रिफ्यूगल	महत्वपूर्ण	सी	197	55	116	171	167	86.8	
44	73030715	उत्पाद ग्रेड सी नट के साथ हेक्सागोनल हेड बोल्ट, आकार एम12 x 65	महत्वपूर्ण	सी	10870	300	5213	5513	7650	50.7	
45	75035820	विनाइल होज़ रिइनफोर्सड	नहीं	सी	6383	4870	0	4870	3270	76.3	
46	75321350	पॉलिमराइज्ड फ्लोर टॉपिंग	नहीं	सी	488	254	195	449	449	92.0	
47	75480001	डबल के लिए सीलिंग रबर	नहीं	सी	6970	1947	200	2147	2146	30.8	14/09/2022 और 09/02/2023
48	77419893	अनसैचुरेटेड पॉलिस्टर आधारित नाइफिंग पुट्टी [दो पैक], रंग- ग्रे,	नहीं	सी	912	100	590	690	690	75.7	

अनुलग्नक- 1.2 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में सामग्री की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)											
क्रम सं.	पीएल_ संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण_ सुरक्षा_ अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-21 से 2022- 23 की कुल एएसी	अप्रैल- 2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों के दौरान कुल खरीद	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ खरीद)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत मात्रा	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता	सामग्री (समस्या पैदा कर रही सामग्री) की अनुपलब्धता के संबंध में उपभोगकर्ताओं की शिकायत की तिथि
49	30011085	एक्सेल बॉक्स गाइड अरेंजमेंट के लिए स्पेशल स्क्रू	सुरक्षा	सी	5820	2516	2030	4546	4216	78.1	
50	30257050	वीआईसी के लिए पिन कंजलीट एसेम्बली	नहीं	सी	2010	659	1200	1859	1444	92.5	
51	30520034	टॉयलेट पेपर होल्डर	नहीं	सी	284	75	0	75	60	26.4	
52	33500540	कैन 1268554 वेराइटी 03	नहीं	सी	1554	67	977	1044	808	67.2	29/06/2021
53	33509530	स्प्रिंग गाइड अपर	नहीं	सी	350	52	192	244	149	69.7	
54	33568327	हिंज कम्पलीट 3 10113.0	नहीं	सी	141	77	0	77	53	54.6	
55	33568364	हिंज कम्पलीट	नहीं	सी	218	120	0	120	100	55.0	
56	33571144	सफाई के पानी के लिए फिल्टर	नहीं	सी	39	9	15	24	22	61.5	

अनुलग्नक- 1.2 सीआरडब्ल्यू/मंचेश्वर में सामग्री की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)											
क्रम सं.	पीएल_ संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण_ सुरक्षा_ अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-21 से 2022-23 की कुल एएसी	अप्रैल- 2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों के दौरान कुल खरीद	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ खरीद)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत मात्रा	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता	सामग्री (समस्या पैदा कर रही सामग्री) की अनुपलब्धता के संबंध में उपभोगकर्ताओं की शिकायत की तिथि
57	33590199	ब्रेक पाइप के लिए स्कू जॉइंट	नहीं	सी	142	75	0	75	67	52.8	
58	33990025	एचटी हेक्स हेड बोल्ट एम-16x56	नहीं	सी	6632	5997	0	5997	4965	90.4	
59	43055266	वोल्टमीटर मूविंग कॉयल टाइप	नहीं	सी	140	22	0	22	18	15.7	
60	45147012	एस.लेस एल्यू सेरिएम्पी सॉकेट	नहीं	सी	10000	6297	0	6297	5073	63.0	
61	62303910	सीमलेस ट्यूब (एचएफएस) -65 एमएम नॉमिनल बोर	नहीं	डी	288	0	0	0	0	0.0	
62	31152053	ट्रिप कॉयल भेल ड्राइंग सं. 3	नहीं	डी	24	0	8	8	5	33.3	
63	31152077	रीसेट कॉयल	नहीं	डी	18	0	6	6	5	33.3	

अनुलग्नक- 1.3 सीआरडब्ल्यू मंचेश्वर में महत्वपूर्ण/सुरक्षा एवं अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले मदों की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)										
क्रम सं.	पीएल संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण_सुरक्षा_अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-23 के दौरान कुल एएसी	अप्रैल-2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों में प्राप्ति	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ प्राप्ति)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता
1	30921995	बीएमएबी कोचों के लिए बुश के बिना ब्रेक बीम	सुरक्षा	ए	7200	1366	4703	6069	5661	84.3
2	33500289	एक्सेल कवर नार्मल	सुरक्षा	सी	241	38	126	164	132	68.0
3	33500435	स्लीव एलडब्ल्यू 03187	अनिवार्य रूप से बदले जाने वाला	सी	5412	99	3294	3393	2641	62.7
4	33500496	लॉकिंग पिन (थ्रेडेड) कंट्रोल आर्म	अनिवार्य रूप से बदले जाने वाला	सी	26256	3160	16711	19871	16633	75.7
5	33500575	स्टॉप प्लेट (बोल्ट्स)	अनिवार्य रूप से बदले जाने वाला	सी	3507	258	2855	3113	2380	88.8
6	38034645	एक्सेल एंड स्टील हाई टेन्सिल कैप स्क्रू आकार: 1 इंच व्यास	सुरक्षा	सी	2280	1200	0	1200	1200	52.6
7	48991363	डबल इनलेट सेंटीफ्यूगल	महत्वपूर्ण	सी	197	55	116	171	167	86.8

अनुलग्नक- 1.3 सीआरडब्ल्यू, मंचेश्वर में महत्वपूर्ण/सुरक्षा एवं अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले मदों की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)										
क्रम सं.	पीएल_संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण_सुरक्षा_अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-23 के दौरान कुल एएसी	अप्रैल-2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों में प्राप्ति	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ प्राप्ति)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता
8	73030715	उत्पाद ग्रेड सी नट के साथ हेक्सागोनल हेड बोल्ट, आकार एम12 x 65	महत्वपूर्ण	सी	10870	300	5213	5513	7650	50.7
9	30011085	एक्सेल बॉक्स गाइड ऑर्जमेंट के लिए स्पेशल स्क्रू	सुरक्षा	सी	5820	2516	2030	4546	4216	78.1
10	30070442	रेकर लिंक स्क्रू के लिए लॉकिंग प्लेट	सुरक्षा	सी	78900	39651	48680	88331	61651	112.0
11	36431552	सिक वॉश डी टाइप	महत्वपूर्ण	डी	0	0	0	0	0	100.0
12	33500010	बॉल ज्वाइंट ट्रेक्शन लीवर	सुरक्षा	ए	7626	1	8625	8626	7836	113.1
13	48991089	60 केवीए ट्रांसफार्मर, आरसीएफ विवरण सं. ईडीटीएस076	महत्वपूर्ण	ए	12	6	44	50	49	416.7
14	33509001	ड्राइंग/आरसीएफ स्पेशिफिकेशन के सेकेंडरी वर्टिकल डैम्पर	सुरक्षा	बी	1142	148	1098	1246	1177	109.1

अनुलग्नक- 1.3 सीआरडब्ल्यू, मंचेश्वर में महत्वपूर्ण/सुरक्षा एवं अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले मदों की उपलब्धता का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.9.7.3)										
क्रम सं.	पीएल_संख्या	मद विवरण	महत्वपूर्ण_सुरक्षा_अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले	एबीसी वर्गीकरण	2020-23 के दौरान कुल एएसी	अप्रैल-2020 में प्रारंभिक शेष	तीन वर्षों में प्राप्ति	उपलब्ध स्टॉक (प्रारंभिक शेष+ प्राप्ति)	तीन वर्षों के दौरान निर्गत	एएसी के प्रतिशत के रूप में सामग्री की उपलब्धता
15	30017191	प्राइमरी सस्पेंशन के लिए हाइड्रोल वाशर का टॉप लाइनर	सुरक्षा	बी	10000	858	9400	10258	9000	102.6
16	33612717	गैंगवे ब्रिड माउंटिंग	अनिवार्य रूप से बदले जाने वाला	बी	399	36	451	487	466	122.1
17	45212156	कमिंस डाई के लिए पंप ईंधन	महत्वपूर्ण	बी	4	5	0	5	5	125.0
18	33581423	एन्ट्रेस हैंड रेल	अनिवार्य रूप से बदले जाने वाला	सी	66	75	0	75	35	113.6
19	33599403	नायलॉक नट, एम-12 स्टेनलेस स्टील	अनिवार्य रूप से बदले जाने वाला	सी	65780	4749	99917	104666	62599	159.1

संकेताक्षर

संकेताक्षर

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एएसी	प्रत्याशित वार्षिक खपत
एई	वास्तविक व्यय
एएमसी	वार्षिक रखरखाव संविदा
बीबीएस	भुवनेश्वर
बीई	बजट प्राक्कलन
बीजी	ब्रॉड गेज
बीएसईएस	बेसलाइन सामाजिक-आर्थिक सर्वेक्षण
सीएंडएजी	नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
सीबीसी	सेंटर बफर कपलर
सीबीआर	कोच बॉडी रिपेयर
सीएमएम मॉड्यूल	कोच मेंटेनेंस मैनेजमेंट मॉड्यूल
कोफमो	कार्यशाला के आधुनिकीकरण के लिए केंद्रीय संगठन
सीओआईएस	कोचिंग ऑपरेशन इंफॉर्मेशन सिस्टम
सीओपी	कवर ओवर प्लेटफार्म
मरे (सीआर)	मध्य रेलवे
सीआरडब्ल्यू/एमसीएस	सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला, मंचेश्वर
सीएसएमटी	छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस
सीडब्ल्यूई	मुख्य कार्यशाला अभियंता
सीडब्ल्यूएम	मुख्य कार्यशाला प्रबंधक
डीसीएफ	डिस्काउंटेड कैश फ्लो
डीइएमयू	डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीप्ल यूनिट
डी एंड जी	निदेश और सामान्य
डीएन	डाउन
उप सीएमई	उप मुख्य यांत्रिक अभियंता
उप सीएमएम	उप मुख्य सामग्री प्रबंधक
पूतरे (ईसीओआर)	पूर्व तटीय रेलवे
इएसपी	इंजीनियरिंग स्केल प्लान
एफओबी	फुट ओवर ब्रिज
जीएम	महाप्रबंधक
जीएडी	सामान्य व्यवस्था आरेखण

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
जीसीसी	संविदा की सामान्य शर्तें
जीओएम	महाराष्ट्र सरकार
एचक्यू	मुख्यालय
आईसीएफ	इंटीग्रल कोच फैक्ट्री
आईसीएमएस	इंटीग्रेटेड कोचिंग मैनेजमेंट सिस्टम
आईडीईए	इंटरनेशनल डेटा एन्क्रिप्शन अल्गोरिथ्म
आईओएच	मध्यवर्ती ओवरहालिंग
भारे (आईआर)	भारतीय रेल
आईआरसीए	भारतीय रेलवे सम्मेलन संघ
इरकॉन	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड
आईआरएसडीसी	भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम
एलएचबी	लिंगे हॉफमैन बुश
एलओए	स्वीकृति पत्र
एमसीडीओ	मासिक गोपनीय अर्धशासकीय
एमसीजीएम	ग्रेटर मुंबई नगर निगम
एमसीएस	मंचेश्वर
एमइएमयू	मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीप्ल यूनिट
एमएंडपी	मशीन और प्लांट
एमएमआरडीए	मुंबई महानगर क्षेत्र विकास प्राधिकरण
रेम (एमओआर)	रेल मंत्रालय
एमपीटी	मुंबई पोर्ट ट्रस्ट
एमआरवीसी	मुंबई रेलवे विकास निगम लिमिटेड
एमयूटीपी	मुंबई शहरी परिवहन परियोजना
एनसीओ	न्यूट्रल कंट्रोल आर्गेनाइजेशन
एनओसी	अनापत्ति प्रमाण पत्र
एनटीसी	राष्ट्रीय वस्त्र निगम
एनटीएक्सआर	न्यूट्रल ट्रेन एग्जामिनर
ओसीवी	अन्य कोचिंग वाहन
ओएचई	ओवर हैड इक्विपमेंट
पीएएम	पंचुलिटी एनालिसिस एंड मॉनिटरिंग
पीएपी	परियोजना प्रभावित व्यक्ति

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
पीसीडीओ	आवधिक गोपनीय अर्ध-शासकीय
पीसीएमई	प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता
पीसीवीएस	यात्री कोचिंग वाहनों
पीआई	पैनल इंटरलॉकिंग
पीओ	खरीद आदेश
पीओएच	आवधिक ओवरहॉलिंग
पीटीसी	प्रमाणन परीक्षण प्रमाणपत्र
पीवीसी	मूल्य भिन्नता खंड
आरबी	रेलवे बोर्ड
आरडीएसओ	अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन
आरएफसीटीएलएआरआर एक्ट, 2013	भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवजा और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम, 2013
राइट्स	रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकनोमिक सर्विस
आरएलडीए	रेल भूमि विकास प्राधिकरण
आरओबी	रोड ओवर ब्रिज
आरओआर	प्रतिफल की दर
आरआरआई	रूट रिले इंटरलॉकिंग
आर एंड आर	पुनर्वास और पुनर्स्थापन
एसबीपी	संबलपुर
एसआईपी	सिग्नल इंटरलॉकिंग प्लान
एसपीएआरसी	सोसायटी फॉर प्रमोशन ऑफ एरिया रिसोर्स सेंटर
एसपीवी	विशेष प्रयोजन वाहन
एसएस	शॉप कार्यक्रम
एसएसई	वरिष्ठ खंड अभियंता
एसएंडटी	संकेत एवं दूरसंचार
टीओआर	टर्न ओवर अनुपात
वीएसकेपी	विशाखापत्तनम
वाइज	कार्यशाला सूचना प्रणाली
परे (डब्ल्यूआर)	पश्चिम रेलवे
जेडआर	जोनल रेलवे

© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in

<https://cag.gov.in/hi/page-ar-no2-2025>

