

# भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2012 को समाप्त वर्ष के लिए

.....को लोकसभा/राज्यसभा में प्रस्तुत किया गया

**संघ सरकार (रेलवे)**  
**2013 की संख्या 25**  
(अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन)  
खण्ड-II

## विषय-सूची

	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्राक्कथन		iv
विहंगावलोकन		vii-xi
<b>अध्याय 1 - प्रस्तावना</b>		
<b>ब्यौरा</b>		
अनुपालन लेखापरीक्षा - रिपोर्ट रूपरेखा	1.1	1
लेखापरीक्षित इकाई	1.2	1
एकीकृत वित्तीय परामर्श तथा नियंत्रण	1.3	4
लेखापरीक्षा योजना	1.4	4
रिपोर्टिंग	1.5	4
अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग का उत्तर	1.6	5
जारी की गई, निपटाई गई एवं बकाया लेखापरीक्षा आपत्तियाँ	1.7	5
लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने पर की गई वसूलियाँ	1.8	5
उपचारी कार्रवाई	1.9	6
पैराग्राफ जिन पर की गई कार्रवाई टिप्पणी प्राप्त हुई/लम्बित हैं	1.10	8
<b>अध्याय 2 - यातायात - वाणिज्यिक एवं प्रचालन</b>		
<b>लम्बे मार्गों पर ढुलाई किए गए माल यातायात (माल) के रूटिंग का यौक्तिकीकरण</b>	<b>2.1</b>	<b>11-19</b>
प्रस्तावना	2.1.1	12
पश्च लेखापरीक्षा प्रतिवेदन	2.1.2	12
लेखापरीक्षा उद्देश्य	2.1.3	13
कार्यप्रणाली और नमूना आकार	2.1.4	13
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.1.5	14
निष्कर्ष	2.1.6	19
<b>लौह अयस्क यातायात की बुकिंग के लिए रियायत टैरिफ दर के अनियमित प्रदान किए जाने के कारण राजस्व हानि</b>	<b>2.2</b>	<b>20-38</b>
प्रस्तावना	2.2.1	20
माल भाड़ा नियमों का संशोधन और परिवर्धन	2.2.2	20
लौह अयस्क के घरेलू प्रयोक्ताओं को लागू भाड़ा अनुमत करने के लिए शासित करने वाले नियम	2.2.3	20

पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदन	2.2.4	22
लेखापरीक्षा जाँच	2.2.5	22
लेखापरीक्षा उद्देश्य एवं कार्यक्षेत्र	2.2.6	23
लेखापरीक्षा मानदण्ड एवं कार्य प्रणाली	2.2.7	23
नमूना चयन	2.2.8	23
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.2.9	23
रेल प्रशासन का उत्तर	2.2.10	31
निष्कर्ष	2.2.11	31
विवरण क		33
विवरण ख		34
करार खण्ड में अस्पष्टता के कारण पट्टा प्रभारों का परिहार्य भुगतान	2.3	39
"स्मार्ट कार्ड" की शुरूआत का अविवेकपूर्ण निर्णय	2.4	42
'सीधी दूरी' के आधार पर मालभाड़ा गलत प्रभारित करना	2.5	43
<b>अध्याय 3 - अभियांत्रिकी - ओपन लाइन एवं निर्माण</b>		
<b>भारतीय रेलवे में स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद और उपयोग</b>	<b>3.1</b>	<b>46-63</b>
प्रस्तावना	3.1.1	46
संगठनात्मक संरचना	3.1.2	47
लेखापरीक्षा उद्देश्य	3.1.3	48
कार्यक्षेत्र, कवरेज और नमूना चयन	3.1.4	48
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	3.1.5	49
निष्कर्ष	3.1.6	63
भूमि की खरीद के लिए अविवेकपूर्ण निर्णय	3.2	64
सामग्री आशोधन के रूप में संस्वीकृत परियोजना का अनुपयोग	3.3	66
सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के बिना कार्य के कार्यक्षेत्र में वृद्धि के कारण परिहार्य भुगतान	3.4	68
रेलवे बोर्ड के अनुदेशों/दिशानिर्देशों के अननुपालन के कारण परिहार्य अतिरिक्त व्यय	3.5	70
जिला प्रशासन, बोंगाईगाँव द्वारा रेलवे भूमि के अनधिकृत कब्जे के कारण हानि	3.6	72
पुल के नवीनीकरण में परिहार्य निवेश	3.7	73

<b>अध्याय 4 - यांत्रिक - जोनल मुख्यालय/वर्कशाप/उत्पादन इकाईयां</b>		
<b>भारतीय रेलवे में लोकोमोटिव का रखरखाव</b>	<b>4.1</b>	<b>77-101</b>
प्रस्तावना	4.1.1	78
संगठन संरचना	4.1.2	78
पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदन	4.1.3	79
लेखापरीक्षा उद्देश्य	4.1.4	80
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और मानदण्ड के स्रोत	4.1.5	80
लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली	4.1.6	80
नमूने का आकार	4.1.7	81
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	4.1.8	82
वर्कशाप और शैडों का निष्पादन	4.1.9	92
निष्कर्ष	4.1.10	100
सेन्टर बफर कप्लर (सीबीसी) घटकों की विफल होने के कारण रेलगाड़ी अलगाव के लिए हानि	4.2	102
हाइब्रिड कोचों के विनिर्माण के लिए सामग्री की खरीद पर निष्फल व्यय	4.3	104
परिसम्पत्ति का निष्क्रिय पड़े रहना और प्रत्याशित बचतों की उगाही न करना	4.4	106
<b>अध्याय 5 - भण्डार</b>		
<b>भारतीय रेल में पीएसी मदों की अधिप्राप्ति</b>	<b>5.1</b>	<b>110-119</b>
प्रस्तावना	5.1.1	110
लेखापरीक्षा उद्देश्य	5.1.2	111
लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र और अवधि	5.1.3	111
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	5.1.4	111
निष्कर्ष	5.1.5	118
<b>अनुबंध</b>		
लम्बे मार्गों पर ढुलाई किए गए माल यातायात (माल) के रूटिंग का योजितकीकरण	<i>I-IV</i>	121-130
लौह अयस्क यातायात की बुकिंग के लिए रियायत टैरिफ दर के अनियमित प्रदान किए जाने के कारण राजस्व हानि	<i>V-XI</i>	131-155
भारतीय रेलवे में स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद और उपयोग	<i>XII-XIX</i>	156-186
भारतीय रेलवे में लोकोमोटिव का रखरखाव	<i>XX-XXXVII</i>	187-221

31 मार्च 2012 को समाप्त वर्ष के लिए अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन इस वर्ष दो खण्डों में भारत के संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अन्तर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है। अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन खंड I को 13 अगस्त 2013 को संसद के दोनों पटलों पर रखा गया है।

यह अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन खण्ड II है और इसमें वर्ष 2011-12 के दौरान की गई वित्तीय संव्यवहारों की नमूना लेखापरीक्षा से व्युत्पन्न चार विषयक लेखापरीक्षा सहित 17 लेखापरीक्षा आपत्तियाँ शामिल है। पूर्व वर्षों के मामलों जिन्हें पहले के प्रतिवेदनों में शामिल नहीं किया जा सका था और 2011-12 के बाद की अवधि वाले मामले भी, जहाँ आवश्यक समझा गया है, शामिल किए गए हैं।

रेल मंत्रालय और इसके अधीनस्थ कार्यालयों की लेखापरीक्षा सीएजी के (कर्त्तव्य, शक्तियाँ और सेवा की शर्तें) अधिनियम 1971 की धारा 13 के साथ पठित भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 और 151 के अन्तर्गत और लेखा तथा लेखापरीक्षा विनियमों के अनुसार की गई है।

**प्रतिवेदन में प्रयोग किए गए संक्षिप्त रूप**

आईआर	भारतीय रेल
सीआर	मध्य रेलवे
ईआर	पूर्वी रेलवे
ईसीआर	पूर्व मध्य रेलवे
ईसीओआर/ई कोस्ट	पूर्व तटीय रेलवे
एनआर	उत्तर रेलवे
एनसीआर	उत्तर मध्य रेलवे
एनईआर	पूर्वोत्तर रेलवे
एनएफआर	पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे
एनडब्ल्यूआर	उत्तर पश्चिम रेलवे
एसआर	दक्षिण रेलवे
एससीआर	दक्षिण मध्य रेलवे
एसईआर	दक्षिण पूर्वी रेलवे
एसईसीआर	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसडब्ल्यूआर	दक्षिण पश्चिमी रेलवे
डब्ल्यूआर	पश्चिमी रेलवे
डब्ल्यूसीआर	पश्चिमी मध्य रेलवे
आरपीयू	रेलवे उत्पादन इकाई
डीएलडब्ल्यू	डीज़ल इंजन निर्माण कार्य
सीएलडब्ल्यू	चिक्करंजन इंजन निर्माण कार्य
आईसीएफ	इंटीग्रल कोच कारखाना
आरसीएफ	रेल कोच कारखाना
डीएमडब्ल्यू	डीजल आधुनिकीकरण कार्य
पीएसी	लोक लेखा समिति
एफए एवं सीएओ	वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी

## विहंगावलोकन

इस प्रतिवेदन में 31 मार्च 2012 को समाप्त वर्ष के लिए संघ सरकार के रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) और इसके क्षेत्रीय कार्यालयों में अनुपालन लेखापरीक्षा के दौरान महत्वपूर्ण प्रवृत्ति के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। इस प्रतिवेदन में पाँच अध्याय हैं। अध्याय 1 लेखापरीक्षित इकाईयों का संक्षिप्त परिचय; लेखापरीक्षा के कहने पर मंत्रालय/विभाग द्वारा की गई वसूलियाँ; पिछले प्रतिवेदनों में की गई लेखापरीक्षा आपत्तियों की प्रतिक्रिया में की गई उपचारी कार्रवाई; की गई कार्रवाई टिप्पणी की संक्षिप्त स्थिति देता है। अध्याय 2 से 5 सुसंगत विभाग शीर्षक के अन्तर्गत विस्तृत निष्कर्ष/आपत्तियां प्रस्तुत करते हैं।

इस प्रतिवेदन में शामिल किए गए कुछ महत्वपूर्ण निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

### **"लम्बे मार्गों पर ढुलाई किए गए माल यातायात (माल) के रूटिंग के यौक्तिकीकरण" पर विषयक लेखापरीक्षा**

नियमों के अनुसार, मालभाड़ा प्रभारों की वसूली छोटे मार्गों द्वारा की जानी है यद्यपि यह केवल लम्बे मार्गों द्वारा माल की ढुलाई के लिए प्रचालनात्मक रूप से व्यवहार्य है। इसके परिणामस्वरूप केवल राजस्व की हानि ही नहीं होती बल्कि अधिक प्रचालन लागत भी होती है। इन हानियों को कम करने के लिए रेलवे बोर्ड ने छोटे मार्गों द्वारा से यातायात की ढुलाई में समर्थ न होने में आने वाली मौजूदा कठिनाईयों पर कार्रवाई करने के लिए जोनल रेलवे को निदेश दिए (फरवरी 1976)। यह उचित औचित्य के साथ लम्बे मार्गों के यौक्तिकीकरण के लिए प्रस्ताव भेजने के लिए समय-समय पर जोनल रेलवे को भी निदेश दे रहा है। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि जोनल रेलवे ने लम्बे मार्गों के यौक्तिकीकरण के लिए सीमित कार्रवाई की थी। इसके अतिरिक्त, रूकावटों को दूर करने के लिए, जो छोटे मार्गों द्वारा यातायात के संचालन को बाधित करते हैं उन पर कार्रवाई विलम्ब से की गई थी या नहीं की गई थी। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे लम्बे मार्गों द्वारा माल की ढुलाई के कारण आवर्ती हानियाँ उठा रही है और छोटे मार्गों से मालभाड़ा प्रभारित कर रही है। एक नमूना जाँच में लेखापरीक्षा ने लम्बे मार्गों द्वारा माल यातायात की ढुलाई के कारण 2010-12 की अवधि में ₹ 422.74 करोड़ की हानि का निर्धारण किया।

(पैराग्राफ 2.1)

### लौह अयस्क यातायात की बुकिंग के लिए रियायत टैरिफ दर के अनियमित प्रदान करने के कारण राजस्व हानि

इस पैरा में लौह अयस्क के परिवहन के लिए मई/जुलाई 2008 में शुरू की गई दोहरी कीमत निर्धारण प्रणाली के दुरुपयोग को रोकने में रेलवे बोर्ड की विफलता के कारण राजस्व हानियों का उल्लेख किया गया है। गैर-घरेलू खपत के लिए लौह अयस्क के परिवहन के लिए नियत मालभाड़ा दर घरेलू खपत के लिए नियत दर से तीन गुना अधिक थी। घरेलू दर का लाभ लेने के लिए रेलवे ने कतिपय निर्धारित दस्तावेजों की प्रस्तुति को अनिवार्य कर दिया। रेलवे की आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली विफल रही क्योंकि इसने कुछ आवश्यक निर्धारित दस्तावेजों को प्रस्तुत किए बिना घरेलू दर का लाभ लेने के लिए संबंधित पार्टियों को अनुमति दी थी। मई 2008 से मार्च 2012 की अवधि के लिए लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जाँच से ₹ 13869.86 करोड़ की शास्ति, जो कि वसूलीयोग्य है, के अतिरिक्त ₹ 2486.68 करोड़ की राजस्व हानि का पता चला। निर्यातित लौह पैलेट्स के मामले में कुद्रेमुख आयरन ओर कम्पनी लिमिटेड, मँगलौर से भी ₹ 1670.57 करोड़ की वसूली देय थी। यह राशि नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2011-12 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 32 में लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए ₹ 1795.51 करोड़ की राजस्व हानि के अतिरिक्त थी। अब तक रेल प्रशासन (दक्षिण पूर्व रेलवे) ने 15 मामलों में ₹ 1875.63 करोड़ का मालभाड़ा अपवंचन स्वीकार किया है।

(पैराग्राफ 2.2)

### करार खण्ड में अस्पष्टता के कारण पट्टा प्रभारों का परिहार्य भुगतान

ओन योर वैगन योजना, श्रेणी ख के अन्तर्गत वैगनों को पट्टे पर लेने के लिए करार के अनुसार दक्षिण पश्चिम रेलवे में कम्पनी को यातायात की विशेष प्रमात्रा उपलब्ध करानी थी और उनकी साइडिंग में स्थायी वैगनों की संख्या के लिए उनको पट्टा प्रभार भुगतान योग्य नहीं था। यद्यपि, पट्टे पर लिए गए वैगनों को विशेष बिन्दुओं के मध्य संचालित करना था, फिर भी रेलवे ने वैगनों के सामान्य पूल में खरीदे गए वैगनों को सम्मिलित कर दिया। परिणामतः कम्पनी की साइडिंग में उपयोग न किए गए वैगनों की स्टैबलिंग को पट्टा प्रभारों के भुगतान के साथ स्थापित/ लिंक नहीं किया जा सका। लदान बिन्दुओं पर लदान का सत्यापन करने के लिए करार में कोई भी प्रावधान नहीं था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 27.04 करोड़ की सीमा तक पट्टा प्रभारों का परिहार्य भुगतान हुआ।

(पैराग्राफ 2.3)



### "भारतीय रेलवे में स्थायी रेलपथ सामग्री के खरीद और उपयोग" पर विषयक लेखापरीक्षा

स्थायी रेलपथ सामग्री (पटरियां, स्लीपर, रोडी, बंधन आदि) मौजूदा रेलपथों के रखरखाव/ नवीकरण और रेलवे नेटवर्क के विस्तार के लिए आवश्यक रूप से अपेक्षित है। लेखापरीक्षा ने 2012-13 में स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद प्रक्रिया की समीक्षा की। इसने पाया कि पटरियाँ एक ही स्रोत से खरीदी गई थीं। 2011-12 के दौरान 13 प्रतिशत की कमी होने के बावजूद भी आपूर्ति के वैकल्पिक स्रोतों का विकास करने के लिए मंत्रालय द्वारा कोई प्रयास नहीं किए गए थे। इसके अतिरिक्त, स्थायी रेल पथ सामग्री की खरीद प्रक्रिया कुशल नहीं थी क्योंकि आपूर्ति में खरीद के लिए निविदाओं को अन्तिम रूप देने और आपूर्ति में विलम्ब सहित खरीद के सभी स्तरों पर काफी विलम्ब हुआ था।

(पैराग्राफ 3.1)

### भूमि की खरीद का अविवेपूर्ण निर्णय

पूर्व मध्य रेलवे ने सके उपयोग पर कोई स्पष्ट निर्णय लिए बिना तत्कालीन रोहतास इन्डस्ट्रीज लि. से लगभग 219 एकड़ भूमि और इसकी परिसम्पत्तियों (मूल्य ₹ 140 करोड़) को खरीदा (जनवरी 2007)। भूमि की लागत (₹ 112 करोड़) के मुख्य भाग को कर्ज उद्भूत करते हुए वित्तपोषित किया गया था जिसके कारण ₹ 8.80 करोड़ की ब्याज देयता हुई। इसके पश्चात, निधियों का विभिन्न परियोजनाओं के प्रति विभाजन किया गया था। भूमि अधिग्रहण के बाद, रेलवे बोर्ड ने डैडिकेटिड फ्रेट कोरिडोर के पूर्वी कोरिडोर, माल बोगियों और कप्लर विनिर्माण संयंत्र की स्थापना के लिए भूमि का उपयोग करने का निर्णय लिया। छः वर्षों से अधिक के लिए भूमि के उपयोग और इसकी परिसम्पत्तियों के निपटान के लिए रेल प्रशासन द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई जिसके परिणामस्वरूप ₹140 करोड़ की पूँजी का अवरोधन हुआ। रोहतास इन्डस्ट्रीज की तत्कालीन परिसम्पत्तियों का निपटान न किए जाने के कारण भी इसकी सुरक्षा पर आवर्ती व्यय हुआ।

(पैराग्राफ 3.2)

### "भारतीय रेलवे में लोकोमोटिव के रख-रखाव" पर विषयक लेखापरीक्षा

लोको वर्कशाप/शैड लोकोमोटिव का रख-रखाव करते हैं जो कि उनकी निष्पादन की उपलब्धता और विश्वसनीयता को सुनिश्चित करते हैं। अक्टूबर 2012 से जनवरी 2013 में लेखापरीक्षा जाँच से पता चला कि लोकोमोटिव को मुहैया कराई गई रख-रखाव की

गुणवत्ता खराब थी। पूरी तरह से मरम्मत किए गए लोकोमोटिव के पैसठ प्रतिशत ने उनकी आवधिक जाँच (पीओएच) के 180 दिनों के अन्दर विफलता दर्ज की। इसके अतिरिक्त उनमें से 17 से 20 प्रतिशत पीओएच के एक माह के अन्दर विफल हो गए। इसके अतिरिक्त लोकोमोटिव का निष्पादन खराब था क्योंकि नमूना जांच से पता चला कि प्रति वर्ष प्रति लोकोमोटिव अनिर्धारित मरम्मत की औसत संख्या डीजल और विद्युत लोकोमोटिव के लिए क्रमशः 2 और 4 थी। यह भारतीय रेलवे द्वारा सूचित किए गए की लोकोमोटिव विफलता सांख्यिकी से काफी अधिक थी। इसके अतिरिक्त, उनके पीओएच के लिए वर्कशाप को लोकोमोटिव के भेजने में 360 दिनों तक का विलम्ब हुआ था। अनिर्धारित मरम्मत के दौरान लोकोमोटिव के अवरोधन, रख-रखाव को पूरा करने/लोकोशैडों/वर्कशाप में मरम्मत के लिए उनके अधिक अवरोधन, पीओएच के लिए प्रतीक्षित/पीओएच के बाद यार्ड में उनके अवरोधन और मरम्मत के लिए शैडों में साथ-साथ लोकोमोटिव को भेजने में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 733 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

#### (पैराग्राफ 4.1)

#### सेन्टर बफर कपलर (सीबीसी) घटकों की खराबी के कारण रेलगाड़ी अलगाव के लिए हानि

सेन्टर बफर कपलर (सीबीसी) रेलगाड़ी में रोलिंग स्टॉक को जोड़ने के लिए एक तंत्र है। चलायमान के समय जब रेलगाड़ी का कोई भाग रेलगाड़ी से अलग हो जाता है तब अलगाव हो जाता है और इसके परिणामस्वरूप रेलगाड़ी प्रचालन में अवरोधन के रूप में सैक्शन क्षमता की हानि हुई और रेलवे को परिणामी वित्तीय हानि हुई। सीबीसी घटकों की गुणवत्ता से संबंधित मामले रेलवे बोर्ड की चिंता के कारण हैं। इसने सीबीसी घटकों की गुणवत्ता सुधारने और परिचालन समस्याओं का समाधान करने के लिए आरडीएसओ द्वारा जारी निदेशों का अनुपालन करने के लिए जोनल रेलवे को निदेश दिए (मार्च 2006)। दक्षिण पूर्व रेलवे के यांत्रिक विभाग द्वारा जनवरी 2008 से फरवरी 2011 तक की अवधि के लिए खराबी रिपोर्टों के विस्तृत विश्लेषण से केवल सीबीसी घटकों के विनिर्माण दोषों के कारण 260 रेलगाड़ी अलगाव मामलों का पता चला। घटकों के विनिर्माताओं की केवल 145 मामलों (55.77 प्रतिशत) में पहचान हो सकी थी। वास्तव में, दो फर्मों अर्थात मै. रनेका इन्डस्ट्रीज और मै. ओरिएंट स्टील इन्डस्ट्रीज लि. का कुल पहचाने गए मामलों के 96 मामलों (66.21 प्रतिशत) में संयुक्त रूप से योगदान था।

एसईआर द्वारा किए गए निर्धारण के अनुसार यहाँ प्रति घटना 6.8 मालगाड़ी की औसत हानि हुई और प्रत्येक रेलगाड़ी हानि के लिए लगभग ₹ 9 लाख की अवसर लागत आई

थी। यह देखा गया कि 2007-08 से सितम्बर 2012 की अवधि के दौरान कुल 232 रेलगाड़ी अलगाव हुए जिसके परिणामस्वरूप उपरोक्त दो फर्मों द्वारा उपलब्ध कराए गए दोषपूर्ण सीबीसी घटकों के कारण चार जोनल रेलवे में ₹ 125.27 करोड़ की अनुमानित हानि हुई।

(पैराग्राफ 4.2)

#### हाइब्रिड कोचों के लिए सामग्री की खरीद पर निष्फल व्यय

रेलवे बोर्ड ने आइसीएफ बोगियों के एलएचबी डिजाइन के स्टेनलेस स्टील शैलों वाले कोचों (एसजीएसएस हाइब्रिड कोच) के नए प्रकार के विनिर्माण करने का निर्णय लिया (2007)। आईएफसी ने 2009-10 में 303 कोचों के विनिर्माण की योजना बनाई। तथापि, कोचों के नए प्रकार के उत्पादन को शुरू करने से पहले योजना में चूकों के कारण मार्च 2012 तक केवल 29 शैलों का विनिर्माण हो सका और विशेष कार्य के लिए खरीदी गई लगभग ₹ 44.04 करोड़ की सामग्री अनुपयोगी पड़ी रही। रेलवे बोर्ड ने ऐसे कोचों के उत्पादन को बंद कर दिया (अगस्त 2011)।

(पैराग्राफ 4.3)

#### "भारतीय रेलवे में स्वामित्व वस्तु प्रमाण -पत्र (पीएसी) के अन्तर्गत मदों की खरीद" पर विषयक लेखापरीक्षा

रेलवे के प्रचालन के लिए खरीदे गए भण्डारों में स्वामित्व वस्तु प्रमाणपत्र (पीएसी) के अन्तर्गत खरीदी गई मदें शामिल हैं। इन मदों को एकल निविदा के आधार पर विशेष फर्म से खरीदा जाना आवश्यक था और इसमें सुरक्षा और महत्वपूर्ण मदें और आपातकालीन खरीद भी शामिल है। अगस्त/ सितम्बर 2012 में लेखापरीक्षा ने पाया कि पीएसी मदों के रूप में मदों को प्रमाणित करने के लिए मूल प्रलेखन का अनुक्षण नहीं किया गया था और स्वीकार्य विकल्पों की मौजूदगी की जांच करने के लिए प्रमाणन प्राधिकारी द्वारा कोई प्रयास नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा ने सभी जोनों में कीमतों में बड़ी संख्या में अन्तर देखे जिसके कारण खरीद में अतिरिक्त व्यय हुआ। पीएसी मदों की खरीद के लिए अतिरिक्त विक्रेताओं को लगाने के लिए अपेक्षित कदम नहीं उठाए गए थे। इसने कम दर प्राप्त करने की संभावना से रेलवे को वंचित कर दिया।

(पैराग्राफ 5.1)

## अध्याय 1: प्रस्तावना

### 1.1 अनुपालन लेखापरीक्षा-रिपोर्ट रूपरेखा

अनुपालन लेखापरीक्षा लेखापरीक्षित इकाइयों के व्यय, प्राप्तियों, परिसम्पत्तियों तथा देयताओं से संबंधित लेन-देनों की संवीक्षा से संबंधित है जो यह आश्वासन प्राप्त करने के लिए है कि भारत के संविधान के प्रावधानों, लागू कानूनों, अधीनस्थ विधान तथा अन्य नियमों और विनियमों का पूर्ण रूप से अनुपालन किया जा रहा है। यह संबंधित नियमों की पर्याप्तता, वैधता, पारदर्शिता आदि की जाँच को यह पता लगाने हेतु शामिल करता है कि क्या ये सार्वजनिक व्यय पर प्रभावशाली नियंत्रण तथा दुरुपयोग, अपशिष्ट और हानि के प्रति सुरक्षा को सुनिश्चित करते हैं।

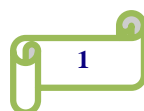
रेल मंत्रालय द्वारा रेल बजट में से किए गए लेन-देनों तथा वर्ष 2011-12 से संबंधित इसके क्षेत्रीय गठन की अनुपालन लेखापरीक्षा से उत्पन्न मामले को अनुपालन लेखापरीक्षा रिपोर्टें खण्ड-I तथा खण्ड- II में दर्शाया गया है। अनुपालन लेखापरीक्षा रिपोर्ट के खंड I को 13 अगस्त 2013 को संसद के दोनों पटल पर रखा गया है।

ये रिपोर्टें केवल सामान्य तौर पर स्वीकृत लेखापरीक्षण मानकों के अनुरूप सार्वजनिक व्यय की प्रकृति, मात्रा तथा आकार की समग्रता के संबंध में महत्वपूर्ण भौतिकता ऐसे लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करती हैं तथा बेहतर प्रशासन और बेहतर वित्तीय प्रबन्धन लाने हेतु सुधारात्मक कार्यवाई/तंत्र में कार्यकारिणी की सहायता करती है। रिपोर्ट विशेष रूप से सात चयनित विषयों तथा एक निष्पादन लेखापरीक्षा के मामलों के निष्पादन/कार्यान्वयन का अन्वेषण करती है। तीन विषयक लेखापरीक्षा तथा एक निष्पादन लेखापरीक्षा की विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्षों को रिपोर्ट के खण्ड-I में विभागवार प्रस्तुत किया गया है। चार विषयक अध्ययनों तथा 13 अलग पैराओं की विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्षों को इस रिपोर्ट (अनुपालन लेखापरीक्षा रिपोर्ट खण्ड-II) के अध्याय 2 से 5 में विभागवार प्रस्तुत किया गया है। यह बोर्ड स्तर पर नीति-निर्धारण तथा फील्ड स्तर पर कार्यान्वयन एजेंसी दोनों रूप में लेखापरीक्षित इकाइयों की जवाबदेही के मामले में स्पष्टता लाने में सक्षम होगा।

इस अध्याय का पैरा 1.2 से 1.5 रेल मंत्रालय तथा इनके अधीनस्थ क्षेत्रीय कार्यालयों के व्यापक प्रोफाइल, लेखापरीक्षा जाँच हेतु इकाइयों तथा विषयों के चयन का आधार और लेखापरीक्षा रिपोर्ट में लेखापरीक्षा निष्कर्षों को शामिल करने के लिए रिपोर्टिंग प्रक्रिया को दर्शाता है। पैरा 1.6 से 1.10 रेल प्राधिकारियों से प्राप्त उत्तर की तुलना में लेखापरीक्षा आपत्तियों के वर्षवार लंबन के सारांश उपलब्ध कराते हैं और प्रभावी वसूलियों के निबंधनों में लेखापरीक्षा का प्रभाव और की गई महत्वपूर्ण उपचारी कार्यवाई प्रस्तुत करते हैं।

### 1.2 लेखापरीक्षित इकाई

भारतीय रेल 64,600 कि.मी. की कुल मार्ग की लम्बाई (31 मार्च, 2012 तक) के साथ एक मल्टी-गेज, मल्टी-कर्षण प्रणाली है। वर्तमान में, देश का एक प्रमुख परिवहन संगठन भारतीय रेल एक प्रबंधन के तहत एशिया का सबसे बड़ा तथा विश्व का दूसरा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है।



तालिका 1.1

	ब्रॉड गेज (1676 मिमी)	मीटर गेज (1000 मिमी)	नैरो गेज (762/610मिमी)	कुल
मार्ग किलोमीटर	55,956	6,347	2,297	64,600
रनिंग ट्रैक किलोमीटर	80,779	6,725	2,297	89,801
कुल ट्रैक किलोमीटर	104,693	7,801	2,568	115,062
विद्युतकृत मार्ग किलोमीटर				20,275
विद्युतीकृत रनिंग ट्रैक किलोमीटर				38,669

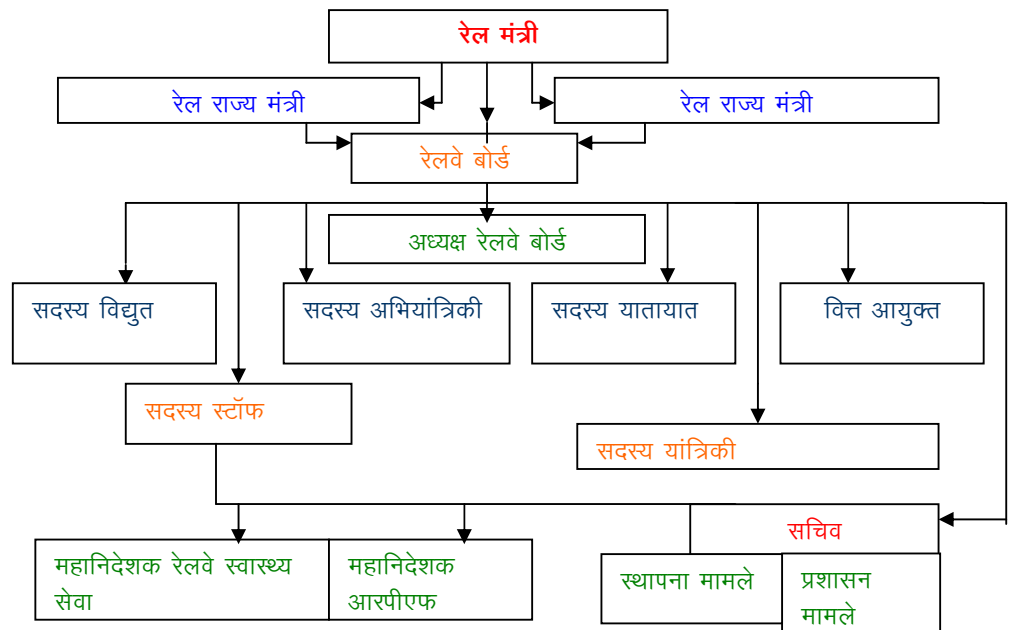
भारतीय रेल प्रतिदिन लगभग 11,000 ट्रेन चलाती है जिनमें से 7,000 यात्री ट्रेनें हैं। ये प्रतिदिन लगभग एक लाख यात्रियों को ले जाती है तथा एक लाख टन माल की ढुलाई करती है। भारतीय रेल के पास 31 मार्च, 2012 तक संरचनात्मक परिसम्पत्तियों तथा रोलिंग स्टॉक का स्वामित्व था तथा उसे बनाए रखा जैसाकि नीचे तालिका में है:

तालिका 1.2

इंजन	9,549	यार्ड	300
यात्री वाहन	61899	माल शेड	2,300
माल वैगन	2,39,321	मरम्मत शॉप	700
स्टेशन	7,146	कार्यबल	1.54 लाख

### संगठन संरचना

रेल मंत्री को रिपोर्टिंग करने के लिए रेलवे बोर्ड में अध्यक्ष की अध्यक्षता में छह सदस्य (विद्युत, यान्त्रिक, यातायात, स्टॉफ, इंजीनियरिंग तथा वित्त आयुक्त) शामिल हैं जो प्रचालन, अनुरक्षण, वित्त तथा परिसम्पत्ति के अधिग्रहण के सभी मामलों पर नीति निर्धारण तथा सभी जोन में उनके क्रियान्वयन की मॉनीटरिंग के लिए उत्तरदायी हैं। रेलवे बोर्ड, यात्री किराए तथा माल भाड़े दोनों के मूल्य निर्धारण के लिए जिम्मेदार है। प्रत्येक सदस्य के अन्तर्गत कार्यात्मक निदेशालय निर्णय लेने में सहायता तथा मदद करता है और इसकी मॉनीटरिंग करता है।



क्षेत्रीय स्तर पर 17 रेलवे ज़ोन, एक अनुसंधान विंग नामतः रिसर्च, डिज़ाइन एंड स्टैंडर्ड आर्गनाइजेशन (आरडीएसओ) लखनऊ, विशिष्ट मशीनरी की आधिप्राप्ति हेतु एक सेन्ट्रल आर्गनाइजेशन फॉर मोडर्नाइजेशन ऑफ वर्कशाप (कॉफमो); वाराणसी तथा चितरंजन में दो लोकोमोटिव निर्माण इकाईयों (डीएलडब्ल्यू तथा सीएलडब्ल्यू), कपूरथला, रायबरेली तथा पेरंबूर में तीन कोच कारखाने; येलांहका में एक व्हील तथा एक्सल संयंत्र तथा पटियाला में एक डीज़ल आधुनिकीकरण का कार्य है। इनके मुख्यालय सहित रेलवे जोन का नाम तथा कुल किलोमीटर मार्ग दर्शाये गए हैं:

तालिका 1.3

रेलवे	मुख्यालय	मार्ग किलोमीटर
मध्य	मुम्बई	3,905
पूर्व	कोलकाता	2,447
पूर्व मध्य	हाजीपुर	3,656
पूर्व तट	भुवनेश्वर	2,676
उत्तर	नई दिल्ली	6,990
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3,151
पूर्वोत्तर	गोरखपुर	3,767
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगाँव (गुवाहटी)	3,965
उत्तर पश्चिम	जयपुर	5,502
दक्षिण	चेन्नई	4,994
दक्षिण मध्य	सिकंदराबाद	5,810
दक्षिण पूर्व	कोलकाता	2,661
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2,455
दक्षिण पश्चिम	हुबली	3,191
पश्चिम	मुम्बई	6,440
पश्चिम मध्य	जबलपुर	2,965
मेट्रो रेलवे	कोलकाता	25
	<b>कुल</b>	<b>64,600</b>

प्रत्येक ज़ोन का प्रधान महाप्रबंधक होता है जिसकी प्रचालन, वाणिज्यिक, इंजीनियरिंग, विद्युत, यांत्रिकी, स्टोर, लेखा, सिगनल एवं दूरसंचार कार्मिक, संरक्षा, चिकित्सा इत्यादि के प्रमुख विभागाध्यक्षों द्वारा सहायता की जाती है।

इसके अतिरिक्त, रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत 25 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयूज) कार्य कर रहे हैं। इन पीएसयूज का प्रचालन एक व्यापक स्पेक्ट्रम अर्थात् लेंड-लीज फाइनेंसिंग, पर्यटन तथा केटरिंग हेतु यात्री तथा माल कंटेनर की सेवाओं को कवर करता है।

### 1.3 एकीकृत वित्तीय परामर्श तथा नियंत्रण

एक पूर्ण एकीकृत वित्तीय परामर्श तथा नियंत्रण प्रणाली रेलवे बोर्ड स्तर पर वित्त आयुक्त तथा वित्तीय सलाहकारों तथा जोन स्तर पर मुख्य लेखा अधिकारी दोनों पर विद्यमान है। वित्त प्रधान परामर्श देने तथा राजकोष से व्यय को शामिल करते हुए सभी प्रस्तावों की संवीक्षा करने के लिए उत्तरदायी है।

### 1.4 लेखापरीक्षा योजना

रेलवे की लेखापरीक्षा हेतु इकाईयों का चयन विस्तृत रूप से नियोजित बजट, आबंटित तथा परिनियोजित संसाधनों, आन्तरिक नियंत्रणों के साथ अनुपालन के विस्तार, प्रत्यायोजित शक्तियों के कार्यक्षेत्र, कार्य/क्रियाकलापों की संवेदनशीलता तथा गंभीरता, बाहरी वातावरण कारकों आदि से संबंधित जोखिम प्रबंधन के आधार पर किया जाता है। पूर्व लेखापरीक्षा निष्कर्षों, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों, मीडिया रिपोर्टों जहाँ प्रासंगिक थी, पर भी विचार किया गया।

वर्ष 2011-12 के दौरान ऐसे जोखिम निर्धारण के आधार पर कुल 13,887 इकाईयों में से रेलवे की 4239 लेखापरीक्षित इकाईयों की नमूना लेखापरीक्षा की गई।

लेखापरीक्षा योजना में विशिष्टतया नीति के निबंधनों में महत्वपूर्ण चयनित विषयों तथा इनके कार्यान्वयन पर माल दुलाई, रेलवे की आय, संरचनात्मक विकास, यात्री सुविधा गतिविधियों, परिसम्पत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन तथा सुरक्षा कार्य आदि अन्य बातों को शामिल करते हुए ध्यान केंद्रित किया गया। प्रत्येक अध्ययन में विशिष्ट विभाग अध्यायों के अन्तर्गत रिपोर्ट किए गए लेखापरीक्षा निष्कर्षों के आधार पर सिफारिश/सुझाव शामिल हैं जिससे संबंधित प्राधिकारियों, नीति/ योजना के उद्देश्यों के विषय में बेहतर परिणाम प्राप्त करने के लिए उस पर कार्रवाई कर सकते हैं।

"भारतीय रेल में वाणिज्यिक प्रचार", "लाइन क्षमता संवर्धन कार्य का कार्यान्वयन", "संकेतन परिसम्पत्तियों की निष्पादन क्षमता" तथा "भारतीय रेल में सफाई व स्वच्छता" पर निष्पादन लेखापरीक्षा की विषयगत लेखापरीक्षाओं के निष्कर्षों को खण्ड-I में शामिल किया गया है। अन्य विषयक लेखापरीक्षाओं अर्थात् सबसे लम्बे मार्ग पर माल ले जाने के लिए मार्ग का यौक्तिकीकरण, आईआर पर स्थायी मार्ग सामग्री की खरीद तथा उपयोग, भारतीय रेल में पीएसी मदों की अधिप्राप्ति तथा भारतीय रेल में लोकोमोटिव के अनुरक्षण के निष्कर्षों को इस खण्ड (खण्ड-II) में शामिल किया गया है। इसके अतिरिक्त, इस खण्ड में 13 पृथक पैराग्राफों को भी शामिल किया गया है।

### 1.5 रिपोर्टिंग

सभी जोनल रेलवे में विषयक लेखापरीक्षा को नमूना पद्धति का उपयोग करते हुए तथा रेलवे बोर्ड सहित क्षेत्रीय इकाईयों के सम्बंधित अभिलेखों तथा दस्तावेजों तक पहुँच कर संचालित किया गया। लेखापरीक्षा निष्कर्ष संबंधित जोनल प्रबंधन को उनके उत्तर के लिए जारी किए गए। इसी तरह, वाउचर तथा निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा से उत्पन्न लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ/निरीक्षण रिपोर्टें (आईआर) विशेष पत्रों को संबद्ध वित्त तथा इकाई के प्रमुख को उनके उत्तर हेतु जारी किया गया। लेखापरीक्षा निष्कर्षों का या तो

निपटान कर दिया गया या की गई कार्रवाई पर निर्भर आगे की कार्रवाई हेतु सलाह दी गई। अनुपालन न की गई महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा आपत्तियों पर एफए एंड सीएओ और विभागाध्यक्ष को पृष्ठांकित प्रति के साथ जोनल रेलवे के महाप्रबंधक को सम्बोधित ड्राफ्ट पैराग्राफों के माध्यम से निर्धारित अवधि के अन्दर उनके उत्तर के लिए अनुवर्तन किया गया था। इन ड्राफ्ट पैराग्राफों में उठाये गये चयनित मामलों को लेखापरीक्षा रिपोर्ट में उन्हें शामिल किए जाने से पहले छह सप्ताह की अवधि के अन्दर (लोक लेखा समिति द्वारा यथा निर्धारित ) उनका उत्तर प्रस्तुत करने हेतु रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के साथ अनंतिम पैराग्राफों के रूप में उठाया गया था।

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

नवम्बर 2012 तक विषयक विषयों तथा निष्पादन लेखापरीक्षा पर आपत्तियों सहित कुल 180 ड्राफ्ट पैराग्राफ रेल प्रशासन के महाप्रबंधकों को जारी किये गए थे। केवल 38 मामलों में रेल प्रशासन के उत्तर प्राप्त हुए थे। जहाँ कहीं से भी प्राप्त उत्तर पर विचार के बाद, 17 अनंतिम पैराग्राफ (चार विषयक लेखापरीक्षा सहित) अनुपालन लेखापरीक्षा रिपोर्ट के खण्ड II में शामिल किये जाने के लिए 21 मार्च 2013 और 10 जून 2013 के बीच रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष, सम्बन्धित सदस्यों तथा वित्त आयुक्त को अग्रेषित किये गए थे। रेल मंत्रालय ने 30 जून 2013 तक एक अनन्तिम पैरा के अलावा इन मामलों में से किसी का उत्तर नहीं दिया।

### 1.7 जारी की गई, निपटाई गई एवं बकाया लेखापरीक्षा आपत्तियां

वर्ष 2011-12 के दौरान, नमूना लेखापरीक्षा के परिणामों के आधार पर कुल 16271 लेखापरीक्षा आपत्तियों, जिनमें ₹ 12467.76 करोड़ की वित्तीय अनियमितताएं सम्मिलित थी, को विशेष पत्रों, भाग-I लेखापरीक्षा टिप्पणियों और निरीक्षण रिपोर्टों के माध्यम से जारी किया गया था। इनके अतिरिक्त, पिछले वर्ष से सम्बन्धित 30,408 लेखापरीक्षा आपत्तियां अग्रेनीत हुई थी। रेल प्रशासन द्वारा सम्मिलित राशि की वसूली/वसूली के लिए सहमति या सुधारात्मक/उपचारी कार्रवाई प्रारंभ करने के बाद वर्ष के दौरान कुल 19177 लेखापरीक्षा आपत्तियों का निपटान किया गया था। 31 मार्च 2012 को बकाया 27502 लेखापरीक्षा आपत्तियों में ₹ 16133.95 करोड़ की राशि की वित्तीय अनियमितताएं शामिल थी।

### 1.8 लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने पर की गई वसूलियां

वर्ष 2011-12 के दौरान विभिन्न जानों में ₹ 342.24 करोड़ की राशि भाड़े तथा अन्य आय, स्टाफ तथा अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के प्रात्यों की वसूली न करने आदि मामलों को रेल प्रशासन के ध्यान में लाया गया। इसमें से ₹ 215.41 करोड़ की राशि वसूली (₹ 138.51 करोड़ की वसूली की गई थी तथा ₹ 76.90 करोड़ की वसूली हेतु सहमति दी गई थी) के लिए स्वीकार की गई थी। ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली चार जोनल रेलवे-पूर्वमध्य (₹ 49.96 करोड़), पश्चिम (₹ 38.20 करोड़), पूर्वोत्तर सीमान्त (₹ 41.31 करोड़) तथा उत्तर (₹ 33.86 करोड़) से की जानी थी। वसूली के लिए स्वीकार की गई कुल ₹ 215.41 करोड़ की राशि में से लेनदेन से सम्बन्धित ₹ 120.09 करोड़ की राशि पहले से लेखा द्वारा जांची गई थी, तथा ₹ 95.21



करोड़ की राशि लेखा द्वारा जांच की गई राशि के अलावा थी। लेखा द्वारा आगे की गई समीक्षा के परिणामस्वरूप अन्य ₹ 0.10 करोड़ वसूल किए गए थे/वसूली की सहमति दी गई थी।

### 1.9 उपचारी कार्रवाई

इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने बेहतर और उन्नत अनुपालन (नीचे तालिका 1.4) हेतु वर्ष 2011-12 के दौरान भाड़ा शुल्कों तथा जारी निर्देशों में समुचित परिवर्तन करते हुए लेखापरीक्षा आपत्तियों के उत्तर में उपचारी कार्रवाई शुरू कर दी थी।

तालिका 1.4

प्रतिवेदन का पैरा संख्या	लेखापरीक्षा आपत्तियां	मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई
1999 की आरएआर 9 का पैरा 3.2.2	साईडिंगों के रखरखाव (खण्ड 8(बी)(I)) हेतु करार के मानक के अनुसार निजी साईडिंगों की लम्बाई निश्चित करने के संदर्भ में नियमों का अनुसरण करने में रेल प्रशासन की विफलता के कारण ₹ 4.26 करोड़ की राशि के प्रभारों की कम वसूली हुई।	रेलवे बोर्ड ने साईडिंग मालिकों से देय राशि की वसूली के मामलों की पुनरावृत्ति पर गहरी चिन्ता व्यक्त की और ज़ोनल रेलवे को करारों पर हस्ताक्षर सुनिश्चित करने तथा रेलवे की बकाया राशियों की वसूली करने और समय पर बिल बनाने के लिए एक समुचित मानीटरिंग तन्त्र बनाने का अनुदेश दिया।
2001 की आरएआर 9 का पैरा 4.3.1	रेल प्रशासन की तेल कम्पनियों के साथ करार करने में विफलता के परिणामस्वरूप संयुक्त स्वामित्व वाले एलपीजी टैंक वैगनों के संबंध में ₹ 26.58 करोड़ के अनुक्षण प्रभारों और उन पर ₹ 12.34 करोड़ के ब्याज की वसूली नहीं हुई।	रेलवे बोर्ड ने संयुक्त स्वामित्व वाले टैंक वैगनों के अनुक्षण प्रभारों के मामले पर सभी ज़ोनल रेलवे को अनुपालन के निर्देश जारी किए।
2008 की सीए 6 का पैरा सं. 2.2.2	मध्य रेलवे मैसर्स बल्क सीमेंट कारपोरेशन आफ इंडिया से उनके स्वामित्व वाले विशेष प्रकार के 125 वैगनों के रखरखाव के लिए ₹ 2.30 करोड़ के रखरखाव प्रभारों की वसूली नहीं कर सका।	रेलवे बोर्ड ने एफए एवं सीएओ, मध्य रेलवे को परामर्श दिया कि विशेष प्रकार की वैगनों के बैरलों/अंडर फ्रेम/वैगनों की पूंजीगत लागत को प्रत्येक तीन वर्षों में संशोधित करना चाहिए।
2008 की सीए-6 का पैरा सं. 4.1.1	व्हीलों की आपूर्ति के संबंध में पीवीसी की गणना के लिए इस्पात की सिल्लियों के बजाय खनिज धातु का कीमत सूचकांक अपनाने के परिणामस्वरूप अतिरिक्त व्यय हुआ और मैसर्स सेल को अनभिप्रेत लाभ हुआ।	रेलवे बोर्ड ने कीमत परिवर्तन फार्मुले पर पुनः कार्य करने की प्रक्रिया प्रारंभ कर दी है और भविष्य में लेखापरीक्षा आपत्ति पर ध्यान देने का भी आश्वासन दिया है।
वर्ष 2007-08 के लिए 3.2.11	पैदल पार पथ के लिए स्थल और आरेखणों को अन्तिम रूप देने में रेल प्रशासन की ओर से विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 0.19 करोड़ के निष्फल व्यय सहित ₹ 0.73 करोड़ की निधि अवरोधित हुई।	रेलवे बोर्ड द्वारा सभी संबंधितों को उचित निर्देश जारी किए गए जिससे भविष्य में ऐसी घटनाओं से बचने के लिए कार्य की प्रगति को मानीटर किया जा सके।
2008-09/सीए-19 का पैरा	ज़ोनल और डिविज़नल स्तरों पर वाणिज्यिक प्रचार के लिए उचित	रेलवे बोर्ड ने सभी ज़ोनल रेलवे को निर्देश जारी किए कि विज्ञापन के लिए सभी प्रस्तावों

6.4.1	संगठनात्मक व्यवस्था की कमी और दिशानिर्देशों के ढीले कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप ₹ 32.34 करोड़ की हानि हुई।	को निविदाओं की संकल्पना से उन्हें अंतिम रूप देने के 45 दिनों की अवधि के अन्दर मंजूरी दे दी जानी चाहिए। रेलवे बोर्ड ने सभी ज़ोनल रेलवे को वाणिज्यिक प्रचार के माध्यम से आय में वृद्धि का परामर्श दिया और इस संबंध में रेलवे बोर्ड को समीक्षा के लिए हर महीने की 10 तारीख तक सूचना भेजने के निर्देश जारी किए।
2008-09 की सीए 19 का 4.2.3	खराब ट्रैक रिकार्ड वाली एक फर्म को अविवेकपूर्ण रूप से ठेका देना	फर्म का पुनः निरीक्षण किया गया था और उसका दर्जा घटा दिया गया था। कॉफमो में आयोजित त्रैमासिक बैठक में एमआईएस/ईमेल के माध्यम से परेषितियों से विक्रेताओं के निष्पादन और सीएमई (योजना) में उनकी जाँच के संबंध में प्रतिपुष्टि प्रणाली प्रारंभ की गई थी।
2009-10 का 4.1.1	गैर स्टॉक भंडार मदों की अविवेकपूर्ण खरीद	एक सर्वेक्षण समिति गठित की गई है और अधिशेष सामग्री का निपटान प्रगति पर है।
2010-11 की प्रतिवेदन सं. 34 का 2.2	भारतीय रेल में तत्काल और अग्रिम आरक्षण प्रणाली-लेखापरीक्षा ने आरक्षण प्रणाली विशेष रूप से तत्काल बुकिंग में कमियों के बारे में इंगित किया। अनियमितताएं जैसे, कार्य घंटों के अतिरिक्त बुकिंग, एजेंटों की मिलीभगत से रेलवे एजेंटों की अनैतिक गतिविधियों, डुप्लीकेट तत्काल टिकट सुविधा का दुरुपयोग इत्यादि भी देखी गयी।	रेलवे बोर्ड ने ज़ोनल रेलवे को बुकिंग लेनदेन पर एजेंटों/बुकिंग क्लर्कों की अनैतिक गतिविधियों, विशेष रूप से तत्काल बुकिंग के खुलने के कुछ घंटों के दौरान, नियमित रूप से नजर रखने के निर्देश दिए (अक्टूबर 2011)। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने तत्काल बुकिंग के लिए अग्रिम आरक्षण अवधि कम कर दी और डुप्लीकेट तत्काल टिकटें जारी करने की सुविधा भी वापस ले ली। आरक्षण इत्यादि खुलने के कुछ घंटों में एजेंटों द्वारा बुकिंग भी बंद कर दी गई।
2010-11 की प्रतिवेदन सं. 34 का 2.7	लम्बे रूट के गैर-युक्तिकीकरण के कारण हानि।	एक सुधारात्मक उपाय के रूप में, रेल प्रशासन ने अप्रैल 2011 से लम्बे रूट को युक्तिसंगत बनाया था।
2010-11 का 4.4	रेल प्रशासन डीगैसिंग की आवधिक ओवरहॉलिंग के लिए प्राप्त टैंक वैगनों पर ₹ 0.61 करोड़ के स्टेबलिंग प्रभार सहित खाली दुलाई प्रभार लगाने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप टैंक वैगनों (49791 दिन) के परिहार्य अवरोधन के कारण ₹ 18.71 करोड़ के संभावित आय की हानि हुई।	रेल प्रशासन द्वारा प्रेषण यार्डों/डिविज़नों को डीगैसिंग प्रमाण-पत्र के बिना टैंक वैगनों का प्रेषण न करने के निर्देश जारी किए गए थे। यातायात विभाग को तेल कम्पनियों द्वारा अनुचित तरीके से डीगैस करने वाले वैगनों के लिए खाली दुलाई प्रभार की सलाह दी गई थी।

<b>25.02.2010 का पीडीए/एमवाईएस /स्पे-लेटर/659-660</b>	अवकाश अवधि के दौरान रनिंग स्टाफ मूल वेतन के 30% की दर से अनुपस्थिति माईलेज भत्ते (एएमए) का हकदार है। तथापि, यह पाया गया कि एएमए की गणना मूल वेतन के 130% की दर की गई थी जिसके परिणामस्वरूप सितम्बर 2008 से सितम्बर 2010 के लिए ₹ 18.37 लाख का अधिक भुगतान हुआ।	"प्राइम" में आवश्यक परिवर्तन कर दिए गए थे।
---	--	--

### 1.10 पैराग्राफ जिन पर कार्रवाई टिप्पणी प्राप्त हुई/लम्बित है

भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक की रिपोर्ट में उल्लिखित सभी मुद्दों पर कार्यकारी की जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए, पीएसी ने निर्णय लिया (1982) कि भारत सरकार के संबंधित मंत्रालयों/विभागों को उसमें निहित सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारी कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) प्रस्तुत करनी चाहिए एवं 22 अप्रैल 1997 को संसद में प्रस्तुत अपनी नौवीं रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोक सभा) में पुनः इच्छा प्रकट की कि रिपोर्टों में सम्मिलित सभी पैराग्राफों पर, लेखापरीक्षा द्वारा विधिवत जांच किये गए सुधारात्मक/उपचारी एटीएन संसद के पटल पर रिपोर्ट को रखे जाने के बाद चार माह के अन्दर प्रस्तुत किये जाएंगे।

31 मार्च 2011 को समाप्त वर्ष तक भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक - संघ सरकार (रेलवे) की रिपोर्टों में सम्मिलित पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड (जून 2013) द्वारा प्रस्तुत किये गए एटीएन की स्थिति नीचे दी गई है:

**तालिका 1.5**

वर्ष	कुल पैरा	पैरा की संख्या जिस पर एटीएन को अन्तिम रूप दिया गया	पैराग्राफ की संख्या जिस पर एटीएन लम्बित है				
			प्राप्त नहीं हुए	एटीएन रेलवे बोर्ड को भेजी गई	जिस पर एटीएन	अन्ततः जाँच किये गए एटीएन	लेखापरीक्षा द्वारा जाँच के अधीन एटीएन
1997-98	96	95	0	1	0	0	1
1998-99	106	105	0	0	0	1	1
1999-00	101	100	0	0	1	0	1
2000-01	101	99	0	2	0	0	2
2001-02	101	93	0	5	3	0	8
2002-03	110	107	0	1	1	1	3
2003-04	114	105	0	5	3	1	9
2004-05	105	96	0	4	3	2	9
2005-06	138	124	0	6	2	6	14
2006-07	165	138	0	13	9	5	27
2007-08	172	138	0	13	15	6	34
2008-09	104	80	0	5	12	7	24
2009-10	59	22	0	17	9	11	37
2010-11	34	1	9	8	6	10	33
<b>जोड़</b>	<b>1506</b>	<b>1303</b>	<b>9</b>	<b>80</b>	<b>64</b>	<b>50</b>	<b>203</b>

वर्ष 2010-11 के लिए रिपोर्ट से संबंधित नौ पैराग्राफों के संबंध में एटीएन जून 2013 तक प्रस्तुत नहीं किए गए थे। इसके अलावा, लेखापरीक्षा द्वारा जाँच के लिए प्राप्त हुए 80 एटीएन पर्याप्त उपचारी कार्रवाई की कमी के कारण टिप्पणियों के साथ लौटा दिए गए। लेखापरीक्षा द्वारा जाँच किये गए, 64 एटीएन को रेल मंत्रालय द्वारा अभी अन्तिम रूप दिया जाना है। 50 मामलों में, कार्रवाई जो की गई बताई गई है, लेखापरीक्षा द्वारा जांच के अधीन है।

## अध्याय 2: यातायात - वाणिज्यिक एवं प्रचालन

यातायात विभाग में दो मुख्य भाग हैं- वाणिज्यिक एवं प्रचालन। वाणिज्यिक विभाग विपणन, एक रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए परिवहन की बिक्री, यातायात के विकास के लिए ग्राहकों को उपलब्ध कराई गई सेवा की गुणवत्ता में सुधार एवं यात्री, मालभाड़े एवं अन्य कोर्चिंग यातायात के टैरिफ को विनियमित करने एवं उनके संग्रह, लेखाकरण एवं प्रेषण की निगरानी के लिए उत्तरदायी है।

प्रचालन विभाग परिवहन सेवाओं-दीर्घ कालिक एवं अल्प कालिक दोनों, रेलगाड़ियों की समय सारणी सहित उनके दिन-प्रतिदिन चालन के प्रबन्धन, रेल गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए अपेक्षित माँग एवं परिस्थितियों को पूरा करने के लिए चल स्टॉक की उपलब्धता एवं उचित रखरखाव सुनिश्चित करने की योजना बनाने के लिए उत्तरदायी है।

रेलवे बोर्ड स्तर पर, यातायात विभाग की अध्यक्षता सदस्य यातायात द्वारा की जाती है जिसके सहायक अतिरिक्त सदस्य/सलाहकार होते हैं। जोनल स्तर पर, प्रचालन एवं वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता मुख्य प्रचालन प्रबन्धक (सीओएम) एवं मुख्य वाणिज्यिक प्रबन्धक (सीसीएम) द्वारा की जाती है। डिविजनल स्तर पर, प्रचालन एवं वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता वरिष्ठ डिविजनल प्रचालन प्रबंधक (वरि. डीओएम) एवं वरिष्ठ डिविजनल वाणिज्यिक प्रबंधक (वरि.डीसीएम) द्वारा की जाती है।

वर्ष 2011-12 के दौरान यातायात विभाग का कुल व्यय ₹ 8,876 करोड़ था। वर्ष के दौरान, वाउचरों एवं निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा से अलग विभाग के 658 स्टेशनों सहित 453 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में समस्त जोनल रेलवे में किए गए "लम्बे मार्गों पर किया गया माल यातायात (माल) के रूटिंग के यौक्तिकीकरण" पर एक विषयक लेखापरीक्षा शामिल है। लेखापरीक्षा ने जोनल रेलवे के तदर्थ दृष्टिकोण पर टिप्पणी की है कि या तो लम्बे मार्गों का यौक्तिकीकरण किया जाए या फिर उन बाधाओं को दूर किया जाए जो छोटे मार्गों द्वारा यातायात की आवाजाही को बाधित करती हैं। लेखापरीक्षा ने लम्बे मार्ग द्वारा माल की दुलाई एवं छोटे मार्ग द्वारा भाड़ा प्रभारित करने के कारण हानि का निर्धारण किया है।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में अधिक पट्टा भुगतान एवं माल भाड़े में रियायत से संबंधित पृथक-पृथक अनियमितताओं को दर्शाते हुए चार लेखापरीक्षा पैराग्राफ सम्मिलित हैं। इसमें तीन जोनों (पूर्वी तट, दक्षिण पूर्व एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे) में लौह अयस्क यातायात की बुकिंग के लिए रियायती टैरिफ दर के अनियमित प्रदान के कारण हुए राजस्व हानि पर इन जोनों को कवर करते हुए एक लम्बा पैराग्राफ शामिल है। इस पैराग्राफ में, लेखापरीक्षा ने घरेलू दर पर लौह अयस्क यातायात की बुकिंग द्वारा रेलवे की आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली में गंभीर चूकों का उल्लेख किया है।

## 2.1 लंबे मार्गों से वहन किए जाने वाले माल यातायात (माल) के मार्गीकरण का यौक्तिकीकरण

### कार्यकारी सार

भारतीय रेलवे सम्मेलन संघ, माल टैरिफ सं. 41 के पैरा 125(1)(ए) तथा (बी) के अनुसार माल परिचालनात्मक रूप से व्यवहार्य मार्ग द्वारा भेजा जाएगा तथा भाड़ा प्रभारों की वसूली छोटे मार्ग से की जाएगी। इसके परिणामस्वरूप राजस्व की हानि हुई और साथ ही इसके कारण अधिक लम्बे मार्ग से रेलगाड़ियों द्वारा दुलाई के लिए अतिरिक्त परिचालनात्मक लागत वहन करनी पड़ी।

लम्बे मार्ग से माल यातायात की दुलाई के कारण राजस्व की हानि को कम करने के लिए रेलवे बोर्ड ने जनवरी 1976 में एक समेकित यौक्तिकीकरण योजना जारी की। उसके बाद, रेलवे बोर्ड, समय-समय पर यौक्तिकीकरण योजनाओं की विवेचनात्मक ढंग से समीक्षा करने तथा औचित्यपूर्ण तरीके से कुछ जोड़ने/ हटाने का सुझाव देने के लिए जोनल रेलवे को निर्देश देता रहा है।

लेखापरीक्षा ने देखा (अगस्त 2012) कि रेल प्रशासन ने मार्गों के यौक्तिकीकरण जिससे वे दुलाई के वास्तविक मार्ग का माल भाड़ा प्रभारित कर सकें, के लिए रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजने में सीमित कार्रवाई की थी। इसके अतिरिक्त, कम दूरी के मार्गों से ऐसे यातायात की आवाजाही को प्रभावित करने वाली बाधाओं को दूर करने के लिए पर्याप्त कार्रवाई सीमित थी और जब भी शुरू की गई, इसमें अक्सर देरी हुई थी।

लेखापरीक्षा द्वारा मार्गों जहाँ प्रभारित (कम दूरी वाले मार्ग) और वास्तव में दुलाई वाले मार्ग के बीच की दूरी 100 किमी से अधिक थी, की नमूना जाँच से पता चला कि जोनल रेलवे में 187 मामलों में प्रारंभिक यातायात (एनडब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर, ईसीओआर, एनएफआर, आरपीयू एवं मेट्रो रेलवे को छोड़कर) की अधिक दूरी वाले मार्गों द्वारा दुलाई की जा रही थी। वे मार्ग जिन पर माल यातायात की दुलाई की गई थी, वे कम से कम 107 किमी. तक अधिक लम्बे थे और 952 किमी तक बढ़ गये थे। पूर्व रेलवे (एक मार्ग) तथा पूर्वोत्तर रेलवे (पंद्रह मार्गों) में अधिक लम्बे मार्ग लगभग दस वर्ष या इससे अधिक समय से विद्यमान थे। माल भाड़ा एक नियमित तरीके से कम दूरी वाले मार्गों से संग्रहीत किया जा रहा था और अधिकांश मार्गों में बाधाओं को दूर करने हेतु कोई प्रस्ताव नहीं किए गए थे। इन मार्गों के यौक्तिकीकरण के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

जोनल रेलवे (डब्ल्यूसीआर तथा आरपीयू एवं मेट्रो को छोड़कर) में पाँच चयनित स्टेशनों के संबंध में रेलवे को अधिक लम्बे मार्ग से माल यातायात के परिवहन तथा कम लम्बे मार्ग से भाड़ा प्रभारित करने के कारण 2010-12 की अवधि के दौरान ₹ 422.74 करोड़ की हानि हुई।

आठ जोनल रेलवे में कई मामलों में तकनीकी बाधाओं [इंजन बदलने की आवश्यकता वाली सीधी पहुँच लाइनों की अनुपलब्धता (13 मामले), कम लम्बे मार्ग के विद्युतीकरण

में खामियाँ (76 मामले)] के कारण जोनल रेलवे को अधिक लम्बे मार्ग द्वारा माल की ढुलाई करने के लिए मजबूर होना पड़ा। इसके परिणामस्वरूप वर्ष 2010-12 की अवधि के दौरान ₹ 90.86 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।

### 2.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेलवे सम्मेलन संघ माल टैरिफ सं. 41 के नियम 125 (1) (ए) और (बी) के अनुसार, जब तक प्रेषक द्वारा निर्दिष्ट न किया गया हो, माल परिचालनात्मक रूप से व्यवहार्य मार्ग द्वारा भेजा जाएगा और माल भाड़ा प्रभार सबसे छोटे मार्ग द्वारा वसूल किया जाएगा। प्रेषक या उसके प्राधिकृत एजेंट से लिखित में विशिष्ट निर्देशों के अभाव में माल सबसे छोटे मार्ग द्वारा माल भेजा जाएगा जिसका माल भाड़ा सबसे कम हो। इस नियम के परिणामस्वरूप नियमित रूप से माल यातायात को लंबे मार्ग से वहन किया जा रहा है और छोटे मार्ग के प्रभार लिये जा रहे हैं तथा इस पर पहले की लेखापरीक्षा रिपोर्टों में टिप्पणियां की जा चुकी हैं।

लंबे मार्ग द्वारा माल यातायात के वहन के कारण राजस्व हानि को कम करने के लिए जनवरी 1976 में रेलवे बोर्ड ने एक समेकित यौक्तिकीकरण योजना<sup>1</sup> जारी की। तत्पश्चात्, रेलवे बोर्ड ने अपने पत्र सं. 76.टीटी/III/27/1, दिनांक 13 फरवरी 1976 द्वारा भविष्य में ऐसी कठिनाईयों से निपटने के लिए की जाने वाली प्रस्तावित कार्रवाई सहित लम्बे मार्ग द्वारा माल को ढोने के लिए कारणों का उल्लेख करने के लिए जोनल रेलवे को सलाह दी। जोनल रेलवे को यौक्तिकीकरण योजनाओं की विवेचित रूप से करने और औचित्यपूर्ण रूप से परिवर्धन/हटाये जाने के सुझाव देने के भी निदेश दिए गए थे।

### 2.1.2 पश्च लेखापरीक्षा प्रतिवेदन

उत्तरोत्तर पांच वर्षों अर्थात् में 2006-07 से 2010-11 तक यौक्तिकीकरण पर रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में मुद्रित लेखापरीक्षा पैराग्राफों का विवरण निम्नवत है:

तालिका 2.1

क्र. सं.	पैरा और की गई कार्रवाई टिप्पणी का विवरण	वर्ष के लिए रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन
1	पश्चिम रेलवे: यौक्तिकीकरण योजना की दृष्टि से गलत बुकिंग और मार्गों को हटाने के कारण राजस्व की हानि। लेखापरीक्षा आपत्तियों को संलग्न करके एटीएन को अंतिम रूप दिया गया था।	2006-07
2	उत्तर पश्चिम रेलवे: लंबे मार्ग द्वारा रैकों के संचालन के कारण हानि। एटीएन को छोटे मार्ग के खोलने, धीरे-धीरे यातायात का संचालन छोटे मार्ग से आरंभ होने के बाद अंतिम रूप दिया गया था।	2007-08
3	पूर्व तट रेलवे: यौक्तिकीकरण योजना में कमी के कारण राजस्व की हानि। लंबे मार्ग के यौक्तिकीकरण के बाद एटीएन को अंतिम रूप दिया गया था।	2008-09

<sup>1</sup> यौक्तिकीकरण योजना: उस लंबे मार्ग को नियमित करना जिससे यातायात होता है और तदनुसार मालभाड़ा प्रभार लिया जाता है।

4	पूर्व रेलवे: लंबे मार्ग का यौक्तिकीकरण न होना। एटीएन को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया था। रेल मंत्रालय ने बताया कि ग्राहक पर अतिरिक्त लागत का बोझ डालने से यातायात का विपथन हो सकता है। लेखापरीक्षा ने तर्क दिया कि हालांकि विषयगत मार्ग का यौक्तिकीकरण किया जा चुका है और तदनुसार ही माल भाड़े की उगाही की गई है, अभी भी सड़क परिवहन की लागत रेल परिवहन की लागत से काफी अधिक है।	2008-09
5	दक्षिण रेलवे: लंबे वाहक मार्ग के यौक्तिकीकरण न होने के कारण मालभाड़े की कम वसूली। एटीएन को अंतिम रूप दे दिया गया था क्योंकि रैकों का संचलन अब छोटे मार्ग से हो रहा है।	2008-09
6	पूर्व मध्य: लंबे मार्ग के यौक्तिकीकरण न होने के कारण हानि। एटीएन को लेखापरीक्षा आपत्तियों को संलग्न करके अंतिम रूप दिया गया था।	2009-10
7	दक्षिण पश्चिम: यौक्तिकीकरण आदेश को अविवेकपूर्ण रूप से हटाने के कारण आय की हानि। एटीएन को अंतिम रूप दिया गया था क्योंकि यातायात का संचलन छोटे मार्ग से आरंभ हो गया था।	2010-11
8	मध्य और पश्चिम रेलवे: लंबे मार्ग से यातायात संचलन और छोटे मार्ग के प्रभार लिए जाने के फलस्वरूप राजस्व की हानि। रेल मंत्रालय से लेखापरीक्षा पैरा पर एटीएन अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है।	2011-12

उपरोक्त लेखापरीक्षा पैराओं में से सात की गई कार्रवाई टिप्पणियों (एटीएन) को अंतिम रूप दिया जा चुका है और शेष एक एटीएन को अभी भी अंतिम रूप दिया जाना बाकी है।

### 2.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

पिछले पाँच वर्षों की लेखापरीक्षा रिपोर्टों के विश्लेषण से पता चला कि रेलवे नियमित रूप से लम्बे मार्गों द्वारा माल यातायात की दुलाई कर रहा था और छोटे मार्गों का भाड़ा प्रभारित कर रहा था। इसके मद्देनजर, निम्नवत की जांच करने के लिए सभी जोनल रेलवे में लेखापरीक्षा करने का निर्णय लिया गया:

- उन मार्गों; जहां वर्षों से लंबे मार्गों द्वारा नियमित रूप से यातायात को वहन किया गया था, की संख्या सुनिश्चित करना;
- लंबे मार्ग द्वारा माल यातायात वहन के राजस्व प्रभाव निर्धारित करना;
- रेल दरों के साथ सड़क दरों की तुलना जहां रेलवे ने यातायात के सड़क की तरफ विपथन के भय से यौक्तिकीकरण को प्रस्तावित नहीं किया गया था।

### 2.1.4 कार्य प्रणाली और नमूना आकार

जोनल रेलवे<sup>2</sup>/डिवीजनल कार्यालयों और स्टेशनों जहां से यातायात लंबे मार्गों/बुक किए गए मार्गों के अलावा द्वारा संचलित किया गया था, के अभिलेखों की जांच की गई थी। 2010-11 से 2011-12 की अवधि में विद्यमान मार्ग, जहां प्रभारित (छोटे मार्ग) और

<sup>2</sup> उत्तर पश्चिम, पश्चिम मध्य और आरपीयू और मैट्रो रेलवे को छोड़कर, जहां लंबे मार्ग द्वारा उस जोनल रेलवे के उद्गम यातायात के वाहक का कोई मामला नहीं पाया गया था। पूर्व तट और पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के संबंध में प्रभारित (छोटे मार्ग) और वास्तविक वहन मार्ग (लंबा मार्ग) के बीच की दूरी 100 कि.मी. से कम है।



वास्तविक वाहक मार्ग के बीच का अंतर 100 कि.मी. से अधिक है; की नमूना जांच की गई।

### 2.1.5 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा ने सभी जोनल रेलवे (2010-12) में माल यातायात के संचलन का अध्ययन किया और पाया कि यातायात नियमित रूप से लंबे मार्गों से वहन किये जाने के बावजूद, रेलवे ने न तो यौक्तिकीकरण आदेशों की सीमा के अंतर्गत यातायात के ऐसे प्रवाह के लाने हेतु प्रस्ताव किया न ही निम्नवत पैराग्राफ में वर्णित लंबे मार्गों द्वारा यातायात का विपथन करने वाली बाधाओं को हटाने के लिए सुधारत्मक कार्य आरंभ किए।

#### 2.1.5.1 मार्गों की संख्या, जहां वहन मार्ग और प्रभारित मार्ग के बीच का अंतर 100 कि.मी. से अधिक है।

लेखापरीक्षा ने प्रभारित (छोटे मार्ग) और वास्तविक वहक मार्ग के बीच 100 कि.मी. से अधिक दूरी वाले मार्गों की जांच की (जुलाई-अगस्त 2012)। लेखापरीक्षा जांच के परिणाम नीचे तालिका 2.2 में दिए गए हैं:

तालिका 2.2

#### माल यातायात के वहन हेतु कवर की गई अतिरिक्त दूरी दर्शानेवाली तालिका

रेलवे	मार्गों की संख्या जहां यातायात लंबे मार्ग से हुआ और मालभाड़ा छोटे मार्ग के आधार पर प्रभारित किया गया।	सबसे छोटे मार्ग और वास्तविक वहन मार्ग के बीच कि.मी. में दूरी में अंतर	जब से वहन किया गया	मुख्य कारण
1	2	3	4	5
सीआर	39	952 से 150	2007	छोटे मार्ग की अधिक संतृप्ति
ईआर	1	163 से 113	9 - 10 वर्ष	छोटे मार्ग में संकुचन, सीधी पहुँच लाइन की अनुपलब्धता
एनआर	4	199 से 122	मार्च 2006	लंबे मार्ग का पूर्णतः विद्युतीकरण
एसआर	48	279 से 115	जनवरी 1997	छोटे मार्ग में खड़ी जंजी डलान, अपर्याप्त सुपर ऊँचाई और एकाएक गहरा मोड़
डब्ल्यूआर	17	245	दिसम्बर 2006	डीजल लोकोमोटिव की कमी
ईसीआर	2	302 से 124	2006	ईंजन रिवर्सल समस्या, क्षमता नियंत्रण
एनसीआर	1	113	5 - 6 वर्ष	छोटे मार्गों का अधिक संकुचन, इंजन रिवर्सल समस्या
एनईआर	15	808 से 178	10 वर्ष या अधिक	प्रचालन समस्याएं
एससीआर	3	405 से 131	अप्रैल 1998	मार्ग 1 - एकल लाइन, मानक लूप लाइनों का गैर-विद्युतीकरण और अनुपलब्धता। मार्ग 2 - सीधे पहुँच की अनुपलब्धता, मार्ग 3 - बढ़ती डलान।
एसईआर	15	530 से 109	2009	कर्षण में परिवर्तन, एकल लाइन
एसडब्ल्यूआर	2	227 से 163	अप्रैल 2007	घाट सेक्शन में हसन-मैंगलोर के बीच रेल गाड़ियों की संख्या के संचलन पर प्रतिबंध के कारण
एसईसीआर	40	458 से 107	जनवरी 2009	एकल लाइन परिचालन समस्याएं
<b>कुल</b>	<b>187</b>			

(इस तालिका का विवरण अनुबंध I में दर्शाया गया है)

उपर्युक्त तालिका में पाया गया कि भारतीय रेल के कुल 187 मार्ग ऐसे हैं जहां प्रभारित (छोटे मार्ग) और वास्तविक रूप से वहन किए गए मार्ग (लंबे मार्ग) के बीच की दूरी 100 कि.मी. से अधिक थी। इन मार्गों के लिए आरंभ होने वाला यातायात 12 जोन में फैला हुआ था। मार्गों की अधिकतम संख्या जहाँ माल यातायात लम्बे मार्गों द्वारा ढोया गया था, ऐसे मार्ग एसआर में 48 थे, इसके बाद एसईसीआर द्वारा अनुसरण किए गए ऐसे मार्ग 40 थे।

रेलवे बोर्ड द्वारा जारी आदेशों के अनुसार रेल प्रशासन से प्रभारित मार्ग से यातायात वहन करने में बाधाओं को दूर करने के प्रस्तावों की पहल अपेक्षित है। तथापि यह ध्यान में आया था कि उपरोक्त 187 मार्गों में से 141 मार्गों (75 प्रतिशत) में छोटे मार्गों में अवरोधनों/रूकावटों को दूर करने हेतु रेलवे बोर्ड को कोई प्रस्ताव नहीं दिए गए थे।

छोटे मार्ग का संकुचन, सीधी पहुँच लाइन की अनुपलब्धता, छोटे मार्ग का विद्युतीकरण न होना, इंजन रिवर्सल की समस्याएं आदि जैसे कारणों हेतु नियमित उपाय के रूप में इन मार्गों को लिए माल भाड़ा छोटे मार्ग से संग्रहीत किया गया था। कुछ मामलों में लंबे मार्ग लगभग 10 वर्ष या अधिक से विद्यमान है।

### 2.1.5.2 माल यातायात का लंबे मार्ग से वहन और छोटे मार्ग से प्रभारित किये जाने के कारण राजस्व प्रभाव

जोनल रेलवे द्वारा बुक किए गए यातायात की लेखापरीक्षा संवीक्षा से भी पता चला कि इन स्टेशनों से यातायात लगातार छोटे मार्ग से बुक और प्रभारित किया गया था, फिर भी उसे लंबे मार्गों से वहन किया गया था। अतिरिक्त परिचालन लागत लगने के बावजूद भी, जोनल रेलवे को वास्तविक रूप से वहन किए गए मार्गों द्वारा मालभाड़ा प्रभारित करने के लिए समर्थ बनाने हेतु इन मार्गों के यौक्तिकीकरण के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

#### (i) मालभाड़े की कम वसूली

लेखापरीक्षा ने लंबे मार्ग द्वारा ढोए जाने, परंतु छोटे मार्ग के लिए प्रभारित किए गए माल यातायात द्वारा राजस्व की हानि की जांच की। जोनल रेलवे (डब्ल्यूसीआर, आरपीयू एवं मेट्रो को छोड़कर) के चयनित पाँच स्टेशनों से बुक किए गए यातायात के संबंध में राजस्व की हानि तालिका 2.3 में दर्शाई गई है।

#### तालिका 2.3 लंबे मार्ग द्वारा यातायात वहन और छोटे मार्ग के आधार पर प्रभारित किये जाने के कारण राजस्व हानि दर्शानेवाली तालिका

रेलवे	प्रत्येक जोनल रेलवे के पांच चयनित स्टेशन जहां यातायात लंबे मार्ग से वहन किया गया और ____ कि.मी. से ____ कि.मी. की अतिरिक्त दूरी कवर करते हुए छोटे मार्ग द्वारा माल भाड़ा प्रभारित किया गया है	माल भाड़े के कम संग्रहण के कारण राजस्व की हानि (₹ करोड़ में)
1	2	3
सीआर	4 चयनित स्टेशन - 150 कि.मी. से 952 कि.मी. तक	18.19
ईआर	3 चयनित स्टेशन - 113 कि.मी. से 163 कि.मी. तक	6.87
एनआर	122 कि.मी. से 199 कि.मी. तक	6.29
एसआर	67 कि.मी. से 267 कि.मी. तक	9.71
डब्ल्यूआर	163 कि.मी. से 245 कि.मी. तक	87.00

ईसीआर	1 चयनित स्टेशन - 225 कि.मी. से 302 कि.मी. तक	2.49
ई कोस्ट	2 चयनित स्टेशन - 7 कि.मी. तक	0.14
एनसीआर	3 चयनित स्टेशन - 33 कि.मी. से 113 कि.मी. तक	5.03
एनईआर	178 कि.मी. से 808 कि.मी. तक	11.00
एनएफआर	26 कि.मी. से 52 कि.मी. तक	4.49
एनडब्ल्यूआर	1 चयनित स्टेशन - 306 कि.मी. तक	1.68
एससीआर	131 कि.मी. से 405 कि.मी. तक	35.74
एसईआर	109 कि.मी. से 530 कि.मी. तक	46.30
एसडब्ल्यूआर	124 कि.मी. से 227 कि.मी. तक	28.16
एसईसीआर	107 कि.मी. से 458 कि.मी. तक	159.65
<b>जोड़</b>		<b>422.74</b>

(इस तालिका का विवरण अनुबंध II में दर्शाया गया है)

उपर्युक्त तालिका दर्शाती है कि रेलवे को 2010-11 से 2011-12 की अवधि के दौरान लंबे मार्ग द्वारा माल यातायात वहन करने और 952 कि.मी. की अतिरिक्त दूरी कवर करते हुए छोटे मार्ग के आधार पर प्रभारित करने के कारण ₹ 422.74 करोड़ की हानि उठानी पड़ी। इसके कारण ₹ 211.37 करोड़ की वार्षिक हानि हुई।

**(ii) सीधी पहुँच लाइन की अनुपलब्धता के कारण लंबे मार्गों द्वारा यातायात वहन करने के कारण राजस्व की हानि**

कई मामलों में, जोन को कुछ तकनीकी समस्याओं जैसे इंजनों में अवरोधन, छोटे मार्ग पर इंजन रिवर्सल की समस्याओं आदि के कारण लंबे मार्ग से माल यातायात वहन करने के लिए बाध्य किया गया। स्टेशन पर सीधी पहुँच लाइन का निर्माण करके इस समस्या को सुलझाया जा सकता है। लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच में पाई गई निम्नांकित 13 मार्गों में मौजूद ये समस्याएं नीचे तालिका 2.4 में दर्शाई गई हैं:

**तालिका 2.4**

**मार्गों की सूची जहां छोटे मार्गों में तकनीकी समस्याएं हैं को दर्शानेवाली तालिका**

रेलवे	मार्गों की संख्या जहां यातायात लंबे मार्ग से वहन किया और मालभाड़ा छोटे मार्ग के आधार पर प्रभारित किया गया है	छोटे मार्ग और वास्तविक वहन किए गए मार्ग के बीच कि.मी. में दूरी में अंतर	लंबे मार्गों से रेल गाड़ियों के ले जाने के कारण किया गया अधिक व्यय (₹ करोड़ में)
1	2	3	4
ईआर	1	61	4.92
डब्ल्यूआर	1	38	2.27
ईसीआर	2	225 से 302	0.46
ई कोस्ट	1	0.60	0.22
एनसीआर	2	95 से 113	0.41
एनईआर	4	178 से 808	0.28
एनएफआर	1	32	
एससीआर	1	325	0.24
<b>कुल</b>	<b>13</b>		<b>8.80</b>

(इस तालिका के विवरण अनुबंध III में दर्शाये गये हैं।)

उपर्युक्त तालिका दर्शाती है कि सीधी पहुँच लाइन का निर्माण न होने के कारण 808 कि.मी. तक की अतिरिक्त दूरी सहित लंबे मार्ग द्वारा रेल गाड़ी ले जाने के कारण रेलवे को ₹ 8.80 करोड़ की हानि उठानी पड़ी।

### (iii) छोटे मार्ग का विद्युतीकरण न होने के कारण राजस्व की हानि

भारतीय रेल अपनी मुख्य बड़ी लाइन मार्गों का विद्युतीकरण आरंभ कर रहा है। हालांकि, रेल इंजनों के परिवर्तन की आवश्यकता वाले गैर-विद्युतीकृत सेक्शनों के रूप में इसमें भी विभिन्न माल यातायात मार्ग के भागों को छोड़ दिया है। बार-बार रेल इंजन परिवर्तन को टालने के उद्देश्य से, माल यातायात लंबे मार्ग से संचलित किया जा रहा है। लेखापरीक्षा द्वारा की गई नमूना जांच में पाया गया कि एक से अधिक जोन में उन 76 मार्गों सहित, जहां यातायात लंबे मार्ग द्वारा संचलित किया गया था क्योंकि छोटे मार्ग गैर विद्युतीकृत सेक्शन था जिनमें विद्युत से डीजल कर्षण में परिवर्तन करने की आवश्यकता थी, जैसा कि तालिका 2.5 में दर्शाया गया है:

**तालिका 2.5** मार्गों की संख्या जहां छोटे मार्ग का विद्युतीकरण न होने के कारण यातायात का वहन लंबे मार्ग से किया गया को दर्शानेवाली तालिका

रेलवे	मार्गों की सं. जहां यातायात लंबे मार्गों से किया गया और माल-भाड़ा छोटे मार्ग के आधार पर प्रभाषित किया गया	दूरी कि.मी.			लंबे मार्ग द्वारा रेल गाड़ी वहन के कारण किया गया अतिरिक्त व्यय (राशि ₹ करोड़ में)
		वहन मार्ग	प्रभाषित मार्ग	अंतर	
1	2	3	4	5	7
एनआर	4	1529 से 2161	1330 से 2039	199 से 122	3.11
ईआर	1	258	187	71	4.75
डब्ल्यूआर	1	1313	1068	245	43.82
इ कोस्ट	1	1012.10	937.10	75	0.54
एससीआर	40	518 से 1309	549 से 1038	131 से 405	5.06
एसईआर	11	1058 से 1755	949 से 1225	109 से 530	7.45
एसडब्ल्यू	1	2454	2276	178	1.30
एसईसीआर	17	497 से 852	390 से 590	107 से 262	16.01
<b>कुल</b>	<b>76</b>				<b>82.06</b>

(इस तालिका का विवरण अनुबंध IV में दर्शाया गया है)

उपर्युक्त तालिका में दर्शाया गया कि छोटे मार्ग का विद्युतीकरण न होने के कारण, 530 कि.मी. तक अतिरिक्त दूरी सहित लंबे मार्ग द्वारा रेलगाड़ियों के वहन के कारण जोनल रेलवे द्वारा ₹ 82.06 करोड़ का अधिक व्यय किया गया।

जब मामला जोनल रेलवे (जुलाई 2012) के ध्यान में लाया गया, दक्षिण मध्य रेलवे ने बताया (दिसम्बर 2012) कि वे लगातार यातायात प्रवाह का विश्लेषण कर रहे हैं और समय-समय पर रेलवे बोर्ड को लंबे मार्ग के यौक्तिकीकरण का सुझाव दे रहे हैं। यातायात लेखा कार्यालय आय के अपने शेयर का क्रेडिट सुनिश्चित करने के लिए विपथित यातायात के डाटा नियमित रूप से दे रहे हैं। उन्होंने आगे बताया कि डीज़ल कर्मी दल की कमी और लाइन क्षमता समस्याओं के कारण, वे माल यातायात लंबे मार्ग से भेज रहे हैं। उन्होंने आगे बताया कि बड़ी संख्या में यातायात सुविधा कार्य किए गए

थे और इन कार्यों के पूरा होने के साथ, यह आशा की जाती है कि इस सेक्शन का यातायात केवल बुक किए गए मार्ग से ही भेजा जा सकता है।

इसी प्रकार, पूर्वोत्तर रेलवे ने अपने उत्तर (नवम्बर 2012) में स्वीकार किया कि यातायात मानकापुर जंक्शन और अयोध्या में इंजन रिवर्सल और अतिरिक्त अवरोधन से बचने हेतु लंबे मार्ग द्वारा वहन किया गया। उन्होंने यह भी बताया कि यातायात दूसरी जोन को सौंप दिया गया था और अगला मार्ग प्राप्तकर्ता रेलवे द्वारा निर्धारित किया गया।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अप्रैल 1998 से दक्षिण मध्य रेलवे का यातायात लम्बे मार्ग से भेजा जा रहा है तथा रेलवे बोर्ड को लम्बे मार्गों को युक्तियुक्त बनाने हेतु कोई प्रस्ताव नहीं भेजा गया है। पूर्वोत्तर रेलवे में, ₹ 95.31 करोड़ की लागत पर अन्य जोनल रेलवे के साथ बेहतर सम्पर्क बनाने के लिए मानकापुर जंक्शन-अयोध्या का सबसे छोटा मार्ग निर्मित किया गया। इस प्रकार, लम्बे मार्ग से यातायात भेजने से सबसे छोटे मार्ग के निर्माण का महत्वपूर्ण उद्देश्य विफल हो गया।

### 2.1.5.3 सड़क की ओर यातायात के विपथन के भय से लंबे मार्गों का यौक्तिकीकरण न करना

अधिकतर मामलों में यह देखा गया कि लंबे मार्ग के यौक्तिकीकरण हेतु प्रस्ताव इस तर्क पर जोन द्वारा आरंभ नहीं किया गया/रेलवे बोर्ड द्वारा अस्वीकार कर दिया गया कि यातायात सड़क की तरफ विपथित हो जाएगा। विपथन के प्रति रेलवे का भय अधिकतर मामलों में मान्य नहीं था क्योंकि सड़क माल भाड़ा दरें रेल माल भाड़ा दर से (प्रति कि.मी./टन) ₹ 5240 से ₹ 125.10 तक अधिक थीं। जैसाकि तालिका 2.6 में नीचे दर्शाया गया है।

तालिका 2.6 रेल और सड़क माल भाड़ा अंतर को दर्शानेवाली तालिका

रेलवे	नमूना जांच मार्गों की सं. जहां यातायात लंबे मार्ग से वहन किया जाता है मालभाड़ा छोटे मार्ग से प्रभाषित किया जाता है।	बुकिंग प्वाइंट से गंतव्य स्थान तक दरें (₹ पर कि.मी.टन)		
		रेल द्वारा	सड़क द्वारा*	अंतर [कॉ.3(-) कॉ.4]
1	2	3	4	5
सीआर	39	463 से 2235	979 से 7520	516 से 5240
ईआर	1	424.55 से 1681.34	849.10 से 3362.68	424.55 से 1681.34
एनआर	4	1216 से 1495.40	2141.87 से 3283.66	925.87 से 1788.26
एसआर	48	1217.83 से 1632.17	2331 से 4773	1113.17 से 3140.83
डब्ल्यूआर	17	857.90	1484.90	627
ईसीआर	2	364.50 से 951.00	1515/326 से 2830/609	1150.50 से 1879
एनसीआर	1	625.60	500.50	125.10
एनईआर	15	345.40 से 1824.00	1425.00 से 4495.00	1079.60 से 2670.60
एससीआर	3	479.70 से 1210.10	707.31 से 2617.83	227.61 से 1517.73
एसईआर	15	976.55	1953.10	976.55
एसडब्ल्यूआर	2	960 से 985	1300 से 1365	340 से 380
एसईसीआर	40	480.60 से 2035.80	900 से 5600	419.40 से 3564.20
कुल	187			

(इस तालिका का विवरण अनुबंध I में दर्शाया गया है)

\* सड़क माल भाड़ा दरें सम्बन्धित राज्यों के परिवहन निगमों/स्थानीय परिवहकों/वेबसाइट से प्राप्त हुए थे।

उपरोक्त तालिका दर्शाती है कि हालांकि लंबे मार्ग का यौक्तिकीकरण हो चुका था, कुछ मार्गों पर यातायात मान्य था और कुछ मामलों में ग्राहक लंबे मार्ग का मालभाड़ा वहन कर सकते थे क्योंकि सड़क मालभाड़ा दर रेल माल भाड़ा दर की अपेक्षा लगभग दुगुनी है। इसके अतिरिक्त एक समय पर प्रति ट्रेलर/ट्रक केवल 34 टन (अधिकतम) ही वहन कर सका जबकि एक समय पर प्रति रैक 3835 टन (न्यूनतम) वहन किया जा सकता है। इसलिए सड़क द्वारा यातायात विपथन की संभावना सीमित थी क्योंकि बढ़ी हुई रेल दर सड़क दर से सस्ती थी।

### 2.1.6 निष्कर्ष

भारतीय रेलवे सम्मेलन संस्था माल टैरिफ संख्या 41 के नियम 125(1)(क) तथा (ख) के अनुसार, सामान व्यावहारिक रूप से संभव मार्ग द्वारा भेजा जाना है और मालभाड़ा प्रभार छोटे मार्ग के आधार पर वसूल किया जाना है। रेलवे बोर्ड ने यौक्तिकीकरण आदेश भेजने के लिए समय-समय पर जोनल रेलवे को निर्देश दिए हैं जिससे वे वहन के वास्तविक मार्ग द्वारा मालभाड़ा प्रभारित कर सकें। तथापि, यह पाया गया कि भारतीय रेलवे नियमित रूप से लम्बे मार्ग द्वारा समान ले जाता है जबकि मालभाड़ा छोटे मार्ग द्वारा प्रभारित किया जाता है।

मार्गों की लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच, जहां प्रभारित (छोटे मार्ग) और वास्तविक वहन मार्ग के बीच की दूरी 100 कि.मी. से अधिक थी, में पाया गया कि 187 मामलों में 12 जोनल रेलवे का वास्तविक यातायात लंबे मार्ग द्वारा ले जाया गया था। वे मार्ग जिनसे मालभाड़ा यातायात वहन किया गया था कम से कम 107 कि.मी. तक था, और वे 952 कि.मी. तक और बढ़ गये थे। मालभाड़ा नियमित माप के रूप में छोटे मार्ग के आधार पर संग्रहित किया गया। कुछ मामलों में, लंबे मार्ग 10 या अधिक वर्षों से अस्तित्व में थे।

2010-11 से 2011-12 की अवधि के दौरान जोनल रेलवे के पाँच चयनित स्टेशनों के संबंध में माल यातायात लंबे मार्ग से ले जाने और छोटे मार्ग के आधार पर प्रभारित किए जाने के कारण रेलवे को ₹ 422.74 करोड़ की हानि उठानी पड़ी।

सीधी पहुँच लाइन का निर्माण न होने के कारण, कई मामलों में, जोनों पर लंबे मार्ग से माल यातायात वहन करने का दबाव डाला गया 808 कि.मी. तक की अतिरिक्त दूरी वाले लंबे मार्ग द्वारा रेल गाड़ी ले जाने के कारण रेलवे को ₹ 8.80 करोड़ की हानि उठानी पड़ी। इसके अतिरिक्त छोटे मार्ग का विद्युतीकरण न होने के कारण 530 कि.मी. तक की अतिरिक्त दूरी सहित लंबे मार्ग द्वारा रेल गाड़ियों के ले जाने के कारण जोनल रेलवे को ₹ 82.06 करोड़ का अधिक खर्च उठाना पड़ा।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था। उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

## 2.2 पूर्व-तटीय, दक्षिण-पूर्व: एवं दक्षिण-पश्चिम रेलवे

लौह-अयस्क यातायात की बुकिंग के लिए रियायती टैरिफ दर की गलत मंजूरी के कारण राजस्व की हानि

### 2.2.1 प्रस्तावना

लौह अयस्क की ढुलाई से होने वाली आय भारतीय रेलवे की भाड़ा आय का एक महत्वपूर्ण घटक है। भारतीय रेल द्वारा वाहित माल का वर्गीकरण करती है एवं समान दूरी के लिए वाणिज्यिक, सामाजिक एवं आर्थिक कारकों को ध्यान में रखते हुए, अलग अलग दर तय करती है। 22 मई, 2008 से प्रभावी लौह अयस्क की ढुलाई को दो अलग-अलग श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया था।

- घरेलू खपत के लिए लौह अयस्क की ढुलाई-श्रेणी-170 (घरेलू दर) में तय की गई;
- घरेलू खपत के अलावा अन्य के लिए लौह अयस्क की ढुलाई-200-एक्स की उच्चतर श्रेणी में तय की गई।

वास्तव में, दो श्रेणियों के बीच भाड़े में अंतर औसतन तीन गुना से अधिक था।

केवल लौह एवं इस्पात के विनिर्माता घरेलू दर के लिए पात्र थे। जुलाई 2008 में, लौह पैलेटाइजेशन इकाइयों को इस श्रेणी में शामिल किया गया था। घरेलू खपत के लिए तय श्रेणी-170 को 13 नवम्बर, 2008 से श्रेणी-180 (जिस पर उच्चतर टैरिफ दर लागू है), में परिवर्तित कर दिया गया था।

### 2.2.2 भाड़ा नियमों का संशोधन एवं परिवर्धन

रेलवे बोर्ड ने 6 जून, 2009 से घरेलू उपयोग के अलावा अन्य के लिए लौह अयस्क यातायात पर प्रभारित होने वाले भाड़े को श्रेणी 200एक्स से श्रेणी-180 के अलावा दूरी आधारित प्रभार (डीबीसी) के लिए संशोधित किया।

निर्यात के लिए लौह अयस्क छरों के साथ साथ निर्यात के लिए ऐसे पैलेटाइजेशन के लिए ले जाए जाने वाले लौह अयस्क को इस श्रेणी के तहत लाया गया था। इस पर सीमेंट विनिर्माण इकाइयों को भी घरेलू प्रयोजनों के लिए घरेलू दर का लाभ उठाने की अनुमति दी गई थी।

### 2.2.3 लौह अयस्क के घरेलू प्रयोक्ताओं को लागू भाड़ा अनुमत करने के लिए शासित करने वाले नियम

#### (क) दस्तावेजों का प्रस्तुतीकरण

घरेलू प्रयोजनों एवं घरेलू प्रयोजनों के इतर अन्य के लिए लौह अयस्क की ढुलाई की भाड़ा दर में काफी अन्तर होने के कारण, एमओआर ने मई/जुलाई 2008 में घरेलू दर का लाभ उठाने से पहले परेषितियों के लिए निम्नलिखित दस्तावेजों का अनिवार्य प्रस्तुतीकरण निर्धारित किया:-

- लदान प्वाइंटों के स्टेशन मास्टर/ मुख्य माल पर्यवेक्षक को पार्टियों द्वारा प्रत्येक बुकिंग के प्रति छह दस्तावेजों की सत्यापित प्रतियाँ प्रस्तुत करना अपेक्षित था। इनमें औद्योगिक उद्यम ज्ञापन, राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों से संचालन के लिए स्वीकृति (सीएफओ); फैक्ट्री लाइसेन्स; केन्द्रीय उत्पादशुल्क पंजीकरण प्रमाणपत्र एवं मासिक उत्पाद शुल्क रिटर्न इत्यादि सम्मिलित हैं (निर्धारित किये गए दस्तावेजों की एक संपूर्ण सूची पृष्ठ 33 पर विवरण-क में दर्शायी गई है)।
- बुकिंग के समय, परेषिती के लिए दस्तावेजों के साथ संलग्न अग्रेषण नोट में इस घोषणा के साथ कि परेषण घरेलू खपत के लिए है, एक पृष्ठांकन करना अपेक्षित था।

प्रत्येक माँगपत्र के पंजीकरण के समय उपरोक्त दस्तावेजों को प्रस्तुत किए जाने की आवश्यकता थी।

### (ख) शपथ पत्र एवं क्षतिपूर्ति नोट

- लदान एवं उत्तराई दोनो प्वाइंटों पर यह प्रमाणित करता हुआ एक शपथ-पत्र कि बुक किया गया लौह अयस्क विनिर्माण ईकाई द्वारा घरेलू खपत के लिए था एवं निर्यात के लिए नहीं था, प्रस्तुत करना अपेक्षित था।
- प्रत्येक सुपदर्गी करने से पहले लदान/उत्तराई प्वाइंटों पर एक क्षतिपूर्ति नोट भी प्रस्तुत किया जाना था। यह नोट परेषिती द्वारा एक गलत उद्घोषणा अथवा दुरुपयोग के विरुद्ध रेलवे की क्षतिपूर्ति करता है।

लौह एवं इस्पात विनिर्माण ईकाइयों की किसी निजी/सहायक साइडिंग को बुक किये गए लौह अयस्क यातायात के लिए, ये दस्तावेज एवं क्षतिपूर्ति नोट लदान प्वाइंटों (मासिक उत्पाद शुल्क रिटर्न को छोड़ कर प्रत्येक तिमाही को प्रस्तुत की जानी थी) के मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबन्धकों (सीनियर डीसीएम) को एक बार प्रस्तुत किये जाने थे। अन्य पार्टियों एवं पैटेलाइजेशन ईकाइयों के लिए प्रत्येक बुकिंग के लिए सभी निर्धारित दस्तावेज लदान प्वाइंटों के स्टेशन मास्टर/मुख्य माल पर्यवेक्षक को प्रस्तुत करना आवश्यक है।

**(ग) दस्तावेजों को प्रस्तुत न करना** - रेलवे बोर्ड ने किसी परेषिती द्वारा लौह अयस्क की दुलाई के लिए घरेलू दरों का लाभ उठाने से पहले बड़ी संख्या में दस्तावेजों का प्रस्तुतीकरण निर्धारित किया था। निर्धारित दस्तावेजों को प्रस्तुत न करने के परिणामस्वरूप घरेलू उपयोग से अन्य पर लागू भाड़ा दर की उगाही होगी। निर्देशों में यह भी विशेष रूप से निर्धारित किया गया था कि किसी भी निर्धारिती द्वारा उत्पाद-शुल्क संबंधी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने में विफलता के परिणामस्वरूप घरेलू दर की पात्रता से अस्थायी अयोग्यता हो सकती है।

मई एवं जुलाई 2008 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों में यह भी अनुबद्ध किया गया था कि यदि यह किसी भी स्तर पर पता चला कि अग्रेषण नोट एवं/अथवा शपथ पत्रों में उल्लेखित पृष्ठांकन झूठे, गलत या भ्रामक थे, तो गलत घोषणा के लिए दण्ड लगाया



जाएगा। ऐसे मामलों में भाड़ा का चार गुणा दण्ड प्रभाय है एवं ऐसे परेषकों एवं परेषितियों को काली सूची में डाल दिया जाएगा।

#### 2.2.4 पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदन

2011-12 के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 32 (रेलवे) के पैरा 2.5 में विभिन्न बुकिंग स्थानों पर समुचित दस्तावेजों के बिना घरेलू खपत के लिए लौह-अयस्क की बुकिंग में अनियमितताओं के कारण ₹1795.51 करोड़ की राजस्व हानि को उजागर किया गया। अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में रेल मंत्रालय (एमओआर) ने बताया (अक्टूबर 2012) कि निर्धारित दस्तावेज केवल चालू स्थिति प्राधिकृत घरेलू विनिर्माण इकाइयों की रूप में पार्टियों की प्रास्थिति स्थापित करने के लिए थे। जहाँ तक लौह-अयस्क के अन्तिम प्रयोग का संबंध है, परेषण/परेषिती का यह दायित्व था कि लौह-अयस्क का उपयोग घरेलू खपत के लिए किया जाता। यदि कार्योंतर यह स्थापित होता कि घरेलू विनिर्माण इकाइयों ने लौह-अयस्क का उपयोग दूसरे कार्यों में किया था जिसे देशज उपयोग के लिये बताया गया था, इसे उनके द्वारा की गई धोखाधड़ी माना जाना चाहिए। रेल मंत्रालय ने आगे बताया (अक्टूबर 2012) कि पूर्व तटीय रेल प्रशासन द्वारा की गई संवीक्षा के दौरान केवल लगभग दो प्रतिशत मामलों (138 रैकों) में प्रावधान के अनुसार दस्तावेजों का मिलान नहीं किया जा सका। उन्होंने आगे बताया कि इसमें से 67 रैक मात्र एक कंपनी अर्थात् मै. कुद्रेमुख लौह-अयस्क कंपनी लिमिटेड (केआईओसीएल), भारत सरकार का एक उपक्रम से संबंधित थे जिसने बाद में गंतव्य स्टेशन पर आवश्यक शपथ पत्र प्रस्तुत कर दिया था।

लेखापरीक्षा ने लौह अयस्क की खेप बुकिंग से पहले निर्धारित दस्तावेजों के प्रस्तुतीकरण की समझदारी की सराहना की। ये दस्तावेज विनिर्माण इकाई में उत्पादन क्षमता तथा लौह अयस्क के वास्तविक प्रयोग, दोनों को दर्शाते हैं। तथापि, बुकिंग के समय अथवा विनिर्दिष्ट अन्तरालों पर इन दस्तावेजों की जाँच सुनिश्चित करने में विफलता एक गंभीर चूक थी एवं रेलवे बोर्ड के 2008 के दर परिपत्र सं. 30 का उल्लंघन था। इसने इतने बड़े स्तर पर दस्तावेजों को संग्रहण को भी उद्देश्यहीन बना दिया।

रेलवे प्रशासन द्वारा प्रस्तुत किये गए दस्तावेजों की जाँच करने के लिए लेखापरीक्षा द्वारा की गई एक नमूना जाँच (अक्टूबर 2012 से मार्च 2013) से पता चला कि कई मामलों में, पार्टियों द्वारा प्रस्तुत किये गए दस्तावेज या तो अधूरे या अवैध एवं कानूनी रूप से तर्कसंगत नहीं थे। दस्तावेजों की छेड़छाड़ और पूर्व की तारीखों में दस्तावेजों के समावेशन के उदाहरण थे। कुछ उदाहरण पृष्ठ 34 पर विवरण-ख में सूचीबद्ध किये गए हैं।

#### 2.2.5 लेखापरीक्षा जाँच

पहले का लेखापरीक्षा पैराग्राफ ईसीओआर के लेन-देन पर आधारित था। चूँकि अन्य जोनों से ऐसी ही अनियमितताओं बताई गई थी तथा उठाये गए मुद्दों के वित्तीय निहितार्थ को ध्यान में रखते हुए, लेखापरीक्षा ने आगे चयनित जोनल रेलवे (दक्षिण-पूर्व, दक्षिण-पश्चिम और पूर्व-तटीय रेलवे) जहाँ लौह अयस्क की लदान उच्च थी, के लेन-देन की जाँच की।

### 2.2.6 लेखापरीक्षा उद्देश्य एवं कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा का उद्देश्य लौह - अयस्क के संबंध में भाड़ा प्रभारों की वसूली से संबंधित बनाए गए नियमों और प्रक्रियाओं के अनुपालन की जाँच करना था।

लेखापरीक्षा के अंतर्गत 22 मई 2008<sup>3</sup> से मार्च 2012 तक की अवधि को शामिल किया गया था। जोनल रेलवे में चयनित लदान/उतराई प्वाइंटों पर लौह-अयस्क के यातायात से संबंधित अभिलेखों और मण्डलीय कार्यालयों में एक बार में दस्तावेजों के प्रस्तुतीकरण की समीक्षा की गई।

### 2.2.7 लेखापरीक्षा मानदण्ड एवं कार्य-प्रणाली

लेखापरीक्षा ने तीन जोनल रेलवे अर्थात् एसईआर, एसडब्ल्यूआर और ईसीओआर के कुछ चयनित लोडिंग/अनलोडिंग प्वाइंटों के लेन-देन की जाँच की जहाँ लौह अयस्क का लदान अधिकतम था (पूर्व में शामिल ईसीओआर के तीन लदान प्वाइंटों से संबंधित लेन-देन छोड़ दिए गए क्योंकि इन्हें पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल किया गया था)।

रेलवे बोर्ड द्वारा जारी 2008 का दर परिपत्र 24, 2008 का 30, 2008 का 54 और 2009 का 36 प्रयुक्त लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत थे।

### 2.2.8 नमूना चयन

लेखापरीक्षा ने तीन जोनल रेलवे-एसईआर, एसडब्ल्यूआर और ईसीओआर के 26 लदान प्वाइंटों (70 में से) और 10 उतराई प्वाइंटों (41 में से) की नमूना जाँच की। घरेलू दर पर बुक किए, किन्तु उन कंपनियों द्वारा घरेलू उद्देश्य से प्रयुक्त नहीं किए गए लौह-अयस्क की मात्रा का मूल्यांकन करने के लिए 30 लौह और इस्पात विनिर्माण इकाईयों के अभिलेखों की भी जाँच की गई। लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा नीचे की गई है।

### 2.2.9 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

एमओआर ने 2011-12 नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन संख्या 32 के पैराग्राफ 2.5 पर की गई अपने कार्रवाई टिप्पणी में कहा कि मई 2008 में शुरू किये गए दोहरा मूल्य निर्धारण शुरू करने के कारण, निर्यात के लिए लौह अयस्क की दुलाई की लागत औसत तौर पर घरेलू उपयोग के लिए इसकी दुलाई की लागत से तीन गुणा अधिक थी। यह वर्ष 2008-11 के लिए लौह अयस्क के घरेलू के साथ-साथ निर्यात यातायात दोनों से रेलवे को हुई आय से स्पष्ट है जोकि नीचे दी गई हैं:

<sup>3</sup> 2008 का दर परिपत्र सं. 24 दिनांक 22 मई 2008 से कार्यान्वित किया जाना था।

तालिका 2.7 रेलवे द्वारा बताई गई घरेलू उपयोग एवं निर्यातों, दोनों के लिए लौह-अयस्क यातायात से आय दर्शाने वाले विवरण						
वर्ष	घरेलू यातायात		निर्यात यातायात		प्रति मिलियन टन आय (₹ करोड़ में)	
	मात्रा मिलियन टन में	आय (₹ करोड़ में)	मात्रा मिलियन टन में	आय (₹ करोड़ में)	घरेलू	निर्यात
2008-09	84.83	3623.41	45.75	5398.08	42.71	117.99
2009-10	89.09	3780.9	43.64	4570.60	42.44	104.74
2010-11	92.79	4067.4	25.60	5071.09	43.83	197.70

लेखापरीक्षा ने पाया कि निर्यात के लिए रेल द्वारा परिवहन किए जाने वाले लौह अयस्क निर्यात की मात्रा में 2008-09 से 2011-12 के दौरान 44 प्रतिशत तक कमी आ गयी। वास्तव में 2010-11 तक, निर्यात के लिए लौह अयस्क, लौह अयस्क की कुल लदाई का केवल 21 प्रतिशत रहा एवं लौह-अयस्क भाड़ा आय का 55 प्रतिशत अर्जित किया।

इस प्रकार, घरेलू उपयोग के लिए लौह-अयस्क के परिवहन में उच्च जोखिम था। अतः समझदारी इसमें थी, कि लौह-अयस्क यातायात में दोहरी कीमत के दुरुपयोग के प्रति प्रक्रियाओं और नियंत्रणों के रूप में उपयुक्त सुरक्षा उपाय किये जाये। इस प्रकार, लेखापरीक्षा ने बहुत सी खामियां पाईं जिनकी चर्चा नीचे की गई है।

#### 2.2.9.1 दस्तावेज प्रस्तुत न करना

(क) कोई भी निर्धारित दस्तावेज प्राप्त किये बिना घरेलू दर पर लौह अयस्क की बुकिंग

घरेलू दर का लाभ उठाने के लिए, पार्टियों को कुछ दस्तावेज/शपथपत्र, क्षतिपूर्ति नोट एवं अग्रेषण नोट में एक पृष्ठांकन प्रस्तुत करना होता है जैसा कि उपरोक्त पैरा 2.2.3 में वर्णित है।

लेखापरीक्षा को नमूना जाँच से पता चला कि 153 पार्टियों ने 22 मई 2008 से 31 मार्च 2012 की अवधि के दौरान लौह अयस्क परिवहन किए जाने वाले 699 रैकों की बुकिंग एवं सुपुदर्गी से पहले कोई निर्धारित दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किये थे। रेलवे प्रशासन ने कोई निर्धारित दस्तावेज प्रस्तुत न किये जाने के बावजूद इन पार्टियों को घरेलू दर का लाभ प्राप्त करने की अनुमति दी थी। तथापि घरेलू दर अनियमित रूप से लागू की गई थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 258.38 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। विवरण निम्नानुसार हैं:

**तालिका 2.8**

उन मामलों में जहाँ पार्टियों ने कोई निर्धारित दस्तावेज/शपथपत्र प्रस्तुत नहीं किये थे, घरेलू दर पर लौह अयस्क की अनियमित बुकिंग के कारण राजस्व हानि का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण

रेलवे	एसईआर	ईसीओआर	एसडब्ल्यूआर	जोड़
पार्टियों की संख्या	126	15	12	153
रेकों की संख्या	386	100	213	699
घरेलू मूल्य पर अनियमित बुकिंग के कारण हानि (₹ करोड़ में)	126.78	18.97	112.63	258.38

कोई निर्धारित दस्तावेज प्रस्तुत किये बिना रियायती दर का लाभ उठाने के लिए पार्टियों को अनुमति देना संबंधित जोनों के रेलवे प्रशासन की कमजोर आंतरिक नियंत्रण प्रणालियों को दर्शाता है।

(अनुबंध V)

(ख) दस्तावेजों के आंशिक प्रस्तुतीकरण के साथ घरेलू दर पर लौह-अयस्क की बुकिंग

लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच से पता चला कि 205 पार्टियों ने कुछ अत्यावश्यक दस्तावेजों जैसे मासिक उत्पादशुल्क रिटर्न, औद्योगिक उद्यम प्रमाणपत्र, शपथपत्र, क्षतिपूर्ति बाण्ड इत्यादि को प्रस्तुत किये बिना ही घरेलू दर का लाभ उठाया था। विवरण नीचे दिया गया है:

**तालिका 2.9**

उन आवश्यक दस्तावेजों के ब्यौरे दर्शाता विवरण जो उन मामलों में पार्टियों द्वारा प्रस्तुत नहीं किये गए थे जहाँ घरेलू दर लागू की गई थी।

लदान के समय पर	एसईआर	ईसीओआर	एसडब्ल्यूआर	जोड़
1. संयंत्र इत्यादि की लाईसेन्स क्षमता दर्शाता औद्योगिक उद्यमी ज्ञापन (आईईएम)/ इस्पात मंत्रालय के अधीन संयुक्त संयंत्र समिति का प्रमाणपत्र।	75	31	1	107
2. परिचालन की सहमति (सीएफओ)	70	27	1	98
3. फैक्ट्री लाईसेन्स	66	4	1	71
4. ठेका श्रम अधिनियम (सीएलए) के तहत पंजीकरण प्रमाणपत्र	66	11	1	78
5. केन्द्रीय उत्पादशुल्क पंजीकरण प्रमाणपत्र	62	0	1	63
6. मासिक उत्पादशुल्क रिटर्न (एमईआर)	105	28	1	134
7. शपथपत्र	86	0	1	87
8. क्षतिपूर्ति नोट/बाण्ड	84	0	1	85

रेल मंत्रालय द्वारा निर्धारित किये गए नियमों के अनुसार, मासिक उत्पाद रिटर्न घरेलू दर का लाभ प्राप्त करने के लिए एक पूर्व शर्त थी। तथापि 134 पार्टियाँ जिन्होंने घरेलू दर का लाभ उठाया था, महत्वपूर्ण मासिक उत्पादशुल्क रिटर्न प्रस्तुत करने में विफल रही थीं जबकि अन्य उपरोक्त तालिका 2.9 में दर्शाये गए अन्य आवश्यक दस्तावेजों में से कुछ को प्रस्तुत करने में विफल रहीं थीं।

लेखापरीक्षा के विश्लेषण से पता चला कि 22 मई 2008 से 31 मार्च 2012 की अवधि के दौरान लौह अयस्क ले जाने वाले 6306 रैकों की बुकिंग एवं आपूर्ति से पहले 205 पार्टियों ने कई निर्धारित आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए थे। रेलवे प्रशासन ने कुछ आवश्यक निर्धारित दस्तावेजों को प्रस्तुत न करने के बावजूद इन पार्टियों को घरेलू दर का लाभ उठाने की अनुमति दी थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 2228.30 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। विवरण नीचे दिये गये हैं :

### तालिका 2.10

उन मामलों में जहां पार्टियों ने कई आवश्यक निर्धारित दस्तावेज/शपथपत्र प्रस्तुत नहीं किये थे, घरेलू दर पर लौह अयस्क की अनियमित बुकिंग के कारण राजस्व की हानि का ब्यौरा दर्शाने वाले विवरण

रेलवे	एसईआर	ईसीओआर	एसडब्ल्यूआर	जोड़
पार्टियों की संख्या	159	45	1	205
रैकों की संख्या	6066	120	120	6306
घरेलू दर पर अनियमित बुकिंग के कारण हानि (₹ करोड़ में)	2090.15	77.13	61.02	2228.30

अतः दस्तावेजों के गैर-प्रस्तुतीकरण/आंशिक प्रस्तुतीकरण के कारण कुल ₹ 2486.68 करोड़ के राजस्व की हानि हुई थी।

### (अनुबंध VI)

#### (ग) शास्ति की उगाही

मई और जुलाई 2008 में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए गए निर्देशों में विशेष रूप से शास्ति लगाने का प्रावधान किया गया यदि किसी स्तर पर यह पता चले कि अग्रेषण टिप्पणी का पृष्ठांकन और/या शपथपत्र भट्टे, गलत अथवा भ्रामक थे। इस प्रकार रियायती भाड़ा के अनियमित प्रयोग के मामले में जुर्माना लगाया जाना चाहिए था।

लेखापरीक्षा जांच से पता चला (अक्टूबर 2012 से मार्च 2013) कि रेलवे बोर्ड के उपरोक्त अनुदेशों में घरेलू दर का लाभ उठाने के लिए पूर्व शर्तें निर्धारित थीं। पूर्व शर्तों में मांग पत्रों के पंजीकरण<sup>4</sup> और रेलवे पावतियाँ<sup>5</sup> के जारी करने से पूर्व अलग दस्तावेजों के प्रस्तुतीकरण निर्धारित था उन्होंने सूपुर्दगी के समय एक शपथ-पत्र और एक क्षतिपूर्ति बांड के प्रस्तुतीकरण को भी निर्धारित किया।

अक्टूबर 2012-मार्च 2013 के दौरान की गई नमूना जांच के माध्यम से लेखापरीक्षा ने देखा कि 153 पार्टियों द्वारा कोई भी दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए गए थे। जबकि 205

<sup>4</sup> प्रत्येक मांग पत्र के पंजीयन के समय पार्टियाँ छः दस्तावेजों की प्रमाणित प्रतियाँ एवं अग्रेषण टिप्पणी में पृष्ठांकन यह घोषित करते हुए प्रस्तुत करेगी कि परेषण भारत में घरेलू उपयोग के लिए है।

<sup>5</sup> लदान प्वाइंटों पर यह प्रमाणित करते हुए कि बुक किए गए लौह अयस्क घरेलू उपयोग के लिए है और न कि निर्यात के लिए, एक शपथ-पत्र और क्षतिपूर्ति बांड का प्रस्तुतीकरण।

पार्टियाँ कुछ आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत करने में विफल रहीं। रेलवे बोर्ड का आदेश विशेषतः दस्तावेजों के जानबुझकर गैर-प्रस्तुतीकरण को कवर करने में विफल रहा हालांकि लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच में पाया गया कि दस्तावेजों के गैर-प्रस्तुतीकरण द्वारा घरेलू दर को शासित करने वाली परिस्थितियों के लिए ज्ञानकृत प्रयास किया गया। इस प्रकार यह आवश्यक है कि रेलवे बोर्ड के अनुदेश के अनुसार इन सभी मामलों पर जुर्माना वसूल किया जाना चाहिए। यह घरेलू दर पर लागू होने वाली शर्तों को असफल करने के एक सोचे समझे प्रयास की ओर संकेत करता है। अतः यह आवश्यक होगा कि इन सभी मामलों में शास्ति लगाई जाए।

358 पार्टियों के विरुद्ध कुल ₹ 13869.86 करोड़ की शास्ति लगने का अनुमान है। ब्यौरे इस प्रकार हैं :

**तालिका 2.11 देय शास्ति के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण**

रेलवे	एसईआर	ईसीओआर	एसडब्ल्यूआर	जोड़
पार्टियों की संख्या	285	60	13	358
रेकों की संख्या	6452	220	333	7005
शास्ति (रूपये करोड़ में)	12373.71	559.59	936.56	13869.86

(अनुबंध V&VI)

**(घ) लौह एवं इस्पात निर्माण इकाइयों की नमूना जाँच**

लेखापरीक्षा ने 28 लौह एवं इस्पात विनिर्माण इकाइयों के उत्पाद शुल्क रिटर्न की जाँच की। लौह एवं इस्पात इत्यादि के उत्पादन के लिए पार्टियों द्वारा लौह अयस्क के वास्तविक उपयोग तथा घरेलू उपयोग के लिए लादे गए लौह अयस्क की वास्तविक मात्रा के साथ इसकी तुलना का अध्ययन यह संकेत करता है कि वहाँ निवल अधिशेष थे। उत्पाद शुल्क रिटर्नों में दिए गए ब्यौरों के अनुसार एसईआर और ईसीओआर से सम्बन्धित अधिशेषों का एक भाग घरेलू विनिर्माण के लिए उपयोग नहीं किया गया अर्थात् गैर घरेलू प्रयोजनों जैसे निर्यात बिक्री इत्यादि का उपयोग किया गया, दर्शाया गया था। जो इस प्रकार हैं :

**तालिका 2.12**

**घरेलू उद्देश्यों के अलावा अन्य के लिए प्रयुक्त लौह अयस्क को दर्शाता विवरण**

रेलवे	एसईआर	ईसीओआर	जोड़
पार्टियों की संख्या	5	23	28
घरेलू दर पर ढोई गई कुल मात्रा (लाख मीट्रिक टन)	6.45	107.12	113.57
घरेलू उत्पादन के लिए प्रयुक्त मात्रा	4.35	102.75	107.10
गैर-घरेलू उद्देश्य के लिए प्रयुक्त लौह अयस्क की मात्रा (लाख मीट्रिक टन)	1.19	9.19	10.38

अतः वहाँ घरेलू दर पर भाड़े के लिए लौह अयस्क की बुकिंग में कम्पनियों द्वारा की गई वचनबद्धता का स्पष्ट उल्लंघन था।

इस प्रकार विनिर्माण इकाईयों द्वारा लौह अयस्क के अन्तिम प्रयोग की सीमित नमूना जाँच से 28 ऐसी पार्टियों का पता चला जहाँ यह स्पष्ट प्रमाण था कि 10.38 लाख एमटी लौह अयस्क घरेलू प्रयोग के लिए लागू भाड़े के भुगतान से रेल द्वारा परिवहन किया गया था जोकि घरेलू उद्देश्यों से अलग के लिए प्रयुक्त हुआ जिसके कारण रेलवे को राजस्व की हानि हुई।

(अनुबंध VII-ए और बी)

### 2.2.9.2 मामले जिनके लिए रेल प्रशासन (एसईआर) द्वारा माँग/कारण बताओ नोटिस जारी किये गए।

(i) मैसर्स रश्मि मैटेलिक्स लिमिटेड का मामला:- मैसर्स रश्मि मैटेलिक्स लिमिटेड लौह अयस्क के निर्यातक होने के साथ साथ लौह एवं इस्पात मदों की एक विनिर्माता इकाई है। अगस्त 2011 में, दक्षिण पूर्व रेलवे ने घरेलू दर एवं घरेलू दर से अलग के मध्य अन्तर के रूप में ₹ 132 करोड़ एवं ₹ 528 करोड़ की शास्ति की कम वसूली के संबंध में, इस कम्पनी को ₹ 660 करोड़ के लिए एक माँग नोटिस जारी किया था। कम्पनी ने माननीय कोलकाता न्यायालय के समक्ष एक रिट याचिका दायर की। अक्टूबर 2012 में, ₹ 202 करोड़ के लिए पार्टी को एक अतिरिक्त माँग नोटिस जारी किया गया था। इस प्रकार ₹ 862 करोड़ अभी भी पार्टी से वसूली के लिए लम्बित थे।

(ii) बाद में, एसईआर (सतर्कता) ने भाड़ा अपवंचन के ऐसे 14 अन्य मामलों का पता लगाया एवं सितम्बर 2012 से मार्च 2013 की अवधि के दौरान दोषी कम्पनियों को घरेलू दर एवं घरेलू दर से अन्य के मध्य अन्तर के साथ लम्बित पड़ी शास्ति के रूप में रेलवे को दिए जाने के लिए ₹ 1013.63 करोड़ के लिए कारण बताओ नोटिस जारी किये।

इस प्रकार 15 मामलों में कुल ₹ 1875.63 करोड़ वसूली के लिए लम्बित थे।

(अनुबंध VIII)

### 2.2.9.3 लौह अयस्क छरों के विनिर्माण एवं निर्यात के लिए रेल द्वारा परिवहन किए गए लौह अयस्क पर हानि

जुलाई 2008 में, लौह पैलेटाइजेशन इकाईयों को घरेलू दर का लाभ उठाने के लिए पात्रता के लिए इस्पात विनिर्माण इकाईयों के समकक्ष लाया गया। इस प्रकार उन्हें प्रत्येक बुकिंग के लिए निर्धारित दस्तावेज, शपथपत्र एवं क्षतिपूर्ति बॉण्ड प्रस्तुत करने थे। बाद में, 2009 के दर परिपत्र सं. 36 द्वारा 6 जून 2009 से प्रभावी, भाड़ा प्रभारित करने के उद्देश्य से लौह अयस्क छरों के निर्यात को लौह अयस्क के निर्यात के रूप में माना

गया अर्थात निर्यात के लिए छर्रों के निर्माण के लिए रेल द्वारा परिगमित लौह अयस्क पर दूरी आधारित प्रभार लगता था।

अक्टूबर 2012 से मार्च 2013 के दौरान लेखापरीक्षा से पता चला कि मंगलौर के निकट पैनमबूर स्थित कुट्ट्रेमुख आयरन ओर कम्पनी लिमिटेड (केआईओसीएल), सार्वजनिक क्षेत्र की एक कम्पनी को बुक किये गए एवं आपूर्ति किये गए लौह अयस्क पर घरेलू दर पर लागू भाड़ा प्रभारित किया गया था, जबकि कम्पनी ने अपने उत्पादन (छर्रों) का एक बड़ा हिस्सा निर्यात किया था। 6 जून 2009 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान, 32.30 लाख एमटी लौह अयस्क एसडब्ल्यूआर के लदान बिन्दुओं से रेल द्वारा परिवहन किया गया था, जिसमें से 11.90 लाख एमटी छर्रों के रूप में निर्यात के लिए उपयोग किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 113.93 करोड़ के भाड़े की कम वसूली हुई। इसी अवधि के दौरान, ईसीओआर के लदान बिन्दुओं से 22.67 लाख एमटी लौह अयस्क ले जाया गया जिसमें से 7.45 लाख छर्रों के रूप में निर्यात के लिए उपयोग किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 108.06 करोड़ की कम वसूली हुई। इस प्रकार ₹ 221.99 करोड़ की कम वसूली हुई थी।

जून 2009 में छर्रों के निर्यात हेतु लौह अयस्क के परिवहन के सम्बन्ध में नियमों में बदलाव के बावजूद केआईओसीएल ने अपनी अग्रेषण टिप्पणी में यह घोषणा करते हुए कि परेषण घरेलू उपयोग के लिए थे, लौह अयस्क के सभी परेषणों को बुक करना जारी रखा। इस प्रकार वे ₹ 1448.58 करोड़ (एसडब्ल्यूआर-₹ 798.58 करोड़ एवं ईसीओआर-₹ 650 करोड़) की शास्ति के भुगतान के लिए दायी है। कम्पनी ने छर्रों के विनिर्माताओं और लौह एवं इस्पात के अन्य विनिर्माताओं जिन्होंने यद्यपि अंतिम उत्पादों को निर्यात किया था, उन्हें डीबीसी का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं थी, के बीच भेदभाव के कारण जनवरी 2012 में सिविल मुकदमा दायर किया। मामला न्यायालय में लम्बित था (जुलाई 2013)। इस प्रकार ₹ 1670.57 करोड़ पार्टी से वसूली के लिए लंबित था।

#### 2.2.9.4 रेल मंत्रालय द्वारा बनाए गए नियमों में कमियां

i) रेलवे बोर्ड ने प्रत्येक बुकिंग से पहले छह दस्तावेज प्रस्तुत करना निर्धारित किया था। तथापि, प्रस्तुतीकरण का उद्देश्य स्पष्ट नहीं किया गया। इन दस्तावेजों को लौह एवं इस्पात इत्यादि के विनिर्माता के रूप में परेषिती की वास्तविक साख साबित करने के अलावा संयंत्र की निर्माण क्षमता एवं घरेलू उद्देश्यों के लिए लौह अयस्क के वास्तविक उपयोग को सुनिश्चित करने में उपयोग किया जा सकता था। हालांकि उत्पादन की मासिक/वार्षिक क्षमता के साथ प्रति माह/ वर्ष लौह अयस्क की संचयी दुलाई पर नियंत्रण रखने के लिए कोई प्रणाली विकसित एवं निर्धारित नहीं की गई थी ताकि



विनिर्माताओं की स्थापित क्षमता के अनुसार घरेलू दर पर लौह अयस्क की दुलाई को सीमित किया जा सके। इसी प्रकार, उत्पादशुल्क रिटर्न की सहायता से घरेलू उपयोग के लिए लौह अयस्क की मासिक/वार्षिक खपत के साथ ले जाये गए लौह अयस्क की तुलना के लिए कोई निर्देश नहीं थे।

ii) रेलवे बोर्ड के निर्देशों में घरेलू दर पर लौह अयस्क की बुकिंग से पहले मासिक उत्पादशुल्क रिटर्न की प्रस्तुती निर्धारित की गई थी। लेखापरीक्षा जाँच से पता चला कि विनिर्माताओं द्वारा केन्द्रीय उत्पादशुल्क विभाग को लगभग छह उत्पादशुल्क रिटर्न प्रस्तुत करना अपेक्षित है। रेलवे बोर्ड परिपत्र यह विनिर्दिष्ट करने में कि कौन सा विशिष्ट उत्पादशुल्क रिटर्न प्रस्तुत करना चाहिए, विफल रहा था। इस प्रकार वे पार्टियाँ जिन्होंने उत्पादशुल्क रिटर्न प्रस्तुत किये थे, उन्होंने अलग-अलग समय बिन्दुओं पर अलग-अलग उत्पादशुल्क रिटर्न की सत्यापित प्रतियाँ प्रस्तुत की थीं।

iii) प्रेषकों/प्राप्तकर्ताओं द्वारा दुरुपयोग से बचाने के लिए शुरूआत से ही निर्धारित दस्तावेजों विशेषकर उत्पादशुल्क विभाग के उत्पादशुल्क रिटर्न की आवधिक जाँच निर्धारित की जानी चाहिए थी। हालांकि ऐसा नहीं किया गया था।

iv) उन लौह एवं इस्पात विनिर्माताओं, जो अवशिष्ट लौह अयस्क फाइन निर्यात करते हैं, से संबंधित 2009 का दर परिपत्र 36 का पैरा 8 अस्पष्ट था। यह घरेलू दर पर भाड़े के भुगतान द्वारा खदान क्षेत्रों से उनकी विभजन इकाईयों तक लौह अयस्क की दुलाई की अनुमति देता है हालाँकि बचे हुए लौह अयस्क फाईन्स की अनिधारित मात्रा का निर्यात किया जाएगा। यह भ्रामक था एवं निर्धारित की गई दोहरी मूल्य प्रणाली की भावना के विरुद्ध था क्योंकि निर्यात किए गए लौह अयस्क के उस भाग पर मूल लदान बिन्दु से अन्तिम गंतव्य तक डीबीसी नहीं लगेगा जहाँ इसे फाईन्स में बदला जाता है।

v) रेलवे के पास स्टेशन लेखा चल निरीक्षकों (टीआईए) एवं वाणिज्यिक निरीक्षकों का एक बड़ा दल है जोकि विशेष रूप से यातायात लेन-देनों के आधारभूत अभिलेखों की जाँच करता है। दोहरे मूल्यांकन के कारण लौह अयस्क यातायात में सम्मिलित उच्च जोखिम के मद्देनजर, रेलवे बोर्ड ने टीआईएज तथा वाणिज्यिक निरीक्षकों द्वारा इन लेन-देनों पर विशेष नियंत्रण नहीं रखा।

vi) रेलवे बोर्ड परिपत्र ने घरेलू दर का लाभ उठाने के लिए लौह अयस्क विनिर्माताओं द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाले शपथपत्र का एक समान प्रपत्र निर्दिष्ट किया था। हालाँकि रेलवे बोर्ड, लौह पेलेटाईजेशन इकाईयों द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाले शपथपत्र की भाषा को संशोधित करने में विफल रहा था जहाँ निर्यात किये जाने वाले

छर्रो के निर्माण में काम आने वाले लौह अयस्क को घरेलू दर की पात्रता से छूट दी गई थी।

### 2.2.10 रेल प्रशासन का उत्तर

इस विषय पर रेलवे बोर्ड को 10 जून 2013 को अनंतिम पैरा जारी किया गया। रेलवे बोर्ड से कोई उत्तर नहीं प्राप्त हुआ है। (31 जुलाई 2013)। हालांकि, रेल प्रशासन (दक्षिण-पूर्व रेलवे) ने जून 2013 में अपने उत्तर में कहा था कि उनके द्वारा गठित एक दल ने मामलों में से 98 प्रतिशत रेलवे रसीदों (आरआर) का पता लगा चुका था।

लेखापरीक्षा ने जुलाई 2013 में उपरोक्त पर एक नमूना जाँच की तथा यह पाया कि अधिकांशतः सभी मामलों में मासिक उत्पाद शुल्क रिटर्न लिए बिना ही बुकिंग की गई। नियमानुसार, उत्पाद शुल्क रिटर्न को प्रस्तुत करने में विफल होने पर अर्हता से सार अयोग्यता हो जाती है। लेखापरीक्षा ने पाया कि त्रैमासिक रूप से प्रस्तुत की जाने वाली उत्पाद शुल्क रिटर्न दो-तीन वर्षों के बाद भी देर से ही प्रस्तुत किए गए (अनुबंध IX) आगे नमूना जाँच में पाया गया कि जहाँ भी दस्तावेजों का पता लगा था, कई मामले में दस्तावेज अपूर्ण था और उसमें कमी थी। 330 मामलों जहाँ रेलवे बोर्ड द्वारा प्रमाणित दस्तावेज उपलब्ध कराने के लिए कहा गया था, लेखापरीक्षा ने 34 मामलों की जाँच की। इन 34 में से कम वसूली वाले केवल आठ मामलों जिसमें ₹ 2.96 करोड़ की कम वसूली थी, में ही दस्तावेज वैध पाए गए। विवरण अनुबंध XI में दर्शाया गया है। इस प्रकार इस सम्बन्ध में जोनल रेल प्रशासन की आंतरिक नियंत्रण प्रणाली बहुत कमजोर थी।

### 2.2.11 निष्कर्ष

इस प्रकार, लेखापरीक्षा द्वारा मई 2008 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान रेल द्वारा लौह अयस्क के परिवहन की नमूना जाँच से निर्धारित दस्तावेजों के बिना घरेलू दर पर लौह अयस्क की बुकिंग के कारण ₹ 2483.72 करोड़ की राजस्व हानि का पता चला। यह घरेलू दर प्राप्त करने की अनुमति देने के लिए रेलवे प्रशासन की संबंधित पक्षों के साथ मिलीभगत की ओर स्पष्ट संकेत करता है।

₹ 13851.77 करोड़ की शास्ति वसूली के लिए देय हो गई थी जो घरेलू दर का लाभ उठाकर कम दर का लाभ प्राप्त किए होंगे। केआईओसीएल से छर्रो के निर्यात के मामलों में ₹ 1670.57 करोड़ की वसूली लम्बित थी, अब तक रेल प्रशासन (एसईआर) ने 15 मामलों में भाड़ा अपवन्चन को स्वीकार किया था एवं ₹ 1875.63 करोड़ तथा देय शास्ति के माँग नोटिस/कारण बताओ नोटिस जारी किए थे।

इस प्रकार, रेलवे प्रशासन की आंतरिक नियंत्रण बहुत ही कमजोर थी और रियायती दर की मंजूरी को शासित करने वाली शर्तें पूरी किये बिना ही लौह-अयस्क के लिए रियायती टैरिफ दर अनुमत किया गया। लदान/उत्तराई बिन्दुओं पर बुकिंग कर्मचारी और डिवीज़नल एवं जोनल स्तर के वाणिज्यिक एवं लेखा कर्मचारियों के स्तर तक सभी स्तरों पर चूक हुई। दोहरी दरों के कारण लौह-अयस्क टैरिफ में निहित उच्च जोखिम को ध्यान में रखते हुए, रेलवे बोर्ड अपने आदेशों के अनुपालन हेतु विशेष जाँच और संतुलन बनाने में विफल रहा।

मामले को जून 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया; उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

### विवरण-क

लौह अयस्क की ढुलाई के लिए घरेलू दर का लाभ उठाने के लिए पार्टियों द्वारा प्रस्तुत किये जाने हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किये गए छह दस्तावेजों को दर्शाने वाला विवरण।

1. औद्योगिक उद्यमी ज्ञापन (आईईएम) अथवा इस्पात मंत्रालय के अन्तर्गत संयुक्त संयंत्र समिति से संयंत्र की मंजूरी शुदा क्षमता को दर्शाने वाला प्रमाणपत्र अथवा संयंत्र एवं सम्बद्ध मंत्रालय के मध्य (केवल सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम के मामले में )समझौता ज्ञापन (एमओयू) की प्रति।
2. वर्तमान वित्त वर्ष के लिए प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से परिचालन के लिए प्राप्त सहमति पत्र (सीएफओ) अथवा किसी पिछले वर्ष के लिए किसी सीएफओ जो तीन वर्षों से ज्यादा पुरानी न हो के साथ पीसीबी द्वारा विधिवत स्वीकार की गई वर्तमान वर्ष के लिए सीएफओ के नवीनीकरण के लिए संबंधित पीसीबी को संबोधित आवेदन की एक प्रति।
3. वर्तमान वित्तीय वर्ष के लिए फैक्ट्री लाइसेन्स अथवा पिछले किसी वर्ष के लिए फैक्ट्री लाइसेन्स की प्रति, जो तीन वर्ष से अधिक पुरानी न हो, के साथ पाने वाले द्वारा विधिवत स्वीकार की गई, संबंधित राज्य सरकार के फैक्ट्री निरीक्षक को संबोधित किए गए आवेदन की प्रति।
4. संविदा श्रम अधिनियम के अन्तर्गत पंजीकरण का प्रमाणपत्र अथवा शपथ के तहत यह प्रमाणित करने वाला एक शपथपत्र कि संविदा श्रम अधिनियम के प्रावधानों के तहत इकाई के लिए इसे कानूनी रूप से पंजीकृत करवाना अपेक्षित नहीं है।
5. केन्द्रीय उत्पादशुल्क पंजीकरण प्रमाणपत्र।
6. वर्तमान माह से पहले वाले माह के लिए मासिक उत्पादशुल्क रिटर्न।

## विवरण ख

ईसीओआर रेल प्रशासन द्वारा लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराये गए लदान बिन्दु बाचेली (बीसीएचएल) के दस्तावेजों पर लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जाँच के दौरान निर्धारित दस्तावेजों में पाई गई कमियों के उदाहरण।

2011-12 के प्रतिवेदन संख्या-32 के लेखापरीक्षा पैरा 2.5 के बाद से

क्रम संख्या	परेषिती का नाम	रेकों की संख्या के लिए जाँच किये गए दस्तावेज	देखी गई विसंगतियाँ
1	इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आईआईएल)	273	<p>(i) परेषिती इस्पात इण्डस्ट्रीज लिमिटेड के संबंध में प्रस्तुत किये गए आईईएम का भाग बी कोरा था एवं सक्षम प्राधिकारी द्वारा हस्ताक्षरित नहीं था।</p> <p>(ii) फरवरी 11 के 21 आरआरज के साथ प्रस्तुत किये गए उत्पादशुल्क रिटर्न पर उत्पादशुल्क विभाग के हस्ताक्षर एवं मोहर नहीं थीं।</p> <p>(iii) अलग अलग स्थानों के अलग-अलग नोटरियों द्वारा दोहरे सत्यापन से स्पष्ट था कि आईईएम बाद की तिथि में लगाया गया था (ऐसे कुल 69 आरआर का पता चला)</p> <p>(iv) अलग-अलग स्थानों के अलग-अलग नोटरियों द्वारा दोहरे सत्यापन से स्पष्ट था कि श्रम लाईसेन्स बाद की तिथि में लगाया गया था।</p> <p>(v) विभिन्न स्थानों के विभिन्न नोटरियों द्वारा दोहरे सत्यापन से स्पष्ट है कि उत्पादशुल्क रिटर्न बाद की तिथि में लगाई गई थी।</p> <p>(vi) 2011 के 55 आरआरज के साथ 2013 का फैक्ट्री लाईसेन्स संलग्न था एवं आठ मामलों में फैक्ट्री लाईसेन्स प्रस्तुत नहीं किया गया था।</p> <p>(vii) पांच मामलों में शपथपत्र का कागज आरआर की तिथि के बाद खरीदा गया था।</p> <p>(viii) प्रस्तुत किये गए शपथपत्र बिना किसी नोटरी के सत्यापन के थे।</p>
2	एस्सार स्टील लिमिटेड (ईएसएल)	152	<p>फरवरी, 2010 के मास के लिए तैयार की गई 28 रेलवे रसीदों के मामले में फैक्ट्री लाईसेन्स के नवीनीकरण के लिए आवेदन संलग्न था परन्तु पिछले तीन सालों में से फैक्ट्री लाईसेन्स की प्रति प्रस्तुत</p>

			नहीं की गई थी।
3	टॉपवार्थ स्टील एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	7	(i) दिनांक 28.3.2010 की आरआर संख्या 211004727 के प्रति बुक किये गए एक रिक के लिए फैक्ट्री लाइसेन्स प्रस्तुत नहीं किया गया था। (ii) फरवरी, 2011 के मास के लिए केन्द्रीय उत्पादशुल्क रिटर्न के साथ दिनांक 31.3.2010 की आरआर संख्या 211004727 संलग्न थी, जो कि फर्जी है एवं खामी को कवर करने के लिए दस्तावेज के बाद में लगाने को साबित करता है।
4	पी.डी. इण्डस्ट्रीज लिमिटेड	4	(i) क्रमशः 31 दिसम्बर, 2010 तथा 30/6/2010 तक की वैधता के साथ फैक्ट्री लाइसेन्स एवं परिचालन सहमति का नवीनीकरण प्रस्तुत किया (आरआर सं. 2110055008 दिनांक 6/3/11) था। दोनों दस्तावेज प्रस्तुत करने के समय से ही अवैध थे। (ii) दिनांक 16.02.11 की आरआर सं. 211005439 के प्रति फैक्ट्री लाइसेन्स एवं सहमति के नवीनीकरण के लिए आवेदन पत्र क्रमशः निर्गम तिथि 25.02.11 एवं 28.03.11 के साथ प्रस्तुत किये गए थे। (iii) आईईएम का भाग-ए केवल 4 मांगपत्रों के साथ प्रस्तुत किया गया था।
5	जी.आर. स्पंज एण्ड पावर लिमिटेड	7	आरआर सं. 211005402 दिनांक 4.02.11 एवं आरआर सं. 211005375 दिनांक 25.01.11 के प्रति दिनांक 14.07.11 को जारी परिचालन की सहमति का नवीनीकरण प्रस्तुत किया गया जो जाली है एवं कमी को पूरा करने के लिए दस्तावेज के बाद में लगाए जाने को साबित करता है
6	रियल इस्पात एण्ड पावर लिमिटेड	13	(i) आरआर सं. 21104623 दिनांक 27.02.10 के प्रति दिनांक 24.12.2010 को जारी फैक्ट्री लाइसेन्स प्रस्तुत किया गया था। (ii) उसी पार्टी ने आरआर 211002686 दिनांक 13.01.09 के प्रति 16.03.2009 को जारी परिचालन सहमति का नवीनीकरण पत्र प्रस्तुत किया था। यह कमियों को पूरा करने के लिए दस्तावेज को बाद में सम्मिलन किए जाने को साबित करता है।

7	आरती स्पंज एण्ड पावर लिमिटेड	4	(i) आरआर 211002954 दिनांक 13.02.09 के प्रति दिनांक 5.03.2009 को जारी परिचालन सहमति का नवीनीकरण प्रस्तुत किया। (ii) उसी पार्टी ने आरआर सं. 211003297 दिनांक 21.03.2009 के प्रति सत्यापन के साथ फैक्ट्री लाइसेन्स दिनांक 4.09.2009 को प्रस्तुत किया। यह कमियों को पूरा करने के लिए दस्तावेज को बाद में सम्मिलित किए जाने को साबित करता है।
8	क्रेस्ट	1	दस्तावेज पर अनेक नोटरी मोहरें अंकित थीं
9	सिंघल इन्टरप्राइजेज	1	मांग पत्र सं. 266 आरआर सं. 211003059 दिनांक 25/02/09 में फैक्ट्री लाइसेन्स 31.12.08 को व्यपगत हो गया था।
10	डब्ल्यूएमएसएल/विक्रम इस्पात	137	(i) वेल्सज मैक्सस्टील लिमिटेड की मासिक उत्पादशुल्क रिटर्न की जाँच से पता चला कि इसी पार्टी ने समीक्षा अवधि के मध्य लौह अयस्क फाईन्स जीआर-I एवं II निर्यात किये थे। लौह अयस्क निर्यात को दर्शाती ऐसी चार मासिक उत्पादशुल्क रिटर्नों का जोड़ संग्रहीत किया गया जो नीचे इस प्रकार सूचीबद्ध किया गया है:- (i) फरवरी-2011:-49233.565 टी (ii) फरवरी-2010:-49626.820 टी (iii) जनवरी-2010:-53116.706 टी (iv) दिसम्बर-2008:-36983.034 टी परन्तु पार्टी को घरेलू दर की अनुमति दी गई थी। (2) पार्टी ने आईईएम का केवल पावती भाग प्रस्तुत किया है।
11	एसकेएस इस्पात	31	(i) आईईएम प्रस्तुत नहीं किया गया। (ii) आरआरज के 10 सं. के मामले में लदान की तिथि से पहले ही शपथपत्रों का सत्यापन कर दिया गया था।
12	माँ महामाया	6	(i) सभी 6 आरआरज के साथ आईईएम का भाग-ए एवं बी उपलब्ध नहीं था। (ii) फैक्ट्री का लाइसेन्स भी तिथि तक नहीं था। (iii) आरआरज की 3 संख्याओं के मामले में शपथपत्रों का सत्यापन लदान की तिथि से पहले ही कर लिया गया था।
13	ड्रोलिया इलैक्ट्रोस्टील	7	(i) आईईएम भाग-ए एवं बी उपलब्ध नहीं था। (i) आरआर संख्या 211002669 दिनांक 11.01.09,

			आरआर सं. 211003021 दिनांक 21.02.09 तथा 211003203 दिनांक 12.03.09 के साथ उत्पादशुल्क रिटर्न प्रस्तुत नहीं की गई थी। (iii) आरआर सं. 211003021 दिनांक 21.02.09 एवं 211003203 दिनांक 12.03.09 प्रदूषण नियंत्रण अनुमति आवेदन दिनांक 25.09.07 के साथ प्रस्तुत किये गए हैं। पिछला अनुमति पत्र केवल 31.11.07 तक वैध था।
14	सारदा	15	(i) सभी 15 आरआरज के साथ आईईएम भाग-ए एवं बी उपलब्ध नहीं था। (ii) सभी 15 आरआरज के साथ क्षतिपूर्ति बाण्ड उपलब्ध नहीं था। (iii) 13 आरआरज के संबंध में शपथपत्र सत्यापित नहीं थे। (iv) सभी प्रतिलिपियां सत्यापित नहीं थी। (v) 6.04.11 को जारी फैक्ट्री लाइसेन्स पिछले महीनों अर्थात् फरवरी, 11 एवं मार्च, 11 की आरआरज के साथ प्रस्तुत किया गया था। यह खामी को पूरा करने के लिए दस्तावेज के बाद में सम्मिलित किए जाने को साबित करता है। (vi) आरआर सं. 212000140 दिनांक 20.02.11 के साथ उत्पादशुल्क रिटर्न प्रस्तुत नहीं की गई थी। (vii) दो आरआरज के मामले में (आरआर सं. 2110004652; एवं आरआर सं. 211004481 दिनांक 3.01.10) शपथपत्र क्रमशः 23.04.10 एवं 10.02.10 को सत्यापित किये गए थे।
15	मोनेट (एमआईईएल)	19	दस्तावेज विभिन्न तिथि एवं स्थानों के साथ कई नोटरी मुद्रांकन के साथ थे। फरवरी 09 की आरआर के लिए प्रस्तुत किया गया प्रदूषण (जल/वायु) सहमति पत्र 31.1.08 तक वैध थे।
16	गोपाल स्पंज एण्ड पावर लिमिटेड (जीएसपीएल)	6	2010 के रिकॉर्ड के लिए 2004 का श्रम लाइसेन्स प्रस्तुत किया गया है।
17	महेन्द्रा स्पंज (एमएएचई)	6	आईईएम पावती की केवल प्रतियाँ प्रस्तुत की गई हैं। आईईएम भाग-I एवं II प्रस्तुत नहीं किये गए हैं। दो रिकॉर्ड के मामलों में, गंतव्य स्टेशनों से संबंधित शपथपत्र प्रारंभिक स्टेशन पर प्राप्त हुए थे।
18	श्री नाकोदा	3	आईईएम पावती की केवल प्रतियाँ प्रस्तुत की गई हैं।



			आईईएम भाग-I एवं भाग-II प्रस्तुत नहीं किये गए हैं। कोई भी दस्तावेज न तो पार्टी एवं न ही नोटरी से सत्यापित है। फरवरी 10 के एक रिक के लिए उत्पाद शुल्क रिटर्न प्रस्तुत नहीं की गई है।
19	श्री श्याम स्पंज एण्ड पावर (एसएसपीएल)	3	आईईएम पावती की केवल प्रतियाँ प्रस्तुत की गई हैं। आईईएम भाग-I एवं भाग-II प्रस्तुत नहीं किये गए हैं। सभी दस्तावेज विभिन्न स्थानों के कई नोटरियों द्वारा सत्यापित हैं।
20	सुनील स्पंज	6	आईईएम पावती की केवल प्रतियाँ प्रस्तुत की गई हैं। आईईएम भाग-I एवं भाग-II प्रस्तुत नहीं किये गए हैं। सीएफओ की प्रति प्रस्तुत नहीं की गई है। जनवरी 09 में ले जाए गए रिकों के लिए उत्पादशुल्क रिटर्न प्रस्तुत नहीं किया गया है।

### एटीएन की जाँच के दौरान लेखापरीक्षा में देखे गए महत्वपूर्ण बिन्दु:

- 1) किसी भी पार्टी ने आईईएम संपूर्ण रूप में प्रस्तुत नहीं किया था। ज्यादातर पार्टियों ने केवल भाग-ए की पावती की प्रति प्रस्तुत की थी। जबकि आईईएम का उपयुक्त भाग-बी किसी पार्टी द्वारा प्रस्तुत नहीं किया गया था।
- 2) कई मामलों में लेखापरीक्षा में पकड़ी गयी खामियों को पूरा करने के लिए, धोखाधड़ी से दस्तावेज बाद में सम्मिलित के किए जाने सबूत हैं।
- 3) एक पार्टी (आईआईएल) के जनवरी 2011 के 44 आरआरज के मामले में, उस वित्त वर्ष के फैक्ट्री लाइसेंस की प्रमाणित प्रति के बजाए 2013 के फैक्ट्री लाइसेन्स के नवीनीकरण की प्रतियाँ संलग्न थीं।
- 4) उसी पार्टी (आईआईएल) के मामले में यह देखा गया था कि आरआरज के साथ संलग्न शपथपत्रों के पाँच स्टम्प पेपर आरआरज जारी किये जाने की तिथि के बाद खरीदे गए थे। यह प्रमाणित करता है कि आरआर शपथपत्रों की प्राप्ति के बिना जारी किये गए थे परन्तु लेखापरीक्षा जाँच के लिए बाद में संलग्न किये गए थे। शपथपत्रों पर निष्पादन की कोई तिथि भी नहीं है।
- 5) उत्पादशुल्क रिटर्न पर उत्पादशुल्क प्राधिकारी की मोहर एवं हस्ताक्षर नहीं हैं। दस्तावेजों की पहले की सत्यापित प्रतियाँ नोटरियों द्वारा बिना तिथि के पुनः सत्यापित की हुई पाई गई।
- 6) फरवरी 2011 के आठ आरआरज में पार्टी द्वारा फैक्ट्री लाइसेन्स प्रस्तुत नहीं किया गया था।
- 7) डब्ल्यूएमएसएल/विक्रम इस्पात के मामले में, प्रस्तुत की गई उत्पादशुल्क रिटर्न दर्शाती थी कि लौह अयस्क की कुछ मात्रा पार्टी द्वारा निर्यात कर दी गई थी। इसके बावजूद पार्टी को घरेलू दर की अनुमति दी गई थी।
- 8) कुछ पार्टियों जैसे क्रेस्ट, आईआईएल एवं एसएसपीएल द्वारा प्रस्तुत किये गए फोटोकॉपी दस्तावेजों में कई नोटरी मुद्रांकन देखे गए थे।

### 2.3 दक्षिण पश्चिम रेलवे : करार खंड में अस्पष्टता के कारण पट्टा प्रभारों का परिहार्य भुगतान

इसकी ओन योवर वैगन योजना के अन्तर्गत पट्टा प्रभारों के भुगतान से संबंधित करार खण्ड में अस्पष्टता के परिणामस्वरूप ₹ 27.04 करोड़ की सीमा तक की परिहार्य अदायगी हुई।

मैसर्स एमएसपीएल होस्पेट, एक कम्पनी जो लौह अयस्क का व्यापार करती है, ने ओन योर वैगन स्कीम (ओवाईडब्ल्यूएस)<sup>6</sup> के अन्तर्गत रेलवे को पट्टे पर देने के लिए ₹ 75.20 करोड़ की कुल लागत पर छः बॉक्सएन<sup>7</sup> रेकों हेतु वैगनों को खरीदा (2006)। योजना बी<sup>8</sup> श्रेणी के अन्तर्गत खरीदे गए वैगनों को पूर्व रेलवे को सुपुर्द कर दिया गया और पूरे भारत में सामान्य सेवाओं के संचालन हेतु वैगनों के सामान्य पूल में शामिल कर दिए गए। मार्च 2006 से जुलाई 2006 के दौरान दक्षिण पश्चिम रेलवे में चरणबद्ध तरीके से छः रेकों को सेवा में शामिल किया गया। रेलवे प्रशासन ने कम्पनी के साथ मार्च 2007 में पट्टा करार किए जिसमें निम्नलिखित प्रावधान किया गया:

- (क) बीस वर्षों के लिए प्रत्येक तिमाही के अग्रिम में निर्धारित दरों पर कम्पनी को पट्टा प्रभारों का तिमाही भुगतान; (खण्ड 5.1)
- (ख) विशेष बिन्दुओ<sup>9</sup> के बीच चालन के लिए कम्पनी को रेलवे द्वारा 73 रोक प्रतिमाह (प्रति तिमाही 219 रोक) की न्यूनतम गारंटीकृत मंजूरी। (खण्ड 7)
- (ग) टनभार की विनिर्दिष्ट मात्रा को प्राप्त करने में वैगनों की गारन्टित विनिर्दिष्ट संख्या का उपयोग करने में पट्टाकर्ता के असमर्थ होने की दशा में शेष अप्रयुक्त या स्थायी वैगनों के दिनों की संख्या के लिए पट्टा प्रभार देय नहीं होगा। निष्क्रिय वैगनों की संख्या उस सीमा तक वो होंगी जो कम्पनी के साइडिंग में स्थायी पड़े हैं जो कम्पनी ने मौजूदा रोक/वैगन दिये है। यदि, फिर भी रेलवे द्वारा वैगनों का उपयोग किया गया, तो कम्पनी को पट्टा प्रभार देय होगा। (खण्ड 8.1)
- (घ) गारन्टित मंजूरी केन्द्र सरकार /राज्य सरकार द्वारा लागू अन्य कारकों, रोक/प्रतिबंधों, के अध्यक्षीन होगी। (खण्ड 7.1)

सितम्बर 2006 से जून 2011 तक की अवधि के लिए लेखापरीक्षा में अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि कम्पनी निर्धारित दरों पर पट्टा प्रभारों का दावा कर रही थी और 90 प्रतिशत की सीमा तक भुगतान किया जा रहा था। अक्टूबर 2006 से दिसम्बर 2011 के दौरान कम्पनी द्वारा लदे हुए रोक निम्नलिखित सीमा तक थे।

<sup>6</sup> ओवाईडब्ल्यूएस के अन्तर्गत, पार्टी जो वैगन खरीदती है और उसे रेलवे को पट्टे पर दे देती है उसे निवेश पर प्रारंभिक दस वर्षों की अवधि के लिए 16% प्रतिवर्ष की दर पर पट्टा प्रभारों के भुगतान द्वारा उसके बाद अगले दस वर्षों के लिए 1% की दर से क्षतिपूर्ति की जाती है।

<sup>7</sup> न्यूमैटिक ब्रेक के साथ हाई-साइडिड वोगी ओपन वैगन। यह रेलवे में कोयला, लौह अयस्क, पत्थर इत्यादि के थोक संचालन के लिए प्रयुक्त होने वाला सबसे सामान्य वैगन है।

<sup>8</sup> बी श्रेणी की योजना में, विशिष्ट अवधि के दौरान विनिर्दिष्ट पण्य/उत्पाद की विशिष्ट मात्रा/टनभार की आपसी सहमति से मंजूरी की गारंटी दी जाएगी।

<sup>9</sup> व्यासनकरे, एमएसपीएल की एएचबी साइडिंग/करीगनूरु और एसडीएमजी साइडिंग/वाईटीजी से तिनाईघाट/सैनवोरडेम।

तालिका 2.13

अवधि	न्यूनतम गारन्टित मंजूरी हेतु आपूर्त किए जाने वाले रिकों की संख्या	कम्पनी द्वारा लदान किए गए रिकों की संख्या	कमी (रिकों की संख्या)	प्रतिमाह लदान किए गए रिकों की न्यूनतम संख्या	प्रतिमाह लदान किए गए रिकों की अधिकतम संख्या	प्रतिमाह लदान किए गए रिकों की औसत संख्या
अक्टूबर 2006 से मार्च 2007	438	375	63	39	70	62
2007-08	876	581	295	18	97	48
2008-09	876	360	516	4	75	30
2009-10	876	13	863	0	7	1
अप्रैल 2010 से जून 2010	219	0	219	0	0	0
जुलाई 2010 से दिसम्बर 2011 <sup>10</sup>	1314	0	1314	0	0	0

कम्पनी ने नवम्बर 2009 और दिसम्बर 2011<sup>11</sup> के बीच किसी भी रिक में लदान नहीं किया था। उनके द्वारा किसी तिमाही में प्रति माह लादे गए रिकों की औसत संख्या निर्धारित न्यूनतम गारन्टित निपटान (73 रिक) की सीमा तक कभी नहीं पहुँच सकी। अक्टूबर 2006 से जून 2010 के दौरान अर्थात् लौह अयस्क खनन पर रोक के अंतर्गत शामिल अवधि को छोड़कर कंपनी का औसत लदान 29 रिक प्रति माह की सीमा तक था।

यातायात लेखा प्राधिकरण खण्ड 8.1 के प्रावधानों के अन्तर्गत अप्रयुक्त वैगनों के ब्यौरों की मांग करते हुए मई 2007 से पट्टा के भुगतान हेतु लगातार आपत्ति उठा रहा था। वाणिज्यिक प्राधिकारियों ने जुलाई 2007 और उसके बाद बताया था कि पट्टा प्रभारों के भुगतान का गारंटीकृत निपटान से संबद्ध नहीं था क्योंकि पट्टे के वैगनों को वैगनों के सामान्य पूल में शामिल किया गया था और उनके गैर-उपयोग/पड़े रहने का प्रश्न ही नहीं उठता। कम्पनी द्वारा लदान में भारी कमी के बावजूद लेखा प्राधिकारियों ने पट्टा प्रभारों के भुगतान के परिप्रेक्ष्य में इस दलील को स्वीकार नहीं किया (अप्रैल 2010)। इसके अतिरिक्त, शेष पट्टा प्रभारों (10 प्रतिशत) के दावों का लेन देन करते समय वित्तीय सलाहकार और प्रधान लेखाअधिकारी, कार्यशाला, स्टोर और यातायात/हुबली ने दुबारा मुद्दा उठाया (जून 2011) और ठोस विचार व्यक्त किया कि यदि कम्पनी गारंटीकृत निपटान से कम लदान करे तो अप्रयुक्त वैगनों हेतु पट्टा प्रभार देय नहीं होगा।

तदनुसार, रेल प्रशासन ने मामले का स्पष्टीकरण माँगने हेतु रेलवे बोर्ड को भेज दिया (जुलाई 2011) कि क्या योजना के अन्तर्गत कम्पनी को पट्टा प्रभार देय होगा जबकि

<sup>10</sup> जुलाई 2010 में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा कर्नाटक के बेल्लारी जिलों में लौह अयस्क खनन पर रोक लगा दी गई।

<sup>11</sup> जुलाई 2010 से दिसम्बर 2011 की अवधि-लौह अयस्क खनन पर रोक के अंतर्गत शामिल थी।

वे गारन्टित निपटान में नहीं चले थे और वैगनों को सामान्य पूल में शामिल किया गया था। रेलवे बोर्ड ने बताया (जुलाई 2012) कि वित्त विभाग की सलाह से करार के अनुसार कम्पनी को पट्टा प्रभारों की देय राशि का भुगतान किया जा सकता है। रेल प्रशासन ने रेलवे बोर्ड के निर्णय को वित्तीय विभाग को सूचित किया (अगस्त 2012) और बताया कि पट्टे के वैगनों का भारतीय रेलवे के सामान्य पूल में उपयोग किया जा रहा था और अपरिहार्य घटना अर्थात् लौह अयस्क खनन पर रोक के कारण कम्पनी रेकों में लदान नहीं कर सकी। आगे कोई प्रगति नहीं हुई (फरवरी 2013)।

लेखापरीक्षा ने उपरोक्त मुद्दे की जाँच की और निम्नलिखित आपत्तियाँ की: -

- कम्पनी के साथ पट्टा करारों में विनिर्दिष्ट किया गया कि करार ओवाईडब्ल्यूएस के बी श्रेणी के अन्तर्गत हैं और पट्टे के वैगन एक बंद सर्किट में विनिर्दिष्ट बिन्दुओं के बीच संचालित होंगे। इस श्रेणी के अन्तर्गत पट्टे के वैगन या तो भारतीय रेलवे के वैगनों के सामान्य पूल में शामिल करने के बाद अथवा बंद सर्किट<sup>12</sup> के अन्दर ही संचालित हो सकते हैं। रेल प्रशासन ने स्वयम् दक्षिण पश्चिम रेलवे में ही बंद सर्किट रोक बनाने के बजाय पट्टे के वैगनों को सामान्य पूल में शामिल करने का विकल्प चुना।
- रेलवे बोर्ड ने निर्णय लिया (जून 2000)<sup>13</sup> कि टनभार की विनिर्दिष्ट प्रमात्रा की गारन्टित मंजूरी की रेल प्रशासन द्वारा मासिक आधार पर निगरानी की जाएगी। रेलवे बोर्ड (जून 2007)<sup>14</sup> ने ओवाईडब्ल्यूएस (श्रेणी बी) के मामले में पट्टा प्रभारों के भुगतान से पूर्व लदान बिन्दुओं पर लदान के सत्यापन की आवश्यकता पर दोबारा जोर दिया।
- कम्पनी रेकों की मांग प्रस्तुत कर रही थी जो निर्धारित न्यूनतम गारंटीकृत अनुमति से बहुत कम थी और रेल प्रशासन मांग के अनुसार रोक उपलब्ध करा रहा था। इस प्रकार, कम्पनी के साइडिंग में अप्रयुक्त रोक स्थायी नहीं हो रहे थे यद्यपि कम्पनी न्यूनतम गारंटीकृत रेकों में लदान नहीं कर रही थी। वास्तव में, रेल प्रशासन यह कथन कर रहा है कि लदान बिन्दुओं पर लदान की जाँच करना संभव नहीं है क्योंकि पट्टे के वैगन को भारतीय रेलवे के सामान्य पूल में शामिल कर लिया गया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2006-10 की अवधि में भारतीय रेलवे में वैगनों के उपयोग की प्रतिशतता की रेंज 91 से 94 प्रतिशत थी।
- टन की विशिष्ट लदान प्रमात्रा के लिए कंपनी द्वारा प्रति मास वैगनों की गारंटीकृत निर्धारित संख्या के उपयोग के लिए और मासिक आधार पर लदान की

<sup>12</sup> रेलवे बोर्ड का पत्रांक 92/टीसी/(एमएण्डएस)/23/1 (नीति) भाग दिनांक. 30.9.1997

<sup>13</sup> रेलवे बोर्ड पत्रांक 2000/टीसी(एफएम)/4/3दिनांक. 29.6.2000

<sup>14</sup> 2007 का फ्राइट विपणन परिपत्र 18 जो दिनांक. 5.6.2007 की सं. 2007/टीसी (एफएम)/4/14 द्वारा परिचालित किया गया।

निगरानी के लिए पट्टा करार किया गया। हालांकि, न तो करारों में दी गई टन की निर्धारित प्रमात्रा की निगरानी के लिए न तो कोई तरीका था और न ही रेलवे प्रशासन ने विकसित किया, विशेषतः जून 2007 में रेलवे बोर्ड के आदेशों के जारी होने के बाद पट्टा प्रभारों के भुगतान से पहले लदान बिन्दुओं पर पट्टा वैगनों के लदान और उपयोग के लिए रेलवे द्वारा सत्यापन की आवश्यकता पर बल दे रही थी। इसके अतिरिक्त, कंपनी द्वारा पट्टे पर लिये गये वैगन भारतीय रेलवे के वैगनों के सामान्य पूल में शामिल किये गये थे।

- लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि मैसर्स एमएसपीएल के साथ किए गए करार में बताया गया कि निष्क्रीय पड़े वैगनों की संख्या वो होगी जो कम्पनी के साइडिंग में पड़े थे। इस प्रकार, करार के खण्ड 8.1 में अस्पष्टता थी। कम्पनी के साथ किया गया ठेका कम्पनी के साइडिंग में अप्रयुक्त वैगनों के रखने के साथ अप्रयुक्त वैगनों के लिए पट्टा प्रभार के भुगतान न करने से जुड़ा था। जैसा कि ऊपर कहा गया है, यह रेलवे बोर्ड यथा निर्धारित लदान बिन्दुओं पर पट्टे के वैगनों के लदान/ उपयोग के सत्यापन के लिए पद्धति का उल्लेख करने में विफल रहा। चूँकि वैगनों के सामान्य पूल में विलय का प्रभाव ध्यान में नहीं रखा गया था, इसलिए सामान्य पूल में पट्टे के वैगनों के विलय के साथ वैगनों का उपयोग दक्षिण पश्चिम रेलवे पर सत्यापन के लिए अतिसंवेदनशील नहीं था।

पट्टे के वैगनों को सामान्य पूल में शामिल करने का निर्णय और करार खण्ड में अस्पष्टता के परिणामस्वरूप सितम्बर 2006 से जून 2010 अर्थात् लौह अयस्क खनन पर रोक के लगाने से पूर्व की अवधि के लिए कम्पनी को ₹ 27.04 करोड़ का परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में अप्रैल 2013 में लाया गया था; उनका उत्तर अब तक भी प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

## 2.4 मेट्रो रेल: "स्मार्ट कार्ड" की शुरूआत का अविवेकपूर्ण निर्णय

घटिया संचालन अनुपात के होते हुए भारी रियायतों के साथ "स्मार्ट कार्ड" सुविधा शुरू करने का मेट्रो रेल का अविवेकपूर्ण निर्णय

मेट्रो रेल, कोलकाता ने तीन जोनों यथा जोन I (0-5 किमी), जोन II (5-10 किमी) तथा जोन III (10 किमी से अधिक) में क्रमशः ₹ 4, ₹ 6 और ₹ 8 (सभी चरणों पर ₹ 1 के सुरक्षा अधिभार सहित जो कि सितम्बर 2001 में शुरू किया गया था) के दौरान टिकट किराये के साथ 16.45 किमी के अपने समस्त रेल परिवहन प्रणाली का यौक्तिकीकरण किया (1995)। तत्पश्चात् किराये में वृद्धि नहीं की गई। संहिता प्रावधान (रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 30 (1)) में उल्लेख है कि टैरिफ दरें तय करने की शक्ति केन्द्र सरकार (रेलवे बोर्ड) में निहित है।

उपरोक्त संहिता प्रावधानों के विपरीत, मेट्रो रेल ने रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन के बिना एक "स्मार्ट कार्ड" सुविधा की शुरूआत की (जनवरी 2006)। "स्मार्ट कार्ड" टिकट मूल्य से

33.16 प्रतिशत से 45.55 प्रतिशत तक की भारी रियायतों के साथ शुरू किया गया। इसकी शुरुआत के लगभग तीन वर्षों के बाद रेलवे द्वारा कार्योत्तर अनुमोदन प्रदान किया गया (दिसम्बर 2008)।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि "स्मार्ट कार्ड" पर 8.33 प्रतिशत से 39 प्रतिशत तक की रियायत एमएमआर, एलएमआर और ईएमआर<sup>15</sup> के रूप में मेट्रो रेल द्वारा दी जा रही मौजूदा रियायत सुविधाओं के अलावा थी। इसके अतिरिक्त मेट्रो रेल उच्च संचालन अनुपात के साथ (पिछले छः वर्षों में 200 से अधिक) चल रहा है अर्थात् इसकी संचालनात्मक लागत भी नहीं कवर हो रही है।

इस प्रकार, इतनी बड़ी छूट के साथ "स्मार्ट कार्ड" सुविधा की शुरुआत तर्कसंगत नहीं थी, विशेषकर रेलवे के घटिया संचालन अनुपात को देखते हुए। लेखापरीक्षा ने उच्च रियायत दर पर हाल ही में शुरू किए गए "स्मार्ट कार्ड" पर अनुमत रियायत के रूप में मार्च 2012 तक ₹ 24.25<sup>16</sup> करोड़ की संचित हानि की गणना की।

जब मामले को रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया (फरवरी 2013), तो उन्होंने कहा (मई 2013) कि "स्मार्ट कार्ड" शुरू करने का विचार मुख्यतः टिकट जारी करने हेतु स्टेशनों पर भीड़ से बचने और समय और ऊर्जा की बचत के द्वारा अपने ग्राहकों को मूल्य वर्धित सेवा प्रदान करना था। उन्होंने आगे कहा कि यह पद्धति यात्री परिवहन क्षेत्र में विश्व स्तर पर स्वीकार्य तथ्य है और स्मार्ट कार्ड ने यात्रियों के एक ऐसे बड़े वर्ग को भी रोका जो टिकट खरीदने के लिए रोज कतार में प्रतीक्षा नहीं करना चाहते और वैकल्पिक माध्यम से टिकट लेना चाहते हैं।

तथापि, उत्तर प्रासंगिक नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा आपत्तियाँ "स्मार्ट कार्ड" लाने पर नहीं है बल्कि भारी छूट के साथ (33.16 प्रतिशत से 45.55 प्रतिशत की रेंज) लाने पर है। भारी छूट तर्कसंगत नहीं थी विशेषकर जब मेट्रो रेल द्वारा पहले ही भारी हानि उठाई जा रही थी और मेट्रो रेल द्वारा एमएमआर, एलएमआर और ईएमआर के रूप में पहले से ही विभिन्न छूटें दी जा रही थी।

### **2.5 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे : "सीधी दूरी" के आधार पर माल भाड़ा का गलत प्रभारित करना**

"सीधी दूरी" के आधार पर अयोग्य साइडिंगों के संबंध में उन पर माल भाड़ा के उदग्रहण के लिए रेल प्रशासन के विवेकहीन निर्णय के कारण साइडिंग प्रभारों के प्रति ₹ 17.80 करोड़ की हानि हुई

यातायात (वाणिज्यिक) विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1805 के अनुसार, यदि माल यातायात रेलवे लोकोमोटिव के साथ साइडिंग से उदभूत होता है या परिसमाप्त होता है और इसे रेलगाड़ियों के आने और जाने के लिए एक सर्विस स्टेशन की आवश्यकता नहीं है, इसलिए यातायात को 'सीधे यातायात' के रूप में परिभाषित

<sup>15</sup> एमएमआर (मीडियम मल्टीपल राइड)-11 राइड के भुगतान पर 12 राइड - 21 दिनों के लिए वैध  
एलएमआर (लिमिटेड मल्टीपल राइड)-30 राइड के भुगतान पर 40 राइड - 30 दिनों के लिए वैध  
ईएमआर (एक्सटेंडिड मल्टीपल राइड)-55 राइड के भुगतान पर 80 राइड - 90 दिनों के लिए वैध

<sup>16</sup> "स्मार्ट कार्ड" के अंकित मूल्य से सुरक्षा अधिभार की कटौती के पश्चात् सकल किराये पर रियायत सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए हानि की गणना की गई।

किया जाता है। इस मामले में रेल प्रशासन साइडिंग के बफर एण्ड<sup>17</sup> तक सीधी दूरी के आधार पर माल भाड़ा प्रभारों का उदग्रहण करेगा।

रेलवे बोर्ड ने अपने आदेशों (अक्टूबर 1993 और जून 2010) में स्पष्ट किया कि सीधी दूरी के आधार पर माल भाड़ा का प्रभारित करना लागू है, यदि निम्नलिखित मानदण्डों को पूरा किया जाता है :

- (i) यातायात गाड़ीभार होना चाहिए<sup>18</sup>।
- (ii) यातायात को इंजन से खींचने या धकेलने के साथ प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से साइडिंग में जाना चाहिए।
- (iii) छोर के परिवर्तन के अलावा इंजनों में कोई अवरोधन नहीं होना चाहिए।
- (iv) इस उद्देश्य के लिए किसी अतिरिक्त शन्टिंग स्टाफ की मात्र आवश्यकता नहीं है।

यदि, उपरोक्त शर्तें पूरी नहीं होती हैं तो मालभाड़ा सर्विस स्टेशन तक प्रभारित किया जाएगा। साइडिंग प्रभारों का उदग्रहण वैगनों की दुलाई के लिए अलग से किया जाएगा। लेखापरीक्षा समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि रेल प्रशासन ने बिजुरी कोलियरी साइडिंग, कोरिया टाईगर हिल कोलियरी साइडिंग (ब्लाक सं. I एवं II) और दमन हिल कोलियरी साइडिंग तक/से "सीधी दूरी" के आधार पर मालभाड़ा प्रभारित करने के लिए अधिसूचित किया था (दिसम्बर 2009)। तथापि इन साइडिंगों ने उपरोक्त मानदंड (ii) एवं (iii) कि पूर्ति नहीं की थी क्योंकि साइडिंग की आपूर्ति लाईन पूरे रैक को समायोजित नहीं कर सकती थी। इन दोनों प्रचालनों को वैगनों की या तो साइडिंग के अन्दर या सर्विग स्टेशन के स्टेशन यार्ड पर विखण्डित करने एवं समामेलन की आवश्यकता है। इसके परिणामस्वरूप लोकोमोटिव और वैगनों का अवरोधन हुआ।

मामला रेल प्रशासन को सन्दर्भित किए जाने (मई 2012) पर वे लेखापरीक्षा तर्क से सिद्धान्ततः सहमत थे (अप्रैल 2013)। तदनुसार, रेल प्रशासन ने समय एवं गति अध्ययन करने के बाद "सीधी दूरी" आधार पर प्रभारों के उदग्रहण को वापस लेने का निर्णय लिया। तथापि, समय एवं गति अध्ययन अभी किया जाना है और प्रभार "सीधी दूरी" आधार पर अभी भी उगाही किए जा रहे हैं।

इस प्रकार, यद्यपि साइडिंग "सीधे दूरी" के लिए मानदण्ड को पूरा नहीं करती फिर भी इन तीन साइडिंगों के संबंध में "सीधी दूरी" के आधार पर मालभाड़ा प्रभारित करने के परिणामस्वरूप साइडिंग प्रभारों (जनवरी 2012 तक) के प्रति ₹ 17.80 करोड़<sup>19</sup> की हानि हुई।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

<sup>17</sup> अन्तिम छोर-साइडिंग का दूरतम छोर

<sup>18</sup> गाड़ी भार यातायात वह यातायात है जिसे एकल रैक के रूप में बुक किया जाता है और मालभाड़ा पूरे रैक के लिए प्रभारित किया जाता है।

<sup>19</sup> साइडिंग प्रभारों की गणना रेल प्रशासन द्वारा उनके दर परिपत्र सं. 104 (जी)/2009 दिनांक 23 जून 2009 द्वारा नियत 4 पहिया वैगनों के लिए साइडिंग प्रभारों की दर के आधार पर की गई थी।

### अध्याय 3 - अभियांत्रिकी - ओपन लाईन एवं निर्माण

भारतीय रेलवे के अभियांत्रिकी विभाग के दो विभिन्न संगठन नामतः ओपन लाईन एवं निर्माण हैं। जबकि ओपन लाईन भारतीय रेलवे की सभी अचल परिसम्पत्तियों जैसे रेल पथ, पुलों, भवनों, सड़कों, जलापूर्ति इत्यादि के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है, वहीं निर्माण संगठन नई परिसम्पत्तियों जैसे नई लाइनों, गेज रूपांतरण, दोहरीकरण एवं अन्य विस्तारण तथा रेलवे में विकासात्मक कार्यों के निर्माण के लिए जिम्मेदार है।

अभियांत्रिकी विभाग के मुख्य नीति निर्णय सदस्य अभियांत्रिकी की अध्यक्षता वाले रेलवे बोर्ड द्वारा लिये जाते हैं जिसकी सहायता अतिरिक्त सदस्य (सिविल अभियांत्रिकी) एवं अतिरिक्त सदस्य (निर्माण कार्य) द्वारा की जाती है।

जोनल स्तर पर, विभाग का अध्यक्ष प्रधान मुख्य इंजीनियर (पीसीई) होता है जिसकी सहायता विभिन्न रेलपथ, पुल, योजना, रेलपथ मशीन, सामान्य मसलों इत्यादि के लिए विभिन्न मुख्य इंजीनियर द्वारा की जाती हैं। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक जोनल रेलवे में मुख्य प्रशासनिक अधिकारी की अध्यक्षता वाली एक निर्माण इकाई होती है जो मुख्य निर्माण कार्यों जैसे नई लाइनों, दोहरीकरण, गेज रूपांतरण इत्यादि के लिए उत्तदायी होती है एवं विभिन्न मुख्य इंजीनियर (निर्माण) उसके सहायक होते हैं।

वर्ष 2011-12 के दौरान सिविल अभियांत्रिकी विभाग का कुल व्यय ₹ 39,269 करोड़ था। वर्ष के दौरान, वाउचरों एवं निविदाओं इत्यादि की नियमित लेखापरीक्षा से अलग, रेलवे के निर्माण संगठन सहित सिविल अभियांत्रिकी के 1907 कार्यालयों का लेखापरीक्षा द्वारा निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में सभी जोनल रेलवे में की गई "भारतीय रेलवे में स्थायी पथ सामग्री की खरीद और उपयोग" पर एक विषयक लेखापरीक्षा शामिल है। इस विषयक में, लेखापरीक्षा ने स्थायी पथ सामग्री अर्थात् सामान्य रूप से प्रयोग की जाने वाली ट्रैक मर्दों (पटरियों, स्लीपरों, रोड़ी, फास्टनिंग्स इत्यादि) की खरीद की प्रक्रिया की समीक्षा की। लेखापरीक्षा ने पाया कि पटरियों की खरीद के लिए एकल स्रोत रेलवे की आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर पा रहा था। तथापि, मंत्रालय ने नए स्रोतों को विकसित करने के लिए कोई कदम नहीं उठाए। लेखापरीक्षा ने इन मर्दों की खरीद के लिए निविदाओं की प्रोसेसिंग, क्रय आदेश जारी करने इत्यादि में विलम्बों पर भी टिप्पणी की थी।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में तीन पैराग्राफ सम्मिलित है जो भूमि और परिसम्पत्तियों की खरीद, महत्वपूर्ण परिवर्तन, रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अननुपालन इत्यादि से संबंधित प्रत्येक अनियमितताओं के मामलों को उजागर करते हैं।



### 3.1 भारतीय रेलवे में स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद और उपयोगिता

#### कार्यकारी सार

भारतीय रेलवे स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद पर हर वर्ष पर्याप्त व्यय करती है। स्थायी रेलपथ सामग्री (रेलपथ सामग्री) की खरीद एक सतत प्रक्रिया है क्योंकि यह रेल नेटवर्क के विस्तार और विद्यमान रेलपथ के अनुरक्षण/नवीकरण हेतु अनिवार्य रूप से अपेक्षित है। वर्तमान रेलपथ के अनुरक्षण/नवीकरण में कोई बकाया/चूक एक सम्भावित सुरक्षा जोखिम है। पटरियां और स्लीपर रेलवे बोर्ड द्वारा खरीदे जाते हैं और अन्य स्थायी रेलपथ सामग्री ज़ोनल रेलवे/निर्माण संगठन द्वारा खरीदी जाती हैं।

लेखापरीक्षा ने चयनित चालू/पूरे किए गए कार्यों के लिए 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान अधिप्राप्त कुछ सामान्य रूप से प्रयुक्त होने वाली रेलपथ मदों की जांच की (2012-13)। यह देखा गया कि भारतीय रेलवे ने एक ही स्रोत अर्थात् मै. सेल से ही पटरियां खरीदीं। इसके अतिरिक्त मै. सेल भारतीय रेलवे की वार्षिक अपेक्षाओं को पूरा करने में सक्षम नहीं थी; 2011-12 के दौरान लगभग 13 प्रतिशत की कमी थी। मंत्रालय ने आपूर्ति को बढ़ाने अथवा आपूर्ति के नए स्रोत विकसित करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की थी।

पटरियों का उत्पादन भिलाई इस्पात संयंत्र द्वारा किया जाता है। उनकी गुणवत्ता की जांच मै. राईट्स द्वारा की जाती है। मै. राईट्स ने औसतन 10 प्रतिशत पटरियां रद्द कीं। यह भिलाई इस्पात संयंत्र पर ही गुणवत्ता नियंत्रण की प्रणालियों में सुधार की आवश्यकता का सूचक है।

रेलवे बोर्ड तथा ज़ोनल रेलवे दोनों स्तरों पर निविदाओं के निस्तारण में विलम्ब हुए। ज़ोनल रेलवे पर, लगभग 60 प्रतिशत निविदाओं को लगभग 31 दिनों के औसत विलम्ब सहित उनके खोलने के लिए 90 दिनों की निर्धारित समय सीमा के अन्दर अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका। इसके अतिरिक्त, खरीद की प्रक्रिया दक्ष नहीं थी क्योंकि मांगपत्रों की प्राप्ति के पश्चात् रेलवे ने क्रय आदेश जारी करने के लिए औसतन 490 दिन का और आपूर्तियां प्राप्त करने में 666 दिन का समय लिया। सुपर्दगी अवधियों में अधिकतर विस्तार रेलवे के कारण ही दिए गए थे जिनके कारण शास्ति उद्ग्राह्य नहीं थी। इसके अतिरिक्त, 38 आपूर्ति आदेशों में जहां मूल्य में अन्तर का खण्ड लागू नहीं था, वहाँ रेलवे को मूल्य निहितार्थ के रूप में ₹ 6.83 करोड़ का भुगतान करना पड़ा। इसके अतिरिक्त, रेलपथ सामग्री की खरीद कार्यों की आवश्यकता के अनुरूप नहीं थी क्योंकि ₹ 443.28 करोड़ की लागत की सामग्री निर्माण कार्य पूरा होने के पश्चात् अप्रयुक्त रही जिसे अन्य निर्माण कार्यों के स्थलों पर अन्तरित किया जाना अपेक्षित था जिसमें भाड़े और अन्य आकास्मिक प्रभारों पर ₹ 31.03 करोड़ की राशि का अतिरिक्त व्यय शामिल था।

#### 3.1.1 प्रस्तावना

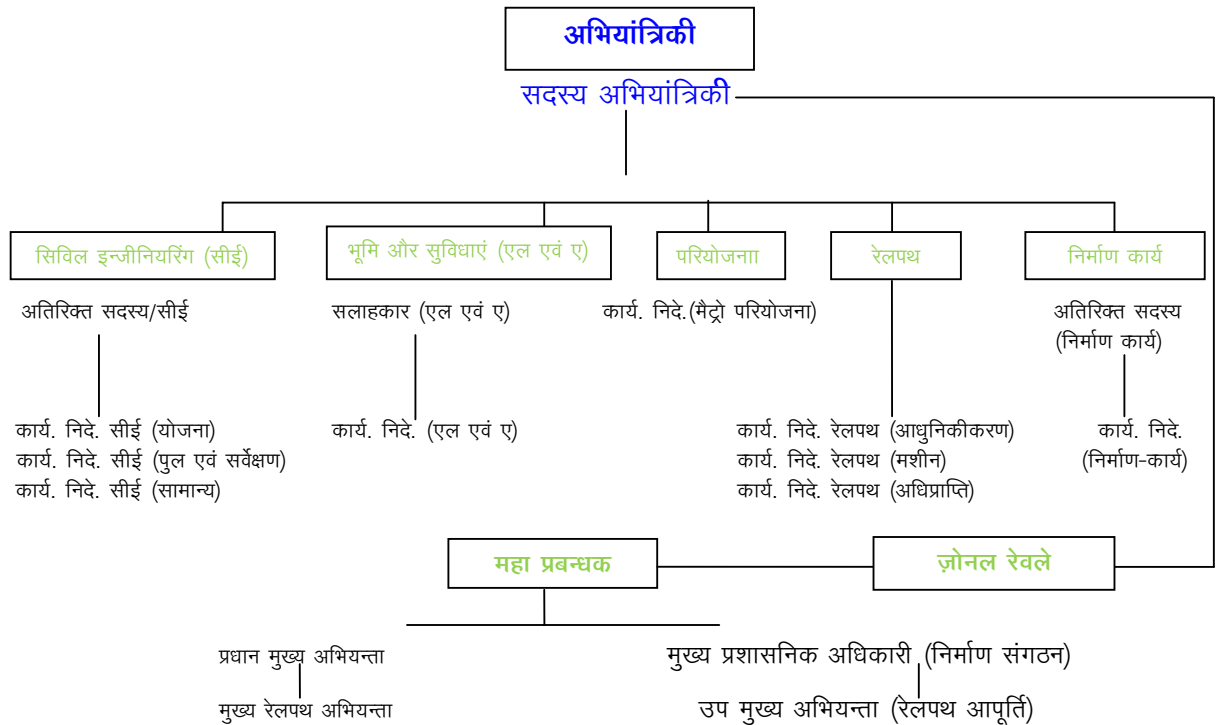
भारतीय रेलवे (आईआर) 64,600 रूट किलोमीटर (आरकेएम) में फैली हुई है। रेलवे पथ (स्थायी रेलपथ) जो रेलगाड़ियों की ढुलाई के लिए आवश्यक है रेल नेटवर्क की मुख्य बुनियादी संरचनाओं में से एक है। स्थायी रेलपथ (पी.वे.) पटरियों, स्लीपरों, रोडी,

फास्टनिंग्स इत्यादि से बनता है। नयी रेल लाइनों के जुड़ने/लाइनों के दोहरीकरण के द्वारा रेल नेटवर्क के सतत फैलाव व रेल पथ अनुसंधान/टूटफूट के कारण नवीकरण के लिए स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद भारतीय रेल पर एक लगातार चलने वाली प्रक्रिया है। गाड़ियों के दक्ष व प्रभावी चालन से थ्रुपुट<sup>20</sup> बढ़ता है जिसके लिए विद्यमान रेलपथ का रखरखाव अनिवार्य है। इसके अतिरिक्त, इसके कारण कोई बकाया/चूक संभावित सुरक्षा जोखिम है।

नई परिसम्पत्तियों के सृजन अर्थात् गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, नई लाइनों और रेलपथ नवीकरण के माध्यम से रेलपथ के अनुसंधान के लिए प्रति वर्ष ₹ 14,000 करोड़ की सीमा तक का पूंजीगत व्यय किया जाता है। उपरोक्त राशि का एक बड़ा हिस्सा स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद पर व्यय किया जाता है। चूंकि स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद पूंजी प्रधान है, इसलिए यह महत्वपूर्ण है कि सामग्री की खरीद मितव्ययिता से की जाए और इसका उपयोग दक्ष रूप से किया जाए।

### 3.1.2 संगठनात्मक संरचना

रेलवे बोर्ड के सदस्य अभियांत्रिकी सिविल इंजीनियरिंग कार्यकलापों के लिए रेलवे बोर्ड के सर्वोच्च प्राधिकारी है। ये कार्यकलाप पाँच निदेशालयों में निष्पादित किए जाते हैं जैसा कि नीचे फ्लोचार्ट में वर्णन किया गया है:



<sup>20</sup> रेलपथ का समग्र उपयोग

सिविल इंजीनियरिंग और रेलपथ निदेशालय स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद और उपयोग से सम्बद्ध हैं। स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद और उपयोग से संबंधित मामलों पर नीतिगत निर्णय सिविल इंजीनियरिंग निदेशालय लेता है और पटरियों और कंकरीट स्लीपरों की खरीद का कार्य रेलपथ निदेशालय करता है। कंकरीट स्लीपरों के विनिर्माण में उपयोग होने वाले विशेष ग्रेड सीमेंट की खरीद रेलपथ निदेशालय द्वारा अंतिम रूप दिए गए चालू ठेकों के माध्यम से स्लीपर विनिर्माताओं द्वारा की जाती है।

सिविल इंजीनियरिंग निदेशालय द्वारा जारी किए गए नीतियों और निर्देशों को प्रधान मुख्य अभियन्ता और मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण संगठन) द्वारा लागू किया जाता है। ओपन लाइन में मुख्य रेलपथ अभियन्ता द्वारा और निर्माण-संगठन में उप मुख्य इंजीनियर/रेलपथ आपूर्ति द्वारा स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद की जाती है।

यद्यपि रोड़ी एक स्थायी रेलपथ सामग्री है, इसकी खरीद निर्माण कार्य कार्यकारी प्राधिकारियों द्वारा निर्माण-कार्य ठेकों के माध्यम से की जाती है। अनुसंधान और डिजाइन से संबंधित मुद्दे कार्यकारी निदेशक/आरडीएसओ में सिविल इंजीनियरिंग द्वारा निपटाए जाते हैं।

### 3.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

यह अध्ययन निम्नलिखित के निर्धारण को दृष्टिगत रखकर किया गया: -

- स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद के लिए नियोजन प्रक्रिया की प्रभावकारिता;
- क्या खरीद सबसे अच्छी कीमतों पर पारदर्शी तरीके से की गई और क्या सुपुर्दगी प्रणाली कुशल थी;
- क्या खरीदी गई सामग्री का प्रभावी रूप से उपयोग किया गया।

### 3.1.4 कार्यक्षेत्र, कवरेज और नमूना चयन

लेखापरीक्षा ने 2009-12 की अवधि के लिए चयनित चल रहे/ पूर्ण हुए 24 (53 में से) गेज परिवर्तन (जीसी) कार्यों, 24 (72 में से) नई लाइन (एनएल) कार्यों, 43 (115 में से) दोहरीकरण (डीएल) कार्यों और 287 (1954 में से) रेलपथ नवीकरण कार्यों के लिए स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद की संवीक्षा की। जाँच के परिमाण और कार्यों के ब्यौरे अनुबंध XII में दिए गए हैं।

निर्माण कार्यों की योजना और औचित्य, बजट आबंटन, निधियों के उपयोग, खरीद के लिए ठेके और सामग्री की प्राप्ति और जारी होने की मॉनिटरिंग इत्यादि का अध्ययन रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे में किया गया। अध्ययन चयनित ब्रोड गेज स्थायी रेलपथ मर्दों की खरीद और उपयोग तक सीमित रखा गया जिसका विवरण नीचे बताया गया है:

- 60 कि.ग्रा./52 कि.ग्रा. की पटरियाँ
- 65 एमएम/50 एमएम की रोड़ी
- 60 कि.ग्रा./52 कि.ग्रा. टी-2496 के प्री-स्ट्रेसड कंकरीट स्लीपर
- 60 कि.ग्रा./52 कि.ग्रा. के ग्लूड ज्वाइंट

- (v) टी-3738, 3740, 3741 एवं 3742 के मेटल लाइनर
- (vi) टी-3702, 3706, 3707, 3708 (जीएफएन) के ग्लास फिल्ड नाइलान लाइनर
- (vii) टी-3703, 3711 (जीआरएसपी) के गुवड खबर सोल प्लेट
- (viii) टी-3701 (ईआरसी) के एलास्टिक रेल क्लिप
- (ix) 60 कि.ग्रा./52 कि.ग्रा. के लिए 12 में (सीएसएस क्रॉसिंग) के कास्ट मेंगनीज़ स्टील क्रॉसिंग 1

इसके अतिरिक्त, कंकरीट स्लीपर निर्माताओं के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा विशेष ग्रेड सीमेंट की खरीद की भी जांच की गई थी।

### 3.1.5 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 3.1.5.1 योजना

##### (i) वित्तीय योजना-निधियों की उपलब्धता और उपयोग

स्थायी रेलपथ सामग्री का उपयोग मुख्य रूप से परिसम्पत्तियों के सृजन के लिए किया जाता है जिसमें मुख्यतः नई लाइनों का निर्माण, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण कार्य सम्मिलित हैं। स्थायी रेलपथ सामग्री का उपयोग परिसम्पत्तियों के अनुसंधान के लिए भी किया जाता है जो कि रेलपथ नवीकरण के माध्यम से किया जाता है। स्थायी रेलपथ सामग्री का मूल्य ऐसी परिसम्पत्ति के सृजन और अनुसंधान की लागत का लगभग 70 प्रतिशत होता है।

2009-12 के दौरान उम्मीद उल्लिखित चार कार्यकलापों के लिए निधियों की कुल आवश्यकता ₹ 47,646.89 करोड़ अनुमानित थी जिसके प्रति, कुल ₹ 42,170.16 करोड़ की निधियाँ उपलब्ध करवाई गई। किया गया वास्तविक व्यय ₹ 42,774.14 करोड़ था। पृथक घटक के संबंध में स्थिति निम्नानुसार थी:-

तालिका 3.1

(₹ करोड़ में)

परिसम्पत्ति सृजन	आवश्यकता <sup>21</sup>	अंतिम अनुदान	आवश्यकता के आवंटन का %	वास्तविक व्यय	अंतिम अनुदान के व्यय का %
गेज परिवर्तन	10043.40	9363.88	93.23	9692.34	103.51
नई लाइन	15618.04	11480.77	73.51	12800.22	111.49
दोहरीकरण	7604.53	7708.02	101.36	6253.73	81.13
जोड़	33265.97	28552.67	85.83	28746.29	100.68
रेलपथ नवीकरण	14380.92	13617.56	94.69	14027.85	103.01
<b>कुल जोड़</b>	<b>47646.89</b>	<b>42170.23</b>	<b>88.51</b>	<b>42774.14</b>	<b>101.43</b>

<sup>21</sup> बीई 2009-10 + {बीई 2010-11 - (बीई 2009-10 - एई 2009-10)} + {बीई 2011-12 - (बीई 2010-11 - एई 2010-11)}

समग्र निधियों का आवंटन आवश्यकता का 88.51 प्रतिशत था और किया गया व्यय आवंटन के लगभग बराबर था। जबकि गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और रेलपथ नवीकरण कार्यों के लिए पृथक रूप से निधियों का आवंटन आवश्यकता के 93 प्रतिशत से अधिक था, नई लाईनों के मामले में यह केवल 73.51 प्रतिशत था। तथापि, दोहरीकरण कार्यों के मामले में 18.87 प्रतिशत की सीमा तक का आवंटन अव्ययित रहा। सभी चार कार्यकलापों के लिए निधियों के आवंटन में समग्र कमी ₹ 5,476.66 करोड़ (11.49 प्रतिशत) थी और इसने परिसम्पत्ति संवर्धन और वर्तमान रेलपथों के अनुरक्षण को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया।

### (ii) सामग्री योजना

किसी भी परियोजना के कार्यक्रम में विभिन्न कार्यकलापों को शुरू करने और पूरा करने के लिए एक समय सीमा निर्धारित होता है। सबसे पहले भूखण्ड का अधिग्रहण किया जाता है और उसके बाद भू कार्य और पुलों का निर्माण किया जाता है। इसी के साथ साथ माँग की जाने वाली रेलपथ सामग्री की आवश्यकता का निर्धारण किया जाता है। रेलपथ नवीकरण कार्यों के लिए स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद विभिन्न कार्यों की संस्वीकृत मदों की मात्रा को मिला कर की जाती है। लेखापरीक्षा में कई कमियाँ पाई गई थीं जिनकी चर्चा नीचे की गई है।

पटरियाँ स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद का एक महत्वपूर्ण घटक हैं और अधिप्राप्त कुल स्थायी रेलपथ सामग्री का 57 प्रतिशत हैं। पटरियों की खरीद के लिए भारतीय रेलवे और मैसर्स स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (मैसर्स सेल) के मध्य समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर फरवरी 2003 में हस्ताक्षर किए गए थे। प्रत्येक वर्ष के प्रारंभ में प्रत्येक जोनल रेलवे के लिए पटरियों की वार्षिक आवश्यकता माँगवाई जाती है और रेलपथ नवीकरण के साथ साथ निर्माण-कार्य परियोजनाओं के लिए रेलवे बोर्ड प्रत्येक जोनल रेलवे की आवश्यकता का ब्यौरा देते हुए एक थोक मांगपत्र मैसर्स सेल को देता है। लम्बाई और मात्रा के अनुसार पटरियों के प्रेषण की प्राथमिकता भी सूचित की जाती है।

2009-10 से 2011-12 के दौरान पटरियों की मात्रा जिसके लिए माँग-पत्र मैसर्स सेल को भेजा गया और उनके द्वारा प्रेषित पटरियाँ निम्नानुसार थीं:

**तालिका 3.2**

(मी.ट. में मात्रा)

मात्रा	पटरियाँ	2009-10	2010-11	2011-12
माँग पत्र	60 कि.ग्रा.	405509	379767	419396
	52 कि.ग्रा.	279744	312621	355406
	जोड़	685253	692388	774802
प्रेषित		675948	674439	670890
कमी		9305	17949	103912
प्रतिशतता के संदर्भ में कमी		1.36	2.59	13.41

यह दिखाई देता है कि सम्पूर्ण भारतीय रेलवे के लिए पटरियों की वार्षिक आवश्यकता में प्रति वर्ष वृद्धि हो रही थी किन्तु जोनल रेलवे को मै. सेल द्वारा प्रेषित पटरियों की मात्रा लगभग स्थिर बनी रही और वास्तव में मामूली गिरावट का रुझान था। कमी में 2009-10 में लगभग एक प्रतिशत से लेकर 2011-12 में लगभग 13 प्रतिशत तक की पर्याप्त रूप से वृद्धि हुई।

भारतीय रेलवे का पटरियों की आपूर्ति के लिए मैसर्स सेल के साथ एक एकाधिकृत करार है। आपूर्ति में निरंतर कमी के बावजूद मंत्रालय द्वारा कोई पारदर्शी खरीद प्रक्रिया अपना करके और/या आपूर्ति के नए स्रोतों के विकास को अपनाते हुए मामले का समाधान करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

### 3.1.5.2 स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद

#### (i) निविदाओं की प्रोसेसिंग

पटरियों को छोड़कर सभी स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद सीमित/खुली निविदाओं<sup>22</sup> के माध्यम से की जाती है। ग्री स्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपरों और विशेष ग्रेड सीमेंट के लिए सीमित निविदाओं को रेलवे बोर्ड स्तर पर अन्तिम रूप दिया जाता है और अन्य स्थायी रेलपथ पदों के लिए जोनल स्तर पर अन्तिम रूप दिया जाता है।

कार्यकारी अभियन्ता से मांग पत्र के प्राप्त होने के बाद, अधिप्राप्ति प्राधिकारी द्वारा निविदा आमंत्रित की जाती है। इन पर उपयुक्त स्तर (खरीद के अनुमानित मूल्य के आधार पर) की निविदा समिति (टीसी) द्वारा विचार विमर्श किया जाता है जो अपनी सिफारिशें देते हैं जिन्हें अनुमोदन के लिए प्राधिकारी को प्रस्तुत किया जाता है। अनुमोदन के बाद आपूर्ति आदेश जारी किया जाता है।

चूंकि स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद या तो लाइन क्षमता संवर्धन के लिए आवश्यक नई परिसम्पत्तियों के सृजन हेतु या वर्तमान रेलपथों के अनुरक्षण के लिए, निर्माण कार्यों के निष्पादन के लिए की जाती है इसलिए निविदाओं को अन्तिम रूप देने में और आपूर्ति आदेश के प्रस्तुतीकरण में शीघ्रता पूर्णतया आवश्यक है। रेल मंत्री ने बोलियाँ/प्रस्ताव खोलने (जून 2000) के बाद निविदाओं के अन्तिम रूप देने में विलम्ब को गंभीरता से लिया। तत्पश्चात, सभी जोनल रेलवे को अनुदेश जारी किए गए (अगस्त 2000) कि सभी निविदाओं को प्रस्तावों<sup>23</sup> की प्राप्ति के तीन माह के अन्दर अन्तिम रूप देना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे दोनों स्तर पर स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद के लिए निविदाओं के निस्तारण की जाँच की और जाँच के परिणाम नीचे दिए गए हैं:-

**रेलवे बोर्ड में निविदाओं की प्रोसेसिंग** - प्रत्येक जोनल रेलवे प्रति वर्ष पटरियों और कंक्रीट स्लीपरों की खरीद के लिए रेलवे बोर्ड को मांगपत्र प्रस्तुत करते हैं। इन

<sup>22</sup> सामान्यतः खुली निविदा प्रक्रिया अपनाई जाती है। सीमित निविदा प्रणाली साफारणतया तब अपनाई जा सकती है जब यह लाभदायक मानी जाए। खुली निविदा प्रणाली के बजाए, सीमित निविदा प्रणाली को अपवादात्मक मामलों में महा प्रबन्धक की संस्वीकृति से अपनाया जा सकता है। (भंडार विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता खण्ड-I का पैराग्राफ सं. 324, 328 और 331)

<sup>23</sup> रेलवे बोर्ड के दिनांक 24.08.2000 का पत्र सं. 2000/सीई- I/सीटी/भाग 1

मांगपत्रों को रेलपथ निदेशालय में समेकित किया जाता हैं। पटरियों की समेकित माँग की खरीद आपूर्ति के एकमात्र स्रोत, मै. स्टील अथारिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (मै. सेल) से एकल निविदा आमंत्रित करके की जाती है। तथापि कंकरीट स्लीपरों और विशेष ग्रेड सीमेंट की खरीद के लिए सीमित निविदाएं अनुमोदित स्रोतों से आमंत्रित की जाती हैं और चालू ठेके दिए जाते हैं।

स्लीपरों और विशेष ग्रेड सीमेंट की खरीद के कई मामलों में रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा आमंत्रित की गई निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब हुआ था। स्लीपरों की खरीद के लिए एक सीमित निविदा को अन्तिम रूप देने में भारत के चुनाव आयुक्त की अनुमति के बावजूद सक्षम प्राधिकारी का समय से अनुमोदन प्राप्त करने में रेल मंत्रालय की निष्क्रियता के परिणामस्वरूप ₹ 38.44 करोड़ की हानि हुई जिसे भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2011-12 की रिपोर्ट सं. 32 (रेलवे) के पैराग्राफ सं. 6.3 में सम्मिलित किया गया था। इसके अतिरिक्त, विशेष ग्रेड सीमेंट की खरीद के लिए सीमित निविदा<sup>24</sup> को अन्तिम रूप देने में लगभग 10 माह के विलम्ब के कारण, स्लीपर विनिर्माता विद्यमान चालू ठेको के प्रति उच्चतर दरों पर सीमेंट की खरीद निरन्तर करते रहे जिसके परिणामस्वरूप स्लीपरों की लागत में वृद्धि के रूप में ₹ 3.91 करोड़ का अतिरिक्त परिहार्य व्यय हुआ।

**जोनल रेलवे में निविदाओं की प्रोसेसिंग** - लेखापरीक्षा ने चयनित कार्यों के निष्पादन के लिए विभिन्न स्थायी रेलपथ मदों की खरीद के लिए सभी जोनों में आमंत्रित की गई 634 निविदाओं के विवरण की जाँच की। लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

(क) बोली/प्रस्तावों की प्राप्ति के बाद इन 634 निविदाओं के निस्तारण में लिए गए समय की भी जाँच की गई। विश्लेषण के परिणाम निम्नानुसार थे:-

### तालिका 3.3

कार्यकलाप का ब्यौरा	संख्या	%	दिन
कुल निविदाएं	634		
निविदाओं को खोलने के बाद 90 दिनों के अन्दर उनका निस्तारण किया गया	246	39	
निविदाओं को खोलने के बाद 90 से 180 दिनों के अन्दर उनका निस्तारण किया गया	295	46	
निविदाओं को खोलने के बाद 180 से 365 दिनों के अन्दर उनका निस्तारण किया गया	86	14	
निविदाओं को खोलने के बाद 365 से अधिक दिनों के बाद उनका निस्तारण किया गया	7	1	
निविदाओं को खोलने के बाद उनके निस्तारण में लिया गया अधिकतम समय			690
निविदाओं को खोलने के बाद उनके निस्तारण में लिया गया औसत समय			121

<sup>24</sup> निविदा सं. सीएस-164

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि केवल 39 प्रतिशत निविदाओं को उनके खोलने के 90 दिनों की निर्धारित सीमा के अन्दर अन्तिम रूप दिया गया था। सभी ज़ोनल रेलवे में निविदाओं को खोलने के बाद उन्हें अन्तिम रूप देने के लिए लिया गया औसत समय लगभग चार महीने (121 दिन) था। इस प्रकार, 31 दिनों के औसत विलम्ब सहित औसतन 60 प्रतिशत निविदाओं को विलम्ब से निसतारण किया गया।

(ख) रेलवे बोर्ड ने निदेश (मार्च 2007)<sup>25</sup> दिया था कि ओपन लाइन और निर्माण दोनो के यहाँ उपयुक्त होने वाले घटकों/फिटिंगों की वार्षिक मांग की खरीद संयुक्त रूप से होनी चाहिए जिसके लिए या तो खुली लाइन द्वारा या निर्माण विंग द्वारा निविदा आमंत्रित की जानी चाहिए ताकी विलम्ब और निविदा के निस्तारण में लिप्त दोहरे प्रयासों से बचा जा सके।

लेखापरीक्षा ने 2010-11 के दौरान सामान्य स्थायी रेलपथ मदों के लिए की गई खरीद की नमूना जाँच की और पाया कि ज़ोनल रेलवे द्वारा इन अनुदेशों का अनुपालन नहीं किया गया था और दोनो एजेंसियां अपनी आवश्यकताओं के लिए अलग से क्रय आदेश (पीओज़) प्रस्तुत करती रहीं। नौ ज़ोनल रेलवे में 44 मामलों में रेलवे बोर्ड के आदेशों के अननुपालन के कारण उच्चतर दरों पर खरीद हुई जिसमें 2010-11 के दौरान ₹ 3.93 करोड़ का परिहार्य व्यय सम्मिलित था जैसा कि अनुबंध - XIII में ब्यौरा दिया गया है।

(ग) लेखापरीक्षा द्वारा की गई एक नमूना जाँच से पता लगा कि रेल प्रशासन (एसईआर) ने समेकित मात्राओं के लिए एक निविदा आमंत्रित करने के बजाय उसी वित्तीय वर्ष में अलग अलग निविदाएं आमंत्रित करते हुए भागों में रोडी की खरीद की जैसा कि नीचे दर्शाया गया है-

तालिका 3.4

निविदा संख्या एवं तारीख	स्वीकृत दर (₹) - प्रति क्यूबिक मीटर	निविदा संख्या एवं तारीख	स्वीकृत दर (₹) - प्रति क्यूबिक मीटर	उच्चतर दर पर खरीदी गई मात्रा (क्यूबिक मीटर में)	अतिरिक्त व्यय (करोड़ ₹ में)-(दर अन्तर X उच्च दर पर खरीदी गई मात्रा)
वर्क्स/स्पे/ओडीसी/वरि.डीईएन/08/2010 दिनांक 9.2.2010	487	डब्ल्यूए/डब्ल्यू/एसडीएस/27/09-10 दिनांक 9.12.09	500	100000	0.13
डब्ल्यूए/डब्ल्यू/एमएसडीएस/36/2010-11 दिनांक 30.8.2010	525	वर्क्स/स्पे/एसआरडी/वरि.डीईएन/2010 दिनांक 4.5.10	564	80000	0.31
वर्क्स/स्पे/बालास्ट/पकुर/ओडीसी/26/2011 दिनांक 5.4.11	525	24/एस/केजीपी/10-11/ दिनांक 3.5.11	629	45000	0.47
एडीए/बालास्ट/जीज़ेड/271/2011 दिनांक 26.12.2011	564	डब्ल्यूए/एस/ओडीसी/15/2011-12 दिनांक 11.11.2011	604	67620	0.27

<sup>25</sup> एएम/सीई का म.प्र. को दिनांक 09.03.2007 का डीओ पत्र सं. ट्रेक/21/2007/0401/7/सीएमएस क्रॉसिंग



रेल प्रशासन की कार्रवाई के परिणामस्वरूप ₹ 1.18 करोड़ का अतिरिक्त परिहार्य व्यय हुआ।

**(ii) क्रय आदेश जारी करना और मूर्त रूप देना**

सामग्री की खरीद के लिए मांगपत्र की प्राप्ति के बाद, रेल प्रशासन को क्रय आदेश (पीओज़) जारी करने की प्रक्रिया जल्दी पूरी करने की आवश्यकता होती है। किसी भी स्तर पर किसी असाधारण विलम्ब से बचना होता है ताकी आपूर्ति समय पर और मूल कार्यक्रम के अन्दर प्राप्त हो सके।

लेखापरीक्षा ने सभी ज़ोनों के चयनित कार्यों के निष्पादन के लिए अपेक्षित स्थायी रेलपथ सामग्री की आपूर्ति के लिए जारी 693 पीओज़ की नमूना जाँच की। लेखापरीक्षा ने पाया कि पीओज़ जारी करने और उसके प्रति आपूर्तियों की प्राप्ति में काफी विलम्ब हुआ था जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:-

**तालिका 3.5**

ज़ोन	पीओज़ की संख्या	मांगपत्र की प्राप्ति के बाद पीओ जारी करने में लिया गया समय			मूल कार्यक्रम के प्रति आपूर्ति में लिया गया अत्यधिक समय			मांगपत्र से आपूर्ति तक लिया गया कुल समय		
		न्यूनतम	अधिकतम	औसत	न्यूनतम	अधिकतम	औसत	न्यूनतम	अधिकतम	औसत
सीआर	21	55	1539	694	0	409	35	647	1464	712
ईआर	8	359	744	569	0	563	82	460	1245	795
ईसीआर	20	333	2359	804	0	221	41	454	2534	629
ईसीओआर	87	31	1144	397	0	816	136	211	1817	520
एनआर	2	248	458	353	0	0	0	487	493	490
एनसीआर	30	124	1900	555	0	752	183	186	2036	874
एनईआर	142	22	1847	679	0	465	10	232	1881	934
एनएफआर	54	6	1101	230	0	536	48	159	1223	334
एनडब्ल्यूआर	54	53	1070	333	0	1193	241	168	1494	711
एसआर	48	131	1635	685	0	526	17	429	1815	630
एससीआर	62	59	1087	275	0	831	235	318	1802	651
एसईआर	23	32	749	249	0	871	113	158	983	425
एसईसीआर	31	141	1697	507	0	424	70	267	1288	575
एसडब्ल्यूआर	66	66	1716	404	0	376	57	250	1824	528
डब्ल्यूआर	37	330	1028	615	0	123	17	440	1207	736
डब्ल्यूसीआर	8	39	1173	564	0	11	1	633	1302	738
<b>औसत</b>				<b>490</b>			<b>88</b>			<b>666</b>

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि रेलवे को मांग-पत्रों की प्राप्ति के पश्चात् क्रय आदेश जारी करने में औसतन 490 दिन अर्थात् एक वर्ष से भी अधिक का समय लगा। इसके अतिरिक्त मांग पत्र की प्राप्ति के पश्चात् आपूर्ति प्राप्त करने में औसतन 666 दिन लगे। 243 क्रय आदेशों (35 प्रतिशत) में सामग्री की आपूर्ति उसकी मूल निर्धारित तिथि के पश्चात् की गई थी और आपूर्तियों की प्राप्ति (प्राप्ति की निर्धारित तिथि के पश्चात्) की तिथि में औसत विलम्ब 88 दिन था। अधिकतर मामलों

में आपूर्ति में विलम्ब के कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे। कुछ मामलों में विलम्ब सड़क परमिट जारी न होने, मजदूरों /स्थल की अनुपलब्धता, परिवहन हड़ताल, खदानों में वर्षा का पानी भर जाने आदि के कारण था।

### (iii) ई-खरीद प्रणाली का कार्यान्वयन

पारदर्शिता लाने तथा घटे हुए खरीद चक्र के द्वारा खरीद क्रियाकलापों में दक्षता सुधारने व आपूर्तिकारों को शीघ्र भुगतान के लिए रेलवे बोर्ड ने ई-खरीद प्रणाली के माध्यम से भण्डार और कार्य सामग्री की खरीद का निर्णय लिया (अक्टूबर 2003)। ई-खरीद प्रक्रिया सुरक्षित वेबसाइट का प्रयोग करके एक ऐसा संयुक्त प्लेटफॉर्म प्रदान करती है जहाँ क्रेता और विक्रेता खरीद प्रक्रिया में सही और पारदर्शी ढंग में भाग ले सकते हैं। वित्त मंत्रालय के निदेशों (10 जनवरी 2007) के अनुसार भी, केन्द्रीय सरकार के सभी मंत्रालयों से 01 जुलाई 2007 से इलेक्ट्रॉनिक खरीद प्रणाली के लिए स्विच ओवर करना अपेक्षित था।

रेलवे बोर्ड<sup>26</sup> ने भण्डार नियंत्रक (सीओएस) द्वारा भण्डार मदों तथा प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) द्वारा ट्रैक अपूर्ति मदों की ऑन लाईन खरीद प्रबन्धन के लिए 15 जूनल रेलवे पर ई-खरीद प्रणाली कार्यान्वित की (सितम्बर 2006 तथा जनवरी 2009)।

तथापि, यह देखा गया था कि जूनल रेलवे के प्रधान मुख्य अभियंता तथा निर्माण संगठन के कार्यालयों में ई-खरीद प्रणाली विकसित नहीं की गई हैं/पूर्णतः चालू नहीं की गई है तथा निविदाओं की हस्त्य प्रोसेसिंग अभी चल रही थी यद्यपि उसे 1 अप्रैल 2007 से समाप्त किया जाना था। इससे ई-खरीद प्रणाली शुरू करने के उद्देश्य विफल हो गए।

### (iv) ठेका प्रबंधन

एक दक्ष ठेका प्रबंधन प्रणाली में यह अपेक्षित है कि पीओज़ में उल्लिखित सुपुर्दगी अवधि का आपूर्तिकारों द्वारा पालन किया जाए। स्थायी मार्ग सामग्री की खरीद के लिए आपूर्ति की समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि कई ठेकेदारों ने निर्धारित सुपुर्दगी अवधि के दौरान आपूर्ति पूरी नहीं की। उन्होंने विभिन्न कारण जैसे मजदूरों की कमी, खदानों में वर्षा जल के भरने, रोड़ी के ढेर हेतु स्थल की अनुपलब्धता आदि बताते हुए सुपुर्दगी अवधि को बढ़ाने की मांग की।

लेखापरीक्षा में पीओज़ के 693 मामलों की नमूना जाँच से निम्नलिखित बातों का पता चला:-

- 135 क्रय आदेशों के संबंध में रेल प्रशासन द्वारा सुपुर्दगी अवधियों में 140 विस्तारों की अनुमति प्रदान की गई थी तथा विस्तार की अवधि एक और 1366 दिन (औसत 305 दिन) के बीच थी।
- 45 खरीद आदेशों में (32 प्रतिशत) एक वर्ष से अधिक की बढ़त दी गई थी।
- सुपुर्दगी अवधियों में कुल 140 विस्तारों में से 101 विस्तार (72 प्रतिशत) रेलवे की जिम्मेदारी पर दिए गए थे और किसी परिसमापन हानि (एलडी) उदग्रहित नहीं की गई थी। शेष 39 विस्तार (28 प्रतिशत) ₹ 2.87 करोड़ की परिसमापन हानि

<sup>26</sup> पत्र सं. 2004/सीएण्डआईएस/एपी/2004-05/ई-खरीद, दिनांक 12/9/06

(एलडी) उदग्रहित करके आपूर्तिकर्ता की जिम्मेदारी पर दिए गए थे। इसमें से केवल ₹ 2.06 करोड़ की वसूली की गई थी और शेष ₹ 0.81 करोड़ बकाया थे (अनुबंध XIV)।

- जब ठेके, ठेकेदारों के जोखिम और लागत पर समाप्त कर दिए जाते हैं तथा नए ठेके प्रदान किए जाते हैं तो इससे रेलवे द्वारा वहन अधिक व्यय की वसूली चूककर्ता ठेकेदार से जोखिम एवं लागत के रूप में की जाती है। लेखापरीक्षा ने पाया कि चार<sup>27</sup> जोनल रेलवे पर सात मामलों में चूककर्ता आपूर्तिकर्ताओं के प्रति ₹ 0.92 करोड़ के जोखिम एवं लागत की वसूली बकाया थी। इन मामलों में से दो, ईसीओआर और एससीआर प्रत्येक पर एक में मुकदमा चल रहा था (अनुबंध XV)।

उपरोक्त भण्डारों की सुपुर्दगी में अति विलम्ब को दर्शाता है। इसके अतिरिक्त, आपूर्तियों में विलम्ब के लिए एलडी के अनुदग्रहण में स्वनिर्णय के उपयोग ने आपूर्तिकर्ताओं द्वारा अननुपालन को बढ़ावा दिया। साथ ही साथ मांग सामग्री की प्राप्ति में विलम्ब ने एक यूनिट से दूसरी यूनिट को सामग्री के स्थानांतरण को आवश्यक बना दिया जिससे परिहार्य दुलाई खर्च प्रभाविता हुआ।

### 3.1.5.3 गुणवत्ता आश्वासन

आरडीएसओ सभी स्थायी रेलपथ सामग्री के डिजाइन, संरचना और गुणवत्ता को विनिर्दिष्ट करता है। गुणवत्ता जाँचों के लिए यह कारखाना परिसर में उत्पादों की जाँच करता है। रेल प्रशासन रोडी जैसी रेलपथ सामग्री की गुणवत्ता जाँच के लिए प्रतिष्ठित प्रयोगशालाओं की नियुक्ति करता है।

#### (क) पटरियों के लिए गुणवत्ता आश्वासन

पटरियां स्थायी रेलपथ सामग्री का एक प्रमुख हिस्सा है। पटरियों की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए, पटरियों की गुणवत्ता जाँच करने के लिए मै. रेल इण्डिया टैक्निकल सर्विसेज लिमिटेड, (मै. राइट्स) के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) हस्ताक्षरित किया गया था (मई 2010)। एमओयू के अनुच्छेद 2.2 के अनुसार, रेलवे भिलाई इस्पात संयंत्र (बीएसपी) पर निरीक्षण के लिए राइट्स को क्रय आदेश, विनिर्देशन, ड्राइंग एवं अनुमोदित गुणवत्ता आश्वासन योजना की प्रति उपलब्ध कराएगा। इस प्रकार, परीक्षण/जाँच करने के लिए प्रक्रिया को परिभाषित करने एवं मै. राइट्स को उपलब्ध कराने की आवश्यकता थी। तथापि, रेलवे बोर्ड के रेलपथ निदेशालय ने लेखापरीक्षा को उनके द्वारा विकसित ऐसी किसी प्रक्रिया को उपलब्ध नहीं कराया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि जुलाई 2004 में आरडीएसओ द्वारा अस्थायी रूप से अनुमोदित गुणवत्ता आश्वासन कार्यक्रम के अनुसार मै. राइट्स द्वारा पटरियों की जाँच की जा रही थी।

इसके अतिरिक्त एमओयू के अनुच्छेद 2.3 के प्रावधानों के अन्तर्गत मै. राइट्स रेलवे द्वारा उपयोग के लिए बीएसपी द्वारा उत्पादित और भेजी गई पटरियों की गुणवत्ता के लिए पूरी तरह से उत्तरदायी होगा। वे पटरियों की उपयुक्त गुणवत्ता सुनिश्चित करने के

<sup>27</sup> पूर्व तटीय रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, उत्तर पूर्व रेलवे एवं दक्षिण मध्य रेलवे

लिए निरीक्षण करेंगे, निरीक्षण किए गए प्रत्येक खेप की जाँच रिपोर्ट सहित प्रमाण पत्र जारी करेंगे, रेलवे/ आरडीएसओ को मासिक स्थिति/प्रगति रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे और प्रेषण आदि के लिए केवल पारित एवं स्वीकृत पटरियों के उचित लदान को सुनिश्चित करेंगे।

निरीक्षण रिपोर्टों की लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जाँच करने से निम्नलिखित का पता चला:-

- (i) एमओयू के अनुच्छेद 2.3 के अनुपालन में मै. राइट्स से रेलमार्ग निदेशालय में मासिक निरीक्षण रिपोर्ट प्राप्त की जा रही थीं। तथापि, रिपोर्टों की न तो संवीक्षा की जा रही थी न ही डाटा की तुलना विनिर्देशों के साथ की जा रही थी। सक्षम प्राधिकारी से कोई फाइलिंग आदेश नहीं लिया जा रहा था। इसके अतिरिक्त, रिपोर्टों में निहित डाटा के विश्लेषण के लिए कोई गुणवत्ता आश्वासन योजना तैयार नहीं की गई थी।
- (ii) रिपोर्टों की यादृच्छिक संवीक्षा से पता चला कि राइट्स द्वारा संगणित औसत शील्ड क्षमता (वाईएस) निर्दिष्ट 460 एमपीए के प्रति 529 एवं 548 एमपीए<sup>28</sup> के बीच रही। इसी प्रकार अन्तिम खिंचाव शक्ति (यूटीएस) भी निर्दिष्ट 880 एमपीए के प्रति 929 तथा 945 के बीच रही। रेलवे निदेशालय ने इस मामले को नवम्बर 2009 में केवल एक बार उठाया और पटरियों की मजबूती पर अधिक वाईएस/यूटीएस के प्रभाव की जाँच के लिए आरडीएसओ को निदेश दिया। आरडीएसओ ने अपने मासिक औसत और मानक विचलन मूल्यों के लिए अप्रैल 2009 से अगस्त 2012 की अवधि के लिए वाईएस एवं यूटीएस के डाटा का विश्लेषण किया और बताया (अक्टूबर 2012) कि वाईएस/यूटीएस अनुपात में वृद्धि दीर्घाकरण प्रतिशतता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित नहीं करती जैसाकि विनिर्देशों में अनुबद्धित है और वाईएस एवं यूटीएस में उनके न्यूनतम अनुबद्ध मूल्य से अधिक वृद्धि को हानिकारक नहीं माना गया। तथापि, लेखापरीक्ष का मत है कि यदि वाईएस/यूटीएस का एक अर्थपूर्ण उच्चतर मूल्य स्वीकार्य है तो मानकों को तदनुसार निर्दिष्ट किया जाना चाहिए।
- (iii) राइट्स द्वारा जाँची गई पारित पटरियों की मात्रा, अस्वीकृति की प्रतिशतता और रेलवे को प्रेषित मात्रा निम्नानुसार थी:-

### तालिका 3.6

(मात्रा एमटी में)

वर्ष	निरीक्षित	पारित	अस्वीकृति का %	रेलवे को प्रेषित	पारित एवं प्रेषित में अन्तर	पारित लेकिन भारतीय रेलवे को न भेजी गई पटरियां (%)
2009-10	802259	712211	11.22	675948	36263	5.09
2010-11	794866	706607	11.10	674439	32168	4.55
2011-12	807754	712635	11.78	670890	41745	5.86
जोड़	2404879	2131453	11.37	2021277	110176	5.17

<sup>28</sup> मेगा पास्कल-क्षमता मापने की एक इकाई

आंकड़े दर्शाते हैं कि:

- पटरियों की अस्वीकृति दर 10 प्रतिशत से अधिक थी। पटरियों की अस्वीकृति दर की प्रतिशतता काफी अधिक थी जो कि स्वयं बीएसपी में गुणवत्ता नियंत्रण की प्रणाली में सुधार की आवश्यकता दर्शाती है। अस्वीकृति की उच्च दर का मुख्य कारण रोलिंग में कमियां थीं।
- विद्यमान मांग पत्रों के प्रति पारित सभी पटरियाँ भारतीय रेलों को नहीं भेजी गयी। पारित पटरियों का लगभग पाँच प्रतिशत भारतीय रेल को नहीं भेजा गया और निजी साइडिंग स्वामियों या दूसरे संगठनों को भेज दिया गया। आपूर्ति के इस विपथन के कारण भारतीय रेलवे को पटरियों की कम आपूर्ति हुई।

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि 2009-12 की अवधि के दौरान निरीक्षण के लिए प्रस्तुत पटरियों की मात्रा, मै. राइट्स द्वारा पारित पटरियाँ और भारतीय रेलवे को भेजी गई पटरियाँ लगभग एक सी थी और मांगी गई मात्रा से संबद्ध नहीं थी। इसके अतिरिक्त, मै. राइट्स से प्राप्त की गई रिपोर्टें गुणवत्ता या मात्रा पर किसी आश्वासन को पाने के लिए जाँची नहीं जा रही थी। मामला प्रभावी रूप से मै. राइट्स को सौंपा गया लगा क्योंकि रेलवे बोर्ड का रेलपथ निदेशालय, संबंधित जोखिमों के प्रति गुणवत्ता आश्वासन के मामले को नहीं देख रहा था।

### (ख) अन्य स्थायी पथ सामग्री के लिए गुणवत्ता आश्वासन

लेखापरीक्षा ने देखा कि अन्य स्थायी पथ सामग्रियों पर गुणवत्ता नियंत्रण भी पर्याप्त नहीं था। उदाहरणार्थ, ईसीओआर ने दो परियोजनाओं<sup>29</sup> के लिए ठेकेदार से ₹ 11.10 करोड़ की रोड़ी खरीदी (2009-10)। ठेका करार की शर्तों एवं निबंधों के अनुसार रोड़ी के विनिर्देशों की जाँच रेलवे की मान्यता प्राप्त प्रयोगशालाओं में की गई और उन्हें उचित पाया गया। तदनुसार, ठेकेदार को भुगतान किया गया। तत्पश्चात्, रेलवे सतर्कता ने भी रोड़ी की गुणवत्ता की नमूना जाँच करवाई और लगभग ₹ 2.21 करोड़ की रोड़ी को अस्वीकृत कर दिया। न तो रोड़ी की अस्वीकृत मात्रा को आपूर्तिकर्ता द्वारा बदला गया, न ही राशि की वसूली की गई। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन ने अभी तक यह निर्णय नहीं लिया था कि समान खदान से निकाले और आपूर्ति किए गए अप्रयुक्त रोड़ी और रेलपथ पर उपयोग की जा चुकी रोड़ी का प्रयोग कैसे किया जाए।

उपरोक्त भारतीय रेलवे की गुणवत्ता नियंत्रण प्रणाली में चूक को दर्शाता है। इस प्रकार रेलवे को स्थायी रेलपथ सामग्री के लिए गुणवत्ता आश्वासन की प्रणाली को सशक्त करने की आवश्यकता है क्योंकि इसमें सुरक्षा निहित है।

### 3.1.5.4 स्थायी रेलपथ सामग्री की प्राप्ति

#### (i) मूल्य भिन्नता खण्ड के तहत भुगतान

आधार तारीख के संदर्भ में सामग्री, मजदूरी एवं ईंधन आदि की दर में बदलाव के कारण मूल्य भिन्नता के प्रति भुगतान करने के लिए खरीद आदेशों में एक मूल्य भिन्नता खण्ड

<sup>29</sup> मै. एआरएसएस इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स लिमिटेड भुवनेश्वर ने खुर्दा रोड की बोलंगीर एण्ड लंजिगढ़-जूनागढ़ न्यू बीजी लाइन परियोजना के लिए आपूर्ति

(पीवीसी) शामिल किया गया है। यह विस्तारित सुपुर्दगी अवधियों के साथ-साथ सुपुर्दगी अवधि के दौरान आपूर्तिकर्ता को देय है। यदि सुपुर्दगी अवधि का विस्तार रेलवे के कारण है तो मूल्य भिन्नता सामान्यतः आधार तारीख के संदर्भ में अनुमत है। तथापि, सुपुर्दगी अवधि का विस्तार आपूर्तिकर्ता के कारण है तो पीवीसी रेलवे की जवाबदेही पर सामान्य सुपुर्दगी अवधि/विस्तारित सुपुर्दगी अवधि के पिछले माह के सुचकांक के संदर्भ में दिया जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 38 आपूर्ति आदेशों में, जहाँ पीवीसी लागू था, सुपुर्दगी अवधि में विस्तार रेलवे के कारण दिया गया और ₹ 6.83 करोड़ का भुगतान विस्तारित सुपुर्दगी अवधियों के दौरान मूल्य निहितार्थ के लिए आपूर्तिकर्ताओं को किया गया। ब्यौरे अनुबंध XVI में उपलब्ध है।

### (ii) सुपुर्दगी प्रणाली

किसी विशेष स्थाई रेलपथ मद की खरीद हेतु निर्माण कार्यों के लिए मांगपत्र क्रेता प्राधिकार द्वारा संयोजित किए जाते हैं और खरीद आदेश कुल मात्रा के लिए जारी किए जाते हैं। खरीद आदेशों को जारी करके खरीदी गई सामग्री इंजीनियरिंग डिपुओं /रेलपथ आपूर्ति डिपुओं में प्राप्त एवं लेखाकृत की जाती है। जब अपेक्षित हो, कार्यों को निष्पादित करने वाले इंजीनियर सामग्री को जारी करने के लिए इन डिपुओं में अपनी मांग रखते हैं।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सामग्री की प्राप्तियों को इंजीनियरिंग डिपुओं द्वारा कार्यवार खातों में दर्ज नहीं किया गया है। कार्यों को कार्यान्वित करने वाले इंजीनियर को जारी की जाने वाली सामग्री के संबंध में खातों का भी अनुसंधान कार्यवार नहीं किया जाता है। एकमुश्त मात्रा में जारी की जाती हैं। अतः माल की प्राप्तियों और जारी होने के कार्यवार ब्यौरे खातों में उपलब्ध नहीं होते हैं। लेखापरीक्षा उन खरीद आदेशों को सहसम्बन्ध नहीं कर सका जिनके द्वारा रेलपथ नवीकरण कार्यों के लिए आवश्यक सामग्री खरीदी गई थी क्योंकि खरीद आदेशों में आवंटन/परेषिती के ब्यौरे निर्दिष्ट नहीं थे। प्रत्येक चयनित कार्य के प्रति स्थायी मार्ग सामग्री की प्राप्ति एवं निर्गम पाँच जोनल रेलवे (एसईआर, सीआर, ईआर, एनआर एवं एनसीआर) में सत्यापन योग्य नहीं था।

### (iii) "निर्माण स्थल पर सामग्री" खाता

इंजीनियरिंग विभाग<sup>30</sup> के लिए भारतीय रेलवे संहिता में प्रावधानों के अनुसार विशिष्ट कार्यों के लिए प्राप्त की गई सामग्री को भण्डार की किसी दूसरी श्रेणी के खातों से बाहर रखा जाना है। ऐसे भण्डारों हेतु अलग से मांग करनी होती है और उसे कार्य निर्माण स्थलों पर भेजा है। यदि सामग्रियों की निर्माण स्थल पर प्राप्ति के तुरंत बाद कार्यों में खपत नहीं होती तब इन्हें अस्थायी रूप से "निर्माण स्थल पर सामग्री खाता" (एमएएस) के अन्तर्गत रखा जाता है। एमएएस के अन्तर्गत रखे गए भण्डारों के सांख्यिकीय खाते का रख-रखाव पणधारी द्वारा रखा जाना है। एमएएस शेष डेबिट किए जाने है जब सामग्री को कार्यों में उपयोग किया जाए। तिमाही/अर्धवार्षिक एमएएस रिटर्न

<sup>30</sup> इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता - पैराग्राफ सं. 1446 से 1451

डिवीजनों को भेजी जाती हैं जहाँ अथ शेष, प्राप्ति, मामलों की तर्कसंगतता, लौटाए गए या स्थानांतरित भण्डारों आदि को प्रारंभिक अभिलेखों के साथ सत्यापित किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलपथ नवीकरण कार्यों के लिए 09<sup>31</sup> जोनल रेलवे में एमएएस खातों का रख-रखाव नहीं किया जा रहा था। जिसके कारण खातों के रख-रखाव तथा प्राप्ति, निर्गमन और एमएएस रिटर्न के माध्यम से सामग्री हस्तान्तरण के आँकड़ों के सत्यापन के उद्देश्यों का पूर्वीकरण नहीं हो पा रहा था।

### 3.1.5.5 स्थायी रेलपथ सामग्री की उपयोगिता

#### (i) आवश्यकता से अधिक सामग्री की खरीद/व्यवस्था

एक कार्य के लिए अपेक्षित रेलपथ सामग्री की व्यवस्था खरीद या दूसरे स्रोतों/कार्यों से हस्तांतरण के माध्यम से की जाती है। नए निर्माण/नवीकरण के लिए उपलब्ध कम निधियों का उपयोग कुशलतापूर्वक करने के लिए कार्यों के लिए स्थायी रेलपथ सामग्री की आवश्यकतानुसार खरीद/व्यवस्था की जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, कोडल प्रावधानों<sup>32</sup> के अनुसार यदि विशिष्ट कार्यों में बची सामग्री को उनपर पुनः उपयोग नहीं होना है तो उसे "अधिशेष भंडार" के रूप में माना जाएगा।

सभी जोनल रेलवे पर चयनित कार्यों के लिए स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद/व्यवस्था की लेखापरीक्षा जाँच ने दर्शाया कि सामग्री की खरीद/व्यवस्था आवश्यकता से अधिक थी। सभी जोनल रेलवे पर चयनित कार्यों के पूरा होने के बाद उपयोग न की गई सामग्री से संबंधित अभिलेखों की जाँच से पता चला कि ऐसे 529 मामले थे जहाँ कार्य पूरा होने के बाद स्थायी रेलपथ सामग्री (कुल मूल्य ₹ 443.28 करोड़) अनुपयोगी पड़ी रही जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:-

तालिका 3.7

जोन	कार्य आदेशों की सं.	अधिशेष सामग्री का मूल्य (₹ करोड़ में)	7% की दर से किए गए मालभाड़ा और आकस्मिक प्रभार
सीआर	14	5.91	0.41
ईआर	5	6.63	0.46
ईसीआर	22	2.56	0.18
ईसीओआर	12	2.13	0.16
एनआर	61	27.69	1.94
एनसीआर	22	17.70	1.24
एनईआर	73	38.01	2.66
एनएफआर	3	22.74	1.59

<sup>31</sup> उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे, पश्चिम रेलवे, उत्तर पूर्व रेलवे, दक्षिण रेलवे, दक्षिण पश्चिम रेलवे एवं पूर्व तटीय रेलवे

<sup>32</sup> इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता - पैराग्राफ 1437 (ii)

एनडब्ल्यूआर	67	151.63	10.61
एसआर	49	63.82	4.47
एससीआर	6	4.03	0.28
एसईआर	106	26.74	1.87
एसईसीआर	14	1.98	0.14
एसडब्ल्यूआर	25	40.57	2.84
डब्ल्यूआर	41	30.77	2.15
डब्ल्यूसीआर	9	0.37	0.03
<b>जोड़</b>	<b>529</b>	<b>443.28</b>	<b>31.03</b>

इस अधिशेष सामग्री को ₹ 31.03 करोड़ के माल भाड़ा एवं आकस्मिक प्रभार का अतिरिक्त व्यय करके दूसरे कार्यों के लिए हस्तांतरित करने की आवश्यकता होगी।

### (ii) खरीदी गई/व्यवस्थित की गई सामग्री की उपयोगिता

कार्य के लिए जारी मात्रा को अनुमानित आवश्यकताओं के अनुरूप होना चाहिए। कम उपयोगिता कार्य की गुणवत्ता को प्रभावित करेगी, जबकि सामग्री की अधिक उपयोगिता से परिहार्य व्यय होगा। इसके अतिरिक्त, उपयुक्त/निर्धारित विनिर्देश की सामग्री का कार्य में उपयोग किया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि छः कार्यों<sup>33</sup> में कार्यों के लिए जारी/उपयोग की गई मात्राएं अनुमानित मात्रा/वास्तविक आवश्यकता की अपेक्षा अधिक थी। आवश्यकता से अधिक जारी की गई सामग्री का मूल्य ₹ 16.25 करोड़ था। सामग्री के कम एवं अनियमित उपयोग के मामले देखे गये। इन मामलों के ब्यौरे अनुबंध XVII में शामिल किए गए हैं।

### 3.1.5.6 कार्य के लिए आवंटन

भारतीय रेलवे पर स्थायी रेलपथ कार्यों के निष्पादन पर व्यय पूंजी निधि अथवा मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) से किया जाता है। रेलपथ नवीकरण कार्यों के लिए फंड डीआरएफ से आवंटित किया जाता है, जबकि नए निर्माण कार्यों के लिए फंड कैपिटल फंड से आवंटित किया जाता है। मौजूदा स्थायी रेल पथ के रख-रखाव पर व्यय राजस्व को आवंटित किया जाता है। स्थायी रेलपथ सामग्री की लागत को तदनुसार संबंधित फंडों को आवंटित किया जाता है। एक सक्षम वित्तीय व्यवस्था प्रणाली में खरीदी गई सामग्री एवं प्रयोग की गई सामग्री की लागतों को वास्तविक कार्य/फंड में दर्ज किए जाने की आवश्यकता है। व्यय दर्ज करते समय, कोई गलत प्रविष्टि/गलत वर्गीकरण नहीं होना चाहिए क्योंकि यह इन कार्यों के खातों का गलत चित्रण करेगा।

चयनित कार्यों पर व्यय को बुक करने के लिए अनुरक्षित अभिलेखों की जाँच के दौरान लेखापरीक्षा ने 24 कार्यों में स्थायी रेलपथ सामग्रियों पर व्यय से संबंधित ₹ 394.70 करोड़ के गलत वर्गीकरण/अनियमित बुकिंग के मामले पाए। ब्यौरे अनुबंध XVIII में दिए गए हैं।

<sup>33</sup> एनडब्ल्यूआर, डब्ल्यूआर, एसआर और एनएफआर प्रत्येक में एक कार्य एवं एसईसीआर में दो कार्य



**(i) मै. आरवीएनएल से प्राप्त्तों की वसूली न करना**

रेलवे बोर्ड निर्माण कार्यो को रेलवे के निर्माण संगठनों एवं रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) दोनों को प्रदान करता है। कार्यो के निष्पादन के दौरान, रेलवे और आरवीएनएल के बीच सामग्री का लेन-देन होते है। सामग्री का हस्तांतरण/लेन-देन विभागीय प्रभारों की वसूली के अतिरिक्त लागत समायोजन को आवश्यक बना देता है क्योंकि आरवीएनएल इस संबंध में एक बाहरी पार्टी है।

आरवीएनएल को रेलवे द्वारा सामग्री दिए जाने से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:-

- मै. रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) से पाँच जोनल रेलवे द्वारा जारी ₹ 1.14 करोड़ की स्थायी रेलपथ सामग्री की लागत की अभी तक वसूली/समायोजन किया जाना है। ब्यौरे **अनुबंध XIX** में दिए गए हैं।
- रेलवे बोर्ड के आदेशों<sup>34</sup> के पैराग्राफ 3(i) के अनुसार यदि दूसरी पार्टियों को रेलवे द्वारा सामग्री की आपूर्ति की जाती है तो सामग्री की कुल लागत के दो प्रतिशत की दर पर निरीक्षण प्रभार वसूली योग्य है। लेखापरीखा ने पाया कि कुल ₹ 0.41 करोड़ का निरीक्षण प्रभार जोनल रेलवे द्वारा मै. आरवीएनएल (एससीआर ₹ 0.21 करोड़ एवं एसआरडब्ल्यू - ₹ 0.20 करोड़) से उनको जारी स्लीपरों के कारण बकाया थे।
- एनडब्ल्यूआर प्रशासन ने बांदीकुई, फुलेरा एवं निजामपुर डिपुओं से मै. आरवीएनएल को 1007 वैगनों में रोड़ी जारी की (फरवरी 2009)। जैसाकि रेलवे द्वारा गणना की गई है ₹ 1.31 करोड़ के मालभाड़ा प्रभार की वसूली नहीं की गई है। मै. आरवीएनएल ने बताया कि केवल ₹ 0.73 करोड़ वसूलीयोग्य थे। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे की सार्वजनिक यातायात दरों पर मालभाड़ा ₹ 1.60 करोड़ बनता है।

**3.1.5.7 विविध अनियमितताएँ**

अभिलेखों की समीक्षा के दौरान विविध स्वरूप की निम्नलिखित अनियमितताएँ देखी गई थीं:

- रेलवे बोर्ड के निर्देश<sup>35</sup> है कि टैलिग्राफिक पोस्ट (टीपी) लम्बाई<sup>36</sup> में अपेक्षित रोड़ी की मात्रा का रेलवे द्वारा पहले से उचित निर्धारण होना चाहिए और एक टीपी लम्बाई में अधिशेष संग्रहण एवं दूसरी में अनावश्यक लीड की आवश्यकता से बचने के लिए ठेकेदार को निर्धारित मात्रा बता देनी चाहिए। अतः रेलपथ के साथ-साथ रोड़ी का ढेर इस प्रकार लगाया जाना चाहिए कि प्रत्येक टीपी में मात्रा रेलपथ पर आवश्यकता के अनुसार हो। तथापि, एनडब्ल्यूआर पर चार कार्यो<sup>37</sup> के संबंध में रोड़ी

<sup>34</sup> पत्र सं. 79/डब्ल्यूटीएम/22/11/2 खण्ड II दिनांक 30.9.1992

<sup>35</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2006/सीई-II/एमबी/2 दिनांक 25.5.2007 का पैराग्राफ 5.4

<sup>36</sup> पटरी के साथ साथ टेलिफोन तारों को सहारा देते दो सीधे खंबों के बीच की लम्बाई। ओएफसी केबलों के प्रावधान के साथ, अब इन्हें हेक्टो पोस्ट कहा जाता है, जहाँ इनके बीच की दूरी 100 मीटर है।

<sup>37</sup> अजमेर -पुष्कर, दौसा -जयपुर, रतनगढ़-देगना-सदूलपुर-बीकानेर एवं दौसा -बांदीकुई

की प्राप्तियों, निर्गम एवं उपयोगिता को अभिलेखित करने के लिए अनुरक्षित प्लॉट रजिस्टर, मिलान पुस्तकें एवं मापन पुस्तकों जैसे प्रारम्भिक अभिलेखों की समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि प्लॉटों के स्थान उपयुक्त नहीं थे और रोड़ी के ढेर की मात्रा फैलाव में आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर रही थी। इस कुप्रबंधन के परिणामस्वरूप, रेल प्रशासन को प्लॉटों से आवश्यकता के स्थान तक रोड़ी के लदान यातायात एवं उतरान के लिए ₹ 4.10 करोड़ का अधिक व्यय वहन करना पड़ा।

- एससीआर पर मौजूदा धरमवरम जं.-पकला जं. एमजी खण्ड को दो चरणों<sup>38</sup> में ब्रोड गेज में परिवर्तित किया गया था और मई 2010 एवं जून 2010 में क्रमशः माल तथा यात्री यातायात के लिए शुरू किया गया था। निर्माण संगठन द्वारा ओपन लाइन को परिवर्तित लाइन हस्तांतरण करने की प्रक्रिया के दौरान (फरवरी 2011) मोड़ों पर 40 प्रतिशत की सीमा तक और कुछ फैलावों में 200 एमएम से कम तक रोड़ी की कमी देखी गई थी। खण्ड में रोड़ी की कुल कमी का अनुमान 48000 घनमीटर था। इससे रेलपथ पर रोड़ी का सन्निवेश वांछित स्तर तक न होने का संकेत मिलता है।

### 3.1.6 निष्कर्ष

खरीद प्रक्रिया में काफी विलम्ब देखा गया विशेष रूप से निविदाओं को अन्तिम रूप देने में। ये विलम्ब रेलवे बोर्ड और जोनल दोनों स्तरों पर हुए। इसके परिणामस्वरूप, सामग्री की खरीद में विलम्ब हुआ और खरीद प्रक्रिया में व्यय भी अधिक हुआ। तत्पश्चात, सामग्री की आपूर्ति में विलम्ब हुए जिसके कारण बहुत से मामलों में सुपुर्दगी अवधि में विस्तार दिया गया और वो भी रेलवे के कारण जिसमें कई मामलों में मूल्य भिन्नता खण्ड के अन्तर्गत अतिरिक्त भुगतान शामिल थे। पटरियाँ एकल आपूर्तिकर्ता अर्थात् सेल से खरीदी जा रही थी। लेखापरीक्षा जाँच में 2011-12 में सेल से माँगी गई मात्रा के प्रति लगभग 13 प्रतिशत की कमी का पता चला। इससे पटरियों की आपूर्ति के लिए अतिरिक्त स्रोतों की आवश्यकता का पता चला। गुणवत्ता आश्वासन के प्रबंध पर्याप्त नहीं थे। सामग्री प्रबंधन की निगरानी भी प्रभावी नहीं थी क्योंकि कार्यों के लिए आवश्यकता से अधिक सामग्री का प्रबंध किया गया और उनके पूर्ण होने के बाद भी बड़ी मात्रा अप्रयुक्त पड़ी हुई थी।

मामला मई 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

<sup>38</sup> चरण I में पकल जं. मदनापल्ली रोड स्टेशन और चरण II में मदनापल्ली रोड धरमवरम जं.

### 3.2 पूर्व मध्य रेलवे: भूमि की खरीद के लिए अविवेकपूर्ण निर्णय

कर्ज़ लिए और उचित योजना के बिना तत्कालीन रोहतास इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड की भूमि तथा इसकी परिसम्पत्तियों की खरीद के लिए रेलवे के अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण छः वर्षों से अधिक तक निधियों (₹ 140 करोड़) के अवरोधन के बावजूद ब्याज देयता (₹ 8.80 करोड़) हुई। आरआईएल की तत्कालीन परिसम्पत्तियों के निपटान न होने के कारण ऐसी परिसम्पत्तियों की सुरक्षा पर आवर्ती व्यय हुआ।

रोहतास इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड (आरआईएल), डाल्मियानगर 1984 में बंद हुई, जो पूर्व मध्य रेलवे के मुगलसराय-गया सेक्शन पर मुगलसराय से 120 किमी. दूर स्थित है, की पटना उच्च-न्यायालय के न्यायाधिकरण के अंतर्गत नीलामी (07.11.2006 से बाद में बढ़ाकर 21.12.2006 कर दिया गया) की जानी थी। आरआईएल की लगभग 219 एकड़ भूमि में सीमेंट फ़ैक्टरी, पावर प्लांट, कागज एवं बोर्ड मिल इत्यादि के विभिन्न संयंत्र एवं मशीनरी शामिल थी। प्रस्तावित ईस्टर्न डेडीकेटेड फ़ाइट कॉरिडोर (डीएफसी) के संबंध में रेलवे के लिए भूमि की उपयोगिता को ध्यान में रखते हुए विशेष रूप से सुविधाओं (यार्ड, कार्यशाला, लॉजिस्टिक पार्को, कंटेनर टर्मिनल इत्यादि) को विकसित करने की आवश्यकता थी रेलवे बोर्ड ने सार्वजनिक उद्देश्य के लिए आरआईएल के अधिग्रहण हेतु हस्तक्षेप करने के लिए माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष एक याचिका दाखिल की (07.12.2006) और प्राप्त हुई उच्चतम बोली के प्रति सुमेलन का प्रस्ताव दिया (21.12.2006)। रेल प्रशासन ने नीलामी में अपेक्षित ₹140 करोड़ के उच्चतम प्रस्ताव के प्रति सुमेलन प्रस्ताव रखा। परिणामस्वरूप, माननीय उच्च-न्यायालय के आदेश के अनुसार रेलवे द्वारा भूमि का अधिग्रहण किया गया (11.01.2007)।

रेलवे बोर्ड ने निम्नलिखित तरीके से अधिग्रहण के लिए वित्तपोषण किया:

- (i) रेलवे बोर्ड ने पूर्व-मध्य रेलवे को आरा-सासाराम लाईन की चालू नई बीजी लाईन परियोजना के लिए संस्वीकृत सामग्री आशोधन के प्रति ₹ 28 करोड़ विपथन करने के निदेश दिए। इस प्रकार आरा-सासाराम नई बीजी लाईन परियोजना की संस्वीकृत लागत इस सीमा तक बढ़ गई थी।
- (ii) शेष ₹112 करोड़ की धनराशि भारतीय रेलवे वित्त कारपोरेशन (आईआरएफसी) से एक पुल के लिए कर्ज़ लेते हुए रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) के माध्यम से वित्तपोषित की गई थी (30.03.2007)।

तदनुसार, रेलवे बोर्ड ने निर्णय लिया (नवम्बर 2007) कि डीएफसी और वैगन कंपोनेंट फ़ैक्टरी के लिए तथा आरएलडीए द्वारा शेष भूमि के वाणिज्यिक विकास से आवश्यक भूमि के प्रति आरआईएल की चल परिसंपत्तियों की नीलामी की कार्रवाई करके कर्ज़ की अदायगी की जाएगी। तथापि, कर्ज़ देयता को फ़ाइट बोगिज़ एवं कप्लर मैनुफ़ैक्चरिंग प्लांट की परियोजना को ₹ 46 करोड़ से डेबिट करते हुए आंशिक रूप से रिहा किया गया था (20.11.2007)। जिसके लिए 2007-08 की पेंक बुक में ₹ 97 करोड़ की राशि संस्वीकृत की गई थी। शेष ₹ 66 करोड़ की कर्ज़ राशि को ₹ 8.80 करोड़ के

ब्याज सहित कुल ₹ 74.80 करोड़ को प्रस्तावित डेडीकेटेड फ्राइट कॉरिडोर की लागत को डेबिट करके (31.03.2008) रहा कर दिया गया था।

उपरोक्त को देखते हुए, निम्नलिखित लेखापरीक्षा आपत्तियाँ की गई थी :

- (i) उचित योजना के बिना एक पर्याप्त राशि (₹ 140 करोड़) को निवेश करके भूमि के अधिग्रहण हेतु रेलवे बोर्ड का निर्णय भारतीय रेलवे वित्त संहिता भाग I के प्रावधानों के विपरीत था, जिसमें प्रावधान है कि निवेश निर्णय इसे करने से पूर्व वित्तीय रूप से न्यायसंगत और संस्वीकृत होने चाहिए। वर्तमान मामले में निधि की संस्वीकृति रेलवे बोर्ड द्वारा भूमि के अधिग्रहण से पूर्व नहीं की गई थी लेकिन बाद में विभिन्न परियोजनाओं के प्रति विभाजित कर दिया गया था।
- (ii) ब्याज देयता को बढ़ावा देने वाले पुल कर्ज के माध्यम से भूमि खरीदने के लिए वित्तीय पोषण तथा आरा-सासाराम नई लाईन परियोजना से निधियों के विपथन के लिए इसका निर्णय न्यायसंगत नहीं था क्योंकि अधिग्रहण के समय पर भूमि अधिग्रहण का उद्देश्य स्पष्ट नहीं था।
- (iii) अधिग्रहण के समय (दिसम्बर 2006) पर भूमि का अधिग्रहण प्रस्तावित ईस्टर्न डीएफसी के लिए सुविधाएँ विकसित करने हेतु किया गया था। हालांकि, उस समय डीएफसी की संस्वीकृति नहीं दी गई थी।
- (iv) तदनुसार, भूमि के बड़े क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए रेलवे बोर्ड ने फ्राइट बोगी कप्लर-मैनुफैक्चरिंग प्लांट के विनिर्माण के लिए तथा ईस्टर्न डीएफसी के लिए उपयोगिता के अलावा आरएलडीए द्वारा शेष भूमि के वाणिज्यिक विकास हेतु भूमि के उपयोग का भी निर्णय लिया(नवम्बर 2007)।
- (v) भूमि की खरीद के छः वर्षों (जनवरी 2007) के बाद भी फ्राइट बोगीज़ एण्ड कप्लर मैनुफैक्चरिंग प्लांट लगाने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई है। यह इस तथ्य से विदित है कि मैनुफैक्चरिंग प्लांट लगाने हेतु अर्हता के लिए अनुरोध (आरएफक्यू) मई 2008 में आमंत्रित किया गया था। लेकिन इसे सितम्बर 2009 में कोई कारण बताए बिना स्थगित कर दिया गया। इसके अतिरिक्त सीएओ/मढौरा (पटना) को भी परियोजना की देख रेख करने हेतु प्राधिकृत किया गया था (सितम्बर 2007) लेकिन पाँच वर्षों के बाद भी फ्राइट बोगी एण्ड कप्लर मैनुफैक्चरिंग प्लांट की परियोजना पर उसको कोई दिशा-निर्देश जारी नहीं किये गए। यह स्पष्ट रूप से रेलवे बोर्ड की खराब योजना को दर्शाता है।
- (vi) रेल प्रशासन ने आरआईएल के स्कैप, प्लांट और मशीनरी के ₹125 करोड़ के रूप में निपटान योग्य मूल्य अनुमानित किया (मार्च 2008)। तथापि, इसका मार्च 2013 तक निपटान नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, आरपीएफ/आरपीएसएफ कर्मचारियों को धनबाद, गया और डेहरी-ऑन-सोन (ये सभी उच्च सुरक्षा क्षेत्र हैं) से हटाकर इन परिसंपत्तियों की सुरक्षा के लिए लगाया गया था। इसके कारण परिहार्य आवर्ती व्यय हुआ जो मार्च 2012 तक

₹ 6.90 करोड़ था। यदि परिसम्पत्तियों का पहले ही निपटान कर दिया जाता, तो सुरक्षा लागत को कम किया जा सकता था।

इस प्रकार, अग्रिम उचित योजना के बिना भूमि अधिग्रहण करने का रेल प्रशासन का निर्णय न्यायसंगत नहीं था क्योंकि इसके कारण ₹ 140 करोड़ की निधियों के अवरोधन से अलग ब्याज देयता के रूप में ₹ 8.80 करोड़ की परिहार्य वित्तीय देयता हुई। इसके अतिरिक्त, आरआईएल की तत्कालीन परिसम्पत्तियों को सुरक्षा देने में आवर्ती हानि भी हो रही है।

लेखापरीक्षा टिप्पणियों के उत्तर में रेल प्रशासन ने तर्क दिया (नवम्बर 2012) कि भूमि अधिग्रहण रेलवे हित में और सार्वजनिक उद्देश्य से किया गया। यह भी कि भूमि एक पूर्ण रूप से खुली फैक्टरी थी जहाँ कोई कार्य शुरू करने से पहले मौजूदा परिसम्पत्तियों का निपटान किया जाना है और इन परिसम्पत्तियों के निपटान के लिए हर संभव कदम उठाये जा रहे हैं ताकि निर्माण कार्य अतिशीघ्र प्रारम्भ किया जा सके।

रेल प्रशासन का तर्क इस तथ्य की दृष्टि से तर्कसंगत नहीं है कि भूमि का अधिग्रहण डीएफसी के लिए किया गया था जो अधिग्रहण के समय पर संस्वीकृत नहीं था। इसके अतिरिक्त, भूमि के अधिग्रहण (जनवरी 2007) से छः वर्षों से अधिक समय बीत जाने के बावजूद फ्राइट बोगीज कप्लर मैनुफैक्चरिंग प्लांट लगाने के लिए और ईस्टर्न डीएफसी हेतु सुविधाओं के लिए भूमि का विकास अभी भी प्रारम्भ किया जाना था। मौजूदा परिसंपत्तियों का निपटान नहीं किया जा सका। इसके अलावा, इससे तत्कालीन आरआईएल क्षेत्र का विकास अवरूद्ध हुआ जो अन्यथा संभव हो पाता।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

### 3.3 उत्तर पश्चिम रेलवे : सामग्री आशोधन के रूप में संस्वीकृत परियोजना का अनुपयोग

एक वर्ष के लिए सामग्री आशोधन के रूप में संस्वीकृत मावली जंक्शन से नाथद्वारा सैक्शन तक नई बीजी लाईन के अनुपयोग/खोलने के परिणामस्वरूप ₹ 29.70 करोड़ मूल्य का निवेश निरर्थक हुआ

भारतीय रेलवे इंजीनियरिंग संहिता के पैराग्राफ 1109 और 1110 में अनुबंध किया जाता है कि यदि कार्य के निष्पादन के दौरान कोई कार्य, उप कार्य या सुविधा जिसमें संस्वीकृत कार्य के अनुमान में ₹ 5 लाख या उससे अधिक की राशि शामिल है को प्रारम्भ, आशोधित या छोड़ देना आवश्यक है तो कथित को सक्षम प्राधिकार की संस्वीकृति प्राप्त करके सामग्री आशोधन के माध्यम से शामिल किया या छोड़ा जा सकता है।

मावली जंक्शन -नाथद्वारा (एमवीजे-एनडीटी) (15.27 किमी.) से समानान्तर नई ब्रोड गेज (बीजी) लाईन बिछाने के कार्य के विस्तृत अनुमान को अजमेर-चित्तौड़गढ़ -उदयपुर शहर (एआईआई-सीओआर-यूजीजेड) के पहले से ही पूरे किए गए (2007) गेज़ रूमान्तरण परियोजना के लिए सामग्री आशोधन के रूप में नवम्बर 2008 में रेलवे बोर्ड द्वारा ₹ 31.94 करोड़ की कुल लागत पर संस्वीकृत किया गया था। समानान्तर नई

बीजी लाईन का कार्य ₹ 29.70 करोड़ की लागत पर मार्च 2011 में पूरा किया गया था और सैक्शन को अप्रैल 2011 में रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) द्वारा यात्री यातायात के लिए उपयुक्त घोषित कर दिया गया था।

लेखापरीक्षा द्वारा जांच में निम्नलिखित का पता चला:

- (i) परियोजना रिपोर्ट, जैसा कि रेल प्रशासन द्वारा तैयार की गई थी, ने माल यातायात एवं यात्रियों की प्रमात्रा, माल यातायात के वर्ष वार जीटीकेएम एवं माल यातायात के वर्षवार एनटीकेएम को पहले एवं दूसरे वर्ष के लिए "शून्य" के रूप में प्रक्षिप्त किया। रिटर्न दर (आरओआर) भी (-) 1.01 प्रतिशत के रूप में भी प्रक्षिप्त गई थी। यह भी उल्लेख किया गया कि राज्य राजमार्ग ने समस्त परियोजना क्षेत्र को कवर किया और निकट भविष्य में उद्योगों के प्रोत्साहन के लिए किसी मुख्य योजना पर विचार नहीं किया जा रहा था।
- (ii) 2011 की व्याख्यात्मक रिपोर्ट एवं एमवीजे-एनडीटी के मध्य नई बीजी समानान्तर लाईन के लिए सामग्री आशोधनों पर कवरिंग टिप्पण ने भी एक तीर्थयात्रा केन्द्र के रूप में नाथद्वारा के महत्व को दर्शाया। नई बीजी लाईन के प्रारंभ होने के बाद, राजस्थान एवं अन्य राज्यों के लोगों को नाथद्वारा के लिए एक सीधा रेल मार्ग प्राप्त होगा। नाथद्वारा तथा मावली के बीच सड़क दूरी 20 कि.मी. है और बस यात्रा ₹ 20/- के बस किराया सहित लगभग एक घण्टा लेती है। प्रस्तावित रेलगाड़ी यात्रा लगभग 30 मिनट लेगी और यह सड़क यात्रा की तुलना में सस्ती और तीव्र होगी। इस प्रकार, यहां सड़क से रेलवे की ओर यातायात के विपथन का पर्याप्त अवसर था।
- (iii) योजना शीर्ष 14 (गेज रूपांतरण) के अन्तर्गत पहले से ही पूरे किए गए गेज रूपांतरण परियोजना के लिए सामग्री आशोधन के रूप में विद्यमान मीटर गेज (एमजी) लाईन के समानान्तर नई बीजी लाईन के कार्य का निष्पादन हालाँकि स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि एमवीजे -एनडीटी अकेली ब्रांच लाईन है और अजमेर - चित्तौड़गढ़ -उदयपुर सैक्शन के संरेखण का हिस्सा नहीं है। इसके अतिरिक्त, इस लाईन पर कार्य पहले ही पूरा हो गया था एवं पहले से पूरे किए गए कार्य के लिए सामग्री आशोधन नहीं किया जा सकता था। कार्य को नई लाईन के रूप में शुरू किया जाना चाहिए था। योजना शीर्ष 11 के सथान पर योजना शीर्ष 14 के अन्तर्गत कार्य उपलब्ध कराने एवं निष्पादन के प्रभाव के परिणामस्वरूप किसी तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन को किए बिना कार्य प्रारम्भ किया गया। इस प्रकार रेलवे बोर्ड का अनुमोदन अनियमित था।

जब मामला मई 2012 में रेल प्रशासन के ध्यान में लाया गया तो उन्होंने बताया (जुलाई 2012) कि मावली पर तीर्थयात्रियों के वाहनान्तरण को रोकने के लिए और लम्बे मार्गों की रेल गाड़ियों को नाथद्वारा की ओर विपथित करने के लिए मावली-नाथद्वारा नई बीजी लाईन का गेज रूपांतरण सारे भारत से आने वाले तीर्थयात्रियों के लिए आवश्यक समझा गया था और इसलिए रेलवे बोर्ड ने सार्वजनिक माँग के अनुसार सामाजिक आर्थिक आधारों पर इस परियोजना पर विचार -विमर्श किया है।

तथापि, रेल प्रशासन का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि 2011 के दौरान मावली जंक्शन-नाथद्वारा सेक्शन की एमजी लाईन पर प्रत्येक दिन भाड़ा प्रति रेल औसतन केवल 56 यात्रियों ने ही यात्रा की थी। इस प्रकार, मावली जंक्शन-नाथद्वारा (बीजी) सेक्शन की ओर सड़क यातायात के विपथन के लिए अवसर काफी सीमित था। इसके अतिरिक्त, मावली जंक्शन-नाथद्वारा (बीजी) सेक्शन में प्रतिदिन रेलगाड़ी चलाने की परिचालन लागत ₹ 5683 तक आई जबकि, प्रति दिन प्रति भ्रमण का अर्जन केवल ₹ 423 तक आया। इसके अतिरिक्त, मावली जंक्शन-नाथद्वारा (बीजी) सेक्शन में यातायात की शुरुआत के लिए रेलवे सुरक्षा आयुक्त द्वारा संस्वीकृति जारी (अप्रैल 2011) किये जाने के बाद भी सेक्शन को जनता के लिए नहीं खोला गया था (जुलाई 2012)। वास्तव में वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एवं सीएओ) ने पैरा पर 7 फरवरी 2013 को हुई एक्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान स्वीकार किया कि रेल प्रशासन ने स्वयं परियोजना के लिए प्रस्ताव की पहल नहीं की थी और यह रेलवे बोर्ड के निदेशों के अनुसार किया गया था।

इस प्रकार, एक वर्ष के लिए सामग्री आशोधन के रूप में संस्वीकृत मावली जंक्शन से नाथद्वारा सेक्शन तक नई बीजी लाईन के अनुपयोग/खोलने के परिणामस्वरूप एक वर्ष तक के लिए ₹ 29.70 करोड़ मूल्य का निवेश निरर्थक हुआ। वास्तव में, रेलवे बोर्ड ने गैर व्यवहार्य परियोजना को पूरा करने के लिए अपर्याप्त पूंजीगत संसाधनों को विपथित किया था।

मामला फरवरी 2013 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2013)।

### 3.4 उत्तर रेलवे - सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के बिना कार्य के कार्यक्षेत्र में वृद्धि के कारण परिहार्य भुगतान

सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के बिना कार्य के कार्यक्षेत्र में वृद्धि ने ट्रांसमिशन लाईन के कार्य में देरी की और इसके परिणामस्वरूप ₹15.11 करोड़ के निवेश को अनुत्पादक होने के अतिरिक्त ₹18.02 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ

उत्तरी रेलवे प्रशासन ने ट्रेक्शन सब स्टेशन दिवाना में दिल्ली-करनाल-अम्बाला सेक्शन की विद्युत कर्षण आवश्यकता का प्रबन्ध करने के लिए उत्तर हरियाणा बिजली वितरण निगम लिमिटेड (यूएचबीवीएनएल) से विद्युत आपूर्ति खरीदी। साहिबाबाद में ट्रेक्शन सब सटेशन सहित दिल्ली -कानपुर सेक्शन के लिए विद्युत आपूर्ति एनटीपीसी से खरीदी जाती है। चूंकि एनटीपीसी से विद्युत आपूर्ति की दरें यूएचबीवीएनएल से काफी कम थी इसलिए रेलवे बोर्ड ने 2007-08 में ₹ 21.66 करोड़ की लागत पर "132 केवी तीन फेज सिंगल सर्किट ट्रांसमिशन लाईन (98 किमी) के माध्यम से ट्रेक्शन सब स्टेशन, दिवाना के लिए ट्रेक्शन सब स्टेशन, साहिबाबाद से एनटीपीसी आपूर्ति का विस्तार" कार्य उत्तर रेलवे निर्माण संगठन (एनआरसीओ) को सौंपा और संस्वीकृत किया। इस कार्य का विस्तृत अनुमान (कर्षण लाइन की लम्बाई 103 किमी) ₹ 25.34 करोड़ की लागत पर फरवरी 2007 में संस्वीकृत किया गया था।



2008 में निविदाएं आमंत्रित करने से पहले, एनआरसीओ ने अवलोकन किया (नवम्बर 2006) कि दादरी एवं साहिबाबाद के बीच कई रूकावट/अतिक्रमण थे। प्राक्कलन के पुनरीक्षण के समय एनआरसीओ ने प्रस्ताव दिया (नवम्बर 2006) कि एनपीसी आपूर्ति दादरी के ट्रेक्शन सब स्टेशन से दीवाना के ट्रेक्शन सब स्टेशन तक साहिबाबाद के ट्रेक्शन सब स्टेशन से बिना गुजरे बढ़ाया जाए। संस्वीकृत आदेश के संशोधन हेतु रेलवे बोर्ड से अनुरोध करने के बजाय रेल प्रशासन ने एक संशोधित मार्ग (105 कि.मी. की दूरी) हेतु निविदा आमंत्रित की (मार्च 2008)।

तदनुसार, ₹ 23.94 करोड़ की लागत पर दादरी से दिवाना तक 105 किमी. ट्रांसमिशन लाईन (तीन फेज सिंगल सर्किट) के डिजाईन आपूर्ति, उत्थापन, जाँच और चालू करने के लिए ठेका जुलाई 2010 की समापन तारीख (डीओसी) सहित टर्नकी आधार पर मैसर्स हाइथ्रो पावर कार्पोरेशन लिमिटेड, नई दिल्ली को दिया गया था (जुलाई 2008)। सर्वेक्षण के बाद ठेकेदार ने ट्रांसमिशन लाईन की लम्बाई को 132 कि.मी. के रूप में निर्धारण किया और तदनुसार नीव और टावरों के ड्राइंग और डिजाइन को एनआरसीओ को अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया (अक्टूबर 2008)।

बाद में दिसम्बर 2008 में एनआरसीओ ने भविष्य में दोहरे सर्किट के प्रावधान के साथ इकहरी सर्किट ट्रांसमिशन लाईन बिछाने और तदनुसार ट्रांसमिशन लाईन के सभी घटकों को डिजाईन करने के लिए ठेकेदार को निदेश दिया। ट्रांसमिशन लाईन की लम्बाई में परिवर्तन और सामग्री कार्य की प्रमात्रा में वृद्धि के कारण कार्य की लागत ₹ 21.66 करोड़ से बढ़कर ₹ 54.54 करोड़ हो गई जिसमें सामग्री आरोधन और रेलवे बोर्ड की अपेक्षित संस्वीकृति भी शामिल है। ठेकेदार ने परिवर्तित ठेका करार के लिए शुद्धिपत्र जारी करने के लिए एनआरसीओ से निवेदन किया। तथापि, एनआरसीओ ने कोई शुद्धिपत्र जारी नहीं किया और अतिरिक्त राशि के भुगतान के लिए ठेकेदार को आश्वासन दिया (फरवरी 2009)। तत्पश्चात, कुछ सामग्री की आपूर्ति के अलावा ट्रांसमिशन लाईन का कार्य लगभग स्थिर रहा। जुलाई 2010 में, एनआरसीओ ने दूसरे पक्ष पर किसी वित्तीय प्रभाव के बिना डीओसी को दिसम्बर 2011 तक बढ़ा दिया। ₹ 23.94 करोड़ की करार लागत के प्रति ₹ 15.11 करोड़ की राशि का भुगतान किया जा चुका है। तथापि, संशोधित अनुमान व सामग्री आशोधन संस्वीकृत नहीं किए गए हैं (दिसम्बर 2012)।

ट्रांसमिशन लाईन के कार्य को पूरा करने में विलम्ब ने रेल प्रशासन को दिल्ली - करनाल-अम्बाला सैक्शन की आवश्यकता का प्रबन्धन करने के लिए दिवाना में ट्रेक्शन सब स्टेशन पर एनटीपीसी से सस्ती दरों पर विद्युत शक्ति आपूर्ति खरीदने के लाभों से वंचित कर दिया और इसके परिणामस्वरूप अगस्त 2010 से दिसम्बर 2011 (17 माह के लिए) तक एनटीपीसी और यूएचबीवीएनएल से विद्युत आपूर्ति की दरों में अन्तर के कारण ₹18.02 करोड़ की राशि का परिहार्य भुगतान हुआ।

जब मामला रेल प्रशासन के साथ उठाया गया तो उन्होंने बताया (दिसम्बर 2012) कि यह मामला संस्वीकृति के लिए दिसम्बर 2011 में रेलवे बोर्ड को भेजा जा चुका था। तथापि, अभी तक संस्वीकृति प्रतिक्रियित थी (दिसम्बर 2012)।



इस प्रकार, सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के बिना कार्य के क्षेत्र में वृद्धि ने ट्रांसमिशन लाईन के कार्य को पूरा करने में विलम्ब कर दिया और इसके परिणामस्वरूप एनटीपीसी एवं यूएचबीवीएनएल से विद्युत आपूर्ति की दरों में अन्तर होने के कारण ₹ 18.02 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ। इसके अतिरिक्त कार्य पर ₹ 15.11 करोड़ का व्यय अवरोधित हो गया था।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

### 3.5 दक्षिण रेलवे: रेलवे बोर्ड के अनुदेशों/दिशानिर्देशों के अननुपालन के कारण परिहार्य अतिरिक्त व्यय

रेलवे ने स्वेच्छाचारी निर्णय के माध्यम से गेज़ रूमान्तरण कार्य में तटबंध की निर्धारित निर्माण चौड़ाई में वृद्धि की जिसके परिणामस्वरूप ₹13.19 करोड़ का अतिरिक्त परिहार्य व्यय किया

भारतीय रेलवे स्थायी मार्ग नियमपुस्तिका (आईआरपीडब्ल्यूएम)-2004 के पैराग्राफ 263 में समाविष्ट अनुदेशों और रेलवे परियोजनाओं (जुलाई 2003) में भूमि कार्य के लिए आरडीएसओ के दिशानिर्देशों के अनुसार एकहरी लाईन ब्रॉड गेज़ के लिए तटबंध में निर्धारित निर्माण चौड़ाई 6.85 मीटर थी और बैलस्ट कुशन की न्यूनतम गहराई 300 मि.मी. थी।

रेलवे बोर्ड ने सभी दोहरीकरण, गेज़ रूमान्तरण और नई लाइनों के निर्माण में बैलस्ट कुशन की निर्धारित न्यूनतम गहराई को 300 मि.मी. से बढ़ाकर 350 मि.मी. तक कर दिया था (मई 2009)। तत्पश्चात, रेलपथ मानक समिति (टीएससी) ने अपनी 80वीं बैठक (दिसम्बर 2009) में बड़े हुए बैलस्ट कुशन के प्रभाव पर चर्चा की और बीजी इकहरी लाईन के लिए निर्माण चौड़ाई में 6.85 मीटर से 8.90 मीटर की बढ़ोतरी करने का प्रस्ताव रखा। रेलवे बोर्ड ने यह कहते हुए प्रस्ताव का अनुमोदन नहीं किया कि यह निश्चित रूप से नए कार्यों की लागत में वृद्धि करेगा, जबकि लागत में कमी करने की आवश्यकता थी। इस मामले की टीएससी की 81वीं बैठक में पुनः चर्चा की गई थी (दिसम्बर 2010) और रेलवे बोर्ड द्वारा इसका अनुमोदन नहीं किया गया था।

उपरोक्त निर्णयों के बावजूद, दक्षिण रेलवे के निर्माण संगठन के मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ) ने क्रमशः तटबंध पर 8.00 मीटर और मुख्य पुल पहुँच पर 9.00 मीटर की न्यूनतम निर्माण चौड़ाई को सुनिश्चित करने के लिए उप मुख्य अभियंता /गेज़ रूमान्तरण, तिरुचिरापल्ली को निदेश दिया (सितम्बर 2010)। सीएओ के अनुदेशों को दो भूमि कार्य ठेको<sup>39</sup> में लागू किया गया था जिन्हें मार्च 2009 में दिया गया था। इन कार्यों में निर्माण चौड़ाई बढ़ा दी गई थी और औसत निर्माण चौड़ाई 7.07 मीटर और 8.47 मीटर के बीच थी।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया (अप्रैल 2012):

<sup>39</sup> गेज़ रूमान्तरण कार्य मयीलादुथुराई -तिरुवरूर-कराईकुडी (i) मयीलादुथुराई-पुन्थोट्टम स्टेशनों (शेच-I) के बीच भूमि कार्य और (ii) गेज़ रूमान्तरण कार्य मयीलादुथुराई-तिरुवरूर -कराईकुडी में पुन्थोट्टम -तिरुवरूर स्टेशनों (शेच- II) के बीच भूमि कार्य

- सीएओ ने सामान्य रेलपथ इकहरी लाईन के लिए निर्माण चौड़ाई में 8.20 मीटर तक की वृद्धि के लिए आईआरपीडब्ल्यूएम में संशोधन के लिए रेलवे बोर्ड से निवेदन किया (मई 2011)। रेलवे बोर्ड ने निवेदन को अस्वीकार कर दिया। टीएससी की 82वीं बैठक में इस मुद्दे पर फिर चर्चा की गई थी (दिसम्बर 2011) और 7.85 मीटर के लिए प्रस्ताव को रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकार नहीं किया गया था।
- कार्य के लिए प्रमात्रा परिवर्तन के औचित्य की जाँच करते समय एफए एवं सीएओ, निर्माण ने देखा (अक्टूबर 2011) कि चूंकि करार का मूल्य बढ़कर ₹ 50 करोड़ हो गया इसलिए एक विशेष मामला के रूप में महाप्रबंधक (जीएम) की मंजूरी आवश्यक होगी। रेलवे बोर्ड का अनुमोदन भी 6.85 मीटर से 8.00 मीटर तक की निर्माण चौड़ाई बढ़ाने के लिए आवश्यक होगा।
- महाप्रबंधक का कार्योत्तर अनुमोदन प्राप्त कर लिया गया था (अक्टूबर 2011)। तथापि, अनुमोदन प्राप्त करने के लिए रेलवे बोर्ड के साथ कोई पत्राचार अभिलेखित नहीं था।
- निविदा समिति ने, कार्य की मदों के संबंध में दरों के लिए, जहाँ करार प्रमात्राओं में 125/200 प्रतिशत से परे भिन्नताएं थी, विद्यमान ठेकेदार के साथ वार्तालाप के लिए सम्पर्क किया (जनवरी 2012), पाया कि वास्तविक कार्य करने से पहले क्षेत्र में अतिरिक्त विस्तारण की आवश्यकता के अध्ययन के लिए आवश्यक प्रयोग नहीं किया गया था और स्वेच्छाचारी निर्णय लिए गए थे। इसके अतिरिक्त, तकनीकी रूप से स्थान विशेष अतिरिक्त आवश्यकताओं पर निर्णय लेने के लिए बेस मृदा विशेषताओं का अध्ययन नहीं किया गया था।

दोनों निर्माण कार्यों में निर्माण चौड़ाई में बढ़ोतरी से 1,75,700 घन मीटर की सीमा तक भूमि कार्य में वृद्धि हुई जिसमें ₹13.19 करोड़ का परिहार्य व्यय शामिल था।

जब मामला अप्रैल 2012 में रेल प्रशासन के ध्यान में लाया गया तो उन्होंने बताया (मई 2012) कि 6.85 मीटर की न्यूनतम निर्माण चौड़ाई में स्थिरता/सुरक्षा आवश्यकता के सामंजस्य सहित वृद्धि की जा सकती है। आवश्यकता और तकनीकी विचार विमर्शों के आधार पर चौड़ाई में वृद्धि की गई थी। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि निर्धारित निर्माण चौड़ाई में वृद्धि की अनुमति रेलवे बोर्ड द्वारा नहीं दी गई थी। सीएओ के अनुदेश सामान्य थे एवं स्थान विशेष के लिए नहीं थे और रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के विपरीत थे। इसके अलावा, अतिरिक्त आवश्यकताओं की तकनीकी अपेक्षाओं को स्थापित करने के लिए उचित मृदा अध्ययन नहीं किया गया था।

इस प्रकार, निर्माण चौड़ाई में वृद्धि अनुचित थी और रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित तकनीकी प्राचलों के विपरीत थी और इसके परिणामस्वरूप ₹13.19 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

### 3.6 उत्तर पूर्वी सीमान्त रेलवे : जिला प्रशासन, बोंगाईगाँव द्वारा रेलवे भूमि के अनधिकृत कब्जे के कारण हानि

रेल प्रशासन द्वारा अपनी भूमि की आवधिक रूप से जाँच करने में इसके विफल होने के परिणामस्वरूप जिला प्रशासन द्वारा इस पर अनधिकृत कब्जा हुआ। भूमि की वर्तमान लागत का अनुमान ₹ 12.75 करोड़ है।

रेलवे के लिए इंजीनियरिंग संहिता के पैराग्राफ 1004 और 1007 के अनुसार रेलवे को अपने कब्जे में सारी भूमि के अक्षुण्ण शीर्षक को सुरक्षित रखने और अतिक्रमण से इसे मुक्त रखने के लिए प्रत्येक रेल प्रशासन का कर्तव्य है। किसी मुकद्दमेबाजी के निवारण के मद्देनजर सभी रेलवे भूमि की यथार्थ भूमि योजनाएं बनाई जानी चाहिएं और नियमित अन्तरालों पर चारदीवारियों का पर्याप्त रूप से सीमांकन और सत्यापन किया जाना चाहिए। जहाँ तक भूमि की अभिरक्षा का प्रश्न है वहाँ जोनल रेलवे का महाप्रबंधक यह सुनिश्चित करने के लिए अनुपूरक नियमावली को तैयार करने के लिए जिम्मेदार होगा कि शीर्षकों के अभिलेखों को सुरक्षित रूप से अनुरक्षित किया गया है और अद्यतन करके रखा गया है, चारदीवारियों की आवधिक रूप से जांच की गई है और यह कि पाए गए किसी अतिक्रमण को शीघ्रता से सूचित किया गया और उसे सुलझाया गया है।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (अक्टूबर 2010 और मई 2012) के रंगैया डिवीजन के अभिलेखों की समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान, बोंगाईगाँव के निकट स्थित 85 बीघा माप की भूमि को भविष्य में रेलवे कालोनी के विस्तार के लिए 1905 से 1964 तक के आरम्भ में रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था।

तथापि, आवधिक निरीक्षण करने में विफलता के कारण भूमि पर असामाजिक तत्वों ने अवैध रूप से अतिक्रमण कर लिया था और अतिक्रमण का यह मामला रेल प्रशासन के केवल 1999 में ध्यान में आया था। अतिक्रमणकारियों को जिला प्रशासन की सहायता से हटाया गया था। तथापि, बेदखली के बाद (1999) चाहरदीवारी आदि के निर्माण के रूप में भूमि को सुरक्षित करने के लिए कोई उपचारात्मक उपाय नहीं किए गए थे। इस पर बाद में बाल उद्यान के निर्माण के लिए 1999 में स्वयं जिला प्रशासन द्वारा कब्जा कर लिया गया था।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित को पाया:-

- (i) रेल प्रशासन को जिला प्रशासन द्वारा किए गए अतिक्रमण के बारे में जानकारी का केवल सितम्बर 2004 में पता चला जब जिला प्रशासन ने भूमि के चारों ओर चाहरदीवारी के निर्माण के लिए उनसे निवदन किया। इसके पश्चात, दो वर्षों के बीत जाने के बाद (नवम्बर 2006) रेल प्रशासन ने अतिक्रमण की बेदखली के लिए जिला पुलिस प्रशासन के पास औपचारिक शिकायत दर्ज की; जिसका कोई परिणाम नहीं निकला।
- (ii) अपर उपायुक्त, राजस्व, बोंगाईगाँव ने सूचना दी (फरवरी 2012) कि आईटीआई, बोंगाईगाँव के निकट रेलवे भूमि के 85 बीघा की कीमत लगभग

₹0.15 करोड़ प्रति बीघा है। इस प्रकार, भूमि की वर्तमान लागत ₹ 12.75 करोड़ के रूप में अनुमानित हैं।

- (iii) डिवीजनल रेलवे प्रबंधक, रंगैया ने अपने पत्र (मई 2012) में लेखापरीक्षा को सूचना दी कि 1999 से 2012-13 के दौरान, भूमि का आवधिक निरीक्षण केवल एक बार 28 जून 2007 को किया गया था।

जब मामला रेल प्रशासन (मई 2012) के ध्यान में लाया गया तो उन्होंने बताया (जनवरी 2013) कि निजी व्यक्तियों द्वारा किसी और अतिक्रमण को निष्फल करने के लिए राज्य सरकार द्वारा बच्चों के लिए पार्क बनाया गया था और उपायुक्त, बोंगाईगाँव (21 सितम्बर 2004) द्वारा यह भी सूचना दी गई थी कि विवादास्पद भूमि रेलवे से संबंधित है। वे आगे लेखापरीक्षा के तर्क से सहमत नहीं हुए कि रेलवे को ₹12.75 करोड़ की हानि हुई क्योंकि रेलवे ने भूमि नहीं छोड़ी। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन (उप एफए एवं सीएओ) ने (जनवरी 2013) में अपना उत्तर देते हुए बताया कि रेलवे के पास भूमि योजना की प्रमाणित प्रतियां हैं और मुख्यालय में भूमि अभिलेख रजिस्टर का रख-रखाव किया जा रहा है। भूमि योजनाओं की प्रतियाँ आवश्यक कार्रवाई के लिए सभी डिवीजनों को दी गई हैं।

तथापि रेल प्रशासन का उत्तर भूमि के अवैध अतिक्रमण के मद्देनजर स्वीकार्य नहीं हैं। इसके अतिरिक्त, जिला प्रशासन ने अवैध कब्जे के संबंध में रेलवे को सूचना दी थी (सितम्बर 2004)। रेलवे 1999 से आवधिक निरीक्षण करने में विफल रहा था। इस प्रकार, चार दीवारियों का सीमांकन न करने और भूमि का कोई भी आवधिक निरीक्षण न किए जाने के कारण उस भूमि का अतिक्रमण कर लिया गया था।

₹ 12.75 करोड़ की हानि के संबंध में, लेखापरीक्षा ने देखा कि चूंकि विवादास्पद भूमि अब राज्य सरकार के कब्जे के अन्तर्गत है, इस समय तक भूमि खाली नहीं की गई है और प्रत्यक्ष रूप से रेलवे को लौटाई नहीं गई है, इसलिए अपने वर्तमान दिवस की लागत की सीमा तक रेलवे को हानि हुई। आवधिक निरीक्षण करने में विफलता के कारण भूमि के अधिकार पत्र की सुरक्षा न करना स्पष्टतः आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली की कमजोरी को दर्शाता है।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (जुलाई 2013)।

### 3.7 पूर्व मध्य रेलवे: पुल के नवीकरण में परिहार्य निवेश

स्थायी विपथन पर पुल के निर्माण में विलम्ब के परिणामस्वरूप विद्यमान पुल जो पूर्णतया अस्थायी था की सुदृढ़ता पर ₹ 12.10 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ

सीतामढ़ी-बैरगनिया सैक्शन में दरभंगा -बैरगनिया स्टेशनों के बीच स्थायी विपथन पर मुख्य पुल सं. 89 का निर्माण जयनगर -दरभंगा -नरकटियागंज सैक्शन पर गेज़ परिवर्तन (जीसी) परियोजना (मई 2002) का हिस्सा था। तीन वर्ष बीत जाने के बाद रेल प्रशासन ने 2005 से 2008 की अवधि के दौरान चार बार निविदाएं आमंत्रित की थी। निविदाएं

योग्यता मानदण्ड के पूरा न होने और तकनीकी कारणों के कारण से हर बार निरस्त कर दी गई थीं। अन्त में निविदाओं को जुलाई 2011 और मई 2012 तक कार्य के पूरा होने की नियत तारीख सहित क्रमशः ₹ 25.98 करोड़ की लागत पर नीव कार्य (नवम्बर 2009) एवं ₹ 16.36 करोड़ की लागत पर अधिरचना कार्य (फरवरी 2011) के लिए दिया गया था। अधिरचना कार्य अप्रैल 2012 में पूरा हो गया था जबकि अधिरचना कार्य की समापन तारीख को फरवरी 2013 तक बढ़ा दिया गया था। रेल प्रशासन ने बताया (अगस्त 2012) कि क्योंकि कार्य की प्रगति बहुत धीमी थी इसलिए नए पुल को जून 2014 से पहले चालू किए जाने की संभावना नहीं थी।

लेखापरीक्षा ने देखा (नवम्बर 2012) कि मुख्य पुल के निर्माण की अनुमानित लागत ₹ 5 करोड़ (2002 में रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत ) से बढ़कर ₹ 42.34 करोड़ (नवम्बर 2009 एवं फरवरी 2011 में क्रमशः नीव और अधिरचना की ठेकागत लागत) हो गई थी।

इसी बीच, रेल प्रशासन ने विद्यमान एमजी पुल की सुदृढता के लिए योजना के साथ रेलवे बोर्ड से सम्पर्क किया (अप्रैल 2008) क्योंकि नए पुल के निर्माण के लिए निविदाओं को उस समय तक अन्तिम रूप नहीं दिया गया था और जुलाई 2010 की निर्दिष्ट लक्षित तारीख को प्राप्त करना सम्भव नहीं था। रेल प्रशासन ने आगे बताया (अप्रैल 2008) कि सुदृढता कार्य में गर्डरों का बाह्य पूर्व प्रतिबल और वर्तमान डैक फ्लोर का प्रतिस्थापन शामिल है, लागत एक करोड़ रूपए से कम होगी।

रेल प्रशासन ने ₹ 5.58 करोड़ और ₹ 0.68 करोड़ के ठेका मूल्य सहित क्रमशः बाह्य पूर्व-प्रतिबल के लिए और फ्लोरिंग सिस्टम और चैनल स्लीपरों की आपूर्ति से संबंधित कार्यों के लिए फरवरी 2009 में दो ठेके दिए। लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित को पाया :

- (i) पहले ठेके का मूल्य दो परिवर्तनों (जून 2009 एवं जून 2010) में बढ़कर ₹ 11.43 करोड़ तक हो गया था। इसी प्रकार, रेल प्रशासन को रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत एक करोड़ रूपए की राशि (मई 2008) के प्रति पुराने पुल को सुदृढ बनाने में ₹ 12.10 करोड़ (₹ 0.68 + ₹ 11.43 करोड़) का व्यय करना पड़ा था।
- (ii) निविदा समिति ने चर्चा की (जून 2010) कि क्या सुदृढता कार्य का जारी रखना इसकी भारी लागत और सुदृढ किए गए पुल के अस्थायी स्वरूप जिसे नए पुल के पूरा होने के बाद परित्यक्त कर दिया जाएगा, के मद्देनजर आवश्यक था। तथापि, जून 2010 तक लगभग ₹ 6 करोड़ का व्यय पहले ही किया जा चुका था और नए पुल को पूरा होने में कम से कम तीन वर्ष और लगेंगे, अतः रेल प्रशासन ने सुदृढता कार्य को जारी रखने का निश्चय किया (जून 2010)।
- (iii) पुल की सुदृढता का कार्य जनवरी 2011 में पूरा हुआ था और फलस्वरूप रेलवे सुरक्षा आयुक्त ने नवीकरण किए गए पुल पर 70 किमी. प्रति घण्टा की गति पर यातायात के लिए बीजी लाईन को चालू करने की संस्वीकृति दी (फरवरी 2011)। तथापि, गति प्रतिबन्ध 30 किमी. प्रति घंटा पर रहा जैसा कि सुदृढता कार्य से पहले स्थिति थी।
- (iv) पंद्रह दिनों तक (01.05.2012 और 15.05.2012 के बीच) रेल गाड़ियों के संचलन की समीक्षा से स्थानीय रेल गाड़ियों के केवल तीन युग्मों और दो माल

गाड़ियों के संचलन का पता चला । इसने स्पष्ट रूप से दर्शाया कि इस खण्ड में बहुत सीमित यातायात हुआ।

जब मामला रेल प्रशासन (जून 2012) के ध्यान में लाया गया तो उन्होंने बताया (अगस्त 2012) कि सुदृढता कार्य अस्थायी स्वरूप का नहीं था क्योंकि सुदृढ किया गया पुल अक्टूबर 2010 में माल यातायात के लिए चालू किया गया था और इस पुल का उपयोग तब तक जारी रहेगा जब तक नया पुल चालू नहीं किया जाता जिसका केवल जून 2014 तक चालू किए जाने की संभावना थी। उन्होंने आगे बताया कि पुल को सुदृढ किए बिना सीतामढ़ी -बैरगनिया सैक्शन को खोला नहीं जा सकता था, जहाँ जनता की भारी मांग थी। इसके अतिरिक्त, केवल इस सैक्शन को खोलने से बैरगनिया, चौरादानों-रक्सोल के आगे के सैक्शन को पूरा किया जा सकता था। उन्होंने आगे कहा कि सम्बद्धता असीम मूल्य है और गति का महत्व द्वितीयक है।

तथापि, उपर्युक्त उत्तर इस तथ्य के मद्देनजर स्वीकार्य नहीं है कि पुल का नवीनीकरण जो केवल तीन वर्षों की मात्र लघु अवधि के लिए अपेक्षित था और वह भी कम यातायात सघनता वाली लाईन पर, जो वित्तीय रूप से विवेकपूर्ण निर्णय नहीं था और इसके परिणामस्वरूप ₹12.10 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त, निविदा समिति बैठक में यथा संकल्पित जून 2010 में पुराने पुल को सुदृढ बनाए रखने को जारी न रखने का विकल्प देते हुए रेल प्रशासन ₹ 6.10 करोड़ की राशि की बचत कर सकता था जो व्यय जून 2010 के बाद हुआ था।

मामला फ़रवरी 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

#### अध्याय 4 - यांत्रिक - ज़ोनल मुख्यालय/वर्कशाप/उत्पादन इकाईयाँ

यांत्रिक विभाग मुख्य रूप से निम्न के प्रबन्धन के लिए उत्तरदायी है-

- मोटिव पावर उपलब्धता, क्रू प्रबन्धन, चल स्टॉक प्रबन्धन एवं दुर्घटनाओं के मामले में यातायात बहाली सुनिश्चित करते हुए रेलगाड़ी प्रचालन
- लोकोमोटिव, कोचों, व्हील सेट इत्यादि के उत्पादन में लगी उत्पादन इकाईयाँ
- चल स्टॉक एवं संबंधित घटकों की मरम्मत, रखरखाव एवं विनिर्माण के लिए स्थापित की गई वर्कशाप

रेलवे बोर्ड में यांत्रिक विभाग का अध्यक्ष सदस्य यांत्रिकी होता है। प्रत्येक जोन में विभाग का अध्यक्ष मुख्य यांत्रिक इंजीनियर होता है जो रेलवे के महाप्रबंधक को रिपोर्ट करता है। रेलवे बोर्ड के सदस्य यांत्रिकी का कार्यालय तकनीकी मसलों एवं नीति पर सीएमई का मार्गदर्शन करता है। डिवीजनल स्तर पर, वरि. डिवीजनल यांत्रिकी इंजीनियर रेलवे बोर्ड एवं जोनल रेलवे द्वारा बनाई गई नीतियों के कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी है।

उत्पादन इकाईयाँ का प्रबंधन रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करते हुए महाप्रबंधक द्वारा स्वतंत्र रूप से किया जाता है। मुख्य निर्माण प्रबंधकों द्वारा वर्कशाप की अध्यक्षता की जाती है एवं वे सीएमई को रिपोर्ट करते हैं।

वर्ष 2011-12 के दौरान यांत्रिक विभाग का कुल व्यय ₹ 36,658 करोड़ था। वर्ष के दौरान, वाउचरों एवं निविदाओं इत्यादि की नियमित लेखापरीक्षा से अलग यांत्रिक विभाग के 583 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में समस्त ज़ोनल रेलवे में "भारतीय रेलवे में लोकोमोटिव का रखरखाव" पर किया गया एक विषयक अध्ययन सम्मिलित हैं। इस विषय में, लेखापरीक्षा ने बुनियादी ढांचे की पर्याप्तता एवं लोकोमोटिव की मरम्मत की गुणवत्ता एवं दक्षता का निर्धारण किया। लेखापरीक्षा से पता चला कि लोको शैडों के 89 प्रतिशत में लोकोमोटिव का अधिक धारण था जिससे बाद में अनुरक्षण कार्यक्रम एवं किये जाने वाले अनुरक्षण की गुणवत्ता एवं विश्वसनीयता पर प्रतिकूल रूप से प्रभाव पड़ा। पीओएच से पहले एवं पीओएच के बाद यार्डों में लोकोमोटिव के अधिक अवरोधन के साथ-साथ लोको शैडों को मरम्मत के लिए खराब लोकोमोटिव के हस्तांतरण में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 241.36 करोड़ की अनुमानित अर्जन हानि हुई।

इसके अतिरिक्त, खरीद एवं उत्पादन प्रचालनों में गंभीर अनियमितताओं/कमियों के उदाहरणों को कवर करते हुए तीन पृथक पैराग्राफों का भी इस अध्याय में उल्लेख किया गया है।

## 4.1 भारतीय रेल में रेल इंजनों का रखरखाव

### कार्यकारी सार

रेल इंजन भारतीय रेल में महत्वपूर्ण परिसम्पत्तियों में से है और यात्री तथा मालगाड़ी सेवाओं, दोनों के लिए महत्वपूर्ण चालन शक्ति प्रदान करते हैं। रेल इंजनों की समय पर उपलब्धता एवं निष्पादन की विश्वसनीयता ट्रेन सेवाओं के संचालन हेतु महत्वपूर्ण हैं। इसके लिए समय पर, नियमित एवं पर्याप्त रख-रखाव की आवश्यकता है। 2009-12 की अवधि को शामिल करते हुए भारतीय रेल में रेल इंजनों के रख-रखाव पर अक्टूबर 2012 से जनवरी 2013 के दौरान एक विषयक लेखापरीक्षा की गई। लेखापरीक्षा में इंजनों की मरम्मत और इसकी गुणवत्ता और दक्षता के लिए उपलब्ध अवसंरचना की पर्याप्तता का आकलन किया गया।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि 90 प्रतिशत से अधिक लोको शैडों में अधिक इंजनों को रखा गया। इसके अलावा, 54 प्रतिशत शैडों में होल्डिंग होमिंग क्षमता से 20 प्रतिशत बढ़ गई थी। इसके परिणामस्वरूप, उनके रख-रखाव कार्यक्रम और किए गए रख-रखाव की गुणवत्ता तथा विश्वसनीयता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। एक नमूना जांच से पता चला कि वर्ष 2011-12 के दौरान, 21 प्रतिशत डीजल रेल इंजनों का रख-रखाव नहीं किया जा सका था, जिनका रख-रखाव अपेक्षित था।

होमिंग शेड अपने रेल इंजनों को उनकी आवधिक जाँच और मरम्मत (पीओएच) के लिए समय पर कार्यशाला में भेजने के लिए जिम्मेदार हैं। नमूना जाँच से रेल इंजनों को पीओएच के लिए भेजने में बहुत अधिक देरी का पता चला हुई और विलम्ब 360 दिनों तक का था। इसके अलावा, किये गये रख-रखाव की गुणवत्ता घटिया थी जैसा कि इस तथ्य से देखा जा सकता है कि जाँच और मरम्मत किए हुए 65 प्रतिशत रेल इंजनों में पीओएच के 180 दिनों के भीतर ही खराबी दर्ज की गई। इसके अतिरिक्त, उनमें से 17-20 प्रतिशत पीओएच के एक महीने के भीतर ही विफल हो गए जो पीओएच का घटिया मानक एवं रेलवे की आंतरिक नियंत्रण प्रणाली में एक गंभीर संचालनात्मक कमी का दर्शाता है।

रेल इंजनों की विफलताओं के कारण अनिर्धारित मरम्मत करनी पड़ती हैं। 28 लोको शैडों की नमूना जाँच से पता चला कि 11626 रेल इंजन नौ महीनों की अवधि के दौरान "क्रमावधि से पहले मरम्मत" के लिए देने पड़े और इससे 15810.64 इंजन दिवस निरर्थक रहे तथा ₹ 281.35 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई। अनिर्धारित मरम्मत पर व्यय का अनुमान लगभग ₹ 81 करोड़ था। अनिर्धारित मरम्मत के आंकड़े भारतीय रेलवे द्वारा बताए गए रेल इंजन विफलता आंकड़ों से बहुत अधिक थे, अतः एक विस्तृत जाँच की आवश्यकता है।

पीओएच किये गये/मरम्मत किये गये रेल इंजनों की संख्या के लिए निर्धारित लक्ष्य और उनकी समय-सीमा के प्रति कार्यशालाओं/शैडों का निष्पादन आंका जाता है। 28 लोको शैडों की नमूना जाँच से पता चला कि निर्धारित रख-रखाव और पीओएच को पूरा करने के लिए अतिरिक्त अवरोधन था जिसके कारण ₹ 209.95 करोड़ की अर्जन क्षमता की



हानि हुई। इसके अलावा, आवधिक ओवरहालिंग से पहले और आवधिक ओवरहालिंग के बाद यार्ड में (एक दिन से अधिक) रेल इंजनों का अधिक अवरोधन तथा इसके साथ ही लोको शेडों को मरम्मत के लिए निष्क्रिय रेल इंजनों को स्थानान्तरित करने में भी देरी हुई जिसके कारण ₹ 241.33 करोड़ की अनुमानित आय की हानि हुई।

इस प्रकार रेल इंजनों को उपलब्ध कराये गये अनुरक्षण की गुणवत्ता घटिया थी जिसके कारण वे जल्दी विफल हो जाते हैं। इस कारण से गाड़ियों का मार्ग में ही अवरोधन और अनिर्धारित मरम्मत होती है। वास्तव में रेल इंजनों की अनिर्धारित मरम्मत बहुत अधिक थी और ऐसे कारणों की गहराई से जाँच किए जाने की आवश्यकता है।

#### 4.1.1 प्रस्तावना

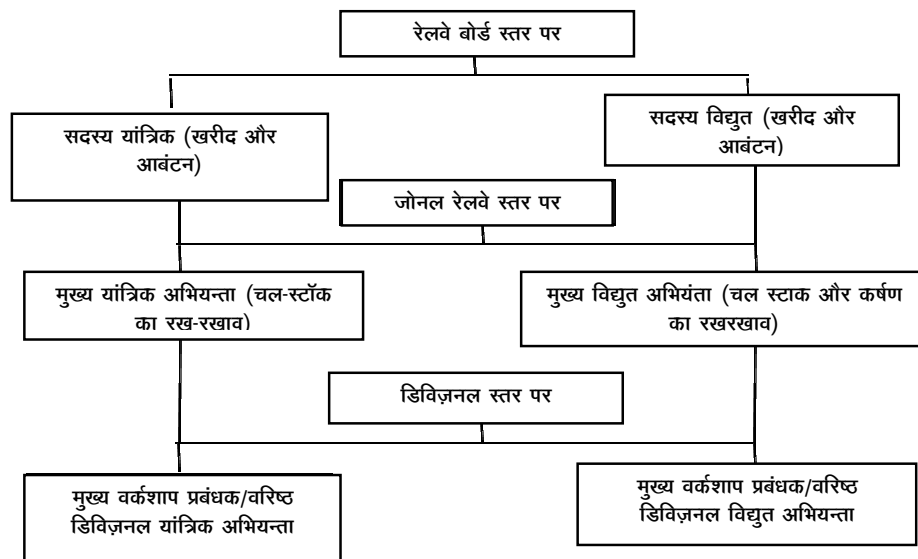
इंजन, जो रेलवे की सबसे महत्वपूर्ण परिसम्पत्ति है और यात्री और मालभाड़ा दोनों की गाड़ी सेवाओं के लिए चालन शक्ति प्रदान करते हैं। गाड़ी सेवाओं के परिचालन के लिए इंजनों की समय पर उपलब्धता और निष्पादन की विश्वसनीयता महत्वपूर्ण हैं। इसके बदले में उनकी सुचारु रूप से चालन की स्थिति सुनिश्चित करने के लिए उनका समय पर नियमित और पर्याप्त रखरखाव आवश्यक है। 31 मार्च 2011 को भारतीय रेलवे (आईआर) के पास 9213 इंजनों (बीजी, एमजी और एनजी<sup>40</sup>) का बेड़ा था जिसमें 43 भाप, 5137 डीजल और 4033 विद्युत इंजन थे। इंजनों के रखरखाव के लिए माल, श्रमशक्ति और बुनियादी सुविधाओं की योजना का उत्तरदायित्व जोनल रेलवे का है।

प्रत्येक इंजन को एक निर्दिष्ट इंजन शैड दिया जाता है जो उसके निष्पादन के रखरखाव और मॉनीटरिंग के लिए उत्तरदायी होता है। भारतीय रेलवे (आईआर) में 28 ब्रॉड गेज (बीजी) विद्युत इंजन शैड और 44 बीजी डीजल इंजन शैड हैं जिनमें इंजनों को रखा जाता है और उनका निर्धारित और अनिर्धारित रखरखाव किया जाता है। इसके अतिरिक्त, 12 इंजन वर्कशाप हैं जो इंजनों की आवधिक ओवरहाल, भारी मरम्मत और उनकी मध्यावधि बहाली आदि का कार्य करती हैं।

#### 4.1.2 संगठन संरचना

रेलवे बोर्ड, जोनल और डिविज़नल स्तरों पर इंजनों के रखरखाव के निरीक्षण की संगठनात्मक संरचना निम्नानुसार है:

<sup>40</sup> ब्रॉड गेज (बीजी), मीटर गेज (एमजी) और नैरो गेज (एनजी)



#### 4.1.3 पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदन

आईआर में इंजनों के रखरखाव के मुद्दों को "भारतीय रेलवे में, निर्धारण, खरीद/उत्पादन, उपयोगिता और अनुरक्षण" पर निष्पादन लेखापरीक्षा में कवर किया गया एवं 2003 की सीएजी की रिपोर्ट सं.9 में शामिल किया गया था। रिपोर्ट में निम्नलिखित मुद्दों को उजागर किया गया था:

- रख-रखाव की खराब गुणवत्ता को दर्शाती अनिर्धारित मरम्मतों की अधिक घटनाएं; और
- सामग्री के अभाव में मरम्मतों पर लिए गए अतिरिक्त समय की अधिक घटनाओं और इंजन खराबी की कम रिपोर्टिंग।

की गई कार्रवाई टिप्पणी में रेल मंत्रालय ने निष्पादन में कई कमियों जैसे आवधिक ओवरहाल (पीओएच) से पूर्व यार्डों में इंजनों को रखने, अतिरिक्त पुर्जों और माल के अभाव में पीओएच के लिए लिया गया अतिरिक्त समय इत्यादि को यह कह कर छोड़ दिया कि रेलवे परिचालन विभाग इंजन आवश्यकताओं को पूरा करने में सक्षम था।

तभी से, कई लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में भी अपूर्ण माल प्रबंधन के कारण उनके अनुरक्षण कार्यक्रम के दौरान इंजनों के असामान्य अवरोधन, अपर्याप्त श्रमशक्ति और अनुरक्षण सुविधाओं इत्यादि और पीओएच की प्रतीक्षा में एक्सचेंज यार्डों में इंजनों के अवरोधन की घटनाओं को उजागर किया गया है। पिछले तीन वर्षों (2008-11) में ही चार<sup>41</sup> ऐसे पैराओं को लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल किया गया था जिनमें अतिरिक्त पुर्जों की

<sup>41</sup> 2010-11 की रे.ले.प.प्र.सं.34 के पैरा 4.1,4.2 एवं 4.3 और 2008-09 की सीए -19 का पैरा 6.4.6

अनुपलब्धता के कारण अनुरक्षण के दौरान इंजनों के अवरोधन, निर्दिष्ट अन्तरालों पर अनुरक्षण में विफलता जैसे मुद्दों को उजागर किया गया था।

#### 4.1.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

इस लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह मूल्यांकन करने के लिए किया गया था कि क्या:-

- (i) इंजनों के अनुरक्षण के लिए पर्याप्त क्षमता और बुनियादी सुविधाएं मौजूद हैं;
- (ii) मरम्मत और अनुरक्षण श्रेष्ठतम दक्षता के साथ किया जा रहा है; और
- (iii) सुरक्षा और सेवाओं का श्रेष्ठतम स्तर सुनिश्चित करने के लिए मरम्मत की गुणवत्ता और अवधि पर्याप्त थी।

#### 4.1.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और मानदंड के स्रोत

अक्टूबर 2012 से जनवरी 2013 की अवधि के दौरान की गई इस लेखापरीक्षा में 2009-10 से 2011-12 की अवधि के लिए मेट्रो रेलवे को छोड़कर सभी जोनल रेलवे के ब्रॉड गेज (बीजी) इंजनों के अनुरक्षण को शामिल किया गया है। इसमें वर्कशाप और इंजन शैडों पर उपलब्ध पर्याप्त बुनियादी सुविधाओं और की जा रही मरम्मत की गुणवत्ता की जांच की गई है। लेखापरीक्षा करते समय हमारे मानदंडों के स्रोत यांत्रिक विभाग (वर्कशाप) के लिए भारतीय रेलवे संहिता, डीज़ल इंजनों की रेलवे अनुरक्षण नियमपुस्तक, भारतीय रेलवे की परिचालन नियमपुस्तक, भारतीय रेलवे की सांख्यिकीय अनुदेश नियमपुस्तक और इंजनों के अनुरक्षण से संबंधित रेलवे बोर्ड और जोनल मुख्यालय द्वारा जारी नीति निर्देश थे।

#### 4.1.6 लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली

परिचालन, यांत्रिक और विद्युत विभागों के साथ-साथ कार्यशालाओं और शैडों के रिकार्डों की समीक्षा मूल डॉटा प्राप्त करने के लिए की गई थी। जोनल रेलवे मुख्यालय/रेलवे बोर्ड को डिविज़नों/वर्कशापों/शैडों द्वारा प्रस्तुत रिपोर्टों/आवधिक रिटर्नों और कार्यशालाओं और इंजन शैडों के मूल अभिलेखों की जाँच भी लेखापरीक्षा द्वारा की गई है। इस डॉटा का विश्लेषण किया गया और उसकी रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे द्वारा निर्धारित विभिन्न प्रतिमानों से तुलना की गई थी। इसके बाद उनके कारणों और निकाले गए निष्कर्षों के संदर्भ में परिणामों का विश्लेषण किया गया।

चूंकि डॉटा की मात्रा बहुत अधिक थी, अतः विश्लेषण के लिए एक नमूना प्रक्रिया अपनायी गई थी जैसाकि नीचे रेखांकित किया गया है।

**4.1.7 नमूने का आकार**

**4.1.7.1 लोको शैड :** कुल 44 बीजी डीजल इंजन शैडों में से 16 ब्रॉड गेज डीजल शैडों (प्रत्येक जोनल रेलवे से एक शैड (मैट्रो रेलवे को छोड़कर) और कुल 28 बीजी विद्युत इंजन शैडों में से 12 ब्रॉड गेज विद्युत इंजन शैडों (प्रत्येक जोनल रेलवे से एक शैड (मैट्रो रेलवे को छोड़कर) की लेखापरीक्षा समीक्षा की गई थी। यह कुल इंजन शैडों का 39 प्रतिशत है।

**4.1.7.2 कार्यशालाएँ:** सभी 12 बीजी इंजन वर्कशापों (6 डीजल और 6 विद्युत) जिन्हें इंजनों का आवधिक ओवरहाल (पीओएच) सौंपा गया था की पीओएच से संबंधित उनके निष्पादन बनाम लक्ष्यों और पीओएच की विलम्ब से प्रस्तुती आदि के संदर्भ में लेखापरीक्षा की गई थी।

इस प्रकार चयनित शैड और वर्कशाप नीचे दिए गए हैं:

तालिका 4.1 सूक्ष्म अध्ययन के लिए नमूना चयन

रेलवे	चयनित डीजल लोको शैड	चयनित विद्युत लोको शैड	डीजल लोको कार्यशालाएँ	विद्युत लोको कार्यशालाएँ
सीआर	कल्याण/केवाईएन	अजनी	परेल/पीआरए ल डब्ल्यू	भूसावल/बीएसएल
ईसीओआर	विशाखापट्टनम/वीएसकेपी	विशाखापट्टनम/वीएसकेपी		
ईसीआर	मुगलसराय/एमजीएस	गोमोह/जीएमओ		
ईआर	अंदल/यूडीएल	आसनसोल/एएसएन	जमालपुर/जेएमपी	कंचरपारा/के पीए
एनसीआर	झांसी/जेएचएस	कानपुर/सीएनबी		
एनईआर	गोंडा/जीडी			
एनएफआर	न्यू गुवाहाटी/एनजीसी			
एनआर	लुधियाना/एलडीएच	गाजियाबाद/जीज़ेडबी	चारबाग लखनऊ	चारबाग लखनऊ
एनडब्ल्यूआर	आबू रोड/एबीआर		अजमेर/एआईआई डब्ल्यू	
एससीआर	काज़ीपेट/के ज़ेडजे	विजयवाड़ा/बीजेडए		
एसईसीआर	रायपुर/आर	भिलाई/बीआईए		
एसईआर	बोंडामुंडा/बीएनडीएम	टाटा	खडगपुर/केजीपी डब्ल्यू	खडगपुर/केजीपी
एसआर	पोन्नमलाई/जीओसी	अराकोनम/एजेजे	पोन्नमलाई /जीओसीडब्ल्यू	पेरम्बूर/पीईडब्ल्यू
एसडब्ल्यूआर	कृष्णाराजपुरम/ केजेएम			
डब्ल्यूसीआर	न्यू कटनी जं./एनकेजे	इटारसी/आईटीए		
डब्ल्यूआर	वात्वा/वीटीए	बड़ौदरा यार्ड/बीआरसीवाई		दाहोड/डीएचडी

**4.1.8 लेखापरीक्षा निष्कर्ष****4.1.8.1 बुनियादी सुविधाओं की पर्याप्तता (होमिंग क्षमता और वास्तविक धारण) - लोको शैड**

एक लोको शैड की बुनियादी सुविधाओं की पर्याप्तता उसके इंजनों की मरम्मत की संस्थापित क्षमता पर और उसे सौंपे गए इंजनों पर निर्भर करती है। प्रत्येक इंजन को एक होम शैड दिया जाता है जो उसके रखरखाव के लिए उत्तरदायी होता है।

**(i) लोको शैडों की होमिंग क्षमता**

एक लोको शैड की होमिंग क्षमता एक वित्तीय वर्ष के दौरान आवंटित, इंजनों की निर्दिष्ट संख्या की मरम्मत के लिए उसकी संस्थापित क्षमता है। उसके अनुसार ही बुनियादी सुविधाएं तैयार की जाती हैं। डीजल इंजनों के लिए भारतीय रेलवे अनुसंधान नियमपुस्तक, 1978 जिसे 2005 में संशोधित किया गया था, के पैराग्राफ 4.1.3 के अनुसार "व्यक्तिगत ध्यान तभी संभव है जब एक शैड में इंजनों की संख्या की सीमा अधिकतम 80 और 100 के बीच हो। जब संख्या 100 से अधिक हो जाती है तो ध्यान बंट जाता है और जब यह 120 से अधिक हो जाती है तो व्यक्तिगत ध्यान विफल हो जाता है।"

कुल 72 बीजी इंजन शैडों की समीक्षा से निम्नलिखित बातों का पता चला:-

- 25 शैडों (डीजल-7 एवं विद्युत-18) की होमिंग क्षमता 100 इंजन के स्तर को पार कर गई जहाँ व्यक्तिगत ध्यान बंट गया।
- 15 शैडों (डीजल-7 एवं विद्युत-8)<sup>42</sup> की होमिंग क्षमता 120 इंजन के स्तर को पार कर गई जहाँ व्यक्तिगत ध्यान विफल हो जाता है।
- डीजल शैडों को रखने की क्षमता 160<sup>43</sup> तक थी और विद्युत शैडों की क्षमता तो 175<sup>44</sup> तक थी।

इस प्रकार रेल प्रशासन द्वारा होमिंग क्षमता से संबंधित दिशानिर्देशों का अनुपालन नहीं किया जा रहा था। (अनुबंध-XX)

<sup>42</sup> (क) डीजल: विशाखापट्टनम (150), लुधियाना (140), कृष्णराजापुरम (125), न्यू कटनी ज. (160), इटारसी (141), वत्सा (150), तुगलकाबाद (150)

(ख) विद्युत: विशाखापट्टनम (150), मुगलसराय (140), भिलाई (175), बोन्डामुण्डा (175), बड़ोदरा (150), गाजियाबाद (150), कानपुर (150), झांसी (150)

<sup>43</sup> न्यू कटनी जं.

<sup>44</sup> भिलाई और बोन्डामुण्डा

**(ii) इंजन शैडों का धारण**

एक इंजन शैड की धारण क्षमता उन्हें रखने और उनकी निर्धारित मरम्मत करने के लिए इसे सौंपे गए इंजनों की वास्तविक संख्या है। अनुरक्षण के लक्ष्यों को पूरा करने और अनुरक्षण हेतु प्रतीक्षित इंजनों के धारण को न्यूनतम करने के लिए, यह आवश्यक है कि धारण को इंजन शैडों की होमिंग क्षमता तक सीमित किया जाए।

लेखापरीक्षा ने पाया कि शैडों की होमिंग क्षमता की मांग की तुलना में उनको रखने की क्षमता की उपलब्धता के बीच समग्र अन्तर था। रेलवे पिछले तीन वर्षों के दौरान क्षमता में इस अन्तर को कम करने में विफल रही। जबकि डीजल शैडों के लिए यह अन्तर 24 प्रतिशत पर स्थिर बना रहा, विद्युत शैडों के लिए यह 19 से बढ़कर 25 प्रतिशत हो गया। यह मुख्य रूप से विद्युत इंजनों की संख्या में भारी वृद्धि के कारण हुआ।

इंजन शैडों की कमी के कारण शैडों में इंजनों का अत्यधिक धारण हुआ था। यदि इंजन शैडों का धारण, उनकी होमिंग क्षमता से अधिक हो जाता है तो यह गुणवत्ता के साथ-साथ निर्धारित अनुरक्षण की समयबद्धता को भी प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है। लेखापरीक्षा ने 31 मार्च 2012 तक भारतीय रेलवे के सभी इंजन शैडों की स्थिति की समीक्षा की और निम्न पाया:

- 72 इंजन शैडों में से पैंसठ (90 प्रतिशत) में इंजनों का धारण अधिक था;
- इसके अतिरिक्त, 39 शैडों (54 प्रतिशत) में होमिंग क्षमता से धारण 20 प्रतिशत अधिक था;
- 12 शैडों (आठ डीजल और चार विद्युत) में वास्तविक धारण होमिंग क्षमता<sup>45</sup> से 50 प्रतिशत अधिक था;
- एर्नाकुलम इंजन शैड में, अत्याधिक धारण होमिंग क्षमता का 195 प्रतिशत तक था (31 मार्च 2012 तक)।

लगभग 90 प्रतिशत इंजन शैडों में अत्यधिक धारण और होमिंग क्षमता से अत्यधिक धारण का दोगुना तक पहुंचना उच्च जोखिम कारक है और यह इंजनों के निर्धारित अनुरक्षण और गुणवत्ता और विश्वसनीयता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है। अनुवर्ती पैरा सं. 4.1.8.6(ii) में इंगित इंजन विफलताओं की अधिक घटनाएं जिनके परिणामस्वरूप अनिर्धारित मरम्मत हुई, भी इसकी सूचक हैं। इसके अतिरिक्त, अनुवर्ती पैरा सं. 4.1.9.10 से देखा जा सकता है कि कुछ मामलों में शैडों की क्षमता के उन्नयन/संवर्धन कार्यों की प्रगति धीमी थी।

(अनुबंध-XXI)

<sup>45</sup> (क) डीजल शैड: एर्नाकुलम (195%), हुबली (81%), मुगलसराय (65%), झांसी (61%), गोंडा (60%), कल्याण (57%), एएमवी (57%), पटरातू (55%)

(ख) विद्युत शैड: विजयवाड़ा (63%), गोमोह (63%), लालगुडा (62%), कल्याण (55%)

**4.1.8.2 इंजनों का अनुरक्षण****इंजनों का निर्धारित अनुरक्षण और अनुरक्षण में कमी**

डीजल इंजनों के लिए भारतीय रेलवे अनुरक्षण नियमपुस्तक के अध्याय 3 के अनुसार, भारतीय रेलवे अपने चल स्टॉक के लिए निवारक अनुरक्षण प्रणाली का अनुसरण करती है। इसमें नियमित निर्दिष्ट अन्तराल पर पुर्जों के अनुरक्षण पर ध्यान देने और वास्तव में उनके काफी पुराने होने, टूट फूट के कारण खराब हो जाने से पूर्व उनको बदलने का प्रावधान है। तदनुसार, भारतीय रेलवे ने होमिंग शैडों द्वारा किए जाने वाले पाक्षिक, मासिक, त्रैमासिक और वार्षिक अनुरक्षण का प्रावधान किया। इंजनों की विश्वसनीयता और उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए आवधिकता के अनुसार इंजनों का अनुरक्षण अत्यंत महत्वपूर्ण है। भारतीय रेलवे ने 2003-2013 की अपनी कारपोरेट सुरक्षा योजना में दोहराया कि वह सक्रिय उपचार शुरू करके जिसमें नियंत्रण, जाँच और पर्यवेक्षणीय निरीक्षण शामिल होंगे, निवारक अनुरक्षण का सख्ती से अनुपालन करेगा।

लेखापरीक्षा ने चयनित 28 इंजन शैडों के संबंध में एक वर्ष (2011-12) के लिए डीजल इंजनों के लिए छः प्रकार के नियत कार्यक्रमों में से चार प्रकार के अनुरक्षण कार्यक्रमों<sup>46</sup> और विद्युत इंजनों के लिए छः प्रकार के नियत कार्यक्रमों में से तीन<sup>47</sup> की स्थिति की जाँच की। इससे पता चला कि कार्यक्रम के अनुसार अनुरक्षण हेतु देय 4102 इंजनों के प्रति केवल 3244 इंजनों का अनुरक्षण किया गया था अर्थात् 21 प्रतिशत की कमी थी। तथापि, विद्युत इंजनों के अनुरक्षण कार्यक्रम में कोई समग्र कमी नहीं थी।

अनुरक्षण कार्यक्रमों के शैड-वार निष्पादन की लेखापरीक्षा जांच (जून से सितम्बर 2012) से निम्नलिखित का पता चला:

- वर्ष 2011-12 में मुख्यतः 3 शैडों [झांसी (एनसीआर), न्यू गुवाहटी सी (एनएफआर) एवं गोंडा (एनईआर)] में एक सौ इक्कीस डीजल इंजन कुछ निर्धारित अनुरक्षण कार्यक्रमों में छूट गए थे;
- वर्ष 2011-12 के दौरान जहाँ अनुरक्षण कार्यक्रम को छोड़ दिया/उसमें देरी हुई थी, चार इंजन शैडों<sup>48</sup> में सैंतीस इंजन रास्ते में खराब हो गए;
- अनुरक्षण के लिए देय इंजनों में डीजल इंजन शैडों के अनुरक्षण में झांसी (एनसीआर) में 42 प्रतिशत और रायपुर (एसईसीआर) में 42 प्रतिशत का कमी थी।

<sup>46</sup> एम-4, एम-12, एम-24 और एम-48 कार्यक्रम

<sup>47</sup> आईसी, एओएच और आईओएच कार्यक्रम

<sup>48</sup> गोंडा, एनईआर (23), आबू रोड-एनडब्ल्यूआर (6), एनएफआर का न्यू गुवाहाटी शैड (5) और रायपुर-एसईसीआर (3)।

निर्धारित अनुरक्षण में विलम्ब और लंघन ऐसा जोखिम कारक है जो इंजनों की सुरक्षा और विश्वसनीयता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है।

[(अनुबन्ध XXII (ए) एवं (बी))]

#### 4.1.8.3 सेवा में पीओएच के लिए अतिदेय इंजन

रेलवे बोर्ड के दिनांक 18.01.2001, 21.12.2001, 23.02.2007 और 25.04.2011 के निर्देशों के अनुसार पीओएच एक महत्वपूर्ण कार्य है जिसे 8 वर्षों (डीजल इंजन) और 6-12 वर्ष (विद्युत इंजन) के अन्तराल पर किया जाना अपेक्षित है, जो इंजन के प्रकार पर निर्भर करता है। पीओएच के दौरान सभी मुख्य उप-पुर्जों को खोला जाता है ओवरहाल किया जाता है और पुनः लगाया जाता है। इंजनों का पीओएच इंजन वर्कशापों में किया जाता है।

अपने इंजनों को पीओएच के लिए समय पर वर्कशाप में भेजने का उत्तरदायित्व इंजनों के होमिंग शैड का होता है। पीओएच के लिए अतिदेय इंजनों को चलाना सुरक्षा के लिए एक जोखिम है। तथापि, जानबूझकर या अनजाने में पीओएच के लिए देय इंजनों को पीओएच के लिए नहीं भेजा जाता किन्तु सेवा (हॉलिंग ट्रेन) के लिए रोक लिया जाता है।

#### (क) पीओएच हेतु देरी से भेजे गए इंजन

इंजन शैड अक्सर इंजनों को पीओएच के लिए देरी से भेजते हैं। लेखापरीक्षा ने चयनित 28 शैडों के संबंध में स्थिति की जांच की और निम्नलिखित शैडों में इंजनों के पीओएच के लिए भेजने में अधिकतम विलम्ब थे।

तालिका 4.2 - पीओएच के लिए इंजनों को देरी से भेजने के शैड-वार उदाहरण

रेलवे	शैड	ट्रेक्शन	उदाहरण	दिनों में औसत विलम्ब	वर्षों की संख्या जिनमें विलम्ब दोहराए गए
एनईएफआर	न्यू गुवाहाटी	डीजल	17	99	2
एनसीआर	झांसी	डीजल	10	80	3
डब्ल्यूसीआर	न्यू कटनी	डीजल	8	71	2
एनईआर	गाँडा	डीजल	5	67	2
एनसीआर	कानपुर	विद्युत	10	32	3
डब्ल्यूआर	बडौदा	विद्युत	8	50	2

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि एनसीआर के इंजन शैड ने बार-बार चूक की थी और प्रति वर्ष पीओएच के लिए इंजनों को विलम्ब से भेजा था। तथापि, एनएफआर के न्यू गुवाहाटी शैड की चूक की सबसे अधिक घटनाएं (17 घटनाएं) थी; पीओएच के लिए इंजनों के भेजने में औसत विलम्ब भी यहाँ सबसे अधिक था (99 दिन)।



लेखापरीक्षा में नमूना जाँच से यह भी पता चला कि 47 डीजल इंजन और 26 विद्युत इंजन तीन वर्षों की अवधि के लिए क्रमशः 86 दिन/82 दिन के औसत विलम्ब के साथ देशी से भेजे गए थे।

[(अनुबंध-XXIII (क))]

**(ख) पीओएच के लिए अतिदेय इंजन जिन्हें पीओएच के लिए नहीं भेजा गया**

पीओएच के लिए अतिदेय किन्तु 31 मार्च 2012 तक भी सेवा में रहने वाले इंजनों की स्थिति नीचे दी गई है:-

**तालिका 4.3 -पीओएच के लिए अतिदेय लाईन पर चलने वाले इंजन दर्शाने वाला विवरण**

रेलवे	शैड	कर्षण	31 मार्च 2012 तक चल रहे इंजनों की संख्या	अतिदेय इंजनों की कुल संख्या	औसत अतिदेय अवधि जिसमें इंजन चल रहे थे (दिनों में)	रेंज
एनसीआर	झांसी	डीजल	108	6	95	5 से 187 दिन
एनईआर	गोंडा	डीजल	149	3	57	23 से 90 दिन
एनईएफआर	न्यू गुवाहटी	डीजल	78	2	330	300 से 360
डब्ल्यूसीआर	न्यू कटनी	डीजल	188	16	60	30 से 90 दिन
एनआर	गाज़ियाबाद	विद्युत	146	1	130	130 दिन

उपरोक्त तालिका से पता चलता है कि पीओएच के लिए अतिदेय इंजनों को 360 दिनों तक चलाया जाता रहा। यह व्यवस्था की एक गंभीर विफलता और एक सुरक्षा जोखिम है।

जबकि अधिकतर मामलों में, ऐसे विलम्बों के कारण लेखापरीक्षा को नहीं बताए गए थे, कुछ शैडों में बताया गया कारण " यातायात में उपयोग किया जा रहा है " था। गाज़ियाबाद शैड ने इसका कारण वर्कशाप द्वारा मांग नहीं की गई बताया, जबकि बीआरसीवाई शैड ने बताया कि इंजनों ने उनके अंतरिम ओवरहाल (आईओएच) से 1.5 वर्ष पूरे नहीं किए थे (चार से छः वर्षों में की जाने वाली निर्धारित मरम्मत)। तथापि, नियम समय के आधार पर निर्धारित मरम्मतों के कार्यक्रम में अव्यवस्था की अनुमति नहीं देते हैं। इसके अतिरिक्त, अनुरक्षण कार्यक्रम का अनुपालन सुनिश्चित करना शैड का उत्तरदायित्व है।

परिवहन के उद्देश्य से पीओएच के लिए अतिदेय इंजनों को चलाने में जोखिम निहित है और यह रेलवे द्वारा अपनाई जा रही निवारक अनुरक्षण नीति के विरुद्ध है। समय पर मरम्मत नहीं करना सुरक्षा के लिए एक खतरा है और रेलवे परिचालन को प्रभावित कर सकता है और इससे बचने की आवश्यकता है।

[(अनुबंध-XXIII (ख))]

**4.1.8.4 इंजनों की खराबी**

रेल सेवाओं के संचालन में इंजनों की विश्वसनीयता महत्वपूर्ण है जिससे निर्धारित अनुरक्षण के लिए देय तिथि तक इंजन बिना खराबी के चल सकते हैं। उनकी विश्वसनीयता अच्छे रखरखाव पर निर्भर करती है। आमतौर पर इंजनों की विश्वसनीयता को पहचानने के लिए प्रयोग किया गया सूचकांक "लाइन पर इंजन के प्रति खराब इंजन" है। फिर भी अन्य खराबियों जैसे पीओएच के 180 दिनों के भीतर इंजन में खराबी इत्यादि के आंकड़ों की निगरानी रेलवे बोर्ड द्वारा की जाती है।

भारतीय रेलवे ने अपनी कारपोरेट सुरक्षा योजना 2003-2013 में बताया कि उपकरणों की खराबी दुर्घटनाओं के बराबर मानी जाएगी और उपकरणों की खराबी की आवृत्ति को कम करने के सभी प्रयास किए जाएंगे। इसे सुनिश्चित करने के लिए, अनुरक्षण में समस्याओं/कमियों की पहचान करने के लिए उपकरणों की खराबी का आवधिक विश्लेषण किया जाएगा।

**(i) लाइन पर इंजन की प्रति इंजन खराबियां**

लाइन पर इंजनों की प्रति इंजन खराबी से आनलाइन इंजनों के संबंध में खराबी की प्रतिशतता का पता चलता है। जोनल रेलवेज में आनलाइन इंजनों के इंजन खराबी की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि डीजल इंजनों के लिए आनलाइन इंजन के प्रति इंजन खराबी 86 प्रतिशत थी जबकि विद्युत इंजनों में यह 45 प्रतिशत थी। इंजन खराबी की समग्र स्थिति 67 प्रतिशत थी (7733 आनलाइन इंजनों में 5153 खराबियां)। यह इंजनों की उच्च विफलता दर<sup>49</sup> को दर्शाता है क्योंकि कुछ रेलवेज जैसे एससीआर, एसडब्ल्यूआर, एसईआर, एसईसीआर इत्यादि द्वारा स्थापित किया गया बैचमार्क 30-40 प्रतिशत है।

(अनुबंध-XXIV)

**(ii) पीओएच के 180 दिनों के भीतर रेल इंजनों में खराबी**

पीओएच वर्कशाप में किया जाने वाला एक व्यापक अनुरक्षण है जो लगभग 30 दिन की अवधि में किया जाता है और इसकी प्रति इंजन औसत लागत ₹ 0.84 करोड़ है। वर्कशाप से पीओएच किए गए इंजन को छोड़ने से पहले किए जाने वाले निरीक्षण के अलावा, ऐसे पीओएच इंजनों को आनलाइन करने से पहले शैडों में एक पूर्व कमीशनिंग निरीक्षण किया जाता है। अतः पीओएच किए गए इंजनों में खराबी असाधारण और कम होती है। पीओएच के 6 माह के भीतर इंजनों की बहुत बार खराबी वर्कशापों में अनुरक्षण के घटिया स्तर को दर्शाती है और एक दोषपूर्ण निरीक्षण प्रणाली की भी सूचक है।

लेखापरीक्षा ने पूर्व चयनित 16 डीजल शैडों और 12 विद्युत शैडों में ऐसी खराबियों की नमूना जाँच की। निष्कर्षों को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

<sup>49</sup> रेलवे बोर्ड के पत्र सं 2011/एम(एल)/466/6(7) दिनांक 23 मई 2011 में यथा उल्लेखित

(अनुबंध-XXV)

## तालिका - 4.4 पीओएच के 180 दिनों के भीतर खराब इंजन

डीजल इंजन	विद्युत इंजन
2009-12 की अवधि के दौरान विभिन्न वर्कशापों में 16 डीजल शैडों के 969 इंजनों का पीओएच किया गया था।	2009-12 की अवधि के दौरान विभिन्न वर्कशापों में 12 विद्युत शैडों के 791 इंजनों का पीओएच किया गया था।
उपरोक्त में से 614 डीजल इंजन (63%) 180 दिनों के भीतर खराब हो गए और उनमें से 194 (20%) 30 दिनों के भीतर खराब हो गए।	उपरोक्त में से 537 विद्युत इंजन (68%) 180 दिनों के भीतर खराब हो गए और उनमें से 139 (17.57%) 30 दिनों के अंदर खराब हो गए।

लेखापरीक्षा ने ऐसी खराबियों की शैड-वार स्थिति की भी जांच की। यह स्थिति नीचे तालिका में दी गई है:

## तालिका 4.5 - 180 दिनों के अन्दर इंजन खराबी का शैड-वार विश्लेषण

डीजल शैड	विद्युत शैड
वे शैड जहाँ ऐसी खराबियाँ अधिकतम थीं। 180 दिन में खराबी की प्रतिशतता ईसीओआर के वीएसकेपी शैड में 260 प्रतिशत, डब्ल्यूआर के वीटीए शैड में 220 प्रतिशत, एनसीआर के जेएचएस शैड में 180 प्रतिशत और एनआर के एलडीएच शैड में 168 प्रतिशत थी। उपरोक्त से पता चलता है कि पीओएच के 180 दिनों के भीतर इंजन बार-बार खराब हो रहे थे।	वे शैड जहाँ ऐसी खराबियाँ अधिकतम थीं। 180 दिन में खराबी की प्रतिशतता एसईसीआर के बीआईए शैड में 223 प्रतिशत, एनसीआर के सीएनबी शैड में 188 प्रतिशत और डब्ल्यूआर के बीआरसीवाई शैड में 185 प्रतिशत थी।
शैड जहाँ ऐसी खराबियाँ न्यूनतम थीं। एसआर के जीओसी शैड में 180 दिनों के अन्दर खराबियों का प्रतिशत न्यूनतम था अर्थात् केवल 9 प्रतिशत जबकि सीआर के केवाईएन शैड में यह 17 प्रतिशत और ईआर के अन्दल में 21 प्रतिशत था।	शैड जहाँ ऐसी खराबियाँ न्यूनतम थीं। एसआर के पीईआर शैड में 180 दिनों के अन्दर खराबियों का प्रतिशत 13 प्रतिशत था जबकि ईआर के एसएन शैड में यह 7 प्रतिशत और एसईआर के टाटा शैड में 21.4 प्रतिशत था।

रेलवे की 2003 की सीएजी की रिपोर्ट सं.9 के अध्याय 2 के पैरा सं. 11.3 में 15 शैडों में पीओएच के 180 दिनों के अंदर इंजन खराबी की घटनाओं को उजागर किया गया था। 1998-99 से 2001-02 के दौरान खराबी का औसत प्रतिशत 42.09 प्रतिशत पाया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान खराबी की दर में डीजल इंजनों में 63 प्रतिशत तक और विद्युत इंजनों में 68 प्रतिशत बढ़ोतरी हुई। इसके अतिरिक्त, उनमें से 20 प्रतिशत पीओएच के 30 दिनों के अन्दर खराब हो गए; ये दोनों भयानक प्रवृत्तियां थीं।

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि पीओएच के 180 दिनों के अन्दर इंजनों की खराबी विद्युत और डीजल दोनों इंजनों में 60 प्रतिशत से अधिक बनी रही। यह रेलवे की आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली में काफी गंभीर परिचालनात्मक चूकों का संकेत है। उपरोक्त वर्कशापों में प्रदान की जाने वाली घटिया गुणवत्ता के अनुरक्षण को उजागर करता है। इसके अतिरिक्त वर्कशापों में खराबियों की प्रतिशतता में एक बड़ा समनुरूप अन्तर दर्शाता है कि भारतीय रेलवे में विभिन्न वर्कशापों की अनुरक्षण की गुणवत्ता में काफी भिन्नता है। इसके परिणामस्वरूप मरम्मतों पर अनावश्यक व्यय के साथ-साथ इंजनों का अनावश्यक अवरोधन हुआ।

वर्कशापों में पीओएच की गुणवत्ता में सुधार के साथ-साथ पीओएच के बाद इंजनों को पास करने के लिए किए गए निरीक्षण की प्रभावकारिता की आवश्यकता है। उपरोक्त के संदर्भ में, ईसीओआर के डीएलएस/वीएसकेपी ने बताया कि केजीपीडब्ल्यू/एसई रेलवे की "पीओएच गुणवत्ता में सुधार की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, आरडीएसओ द्वारा निर्धारित पीओएच के दौरान " अनिवार्य रूप से परिवर्तनीय " मदों का केजीपीडब्ल्यू द्वारा पालन नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप अगले प्रमुख कार्यक्रम और/या दोषपूर्ण पुर्जों के प्रतिस्थापन तक इंजनों के लिए निरन्तर समस्या बनी रही "। इस प्रकार, अनुरक्षण मानकों में ढिलाई की बात स्वयं रेलवे अधिकारियों ने मानी।

(अनुबंध-XXV)

#### 4.1.8.5 इंजन खराबियों के कारण

इंजन खराबी या तो दोषपूर्ण सामग्री/उपकरणों या घटिया कारीगरी के कारण हो सकती है।

लेखापरीक्षा ने 2009-10 से 2011-12 की अवधि में इंजन खराबियों के कारणों की जांच की। इससे निम्नलिखित का पता चला कि :

तालिका 4.6 - इंजन खराबियों के कारण

डीजल शैड	विद्युत शैड
7 शैडों <sup>50</sup> में दोषपूर्ण सामग्री के कारण इंजन में खराबी कुल खराबियों के 60% से अधिक थी।	3 शैडों <sup>52</sup> में कुल खराबियों के 60% से अधिक के लिए दोषपूर्ण सामग्री, इंजन खराबी की वजह थी।
5 <sup>51</sup> शैडों में घटिया कारीगरी के कारण इंजन खराबी कुल खराबियों के 25% से अधिक थी।	2 <sup>53</sup> शैडों में, 25% से अधिक में घटिया कारीगरी के कारण इंजन में खराबी थी।

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि सभी तीन वर्षों में, इंजन खराबी का एक बड़ा कारण दोषपूर्ण सामग्री/उपकरण और खराब कारीगरी रहा। दोषपूर्ण सामग्री के उपयोग के कारण इंजन खराबियाँ चिन्ता का विषय है क्योंकि यह रेलगाड़ी परिचालन की सुरक्षा से समझौता है।

इस प्रकार रेलवे की अपनी कारपोरेट सुरक्षा योजना में उपकरण खराबियों के आवधिक विश्लेषण और अनुरक्षण में कठिनाईयों/कमियों की पहचान और उनके समाधान के लिए व्यक्त की गई प्रतिबद्धता को पूरा नहीं किया गया।

(अनुबन्ध XXVI)

#### 4.1.8.6 इंजन खराबियों का प्रभाव

इंजन खराबियों का नतीजा, रास्ते पर रेल गाड़ियों का अवरोधन और अनिर्धारित मरम्मत आदि है जिसके कारण दक्षता संकेतकों में गिरावट आती है।

#### (i) इंजन खराबियों के कारण रेल गाड़ियों का मार्ग में अवरोधन

इंजनों की खराबियों के कारण मार्ग में चल स्टॉक का अवरोधन हो सकता है। 16 ज़ोनों की स्थिति की समीक्षा से पता चला :

- आईआर में 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान मार्ग में अवरोधन के कुल 672155 मामलों में से 28060 मामलों (4.17%) में इंजन खराबियाँ अवरोधन का कारण थीं।

<sup>50</sup> केजेडजे (73%), आर (72%), वीएसकेपी (69%), जेएचएस (67%), केजेएम (66%), यूडीएल (66%), एबीआर (61%)।

<sup>51</sup> जीडी (डी) 38.9% , एलडीएच (डी) 25.4%, बीएनडीएम (डी) 28.8% जीओसी (डी) 29.5%, वीटीए (डी) 29.1%

<sup>52</sup> जीएमओ (ई) 68.0%, अजनी (60.5%), और जीजेडबी (ई) 76.5%

<sup>53</sup> एजेजे (ई) 62.2% और बीजेडए 25%

- इंजन खराबियों के कारण प्रति वर्ष औसतन 9353 रेलगाड़ियों का अवरोधन हुआ।

निम्नलिखित रेलवे में इंजन विफलताओं के कारण रेलगाड़ियों का मार्ग में अधिकतम अवरोधन हुआ :

- पूर्वी रेलवे-1253 में से 799 (63.77%)
- पूर्व मध्य रेलवे-1568 में से 761 (48.53%)
- पश्चिमी मध्य रेलवे - 1386 में से 403 (29.08%)
- पूर्वोत्तर सीमान्त - 5693 में से 1324 (23.26%)

रेलगाड़ियों के मार्ग में अवरोधन के कारण पूरे चल स्टॉक के व्यर्थ होने के परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता का काफी नुकसान होता है।

(अनुबन्ध XXVII)

### (ii) अनिर्धारित मरम्मत

इंजन खराबियों का एक और परिणाम अनिर्धारित मरम्मत है। लाइन पर इंजनों की खराबी ठीक करने के लिए अथवा उनके चालकों द्वारा दी गई किसी गंभीर समस्या की सूचना के लिए, एक अनिर्धारित मरम्मत का सहारा लिया जाता है। अनिर्धारित मरम्मतों की अधिक घटनाएं अनुरक्षण की गुणवत्ता में कमी को दर्शाती है। अनिर्धारित मरम्मतें होम शैडों के साथ-साथ पास में स्थित अन्य शैडों द्वारा की जाती है।

2010, 2011 और 2012 के जनवरी से मार्च तीन महीनों के लिए 16 डीजल और 12 विद्युत शैडों (यह मानते हुए कि बाहरी रेलवे के इंजनों को सभी शैडों द्वारा बराबर अनुपात में अटेंट किया जाता है) की अनिर्धारित मरम्मतों की स्थिति की तुलना में धारणों की समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा से पता चला कि:

तालिका 4.7 - इंजनों की अनिर्धारित मरम्मत

डीजल इंजन	विद्युत इंजन
2025 इंजनों के कुल धारण के प्रति 16 इंजन शैडों में नौ महीनों में 3197 इंजनों की बेसमय मरम्मत की गई; इस प्रकार, प्रति वर्ष प्रति इंजन अनिर्धारित मरम्मत का औसत 2 प्रति इंजन था।	2014 इंजनों के धारण के प्रति 12 इंजन शैडों में नौ महीनों में 8429 इंजनों की बेसमय मरम्मत की गई; इस प्रकार प्रति वर्ष प्रति इंजन अनिर्धारित मरम्मत का औसत 4 प्रति इंजन था।

अनिर्धारित मरम्मत के कारण इंजनों के अप्रभावी दिनों की कुल संख्या 15810.64 दिन (7384.16 डीजल और 8426.48 विद्युत) थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 281.35 करोड़

(डीजल ₹ 120.10 करोड़ और विद्युतीय ₹ 161.25 करोड़) की अर्जन क्षमता की हानि हुई। 11,937 इंजनों के संबंध में अनिर्धारित मरम्मत पर किए गए व्यय का अनुमान लगभग ₹ 81 करोड़ (डीजल ₹ 26 करोड़ और विद्युत ₹ 55 करोड़) था। इस प्रकार, प्रति इंजन मरम्मत लागत का औसत ₹ 81 हजार प्रति डीजल इंजन और ₹ 63 हजार प्रति विद्युत इंजन था।

यदि कुल अनिर्धारित मरम्मतों को ध्यान में रखा जाए तो इंजनों के अवरोधन और उसे फलस्वरूप अर्जन क्षमता की हानि और मरम्मत की वास्तविक लागत काफी अधिक होगी। अनिर्धारित मरम्मत के मुख्य कारण हवा का रिसाव, लूब्रिकेटिंग तेल का रिसाव, न्यूमेटिक दोष इत्यादि बताए गए जिससे निर्धारित मरम्मतों के दौरान अनुरक्षण के घटिया स्तर का पता चलता है। इतनी बड़ी संख्या में इंजन खराबी के लिए शैडों में अपेक्षित अनिर्धारित मरम्मतों के कारणों की गहराई से जाँच करने और ऐसी घटनाओं को कम करने के लिए कार्रवाई करने की जरूरत है।

इंजन खराबी सहित परिसम्पत्ति विफलता की समीक्षा करते समय उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति (रेलवे) ने बताया कि रेलवे द्वारा रखे जा रहे परिसम्पत्ति विफलता के आंकड़े ज़ाहिर तौर पर फील्ड में वास्तविक स्थिति का एक अंश है।

समीक्षा समिति का उपरोक्त कथन लेखापरीक्षा निष्कर्षों द्वारा समर्थित है जिससे पता चलता है कि प्रति वर्ष प्रति इंजन की अनिर्धारित मरम्मत की औसत संख्या डीजल और विद्युत इंजनों के लिए क्रमशः दो और चार थी।

(अनुबन्ध XXVIII)

#### 4.1.9 वर्कशॉप और शैडों का निष्पादन

निष्पादन को पूर्णता, सटीकता, गति और लागत के पूर्वज्ञात मानकों के प्रति दिए गए उद्देश्य की उपलब्धि के माप के रूप में परिभाषित किया जा सकता है। वर्कशापों और शैडों का निष्पादन पीओएच/मरम्मत किए गए इंजनों की संख्या के लिए निर्धारित लक्ष्य और पीओएच/मरम्मत की पूर्णता के लिए दी गई समय सीमा के प्रति आंका जाता है।

##### 4.1.9.1 पीओएच के लक्ष्य के प्रति वर्कशाप का निष्पादन

इंजनों का पीओएच रेलवे वर्कशापों में किया जाता है। वर्कशापों के पीओएच लक्ष्यों का निर्णय रेलवे बोर्ड द्वारा प्रति वर्ष होने वाली पीओएच समन्वय बैठक में लिया जाता है जिसमें आरडीएसओ और ज़ोनल रेलवे के प्रतिनिधि भाग लेते हैं।

##### (क) पीओएच का लक्ष्य और पीओएच की गई वास्तविक संख्या

लेखापरीक्षा ने 2009-12 की अवधि के लिए पीओएच के लिए निर्धारित लक्ष्यों के प्रति आईआर की सभी वर्कशापों के निष्पादन की समीक्षा की। इससे निम्नलिखित का पता चला:

वर्कशॉप के लिए निर्धारित लक्ष्यों के प्रति पीओएच किए गए इंजनों की संख्या में कमी

- लेखापरीक्षा ने 2009-12 की अवधि के दौरान छः विद्युत और दो डीजल वर्कशापों में कोई समग्र कमी नहीं पाई।
- कुछ वर्षों में तीन डीजल वर्कशापों (अजमेर, खडगपुर और जमालपुर) में मामूली कमियां थीं।
- तथापि, उत्तरी रेलवे की चारबाग डीजल वर्कशाप में 33 प्रतिशत की औसत कमी के साथ लगातार कमी पाई गई थी जिसका कारण शैडों/ज़ोनल रेलवे द्वारा कम इंजन भेजना बताया गया था।

(अनुबन्ध XXIX)

#### (ख) पीओएच के लिए निर्धारित समय सीमा और लिया गया वास्तविक समय

इंजनों की पीओएच को पूरा करने के लिए एक समय सीमा निर्धारित की गई है और यह एक वर्कशाप से दूसरी वर्कशाप में भिन्न होती है। दी गई समयसीमा का अनुपालन अनिवार्य है। पीओएच के दौरान देय इंजनों के अतिरिक्त अवरोधन के परिणामस्वरूप इंजन जो आईआर की सबसे कीमती परिसम्पत्तियों में से एक है, बेकार खड़े रहते हैं और फलतः उनकी अर्जन क्षमता की हानि होती है।

लेखापरीक्षा द्वारा आईआर की 12 इंजन वर्कशापों के पिछले तीन वर्षों की नमूना जाँच से निम्नलिखित का पता चला:

**तालिका 4.8 -आईआर की 12 बीजी इंजन वर्कशॉप में इंजनों के पीओएच में लिया गया अतिरिक्त समय**

डीजल वर्कशाप	विद्युत वर्कशाप
पीओएच किए गए 986 इंजनों में से 653 इंजनों (66%) के मामले में अतिरिक्त समय लिया गया।	पीओएच किए गए 929 विद्युत इंजनों में से 347 इंजनों (37%) के मामले में अतिरिक्त समय लिया गया।
औसत अधिक धारण 9.70 दिन था जोकि 4 और 20 दिन के बीच था।	औसत अधिक धारण 10.30 दिन था और 1 और 46 दिन के बीच था।
6984 दिनों का अधिक धारण था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 112.75 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।	3572 दिनों का अधिक धारण था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 68.43 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

(अनुबन्ध XXX)

#### 4.1.9.2 पीओएच में लिए गए अतिरिक्त समय के कारण

वर्कशापों ने पीओएच में लिए गए अतिरिक्त समय का कारण अतिरिक्त पुर्जों की कमी, क्षमता की कमी; श्रमशक्ति और एकत्रण का अभाव, घटिया कारीगरी और अतिरिक्त



कार्य बताया। वे वर्कशाप जहाँ अतिरिक्त पुर्जों की कमी के कारण अधिकतम अवरोधन हुआ निम्नानुसार थे:

**तालिका - 4.9 वर्कशाप जहां अतिरिक्त पुर्जों के अभाव के कारण पीओएच में लिया गया अतिरिक्त समय अधिकतम था।**

वर्कशाप का नाम	पीओएच किए गए इंजनों की संख्या	अतिरिक्त पुर्जों की कमी के कारण लिया गया अतिरिक्त समय (इंजनों की संख्या)	इंजन जिन्होंने अतिरिक्त समय लिया के संबंध में पीओएच किए गए इंजनों की संख्या का प्रतिशत
परेल	194	150	77
केजीपी	175	84	48
पेरम्बूर	182	36	20

एसआर की पेरम्बूर वर्कशाप में पीओएच किए गए 182 इंजनों में से 42 इंजनों (23 प्रतिशत) में घटिया कारीगरी के कारण अतिरिक्त समय लिया गया था। पीओएच के लिए लिया गया अधिक समय न्यायोचित नहीं था विशेष रूप से तब जब इस अवरोध का बहुत बड़ा भाग माल की अनुपलब्धता, अतिरिक्त पुर्जों, घटिया कारीगरी इत्यादि जैसे प्रबंधनीय कारकों के कारण हुआ था। यांत्रिक/विद्युत और भंडार विभागों के बीच प्रभावी नियोजन और समन्वय द्वारा इससे बचा जा सकता था।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि पोन्नमलाई वर्कशाप (एसआर) और जमालपुर वर्कशाप (ईआर) में अवरोधन के वास्तविक कारणों को दर्ज करने की कोई प्रणाली नहीं थी। इस प्रकार अभिलेखों के अभाव में प्रशासन के लिए पीओएच समय को कम करने में सुधारात्मक कार्रवाई करना संभव नहीं होगा।

यह आवश्यक है कि रेलवे बोर्ड प्रणाली को कारगर बनाए और वर्कशाप के लिए उन कारणों का विश्लेषण अनिवार्य करे जिनकी वजह से पीओएच में अधिक समय लिया गया और इसे बेहतर मॉनीटरिंग और समन्वय के माध्यम से कम करे।

(अनुबन्ध XXX)

#### 4.1.9.3 इंजन शैडों का निष्पादन

यह पाया गया कि रेलवे बोर्ड द्वारा विद्युत इंजनों के प्रत्येक प्रकार के अनुरक्षण कार्यक्रम के लिए कार्य पूर्ण होने की समय सीमा निर्धारित की गई है। तथापि, डीजल इंजनों के लिए इसके द्वारा ऐसी कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई। तथापि, ज़ोनल रेलवे (सीईसीआर, डब्ल्यूसीआर और डब्ल्यूआर को छोड़कर) ने अपने आप विभिन्न कार्यक्रमों के लिए अलग-अलग समय सीमा तय की है।

लेखापरीक्षा ने मार्च 2012 के लिए चयनित 16 डीजल इंजन शैडों में 3 प्रकार के अनुरक्षण कार्यक्रमों<sup>54</sup> और चयनित 12 विद्युत शैडों में 3 प्रकार के अनुरक्षण कार्यक्रमों<sup>55</sup>

<sup>54</sup> एम 12, एम 24 और एम 48

<sup>55</sup> आईसी, एओएच एवं आईओएच

के संबंध में निर्धारित समय के प्रति लिए गए समय की जाँच की। उन शैडों में जहाँ कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी, विशेष अनुरक्षण कार्यक्रम के लिए वर्कशाप द्वारा लिए गए न्यूनतम समय को ही निर्धारित समय के रूप में लिया गया था। निष्कर्ष नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं:-

तालिका 4.10- डीजल और विद्युत इंजनों के निर्धारित अनुरक्षण में लिए गए अधिक समय का विवरण

कर्मण	कार्यक्रम का नाम	चयनित शैडों में मार्च 2012 में ठीक किए गए इंजनों की कुल संख्या	उन मामलों की संख्या जहाँ अधिक समय लिया गया था और प्रतिशत $3/2 * 100$	इंजन दिनों की हानि	विलम्बों की रेंज
1	2	3	4	5	6
डीजल	एम 12 (डी)	59	26(44%)	177.91	3 दिन से 31 दिन
डीजल	एम 24 (डी)	36	21(58%)	344.56	2 दिन से 59 दिन
डीजल	एम 48 (डी)	17	9(53%)	258	11 दिन से 70 दिन
विद्युत	आईसी	275	171(62.18%)	376.73	10 घंटे से 1527 घंटे (निर्धारित समय 8 घंटे)
विद्युत	एओएच	70	44(62.86%)	246.42	3 से 15 दिन (निर्धारित समय 6 दिन)
विद्युत	आईओएच	26	19(73.08%)	87.78	1 से 11 दिन (निर्धारित समय 12 दिन)

जैसाकि उपरोक्त से देखा जा सकता है कि 52 प्रतिशत डीजल इंजनों और 66 प्रतिशत विद्युत इंजनों में अधिक समय लिया गया था। इसके परिणामस्वरूप, डीजल इंजनों के 780.47 इंजन दिनों की हानि हुई जिसके कारण केवल मार्च 2012 में ही ₹14.54 करोड़ की मौद्रिक हानि हुई और विद्युत इंजन शैडों के संबंध में यह हानि ₹ 14.23 करोड़ थी।

डीजल इंजनों के संबंध में निर्धारित मरम्मतों में मुख्यतः श्रमशक्ति की कमी, डीजल शैडों के संदर्भ में मरम्मतों की प्रतीक्षा के कारण अधिक समय लिया गया था, जबकि विद्युत इंजन शैडों के संबंध में बुनियादी सुविधाओं की कमी, श्रमशक्ति की कमी, माल की अनुपलब्धता आदि कारण बताए गए थे।

अनुरक्षण में लिए गए अधिक समय के लिए बताए गए सभी कारण प्रभावी नियोजन और बेहतर मानीटरिंग के माध्यम से परिहार्य थे। रेलवे बोर्ड को अनुरक्षण कार्यक्रम के दौरान इंजनों के अनावश्यक अवरोधन को कम करने के लिए कार्रवाई करने की जरूरत है। इसके अतिरिक्त, डीजल शैडों के संबंध में विभिन्न अनुरक्षण कार्यक्रमों को पूरा करने के लिए समय सीमा निर्धारित करने की आवश्यकता है।

(अनुबन्ध XXXI (क) व (ख))

**4.1.9.4 पीओएच के लिए भेजे गए इंजनों का अवरोधन**

पीओएच के लिए भेजे गए इंजनों को पीओएच के लिए जितना संभव हो कम से कम समय में वर्कशाप में भेजना चाहिए जिससे एक्सचेंज यार्ड में मूल्यवान परिसम्पत्ति के अनावश्यक अवरोधन से बचा जा सके।

**4.1.9.5 पीओएच की प्रतीक्षा में यार्डों में इंजनों का अवरोधन**

पीओएच के लिए वर्कशाप में आए इंजन परिचालन विभाग द्वारा संचालित वर्कशाप के एक्सचेंज यार्ड में तब तक रहते हैं जब तक वे पीओएच के लिए वर्कशाप में न भेजे जाएं। सामान्यतया वर्कशाप में उनके प्रवेश के लिए कोई विलम्ब नहीं होना चाहिए। तथापि, लगातार एकत्रण और पहले के इंजनों के पीओएच में लिए गए अतिरिक्त समय के कारण इन इंजनों को एक्सचेंज यार्डों में प्रतीक्षा करनी पड़ती है। यार्डों में इंजनों के अनुचित अवरोधन के परिणामस्वरूप उनकी अर्जन क्षमता की हानि होती है।

लेखापरीक्षा ने 2009-10 से 2011-12 की अवधि के लिए आईआर की 12 इंजन वर्कशापों में स्थिति (यार्ड में एक दिन से अधिक के विलम्ब) की जांच की। परिणाम निम्नानुसार है:

**तालिका 4.11- पीओएच की प्रतीक्षा में एक्सचेंज यार्ड में इंजनों का अधिक अवरोधन**

डीजल इंजन	विद्युत इंजन
पीओएच के लिए लाए गए 883 डीजल इंजनों में से 469 इंजनों (53%) का वर्कशाप के एक्सचेंज यार्ड में अवरोधन हुआ।	पीओएच के लिए लाए गए 486 विद्युत इंजनों में से 104 इंजनों (21%) का अवरोधन हुआ।
औसत अवरोधन 5.31 दिन था।	औसत अवरोधन 3.53 दिन था।
2489 अवरोधन दिनों के लिए अर्जन क्षमता की कुल हानि ₹ 42.41 करोड़ थी।	367 अवरोधन दिनों के लिए अर्जन क्षमता की कुल हानि ₹ 6.93 करोड़ थी।
विलम्ब की अधिकतम घटनाएं परेल वर्कशाप सीआर में थी- 60 प्रतिशत (पीओएच किए गए 194 में से 117) जबकि एसआर की पोन्नमलाई वर्कशाप में कुल अवरोधन अधिकतम था-175 मामलों में 991 दिन (प्रति इंजन 5.66 दिन)।	

ऐसे अवरोधन के कारण मुख्य रूप से चालक दल, बर्थ और एकत्रण का अभाव बताए गए थे। यदि इन बाधाओं को दूर करने के लिए समय पर कार्रवाई की गई होती तो इन अवरोधों से बचा जा सकता था। इस प्रकार विलम्ब की जिम्मेवारी रेलवे की है और यह इंजन घंटों की निष्क्रियता द्वारा इंजन की अर्जन क्षमता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करती है। इस अवरोधन को कम करने के लिए रेलवे को तत्काल कदम उठाने की जरूरत है।

(अनुबन्ध XXXII)

**4.1.9.6 पीओएच के बाद इंजनों के प्रेषण में विलम्ब**

सामान्यतया, जैसे ही पीओएच पूरी होती है, इंजनों को यातायात के लिए वापिस लौटा देना चाहिए। तथापि, ऐसी कई घटनाएं हैं जहाँ पीओएच के बाद इंजनों के प्रेषण में विलम्ब हुए। लेखापरीक्षा द्वारा 2009-12 की अवधि के लिए रेलवे की 12 इंजन वर्कशापों में की गई समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

**तालिका 4.12 - यार्डों में पीओएच के बाद इंजनों का अतिरिक्त अवरोधन**

डीजल इंजन	विद्युतीय इंजन
3 डीजल <sup>56</sup> वर्कशापों में पीओएच किए गए 654 इंजनों में से 179 इंजन (27%) पीओएच के बाद यार्ड में अवरोधित किए गए थे।	2 विद्युत <sup>57</sup> वर्कशापों में पीओएच किए गए 318 इंजनों में से 47 इंजन (15%) पीओएच के बाद यार्ड में अवरोधित किए गए थे।
औसत अवरोधन 7.47 दिन था।	औसत अवरोधन 32.8 दिन था।
उपरोक्त अवरोधन पर कुल अर्जन हानि ₹ 22.28 करोड़ थी (1337 इंजन दिन)।	उपरोक्त अवरोधन पर कुल अर्जन हानि ₹ 29.37 करोड़ थी (1540 इंजन दिन)।
सीआर की परेल वर्कशाप में अवरोधन 56 प्रतिशत (पीओएच किए गए 194 इंजनों में से 108 इंजन अवरोधित हुए) और कुल अवरोधन 990 दिन था।	एसआर की पेरम्बूर वर्कशाप में 46 मामलों में कुल अवरोधन 1539 इंजन दिन था।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि एक्सचेंज यार्ड में पीओएच के बाद इंजनों का अवरोधन काफी अधिक था जिसके परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता की हानि हुई। जमालपुर (ईआर) और पोन्नमलाई (एसआर) वर्कशाप ने जोनल रेलवे के परिचालन विभाग की पीओएच किए गए इंजनों को ले जाने की विफलता को विलम्ब का कारण बताया। इस प्रकार, जोनल स्तर पर वर्कशाप और परिचालन विभाग के बीच समन्वय की समस्या है और जिसके परिणामस्वरूप पीओएच के बाद इंजन निष्क्रिय रहे और परिचालन क्षमता बाधित हुई।

(अनुबन्ध XXXIII)

**4.1.9.7 शैड में खराब इंजनों के हस्तांतरण में विलम्ब**

रेलवे बोर्ड के जनवरी 2008 के अनुदेशों के अनुसार, सभी खराब इंजनों को निकटतम शैड में ठीक किया जाना चाहिए। यदि खराब इंजन का मासिक (एम-2) अथवा बड़ा अनुरक्षण कार्यक्रम अतिदेय हो, तो उन्हें होम शैड पर ठीक किया जाना चाहिए। खराब

<sup>56</sup> परेल, जमालपुर और पोन्नमलाई

<sup>57</sup> पेरम्बूर और दाहोड

इंजनों के तीव्र परिचालन का परिणाम उनकी शीघ्र मरम्मत होगी, जिसके कारण इंजनों के उपलब्धता सूचकांक में वृद्धि होगी। इस प्रकार, एक प्रणाली का होना आवश्यक है जिससे मृत इंजनों की जरूरी मरम्मत के लिए शैडों में शीघ्र सुपुर्दगी सुनिश्चित की जा सके।

2009-10 से 2011-12 की अवधि के लिए लेखापरीक्षा द्वारा (उचित समय के रूप में 1 दिन की अनुमति के बाद) नमूना जाँच किए गए शैडों (16 डीजल शैड 12 विद्युत शैड) के संबंध में खराब इंजनों को शैड में ले जाने में लिए गए समय की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- 3572 इंजन खराब हो गए तथा 1,59,076 घंटों के विलम्ब के पश्चात् 12 डीजल इंजन शैडों में लाए गए, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 107.80 करोड़ की अर्जन हानि हुई।
- इसी प्रकार, 633 विद्युत इंजन खराब हो गए और उन्हें 40414 घंटे के विलम्ब से छः विद्युत इंजन शैडों में लाया गया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 32.54 करोड़ की अर्जन हानि हुई।

रास्ते पर इंजन के खराब होने और उन्हें शैड में ले जाने में लिए गए अतिरिक्त समय की घटनाएं काफी हैं। इसलिए इस संबंध में इंजनों के अवरोधन में पर्याप्त कमी की गुंजाइश है।

(अनुबन्ध XXXIV)

#### 4.1.9.8 अप्रभावी इंजन

इंजनों की प्रभावहीनता उन इंजनों को दर्शाती है जो मरम्मतों आदि के कारण यातायात के लिए उपलब्ध नहीं होते। रेलवे बोर्ड ऐसी प्रभावहीनता का प्रतिशत लक्ष्य के रूप में निर्धारित करता है जो इंजन के प्रकार पर निर्भर करता है। 2001 से प्रभावहीनता प्रतिशत 5 प्रतिशत (डब्ल्यूडीजी 4 इंजनों के लिए) से 12.5 प्रतिशत (डब्ल्यूडीपी1 और डब्ल्यूडीपी2 इंजनों के लिए) के बीच है।

2009-10 से 2011-12 की अवधि के लिए सभी 44 बीजी डीजल इंजन शैडों के संबंध में लक्ष्य और वास्तविक प्रभावहीनता की समीक्षा से पता चला कि औसतन कुल 44 शैडों में से 38 शैड (86 प्रतिशत) अपना अप्रभावी प्रतिशत निर्धारित लक्ष्य की उच्चतम सीमा तक रखने में सक्षम थे। इसके अतिरिक्त, 23 शैड (61 प्रतिशत) अपना अप्रभावी प्रतिशत लक्ष्य से 25 प्रतिशत तक कम रखने में सक्षम थे।

जोनल रेलवे ने परिष्कृत इंजन, संशोधित घटकों और उन्नत प्रणाली इत्यादि के शामिल होने को अपने अप्रभावी प्रतिशत को निर्धारित लक्ष्य से काफी नीचे रखने का कारक

बताया। अतः निर्धारित अप्रभावी प्रतिशत के लक्ष्य काफी कम थे जो आसानी से प्राप्त किए जा सकते थे। उपरोक्त को देखते हुए अप्रभावी इंजनों के लिए निर्धारित लक्ष्यों को दोबारा देखने और उन्हें पुनः निर्धारित करने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि मरम्मतों के लिए स्वीकृत अप्रभावी प्रतिशत के अतिरिक्त, माल भाड़े के उद्देश्य के लिए डीजल इंजनों की उपलब्धता के आंकलन के लिए मामूली मरम्मतों पर 5 से 10 प्रतिशत और अनुमत था। इस प्रकार, वास्तविक प्रभावहीनता के लिए प्रदान की गई गुंजाइश इंजनों के अप्रभावी प्रतिशत के रूप में उद्धृत सामान्य आंकड़ों से काफी अधिक थी।

(अनुबंध XXXV )

#### 4.1.9.9 वर्कशापों के बीच पीओएच की यूनिट लागत की तुलना

आईआर की पीओएच की औसत यूनिट लागत निम्नानुसार थी:

तालिका 4.13- पीओएच की औसत यूनिट लागत का विवरण (₹ करोड़ में)

वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12
डीजल	0.75	0.76	0.89
विद्युत	0.70	0.70	0.79

2009-10 से 2011-12 की सम्पूर्ण अवधि के दौरान, विद्युत इंजन की तुलना में डीजल इंजन की पीओएच लागत अधिक थी। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए वर्कशापों के बीच इंजनों की पीओएच की औसत यूनिट लागत निम्नानुसार थी:

तालिका 4.14 - पीओएच की वर्कशाप-वार यूनिट लागत

वर्ष	वर्कशाप/रेलवे	पीओएच की औसत लागत करोड़ रुपये में	वर्ष	वर्कशाप/रेलवे	पीओएच की औसत लागत करोड़ रुपये में
डीजल	चारबाग/एनआर	0.95	विद्युत	केपीए/ईआर	0.85
डीजल	जीओसी/एसआर	0.86	विद्युत	बीएसएल/सीआर	0.80
डीजल	अजमेर/एनडब्ल्यूआर	0.80	विद्युत	केजीपी/एसईआर	0.69
डीजल	परेल/सीआर	0.80	विद्युत	पीईआर/एसआर	0.68
डीजल	केजीपी/एसईआर	0.73	विद्युत	दाहोड/डब्ल्यूआर	0.62
डीजल	जेएमपी/ईआर	0.63			

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि उच्चतम और न्यूनतम के बीच पीओएच का यूनिट लागत अन्तर डीजल इंजन (चारबाग/एनआर) के संबंध ₹ 32 लाख और विद्युत

इंजन (केपीए/ईआर) के संबंध में ₹ 23 लाख प्रति इंजन था। चारबाग वर्कशाप, एनआर के संबंध में पिछले तीन वर्षों में पीओएच पर किया गया कुल अतिरिक्त व्यय ₹ 103.04 करोड़ [(032\*322 (पीओएच किए गए कुल इंजन)] था जबकि ईआर की कंचरापारा वर्कशाप के संबंध में यह ₹ 50.37 करोड़ (पीओएच किए गए कुल 0.23\*219 इंजन) था।

भारी वित्तीय निहितार्थ के दृष्टिगत विभिन्न वर्कशापों में पीओएच की औसत यूनिट लागत में बड़े अन्तर का रेलवे बोर्ड द्वारा समाधान किए जाने की आवश्यकता है।

(अनुबंध XXXVI)

#### 4.1.9.10 पिछले पाँच वर्षों के दौरान शैडों में बुनियादी सुविधाओं के उन्नयन के कार्य (2007-08 से 2011-12)

लेखापरीक्षा ने पिछले पाँच वर्षों के दौरान (2007-08 से 2011-12) ₹ 1 करोड़ से अधिक की लागत के प्रत्येक शैड में बुनियादी सुविधाओं के उन्नयन के लिए चल रहे और पूरे किए गए कार्यों की समीक्षा की। समीक्षा किए जाने वाले 47 कार्यों में से नौ कार्य पूरे किए गए थे, 32 कार्य प्रगति पर थे, 4 कार्य अभी शुरू होने थे, एक कार्य छोड़ दिया गया था और एक कार्य अवरूद्ध हो गया था।

यह पाया गया कि कम से कम 10 मामलों में अनुरक्षण कार्य, निर्माण कार्यों को पूरा करने में देरी के कारण प्रभावित हुए थे। इसके विभिन्न कारण जैसे निधि की कमी, मशीन तथा संयंत्रों की अधिप्राप्ति में देरी, नियमित बिजली की अनुपलब्धता, ठेकेदार को स्थल सौंपने में देरी, निविदा को अन्तिम रूप देने में बिलम्ब और ठेकेदार द्वारा कार्य पूरा करने में विफलता बताए गए थे। उपरोक्त से यह अनुमान लगाया जा सकता है कि इंजन शैडों की होमिंग क्षमता में भारी कमी के बावजूद रेलवे ने बुनियादी सुविधाओं के संवर्धन की परियोजनाओं को पूरा करने को प्राथमिकता नहीं दी जिससे मरम्मत और अनुरक्षण प्रभावित हुए।

(अनुबंध XXXVII)

#### 4.1.10 निष्कर्ष

रेलवे में इंजन एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। लेखापरीक्षा जाँच से पता चला कि कई मामलों में इंजनों की कार्यक्रम के अनुसार मरम्मत/पीओएच नहीं की जा रही थी और वह अतिदेय चल रहे थे। ऐसे इंजन परिचालन समस्याएं उत्पन्न करते हैं तथा प्रणाली की सुरक्षा के लिए जोखिम हैं।

उपलब्ध कराए गए अनुरक्षण की गुणवत्ता खराब थी। पूर्णतः मरम्मत किए गए पेंसठ प्रतिशत इंजन 180 दिनों के अन्दर खराब हो गए थे। इंजनों की अनिर्धारित मरम्मत तथा मार्ग में अवरोधन की घटनाएं अधिक थीं।

लेखापरीक्षा द्वारा अनुमानित अनिर्धारित मरम्मत के आँकड़े भारतीय रेलवे द्वारा बताए गए इंजन खराबियों के आंकड़ों से कहीं अधिक हैं और इसलिए इसे विस्तृत जांच की आवश्यकता है।

इसके अतिरिक्त, यहां पीओएच हेतु लिए गए अतिरिक्त समय तथा अन्य अनिर्धारित मरम्मत के मामले थे। विनिमय यार्डों में पीओएच के पहले तथा बाद में इंजन अवरूद्ध पाए गए थे। खराब इंजनों को मरम्मत हेतु इंजन शैड में वापिस लाने तथा उन्हें निर्धारित समय-सीमा के अन्दर पटरी पर ले जाने में अत्यधिक विलम्ब हुआ। उपरोक्त घटनाओं को प्रभावी योजना तथा प्रबंधन द्वारा नियंत्रित किया जा सकता है।

लेखापरीक्षा द्वारा बताई गई संभावित अर्जन क्षमता की कुल हानि तथा वहन किया गया अतिरिक्त व्यय क्रमशः ₹ 733 करोड़ तथा ₹ 234 करोड़ अनुमानित किया गया।

मामला जून 2013 में रेलवे बोर्ड की जानकारी में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।



#### 4.2 दक्षिण पूर्व, पश्चिम, उत्तर: सेन्टर बफर कप्लर (सीबीसी) घटकों के विफल होने और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के कारण रेलगाड़ी अलगाव के लिए हानि

पिछले खराब निष्पादन वाली आरडीएसओ अनुमोदित फर्मों से खराब गुणवत्ता वाले सेन्टर बफर कप्लर (सीबीसी) घटकों की खरीद के कारण रेलगाड़ी अलगाव हुए और ₹ 125.27 करोड़ की परिणामी अनुमानित हानि हुई।

सेन्टर बफर कप्लर (सीबीसी) रेलगाड़ी में चल स्टॉक के जोड़ने के लिए एक तन्त्र है। इसके घटक जिसमें नक्कल, कप्लर बोडी, कप्लर लॉक, कप्लर योक आदि शामिल हैं, सुरक्षा मर्दें है और जिन्हें आरडीएसओ द्वारा निरीक्षण के पश्चात आरडीएसओ अनुमोदित फर्मों से जोनल रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था। जिस समय रेलगाड़ी का कोई भाग चलायमान होता है वह रेलगाड़ी से अलग हो जाता है तो अलगाव होता है और इसके परिणामस्वरूप रेलगाड़ी प्रचालनों, अवरोधन की बाधा के रूप में रेलवे को सेक्शन क्षमता की हानि हुई और इसके साथ-साथ परिणामी वित्तीय हानि भी हुई।

सीबीसी घटकों की गुणवत्ता से संबंधित मामला, माल गाड़ियों के अलगाव में लगभग 40 प्रतिशत तक चिन्हित ह्रास के कारण 2006 से रेलवे बोर्ड के लिए चिन्ता का कारण है। रेलवे बोर्ड ने सीबीसी घटकों की गुणवत्ता में सुधार करने और परिचालन समस्याओं का समाधान करने के लिए आरडीएसओ द्वारा जारी निदेशों का अनुपालन करने के लिए जोनल रेलवे को निदेश दिए (मार्च 2006)। तदनुसार, दक्षिण पूर्व रेलवे (एसईआर) ने आरडीएसओ और रेलवे बोर्ड को रेलगाड़ी अलगाव मामलों की स्थिति सूचित करना प्रारम्भ किया।

यात्रिकी विभाग द्वारा आरडीएसओ/रेलवे बोर्ड को जनवरी 2008 से फरवरी 2011 की अवधि में भेजी गई विफलता रिपोर्टों के लेखापरीक्षा द्वारा विस्तृत विश्लेषण (अक्टूबर 2012 से मार्च 2013) से पता चला कि 260 रेलगाड़ी अलगाव मामले केवल सीबीसी घटकों में निर्माण दोषों के कारण थे। मामलों में से केवल 145 में (55.77 प्रतिशत) में घटकों के निर्माताओं की पहचान की जा सकी। वास्तव में दो फर्मों यथा मैसर्स रनेका इन्डस्ट्रीज लिमिटेड (आरआईएल) और मैसर्स ओरियन्ट स्टील इन्डस्ट्रीज लिमिटेड (ओएसआईएल) ने साथ-साथ कुल पहचान किए गए मामलों में से 96 मामलों (66.21 प्रतिशत) की पहचान की।

रेल प्रशासन ने नक्कल लॉक आदि जैसी महत्वपूर्ण सुरक्षा मर्दों की आपूर्ति के लिए फर्मों को दायित्वक रूप में पंजी से निकालने के लिए आरडीएसओ को सलाह देने के लिए रेलवे बोर्ड से अनुरोध किया (नवम्बर 2009)। फर्मों को पंजी से निकालने के बजाए आरडीएसओ ने मैसर्स आरआईएल और मैसर्स ओएसआईएल को भाग I से भाग II में डाऊग्रेड कर दिया (मार्च 2010)। आरडीएसओ द्वारा की गई दायित्वक कार्रवाई को रेल प्रशासन द्वारा यथेष्ट रूप में स्वीकार नहीं किया गया था, स्थिति की गंभीरता के मद्देनजर उन्होंने समीक्षात्मक सीबीसी घटकों की आपूर्ति के लिए उपर्युक्त दो फर्मों को सूची से निकालने के लिए एक बार फिर आरडीएसओ से अनुरोध किया (जुलाई 2010)।

2006-07 से 2011-12 तक की अवधि के दौरान उप-मानक गुणवत्ता और खराब पिछले निष्पादन की अनदेखी करते हुए ₹ 7.94 करोड़ मूल्य के 12013 विभिन्न

सीबीसी घटकों की आपूर्ति के लिए इक्कीस क्रय आदेश एसईआर के स्टोर विभाग द्वारा मैसर्स आरआईएल को भेजे गए थे। 2007-08 से 2011-12 के दौरान मैसर्स आरआईएल/मैसर्स ओएसआईएल द्वारा आपूरित दोषपूर्ण घटकों के कारण 76 रेलगाड़ी अलगाव मामले हुए थे। एसईआर द्वारा एक आकलन (मार्च 2010) के अनुसार प्रति घटना 6.8 मालगाड़ी की औसत हानि हुई थी और प्रत्येक मालगाड़ी के लिए लगभग ₹ 9 लाख की अवसर लागत की हानि हुई।

मैसर्स आरआईएल/ओएसआईएल से (2006-07 से 2011-12) के दौरान उपमानक सीबीसी घटकों की खरीद के कारण चार अन्य जोनल रेलवे द्वारा उठाई गई हानि की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा (अक्टूबर 2012 से मार्च 2013) नीचे तालिका में दी गई है:

तालिका 4.15

क्र. सं.	रेलवे का नाम	आदेशित मात्रा/जारी किया गया/आपूर्ति किया गया पीओ	ध्यान में आए रेलगाड़ी अलगाव मामले	एसईआर निर्धारण के अनुसार हानि अर्थात् 6.8 माल गाड़ी प्रति घटना	गुम हुई प्रत्येक मालगाड़ी के लिए @ ₹ 9 लाख की कुल अवसर लागत हानि
1	एसईआर	13748 (2007-08) से 2011-12)	76, 2007-08 से 2011-12	76x6.8=516.8	516.8x9=46.51 करोड़
2	डब्ल्यूआर	6297(2006-07 से 2011-12)	32 (2006-07 से 2011-12)	32	32x9=2.88 करोड़
3	एसईसीआर	6703 (2007-08 से 2011-12)	92 (2007-08 से 2011-12)	92x6.8=625.6	625.6x9=56.30 करोड़
4	एनआर	ज्ञात नहीं	32 (जनवरी-08 से सितम्बर -12)	32x6.8=217.6	217.6x9=19.58 करोड़
	<b>जोड़</b>		<b>232</b>	<b>1392</b>	<b>₹ 125.27 करोड़</b>

यह देखा गया था कि 2007-2008 से सितम्बर 2012 तक की अवधि के दौरान कुल 232 रेलगाड़ी अलगाव मैसर्स आरआईएल और मैसर्स ओएसआईएल द्वारा मुहैया कराए गए दोषपूर्ण सीबीसी घटकों के कारण हुए थे।

मामला दक्षिण पूर्व रेल प्रशासन ( एसईआर) के साथ उठाया गया था (फरवरी 2012)। रेल प्रशासन ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2012) में बताया कि लेखापरीखा दल के निष्कर्षों पर विचार विमर्श करते हुए एक अतिरिक्त उपाय वैगनों पर फिटिंग करने से पूर्व पीओएच शॉप और सभी डिपूओं में सीबीसी घटकों पर चिन्हित ब्योरों की जाँच करने के लिए एसईआर में लागू किया गया है। स्टोर फिल्ड अधिकारियों ने सामग्री के प्राप्त होने

के समय पर चिन्हित की गई सामग्री की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए भी अनुदेश दिए। जब 943 लोकस, 3208 नुकले थ्रोवरस और 112 नुकले को "चिन्हित न" करने के कारण अस्वीकार कर दिया गया था तब नए सामग्री के प्राप्त होने पर एक ड्राइव फरवरी 2012 में स्टोर डिपूओं में किया गया था। रेल प्रशासन ने लेखापरीखा तर्क को स्वीकार किया और वैगनों पर फिटिंग करने से पूर्व पीओएच शॉप और सभी डिपूओं में सीबीसी घटकों पर चिन्हित ब्योरों की जाँच करनी प्रारम्भ कर दी।

इस प्रकार, निरीक्षण की प्रणाली में कमी के कारण एक विशेष विनिर्माता से बहुत से दोषपूर्ण सीबीसी घटकों को प्रणाली में शामिल किया गया। रेल प्रशासन को जुलाई 1999 से इस विशेष फर्म के उत्पादों की गुणवत्ता से संबंधित मामलों की जानकारी थी लेकिन मामले का निराकरण करने में विफल रहा।

मैसर्स आरआईएल और मैसर्स ओएसआईएल द्वारा मुहैया कराए गए सीबीसी घटकों में खराब गुणवत्ता नियंत्रण की जानकारी होने के बावजूद इनको रेल गाड़ियों में लगाया जाना जारी रहा और इसके परिणामस्वरूप 232 रेलगाड़ी अलगाव हुए और 2007-2008 से सितम्बर 2012 की अवधि के दौरान ₹ 125.27 करोड़ की अनुमानित हानि हुई।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

#### 4.3 दक्षिण रेलवे : हाइब्रिड कोचों के विनिर्माण के लिए सामग्री की खरीद पर निष्फल व्यय

नये प्रकार के मिश्रित कोचों के निर्माण से पूर्व अनुपयुक्त योजना के परिणामस्वरूप उनके निर्माण हेतु ₹ 44.04 करोड़ की अतिरिक्त सामग्री खरीदनी पड़ी, अतिरिक्त सामग्री के प्रयोग की संभावना बहुत कम है क्योंकि ऐसे कोचों का निर्माण रोक दिया गया है

रेलवे सामान्यतः अपनी मेल/एक्सप्रेस रेल गाड़ियों के लिए कोर्टन स्टील के बने हुए पारम्परिक प्रकार के कोचों का उपयोग करती है। जंग लगना इन कोचों की मुख्य समस्या है। यह समस्या सामान्यतः राजधानी/शताब्दी रेलगाड़ी सेवाओं में उपयोग किए गए एलएचबी डिजाइन (लिके हॉफमैन बुश) के स्टेनलेस स्टील (एसएस) कोचों में नहीं आती थी। एलएचबी डिजाइन की सम्बद्ध जीवन काल चक्र लागत सुविधाओं को व्युत्पन्न करने और जंग लगने की समस्या पर काबू पाने के लिए रेलवे बोर्ड ने सेल्फ जेनेरेटिंग (एसजी) स्टेनलेस स्टील (एसएस) हाइब्रिड कोचों अर्थात् एलएचबी डिजाइन के एसएस शैल वाले और आईसीएफ मेक के पारम्परिक बोगी वाले कोचों के विनिर्माण में भारी परिवर्तन करने के लिए रेल कोच फैक्टरी (आरसीएफ) और इंटिग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ) को निदेश दिए थे (नवम्बर 2007)। प्रोटोटाइप हाइब्रिड कोचों को आरसीएफ द्वारा विकसित किया गया था। रेलवे बोर्ड ने निर्णय किया (अक्टूबर 2007) कि भारी परिवर्तन के लिए अपेक्षित पूँजी निवेश को न्यूनतम रखना चाहिए और उत्पादन यूनिटों कोचों के विनिर्माण के लिए विक्रेताओं से तैयार उपयोग करने वाली उप-सज्जीकरण को प्राप्त कर सकती थी।

रेलवे बोर्ड ने पहचान किए गए/पहचान न किए गए रेल गाड़ियों के रेंको के लिए एसजीएसएस कोचों के विनिर्माण के लिए एक प्रायोगिक योजना का संकेत दिया (सितम्बर 2008)। नए प्रकार कोचों के उत्पादन करने की अपनी तैयारियों को सुनिश्चित किए बिना आईसीएफ ने 2009-10 के लिए प्रायोगिक उत्पादन कार्यक्रम में 600 हाइब्रिड कोचों के विनिर्माण की योजना को प्रक्षेपित किया (सितम्बर 2008) जो कि 303 कोचों के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित थी (अप्रैल 2009)। आईसीएफ ने व्यापार से तैयार उपयोग करने वाली साईड वाल, एण्ड वाल एवं रूफ सज्जीकरण प्राप्त करने की योजना बनाई और 303 एसजीएसएस कोचों के विनिर्माण के लिए खरीद आरम्भ की।

लेखापरीक्षा ने फरवरी 2012 में निम्नलिखित को पाया:-

- 303 कोचों के लिए तैयार उपयोग करने वाली उप सज्जीकरण को प्राप्त करने के लिए आईसीएफ द्वारा आरम्भ की गई खरीद कार्रवाई कई समस्याओं से संबंधित थी। इन कोचों के श्रृंखला उत्पादन में गारनेट ब्लैस्टिंग और स्किन टेन्शनिंग जैसे तकनीकी मुद्दे शामिल थे जिन्हें रेलवे बोर्ड (मार्च 2009) में हुई "कोच प्रोडक्शन एण्ड रिव्यू मीटिंग" में उठाया गया था, जिनका पर्याप्त रूप से समाधान नहीं किया गया था। समर्थ विक्रेताओं की पहचान और विकास में विलम्ब हुआ और उनकी समर्थताओं का उचित रूप से निर्धारण नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, छत और साईड वाल सज्जीकरण के लिए खरीद आदेश, आरसीएफ द्वारा अपनाए गए आरेखों के अनुसार दिए गए थे। इन्होंने हाइब्रिड कोचों का सज्जीकरण करते समय समस्या उत्पन्न की क्योंकि आईसीएफ की सज्जीकरण आवश्यकताएं आरसीएफ से भिन्न थीं और इसमें बदलाव आवश्यक थे।
- आईसीएफ सितम्बर 2009 तक हाइब्रिड कोचों का विनिर्माण आरम्भ नहीं कर सका। चूंकि विक्रेताओं से साईड वाल और रूफ सज्जीकरण की आपूर्ति केवल नवम्बर 2009 तक अपेक्षित थी। इसलिए आईसीएफ को अपने लक्ष्यों को पूरे करने में कमी की आशा थी। उन्होंने उत्पादन लक्ष्य को 303 कोचों से 80 तक संशोधित करने के लिए रेलवे बोर्ड से आग्रह किया (अक्टूबर 2009); इसका अनुमोदन कर दिया गया था। यहाँ तक की 80 कोचों के कम किए हुए लक्ष्य को भी प्राप्त नहीं किया जा सका था। वास्तव में, आईसीएफ ने 2009-10 के दौरान एक भी हाइब्रिड कोच का विनिर्माण नहीं किया था।
- आईसीएफ ने तीन वर्षों (2009-12) के दौरान केवल 29 शैलों का विनिर्माण किया था जिनमें से 15 शैलों का उपयोग 15 हाइब्रिड कोचों के उत्पादन के लिए किया गया था। ₹ 8.46 करोड़ मूल्य के शेष 14 शैल अनुपयोगी पड़े हुए थे (मार्च 2012)। यहाँ यह उल्लेख करना उपयुक्त है कि आरसीएफ ने रेलवे बोर्ड द्वारा नियत किए

गए अपने वार्षिक लक्ष्य को पूरा किया और 2008-09 से 2011-12 के दौरान 410 हाइब्रिड कोचों का विनिर्माण किया।

- रेलवे बोर्ड ने एलएचबी प्रकार के कोचों की उच्चता स्थापित करने के अतिरिक्त उनकी गति सीमाओं एवं रख-रखाव समस्याओं के मद्देनजर हाइब्रिड कोचों के उत्पादन को रोकने का निर्णय लिया (अगस्त 2011)। इसके परिणामस्वरूप, हाइब्रिड कोचों के लिए खरीदे गए ₹ 39.27 करोड़ मूल्य की 425 मर्दों वाला स्टॉक अधिशेष रहा (जनवरी 2012)। यह स्टॉक सामग्री की और प्राप्ति होने के कारण सितम्बर 2012 के अन्त तक बढ़कर ₹ 44.04 करोड़ तक हो गया। आरसीएफ में भी ₹ 2.17 करोड़ मूल्य की ऐसी मर्दों का अधिशेष था।
- सदस्य यांत्रिक ने हाइब्रिड कोचों के लिए सामग्री की नई खरीद को रोकने और 30 प्रतिशत तक मौजूदा आदेशों की आदेशित मात्राओं को कम करने के लिए कटौती विकल्प खण्ड का प्रचालन करने के लिए अनुदेश जारी किए (जुलाई 2010)। तथापि, खण्ड को 198 खरीद आदेशों में परिचालित नहीं किया गया था। यदि ऐसा किया गया होता तो सम्पत्ति सूची मूल्य ₹14.27 करोड़ तक कम किया जा सकता था।

हाइब्रिड कोचों के नए प्रकार के उत्पादन को शुरू करने से पहले आईसीएफ प्रशासन द्वारा अपर्याप्त योजना के परिणामस्वरूप उत्पादन लक्ष्य की प्राप्ति नहीं हुई एवं विशिष्ट उद्देश्य के लिए खरीदे गए लगभग ₹ 44.04 करोड़ मूल्य की सामग्री का अधिशेष हुआ। हाइब्रिड कोचों (अगस्त 2011) के उत्पादन को रोकने के रेलवे बोर्ड के निर्णय सहित अधिशेष सामग्रियों को उपयोग करने की सम्भावना कम प्रतीत होती है; कुछ सामग्री की बचत करती है जिसका कुछ आशोधनों के बाद उपयोग किया जा सकता है। इसने न्यूनतम तक भारी परिवर्तन पर पूंजीगत निवेश के रखने के लिए रेलवे बोर्ड के प्रारम्भिक विचार को विफल कर दिया।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

#### **4.4 दक्षिण पश्चिम रेलवे : परिसम्पत्ति का निष्क्रिय पड़े रहना और प्रत्याशित बचतों की उगाही न करना**

ऑक्सीजन लान्सिंग प्रणाली के चालू करने में अनियमित विलम्ब के परिणामस्वरूप परिसम्पत्ति जिसके लिए ₹ 7.30 करोड़ का भुगतान किया गया था निष्क्रिय पड़ी रही और जुलाई 2012 तक ₹ 15.20 करोड़ की प्रत्याशित बचतों की उगाही नहीं हुई।

रेलवे बोर्ड ने उत्पादन क्षमता चरण-II के संवर्धन के अन्तर्गत ₹ 8.82 करोड़ की अनुमानित लागत पर रेल व्हील फैक्टरी, येलहंका (आरडब्ल्यूडी) में तीन भट्टियों पर

कार्बन इन्जेक्टर सहित (लांसिंग प्रणाली)<sup>58</sup> साइडवाल मार्केटिड ऑक्सीजन लांसिंग प्रणाली की फिटमेंट की संस्वीकृति दी (अप्रैल 2007)। इस प्रणाली के लिए द्रवित ऑक्सीजन की निरंतर आपूर्ति आवश्यक है।

आरडब्ल्यूएफ ने लांसिंग प्रणाली की आपूर्ति एवं फिटमेंट के लिए एक निविदा आमंत्रित की (जुलाई 2007)। ऑक्सीजन की आपूर्ति क्रायोजेनिक लो प्रेशर लिक्विड ऑक्सीजन टैंको के माध्यम से की जानी थी। इस निविदा के प्रति केवल एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था (सितम्बर 2007)। निविदा को आरडब्ल्यूएफ में द्रवित ऑक्सीजन इन-हाउस संयंत्र (बूट ऑक्सीजन संयंत्र)<sup>59</sup> के प्रस्तावित प्रतिष्ठान के कारण मुख्यतः निविदा विशेषताओं के कार्यक्षेत्र में आवश्यक परिवर्तनों के मद्देनजर निरस्त कर दिया गया था (मई 2008)। नई निविदा को संशोधित तकनीकी विशेषताओं के साथ आमंत्रित किया गया था (सितम्बर 2008) और ठेका<sup>60</sup> ₹ 10.34 करोड़ की लागत पर कोलकाता आधारित एक फर्म को दिया गया (फरवरी 2009)। ठेका के अनुसार कार्य नवम्बर 2009 तक पूरा किया जाना था।

लेखापरीक्षा ने मई 2012 में निम्नलिखित देखा:-

- जारी किए गए (फरवरी 2009), स्वीकृति पत्र (एलए) के अनुसार ठेके के दस्तावेजों, जिनमें तकनीकी विनिर्देशन शामिल थी, में अनुबंधित निबंधन एवं शर्तों के अन्तर्गत ठेकेदार के प्रस्ताव को सख्ती से स्वीकार किया गया था। संशोधित विनिर्देशन के खण्ड 5.2.1.9 के अनुसार, कतिपय पैरामीटरों के संदर्भ में प्रस्तावित लांसिंग प्रणाली के प्रतिष्ठापन द्वारा विशेष रूप से अभिलाभों को दर्शाने के लिए निविदाएं आवश्यक थीं और उसमें निर्धारित न्यूनतम बचतें सुनिश्चित की जानी थीं। निर्धारित न्यूनतम बचतों को पूरा न करने वाले निविदा प्रस्तावों को अनुपयुक्त के रूप में माना गया था। एलए के संदर्भ में ठेकेदार ने सूचित किया (अप्रैल 2009) कि लांसिंग प्रणाली के प्रतिष्ठापन के बाद बचत ₹ 1.90 करोड़ प्रति वर्ष प्रति भट्टी होगी और यह आँकड़ा सन्तुलित गणनाओं पर आधारित था जबकि वास्तव में बचत बहुत अधिक होगी। इस प्रकार, इस सीमा तक कम से कम बचत लांसिंग प्रणाली के चालू होने के बाद उपचित होनी थी।

<sup>58</sup> लांसिंग प्रणाली में विद्युत इलैक्ट्रोड की खपत में उत्पादकता और कमी तथा दुर्जेय खपत में वृद्धि के रूप में अभिलाभ का प्रावधान किया जाता है। प्रणाली का ऑक्सीजन इंधन बर्नर स्क्रेप को रेड-हॉट स्थिति तक गर्म करता है जिसके माध्यम से ऑक्सीजन स्क्रेप को काट और पिघला सकता है। आक्सीजन के उपयोग के कारण स्क्रेप में खत्म हुए कार्बन को मैटल में उबालकर प्रतिपूर्ति की जाती है। यह कार्बन एकसोथार्मिक रिएक्शन के द्वारा ऊष्मा उत्पन्न करने में सहायता करता है।

<sup>59</sup> कार्यक्षेत्र में परिवर्तन की आवश्यकता है क्योंकि लांसिंग प्रणाली के लिए मौजूदा विनिर्देशन को संशोधन की आवश्यकता है चूंकि बूट ऑक्सीजन संयंत्र ऑक्सीजन लांसिंग के लिए नाईट्रोजन और ऑक्सीजन संयंत्र की स्थापना के लिए सुविधएं एवं गैसों के लिए भंडारण उपलब्ध कराता है।

<sup>60</sup> साइडवाल मार्केटिड ऑक्सी फ्यूल बर्नर का डिजाइन, विनिर्माण, आपूर्ति, उत्पादन, जाँच और चालू करना तथा तकनीकी विशेषताओं के अनुसार मौजूदा तीन आर्क भट्टियों में कार्बन इन्जेक्शन प्रणाली सहित ऑक्सीजन लांसिंग और सम्बद्ध सुविधाओं और आशोधनों सहित यदि कोई मौजूदा सिस्टम में आवश्यक हो।

- ठेकेदार ने लांसिंग प्रणाली की आपूर्ति की (2009) और ₹ 7.30 करोड़ का भुगतान किया गया था। तथापि, लांसिंग प्रणाली को किसी भट्ठी के लिए चालू नहीं किया जा सका था (दिसम्बर 2012)।
- तकनीकी विशेषताओं के अनुसार, नवम्बर 2009 में स्थापित ऑक्सीजन संयंत्र की क्षमता खपत बिन्दुओं पर ऑक्सीजन के 12 किग्रा./स्कवायर से.मी. के दबाव की निरंतर आपूर्ति करने में समर्थ था। इस प्रकार, ठेकेदार द्वारा आपूर्ति लांसिंग प्रणालियों का नवम्बर 2009 में सभी तीन भट्टियों पर परिचालन किया जा सकता था। तथापि, इसका संयंत्र से अपर्याप्त तरल ऑक्सीजन आपूर्ति के कारण उपयोग नहीं किया जा सका था और रेल प्रशासन ने अतिरिक्त ऑक्सीजन संयंत्र (अक्टूबर 2011) की आवश्यकता महसूस की।
- न तो क्षमता संवर्धन योजना चरण II के लिए रेलवे बोर्ड की मंजूरी में अतिरिक्त ऑक्सीजन संयंत्र के लिए कोई प्रावधान शामिल किया गया था और न ही आरडब्ल्यूएफ ने रेलवे बोर्ड को कोई प्रस्ताव भेजा था (जुलाई 2012)।

नवम्बर 2009 में तीन भट्टियों पर लांसिंग प्रणाली के चालू न करने के कारण आरडब्ल्यूएफ प्रशासन, परिसम्पत्ति का जिसके लिए 2009 में ₹ 7.30 करोड़ का भुगतान किया गया था निष्क्रिय पड़ी रही के अतिरिक्त कुल ₹15.20 करोड़ 01.12.2009 से 31.07.2012 तक प्रति वर्ष, प्रति भट्टी ₹1.90 करोड़ की प्रत्याशित न्यूनतम बचत का लाभ प्राप्त नहीं कर सका था।

लांसिंग प्रणाली के चालू करने में विलम्ब को स्वीकार करते समय आरडब्ल्यूएफ प्रशासन ने बताया (अगस्त 2012) कि विलम्ब ऑक्सीजन आपूर्ति के अपर्याप्त प्रबंधन के कारण हुआ था। लेखापरीखा ने देखा कि प्रस्तावित ऑक्सीजन संयंत्र के विनिर्देशन के मद्देनजर लांसिंग प्रणाली के विनिर्देशन में संशोधन किया गया था। इस प्रकार, आरडब्ल्यूएफ प्रशासन लांसिंग प्रणाली के लिए विशिष्ट ऑक्सीजन आवश्यकता को सही रूप से मेच करने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप प्रस्तावित बचत जो कि आवृत्ति प्रवृत्ति की है की उगाही न होने के अतिरिक्त विशिष्ट उद्देश्य के लिए खरीदी गई कीमती परिसम्पत्ति निष्क्रिय पड़ी रही।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

### अध्याय 5 - भंडार

भंडार विभाग रेलगाड़ियों के प्रचालन एवं रख-रखाव के लिए आवश्यक विभिन्न प्रकार के भंडारों की खरीद, योजना के लिए उत्तरदायी है। इसमें स्पेयर पार्ट्स, घटकों, फिटिंग्स, उत्पादन इकाइयों के उप-समुच्चयों, अनुरक्षण एवं विनिर्माण वर्कशाप की आपूर्ति सम्मिलित हैं। विभाग सभी भंडारों की कुल सम्पत्ति सूची प्रबन्धन, प्रेषितियों को उनकी खरीद एवं वितरण के लिए भी उत्तरदायी है। इसके अलावा, भंडार विभाग सार्वजनिक नीलामी एवं निविदाओं के द्वारा स्कैप मर्दों (चयनित मर्दों) का निपटान भी करता है।

रेलवे बोर्ड में भंडार विभाग का प्रतिनिधित्व सदस्य यांत्रिक द्वारा किया जाता है। तथापि, अतिरिक्त सदस्य (रेलवे भंडार) विभाग का वास्तविक कार्यात्मक अध्यक्ष एवं विभिन्न कार्यकारी निदेशक एवं निदेशक उसके सहायक हैं। जोनल स्तर पर, भंडार नियंत्रक विभाग का प्रधान अध्यक्ष है जिसके मुख्य सामग्री प्रबन्धक एवं उप-मुख्य सामग्री प्रबन्धक सहायक हैं। डिवीजन की अध्यक्षता डिवीजनल रेलवे प्रबन्धक को रिपोर्ट करते हुए वरिष्ठ डिवीजनल विपणन प्रबन्धक द्वारा की जाती है।

वर्ष 2011-12 के दौरान भंडार विभाग का कुल व्यय ₹ 14,001 करोड़ था। वर्ष के दौरान, वाउचरों एवं निविदाओं इत्यादि की नियमित लेखापरीक्षा से अलग, भंडार विभाग के 466 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में भारतीय रेलवे में स्वामित्व वस्तु प्रमाण-पत्र (पीएसी) के तहत मर्दों की खरीद पर समस्त जोनल रेलवेज में की गई एक विषयक लेखापरीक्षा सम्मिलित है। इस विषय में, लेखापरीक्षा ने पीएसी मर्दों की खरीद में, जिसमें सुरक्षा एवं महत्वपूर्ण मर्दों भी सम्मिलित हैं, जोनल रेलवे/उत्पादन इकाइयों की ओर से कमियों पर प्रकाश डाला है। लेखापरीक्षा ने इन मर्दों की खरीद में समस्त जोनों में कीमतों के अन्तर पर भी टिप्पणी की है।



## 5.1 भारतीय रेल में पीएसी मदों की अधिप्राप्ति

### कार्यकारी सार

रेलवे के संचालन के लिए खरीदे गए भंडार में स्वामित्व मद प्रमाणपत्र (पीएसी) के तहत खरीदी गई मदें शामिल हैं। ऐसी मदों को एकल निविदा आधार पर एक विनिर्दिष्ट फर्म से ही खरीदा जाना अपेक्षित है और इसमें सुरक्षा एवं महत्वपूर्ण मदें और आकस्मिक खरीद भी शामिल है। पीएसी मदों की अधिप्राप्ति में निहित उच्च जोखिम को ध्यान में रखते हुए जोनल रेलवे/उत्पादन इकाइयों को रेलवे बोर्ड द्वारा विनिर्दिष्ट विक्रेता को स्वामित्व मदों से संबंधित प्रमाणपत्र जारी करने से पहले प्रत्येक मद की विशेषताओं का ध्यानपूर्वक मूल्यांकन करने की सलाह दी गई थी (मई 1982)। विक्रेताओं को भारतीय रेल के रिसर्च डिज़ाइन स्टैंडर्ड ऑर्गनाइजेशन (आरडीएसओ), चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) तथा डीज़ल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू) द्वारा पैनल में शामिल किया जाना चाहिए।

जोनल रेलवे/उत्पादन इकाइयों द्वारा पीएसी मदों की अधिप्राप्ति की पर्याप्तता और उनके उपयोग का निर्धारण करने के लिए 2007-08 से 2011-12 की अवधि को शामिल करते हुए वर्ष 2012-13 के दौरान एक विषयगत लेखापरीक्षा की गई।

लेखापरीक्षा से पता चला कि पीएसी मदों के रूप में प्रमाणित करने के लिए मूल दस्तावेजीकरण नहीं किया गया था। यह भी दर्शाता है कि स्वीकार्य विकल्पों की मौजूदगी की जाँच करने के लिए प्रमाणन प्राधिकारी द्वारा कोई प्रयास नहीं किया गया। लेखापरीक्षा ने जोनों में मूल्यों में बड़े पैमाने पर अन्तर देखा जिसके परिणामस्वरूप अधिप्राप्ति में अतिरिक्त व्यय हुआ। जोनल रेलवे/उत्पादन इकाइयों, दरों के प्रकाशन, सूचना आदान-प्रदान करने के लिए बैठकें आयोजित करने से संबंधित रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देशों का अनुपालन करने में विफल रहे। अतिरिक्त विक्रेताओं को लाने के लिए आवश्यक कदम नहीं उठाये गए थे। लेखापरीक्षा में बढ़ी हुई सुपुर्दगी तारीखों के बावजूद भी सामग्री की प्राप्ति में देरी का पता चला। यहाँ तक कि आकस्मिक खरीद में भी सुपुर्दगी तारीख बढ़ाई गयी थी और सामग्री देर से ही प्राप्त हुई थी।

### 5.1.1 प्रस्तावना

स्टोर, रेलवे के संचालन, अनुसंधान और घरेलू उत्पादन कार्यकलापों में बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। स्टोर में स्वामित्व मदें<sup>61</sup> भी शामिल हैं, जिसे एकल निविदा आधार पर एक विनिर्दिष्ट फर्म से खरीदे जाने की आवश्यकता है। इन स्टोर में सुरक्षा और महत्वपूर्ण मदें तथा आकस्मिक क्रय भी शामिल है। स्वामित्व मदों की खरीद के दौरान संबंधित रेलवे के खपत विभाग के उपयुक्त अधिकारी द्वारा स्वामित्व मद प्रमाणपत्र (पीएसी) जारी किए जाने की आवश्यकता है। पीएसी मदों के विक्रेताओं को अनुसंधान डिज़ाइन एवं

<sup>61</sup> स्वामित्व मद वे मद हैं जिसके लिए कुछ व्यक्ति/फर्म के पास निर्माण या विक्रय का एकमात्र अधिकार है।

मानक संगठन (आरडीएसओ), चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) तथा डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू) द्वारा पैनलबद्ध किये जाने चाहिए।

स्वामित्व प्रमाणपत्र मई 1982 के रेलवे बोर्ड के परिपत्र में यथा निर्धारित प्रपत्र में जारी किया जाय तथा संबंधित रेलवे के खपत विभाग के उपयुक्त अधिकारी द्वारा हस्ताक्षर किया जाय ।

### 5.1.2 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

लेखापरीक्षा केन्द्र बिन्दु मदों की खरीद हेतु अपनाई गई प्रक्रिया की पर्याप्तता तथा स्वामित्व प्रमाणपत्रों के जारीकरण पर होगा। इसमें जोनल रेलवे/उत्पाद इकाइयों के स्तर पर पीएसी मदों की खरीद के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए जाने वाले निर्देशों/अनुदेशों के अनुपालन की भी जाँच की जाएगी।

### 5.1.3 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र तथा अवधि

इस पैरा में, लेखापरीक्षा ने स्वामित्व मद प्रमाणपत्र के माध्यम से स्टॉक और गैर-स्टॉक<sup>62</sup> मदों की खरीद की जाँच (अगस्त/सितम्बर 2012) की। पीएसी मदों की खरीद से संबंधित रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुपालन की जाँच जोनल रेलवे/उत्पादन इकाइयों के भाग पर की गई। लेखापरीक्षा में 2007-08 से 2011-12 तक की अवधि के दौरान जारी अधिकतम 25 पीओज़ से संबंधित गैर-स्टॉक मदों के लिए जारी दो प्रतिशत पीओज़ तथा स्टॉक पीएसी मदों के लिए जारी पाँच प्रतिशत क्रय आदेश (पीओज़) शामिल थे।

भारतीय रेलवे में प्रत्येक मद के लिए मूल्य बहीखाता (पीएल) संख्या को उद्धृत करके स्टोर मदों (स्टॉक/गैर-स्टॉक) की खरीद किए जाने की आवश्यकता है। पूरे भारतीय रेलवे में लागू सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमएमआईएस) में एक विशेष मद के लिए अनन्य पीएल संख्या अपनाने की परिकल्पना की गई थी। तथापि, पीएल संख्याओं को अपनाने हेतु प्रयुक्त मापदण्ड सभी जोनल रेलवे में समान नहीं थे। एकीकृत/अनन्य पीएल संख्याओं के अभाव में सभी जोनों में पीएसी मदों की खरीद हेतु उद्धृत दरों के संबंध में लेखापरीक्षा के एक समुचित तुलनात्मक अध्ययन नहीं कर सकी। तुलनात्मक अध्ययन पाँच जोनल रेलवे<sup>63</sup> द्वारा खरीदे गए केवल छः मदों के संबंध में ही संभव था जहाँ एकीकृत पीएल संख्या अपनाया गया था। इसने लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र को सीमित कर दिया था।

### 5.1.4 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 5.1.4.1 पीएसी के रूप में प्रस्तुत की जाने वाली मद के लिए प्रलेखन

भारतीय रेलवे में, स्वामित्व मदें स्वामित्व मद प्रमाणपत्र जारी करने के पश्चात् खरीदी जाती हैं। स्वामित्व प्रमाण पत्रों के जारी करने के लिए रेलवे बोर्ड ने मई 1982 के अपने

<sup>62</sup> स्टॉक मद वे मद हैं जिसकी बार-बार और नियमित आवश्यकता पड़ती है तथा जिसकी इकाई लागत इन मदों के साथ संबंधित मदवार वहन मूल्य उठाने को उचित ठहराता है एवं ये सभी स्टोर विभाग के संरक्षण में रखे जाते हैं। "स्टॉक मदों" से अलग सभी मदें "गैर-स्टॉक" मदें कहलाती हैं।

<sup>63</sup> सीआर, एनसीआर, एसईसीआर, एसडब्ल्यूआर तथा डब्ल्यूसीआर।

पत्र द्वारा एक निर्धारित प्रपत्र जारी किया था। प्रमाणपत्र में संबंधित रेलवे के खपत विभाग को यह प्रमाणित करने की आवश्यकता है कि

- (क) कोई अन्य बनावट/ब्रांड उपयुक्त नहीं होंगे;
- (ख) फर्म ही केवल वह फर्म होगी जो इन मदों का विनिर्माण/भंडारण कर रही हैं;
- (ग) समान मद किसी अन्य फर्म द्वारा विनिर्माण नहीं किए गए या बेचे नहीं गए हैं जो बदले में प्रयोग की जा सके।

रेलवे प्रशासन को यह इंगित करने का निर्देश हुआ कि जारी प्रमाणपत्र मद (क) के अन्तर्गत था या मद (ग) के।

रेलवे बोर्ड ने अपने उपरोक्त निर्देशों (मई 1982) में भी सुझाव दिया कि स्वामित्व मदों के लिए प्रमाणपत्र जारी करने से पूर्व खपत विभाग को विशेषताओं का ध्यानपूर्वक मूल्यांकन करना चाहिए। स्वामित्व मदों का माँग पत्र भेजने से पहले उन्हें स्वयं संतुष्ट हो जाना चाहिए कि कोई स्वीकार्य स्थानापन्न उपलब्ध नहीं है।

लेखापरीक्षा के अध्ययन से पता चला कि उपरोक्त निर्देशों के आधार पर "क" या "ग" प्रमाणपत्र के रूप में स्वामित्व मद प्रमाणपत्र जारी किए गए थे। "सी" प्रमाणपत्र उन मदों के लिए जारी किए गए जहाँ यह प्रमाणित करना संभव था कि "समान वस्तुएं" किसी अन्य फर्म द्वारा विनिर्मित नहीं है या बेचे गए हैं जिसे बदले में प्रयोग किया जा सके। "ए" प्रमाणपत्र उन मदों के लिए जारी किए गए जिसके लिए ऐसे प्रमाणपत्र जारी नहीं किए जा सकते। ये कार्यप्रणालियाँ सामान्य वित्तीय नियमावली, (2005) के नियम 154 के विपरीत हैं। इन नियमों में प्रावधान है कि स्वामित्व मदों से संबंधित प्रमाणपत्र जारी करते समय केवल प्रमाणपत्र जो "कोई अन्य बनावट या मॉडल स्वीकार्य नहीं है" और उनके कारणों की आवश्यकता है। यह भी कि प्रमाणपत्र को एकल निविदा प्रणाली के तहत एक एकल स्रोत से मदों को खरीदने से पूर्व उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा ने समीक्षा अवधि से संबंधित 239 पीओज़ फाइलों की समीक्षा की तथा निम्नलिखित आपत्तियाँ पायी गई-

- पीओ फाइल में पीएसी प्रमाणपत्र को छोड़कर एक पीएसी मद के रूप में मदों को प्रयोग करने के लिए अभिलेख में कोई प्रलेखन उपलब्ध नहीं था;
- वह आधार जिस पर मद को "क" या "ग" प्रमाणपत्र के अंतर्गत पीएसी के रूप में प्रयोग किया जाता था, अभिलेख में उपलब्ध नहीं था;
- यह निष्कर्ष निकालने के लिए फाइल में कोई सूचना नहीं थी कि आरडीएसओ द्वारा पैनलबद्ध किए गए विक्रेताओं की सूची प्रमाण पत्र जारी करने से पहले बनायी गयी थी। एक विशेष विक्रेता का चयन करने के लिए विशेष कारण भी रिकार्ड नहीं किए गए थे;
- पीएसी मदों को खुली/सीमित निविदा प्रणाली के माध्यम से भी खरीदा गया था। यह अपने आप में ही विरोधाभास है कि पीएसी मदों की खरीद के दौरान खपत विभाग ने क्या प्रमाणित किया था। सभी पाँच जोनल रेलवे (एनएफआर, एसआर, एसईआर, एसडब्ल्यूआर और डब्ल्यूआर) तथा आईसीएफ की उसी वित्तीय वर्ष में खरीद की गई 130 मदों की समीक्षा से पता चला कि 86 मामलों में समान मदों की एक

निविदा क्रय की दरें खुली/सीमित निविदाओं के माध्यम से की गई खरीद से अधिक थी। इससे ₹ 0.72 करोड़ का अधिक व्यय हुआ। यह दर्शाता है कि अभिलेखों की उचित जाँच किए बिना ही क्रयों को पीएसी के रूप में श्रेणीबद्ध कर दिया गया था।

उपरोक्त निष्कर्षों को देखते हुए यह तय किया जा सकता है कि प्रमाणपत्र जारी करने का तरीका आपत्तिजनक है। यह ये भी दर्शाता है कि स्वीकार्य स्थानापन्नों की मौजूदगी की जाँच करने के लिए प्रमाणित करने वाले अधिकारी द्वारा कोई प्रयास नहीं किया गया। इस प्रकार वहाँ कोई आश्वासन नहीं है कि पीएसी प्रणाली के माध्यम से खरीदी गई मदों के लिए खरीद की एक अधिक पारदर्शी प्रणाली का अनुसरण नहीं किया जा सकता।

#### 5.1.4.2 पीएसी मदों की खरीद

एकल निविदा के माध्यम से की गई पीएसी मदों की खरीद में विक्रेताओं के चयन की प्रक्रिया और दरों के औचित्य को सुनिश्चित करने में प्रतिस्पर्धा के अभाव के कारण उच्च जोखिम की संभावना है। 2007-08 से 2011-12 की अवधि में 17 जोनों और तीन उत्पादन इकाइयों (डीएलडब्ल्यू, सीएलडब्ल्यू तथा आईसीएफ) में पीएसी मदों की खरीद निम्नलिखित तालिका में दिखाई गई है:

तालिका 5.1

वर्ष	कुल खरीद		पीएसी मदों की खरीद		खरीदे गए पीएसी मदों की प्रतिशतता	
	पीओज़ की संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)	पीओज़ की संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)	पीओज़ की संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)
2007-08	77605	11277.35	4195	223.47	5.41	1.98
2008-09	88365	18116.37	5183	415.53	5.87	2.29
2009-10	94688	16650.34	5293	302.00	5.59	1.81
2010-11	88009	15655.25	5126	459.91	5.82	2.94
2011-12	87549	20461.73	5590	485.48	6.38	2.37
<b>जोड़</b>	<b>436216</b>	<b>82161.06</b>	<b>25387</b>	<b>1886.39</b>	<b>5.82*</b>	<b>2.30*</b>

\* कुल पीएसी मदों की कुल खरीद से प्रतिशतता को दर्शाता है।

उपरोक्त तालिका में यह देखा गया कि पीएसी मदों का 2007-08 से 2011-12 की अवधि के दौरान खरीदी गई मदों के कुल मूल्य (₹ 82160.06 करोड़) का 2.30 प्रतिशत औसत (₹1886.39 करोड़) बना।

लेखापरीक्षा ने पीएसी के माध्यम से खरीदी गई मदों के प्रकार की जाँच की। परिणाम नीचे तालिका में दिए गए हैं:

तालिका 5.2

	संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)	प्रतिशतता	
			संख्या	मूल्य
पीएसी द्वारा कुल स्टॉक	12180	1215.32	-	-
सुरक्षा	933	417.79	7.66	34.37
महत्वपूर्ण	1689	110.15	13.87	9.06
सुरक्षा और महत्वपूर्ण के अलावा	9558	687.38	78.47	56.56
आकस्मिक खरीद	75	12.39	0.62	1.02

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि "सुरक्षा और महत्वपूर्ण मदों के अलावा" की खरीद कुल स्टॉक खरीद का लगभग 57 प्रतिशत (₹ 687.38 करोड़) बना। यह पीएसी मदों की खरीद के रूप में चिन्ता के क्षेत्र को दर्शाता है जिसमें कटौती करने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, पीएसी खरीद उन दूरस्थ क्षेत्रों के लिए सहारा बन रही हैं जहाँ खुली निविदाओं को आमंत्रित नहीं किया जा सकता।

#### 5.1.4.3 आकस्मिक खरीद के तहत पीएसी मदों की खरीद

रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2008 के अपने आदेश द्वारा यह निर्देश दिया कि आकस्मिक मामलों में पीएसी की खरीद का उचित औचित्य होना अपेक्षित है।

सभी जोनल रेलवे और तीन उत्पादक इकाइयों (डीएलडब्ल्यू, सीएलडब्ल्यू और आईसीएफ) से संबंधित स्टॉक पीएसी मदों के 378 पीओज़ की नमूना जांच से पता चला कि 32 पीओज़ आकस्मिक खरीद से संबंधित थे। इन 32 पीओज़ की एक समीक्षा से निम्नवत का पता चला:

तालिका 5.3

रेलवे	मामले जहाँ पीओज़ मांग पत्र की तारीख से 30 दिनों के बाद जारी किये गये थे		मामले जहाँ मांग पत्र की तारीख से 60 दिनों के बाद सामग्री प्राप्त की गई		प्राप्ति की तारीख से उपयोग की तारीख तक लिया गया समय (दिनों में)
	पीओज़ की संख्या	दिनों में देरी की रेंज	पीओज़ की संख्या	दिनों में देरी की रेंज	
सीआर	3	53 से 203	4	67 से 833	17 से 169
ईसीआर	3	121 से 638	3	270 से 284	60 से 374
एनएफआर	2	77 से 106	2	260 से 348	0 से 98
एसआर	8	43 से 257	10	72 से 526	7 से 249
एसईसीआर	2	48 से 100	2	126 से 139	20 से 387
एसडब्ल्यूआर	4	35 से 91	3	65 से 174	3 से 131
डब्ल्यूसीआर	2	95 से 107	1	170	18
आईसीएफ	2	147 से 268	2	148 से 275	उपलब्ध नहीं
<b>जोड़</b>	<b>26</b>		<b>27</b>		

- 26 पीओज़ मांगपत्र की तारीख के 30 दिनों के बाद जारी किये गये थे। उनमें से 13 पीओज़ मांगपत्र की तारीख से तीन से छः महीनो बाद जारी किये गये थे और पाँच पीओज़ मांगपत्र की तारीख से छः से 12 महीनों के बाद जारी किए गए थे। इसके अतिरिक्त, एक पीओ मांग पत्र की तारीख से 21 महीनों (638 दिनों) के बाद जारी (ईसीआर) किया गया था।
- इन आकस्मिक मामलों में सामग्री भी विलम्बित रूप से प्राप्त हुई थी। 27 मामलों में, सामान मांगपत्र की तारीख से 60 दिनों के बाद प्राप्त हुआ। जिसमें से छः मामलों में मदें मांगपत्र की तारीख के एक वर्ष बाद प्राप्त हुई थी।
- इन आकस्मिक मदों के उपयोग में लिए गए समय ने भी यह दर्शाया कि आकस्मिक खरीद इन मामलों में न्यायसंगत नहीं थी। इन 11 मामलों में, प्राप्त किया गया

सामान प्राप्ति के 30 दिनों के बाद उपयोग किया गया और दो मामलों में; ईसीआर और एसईसीआर के उपयुक्त विभाग ने प्राप्त हुए सामान का उपयोग करने में एक वर्ष से अधिक समय लिया।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि सीआर (दो) और एसआर (दो) के चार मामलों में सुपुर्दगी तारीख को आगे बढ़ाना प्रदान (45, 201, 203 और 285 दिन) किया गया था। हालांकि मांगपत्र को आकस्मिक श्रेणी के अन्तर्गत रखा गया था।

इस प्रकार, पीओज़ के प्रस्तुत करने में देरी से सामान की प्राप्ति और प्राप्त हुए सामान के उपयोग ने आकस्मिक मामलों में माँग किए गए पीएसी मर्दों के उद्देश्यों को निष्फल कर दिया। आगे यह बताया गया कि आकस्मिक खरीद कुछ मामलों में उचित नहीं थी।

#### 5.1.4.4 अग्रिम भुगतान वाले भंडार की विलम्ब से/ कम प्राप्ति

जुलाई 2008 के रेलवे बोर्ड के आदेशानुसार, जोनल रेलवे वित्तीय सहमति सहित प्रपत्र बीजक के प्रति अग्रिम भुगतान कर सकती है। 100 प्रतिशत अग्रिम भुगतान वाली जोनल रेलवे में पीएसी मर्दों के लिए जारी किये गये पीओज़ की समीक्षा से निम्नवत का पता चला:

तालिका 5.4

(₹ लाख में)

रेलवे/पीयू	मर्दों की संख्या	मूल्य	प्राप्ति में देरी (दिन)
सीआर	2	65.98	28 से 270
ईसीओआर	33	35.38	19 से 259
एनसीआर	2	8.69	134 से 455
एनएफआर	12	87.58	30 से 256
एनडब्ल्यूआर	7	343.05	68 से 255
एससीआर	2	91.65	21 से 312
एसईसीआर	1	1.57	51
आईसीएफ	5	9.47	19 से 92
सीएलडब्ल्यू	3	94.26	36 से 603
डीएलडब्ल्यू	2	66.83	30 से 131
<b>जोड़</b>	<b>69</b>	<b>804.46</b>	
		<b>₹ 8.04 करोड़</b>	

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि दस रेलवे /उत्पादन इकाईयों में 69 पीएसी मर्दों हेतु अग्रिम भुगतान (₹ 8.04 करोड़) सहित पीओज़ जारी किये गये। ये मर्दें सुपुर्दगी की प्रारम्भिक निर्धारित तिथि से 19 से 603 दिनों के बीच की देरी से प्राप्त हुई थी।

- 60 मामलों (87 प्रतिशत) में, सामान की प्राप्ति में देरी 60 दिनों से अधिक थी।
- 10 मामलों में, सामग्री निर्धारित सुपुर्दगी तारीख से 180 दिनों के बाद प्राप्त हुई थी।

- दो मामलो में, सामग्री सुपुर्द करने में एक वर्ष से अधिक देरी हुई थी।  
लेखापरीक्षा में सामग्री की कम आपूर्ति के मामले (नौ) भी पाये गये थे जिनमें अग्रिम भुगतान किया गया था। विवरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 5.5

(₹ लाख में)

रेलवे/पीयू	मामलों की संख्या	अग्रिम भुगतान	कम आपूर्ति के कारण बकाया
सीआर	1	12.89	1.40
एनएफआर	5	26.23	26.23
एसईसीआर	1	24.51	3.50
सीएलडब्ल्यू	1	51.48	7.95
डीएलडब्ल्यू	1	2.04	2.04
<b>जोड़</b>	<b>9</b>	<b>117.15</b>	<b>41.12</b>
<b>(₹ करोड़ में)</b>		<b>1.17</b>	<b>0.41</b>

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि ₹ 0.41 करोड़ मूल्य की सामग्री 7 से 57 महीनों की अवधि के बीच (मार्च 2012 तक) आपूर्तिकार के पास लम्बित पड़ी रही। लेखापरीक्षा द्वारा यह इंगित किये जाने पर, मध्य रेल प्रशासन (सीआर) ₹ 1.40 लाख की बकाया राशि की वसूली करने के लिए सहमत हो गया। अन्य जोनों से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी।

इस प्रकार निर्धारित सुपुर्दगी अवधि के अनुसार सामान की प्राप्ति में देरी/कमी के कारण आपूर्तिकार के पास निधियों का अवरोधन हुआ।

#### 5.1.4.5 पीएसी मदों की खरीद में पारदर्शिता को बढ़ावा देना

पीएसी मदों की खरीद हेतु दरों में एक समानता के लिए और उसी फर्म द्वारा विभिन्न रेलवे से विभिन्न दरों के उद्धरण के परिहार करने के लिए रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे/उत्पादन इकाइयों को निर्देश (नवम्बर 1985 और मार्च 1987) दिये कि:

- खरीदे गये पीएसी मदों को प्रत्येक छः महीनों में रेलवे स्टोर बुलेटिन/भारतीय ट्रेड जर्नल में एक बार प्रकाशित किया जाना चाहिए।
- रेलवे की एक तिमाही बैठक होनी चाहिए जिसमें विभिन्न मदों के लिए पिछली तिमाही के दौरान अनुमोदित फर्मों से संबंधित जानकारी का आदान प्रदान किया जाना चाहिए।

तथापि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि एनसीआर के अपवाद सहित, रेलवे/उत्पादन इकाइयों में से किसी ने भी ट्रेड जर्नल में दरों के प्रकाशन हेतु कोई कार्रवाई नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त, रेलवे द्वारा तिमाही बैठकें नियमित रूप से नहीं की गई थी। केवल एनसीआर और डब्ल्यूसीआर में आवश्यकता पड़ने पर ये बैठकें की गई थी।

इन निर्देशों के अननुपालन के कारण विभिन्न रेलवे में भिन्न-भिन्न दरों पर समान पीएसी मर्दों की खरीद हुई। रेलवे/उत्पादन इकाइयों के मध्य उसी वित्तीय वर्ष में समान मर्दों की खरीद की जाँच से निम्नलिखित का पता चला:

- सभी जोनल रेलवे में दरों की तुलना के लिए 2007-08 से 2011-12 के दौरान सीआर द्वारा 171 स्टॉक मर्दों के नमूना चयन में से खरीदे गए 39 मर्दों का चयन किया गया। तथापि, सभी जोनल रेलवे /उत्पादन इकाइयों द्वारा अपनाए गए एकीकृत मूल्य बहीखाता (पीएल) संख्या के अभाव के कारण सभी 39 मर्दों की अखिल भारतीय आधार पर तुलना नहीं की जा सकी। इस प्रकार, तुलना पाँच जोनल रेलवे (सीआर, एनसीआर, एसईसीआर, एसडब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर) द्वारा अपनाए गए एकीकृत पीएल संख्या के साथ छः मर्दों तक तुलना सीमित थी।
- तुलना करने पर पता चला कि एनसीआर और डब्ल्यूसीआर में चार मर्दों की दरें अधिक होने के परिणामस्वरूप ₹ 0.03 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। एसईसीआर और एसडब्ल्यूआर में दरों की तुलना में सीआर में दो मर्दों की दरें अधिक थी जिसके कारण ₹ 0.42 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।
- लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि अन्य छः मर्दों के संबंध में जहाँ समान मर्दों के लिए अलग-अलग पीएल संख्या अपनाया गया था, वहाँ सीआर में दरों की तुलना में चार रेलवे (एसईसीआर, एसआर, एससीआर तथा एनएफआर) में दरें अधिक थीं जिसके परिणामस्वरूप ₹ 2.05 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।
- एसईआर, डब्ल्यूआर तथा आईसीएफ में पीएसी के माध्यम से दस पीएसी मर्दें खरीदी गईं। अतिरिक्त आरडीएसओ अनुमोदित विक्रेताओं की उपलब्धता के बावजूद पीएसी के माध्यम से इन मर्दों को खरीदा गया।

इस प्रकार, 39 स्टॉक मर्दों का नमूना लेते हुए लेखापरीक्षा द्वारा एक बहुत सीमित तुलना करने से भी पता चला कि सारे जोनों में पीएसी मर्दों की कीमतों में भिन्नता थी, जिसके कारण अधिक व्यय हुआ।

#### 5.1.4.6 विक्रेता विकास सैल एवं विक्रेता दर निर्धारण

स्वामित्व आधार पर भण्डारण की खरीद प्रतिस्पर्धा को पूरी तरह समाप्त कर देती है और अधिक मूल्यों को बढ़ावा दे सकता है। इन तथ्यों को ध्यान में रखते हुए रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे/उत्पादन इकाइयों को सलाह दी (सितम्बर 1999):

- (i) उपयुक्त विक्रेता फर्मों के विकास हेतु विक्रेता विकास कक्ष स्थापित करना तथा निविदा के अन्तिम रूप देने के समय पर फर्म के बीच तकनीकी एवं वित्तीय क्षमता का निर्धारण करने के लिए विक्रेता दर निर्धारण निकालना।
- (ii) विवरण विशेषता, अनुमोदित स्रोतों, गुणवत्ता अभिलेख तथा स्रोतों के डिलीवरी निष्पादन की आधारभूत सूचना और अन्य प्रासंगिक सूचना शामिल करते हुए एक गुणवत्ता फाईल बनाई जानी चाहिए।



लेखापरीक्षा द्वारा जोनल रेलवे/ उत्पादन इकाइयों के अभिलेखों की जाँच के दौरान पता चला कि-

- तीन जोनल रेलवे (ईसीआर, एनईआर, डब्ल्यूसीआर) तथा दो उत्पादन इकाइयों (आईसीएफ और डीएलडब्ल्यू) को छोड़कर जोनल रेलवे/ उत्पादन इकाइयों द्वारा विक्रेता विकास सैल स्थापित नहीं किया गया;
- एक विक्रेता दर निर्धारण प्रणाली केवल डब्ल्यूसीआर, आईसीएफ, डीएलडब्ल्यू तथा आरडीएसओ में ही उपलब्ध थी जबकि अन्य जोनल रेलवे/उत्पादन इकाइयों में इसे नहीं अपनाया गया था;
- सभी जोनल रेलवे में अपेक्षित गुणवत्ता फाईल भी तैयार नहीं की गई थी। तथापि, डब्ल्यूसीआर, आईसीएफ और डीएलडब्ल्यू में गुणवत्ता फाईल तैयार की गई थी। तथापि, लेखापरीक्षा को एनआर द्वारा कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं कराये गये थे;
- मेट्रो रेलवे/कोलकाता में, 24 पीएसी मद एक फर्म जो पहले भी ऐसी मदों की आपूर्ति कर चुकी थी, से एकल निविदा प्रणाली द्वारा खरीदे (जनवरी 2011) गये थे। दो मदों के संबंध में उद्धृत दर उसी फर्म से पिछली खरीद दर (दिसम्बर 2007) की अपेक्षा काफी अधिक (56 प्रतिशत और 341 प्रतिशत) थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि इन मदों की खरीद हेतु आमंत्रित की गई (नवम्बर 2010) खुली निविदा के उत्तर में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था। चूंकि मेट्रो रेलवे इन मदों की खरीद हेतु वैकल्पिक स्रोत विकसित नहीं कर सका उन्हें उच्चतर दरों पर एकल उपलब्ध विक्रेता से खरीद के लिए मजबूर किया गया था।

नये विक्रेताओं को लाने के लिए पर्याप्त प्रयास की कमी के परिणामस्वरूप पीएसी मदों की खरीद हेतु मौजूदा विक्रेता पर निर्भरता हो गई। इसके कारण मौजूदा विक्रेताओं का एकाधिकार हो गया और रेलवे को कम दरों पर प्राप्ति की संभावना से वंचित कर दिया गया।

#### 5.1.5 निष्कर्ष

एकल निविदा के माध्यम से स्वामित्व प्रमाण-पत्र के अन्तर्गत मदों की खरीद में शामिल उच्च जोखिम को ध्यान में रखते हुए जोनल रेलवे/उत्पादन इकाइयों को रेलवे बोर्ड (मई 1982) द्वारा ऐसे प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर करने से पहले मदों की उत्कृष्टता का ध्यानपूर्वक मूल्यांकन करने की सलाह दी थी। तथापि, पीएसी मद के रूप में एक मद को प्रमाणित करने के लिए मौलिक प्रलेखन को तैयार नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, यह भी देखा गया कि कुछ पीएसी मदों को खुले सीमित निविदा के माध्यम से खरीदा जा रहा था।

जोनल रेलवे/उत्पादन इकाइयों दरों के प्रकाशन, सूचना के आदान प्रदान करने के लिए बैठकें आयोजित करने के संबंध में बोर्ड के निर्देशों का अनुपालन करने में विफल रहीं। अधिक विक्रेताओं के विकास के लिए अपेक्षित कदम नहीं उठाये गये। इसके परिणामस्वरूप मौजूदा विक्रेताओं का एकाधिकार और उच्चतर दरों पर मदों की खरीद

हुई। लेखापरीक्षा ने देखा कि पीओज़ के जारी करने तथा आकस्मिक मामलों में पीएसी सामग्री की प्राप्ति में काफी अधिक समय लिया गया था।

मामला मई 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

\*\*\*\*\*

नई दिल्ली  
दिनांक:

(विजया मूर्ति)  
उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली  
दिनांक:

(शशि कान्त शर्मा)  
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

# अनुबंध

- लम्बे मार्गों पर ढुलाई किए गए माल यातायात (माल) के रूटिंग का यौक्तिकीकरण (I-IV)
- लौह अयस्क यातायात की बुकिंग के लिए रियायत टैरिफ दर के अनियमित प्रदान किए जाने के कारण राजस्व हानि (V-XI)
- भारतीय रेलवे में स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद और उपयोग (XII-XIX)
- भारतीय रेलवे में लोकोमोटिव का रखरखाव (XX-XXXVII)

**अनुबंध 1**  
(पैरा 2.1.5.1 & 2.1.5.3)

**मार्गों की सूची जिनसे उस जोन का उदगम यातायात नियमित रूप से वहन और प्रभारित किया गया**

रेलवे	मार्ग का नाम		दूरी (कि.मी.)			बुकिंग स्थान से गंतव्य तक दूर (₹ प्रति किमी/टन)			जब से लंबे मार्ग द्वारा वहन किया गया	लंबे मार्ग से वहन किए जाने के कारण	क्या छोटे मार्ग में अवरोधों को हटाने के लिए कोई कार्रवाई की गई	
	जिससे यातायात वहन किया गया	जिससे मालभाड़ा प्रभारित किया गया	वहन मार्ग	प्रभारित मार्ग	अंतर	रेल गाड़ी द्वारा	सड़क द्वारा	अंतर				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
मध्य (कुल 39 मार्ग)	पूने	पीवीआर	464.00	190.00	274.00	463.00	979.00	516.00	2007	छोटे मार्ग का अधिक संतृप्ति	नहीं	
	बीपीक्यू, ईटी	कुरुडवाडी-केएनडब्ल्यू-एमकेपी	3426.00	2977.00	449.00	2121.00	7361.00	5240.00				
	बलहर्षा-ईटारसी	लातूररोड-नागपुर	2230.00	1449.00	781.00	1677.00	4615.00	2938.00				
	बलहर्षा-ईटारसी लातूर रोड	लातूररोड-नागपुर दौंड-खांडवा	2705.00 2358.00	1980.00 2208.00	725.00 150.00	1874.00 2235.00	5812.00 4880.00	3938.00 2645.00				
पूर्व (कुल 1 मार्ग)	वाया जेटीएल-एसएनटी	वाया यूडीएल-एसएनटी	273 से 1466	215 से 1405	28 से 61	424.55 से 1681.34	849.10 से 3362.68	424.55 से 1681.34	9 वर्ष से 10 वर्ष	यूडीएल-एसएनटी खंड में सीधी पहुँच लाइन की अनुपलब्धता	हॉ क्वाड्रपल लाइन से ब्रांच लाइन (2.565 कि.मी.) तक को जोड़ने वाली सीधी बीजी बाइपास लाइन 2012-13 में संस्वीकृत की गई है. साहिबगंज-कियूल भाग के अंतर्गत उप-सेक्शन तिनपहाड़-भागलपुर के दोहरीकरण कार्य संस्वीकृत हुआ है।	
उत्तर (कुल 4 मार्ग)	सनाहवाल-तुगलकाबाद-पलवल-मुद्रा पोर्ट कार्गो कांपलैक्स	सनाहवाल-हिसार जं.-मुद्रापोर्ट कार्गो कांपलैक्स	1529.00	1330.00	199.00	1216.00	2141.87	925.87	मार्च-10	1. एनडब्ल्यूआर में दल की कमी 2. डीजल इंजन की. 3. लंबे मार्ग का पूरी तरह से विद्युतीकरण हो चुका है।	2012-13 में विद्युतीकरण सर्वेक्षण को संस्वीकृति दी गई।	
	सनाहवाल-तुगलकाबाद-पलवल-मुद्रा पोर्ट कार्गो कांपलैक्स	सनाहवाल-रिवाडी-पूणे जं.-मुद्रा पोर्ट आरएंडडी याई/मुद्रा पोर्ट कार्गो कांपलैक्स	1529.00	1376.00	153.00	1216.00	2215.36	999.36	माच-06			विद्युतीकरण हेतु पहचानी गई (विजन 2020)
	कोल कपूरा जं.-तुगलकाबाद-पलवल पुणे	कोल कपूरा जं.-भटिंडा जं.-पालनपुर जं.-पूणे	1894.00	1760.00	134.00	1378.50	2834.35	1455.85	2008-09			उत्तर रेलवे में जानकारी नहीं क्योंकि सेक्शन उत्तर पश्चिम रेलवे से संबंधित था। उत्तर पश्चिम रेलवे ने कोई प्रस्ताव नहीं किया।
	कोल कपूरा जं.-तुगलकाबाद-पलवल-मथूरा जं.-पुणे जं.	कोल कपूरा जं.-भटिंडा जं.-पालनपुर जं.-पूणे	2161.00	2039.00	122.00	1495.40	3283.66	1788.26	2008-09			
दक्षिण (कुल 48 मार्ग)	एमवीटीएस-आरयू-डब्ल्यूएचएम	एमवीटीएस-ओएमएल-डीपीजे-डीएमएम-डब्ल्यूएचएम	1884.00	1713.00	171.00	1632.17	4773.00	3140.83	जून-97	ओमलपुर धर्मापुरी छोटा मार्ग 70 में 1 तीखीखडी इंजनों के प्रचालन की आवश्यकता है, जो संभव नहीं है क्योंकि ब्रिज संरचना और डिग्री से तीखे गहरे मोड़	सैक्शन अब दक्षिण पश्चिम रेलवे से संबंधित है। मौजूदा ढलान को सैक्शन में तीन दोहरे ढलान वाला है अपर्याप्त अति ऊँचाई और 5 डिग्री/6 डिग्री से तीखे गहरे मोड़	
	नई तृतीकोरन साइडिंग-रेनीगुटा जं.-गुलबर्ग की पत्तन	नई तृतीकोरन साइडिंग-ओमलपुर-धर्मापुरी-धर्मावरम जं.-गुलबर्ग की पत्तन	1150.00	883.00	267.00	1061.96	2466.00	1404.04				

रेलवे	मार्ग का नाम		दूरी (कि.मी.)			बुकिंग स्थान से गंतव्य तक दरें (₹ प्रति किमी/टन)			जब से लंबे मार्ग द्वारा वहन किया गया	लंबे मार्ग से वहन किए जाने के कारण	क्या छोटे मार्ग में अवरोधों को हटाने के लिए कोई कार्रवाई की गई
	जिससे यातायात वहन किया गया	जिससे मालभाड़ा प्रभावित किया गया	वहन मार्ग	प्रभावित मार्ग	अंतर	रेल गाड़ी द्वारा	सड़क द्वारा	अंतर			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	मछेरी रोड-रेणीगुंटा जं. राहुरी	मछेरी रोड-ओमलपुर-धर्मापुरी-धर्मावरम जं.-राहुरी	1356.00	1182.00	174.00	1746.79	3624.00	1877.21			
	एसपीआईसी साइडिंग-रेणीगुंटा जं.-गुलबर्ग	एसपीआईसी साइडिंग-ओमलपुर-धर्मापुरी-धर्मावरम जं.-गुलबर्ग	1387.00	1216.00	171.00	1197.81	2892.00	1694.19			
	उर्वरक और रसायन ट्रावनकोर साइडिंग-धर्मावरम जं.- बैलारी जं.	उर्वरक और रसायन ट्रावनकोर साइडिंग-इरूमपनम-ओमलपुर-धर्मापुरी-जडचैयरा	1235	1120	115	1217.83	2331	1113.17			
पश्चिम (कुल 17 मार्ग)	गांधी धाम-विरामगाम-आनन्द-गोधरा-नगदा-तुगलकाबाद	गांधी धाम-पालनपुर-मारवाड जं.-रिवाडी-तुगलकाबाद	1313.00	1068.00	245.00	857.90	1484.90	627.00	दिसम्बर-06	डीजल इंजनों की कमी	प्रभावित मार्ग का विद्युतीकरण अर्थात् जीआईएम-बीएचईएलडीआई-पीएनयू मई 2010 में रेलवे बोर्ड को पश्चिम रेल प्रशासन द्वारा प्रस्तावित किया गया। इसी को अप्रैल 2011 में आरबी द्वारा तैयार रेलवे विद्युतीकरण कार्य के लिए एक खाके में भी दर्शाया गया है।
पूर्व मध्य (कुल 2 मार्ग)	सिंदरी-मुगलसराय-दानापुर	गया-पटना जं.-दानापुर	628.00	326.00	302.00	416.10	1515.00	1098.90	2006	इंजन रिवर्सल	नहीं
	पठार्थी जं.-गोमोह-प्रधानखुंटा-मुगलसराय	पठार्थी-प्रधानखुंटा-जाझा-सिमरीआ-छपरा-कुटछेरी	733.00	609.00	124.00	738.60	2830.00	2091.40		सिमरीआ ब्रिज पर बाधा	रेलवे बोर्ड को यौक्तिकीकरण हेतु प्रस्ताव भेजा गया
उत्तर मध्य (कुल 1 मार्ग)	आईओसी साइडिंग, बाड-मथुरा-पलवल-आईओसी साइडिंग, अओनला	आईओसी साइडिंग, बाड-यमुना ब्रिज-दुंडला-आईओसी साइडिंग, अओनला	399	286	113	625.6	500.5	125.10	विगत 5-6 वर्षों के लिए	जेएबी-टीडीएल सैक्शन में भारी यातायात और रॉलिंग स्टॉक में एजीसी पर अवरोध करते हुए इंजन रिवर्सल में कठिनाई	नहीं, यातायात सुधार अर्थात् भीड़ को हटाने हेतु चालू पांच कार्यों में से जेएबी और टीडीएल के बीच दोहरीकरण का कार्य 11-04-2011 तक पूरा हो चुका था
उत्तर (कुल - 15 मार्ग)	बस्ती-रेनीगुंटा जं.	अयोध्या-फैजाबाद	3192	2384	808	1582	3895	2313	10 वर्ष से अधिक	परिचालन समस्याएं	नहीं
	काशीपुर-लंबडींग जं.	मुरादाबाद-बरोनी	2364.00	1557.00	807.00	1621.90	4295.00	2673.10			
	छेत्तेसर-सिंगवाल	बाराबंकी	3013	2289	724	1685.1	3950	2264.9			
	रूद्रापुर शहर-रंगैया जं.	सीता पुर कैट-गोरखपुर कैट	2099.00	1524.00	575.00	1152.60	4245.00	3092.40			
	गौरखपुर-पटना	अयोध्या-मुगलसराय	688	510	178	345.4	1425	1079.6			

रेलवे	मार्ग का नाम		दूरी (कि.मी.)			बुकिंग स्थान से गंतव्य तक दरें (₹ प्रति किमी/टन)			जब से लंबे मार्ग द्वारा वहन किया गया	लंबे मार्ग से वहन किए जाने के कारण	क्या छोटे मार्ग में अवरोधों को हटाने के लिए कोई कार्रवाई की गई
	जिससे यातायात वहन किया गया	जिससे मालभाड़ा प्रभाषित किया गया	वहन मार्ग	प्रभाषित मार्ग	अंतर	रेल गाड़ी द्वारा	सड़क द्वारा	अंतर			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
दक्षिण मध्य (कुल 3 मार्ग)	वारंगल-कृष्णा कैनाल जं.-नलापड़-नांदयल-धोन	काजीपेट-मौला अली-सीताफलमंडी-गढवाल-धोन	608 से 1060	549 से 904	131 से 157	617.40 से 989.90	1383.30 to 2150.64	741.10 से 1262.74	अप्रैल-98	गैर-विद्युतीकृत एकल लाइन और मानक लूप लाइन की अनुपलब्धता	नहीं
	वारंगल-कृष्णा कैनाल जं.-गुडूर-रेणीगुंटा		1182 से 1309	904 से 1038	193 से 405	1057.80 से 1210.10	1994.04 से 2617.83	783.94 से 1517.73			
	वारंगल-विजयवाड़ा-गुंदूर-मूयलगुडा	काजीपेट-पगड़ीपल्ली-बिनीनगर-नाडीकुडे	612.00	287.00	325.00	566.10 से 588.80	754.29	165.49 से 188.19	जून 2000 से पहले	बिनीनगर जं. पर सीधी पहुँच लाईन और जंक्शन सुविधाओं की अनुपलब्धता की स्टील उन्नयन हेतु बंकर और कर्षण सहित परिवर्तन आवश्यक हैं	नहीं
	रेनीगुंटा के रास्ते से	गुटी-धर्मावरम	518 से 1078	326 से 787	131 से 361	479.79 से 1011.90	707.31 से 1934.01	208.41 से 1109.01	अप्रैल-09	11 कि.मी. की दूरी तक के लिए जंक्शन का विद्युतीकरण 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था और कार्यान्वयन हेतु आरवीएनएल को सौंप दी गई।	कार्रवाई आरंभ की जा चुकी है। गटी-धरमावरम में से 1 की ऊँचाई उठाने के लिए बंकर या दोहरे ईजनों की आवश्यकता है।
दक्षिण पूर्व (कुल 15 मार्ग)	हिंदुस्तान स्टील प्लांट लि साइडिंग, राऊरकेला (एचएसपीजी) संतनगर गुड्स कॉम्प्लेक्स (एसएनएजी) के रास्ते से होकर निपुरा-भदरक	एसपीजी से एमएनएजी से होते हुए झारसुगुडा-बिलासपुर	1755.00	1225.00	530.00	2844.88 से 1857.52	5689.76 to 3715.04	2844.88 से 1857.52	2009 से	झारसुगुडा-संबलपुर सेक्शन के झारसुगुडा से दूर कर्षण में परिवर्तन और एकल लाइन सेक्शन, दूरी कम होने के बावजूद रेलगाड़ी झारसुगुडा के रास्ते अधिक समय लेती है।	कोई कार्रवाई आरंभ नहीं की गई।
	एचएसपीजी-कोरुकुपेट (गुड्स) (के ओकेजी) के रास्ते निपुरा-भदरक	एचएसपीजी से वीएनसी डब्ल्यू के रास्ते झारसुगुडा-संबलपुर	1822	1435	387	2844.88 से 1896.38	5689.76 से 3793.66	2844.88 से 1896.38	2009 से		
	एचएसपीजी-विशाखापट्टनम गुड्स कॉम्प्लेक्स, मद्रास (वीएनसीडब्ल्यू) के रास्ते निपुरा-भदरक	एचएसपीजी से वीएनसी डब्ल्यू के रास्ते झारसुगुडा-संबलपुर	1046.00	660.00	386.00	1682.95 से 1138.83	3365.90 to 2277.66	1682.95 से 1138.83	2009 से		
	टिस्को कार्य स्थल से बोडसर के रास्ते टिस्को कार्यस्थल-मुरी-बरकाखाना कटनी जं.	टिस्को कार्य स्थल से बोडसर के रास्ते टिस्को कार्यस्थल-झारसुगुडा-न्यू कटनी जं.	2131.00	1769.00	362.00	3231.80 से 2041.63	6463.60 से 4083.26	3231.80 से 2041.63	2011-12 से		
	राजारप्पा वाशरे से विशाखापट्टनम स्टील प्लांट साइडिंग के रास्ते राजारप्पा वाशरे-मुरी निपुरा-भदरक	राजारप्पा वाशरे से विशाखापट्टनम स्टील प्लांट साइडिंग के रास्ते चांदिल-झारसुगुडा-संबलपुर	1058.00	949.00	109.00	1402.51 से 970.83	2805.02 से 1941.66	1402.51 से 970.83	2009 से		

रेलवे	मार्ग का नाम		दूरी (कि.मी.)			बुकिंग स्थान से गंतव्य तक दूर (₹ प्रति किमी/टन)			जब से लंबे मार्ग द्वारा वहन किया गया	लंबे मार्ग से वहन किए जाने के कारण	क्या छोटे मार्ग में अवरोधों को हटाने के लिए कोई कार्रवाई की गई
	जिससे यातायात वहन किया गया	जिससे मालभाड़ा प्रभारित किया गया	वहन मार्ग	प्रभारित मार्ग	अंतर	रेल गाड़ी द्वारा	सड़क द्वारा	अंतर			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
दक्षिण पश्चिम (कुल 2 मार्ग)	रंजीतपुरा से कुंद्रेमुख लौह अयस्क कं. साइडिंग के रास्ते मडगांव	रंजीतपुरा से कुंद्रेमुख लौह अयस्क कं. साइडिंग के रास्ते अरिसिकरे जं.	888.00	661.00	227.00	985.00	1300.00	315.00	अप्रैल-07	घाट सैक्शन में हसन (एचएएस)-मैंगलोर (एमएक्यू) के बीच रेल गाड़ियों की संख्या के प्रतिबंध के कारण	घाट सैक्शन में कोई कार्य नहीं किया गया। मडगांव (एमएओ) के लंबे मार्ग के रास्ते यौक्तिकीकरण हेतु अनुमोदन भी रेलवे बोर्ड द्वारा निरस्त कर दिया गया था और रेलवे प्रशासन ने अरिसिकरे वाले छोटे रास्ते से यातायात वहन करने के निर्देश दिये थे।
	यशवंतनगर से कुंद्रेमुख लौह अयस्क कं. साइडिंग के रास्ते मडगांव	यशवंतनगर से कुंद्रेमुख लौह अयस्क कं. साइडिंग के रास्ते अरिसिकरे	872.00	709.00	163.00	960.00	1365.00	405.00	अप्रैल-07		
दक्षिण पूर्व मध्य (कुल 40 मार्ग)	एक्यूएक्स	एनकेजे	1956	1845	111.00	2035.80	5600.00	3564.20	जून-09	अनुपपुर-चुल्हा के बीच एकल लाइन के कारण परिचालन बाधा	2004-05 में विलासपुर-अनुपपुर सैक्शन के संस्वीकृत साल्कारोड-खोंगसारा के बीच दोहरीकरण कार्य न्युकटनी जं. के रास्ते यातायात सुधार करने हेतु प्रगति पर है।
	आरवीएच	आईबी	497	390	107.00	480.60	900.00	419.40			
	हिमगिर	बरवाला	1886	1513	373.00	1654.20	2600.00	945.80			
	करोडीमल नगर	मंडी गोविंदगढ़	1897	1532	365.00	1985.00	3000.00	1015.00			
	भिलाई स्टील प्लांट साइडिंग	मंडी गोविंदगढ़	1641	1530	111.00	1778.90	3100.00	1321.10			
12 जोनल रेलवे	187 मार्ग										43 मार्गों हेतु यौक्तिकीकरण हेतु प्रस्ताव किए गए 141 मार्गों (75%) के यौक्तिकीकरण हेतु कोई प्रस्ताव नहीं किया गया।

#### टिप्पणी

मध्य रेलवे में, 39 मार्गों पर यातायात लंबे मार्ग से वहन किया जाता है।  
दक्षिण रेलवे में, 48 मार्गों पर यातायात लंबे मार्ग से वहन किया जाता है।  
पश्चिम रेलवे में, 17 मार्गों पर यातायात लंबे मार्ग से वहन किया जाता है।  
उत्तर पूर्व रेलवे में, 15 मार्गों पर यातायात लंबे मार्ग से वहन किया जाता है।  
दक्षिण पूर्व रेलवे में, 15 मार्गों पर यातायात लंबे मार्ग से वहन किया जाता है।  
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में, 40 मार्गों पर यातायात लंबे मार्ग से वहन किया जाता है।

यद्यपि उपरोक्त जोनल रेलवे में अधिकतर मार्गों पर यातायात लंबे मार्ग से वहन किया जाता है, अनुबंध में, केवल 4 से 5 मार्ग जहां वहन मार्ग और प्रभारित मार्ग के बीच की दूरी अधिकतम है, उन्हें ही लिया गया है। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक जोनल रेलवे का एक मार्ग उस विशेष जोनल रेलवे के अधिकतम अतिरिक्त दूरी और न्यूनतम अतिरिक्त दूरी के बीच रेंज की गणना के लिए लिया गया है। सूक्ष्म लेखापरीक्षा हेतु, 2009-10 से 2010-11 की अवधि के दौरान केवल 187 मार्गों का, जहां प्रभारित (छोटे मार्ग) और वास्तविक वहन मार्ग (लंबे मार्ग) के बीच दूरी का अंतर 100 कि.मी. से अधिक है, नमूना जांच की गई। इस अनुबंध के आंकड़े जोनल रेलवे के अनुबंध I और अनुबंध VII (मार्गों की कुल सं. हेतु) से प्राप्त किए गए हैं।

दक्षिण रेलवे हेतु सड़क मालभाड़ा रेल मालभाड़े की गणना दर से दुगुने के आधार पर की जाती है, क्योंकि अधिकतर मामलों में यह देखा गया कि अधिकतर जोनल रेलवे में रेल मालभाड़ा सड़क मालभाड़ा से लगभग दुगुना था।

**अनुबंध II**  
(पैरा 2.1.5.2-i)

प्रत्येक जोनल रेलवे, जहां यातायात लंबे मार्ग से वहन किया गया और मालभाड़ा छोटे मार्ग के आधार पर प्रभारित किया गया, के 1 से 5 चयनित स्टेशनों को दर्शाने वाले विवरण

रेलवे	चयनित स्टेशन का नाम	प्रत्येक जोनल रेलवे के पांच चयनित स्टेशन, जहां यातायात लंबे मार्ग से वहन किया और माल भाड़ा कि.मी. कि.मी. तक की अतिरिक्त दूरी कवर करते हुए छोटे मार्ग के आधार पर प्रभारित किया गया।	माल भाड़े के कम संग्रहण के कारण राजस्व की हानि (₹ करोड़ में)
1	2	3	4
मध्य	कुरुडवाड़ी, पंधारपुर, कोल्हापुर, गुडमार्केट, संगली	150 से 952	18.19
पूर्वी	एमजेपी, एसएलजे, एसबीजी	113 से 163	6.87
उत्तरी	सनाहवाल, कोतकापुरा, मुक्तसर, रामपुराफुल, गगसर जायतो	122 से 199	6.29
दक्षिण	मछेरी रोड, एफएसीटी साइडिंग/इरूमपनाम और कलमासेरी, कराईकल, पोर्ट साइडिंग, मिलवितन, एसपीआईसी साइडिंग और पोर्ट ऑफ न्यू तूतीकोरेन साइडिंग	67 से 267	9.71
पश्चिमी	रिलायस रेल टर्मिनस, कनालस, कांडला पोर्ट, गांधीधाम मुंद्रा पोर्ट कार्गो कांपलैक्स, पीपावव पोर्ट साइडिंग	163 से 245	87.00
पूर्व मध्य	एसएनएफसी/सिंदरी	225 से 302	2.49
पूर्व कोस्ट	पीआरपीएल, पीएमआईपी	7 कि.मी.	0.14
उत्तर मध्य	आईओसीजी, एमजेएसी, केबी आर	33 से 113	5.03
उत्तर पूर्व	बीएसटी, केपीवी, जीडी, आरयू पीसी, बीपी	178 से 808	11.00
पूर्वांतर सीमांत	एजैडए, एनजीसी, जेआईडी, टीएक्सओटी, सीजीएफ	26 से 52	4.49
उत्तर पश्चिम	लक्ष्मी सीमेंट साइडिंग, बनास	306 कि.मी.	1.68
दक्षिण मध्य	रामागुंडम, मछैरियल, कलमल्लाह, जटूरु, सेडम	131 से 405	35.74
दक्षिण पूर्व	एचएसपीजी, यूसीएसडी, टीड-ब्ल्यूएस, बीएससीएस, आर डब्ल्यूजीआर	109 से 530	46.30
दक्षिण पश्चिम	आरएनजेपी, एमआरएच, वाईटीजी, एसएलयू, एसजीडब्ल्यूएफ	124 से 227	28.16
दक्षिण पूर्व मध्य	भिलाई, किरोडीमल नगर, गवेरा रोड, बेलपहाड, हिमगिर	107 से 458	159.65
<b>कुल</b>			<b>422.74</b>

इस अनुबंध का विवरण अनुबंध VII से और जोनल रेलवे के आलेख से उद्धृत किया गया है।



**अनुबंध III**  
(पैरा 2.1.5.2-ii)

**इंजन रिवर्सल के लिए अपेक्षित सीधी पहुंच लाइन की अनुपलब्धता के कारण यातायात लंबे मार्ग के रास्ते से वहन करने वाले सैक्शनों का विवरण**

रेलवे	मार्ग का नाम		दूरी (कि.मी. में)			क्या सीधी पहुँच लाइन का निर्माण संभव था	प्रति कि.मी. मालगाड़ी को चलाने की लागत (₹ आंकड़े में)	रेल गाड़ियों को लंबे मार्ग से ले जाने के कारण वहन किया गया अतिरिक्त खर्च (रूपये करोड़ में)
	जिस मार्ग से यातायात वहन किया गया	जिस के आधार पर मालभाड़ा प्रभारित किया गया	वहन मार्ग	प्रभारित मार्ग	अंतर			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
पूर्वी	झपटेर ढाल-सिंथिया जं के रास्ते	अंदल ज.-सिंथिया जं. के रास्ते	273 to 1466	215 to 1405	28 to 61	हाँ	2477.68	4.92
पश्चिमी	दहिसरा-वकनेर-विरामगम	मलिया मियाना-विरामगम	181.02	143.02	38	हाँ	816.76	2.27
पूर्व मध्य	सिंदरी-मुगलसराय-दानापुर	गया-पटना जं.-दानापुर	628.00	326.00	302.00	नहीं हालांकि, पटना पर आरआरआई कार्य पुरा होने के बाद, पूर्व-सिंदरी-दाना-पुरा यातायात का संचलन झाड़ा-पटना के रास्ते के लिए विचाराधीन है।	1082.42	0.46
	सिंदरी-मुगलसराय-अरा जं.	गया-पटना जं.- अरा	588.00	363.00	225.00			
पूर्व तट	तैलचर-रजतगढ़-नरगुडी जं.-कटक-पारादीप	तैलचर-रजतगढ़-बरग-कटक-पारादीप	192.70	192.10	0.60	नहीं	1231.68	0.22
उत्तर मध्य	भारतीय तेल कॉर्पोरेशन साइडिंग, बाड, मथुरा, पलवल, भारतीय तेल कॉर्पोरेशन साइडिंग, बंधरा	भारतीय कॉर्पोरेशन साइडिंग, बाड, यमूना ब्रिज, टुडंला, पलवल, भारतीय तेल कॉर्पोरेशन साइडिंग, बंधरा	465	370	95	हाँ बाड-बहिंसा के रास्ते	535.82	0.41
	भारतीय तेल कॉर्पोरेशन साइडिंग, बाड, मथुरा, पलवल, भारतीय तेल कॉर्पोरेशन साइडिंग, अओनला	भारतीय तेल कॉर्पोरेशन साइडिंग, बाड, यमूना ब्रिज, टुडंला, भारतीय तेल कॉर्पोरेशन साइडिंग, अओनला	399	286	113	हाँ बाड-बहिंसा के रास्ते		

रेलवे	मार्ग का नाम		दूरी (कि.मी. में)			क्या सीधी पहुँच लाइन का निर्माण संभव था	प्रति कि.मी. मालगाड़ी को चलाने की लागत (₹ आंकड़े में)	रेल गाड़ियों को लंबे मार्ग से ले जाने के कारण वहन किया गया अतिरिक्त खर्च (रूपये करोड़ में)
	जिस मार्ग से यातायात वहन किया गया	जिस के आधार पर मालभाड़ा प्रभारित किया गया	वहन मार्ग	प्रभारित मार्ग	अंतर			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
उत्तर पूर्व	गोंडा जं.-फुतुहा	अयोध्या-मुगलसराय जं.	733	506	227	कम यातायात के कारण संभव नहीं	1158.12	0.28
	बस्ती-रेनीगुंटा जं.	अयोध्या-फैजाबाद जं.	3192	2384	808			
	बस्ती-रोयापुरम	अयोध्या-फैजाबाद जं.	2513	2263	250			
	गोरखपुर-पटना जं.	अयोध्या-मुगलसराय जं.	688	510	178			
पूर्वांतर सीमांत	अजारा-गोलपारा टाऊन-न्यू बोंगाईगांव जं.	अजारा-कामाख्या जं.-रंगैया जं.-न्यू बोंगाई-गांव जं. अजारा-गोलपारा टाऊन-न्यू बोंगाईगांव जं.	192	160	32	तकनीकी रूप से संभव नहीं क्योंकि जंक्शन स्टेशन यातायात की सामान्य प्रवाह लाइन के ऊपर स्थित है और इस कारण कामाख्या स्टेशन पर कोई इंजन रिवर्सल सुविधा नहीं है।	लागू नहीं	
दक्षिण मध्य	वारंगल-विजयवाड़ा जं.-नल्लापट्टु-चित्तयला	काजीपेट जं.-पगौड़ीपल्ली-बिबीनगर जं.-चित्तयला	612	287	325	हाँ	1023.37	0.24
<b>कुल</b>	<b>13</b>					<b>हाँ-4, नहीं-9</b>		<b>8.80</b>

₹ 8.80 करोड़

टिप्पणी: कॉ.8 (प्रति कि.मी. माल गाड़ी को चलाने की लागत) के आंकड़ें भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण के विवरण 15 के कॉ.24 के अनुसार प्राप्त किए गए हैं। इस अनुबंध के आंकड़ें जोनल रेलवे के अनुबंध II से उद्धृत किए गए हैं।

**अनुबंध IV**

(पैरा 2.1.5.2-ii)

**कर्षण परिवर्तन के लिए आवश्यक छोटे मार्गों के विद्युतीकरण न होने के कारण लंबे मार्ग से यातायात वहन किये जाने वाले सैक्शनों का विवरण**

रेलवे	मार्गों की संख्या	मार्ग का नाम			दूरी (कि.मी. में)			प्रतिदिन लम्बे मार्ग द्वारा जाने वाली गाड़ियों की औसत संख्या	प्रति कि.मी. मालगाड़ी को चलाने की लागत (₹ आंकड़े में)	रेल गाड़ियों को लंबे मार्ग से ले जाने के कारण वहन किया गया अतिरिक्त खर्च (रूपये करोड़ में)
		जिस मार्ग से यातायात वहन किया गया	जिस के आधार पर मालभाड़ा प्रभारित किया गया	वहक मार्ग	प्रभारित मार्ग	अंतर				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
पूर्व	1	झपटेर डाल सैथिया जं. के रास्ते	अदल जं.-सैथिया जं. के रास्ते	258	187	71	0.74	2477.68	4.75	
उत्तर	4	एसएनएल-टीकेडी-पीडब्ल्यूएल-एमटीजे-एमडीपीटी/एमडीसीसी	एसएनएल-आरई-पीएनयू-एमडीपीटी/एमडीसीसी	1529	1376	153	0.05	1072.02	0.30	
		एसएनएल-टीकेडी-पीडब्ल्यूएल-एमटीजे-एमडीपीटी/एमडीसीसी	एसएनएल-एचएसआर-एमटीडी-बीएलडीआई-एमडीपीटी/एनडीसीडीपीटी/एमडीसीसी	1529	1330	199	0.31	1072.02	2.41	
		केकेपी-टीकेडी-पीडब्ल्यूएल-एमटीजे-पूर्णे	केकेपी-बीटीआई-पीएनयू-पूर्णे	1894	1760	134	0.04	1072.02	0.21	
		केकेपी-टीकेडी-पीडब्ल्यूएल-एमटीजे-एमआरजे	केकेपी-बीटीआई-पीएनयू-एमआरजे	2161	2039	122	0.04	1072.02	0.19	
									<b>3.11</b>	
पश्चिम	1	गांधी धाम-विरामगाम-आनन्द-गोधरा-नगडा-तुगलकाबाद	गांधीधाम-पालनपुर-मारवाड ज.-रिवाड़ी-तुगलकाबाद	1313	1068	245	6	816.76	43.82	
									<b>43.82</b>	
पूर्वी कोस्ट	1	वीजैडपी-मदरक-खडगपुर-बोकारों स्टील सीटी	वीजैडपी-टीटीगढ-संभलपुर-झारसुआगुडा जं.बोकारों स्टील सीटी	1012	937	75	0.16	1231.68	0.54	
									<b>0.54</b>	
दक्षिण मध्य	40	गोदावरी-मेसूर	गोदावरी-गुटी	1182	964	218	0.02	1023.37	0.16	
		गोदावरी-नानदयाल	गोदावरी-गुन्टाकल	799	642	157	0.02	1023.37	0.12	
		गोदावरी-नानदयाल	गोदावरी-बलेरी	817	660	157	0.02	1023.37	0.12	
		गोदावरा-डरोजी	गोदावरा-गुटी	838	682	156	0.05	1023.37	0.29	
		गोदावरा-धर्मावरम	गोदावरा-गुटी	980	823	157	0	1023.37	0.00	
		गोदावरा-नानदयाल	गोदावरा-गुन्टाकल	798	641	157	0.02	1023.37	0.12	
		गोदावरा-नानदयाल	गोदावरा-गुन्टाकल	1060	904	156	0.01	1023.37	0.06	
		गोदावरा-रेनीगुन्टा	गोदावरा-गुन्टाकल	1309	904	405	0.01	1023.37	0.15	
		गोदावरा-नानदयाल	गोदावरा-गुटी	877	720	157	0.02	1023.37	0.12	
		गोदावरा-नानदयाल	गोदावरा-गुन्टाकल	901	744	157	0	1023.37	0.00	
		गोदावरा-नानदयाल	गोदावरा-मल्कापुरम	680	549	131	0.07	1023.37	0.34	
		गोदावरा-मेसूर	गोदावरा-धर्मावरम	1200	1007	193	0.01	1023.37	0.07	
		गोदावरा-नानदयाल	गोदावरा-गुटी	802	645	157	0.09	1023.37	0.53	
		गोदावरा-नानदयाल	गोदावरा-गुटी	871	714	157	0.01	1023.37	0.06	
		गोदावरा-नानदयाल	गोदावरा-गुटी	798	644	154	0.12	1023.37	0.69	



रेलवे	मार्ग का नाम			दूरी (कि.मी. में)			प्रतिदिन लम्बे मार्ग द्वारा जाने वाली गाड़ियों की औसत संख्या	प्रति कि.मी. मालगाड़ी को चलाने की लागत (₹ आंकड़े में)	रेल गाड़ियों को लंबे मार्ग से ले जाने के कारण वहन किया गया अतिरिक्त खर्च (रूपये करोड़ में)
	मार्गों की संख्या	जिस मार्ग से यातायात वहन किया गया	जिस के आधार पर मालभाड़ा प्रभाषित किया गया	वहक मार्ग	प्रभाषित मार्ग	अंतर			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
दक्षिण पूर्व	11	एनएमपी-बीएचसी	जेएसजी-एसबीपी	683	324	359	0.078	1161.07	1.19
		एनएमपी-बीएचसी	जेएसजी-एसबीपी	704	322	382	0.034	1161.07	0.55
		एनएमपी-बीएचसी	जेएसजी-एसबीपी	611	372	239	0.051	1161.07	0.52
		एनएमपी-बीएचसी	जेएसजी-एसबीपी	567	415	152	0.074	1161.07	0.48
		एनएमपी-बीएचसी	जेएसजी-एसबीपी	1058	949	109	0.218	1161.07	1.01
		एनएमपी-बीएचसी	जेएसजी-एसबीपी	1725	1494	231	0.008	1161.07	0.08
		एनएमपी-बीएचसी	जेएसजी-एसबीपी	1752	1526	226	0.005	1161.07	0.05
		एनएमपी-बीएचसी	जेएसजी-एसबीपी	1755	1225	530	0.068	1161.07	1.53
		एनएमपी-बीएचसी	जेएसजी-एसबीपी	1821	1434	387	0.052	1161.07	0.85
		एनएमपी-बीएचसी	जेएसजी-एसबीपी	1822	1435	387	0.059	1161.07	0.97
		एनएमपी-बीएचसी	जेएसजी-एसबीपी	1046	660	386	0.016	1161.07	0.26
									7.47
दक्षिण पश्चिम	1	व्हाइटफिल्म सेटलाइट गुड्स टर्मिनल (एसजीडब्ल्यूएफ) से तुगलकाबाद (टीकेडी) के रास्ते जोलरपेट्टी जं. (डीएमजे)	व्हाइटफिल्म सेटलाइट गुड्स टर्मिनल (एसजीडब्ल्यूएफ) से तुगलकाबाद (टीकेडी) के रास्ते धर्मावरम जं.(डीएमएम)	2454	2276	178	0.1767	1130.38	1.30
दक्षिण पूर्व मध्य	17	सायपुर	सम्बलपुर	825	581	244	0.342	913.4	2.79
		सायपुर	सम्बलपुर	833	589	244	0.068	913.4	0.56
		सायपुर	सम्बलपुर	814	571	243	0.096	913.4	0.78
		सायपुर	सम्बलपुर	850	606	244	0.036	913.4	0.29
		सायपुर	सम्बलपुर	832	588	244	0.619	913.4	5.04
		सायपुर	सम्बलपुर	840	596	244	0.170	913.4	1.38
		सायपुर	सम्बलपुर	821	578	243	0.099	913.4	0.80
		सायपुर	सम्बलपुर	857	613	244	0.058	913.4	0.47
		सायपुर	सम्बलपुर	805	587	218	0.156	913.4	1.13
		सायपुर	सम्बलपुर	619	402	217	0.038	913.4	0.28
		सायपुर	सम्बलपुर	794	577	217	0.082	913.4	0.59
		सायपुर	सम्बलपुर	813	596	217	0.044	913.4	0.32
		सायपुर	सम्बलपुर	852	590	262	0.041	913.4	0.36
		सायपुर	सम्बलपुर	760	632	128	0.082	913.4	0.35
		सायपुर	सम्बलपुर	497	390	107	0.148	913.4	0.53
		अजनी यार्ड	सम्बलपुर	1629	1403	226	0.025	913.4	0.19
		अजनी यार्ड	सम्बलपुर	1970	1745	225	0.022	913.4	0.16
<b>कुल</b>	<b>76</b>								<b>16.01</b>
									<b>82.06</b>

टिप्पणी: कॉ.8 (एक माल गाड़ी को प्रति कि.मी. चलाने की लागत) के आंकड़े भारतीय रेलवे वार्षिक सांख्यिकी विवरण के विवरण 15 के कॉ.24 से प्राप्त किए गए हैं।

अनुबन्ध-V (पैरा 2.2.6.1- ए और सी )														
पाटियां जिन्होंने अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत ही नहीं किये थे (राशि रु. में)														
क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पाटी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	लागू माल भाड़ा दरों के 4 गुना देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार	
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर				
1	1(र)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
पाटियां जिन्होंने अपेक्षित दस्तावेज ही प्रस्तुत नहीं किये थे														
र दक्षिण पूर्वी रेलवे (एसईआर)														
1. अपनी साइडिंग के लिए लोह अयस्क बूक कर रहे लोह इस्पात के निर्माता-कम प्रभार एवं शास्ति के साथ														
1		गोदावरी पावर एण्ड इस्पात लिमिटेड	5	15743530	37086121.17	21342591.17	3	9379855	13680818.66	4300963.665	25643555	203067759	203067759	
2		एम.एस.पी. स्पंज एण्ड फेरो एलोएज	1	2030509	4837379.275	2806870.275	0	0	0	0	2806870	19349517	19349517	
3		रायपुर हेण्डलिंग एण्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर	3	8116448	20024604	11908156	0	0	0	0	11908156	80098416	80098416	
4		टापवर्थे स्टील एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	11	37403234.15	89985212.82	52581978.67	6	20499281	27457831.3	6958550.297	59540529	469772176	469772176	
5		अंजनी स्टील लिमिटेड	0	0	0	0	4	9618358	42196235.35	32577877.35	32577877	168784941	168784941	
6	एसईआर	आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	1847451	9552812.001	7705361.001	7705361	38211248	38211248	
7		कैलस्टार स्पंज लिमिटेड	0	0	0	0	3	4840320	8201945.519	3361625.519	3361626	32807782	32807782	
8		जायसवाल निक्को इण्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	2	6127382	17649336.9	11521954.9	11521955	70597348	70597348	
9		मोनेट इस्पात एण्ड एनर्जी लिमिटेड	0	0	0	0	3	6401102	13214889.83	6813787.829	6813788	52859559	52859559	
10		नाकास्ट स्पंज आयरन लिमिटेड	0	0	0	0	1	3074979	4524172.994	1449193.994	1449194	18096692	18096692	
11		एसकेएस इस्पात एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	1	3204378	4591744.591	1387366.591	1387367	18366978	18366978	
12		श्री बजरंग पावर इस्पात लिमिटेड	0	0	0	0	3	8612393	12374902.5	3762509.504	3762510	49499610	49499610	
13		श्याम आयरन एण्ड स्टील क. लिमिटेड	0	0	0	0	1	2302667	10436339.36	8133672.358	8133672	41745357	41745357	
			20				28				उप जोड़	176612459	1263257383	1263257383
2. अपनी साइडिंग के अलावा टर्मिनलों के लिए लोह अयस्क की बुकिंग करने वाले लोह एवं इस्पात के निर्माता-कम प्रभार एवं शास्ति के साथ														
1		अंकित मेटल एण्ड पावर लिमिटेड	2	3293199	7181828.817	3888629.817	7	10248790	25610681.63	15361891.63	19250521	131170042	131170042	
2		बलदेव एलौय प्रा. लिमिटेड	1	3114632	7328916.672	4214284.672	0	0	0	0	4214285	29315667	29315667	
3		भूषण पावर एण्ड इस्पात लिमिटेड	1	1703035	4184836.289	2481801.289	2	3634951	7174081.045	3539130.045	6020931	45435669	45435669	
4		कैलस्टार स्पंज लिमिटेड	7	13444080	29609580.87	16165500.87	0	0	0	0	16165501	118438323	118438323	
5		गोदावरी पावर एण्ड इस्पात लिमिटेड	15	46996028	115281799.7	68285771.71	3	9011406	12724826.63	3713420.631	71999192	512026505	512026505	
6		जय बालाजी इण्डस्ट्रीज लिमिटेड	1	1628976	3565338.789	1936362.789	1	1876348	6962252.742	5085904.742	7022268	42110366	42110366	
7		झारखण्ड इस्पात (प्रा.) लिमिटेड	3	4892096	10747834.7	5855738.704	0	0	0	0	5855739	42991339	42991339	
8		लाल फेरो एलाय क. (प्रा.) लिमिटेड	1	1455655	3294104.178	1838449.178	0	0	0	0	1838449	13176417	13176417	
9		एमएसपी स्पंज आयरन लिमिटेड	1	2032959	4999048.406	2966089.406	1	2040024	4462094.963	2422070.963	5388160	37844573	37844573	
10		प्रकाश इण्डस्ट्रीज प्रा. लिमिटेड	2	4701419	11366739	6665319.998	1	2489911	7132479.479	4642568.479	11307888	73996874	73996874	

क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	लागू माल भाड़ा दरों के 4 गुना देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर			
1	1(र)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
11		रामगढ़ स्पंज आयरन (प्रा.) लिमिटेड	1	1583885	3810826.402	2226941.402	2	2891735	5660711.419	2768976.419	4995918	37886151	37886151
12		रुग्गटा माईन्स लिमिटेड	1	1442160	3263847.54	1821687.54	0	0	0	0	1821688	13055390	13055390
13		एस.ए.एल स्टील लिमिटेड	1	8021138	21323675.81	13302537.81	0	0	0	0	13302538	85294703	85294703
14		सत्यम जायरन एण्ड स्टील क. (प्रा.) लिमिटेड	1	1222987	2498434.624	1275447.624	2	3966125	14219374.8	10253249.8	11528697	66871238	66871238
15		श्री बजरंग पावर इस्पात लिमिटेड	3	9165005	22504215.21	13339210.21	1	3265656	3646945.074	381289.074	13720499	104604641	104604641
16		टॉपवर्थ स्टील एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	8	28132049	56340898.82	28208849.82	8	28306445	49045865.73	20739420.73	48948271	421547058	421547058
17		अन्याना स्टील (प्रा.) लिमिटेड ए/सी रायगढ़ इस्पात एण्ड	0	0	0	0	1	2198406	4323512.911	2125106.911	2125107	17294052	17294052
18		आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	1990621	10503595.47	8512974.47	8512974	42014382	42014382
19		अतिवीर इन्डस्ट्रीज क. लिमिटेड	0	0	0	0	1	1308933	1928588.368	619655.3676	619655	7714353	7714353
20		बी.एल सेठ एगो मिल्स लिमिटेड	0	0	0	0	1	7870159	8707698.467	837539.4669	837539	34830794	34830794
21		बोनाई इन्डस्ट्रीज क. लिमिटेड	0	0	0	0	1	3644987	4912502.907	1267515.907	1267516	19650012	19650012
22		ब्रावो स्पंज आयरन प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	1646222	9829558.363	8183336.363	8183336	39318233	39318233
23		क्रस्ट स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	1	3563864	7736938.952	4173074.952	4173075	30947756	30947756
24		गगन फेरोटेक लिमिटेड	0	0	0	0	1	1435503	4532411.361	3096908.361	3096908	18129645	18129645
25		गोविन्द मैनेजमेंट	0	0	0	0	1	954896.86	1710819.129	755922.2694	755922	6843277	6843277
26		हावडा गैसज लिमिटेड	0	0	0	0	1	1890465	4081721.563	2191256.563	2191257	16326886	16326886
27	एसईआर	कोहिनूर स्टील (प्रा) लिमिटेड	0	0	0	0	1	933108	4138471.35	3205363.35	3205363	16553885	16553885
28		कृष्णा ट्रेडर्स रीचपुर हण्डालग एण्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	2918208	3605517.666	687309.6656	687310	14422071	14422071
29		रामस्वरूप लौह उद्योग	0	0	0	0	1	3105896	4712777.582	1606881.582	1606882	18851110	18851110
30		रामस्वरूप लौह उद्योग	0	0	0	0	2	2513909	8701649.583	6187740.583	6187741	34806598	34806598

क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	लागू माल भाड़ा दरों के 4 गुना देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर			
1	1(क)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
31		सालादर स्टील पावर लिमिटेड ए/सी एपीआई इस्पात	0	0	0	0	1	3044821	8222903.709	5178082.709	5178083	32891615	32891615
32		शान्ति गोपाल कैनकास्ट लिमिटेड	0	0	0	0	2	7019947	10951673.05	3931726.046	3931726	43806692	43806692
33		श्याम सेल एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	1	2030751	10624205.56	8593454.558	8593455	42496822	42496822
34		श्याम स्टील एण्ड इण्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	1	1830637	8436564.35	6605927.35	6605927	33746257	33746257
35		वन्दना ग्लोबल लिमिटेड	0	0	0	0	1	3368924	9907811.693	6538887.693	6538888	39631247	39631247
			49				49			उप जोड़	317679210	2286040643	2286040643
		ए का जोड़	69				77			Total	494291669	3549298026	3549298026
<b>बी पूर्व तटीय रेलवे (ईसीओआर)</b>													
1	ईसीओआर	बीएसएल	10	16124920	36083888	19958968	0	0	0	0	19958968	144335552	144335552
2		मा महामाया	3	9273672	15121986	5848314	0	0	0	0	5848314	60487944	60487944
3		मैथन स्टील	8	10391632	23348416	12956784	0	0	0	0	12956784	93393664	93393664
4		एमआईएल	20	32395646	72474512	40078866	0	0	0	0	40078866	289898048	289898048
5		एमआईएसएल	23	28685326	64417258	35731932	0	0	0	0	35731932	257669032	257669032
6		एनआईएल	17	19498218	47354384	27856166	0	0	0	0	27856166	189417536	189417536
7		रश्मि मैटेल्स	1	1654900	3645720	1990820	0	0	0	0	1990820	14582880	14582880
8		रश्मि स्पंज	4	12568026	31760780	19200754	0	0	0	0	19200754	127043120	127043120
9		सठी उद्योग	1	2161174	3253484	1092310	0	0	0	0	1092310	13013936	13013936
10		सुरी स्पंज	2	2909090	6699286	3790196	0	0	0	0	3790196	26797144	26797144
11		बोनाई इण्डस्ट्रीज लिमिटेड, वीपीटीजी	0	0	0	0	5	18877070	27282290	8405220	8405220	109129160	109129160
12	ईसीओआर	एसस्लेस माईनिंग एण्ड इण्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	1	3775414	5456458	1681044	1681044	21825832	21825832
13		रूगंटा सस लिमिटेड एमजीपीवी	0	0	0	0	3	11326242	16369374	5043132	5043132	65477496	65477496
14		बोनाई इण्डस्ट्रीज लिमिटेड एमजीपीवी	0	0	0	0	1	3775414	5456458	1681044	1681044	21825832	21825832
15		रूगंटा सस लि. पीपीटीजी	0	0	0	0	1	3028676	7399740	4371064	4371064	29598960	29598960
		बी का जोड़	89				11			जोड़	189686614	1464496136	1464496136
<b>सी दक्षिण पश्चिमी रेलवे (एसडब्ल्यूआर)</b>													
<b>2. अपनी साइडिंग के अलावा टर्मिनलों के लिए लौह अयस्क की बिक्री करने वाले लौह एवं इस्पात के विनिर्माता</b>													
1		अपरान्धा आयरन एण्ड स्टील प्रा. लिमिटेड	3	4819445	12756744	7937299	3	5259468	16714726	11455258	19392557	117885880	117885880
2		इन्क्ली स्टील्स	0	0	0	0	5	19966603	25105503	5138900	5138900	100422012	100422012
3		एस्सार स्टील	0	0	0	0	1	3913470	6285270	2371800	2371800	25141080	25141080
4	एसडब्ल्यूआर	गोपानी आयरन एण्ड स्टील लिमिटेड	1	3413811	9036558	5622747	0	0	0	0	5622747	36146232	36146232
5		इस्पात इण्डस्ट्रीज	0	0	0	0	6	27195059	37472859	10277800	10277800	149891436	149891436
6		जिन्दल सा लिमिटेड	0	0	0	0	1	6647589	10482589	3835000	3835000	41930356	41930356
7		कामाची स्पंज एण्ड पावर कापरेशन लिमिटेड	0	0	0	0	8	19524657	38636623	19111966	19111966	154546492	154546492
8		एसबीक्यू स्टील्स	0	0	0	0	6	13405414	22686267	9280853	9280853	90745068	90745068
9		सेसा इण्डस्ट्रीज	0	0	0	0	2	2877784	9779722	6901938	6901938	39118888	39118888



क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	लागू माल भाड़ा दरों के 4 गुना देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर			
1	1(र)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
10		टाटा मैटालिक्स लि.	0	0	0	0	8	18534826	29493491	10958665	10958665	117973964	117973964
11		वी.एस.लि.एण्ड संस	0	0	0	0	2	891402	3188411	2297009	2297009	12753644	12753644
			4				42				95189235	886555052	886555052
3. लोह छरों के विनिर्माता													
1	एसडब्ल्यूआर	बीएमएम इस्पात/दानापुर सी का जोड़	0	0	0	0	167	199266450	1230377303	1031110853	1031110853	4921509212	4921509212
			4				209				1126300088	5808064264	5808064264
		ए.बी एवं सी का जोड़	162				297				1810278371	10821858426	10821858426
पार्टियाँ जिन्होंने अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किये थे एवं गलत/शामक शपथ एवं अश्रेष्ठ टोप्यण का प्रस्तुतीकरण कम प्रभार एवं शास्ति के साथ (राशि रुपये में)													
ए	दक्षिण पूर्वी रेलवे (एसईआर)												
1 अपनी साइडिंग पर लोह अयस्क की बर्किंग करने वाले लोह एवं इस्पात के विनिर्माता जिन्होंने अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत ही नहीं किये थे- कम प्रभार एवं शास्ति के साथ													
1		जीएसएल इण्डिया लिमिटेड	2	7648651	18277077.63	10628426.63	0	0	0	0	10628427	73108310.5	73108310.5
2		गोदावरी पावर एण्ड इस्पात लिमिटेड	18	57134372	133161904.5	76027532.54	42	131199359	220411320.5	89211962	165239494	1414292900	1414292900
3		खेतान स्पेज एण्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रा. लिमिटेड	1	3046827	7296487.155	4249660.155	1	3052198	9910264.589	6858067	11107727	68827006.97	68827006.97
4		रायपुर हैण्डलिंग एण्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर (प्रा.) लिमिटेड	2	5408121	13602580.68	8194459.675	0	0	0	0	8194460	54410322.7	54410322.7
5	एसईआर	श्री नाकोदा इस्पात लिमिटेड	1	2765125	7016401.094	4251276.094	0	0	0	0	4251276	28065604.38	28065604.38
6		टॉपवर्थ स्टील्स एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	1	3459883	8220587.964	4760704.964	2	6813904	11070172.6	4256269	9016974	77163042.27	77163042.27
7		बीपीएसएल	0	0	0	0	2	3603645	7790825.547	4187181	4187181	31163302.19	31163302.19
8		भूषण स्टील लिमिटेड	0	0	0	0	17	35296324	146336383.5	111040059	111040059	585345534	585345534
9		जीआर मिनरल्स एण्ड इन्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	1	3013463	3353664.222	340201	340201	13414656.89	13414656.89
10		जायसवाल निको इण्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	3	8856325	12814042.96	3957718	3957718	51256171.83	51256171.83
11		झारखण्ड इस्पात एण्ड प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	1233626	2502453.242	1268827	1268827	10009812.97	10009812.97
12		कलिंगा मैटिरियल्स लिमिटेड	0	0	0	0	1	3014985	4013236.399	998251	998251	16052945.59	16052945.59
13		एलएमजे इंटरनेशनल लिमिटेड	0	0	0	0	1	2360692	4147696.593	1787005	1787005	16590786.37	16590786.37
14		मोनेट इस्पात एण्ड एनर्जी लिमिटेड	0	0	0	0	2	4290706	8800929.028	4510223	4510223	35203716.11	35203716.11
15		नाकास्ट स्पेज आयरन लि. मनधर	0	0	0	0	1	3143487	4608637.49	1465150	1465150	18434549.96	18434549.96
16		श्री बजरंग पावर इस्पात लिमिटेड	0	0	0	0	2	6268664	12327629.4	6058965	6058965	49310517.59	49310517.59
17		श्याम इस्पात इण्डिया (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	2236648	4235716.865	1999069	1999069	16942867.46	16942867.46

क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	लागू माल भाड़ा दरों के 4 गुना देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर			
1	1(र)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
18		श्याम स्टील एण्ड इन्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	2	3809189	15849371.09	12040182	12040182	63397484.38	63397484.38
19		लारिनि मिनरल्स (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	2962681	7537370.987	4574690	4574690	30149483.95	30149483.95
20		वास्वामि इण्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	2	6020264	15617946.54	9597683	9597683	62471786.16	62471786.16
			25				82				372263562	2715610803	2715610803
<b>2. अपनी साइडिंग पर लोह एवं इस्पात के विनिर्माता जिन्होंने अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत ही नहीं किये थे- कम प्रभार एवं शास्ति के साथ</b>													
1		एआईआरएल स्टील एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	2	4956846	12623277.38	7666431.384	0	0	0	0	7666431.384	171076393	171076393
2		अंकित मेटल एण्ड पावर लिमिटेड	1	1473517	3453618.574	1980101.574	5	8350498	30145820.79	21795322.79	23775424.36	13814474	13814474
3		विकास मेटल एण्ड पावर लिमिटेड	1	1550578	3223495.856	1672917.856	0	0	0	0	1672917.856	12893983	12893983
4		ब्रान्ड एल्योय लिमिटेड	1	1659277	3706250.517	2046973.517	2	3511319	7139696.715	3628377.715	5675351.232	43383789	43383789
5	एसईआर	एम्मार एलाये (प्रा.) लिमिटेड	1	1019626	2138640.629	1119014.629	0	0	0	0	1119014.629	8554563	8554563
6		गायत्री इस्पात प्रा. लिमिटेड	1	1708980	3631210.561	1922230.561	0	0	0	0	1922230.561	14524842	14524842
7		जय बालाजी इण्डस्ट्रीज लिमिटेड	2	3701094	7890525.373	4189431.373	5	9027973	17141307.4	8113334.399	12302765.77	100127331	100127331
8		झारखण्ड इस्पात एण्ड प्रा. लिमिटेड	5	9867229	17439219.97	7571990.972	1	1149638	2458368.861	1308730.861	8880721.833	79590355	79590355
9		कलिंगा मेटिरियल्स लिमिटेड	1	1178138	3069700.265	1891562.265	0	0	0	0	1891562.265	12278801	12278801
10		कोहिनूर स्टील (प्रा.) लिमिटेड	1	995667	2097492.321	1101825.321	3	3231951	11624792.44	8392841.439	9494666.759	54889139	54889139
11		एमएसपी मेटलिकस लिमिटेड	1	1939626	3251171.913	1311545.913	0	0	0	0	1311545.913	13004688	13004688
12		मोनट इस्पात लिमिटेड	1	995656	2174447.641	1178791.641	0	0	0	0	1178791.641	8697791	8697791
13		नाकोदा इस्पात ए/सी वन्दना ग्लोबल प्रकाश इण्डस्ट्रीज प्रा. लिमिटेड	1	3441949	7294720.944	3852771.944	0	0	0	0	3852771.944	29178884	29178884
14		प्रकाश इण्डस्ट्रीज प्रा. लिमिटेड	1	2285491	3991967.27	1706476.27	5	13173877	34999809.44	21825932.44	23532408.71	155967107	155967107
15		रामगढ़ स्पज आयरन (प्रा) लि. लिमिटेड	1	1685760	3747874.982	2062114.982	0	0	0	0	2062114.982	14991500	14991500
16		रश्मि इस्पात लिमिटेड	1	1455764	3431251.755	1975487.755	0	0	0	0	1975487.755	13725007	13725007
17		रूगटा माईन्स लिमिटेड	1	1549587	3293648.857	1744061.857	0	0	0	0	1744061.857	13174595	13174595
18		एस.के.सरणी एण्ड क.प्रा.लि. (एसकेपीएल)	8	25662181	58075460.13	32413279.13	8	24695148	31296059.08	6600911.081	39014190.21	357486077	357486077
19		सेन फेरा एल्योज लिमिटेड	1	1791848	4218473.18	2426625.18	0	0	0	0	2426625.18	16873893	16873893
20		श्री बजरंग पावर इस्पात लिमिटेड	4	12239936	30341689.76	18101753.76	3	9719725	29783317.39	20063592.39	38165346.15	240500029	240500029
21		श्री बालाजी टेडसे	1	5230055	6295865.621	1065810.621	0	0	0	0	1065810.621	25183462	25183462
22		श्री नाकोदा इस्पात लिमिटेड	1	3614750	7272475.336	3657725.336	0	0	0	0	3657725.336	29089901	29089901
23		शिवरामा स्पंज लिमिटेड	1	1272768	1781262.905	508494.9052	0	0	0	0	508494.9052	7125052	7125052
24		स्पज उद्योग प्रा. लिमिटेड	2	2711890	6970358.534	4258468.534	0	0	0	0	4258468.534	27881434	27881434

क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	लागू माल भाड़ा दरों के 4 गुना देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर			
1	I(र)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
25		टोपवर्थ स्टील्स एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	6	21143836	50385082.12	29241246.12	2	7173003	16527310.15	9354307.15	38595553.27	267649569	267649569
26		अजनी स्टील लिमिटेड	0	0	0	0	2	4497940	7723690.922	3225750.922	3225750.922	30894764	30894764
27	एसईआर	आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा) लिमिटेड	0	0	0	0	1	1990325	10028565.06	8038240.06	8038240.06	40114260	40114260
28		भूषण स्टील लिमिटेड	0	0	0	0	3	5410313	10201586.11	4791273.111	4791273.111	40806344	40806344
29		विमलदीप मिनरल्स (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	1552692	6571798.486	5019106.486	5019106.486	26287194	26287194
30		केलस्टार स्पंज लिमिटेड	0	0	0	0	1	1568026	3865556.292	2297530.292	2297530.292	15462225	15462225
31		जी एण्ड ए मेटल्स (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	1660037	3692782.306	2032745.306	2032745.306	14771129	14771129
32		गोदावरी पावर एण्ड इस्पात लिमिटेड	0	0	0	0	2	6462184	16011200.75	9549016.753	9549016.753	64044803	64044803
33		जायवाल निको इण्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	1	3136911	4737436.769	1600525.769	1600525.769	18949747	18949747
34		केआईसी मेटालिक्स लिमिटेड	0	0	0	0	1	1759232	7152413.763	5393181.763	5393181.763	28609655	28609655
35		कृष्णा ट्रेडर्स	0	0	0	0	1	1599357	3028260.336	1428903.336	1428903.336	12113041	12113041
36		लॉण्ड मेटल्स इंजीनियर्स लिमिटेड	0	0	0	0	1	4531210	8567136.572	4035926.572	4035926.572	34268546	34268546
37		मार्क स्टील लिमिटेड	0	0	0	0	1	1257725	2997839.896	1740114.896	1740114.896	11991360	11991360
38		नियो मेटालिक्स लिमिटेड	0	0	0	0	1	1972944	6923014.494	4950070.494	4950070.494	27692058	27692058
39		नलाचल आयरन एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	1	939061	3899983.977	2960922.977	2960922.977	15599936	15599936
40		परम इंडस्ट्रिज लिमिटेड	0	0	0	0	1	3052278	10292926.49	7240648.488	7240648.488	41171706	41171706
41		प्रकाश इंडस्ट्रिज लिमिटेड	0	0	0	0	1	2371421	10112113.65	7740692.651	7740692.651	40448455	40448455
42		रामस्वरूप लौह उद्योग	0	0	0	0	5	7088801	14956932.7	7868131.698	7868131.698	59827731	59827731
43		सोठी स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	1	2173958	4402977.216	2229019.216	2229019.216	17611909	17611909
44		एसए आयरन एण्ड एलाएस लमिटेड	0	0	0	0	1	3298347	9803991.593	6505644.593	6505644.593	39215966	39215966
45		एसकेएम (डब्ल्यू/एस एवं अनुमत छूट के अन्तर्गत)	0	0	0	0	2	6256332	8593855.279	2337523.279	2337523.279	34375421	34375421
46	एसईआर	संत्य इस्पात प्रा. लिमिटेड ए/सी मंगल स्पंज एण्ड स्टील प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	2819544	4662724.941	1843180.941	1843180.941	18650900	18650900

क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	लागू माल भाड़ा दरों के 4 गुना देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर			
1	1(र)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
47		सत्यम आयरन एण्ड स्टील क. (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	2047111	9852789.764	7805678.764	7805678.764	39411159	39411159
48		शिव शक्ति स्टील प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	2	4412296	8786880.869	4374584.869	4374584.869	35147523	35147523
49		शिव शक्ति स्टील लिमिटेड	0	0	0	0	1	2318242	10277825.59	7959583.593	7959583.593	41111302	41111302
50		शिवम आयरन एण्ड स्टील क. लिमिटेड (एसआईवीएस)	0	0	0	0	1	2134317	9754110.408	7619793.408	7619793.408	39016442	39016442
51		श्री गोपाल गोविन्द स्पंज प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	2082868	4133865.995	2050997.995	2050997.995	16535464	16535464
52		श्याम आयरन एण्ड स्टील क. लिमिटेड	0	0	0	0	1	2247835	3035635.986	787800.9859	787800.9859	12142544	12142544
53		श्याम मटेल्स एण्ड एनर्जी लिमिटेड	0	0	0	0	1	2233705	8039025.607	5805320.607	5805320.607	32156102	32156102
54		श्याम सेल एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	1	1726864	6975788.565	5248924.565	5248924.565	27903154	27903154
55		श्याम स्टील एण्ड इन्डसट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	2	4143279	14543016.01	10399737.01	10399737.01	58172064	58172064
56		श्याम सेल लिमिटेड	0	0	0	0	4	6865804	14699534.97	7833730.974	7833730.974	58798140	58798140
57		विकास मेटल एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	6	8066746	17292299.07	9225553.072	9225553.072	69169196	69169196
58		विमला इन्फ्रास्ट्रक्चर इंडिया लिमिटेड	0	0	0	0	1	3113333	4738154.998	1624821.998	1624821.998	18952620	18952620
			47				86				401315161	2813085520	2813085520
			72				168			योग	773578723	5528696323	5528696323
		<b>कुल योग</b>	234				465						16350554749

**अनुबन्ध-VI (पैरा 2.2.6.1-b & c)**

**पार्टियां जिन्होंने अपेक्षित दस्तावेज आंशिक रूप से प्रस्तुत किए (राशि रु. में)**

क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	माल भाड़ा दरों के 4 गुना पर देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार	
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर				
1	1(ए)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
<b>पार्टियां जिन्होंने अपेक्षित दस्तावेज आंशिक रूप से प्रस्तुत किए</b>														
<b>दक्षिणपूर्वी रेलवे (एसईआर)</b>														
<b>1. लोह तथा इस्पात के वे विनिर्माता जिन्होंने अपनी साइडिंग के लिए लोह अयस्क की बुकिंग करके आंशिक रूप से अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत किए और गलत/ब्रमक अवेचन टैप, और वापसपत्र प्रस्तुत किए कम प्रभार और शास्ति सहित</b>														
1		भूषण पावर एण्ड इस्पात लिमिटेड	2	3807147	9032803.445	5225656.445	12	22799592	69310208.19	46510616.19	51736272.64	313372047	313372047	
2		बिहार स्पंज आयरन लिमिटेड	63	58995851	127644542	68648690.95	75	63413289	359587690.6	296174401.6	364823092.5	1948928930	1948928930	
3		जेएसपीएल	321	624222533	1565591686	941369152.8	1359	2702386609	9133198734	6430812125	7372181278	42795161680	42795161680	
4		एम.एस.पी. स्टील एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	1	2029902	4836156.634	2806254.634	17	34178123	100893169.8	66715046.81	69521301.44	422917306	422917306	
5		मोनोट इस्पात एण्ड एनर्जी लिमिटेड	1	1963677	4937320.718	2973643.718	39	92477825	267771356.7	175293531.7	178267175.4	1090834710	1090834710	
6		नकोदा इस्पात ए/सी बन्दना ग्लोबल	1	3133928	7597709.857	4463781.857	0	0	0	0	4463781.857	30390839	30390839	
7	एसईआर	श्री बजरंग पावर इस्पात लिमिटेड	1	3000384	7263779.017	4263395.017	4	12223123	17157450.99	4934327.986	9197723.003	97684920	97684920	
8		टाटा	1220	920514764	2322775105	1402260341	2144	1601116682	10393887358	8792770676	10195031017	50866649853	50866649853	
9		टाप वथे स्टील्स एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	3	10398338	24824362.77	14426024.77	3	10670565	13081151.08	2410586.082	16836610.86	151622055	151622055	
10		आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	3	5412353	21510057.82	16097704.82	86040231	86040231		
11		बन्दना ग्लोबल (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	2829378	3494272.873	664894.873	13977091	13977091		
12		भूषण स्टील लिमिटेड	0	0	0	0	1	2118174	10499713.4	8381539.4	41998854	41998854		
13		क्रेस्ट स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	6	20644551	52330309.76	31688488.76	209332159	209332159		
14		इलेक्ट्रो स्टील कास्टिंग प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	4	8923155	31528185.52	22605030.52	126112742	126112742		
15		जी एण्ड ए मेटलज प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	1547462	3088271.553	1540809.553	12353086	12353086		
16		जी.आर. मटेरिकल एण्ड इण्डस्ट्रीज प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	3170195	11102952.21	7932757.206	44411809	44411809		
17		जी.आर. मटेरिकल एण्ड इण्डस्ट्रीज प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	3054015	10202992.2	7148977.203	40811969	40811969		
18		गगन फेरीटेक लिमिटेड	0	0	0	0	2	3776079	16205258.53	12429179.53	64821034	64821034		
19		गोदावरी पावर एण्ड इस्पात लिमिटेड	0	0	0	0	2	6267243	14242395.23	7975152.233	56969581	56969581		
20		गोपाल स्पंज एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	4	12302215	33021674.52	20719459.52	132086698	132086698		
21		कालिंगा मटेरिकल लिमिटेड	0	0	0	0	2	7546646	7931104.763	384458.7628	31724419	31724419		
22		कमल स्पंज स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	2	8824427	22193494.51	13369067.51	88773978	88773978		
23		केपी एन्टरप्राइजिस	0	0	0	0	2	6205073	20555921.72	14350848.72	82223687	82223687		
24		लॉयड मेटलज एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड	0	0	0	0	1	4577960	11034314.56	6456354.559	44137258	44137258		
25		मोनोट इस्पात एण्ड आयरन लिमिटेड	0	0	0	0	1	2084786	7445637.014	5360851.014	29782548	29782548		
26		नीलाचल इस्पात निगम लिमिटेड	0	0	0	0	29	41321497	163915193.9	122593696.9	655660776	655660776		
27		एसकेएस इस्पात एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	8	25752881	52874174.92	27121293.92	211496700	211496700		
28		शंभू इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड ए/सी गोपाल स्पंज एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	5	15359525	24750212.44	9390687.444	99000850	99000850		
29		स्टील एक्सचेंज इंडिया लिमिटेड	0	0	0	0	1	3866309	8185426.162	4319117.162	32741705	32741705		
30		बन्दना ग्लोबल लिमिटेड	0	0	0	0	1	2838124	6049273.994	3211149.994	24197096	24197096		
		<b>1 का जोड़</b>	<b>1613</b>				<b>3731</b>		<b>1 का जोड़</b>	<b>18605799773</b>	<b>99846216611</b>	<b>99846216611</b>		
<b>2. लोह एवं इस्पात के निर्माता जो साइडिंग के अलावा टर्मिनलों के लोह अयस्क की बुकिंग करते हैं जिन्होंने आंशिक रूप से अब प्रभार और शास्ति सहित अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत किए हैं।</b>														
1		अंकित मेटल एण्ड पावर लिमिटेड	11	16759850	37059128.36	20299278.36	30	44128694	107289501.1	63160807.14	83460085.5	577394518	577394518	
2		बलदेव एलॉयज प्रा. लिमिटेड	1	2474924	7000513.338	4525589.338	0	0	0	0	4525589.338	28002053	28002053	
3		बन्दना ग्लोबल (प्रा.) लिमिटेड	1	3023501	7785093.304	4761592.304	0	0	0	0	4761592.304	31140373	31140373	
4		भूषण पावर एण्ड स्टील लिमिटेड	3	5067936	12407735.07	7339799.072	19	40138009	148927824.7	108789815.7	116129614.7	645342239	645342239	
5		भूषण स्टील लिमिटेड	1	1643081	3814257.254	2171176.254	1	1748831	3841688.245	2092857.245	4264033.499	30623782	30623782	
6	एसईआर	बिहार स्पंज आयरन लिमिटेड	2	1876612	4714153.504	2837541.504	15	15781370	83030366.04	67248996.04	70086537.55	350978078	350978078	
7		ब्रेड एलॉयज लिमिटेड	9	14028123	32231330.01	18203207.01	2	3214286	6642449.13	3428163.13	21631370.14	155495117	155495117	
8		कलस्टर स्पंज लिमिटेड	1	1915104	4076366.048	2161262.048	4	7735180	12326303.99	4591123.99	6752386.039	65610680	65610680	
9		जीएसएल इंडिया लिमिटेड	1	3528179	8818644.922	5290465.922	0	0	0	0	5290465.922	35274580	35274580	

क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	माल भाड़ा दरों के 4 गुना पर देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर			
1	1(ए)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
10		गायत्री इस्पात प्रा. लिमिटेड	1	1471260	3226439.849	1755179.849	0	0	0	0	1755179.849	12905759	12905759
11		गोदावरी पावर एण्ड इस्पात लिमिटेड	1	2858947	7396650.005	4537703.005	0	0	0	0	4537703.005	29586600	29586600
12		हल्दिया स्टील लिमिटेड	3	5222028	11785979.38	6563951.379	7	12487741	35532055.18	23044314.18	29608265.56	189272138	189272138
13		जय बालाजी इण्डस्ट्रीज लिमिटेड	5	8801652	20196181.36	11394529.36	2	3517073	5723909.702	2206836.702	13601366.07	103680364	103680364
14		झारखंड इस्पात (प्रा.) लिमिटेड	3	4723401	10105153.06	5381752.062	0	0	0	0	5381752.062	40420612	40420612
15		कमल स्पेज स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	1	4024060	10549608.28	6525548.28	0	0	0	0	6525548.28	42198433	42198433
16		कोहिनूर स्टील (प्रा.) लिमिटेड	1	964648	2019038.482	1049570.482	9	9108661	27682209.2	18573548.2	19623118.68	118804991	118804991
17		कृष्ण विद्यारी स्टील लिमिटेड	2	2967305	6576558.913	3609253.913	0	0	0	0	3609253.913	26306236	26306236
18		लाल फेरो ऐलायज क. (प्रा.) लिमिटेड	1	1495322	3622081.4	2126759.4	1	1449602	2767994.09	1318392.09	3445151.49	25560302	25560302
19	एसडूआर	मा चिन्नामस्ता स्पेज आयरन लिमिटेड	1	1725592	3430804.199	1705212.199	4	6971793	21056889.72	14085096.72	15790308.92	97950776	97950776
20		मा चिन्नामस्तिका स्पेज आयरन लिमिटेड	3	5044396	11017366.17	5972970.166	1	1674550	3733800.294	2059250.294	8032220.46	59004666	59004666
21		मा चिन्नामथी स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	1	1273171	2580848.203	1307677.203	2	2799500	12144220.68	9344720.678	10652397.88	58900276	58900276
22		मैथन स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	1	1759149	3259057.68	1499908.68	2	3343454	19263111.76	15919657.76	17419566.44	90088678	90088678
23		नियो मटेरिक्स लिमिटेड	2	4068977	6669415.926	2600438.926	6	10158940	22211686.8	12052746.8	14653185.72	115524411	115524411
24		संतपुरिया एलायज (प्रा.) लिमिटेड	1	1598375	3707444.161	2109069.161	0	0	0	0	2109069.161	14829777	14829777
25		सत्यम आयरन एण्ड स्टील कम्पनी (प्रा.) लिमिटेड	2	3177549	7065694.657	3888145.657	0	0	0	0	3888145.657	28262779	28262779
26		शिव शक्ति स्टील (प्रा.) लिमिटेड	1	2410886	5547112.072	3136226.072	0	0	0	0	3136226.072	22188448	22188448
27		शिवालयाज इस्पात एण्ड प्रा. लिमिटेड	1	2903210	7163887.498	4260677.498	0	0	0	0	4260677.498	28655550	28655550
28		श्री बजरंग पावर इस्पात लिमिटेड	6	19332258	45792897.21	26460639.21	0	0	0	0	26460639.21	183171589	183171589
29		श्री नकोदा इस्पात लिमिटेड	1	3116081	7688854.004	4572773.004	0	0	0	0	4572773.004	30755416	30755416
30		श्यामसेल लिमिटेड	1	1804694	3643783.33	1839089.33	0	0	0	0	1839089.33	14575133	14575133
31		श्री नकोदा इस्पात लिमिटेड	3	9169354	22962926.69	13793572.69	0	0	0	0	13793572.69	91851707	91851707
32		श्री बजरंग इस्पात लिमिटेड	1	3058436	7760965.948	4702529.948	0	0	0	0	4702529.948	31043864	31043864
33		टाप वर्थ स्टील एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	12	42482742	103467806.1	60985064.11	1	3355437	4733127.397	1377690.397	62362754.5	432803734	432803734
34		विजय स्पेज एण्ड इस्पात लिमिटेड	1	1335180	2324724.281	989544.2805	0	0	0	0	989544.2805	9298897	9298897
35		विकास मेटल एण्ड पावर लिमिटेड	3	4574475	10146713.42	5572238.417	7	9440380	22179305.8	12738925.8	18311164.22	129304077	129304077
36		अधुनिक कारपोरेशन लिमिटेड	0	0	0	0	1	1796022	7483088.172	5687066.172	29932353	29932353	
37		अहलू वाला माइनिंग लिमिटेड	0	0	0	0	1	4571064	11843419.29	7272355.288	47373677	47373677	
38		अंकित मेटल लिमिटेड	0	0	0	0	1	1664251	6733327.482	5069076.482	26933310	26933310	
39		आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	2	3301942	7800064.777	4498122.777	31200259	31200259	
40		अतिविर इन्डस्ट्रिज कम्पनी लिमिटेड	0	0	0	0	5	6896571	15572985.63	8676414.626	62291943	62291943	
41		बीएसपीएल	0	0	0	0	1	2040609	7880383.113	5839774.113	31521532	31521532	
42		हावड़ा गैसेज लिमिटेड	0	0	0	0	1	1813889	3883893.937	2070004.937	15535576	15535576	
43		जोला स्टील प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	6	7066736	16858986.65	9792250.647	67435947	67435947	
44		लॉयड्स मेटल्स एण्ड इजीनियर्स लिमिटेड	0	0	0	0	3	14523230	29437186.09	14913956.09	117748744	117748744	
45		एम.बी. स्पेज एण्ड प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	1228857	3808615.254	2579758.254	15234461	15234461	
46		एम.बी. इस्पात कारपोरेशन लिमिटेड	0	0	0	0	1	1347010	3666024.239	2319014.239	14664097	14664097	
47		महेश्वरी इस्पात प्रा. लिमिटेड ए/सी सोवा इस्पात प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	4	6775585	14709330.76	7933745.764	58837323	58837323	
48		नवदुर्गा फ्यूल (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	2367965	5734048.825	3366083.825	22936195	22936195	
49		नीलाचल आयरन एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	1	1046993	1981732.799	934739.7992	7926931	7926931	
50		निरंजन मटेरिक्स लिमिटेड	0	0	0	0	2	2557255	7174511.959	4617256.959	28698048	28698048	
51		निक्सन स्टीलेक्स पावर (प्रा.) लिमिटेड ए/सी आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	2127695	3389571.194	1261876.194	13558285	13558285	
52		प्रकाश इण्डस्ट्रीज प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	2596847	6816590.771	4219743.771	27266363	27266363	
53		रामगढ़ लौह उद्योग लिमिटेड	0	0	0	0	1	1270157	3042571.383	1772414.383	12170286	12170286	
54		रामस्वरूप लौह उद्योग	0	0	0	0	1	1201437	2887341.932	1685904.932	11549368	11549368	

क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	माल भाड़ा दरों के 4 गुना पर देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार	
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर				
1	1(ए)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
55		रश्मि इस्पात (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	1159369	2898262.265	1738893.265	1738893.265	11593049	11593049	
56		राठौं स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	1	2070116	3376063.145	1305947.145	1305947.145	13504253	13504253	
57		एसएमसी पावर जेनरेशन लिमिटेड	0	0	0	0	1	1979785	4079698.933	2099913.933	2099913.933	16318796	16318796	
58		सावित्री स्पंज आयरन (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	1370091	2991124.945	1621033.945	1621033.945	11964500	11964500	
59		श्री बजरंग पावर इस्पात लिमिटेड	0	0	0	0	3	9448062	13859904.84	4411842.837	4411842.837	55439619	55439619	
60		श्री नकोदा इस्पात लिमिटेड	0	0	0	0	1	2788846	4767482.671	1978636.671	1978636.671	19069931	19069931	
61	एसईआर	श्याम सेल एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	1	1664515	4004415.229	2339900.229	2339900.229	16017661	16017661	
62		श्याम स्टील एण्ड इन्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	2	4052185	19961708.45	15909523.45	15909523.45	79846834	79846834	
63		सोया इस्पात प्रा.लिमिटेड	0	0	0	0	1	1335635	2671723.155	1336088.155	1336088.155	10686893	10686893	
64		श्री वैकटेश आयरन एण्ड एलायज (इंडिया) लिमिटेड	0	0	0	0	1	1736872	9267630.128	7530758.128	7530758.128	37070521	37070521	
65		सुपर समेलटसे लिमिटेड	0	0	0	0	4	7022596	27044102.5	20021506.5	20021506.5	108176410	108176410	
66		वैकटेश आयरन एण्ड एलॉयज (इंडिया) लिमिटेड	0	0	0	0	2	3911824	19809063.11	15897239.11	15897239.11	79236252	79236252	
		<b>2 का जोड़</b>	89					167			<b>2 का जोड़</b>	<b>788663721.6</b>	5048546050	5048546050
		<b>क (1+2) का जोड़</b>	1702					3898			<b>क (1+2) जोड़</b>	<b>19394463494</b>	<b>104894762661</b>	<b>104894762661</b>
<b>ख</b>		<b>पूर्व तटीय रेलवे (ईसीओआर)</b>												
1		भारती स्टील	1	1383770	3615852	2232082	0	0	0	0	2232082	14463408	14463408	
2		निनल	2	2293908	5571104	3277196	7	8093392	42066342	33972950	37250146	190549784	190549784	
3		रश्मि स्पंज	1	3091224	8198424	5107200	0	0	0	0	5107200	32793696	32793696	
4		केजे इस्पात	1	1233860	2937552	1703692	0	0	0	0	1703692	11750208	11750208	
5		सूर्य स्पंज	2	2831304	6493288	3661984	0	0	0	0	3661984	25973152	25973152	
6		मिल	1	1612492	3615852	2003360	0	0	0	0	2003360	14463408	14463408	
7		एपल	0	0	0	0	2	2653160	19417544	16764384	16764384	77670176	77670176	
8	ईसीओआर	भारती स्पंज	0	0	0	0	1	3278184	10135132	6856948	6856948	40540528	40540528	
9		अजनी स्टील	0	0	0	0	1	2511458	10774140	8262682	8262682	43096560	43096560	
10		बजरंग पावर एण्ड इस्पात	0	0	0	0	1	3145032	10135132	6990100	6990100	40540528	40540528	
11		बीएसएल	0	0	0	0	4	6224932	18417308	12192376	12192376	73669232	73669232	
12		डंकनी स्टील	0	0	0	0	2	6437504	19960412	13522908	13522908	79841648	79841648	
13		दीनाबन्धु स्टील	0	0	0	0	1	1155504	8792744	7637240	7637240	35170976	35170976	
14		गोपाल स्पंज	0	0	0	0	1	3278184	10135132	6856948	6856948	40540528	40540528	
15		गोविन्द इन्स्पेक्स	0	0	0	0	1	1768558	10135132	8366574	8366574	40540528	40540528	
16		जीआर मेटेलिक्स	0	0	0	0	2	5919754	19203680	13283926	13283926	76814720	76814720	
17		हल्दिया स्टील	0	0	0	0	1	2068112	9998408	7930296	7930296	39993632	39993632	
18		मां चिन्तामस्विका	0	0	0	0	1	1896846	9700640	7803794	7803794	38802560	38802560	
19		मैथन स्टील	0	0	0	0	2	2683940	11488692	8804752	8804752	45954768	45954768	
20		मिल	0	0	0	0	4	6606528	14137102	7530574	7530574	56548408	56548408	
21		मिसल	0	0	0	0	3	4055778	25931542	21875764	21875764	103726168	103726168	
22		मेजिल	0	0	0	0	1	3135798	4087470	951672	951672	16349880	16349880	
23		मोगल स्पंज	0	0	0	0	2	5838662	20765898	14927236	14927236	83063592	83063592	
24		एमएसपी मेटेलिक	0	0	0	0	2	4487952	21773620	17285668	17285668	87094480	87094480	
25		एमएसपी स्टील एण्ड पावर	0	0	0	0	1	2207344	10964634	8757290	8757290	43858536	43858536	
26		नियोस	0	0	0	0	1	4513640	9603892	5090252	5090252	38415568	38415568	
27		रामगढ़ स्पंज एण्ड आयरन	0	0	0	0	1	1715776	6649012	4933236	4933236	26596048	26596048	

क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	माल भाड़ा दरों के 4 गुना पर देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर			
1	1(ए)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
28		रश्मि सीमेंट	0	0	0	0	1	2243976	10402918	8158942	8158942	41611672	41611672
29		रश्मि मर्टलक्स	0	0	0	0	1	2243976	10402918	8158942	8158942	41611672	41611672
30		सा आयरन	0	0	0	0	1	3452110	11255296	7803186	7803186	45021184	45021184
31		स्क्रिफ	0	0	0	0	2	8844196	23155756	14311560	14311560	92623024	92623024
32		शान्ति गोपाल कोनकास्ट	0	0	0	0	1	3764926	12680486	8915560	8915560	50721944	50721944
33		शिवलय इस्पात	0	0	0	0	1	3494100	10306132	6812032	6812032	41224528	41224528
34		शिवराम आयरन एण्ड स्टील	0	0	0	0	1	2422728	10618948	8196220	8196220	42475792	42475792
35		श्याम इस्पात	0	0	0	0	1	2511458	10774140	8262682	8262682	43096560	43096560
36		श्याम सेल एण्ड पावर	0	0	0	0	3	5305674	30405396	25099722	25099722	121621584	121621584
37		सिधल इन्ट्रप्राइजेज	0	0	0	0	1	2511458	10774140	8262682	8262682	43096560	43096560
38		सुपर स्मेल्टर	0	0	0	0	1	1896846	9698664	7801818	7801818	38794656	38794656
39		यूजीएमएल	0	0	0	0	2	11663378	21483908	9820530	9820530	85935632	85935632
40	ईसीआर	वीजीएल	0	0	0	0	1	3493150	9884940	6391790	6391790	39539760	39539760
41		वीसा	0	0	0	0	6	7704348	35386360	27682012	27682012	141545440	141545440
42		विजय	0	0	0	0	1	1810548	7817740	6007192	6007192	31270960	31270960
43		झारखंड इस्पात प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	2	3965376	38338808	34373432	34373432	153355232	153355232
44		वीस स्टील लिमिटेड सुकिन्दा	0	0	0	0	10	12932388	92533040	79600652	79600652	370132160	370132160
45		रिचो स्पंज आयरन	0	0	0	0	3	5485338	31471296	25985958	25985958	125885184	125885184
46		कोनकास्ट बंगाल स्टील	0	0	0	0	2	4376384	20389052	16012668	16012668	81556208	81556208
47		एमवी इस्पात कोरपोरेशन लिमिटेड	0	0	0	0	5	10620544	51025640	40405096	40405096	204102560	204102560
48		हल्दिया स्टील लिमिटेड	0	0	0	0	1	2308272	10805376	8497104	8497104	43221504	43221504
49		सोवा इस्पात	0	0	0	0	2	4193414	19662758	15469344	15469344	78651032	78651032
50		एमवी स्पंज आयरन	0	0	0	0	2	4312088	20304550	15992462	15992462	81218200	81218200
51		भूषण पावर एण्ड स्टील	0	0	0	0	1	2156044	10152270	7996226	7996226	40609080	40609080
52		राजश्री मेटल	0	0	0	0	1	2261760	10723942	8462182	8462182	42895768	42895768
53		शिवलय इस्पात एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	2	6710990	20569780	13858790	13858790	82279120	82279120
54		श्री नकोदा इस्पात लिमिटेड	0	0	0	0	1	3157838	9655990	6498152	6498152	38623960	38623960
55		अंजली स्टील लिमिटेड	0	0	0	0	1	3366914	10322244	6955330	6955330	41288976	41288976
56		ब्रेचो स्पंज आयरन	0	0	0	0	2	3706710	19915952	16209242	16209242	79663808	79663808
57		रश्मि सीमेंट लिमिटेड	0	0	0	0	2	3509604	18455840	14946236	14946236	73823360	73823360
58		एसपीएस स्टील एण्ड पावर	0	0	0	0	2	4933312	19702240	14768928	14768928	78808960	78808960
59		फिल एसपी स्पंज आयरन	0	0	0	0	1	3177902	10952018	7774116	7774116	43808072	43808072
60		हावड़ा मैसैज	0	0	0	0	1	2533422	9114642	6581220	6581220	36458568	36458568
61		क्रैस्ट स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	1	3405522	9607122	6201600	6201600	38428488	38428488
62		ब्रम्हपुत्रा टीएमटी बार लिमिटेड	0	0	0	0	1	5650486	6337716	687230	687230	25350864	25350864
63		श्री गणपति कोनकास्ट	0	0	0	0	1	6951264	7801286	850022	850022	31205144	31205144
64		मिडइस्ट इन्टीग्रिटेड स्टील लिमिटेड	0	0	0	0	2	2368160	5266268	2898108	2898108	21065072	21065072
		ख का जोड़	8					112			771292052	4131445008	4131445008
<b>ग</b>		<b>दक्षिण पश्चिम रेलवे (एसडब्ल्यूआर)</b>											
		<b>1. लौह और इस्पात के निर्माता जिन्होंने अपनी साइडिंगो के लिए लौह अयस्क की बुकिंग की थी</b>											
1	एसडब्ल्यूआर	जेएसडब्ल्यू/मधेरी रोड/सेलम तामिलनाडु	0	0	0	0	120	279157656	889377370	610219714	610219714	3557509480	3557509480
		<b>क ख ग का जोड़</b>									<b>20775975260</b>		<b>112583717149</b>



क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	माल भाड़ा दरों के 4 गुना पर देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर			
1	1(ए)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

**ए** **दक्षिण पूर्व रेलवे (एसईआर)**

1. लोह तथा इस्पात के वे विनिर्माता जिन्होंने अपनी साइडिंग के लिए लोह अयस्क की बुकिंग करके आंशिक रूप से अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत किए और गतल/बमक अग्रेशन टैप और शपथपत्र प्रस्तुत किए कम प्रभार और शास्ति सहित

1	अररा आयरन एण्ड स्टील लिमिटेड	1	3202174	7418124.761	4215950.761	0	0	0	0	0	4215951	29672499	29672499
2	पीपीएसएल	2	3720129	8268182.733	4548053.733	2	3649808	10851954.92	7202146.919	11750201	76480551	76480551	76480551
3	भूषण पावर एण्ड स्टील लिमिटेड	3	5181315	12643056.79	7461741.794	10	18741070	73768052	55026982	62488724	3456444435	3456444435	3456444435
4	जी.आर. स्पंज एण्ड पावर लिमिटेड (इनकेन्टरी एण्ड पावर लिमिटेड)	1	2655234	6629432.696	3974198.696	0	0	0	0	3974199	26517731	26517731	26517731
5	गोदावरी पावर एण्ड इस्पात लिमिटेड	1	3188035	7728761.177	4540726.177	2	6139181	8904489.732	2765308.732	7306035	66533004	66533004	66533004
6	लॉयड्स मेटलस एण्ड इन्जी. लिमिटेड	1	5943166	12501869.72	6558703.718	1	4718224	9042433.774	4324209.774	10882913	86177214	86177214	86177214
7	एसईआर श्री बजरंग पावर इस्पात लिमिटेड	1	3024486	7292995.837	4268509.837	4	11708443	16769295.04	5060852.041	9329362	96249164	96249164	96249164
8	श्री नाकोदा इस्पात लिमिटेड	2	7040818	15097952.81	8057134.81	0	0	0	0	8057135	60391811	60391811	60391811
9	सुनील एण्ड स्पंज (प्रा.) लिमिटेड	1	2973823	7070654.005	4096831.005	0	0	0	0	4096831	28282616	28282616	28282616
10	इलक्ट्रो स्टील कार्साटिंग लिमिटेड	0	0	0	0	4	8396630	17241057.31	8844427.305	8844427	68964229	68964229	68964229
11	जीएसएल इंडिया लिमिटेड	0	0	0	0	1	3797236	4660096.433	862860.4327	862860	18640386	18640386	18640386
12	हरेकृष्णा स्पंज आयरन लिमिटेड	0	0	0	0	1	2959559	4508482.758	1548923.758	1548924	18033931	18033931	18033931
13	जयसवाल निको इन्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	2	6406666	20966060.69	14559394.69	14559395	83864243	83864243	83864243
14	झारखण्ड इस्पात एण्ड प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	1149638	2351716.861	1202078.861	1202079	9406867	9406867	9406867
15	कमल स्पंज स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	1	3117084	7919276.108	4802192.108	4802192	31677104	31677104	31677104
16	खेतान स्पंज एण्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	3119671	7345835.755	4226164.755	4226165	29383343	29383343	29383343
17	मां मोगला इस्पात प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	2208518	4075154.22	1866636.22	1866636	16300617	16300617	16300617
18	मोनेट इस्पात एण्ड इन्जी लिमिटेड	0	0	0	0	4	8809424	25463007.94	16653583.94	16653584	101852032	101852032	101852032
19	नाकास्ट स्पंज आयरन लिमिटेड मन्धार	0	0	0	0	1	2903727	4291220.436	1387493.436	1387493	17164882	17164882	17164882
20	श्याम स्टील एण्ड इन्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	5	9568596	37168583.08	27599987.08	27599987	148674332	148674332	148674332
21	श्री श्याम इस्पात (इंडिया) प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	2	4860211	18573366.89	13713155.89	13713156	74293468	74293468	74293468
22	स्टील एक्सचेंज इंडिया लिमिटेड	0	0	0	0	1	4012127	7961870.175	3949743.175	3949743	31847481	31847481	31847481
23	उत्तम गलवा मटेरिक्स लिमिटेड	0	0	0	0	3	14348796	26395358.88	12046562.88	12046563	105581436	105581436	105581436
24	वन्दना ग्लोबल लिमिटेड	0	0	0	0	3	9024245	21975434.74	12951189.74	12951190	87901739	87901739	87901739
25	वासवानी इन्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	1	2761155	9744959.952	6983804.952	6983805	38979840	38979840	38979840
	<b>1 का जोड़</b>	<b>13</b>				<b>51</b>				<b>255299549</b>	<b>4809314953</b>	<b>4809314953</b>	<b>4809314953</b>

2. लोह एवं इस्पात के वे निर्माता जिन्होंने अपनी साइडिंग के अलावा टर्मिनलों के लिए लोह अयस्क की बुकिंग की और आंशिक रूप से अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत किए कम प्रभार और शास्ति सहित

1	आयरन स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	2	5936045	12961574.39	7025529.386	0	0	0	0	7025529	51846298	51846298	51846298
2	आधुनिक अलाएज एण्ड पावर लिमिटेड	1	1083895	2184505.725	1100610.725	7	7642779	54155616.86	46512837.86	47613449	225360490	225360490	225360490
3	अमिया स्टील प्रा. लिमिटेड	1	1521368	3371604.245	1850236.245	1	1692461	2968533.941	1276072.941	3126309	25360553	25360553	25360553
4	अनिनदिता टेडस एण्ड इन्वेस्टमेन्ट	1	1525537	3148891.064	1623354.064	1	1822033	3310663.956	1488630.956	3111985	25838220	25838220	25838220
5	अजनी स्टील लिमिटेड	1	2567137	5333802.964	2766665.964	4	8931858	17731699.58	8799841.577	11566508	92262010	92262010	92262010
6	अकित मेटल एण्ड पावर लिमिटेड	2	2857211	6391159.806	3533948.806	5	7969919	22051009.08	14081090.08	17615039	113768676	113768676	113768676
7	बी एस स्पंज प्रा. लिमिटेड	1	2085907	4697114.409	2611207.409	0	0	0	0	2611207	18788458	18788458	18788458
8	बालमकुंद स्पंज एण्ड आयरन लिमिटेड	1	1472635	3377379.952	1904744.952	0	0	0	0	1904745	13509520	13509520	13509520
9	एसईआर भगवति स्पंज प्रा. लिमिटेड	1	2009870	4190496.542	2180626.542	1	1612618	2667280.103	1054662.103	3235289	27431107	27431107	27431107
10	बोलदेव अलाइज प्रा. लिमिटेड	2	6412269	13899354.94	7487085.942	0	0	0	0	7487086	55597420	55597420	55597420
11	ब्रान्ड अलाइज लिमिटेड	3	4783053	10803864.64	6020811.643	1	1845394	3958433.54	2113039.54	8133851	59049193	59049193	59049193
12	कावस्टर स्पंज लिमिटेड	3	5305206	12040460.95	6735254.949	5	8851411	27046555.29	18195144.29	24930399	156348065	156348065	156348065
13	इमआर अलाइज (प्रा.) लिमिटेड	2	2095237	4330753.296	2235516.296	0	0	0	0	2235516	17323013	17323013	17323013
14	जीएसएल इंडिया लिमिटेड	1	4093264	9511452.109	5418188.109	0	0	0	0	5418188	38045808	38045808	38045808
15	गायत्री इस्पात प्रा. लिमिटेड	2	3449868	6657093.514	3207225.514	0	0	0	0	3207226	26628374	26628374	26628374
16	गीताजली इस्पात एण्ड पावर ( प्रा.) लिमिटेड	1	3193595	6134565.942	2940970.942	0	0	0	0	2940971	24538264	24538264	24538264
17	हल्दिया स्टील लिमिटेड	1	1620542	3558941.376	1938399.376	5	9464675	19147529.72	9682854.719	11621254	90825884	90825884	90825884

क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	माल भाड़ा दरों के 4 गुना पर देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर			
1	1(ए)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
18		हावड़ा गैसज लिमिटेड	2	4346291	8512516.228	4166225.228	5	9393060	30791944.74	21398884.74	25565110	157217844	157217844
19		जागाथारिम इस्पात प्रा. लिमिटेड	3	4866391	10723651.36	5857260.356	0	0	0	0	5857260	42894605	42894605
20		जय बालाजी इन्डस्ट्रियलिमिटेड	16	28674792	66129646.89	37454854.89	43	75533454	209212852.5	133679398.5	171134253	1101369998	1101369998
21		झारखण्ड इस्पात एण्ड प्रा. लिमिटेड	13	21449153	45333192.82	23884039.82	10	16347975	49834566.5	33486591.5	57370631	380671037	380671037
22		कोहिनूर स्टील (प्रा.) लिमिटेड	2	2151359	5009397.937	2858038.937	10	10193173	34367546.84	24174373.84	27032413	157507779	157507779
23		कृन्ज बिहारी स्टील (प्रा.) लिमिटेड	1	2074287	3933045.525	1858758.525	0	0	0	0	1858759	15732182	15732182
24		कृन्ज आयरन प्रोडक्ट्स लिमिटेड	1	1880446	3326885.858	1446439.858	0	0	0	0	1446440	13307543	13307543
25		लाल फ़ैरोज अलाइज क. प्रा. लिमिटेड	1	1455655	3294104.178	1838449.178	0	0	0	0	1838449	13176417	13176417
26		लयांड मेटल इंजिनियरिंग लिमिटेड	1	3305907	8069703.126	4763796.126	3	14678577	20115268.65	5436691.645	10200488	112739887	112739887
27		एमएसपी मटेरियल्स लिमिटेड	1	2186115	4241932.698	2055817.698	4	6513922	19368281.23	12854359.23	14910177	94440856	94440856
28		मां चिन्नामसतिका स्पेज आयरन लिमिटेड	9	15455725	32653715.04	17197990.04	2	3412411	12804830.5	9392419.497	26590410	181834182	181834182
29		मां चिन्नामथी स्टील एण्ड पावल लिमिटेड	3	4351154	9531999.735	5180845.735	3	4657148	7826446.066	3169298.066	8350144	69433783	69433783
30		माकै स्टील लिमिटेड	1	1366467	2988416.426	1621949.426	4	5046048	12773908.2	7727860.198	9349810	63049298	63049298
31		नियो मटेरियल्स लिमिटेड	2	3292203	7287672.463	3995469.463	4	7552451	19597602.97	12045151.97	16040621	107541102	107541102
32	एसईआर	निक्सन स्टील पावर (प्रा.) लिमिटेड ए/सी आयरन इस्पात एण्ड पावर (प्रा. लिमिटेड	1	1861242	4393521.952	2532279.952	2	3894017	6430753.005	2536736.005	5069016	43297100	43297100
33		पीआरएस मटेरियल्स	1	1418662	3070314.342	1651652.342	0	0	0	0	1651652	12281257	12281257
34		रायगढ़ इस्पात पावर (प्रा.) लिमिटेड	2	4765569	10774220.1	6008651.102	1	2249836	8061578.807	5811742.807	11820394	75343196	75343196
35		रामगढ़ स्पेज आयरन (प्रा.) लिमिटेड	2	3136205	6882318.828	3746113.828	7	10859963	30308375.42	19448412.42	23194526	148762777	148762777
36		रामस्वरूप लोह उद्योग	1	1539156	3543953.991	2004797.991	5	6265276	14265628.03	8000352.03	10005150	71238328	71238328
37		रश्मि इस्पात लिमिटेड	1	1565966	3313414.412	1747448.412	5	8516964	40318744.48	31801780.48	33549229	174528636	174528636
38		रश्मि स्पेज आयरन एण्ड पावर इन्डस्ट्रीज लिमिटेड	2	6134998	14021969.96	7886971.962	0	0	0	0	7886972	56087880	56087880
39		रिलायंस मिनरलस	2	7096363	14977854.09	7881491.091	0	0	0	0	7881491	59911416	59911416
40		एस.ए.एल. स्टील लिमिटेड	1	8006826	20688766.46	12681940.46	0	0	0	0	12681940	82755066	82755066
41		एस के सारंगी एण्ड क.प्रा. लिमिटेड (एसकेपीएल)	2	5537344	13517089.01	7979745.012	1	3090548	4092362.107	1001814.107	8981559	70437804	70437804
42		एसएमसी पावर जनरेशन लिमिटेड	1	2125785	4607403.698	2481618.698	3	5862433	12001593.65	6139160.646	8620779	66435989	66435989
43		सेनफेरो अलायज (प्रा.) लिमिटेड	1	1656123	3454133.822	1798010.822	0	0	0	0	1798011	13816535	13816535
44		सत्यम आयरन एण्ड एण्ड स्टील क.(प्रा.) लिमिटेड	4	6742942	15011126.56	8268184.561	0	0	0	0	8268185	60044506	60044506
45		शिवशक्ति स्टीलज लिमिटेड	1	2409243	5544870.249	3135627.249	8	18747277	69626151.65	50878874.65	54014502	300684088	300684088
46		शियालया इस्पात एण्ड पावर लिमिटेड	1	3100156	6976050.172	3875894.172	0	0	0	0	3875894	27904201	27904201
47		श्री बजरंग पावर इस्पात लिमिटेड	6	19130483	45886242.5	26755759.5	5	14920890	22179231.74	7258341.737	34014101	272261897	272261897
48		श्री सीता इस्पात एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	1	2915605	7339850.703	4424245.703	0	0	0	0	4424246	29359403	29359403
49		वेदव्यास इस्पात लिमिटेड	1	1675252	3699327.768	2024075.768	0	0	0	0	2024076	14797311	14797311
50		वेकेश्वर स्पेज एण्ड आयरन कम्पनी (प्रा.) लिमिटेड	2	2802072	6630356.538	3828284.538	1	1590974	2694324.212	1103350.212	4931635	37298723	37298723
51	एसईआर	विजय स्पेज एण्ड इस्पात लिमिटेड	1	1345800	2367945.907	1022145.907	0	0	0	0	1022146	9471784	9471784
52		विकास मेटल एण्ड पावल लिमिटेड	3	4656344	9967640.541	5311296.541	2	2096677	17584853.03	15488176.03	20799473	110209974	110209974
53		विशाल स्पेज प्रा. लिमिटेड	5	7809029	16835424.97	9026395.967	6	8121836	18330560.46	10208724.46	19235120	140663942	140663942
54		आलोक स्टील इन्डस्ट्रीज लिमिटेड/बीबीएन	0	0	0	0	0	2	2465068	5661818.125	3196750.125	22647272	22647272
55		अम्बिका इस्पात प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	2	5220925	15057835.56	9836910.556	9836911	60231342	60231342
56		आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	2	3724171	10022069.37	6297898.37	6297898	40088277	40088277
57		अष्टविनायक मेटलज मिनरलज	0	0	0	0	1	1408470	2580104.007	1171634.007	1171634	10320416	10320416
58		बीपीएसएल	0	0	0	0	2	5895248	9330978.34	3435730.34	3435730	37323913	37323913
59		बालाजी इन्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	1	1834000	2770323.627	936323.627	936324	11081295	11081295
60		भूषण स्टील लिमिटेड	0	0	0	0	6	10849664	21432709.4	10583045.4	10583045	85730838	85730838
61		दित्यज्योति स्पेज आयरन प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	1354729	2973185.03	1618456.03	1618456	11892740	11892740
62		दुधानी फ़ूड्स	0	0	0	0	1	1310214	2820159.987	1509945.987	1509946	11280640	11280640
63		जी एण्ड ए मेटलज (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	2	3489944	8027616.751	4537672.751	4537672	32110467	32110467
64		गगन फ़ैरोटेक लिमिटेड	0	0	0	0	2	2489641	15422229.64	12932588.64	12932589	61688919	61688919
65		गायत्री इस्पात प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	2	2563017	5687357.943	3124340.943	3124341	22749432	22749432
66		कैआईसी मटेरियल्स लिमिटेड	0	0	0	0	1	1322249	3913355.677	2591106.677	2591107	15653423	15653423

क्रम संख्या	जोनल रेलवे का नाम	पार्टी का नाम/कोड नाम	22.5.2008 से 5.6.2009 की अवधि				6.6.2009 से 31-3-2012 की अवधि (1)				22.5.08 से 31.3.12 तक जोड़	माल भाड़ा दरों के 4 गुना पर देय शास्ति प्रभार	बकाया शास्ति प्रभार
			रेक की संख्या	170/180 श्रेणी का माल भाड़ा	200 X श्रेणी का माल भाड़ा	अन्तर	रेक की संख्या	डीबीसी के बिना माल भाड़ा	डीबीसी सहित माल भाड़ा	अन्तर			
1	1(ए)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
67		कलिरिति इस्पात लिमिटेड	0	0	0	0	1	2827918	4653432.426	1825514.426	1825514	18613730	18613730
68		खेतान स्पंज एण्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	3468634	8259722.681	4791088.681	4791089	33038891	33038891
69		एलओआई फ़ैरी अलाएज क. लिमिटेड	0	0	0	0	1	1201047	2770720.27	1569673.27	1569673	11082881	11082881
70		लिजिताम स्पंज एण्ड इन्फ्रास्क्चर प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	3086852	10789836.61	7702984.606	7702985	43159346	43159346
71		एम.बी. स्पंज एण्ड प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	2	3818369	13634865.7	9816496.703	9816497	54539463	54539463
72		मैथन स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	10	14567309	59310834.52	44743525.52	44743526	237243338	237243338
73		नाभेराम पावर एण्ड स्टील प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	2	4647266	15196538.58	10549272.58	10549273	60786154	60786154
74		नव दर्गा फ़ायल (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	4	8719420	17689242.75	8969822.752	8969823	70756971	70756971
75		निलाचल आयरन (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	990681	2170397.887	1179716.887	1179717	8681592	8681592
76		निरंजन हायटेक लिमिटेड	0	0	0	0	2	2118923.56	5402275.01	3283351.45	3283351	21609100	21609100
77		निरंजन मटेरिक्स लिमिटेड	0	0	0	0	2	2557445	5910382.682	3352937.682	3352938	23641531	23641531
78		निरौस इस्पात प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	3621149	10993219.76	7372070.762	7372071	43972879	43972879
79		प्रकाश इन्डस्ट्रिज प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	2591615	7556033.119	4964418.119	4964418	30224132	30224132
80		रबीन्द्र इन्टरप्राइजेज प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	3	4366535	18849120.36	14482585.36	14482585	75396481	75396481
81		राधा माधव इन्डस्ट्रिज प्रा. लिमिटेड (इंकेन्ट्री)	0	0	0	0	1	2819554	4649785.997	1830231.997	1830232	18599144	18599144
82		राहुल आयरन एण्ड स्टील (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	1325690	2816919.668	1491229.668	1491230	11267678.67	11267679
83		राठी स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	10	22040293	47693985.61	25653692.61	25653693	190775942.5	190775942
84		एस.ए. आयरन एण्ड अलाएज लिमिटेड	0	0	0	0	2	7095796	18450384.49	11354588.49	11354588	73801537.95	73801538
85		एस.पी.एस स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	2	4636904	19232377.31	14595473.31	14595473	76929509.23	76929509
86		सलूजा स्टील एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	1373143	3083102.607	1709959.607	1709960	12332410.43	12332410
87	एसईआर	सरद इन्टरनेशनल लिमिटेड	0	0	0	0	1	1264667	2796865.918	1532198.918	1532199	11187463.67	11187464
88		सावित्री स्पंज आयरन (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	3	3939056	8642416.338	4703360.338	4703360	34569665.35	34569665
89		सेन फ़ैरी अलाएज लिमिटेड	0	0	0	0	1	2058450	7724890.915	5666440.915	5666441	30899563.66	30899564
90		शान्ति गोपाल कौनकास्ट लिमिटेड	0	0	0	0	8	27516025	63540957.71	36024932.71	36024933	254163830.8	254163831
91		शिवशक्ति स्टील प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	2276534	4422940.728	2146406.728	2146407	17691762.91	17691763
92		शिवम धातु उद्योग लिमिटेड	0	0	0	0	1	1132375	7602183.219	6469808.219	6469808	30408732.88	30408733
93		श्री गोपाल गोविन्द स्पंज प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	2	3181235	6909126.754	3727891.754	3727892	27636507.02	27636507
94		श्री सेनीजी स्पोज एण्ड अलाएज (प्रा.) लिमिटेड	0	0	0	0	1	1069071	2822803.653	1753732.653	1753733	11291214.61	11291215
95		श्री बाबू विश्वनाथ आयरन प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	3322222	7977859.93	4655637.93	4655638	31911439.72	31911440
96		श्याम सेल एण्ड पावर लिमिटेड	0	0	0	0	3	5614559	21194802.84	15580243.84	15580244	84779211.35	84779211
97		श्याम स्टील एण्ड इन्डस्ट्रीज लिमिटेड	0	0	0	0	2	2834543	7801638.49	4967095.49	4967095	31206553.96	31206554
98		श्यामसेल लिमिटेड	0	0	0	0	1	1763967	3873221.234	2109254.234	2109254	15492884.93	15492885
99		श्री वैकटेश आयरन एण्ड एलाअज लिमिटेड	0	0	0	0	4	7376271	36341177.03	28964906.03	28964906	145364708.1	145364708
100		स्टील एक्सचेंज इंडिया लिमिटेड	0	0	0	0	1	1212483	4031677.181	2819194.181	2819194	16126708.72	16126709
101		सुपर समेलटस लिमिटेड	0	0	0	0	5	9141776	38301592.45	29159816.45	29159816	153206369.8	153206370
102		टापवर्थ स्टीलस एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	0	0	0	0	1	3255483	7731168.444	4475685.444	4475685	30924673.78	30924674
103		उत्तम गलवा मटेरिक्स लिमिटेड	0	0	0	0	1	4511204	8543255.224	4032051.224	4032051	34173020.9	34173021
104		वेकटेश आयरन एण्ड अलाएज (इंडिया) लिमिटेड	0	0	0	0	3	5634782	28621289.72	22986507.72	22986508	114485158.9	114485159
		<b>2 का जोड़</b>	<b>124</b>				<b>278</b>				<b>1251865815</b>	<b>8065800835</b>	<b>8065800835</b>
		<b>1 और 2 का जोड़</b>	<b>137</b>				<b>329</b>				<b>1507165364</b>	<b>9764315788</b>	<b>9764315788</b>
		<b>कुल जोड़</b>	<b>1847</b>				<b>4459</b>						<b>9764315788</b>

**अनुबन्ध-VII ए(पैरा 2.2.6.1-डी)**

रेल मालभाड़ा की रियायती दरों पर दुलाई किये गये गैर-घरेलू उद्देश्यों के लिए प्रयुक्त लौह अयस्क की मात्रा को दर्शानेवाला विवरण

क्र.सं.	उत्पादशुल्क पंजीकरण सं के साथ कम्पनी के ब्यौरे	अवधि		ओवी	घरेलू खपत की उद्घोषणा के अंतर्गत रेल द्वारा दुलाई की गई लौह अयस्क क मात्रा (एमटी में)	विभाग को क. द्वारा प्रस्तुत की गई मासिक रिटर्न में कंपनी द्वारा उत्पादित स्पंज लौह पिग लौह और स्टील की मात्रा (एमटी में)	स्पंज/पिग लौह और स्टील (क. के वित्तीय विवरणों के अनुसार) निर्माण में उपयुक्त कुल लौह अयस्क (एमटी में)	घरेलू निर्माण हेतु उपयोग न की गई लौह अयस्क की मात्रा जिसे गैर-घरेलू उद्देश्य हेतु प्रयोग किया गया (एमटी में)
		से	तक					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	मै. श्री श्याम स्पंज एण्ड पावर लिमि.	अप्रैल-09	मार्च-10	11931.18	55489.541	21198.76	35685.41	13606.82
	एएचसीएस1901एनएक्सएम001	अप्रैल-10	मार्च-11	16624.415	47170.25	20102.76	35601.68	15304.905
2	हाईटेक पावर एण्ड स्टील लिमिटेड	अप्रैल-08	मार्च-09	7153.253	87944.767	41132.14	77644	8078.36
	एएसीसीएम8028आरएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	9375.66	95119.195	43669	72332.17	11162.46
3	नवदुर्गा फ्यूल (प्रा.)	अप्रैल-09	मार्च-10	24655.355	122642.115	63695	75180.085	19541.33
	एएबीसीएन9131एफएक्सएम001	अप्रैल-10	मार्च-11	24546.48	123900	69283	93973	37129.42
4	रायगढ़ इस्पात एण्ड पावर प्रा. लिमि.	अप्रैल-08	मार्च-09	2193.47	81952.07	28290.1	62656.05	13545.98
	एएसीसी8540एफएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	7943.51	72763.58	33885	66661.75	3205.92
5	प्रकाश इन्डस्ट्रीज लिमिटेड	अप्रैल-08	मार्च-09	16848	1125543	754983	1122318	2908
	एएबीसीपी6765एचएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	17165	1242667	871900	1244829	1270
		अप्रैल-10	मार्च-11	13733	1402955	923796	1378338	1139
6	मानेट इस्पात एण्ड इनर्जी लिमि.एएसीएम0501जीएक्सएम006	अप्रैल-10	मार्च-11	145702.53	811981.52	446794.41	722738.88	35455.43
7	मां शाकम्बरी स्टील लिमिटेड	अप्रैल-08	मार्च-09	25980.054	80302.391	33046.56	87385.38	5085.3
	एएडीसीएम8579जेएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	40574.695	82623.048	35287.42	97061.34	1217.25
8	क्रेस्ट स्टील एण्ड पावर प्रा.लिमिटेड एएसीसीसी3836एचएक्सएम001	अप्रैल-08	मार्च-09	18682.034	163900.94	104360.635	109909.164	4943.16
9	वन्दना ग्लोबल लिमिटेड	अप्रैल-08	मार्च-09	50093.293	212373.865	133257.905	195053	17851.44
	एएसीसी2018ईएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	46103.725	321723.35	156116.8	282997	37642.736
		अप्रैल-10	मार्च-11	44491.833	291171.213	148271.22	250844.783	31242.166
10	वासवानी इन्डस्ट्रीज लिमिटेड एएबीसीसी9564ईएक्सएम001	अप्रैल-10	मार्च-11	6151.615	127016.315	59503.155	102047.95	5829.71
	श्री नकोदा इस्पात लिमिटेड	अप्रैल-09	मार्च-10	35062.325	92877.08	39914.4	74509	15810.97
	एएचसीएस2143क्यूएक्सएम001	अप्रैल-10	मार्च-11	37619.435	70651.84	31612	59847	11400.01
12	मै. गोपाल स्पंज एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	अप्रैल-08	मार्च-09	8134.515	63647.71	48990	95910	248.04
	एएसीसीजी1525एफएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	5157.58	51697.82	42280	76680	2247.7
		अप्रैल-10	मार्च-11	5676.56	25984.48	46570	80120	5176.7
13	धनकुन स्टील प्रा. लिमिटेड एएसीसीजी0141आरएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	21696.073	113841.507	43436.315	107403.025	6387.64
14	सुनील स्पंज प्रा. लिमिटेड एएचसीएस7999एफएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	32274.715	66730.381	67556.16	63867.835	11542.061
15	श्री बजरंग पावर एण्ड इस्पात लिमिटेड	अप्रैल-08	मार्च-09	20376.362	288616.875	162995.594	231036	7505.35
	एएसीसीडी2944डीएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	70451.887	269742.29	161701.74	231550.997	70989.21

क्र.सं.	उत्पादशुल्क पंजीकरण सं के साथ कम्पनी के ब्योरे	अवधि		ओबी	घरेलू खपत की उद्घोषणा के अंतर्गत रेल द्वारा दुलाई की गई लौह अयस्क क मात्रा (एमटी में)	विभाग को कं. द्वारा प्रस्तुत की गई मासिक रिटर्न में कंपनी द्वारा उत्पादित स्पंज लौह पिग लौह और स्टील की मात्रा (एमटी में)	स्पंज/पिग लौह और स्टील (क. के विलीय विवरणों के अनुसार) निर्माण में उपयुक्त कुल लौह अयस्क (एमटी में)	घरेलू निर्माण हेतु उपयोग न की गई लौह अयस्क की मात्रा जिसे गैर-घरेलू उद्देश्य हेतु प्रयोग किया गया (एमटी में)
		से	तक					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		अप्रैल-10	मार्च-11	37653.98	208090.66	152801.38	189025	46398.19
16	रियल इस्पात एण्ड पावर लिमिटेड	अप्रैल-08	मार्च-09	21115.525	128784.565	63643	88213.997	40942.595
	एएबीसीआर9986एलएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	17188.357	143358.448	52736.83	650781.942	8427.75
		अप्रैल-10	मार्च-11	26503.12	124840.57	50735	86800.016	1500
17	मौनट इस्पात एण्ड एनर्जी लिमिटेड	अप्रैल-08	मार्च-09	21305.951	196774.94	122168.835	180378	5080.31
	एएएसीएम0501डीएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	35201.131	191748.68	116483.255	188372	73830.78
		अप्रैल-10	मार्च-11	1662.421	168860.99	96541	156166	12000
18	मौनट इस्पात एण्ड एनर्जी लिमिटेड यूनिट- II	अप्रैल-08	मार्च-09	25647.6	339035.29	383347.92	299968	26511.667
	एएएसीएम0501डीएक्सएम002	अप्रैल-09	मार्च-10	45078.47	292731.55	366794.37	279280	19117.65
		अप्रैल-10	मार्च-11	39229.16	262301.04	148761	239799	40980.02
19	मै. देवी आयरन एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	अप्रैल-08	मार्च-09	14076.58	35375.11	19211.22	34092.025	8926.52
	एएबीसीडी9753जीएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	13982.84	85511.19	35719.11	59520.02	20613.863
		अप्रैल-10	मार्च-11	16877.08	96938.817	42983.6	77679.65	10611.555
20	आरती स्पंज एण्ड पावर लिमिटेड	अप्रैल-08	मार्च-09	7943.559	79427.54	56041.51	62396.935	4017.56
	एएईसीए7235एनएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	20956.604	96914.37	66734.725	72179.874	25666.92
		अप्रैल-10	मार्च-11	20024.18	83751.57	63254.26	64064.85	29192.92
21	बलदेव अलाएज प्रा. लिमिटेड	अप्रैल-08	मार्च-09	7995.097	49724.866	16956.19	31908.711	18352.675
	एएसीसीबी3070जीएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	7458.577	71407	22360.3	40013.399	28450.9
		अप्रैल-10	मार्च-11	11504.081	79842.23	27882.2	50111.814	6921.11
22	जी.आर. स्पंज एण्ड पावर लिमिटेड	अप्रैल-08	मार्च-09	18990.73	82386.65	34146.51	64713.29	42.47
	एएएसीजी8765एचएक्सएम001	अप्रैल-09	मार्च-10	36621.62	72286.64	33974.47	63272.17	20934.57
		अप्रैल-10	मार्च-11	24701.52	58062.985	28828.59	51489.985	3149.64
23	रश्मि स्पंज आयरन एण्ड पावर इन्डस्ट्रीज लिमिटेड	अप्रैल-09	मार्च-10	27628.764	68939.399	20935.5	52318.178	26872.736
	एएएसीजे2311जीएक्सएम001	अप्रैल-10	मार्च-11	17377.249	101526.694	29987.1	58156.71	42894.72
	जोड़			<b>1283122.75</b>	<b>10711650.94</b>	<b>6686656.949</b>	<b>10274882.07</b>	<b>918904.189</b>

**अनुबन्ध- VII (ख) (पैरा 2.2.6.1-डी)**

**रेल मालभाड़ा की रियायती दरों पर ढुलाई किये गये गैर-घरेलू उद्देश्यों के लिए प्रयुक्त लौह अयस्क की मात्रा को दर्शानेवाला विवरण**

क्रम सं.	जोनल रेलवे का नाम	आबकारी पंजीकरण के साथ कंपनी ब्यौरे	अवधि		घरेलू खपत की उद्घोषणा के अंतर्गत रेल द्वारा ढुलाई की गई लौह अयस्क की मात्रा (एमटी में)	विभाग को कं. द्वारा प्रस्तुत की गई मासिक रिटर्न में कंपनी द्वारा उत्पादित स्पंज लौह पिग लौह और स्टील की मात्रा (एमटी में)	स्पंज/पिग लौह और स्टील (क. के वित्तीय विवरणों के अनुसार) निर्माण में उपयुक्त कुल लौह अयस्क (एमटी में)	घरेलू निर्माण हेतु उपयोग न की गई लौह अयस्क की मात्रा जिसे गैर-घरेलू उद्देश्य हेतु प्रयोग किया गया (एमटी में)
			से	तक				
1	1(ए)	2	3	4	5	6	7	8
ए		दक्षिण पूर्व रेलवे (एसईआर)						
1	एसईआर	मै. रश्मि इस्पात लिमिटेड एएबीसीआर 8230एनएक्सएम 001	मई 2008	मार्च-09	58733.340	28050.470	44836.900	2241.845
2		एसपीएस रोलिंग मिल्स लिमि. एएचआरएस8719जीएक्सएम 001	मई 2008	मार्च-09	102236.810	37339.450	63477.110	12901.130
3		हावड़ा गैस लिमि. एएसीएच6649 बी एक्सएम002	मई 2008	मार्च-09	75075.048	30490.000	47284.000	40816.720
4		हल्दिया स्टील लिमि. (यूनिट- II )एएसीएच6712केएक्सएम002	मई 2008	मार्च-09	256888.000	77638.370	130919.822	6025.640
5		नियो मटेलिक्स लिमि.एएबीसीएन8514जीएक्सएम001	मई 2008	मार्च-09	152463.450	59332.000	108620.130	56794.650
		जोड़			645396.648	232850.290	435137.962	118779.985
					6.45 लाख एमटी		4.35 लाख एमटी	1.19 लाख एमटी

अनुबन्ध- VIII (पैरा 2.2.6.2 )

लौह अयस्क के परिवहन में कथित भाड़ा चोरी के सम्बन्ध में एसईआर द्वारा कम्पनियों को जारी किए गए कारण बताओ ज्ञापन की स्थिति

क्रम संख्या	जोनल रेलवे	कम्पनी का नाम	राशि (करोड़)	जिस तिथि को कारण बताओ ज्ञापन जारी किया गया	न्यायाधीन है
1	एसईआर	रश्मि सीमेंट लिमिटेड	255.45	19.09.2012	हाँ (2012 का डब्ल्यूपी-22813) अपील लंबित
2		गगन फ़ैरोटेक प्राइवेट लिमिटेड	47.42	03.12.2012	हाँ
3		मां चिन्नामस्तिका स्पंज प्रा.लिमिटेड	16.22	30.01.2013	हाँ
4		अंकित मेटल एण्ड पावर लिमिटेड	45.58	19.03.2013	हाँ
5		एम.बी. इस्पात कारपोरेशन लिमिटेड	149.47	13.09.2012	हाँ
6		नियो मटेलिक्स लिमिटेड	54.26	13.09.2012	हाँ
7		रश्मि इस्पात लिमिटेड	77.29	19.09.2012	हाँ
8		मार्क स्टीलज लिमिटेड	25.19	05.10.2012	हाँ
9		आर्यव्रता स्टील प्राइवेट लिमिटेड	49.21	05.10.2012	हाँ
10		रामस्वरूप लौह उद्योग	34.6	13.09.2012	
11		हृदिया स्टील लिमिटेड	48.19	03.12.2012	
12		श्यामसेल एण्ड पावर लिमिटेड (2008-10)	49.03	22.01.2013	
13		विशाल स्पंज प्रा.लिमिटेड	53.38	30.01.2013	
14		अतिबिर इन्डस्ट्रीज क. लिमिटेड	108.34	19.03.2013	
		<b>कुल जोड़</b>	<b>1013.63</b>		

अनुबन्ध IX

(पैरा 2.2.7)

लौह एवं इस्पात विनिर्माता कम्पनियों द्वारा मासिक उत्पाद शुल्क रिटर्न के विलम्बित प्रस्तुतीकरण को दर्शाता विवरण

क्र. सं.	कम्पनी का नाम	मासिक उत्पाद शुल्क रिटर्न	
		सम्बन्धित अवधि	प्रस्तुतीकरण का मास
<b>एक बार वाले</b>			
1	टाटा स्टील लिमि.	जुलाई 2008 से जून 2011	जुलाई 2011
2	जिन्दल स्टील एण्ड पावर लिमि.	2008-09 से 2010-11	अप्रैल 2011
3	मोनेट इस्पात एण्ड एनर्जी लिमि.	अप्रैल 2009 से अप्रैल 2011	मई 2011
4	भूषण पावर एण्ड स्टील लिमि.	अगस्त 2008 से मार्च 2011	अप्रैल 2011 एवं जुलाई 2011 के मध्य प्रस्तुत किया गया
5	नीलाचल इस्पात निगम लिमि.	अप्रैल 2009 से मई 2011	जून 2011 एवं जुलाई 2011 के बीच प्रस्तुत किया गया
6	जीएसएएल इण्डिया लिमि.	मई 2008 से मई 2011	जुलाई 2011 तक प्रस्तुत नहीं किया गया
		सितम्बर 2011 से जनवरी 2012	फरवरी 2012
7	एम.एस.पी. स्टील एण्ड पावर लिमि.	अप्रैल 2009 से मार्च 2011	अप्रैल 2011 एवं जुलाई 2011 के मध्य प्रस्तुत किया गया
8	क्रस्ट स्टील एण्ड पावर प्रा. लिमि.	अगस्त 2008 से मई 2011	अप्रैल 2011 एवं जुलाई 2011 के मध्य प्रस्तुत किया गया
<b>एक बार वालों के अतिरिक्त</b>			
9	विक्रम इस्पात	अगस्त 2009 से मई 2011	मई 2011 तक प्रस्तुत नहीं किया गया
10	उषा मार्टिन लिमि.	अगस्त 2008 से जुलाई 2010	जुलाई 2011 तक प्रस्तुत नहीं किया गया
		अगस्त 2010 से मई 2011	जून 2011 एवं जुलाई 2011 के मध्य प्रस्तुत किया गया
11	राउरकेला स्टील प्लांट	अप्रैल 2009 से मार्च 2011	अप्रैल 2011 एवं जुलाई 2011 के मध्य प्रस्तुत किया गया
12	बोकारो स्टील प्लांट	जुलाई 2008 से मई 2011	अप्रैल 2011 एवं अगस्त 2011 के मध्य प्रस्तुत किया गया



13	भिलाई स्टील प्लांट	अप्रैल 2009 से दिसम्बर 2010	अप्रैल 2011 एवं जुलाई 2011 के मध्य प्रस्तुत नहीं किया गया
		जनवरी 2011 से जून 2011	जुलाई 2011 तक प्रस्तुत नहीं किया गया
14	आईएनडी सिनर्जी लिमि.	जुलाई 2008 से मई 2011	जुलाई 2011 तक प्रस्तुत नहीं किया गया
15	इसको स्टील प्लांट	मई 2008 से मार्च 2009 जुलाई 2009 से मार्च 2010	अगस्त 2011 तक प्रस्तुत नहीं किया गया

**अनुबन्ध X  
(पैरा 2.2.7)**

**रियायती मालभाड़ा दर का लाभ उठाने के लिए पार्टियाँ द्वारा प्रस्तुत किये गए दस्तावेजों में पाई गई कमियों को दर्शाता विवरण**

क्र. सं.	मांग सूची सं. दिनांक	आरआर संख्या	दिनांक	प्रिषक का नाम	प्रैषितो का नाम	से	को	रखे का उतर	वर्तमान जांच का परिणाम (23.07.13 से 26.07.13)
1	520 दिनांक 16.8.10	211000286	8/21/2010	आधुनिक एलॉय एण्ड पावर लिमिटेड	आधुनिक एलॉय एण्ड पावर लिमिटेड	डीजेएचआर	कान्द्रा ज. (केएनडी) (डीटीसी)	एफएल उपलब्ध है आईईएम खोजी जा रही है	संबंधित अभिलेख लेखापरीक्षा को नहीं दिये गए थे।
2	151 दिनांक 10.4.2011	211000361	4/29/2011	फ्री ग्रेड एण्ड कम्पनी प्रा. लिमिटेड	रशिम इस्पात लिमिटेड	डीजेएचआर	जेजीएन (डीटीसी)	शपथपत्र उपलब्ध है	शपथ सं. 074747 शपथकर्ता के हस्ताक्षर के बिना अधूरा है। अग्रोपण टिप्पण घरेलू खपत की घोषणा के बिना अधूरा है।
3	541 दिनांक 15.07.2009	211000657	7/17/2009	मै.अंकित मेटलस एण्ड पावर लिमिटेड	अंकित मेटल एण्ड पावर लिमिटेड	एनओएमडी	झांटीपाडी	सीएलए, सीएफओ उपलब्ध है	(i) विस्तारण के लिए कोई आवेदन जमा नहीं कराया गया। श्रम संधिदा 31.12.2008 तक वैध थी।
4	1688 दिनांक 17.6.09	211001530	6/20/2009	वेकटेश्वर स्पज एण्ड आयरन कम्पनी (प्रा.) लिमिटेड	वेकटेश्वर स्पज एण्ड आयरन कम्पनी (प्रा.) लिमिटेड	बीजेएमडी	वीएए	सीईआरसी उपलब्ध है। बाकी दूढ़े जा रहे हैं	सीईआरसी में सक्षम-का नाम नहीं दर्शाया गया था। जांच के दौरान रेलवे प्राधिकारी ने मार्च 2009 की एमईआर प्रस्तुत की जबकि अपेक्षित दस्तावेज मई 2009 के लिए था।
5	1711 दिनांक 19.6.09	211001532	6/21/2009	नीओ मेटलिकस लिमिटेड	नीओ मेटलिकस लिमिटेड	बीजेएमडी	राधा नगर	शपथपत्र उपलब्ध है	अधिका द्वारा हस्ताक्षरित शपथ पत्र मोहर के बिना था।
6	752 05-07-09 (डब्ल्यूआईएस योजना)	212000130	7/14/2009	रुग्दा माइन्स लिमिटेड	कोहिन्डूर स्टील (प्रा.) लिमिटेड	डीजेएचआर	चांदील ज.	एमईआर उपलब्ध है	अपेक्षित मास के लिए एमईआर प्रस्तुत नहीं की गई थी।
7	967 दिनांक 04.09.08 (डब्ल्यूआईएस योजना)	212000401	9/7/2008	एस.के.साराजी एण्ड क. प्रा. लिमिटेड (एसकेपीएल)	एस.के.साराजी एण्ड क. प्रा. लिमिटेड (एसकेपीएल)	एनओएमडी (ओटीसी)	बीआईए (डीटीसी)	शपथपत्र उपलब्ध है। बाकी दूढ़ा जा रहा है	प्रस्तुत शपथपत्र दिनांक 12.06.09 का था परन्तु आर.आर की तिथि 09.07.08 थी। यह अनियमितता की ओर संकेत करता है।
8	899 दिनांक 17.08.09 (डब्ल्यूआईएस योजना)	212000517	8/19/2009	एस.के.साराजी एण्ड क. प्रा. लिमिटेड (एसकेपीएल)	एस.के.साराजी एण्ड क. प्रा. लिमिटेड (एसकेपीएल)	एनओएमडी (ओटीसी)	बीआईए (डीटीसी)	शपथपत्र उपलब्ध है। बाकी दूढ़े जा रहे हैं।	प्रस्तुत शपथ पत्र बिना मोहर के था।
9	2659 दिनांक 11.12.08	212001768	4/1/2009	संत्या पावर एण्ड इस्पात (प्रा.) लिमिटेड	आयरन स्टील एण्ड पावर प्रा. लिमिटेड	बीजेएमडी	यूएसएल (डीटीसी)	एमईआर, आई.बोर्ड, शपथपत्र सभी उपलब्ध हैं	(i) शपथपत्र अधिवक्ता के हस्ताक्षर, तिथि एवं मोहर के बिना है (शपथपत्र सं. ए 643362) (ii) आई/नोट सं. 01 एए 620011 में अधिवक्ता के हस्ताक्षर एवं तिथि एवं मोहर नहीं है। (iii) 12/2008 के बजाए 9.10.11/2008 के मास के लिए एमईआर प्रस्तुत की गई।

क्र. सं.	गोंग सूची सं. दिनांक	आरआर संख्या	दिनांक	प्रेषक का नाम	प्रेषितो का नाम	से	को	रेलवे का उत्तर	वर्तमान जांच का परिणाम (23.07.13 से 26.07.13)
10	1368 दिनांक 6.6.08	212001825	9/11/2008	निक्सन स्टीलैक्स पावर (प्रा.) लिमिटेड ए/सी आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	निक्सन स्टीलैक्स पावर (प्रा.) लिमिटेड ए/सी आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	बनसपानी	एलपीजी	शपथपत्र उपलब्ध है	शपथ पत्र संख्या 533863 " आर्यन इस्पात एण्ड पावर (पी) लि. > के पक्ष में किया गया था। शपथपत्र में आरआर 212001825 थी। यह लिखा गया था कि लौह अयस्क की खेप सम्भलपुर स्थित फैक्ट्री के लिए थी जबकि आरआर में गंतव्य स्थान लापंगा था एवं एफ/नोट तथा आरआर दोनों में प्रेषितियों का नाम निक्सन स्टील पावर (प्रा.) लि. दर्शाया गया था। बोगी विवरण द्यौरै में प्रेषित निक्सन स्टील एण्ड पावर (प्रा.) लि. था। इसके अतिरिक्त शपथपत्र पर अधिवक्ता की कोई मोहर नहीं थी।
11	1236 दिनांक 25.5.09	212002138	5/25/2009	नौओ मेटालिक्स लिमिटेड	नौओ मेटालिक्स लिमिटेड	बीजेएमडी	एएनएन	शपथपत्र उपलब्ध है	(i) शपथपत्र संख्या 529682 पर पहचानकर्ता अधिवक्ता ने अपने हस्ताक्षर के नीचे अपनी मोहर नहीं लगाई थी।
12	837 दिनांक 15.5.09	212002426	6/9/2009	निक्सन स्टीलैक्स पावर (प्रा.) लिमिटेड ए/सी आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	निक्सन स्टीलैक्स पावर (प्रा.) लिमिटेड ए/सी आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	बनसपानी	एलपीजी	शपथपत्र उपलब्ध है	शपथपत्र सं. 535486 " आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लि. " के पक्ष में किया गया था। शपथपत्र में आरआर 212002624 थी। यह लिखा गया था कि लौह अयस्क की खेप सम्भलपुर स्थित फैक्ट्री के लिए घरेलू खपत हेतु थी जबकि आरआर में गंतव्य स्थान एलपीजी था। एफ/नोट एवं बोगी विवरण पर दर्शाए गये प्रेषित के नाम निक्सन स्टील पावर (प्रा.) लि. थे।
13	1197 दिनांक 1.7.09	212002524	7/12/2009	निक्सन स्टीलैक्स पावर (प्रा.) लिमिटेड ए/सी आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	निक्सन स्टीलैक्स पावर (प्रा.) लिमिटेड ए/सी आर्यन इस्पात एण्ड पावर (प्रा.) लिमिटेड	बनसपानी	एलपीजी	शपथपत्र उपलब्ध है	शपथपत्र अधिवक्ता द्वारा बिन मोहर के हस्ताक्षरित था।

क्र. सं.	गोंग सूची सं. दिनांक	आरआर संख्या	दिनांक	प्रेषक का नाम	प्रेषिती का नाम	से	को	रेलवे का उत्तर	वर्तमान जांच का परिणाम (23.07.13 से 26.07.13)
14	699 दिनांक 24.6.09	212002550	7/8/2009	भूषण स्टील लिमिटेड	भूषण स्टील लिमिटेड	डीजेएचआर	नौरगुण्डी जं. एनआरजी (डीटीसी)	आईईएम एवं एमईआर उपलब्ध है	i) आईईएम अपठनीय है। ii) जून 2009 के बजाए मई 2009 के लिए एमईआर प्रस्तुत की गई है।
15	1237 दिनांक 20.10.09	212002688	10/24/2009	फ्री ग्रेड एण्ड कम्पनी (प्रा.) लिमिटेड	राठी स्टील एण्ड पावर लिमिटेड	डीजेएचआर	श्रीरकुड (एचकेजी) (डीटीसी)	शपथपत्र एवं आई.बोर्ड उपलब्ध है एमईआर देखा जा रहा है	i) शपथपत्र संबंधित शपथकर्ता द्वारा हस्ताक्षरित नहीं है। ii) क्षतिपूर्ति नोट में विशेष दर परिपत्र सं. निदिष्ट नहीं है और यह क्षतिपूर्तिकर्ता द्वारा हस्ताक्षरित नहीं है।
16	3608 दिनांक 16.12.09	212002720	11/12/2010	श्री बाबा विश्वनाथ आयरन प्रा. लिमिटेड	श्री बाबा विश्वनाथ आयरन प्रा. लिमिटेड	बीजेएमडी	एमजीएस जं.	शपथपत्र उपलब्ध है	(i) शपथपत्र संख्या 980340 पूर्ण नहीं था।
17	394 दिनांक 30.9.09	212002772	6/6/2009	श्यामसील लिमिटेड ए.सी. सेन फैब्र एलॉय लिमिटेड	श्यामसील लिमिटेड	वनसपानी	टीओपी	वर्तमान में सभी दस्तावेज उपलब्ध है	आर/आर की तारीख 06.06.09 थी। लेकिन आईईएम, सीएलए, सीई आरसी, एमईआर और क्षतिपूर्ति बॉन्ड अधिवक्ता द्वारा 02.07.09 को हस्ताक्षरित किए गए हैं अर्थात् रकम को भेजने के एक माह के बाद। एफएल 31.12.2007 तक वैध था।
18	377 दिनांक 25.5.2010	212002864	6/19/2010	मै. तारिनी मिनरल्स (प्रा.) लिमिटेड	रामगढ़ स्पंज आयरन (प्रा.) लिमिटेड	डीजेएचआर	बीआरकेए (डीटीसी)	शपथपत्र एवं आई.बोर्ड उपलब्ध है	i) शपथपत्र सं. 981869 में अधिवक्ता के हस्ताक्षर एवं आर-आर सं. नहीं थे ii) क्षतिपूर्ति नोट पूर्ण नहीं था।
19	434 दिनांक 26.6.10	212002884	7/4/2010	डी.एस.ए लौहा प्रा. लिमिटेड	शान्ति गोपाल कनकास्ट लिमिटेड	डीजेएचआर	चूनार जं. (सीएआर) (डीटीसी)	एफ.एल एवं एमईआर उपलब्ध है	i) जून 2010 की बजाय मई 2010 के लिए मासिक उत्पाद शुल्क रिटर्न प्रस्तुत की गई है।
20	468 दिनांक 11.7.10	212002901	7/18/2010	डी.एस.ए लौहा प्रा. लिमिटेड	शान्ति गोपाल कनकास्ट लिमिटेड	डीजेएचआर	चूनार जं. (सीएआर) (डीटीसी)	एमईआर एवं आईईएम उपलब्ध है	i) जून 2010 के लिए मासिक उत्पाद शुल्क रिटर्न रंज अधिकारी द्वारा बिना कार्यालय मोहर के हस्ताक्षरित की गई है।
21	493 दिनांक 23.7.2010	212002918	8/5/2010	मै. तारिनी मिनरल्स (प्रा.) लिमिटेड	रामगढ़ स्पंज आयरन (प्रा.) लिमिटेड	डीजेएचआर	बीआरकेए (डीटीसी)	वर्तमान में सभी दस्तावेज उपलब्ध है	i) एमईआर जुलाई 10 की बजाय जून तक प्रस्तुत की गई है। ii) शपथपत्र सं. 9759 में अधिवक्ता की मोहर नहीं है।
22	562 दिनांक 11.9.2010	212002957	9/15/2010	बोनाई इण्डस्ट्रीयल क. लिमिटेड	नौओ मैटालिक्स लिमिटेड	डीजेएचआर	एसएल जं.	वर्तमान में सभी दस्तावेज उपलब्ध हैं	बिना स्टैम्प का शपथ पत्र
23	556 दिनांक 09.9.10	212002960	9/18/2010	डी.एस.ए लौहा प्रा. लिमिटेड	शान्ति गोपाल कनकास्ट लिमिटेड	डीजेएचआर	चूनार जं. (सीएआर) (डीटीसी)	एमईआर एवं आईईएम उपलब्ध है	i) अगस्त 2010 की बजाय जुलाई 2010 के लिए मासिक उत्पाद शुल्क रिटर्न प्रस्तुत की गई है।
24	93 दिनांक 24.01.11	212003116	1/28/2011	नौरियन आयरन एण्ड स्टील कं. प्रा. लिमिटेड	श्री वैकटेश आयरन एण्ड एलॉय (इण्डिया) लिमिटेड	बीजेएमडी	बारकाकाना जं.	शपथपत्र आई.बोर्ड उपलब्ध है	शपथपत्र अधिवक्ता द्वारा बिना मोहर के हस्ताक्षरित किया गया। क्षतिपूर्ति बॉन्ड स्वीकार किया गया।

क्र. सं.	मांग सूची सं. दिनांक	आरआर संख्या	दिनांक	प्रेषक का नाम	प्रेषिती का नाम	से	को	रेलवे का उत्तर	वर्तमान जांच का परिणाम (23.07.13 से 26.07.13)
25	638 दिनांक 21/10/10	212003169	9/27/2010	आर्या आयरन एण्ड स्टील कं. (प्रा.) लिमिटेड	श्याम स्टील एण्ड इंडस्ट्रीज लिमिटेड	बीबीएन	दुर्गापुर	वर्तमान में सभी दस्तावेज उपलब्ध हैं	i) शपथ पत्र अधिका द्वारा बिना मोहर के हस्ताक्षरित किया गया। ii) आईईएम अपठनीय। iii) सीएफओ 31.3.11 को अवसित हो गया है एवं नवीनीकरण के लिए आवेदन नहीं किया गया है।
26	480 दिनांक 9.6.11	212003216	6/14/2011	मै. जय दुर्गा मिनरल्स एण्ड एलाय (इण्डिया) लिमिटेड	श्री वैकटेश आयरन एण्ड एलाय (इण्डिया) लिमिटेड	बीजेएमडी	बारकाकाना (डीटीसी)	एमईआर उपलब्ध है	संबंधित अभिलेख लेखापरीक्षा को नहीं दिए गए थे।
27	392 दिनांक 01.10.2011	261000010	10/4/2011	फ्री ग्रेड एण्ड कम्पनी प्रा. लिमिटेड	रशिम इस्पात लिमिटेड	डीजेएचआर	जेजीएन (डीटीसी)	एमईआर उपलब्ध है	मासिक उत्पाद शुल्क विवरणी अप्रैल 11 तक प्रस्तुत की गई है।

अनुबन्ध XI  
(पैरा 2.2.7)

ऐसे मामलों को दर्शाता विवरण जहाँ लेखापरीक्षा पुनः जाँच से पता चला कि निर्धारित दस्तावेज वैध हैं।

क्र. सं.	मांग सूची सं. एवं दिनांक	आरआर संख्या एवं तिथि	प्रेषक का नाम	प्रेषिति का नाम	वास्तव में प्रभारित किया गया माल भाड़ा (₹)	माल भाड़ा जो प्रभारित किया जाना चाहिए था (₹)	माल भाड़े की कम वसूली (₹) [का.7- का.6]	पैनल प्रभार (₹)[का.7 X4]
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	129 दिनांक 18.02.10	211000229 दिनांक 20.02.10	एसएसएस लोह मेरेटिंग	रामस्वरूप लोह उद्योग	1238856	2994082	1755226	11976328
2	298 दिनांक 26.07.11	211000403 दिनांक 03.08.11	आधुनिक एलॉयस एण्ड एवं पॉवर लिमि.	अधुनिक एलॉयस एण्ड पॉवर लिमि.	933994	8603772	7669778	34415088
3	1865 दिनांक 06.07.09	212002252 दिनांक 18.07.09	नीओ मेटलिक्स लिमि.	नीओ मेटलिक्स लिमि.	1977462	2935871	958409	11743484
4	2309 दिनांक 29.09.08	212001589 दिनांक 30.09.08	सत्या पॉवर एण्ड इस्पात प्रा. लिमि.	एरन स्टील एवं पॉवर प्रा. लिमि.	2712806	6401302	3688496	25605208
5	1768 दिनांक 30.12.10	212003103 दिनांक 01.09.11	टाऊरियन आयरन एवं स्टील प्रा.लिमि.	वेकटेश आयरन एण्ड एलॉयस (इ.) लिमि.	1738502	9083605	7345103	36334420
6	63 दिनांक 18.01.11	211003114 दिनांक 23.01.11	टाऊरियन आयरन एवं स्टील प्रा.लिमि.	श्री वेकटेश आयरन एवं एलॉय लिमि.	1768349	7238668	5470319	28954672
7	1285 दिनांक 29.05.09	212002156 दिनांक 06.04.09	नीओ मेटलिक्स लिमि.	नीओ मेटलिक लिमि.	2342409	4359711	<b>2017302</b>	17438844
8*	2175 दिनांक 27.07.09	211001613 दिनांक 29.08.09	कृष्णा ट्रेडर्स	कृष्णा ट्रेडर्स	2918208	3605518	<b>687310</b>	14422072
जोड़							<b>29591943</b>	<b>180890116</b>

\* यह मामला गलती से लोह अयस्क को ऑनियामेंट बुकिंग की सूची में सम्मिलित कर लिया गया था।

**अनुबंध-XII (पैरा 3.1.4)  
समीक्षा के लिए चयनित जाँच एवं कार्यों की सीमा**

क्रम सं.	जोन	कार्य की श्रेणी	कार्य की स्थिति	जाँच की सीमा	न्यूनतम	जोन में किए गए कार्य की संख्या	चयनित कार्यों/इकाईयों की संख्या	चयनित कार्य के नाम
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	सीआर	गेज रूपान्तरण	चालू कार्य	20%	1	0	0	
	सीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	मिराज - लातूर
	सीआर	नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	4	1	बारामती- लोनान्द
	सीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	श्रीथि
	सीआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	5	1	पनवेल-पेन
	सीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0	
	सीआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य	10%	1	110	11	1.मुम्बई - कल्याण - सीटीआर - 7.4 किमी, 2.कल्याण - इगतपुरी - सीटीआर - 7 कि.मी. और टीआरआर - 3.25 किलोमीटर, 3.पनवेल - रोहा - सीटीआर - 6.5 किमी और टीआरआर - 0.5 किमी, 4.पूणे - मिराज - सीटीआर - 4.97 किलोमीटर, 5.पूणे - लोनावाला - सीटीआर - 2.60 किमी (पी), 6.पूणे - कोल्हापुर - टीआरआर (एस) - 9.70 किलोमीटर और सीटीआर (एस) - 12.58 किमी, 7.गुलबर्गी - वाडी - सीटीआर - 4.6 कि.मी. और टीआरआर 15.97 किमी (पी), 8.दोंण्ड - शोलापुर - टीआरआर - (पी) (35 नग) और टीएफआर - 1.5 किमी, 9.मनमद - भुसावळ - सीटीआर - 10.24 किमी, 10.इगतपुरी - मनमाड - सीटीआर - 16.888 मी, 11.इगतपुरी - भुसावळ - टीआरआर - (53 नग), टीबीआर - 3.13 किमी एवं टीएफआर - 13.75 किमी
सीआर	प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए		20%	1	45	9	1.पनवेल - रोहा (सिंगल लाइन) - टीआरआर - 8.7 किमी (पी) (कि.मी. 136.00 से 144.78), 2.कल्याण - लोनावाला - टीबीआर - 9.4 किमी, टीएफआर - 25 किलोमीटर और TTR (20 नग), 3.कल्याण - इगतपुरी (डाउन) -टीबीआर - 15.3 किमी और टीटीआर - (16 नग), 4.इगतपुरी - भुसावळ - टीबीआर - 43.362 किमी, 5.इगतपुरी - मनमाड - टीआरआर - (पी) 21.755 किमी (उत्तर प्रदेश), 6.पूणे - दोंड - घोरपुरी यार्ड - सीटीआर - 11.26 किमी, 7.दाउन्ड - शोलापुर - टीटीआर - (25 नग), 8.नागपूर - वर्धा - सीटीआर - (पी) - 10 किमी, 9.वर्धा - बल्हारशाह - टीएसआर - 7.4 कि.मी.	
2	ईआर	गेज रूपान्तरण	चालू	20%	1	2	1	वर्धमान-कटवा
	ईआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	कृष्णानगर-शान्तिपुर
	ईआर	नई लाईन	चालू	20%	1	1	1	तारकेस्वर-बिश्नूपुर
	ईआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	देवगढ - दुमका सेक्शन
	ईआर	दोहरीकरण	चालू	20%	1	5	1	बारासात-सोनदालीआ
	ईआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	3	1	बारूईपूर-मोगराहाट
	ईआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू	10%	1	10	1	अजीमगंज - बंडेल शहर सीटीआर/एस 90आर
ईआर	प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए		20%	1	5	1	एचडब्ल्यूएच-डन्कनी (सीटीआर/पी)	
ईसीआर		चालू कार्य	20%	1	3	1	1 जेवाईजी-डीबीजी-एनकेई	
3	ईसीआर	गेज रूपान्तरण	प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0	वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान ऐसा कोई पूरा नहीं पाया गया।
	ईसीआर		नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	11	2
	ईसीआर	दोहरीकरण	प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	1. अरा-सासाराम
	ईसीआर		चालू कार्य	20%	1	5	1	1. जहानाबाद - बेला
	ईसीआर	रेल पथ नवीनीकरण	प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	6	3	1. बरोनी - तिलरथ बाईपास लाइन, 2. तिलरथ - बेगूसराय, 3. बेगूसराय - खगडिया
	ईसीआर		चालू कार्य	10%	1	26	3	1. एसपीजे-एमएफपी (सीटीआर), 2. एमएफपी-एसजीएल (सीटीआर), 3. जीएचडी-एसईबी (टीआरआर)।
	ईसीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	20%	1	36	8	1. एमएफपी-एसपीजे (टीएसआर), 2. बीजेयू-केआईआर, 3. बीजेयू-आरजेओ, 4. बीसीए-एसपीजे (टीआरआर), 5. एसजीएल-एनकेई (टीएसआर), 6. एसजीएल-एनकेई (टीएसआर), 7. डीएलएन-टी आर जी (सीटीआर), 8. एमपीओ-एमजीएस (टीआरआर)
ईसीओआर	गेज रूपान्तरण	चालू कार्य	20%	1	0	0		
ईसीओआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	नूआपाड़ा गुनुपुर (90 किमी)	
ईसीओआर	नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	2	2	1.खुदा रोड बोलगौर, 2.लन्जीगढ-जूनागढ (56 किमी)	
ईसीओआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	दैतारी - क्योङर	

क्रम सं.	जोन	कार्य की श्रेणी	कार्य की स्थिति	जांच की सीमा	न्यूनतम	जोन में किए गए कार्य की संख्या	चयनित कार्यों/इकाईयों की संख्या	चयनित कार्य के नाम
1	2	3	4	5	6	7	8	9
4	ईसीओआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	2	2	1.झारसगुडा-रैगाली (25.60). 2.विजयानगरम-कोट्टावालसा (34.7 किमी)
	ईसीओआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	एसबीपी-रैगाली (22.7)
	ईसीओआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य	10%	1	60	6	1. 21 सेट पाइंट और क्रॉसिंग.का नवीनीकरण स्था. केयूआर/2/2007, 2.टीआरआर (पी) आरजेजीआर-टीएलएचआर मध्य 495.00 से 491.00 किमी. के मध्य स्था. केयूआर/241/2009, 3.डब्ल्यूएटी एमवाईडी 7 वीएसपीएस साइडिंग टीआरआर (पी) 9.3 किमी . स्था. 129/डब्ल्यूएटी/2007, 4.वीएसपीएस साइडिंग टीआरआर (एस) 4.7 किमी. स्था. 139/डब्ल्यूएटी/2010, 5.पीएसए-वीएसपीएस-डीयूवी टीबीआर 58 किलोमीटर. ईएसटी.115/डब्ल्यूएटी/डीआरएफ/2009, 6.राईपूर-तिरुवल्लु टीआरआर (पी) 13.32 किमी.
	ईसीओआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	20%	1	28	6	1.सीटीआर (पी) केयूआर-केपीएक्सआर डीएन स्था.केयूआर/71/2009, 2.सीटीआर (पी) जेजेकेआर-जेकेपीआर.336.65-339.65 ऊपर किमी. स्था. केयूआर/3/2010, 3.सीटीआर (पी) बीआर का 499, 514 और 521 डीएन का पुल एप्रोच मध्य डीएनएम से केआईएस. स्था. केयूआर/01/2010, 4. सीटीआर (पी) बीआर के 456, 557 और 568 के ऊपर जेईएन से डीएनएम तक पुल एप्रोच स्था. केयूआर/02/2010, 5.टीबीआर किमी केआरपीयू-एसपीआरडी स्था से 388-413. 145/डब्ल्यूएटी/डीआरएफ/2005., 6.टीबीआर किलोमीटर 34.86 केआरपीयू-एलकेएमआर स्था बीच केके लाइन पर के.एम.. 74/डब्ल्यूएटी/डीआरएफ/2010
5	एनआर	गोज रूपान्तरण	चालू कार्य	20%	1	0	0	
	एनआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0	
	एनआर	नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	4	1	गोइंदवाल-तरनतारन (21.5 कि.मी.)
	एनआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	नांगल डेम-अम्बनडोरा (44.25 किमी.)
	एनआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	7	2	1.दयाबस्ती ग्रेड सेपरेटर (6 किमी), 2. (ii) बाराबंकी-बुर्थवल का पैच वक (29 कि.मी.)
	एनआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	2	1	साहिबाबाद, आनंद विहार 3 और 4 लाइन
	एनआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य	10%	1	52	6	1.सीटीआर (पी) 16.14 किमी, 2.एसआरई-एलडीएच टीआरआर 20.95 कि.मी., 3.सीटीआर (पी) / 7.30 किमी-एलकेओ-सीएनबी, 4.जेएटी-यूपीएच सेक्शन 9.00 किमी सीटीआर (पी) 5.सीटीआर (पी) 28.58 किमी, 6.सीटीआर (पी) 30.80 किमी
	एनआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	20%	1	84	17	1. 30.21 किमी की सीटीआर (पी), 2. 46.34 किलोमीटर का सीटीआर (पी), 3. 24.25 किलोमीटर की सीटीआर (पी), 4. 33.71 किमी, का टीएसआर (पी), 5.जाखल-हिसार-सीटीआर 37.91 किमी, 6.बीटीआई-एसजीएनआर सीटीआर 44.62 कि.मी., 7.सीटीआर (पी) 19.37 किलोमीटर केकेपी-एफकेए सेक्शन, 8.केकेपी-एफकेए 52.82 किलोमीटर सीटीआर (पी), 9.एमजीएस-पीबीएच-एलकेओ-टीआरआर (पी) 10.11 किमी, 10. जेडबीडी-एफडी-एलकेओ-टीआरआर (पी) 30.12 किमी, 11.बीएसबी-जेएनयू यार्ड लाइन सीटीआर (एस) 6.15 किमी, 12.एलकेओ कानपुर यार्ड-सीटीआर (एस) 6.15 किमी, 13.उतरातिया-आलम नगर वाई पास सीटीआर (पी) 16.70 किमी कम एसआर-1.92, 14.एफडी-एलडी सीटीआर (पी) 53.64 किमी, 15. टीएसआर 38.26, 16. टीआरआर 19.55, 17.सीटीआर (पी) 10.94 किमी (52 किलोग्राम)



क्रम सं.	जोन	कार्य की श्रेणी	कार्य की स्थिति	जांच की सीमा	न्यूनतम	जोन में किए गए कार्य की संख्या	चयनित कार्यों/इकाईयों की संख्या	चयनित कार्य के नाम	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
6	एनसीआर	गेज रूपान्तरण	चालू कार्य	20%	1	0	0		
	एनसीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	मथुरा - अक्नेरा जीसी	
	एनसीआर	नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	4	1	ललितपुर-खजुराहो	
	एनसीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0		
	एनसीआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	1	1	पनकी-भाऊपुर	
	एनसीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	दंडला - जमुना पुल	
	एनसीआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य	10%	1	169	17	1.जेएचएस-आगरा सीटीआर 19.26कि.मी. और टीआरआर 59.4कि.मी. (पी), 2.बीना-जेएचएस टीआरआर 37.52कि.मी. और सीटीआर 1कि.मी., 3.ललितपुर-जेएचएस सीटीआर 45कि.मी. (पी), 4.मनिकपुर-एलडी टीआरआर 26.3कि.मी. और टीएसआर ( पी) 17.3कि.मी., 5.जेएचएस-बीना 18.05कि.मी., 6. जेएचएस-मानिकपुर टीएसआर 99.86कि.मी., 7.बीना-आगरा सीटीआर (एस) 3.5कि.मी., 8. बीना-आगरा टीआरआर, 9. जेडब्ल्यूएल-भिंड टीआरआर 30कि.मी., 10.बीना-आगरा टीटीआर 97नग., 11.एजीसी-पीडब्ल्यूएल सीटीआर (पी) 28.284कि.मी., 12.एमटीजे-एडब्ल्यूआर टीआरआर (पी) 67.70कि.मी., 13.एजीसी-पीडब्ल्यूएल सीटीआर 0.91कि.मी., 14. सीएनबी-टीडीएल सीटीआर 67.04कि.मी., 15. टीडीएल-जीजेडबी सीटीआर 0.64कि.मी., 16.सीएनबी-टीडीएल टीआरआर 58.88कि.मी., 17.एनसीआर-मोटा सीएमएस क्रसिंग 428 नग.	
	एनसीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	20%	1	69	14	1. खैरा-भीमसेन सीटीआर 8.359कि.मी., 2. बीना-एजीसी टीआरआर (पी) 16.92कि.मी., 3.जेएचएस-सीएनबी सीटीआर 39.97कि.मी. और टीआरआर 17.94कि.मी., 4.एजीसी-टीकेडी सीटीआर (पी) 40.35कि.मी., 5.एजीसी-टीकेसी सीटीआर (पी) 5.90कि.मी., 6.एलडी-सीएनबी सीटीआर 26.67कि.मी., 7.सीएनबी-टीडीएल सीटीआर 20.61कि.मी., 8. टीडीएल-जीजेडबी सीटीआर 23.94कि.मी., 9.एमजीएस-जीजेडबी सीटीआर (एस) 45 किमी, 10.एलडी-सीएनबी टीआरआर 63.88कि.मी., 11.एमजीएस-जीजेडबी टीबीआर 156.73कि.मी., 12.एमजीएस-जीजेडबी टीबीआर 153कि.मी., 13.टीडीएल-जीजेडबी सीटीआर 10.61कि.मी., 14. एमजीएस-जीजेडबी टीटीआर 35नग.	
	7	एनईआर	गेज रूपान्तरण	चालू कार्य	20%	1	3	1	सीपीजे-थावे, छपरा
		एनईआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	औनीहार-जौनपुर
एनईआर		नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	0	0	हाथुआ-भटनी	
एनईआर			प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0		
एनईआर		दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	4	1	बाराबंकी-बढ़वाल	
एनईआर			प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	8	4	1एकमा - जीरादेई, 2बाभनन - मनकापुर, 3.मऊ-इंदिरा, 4मुंदेरवा-बाभनन	
एनईआर		रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य	10%	1	46	5	1.सलेमपुर-बरहाज बाजार (19.5कि.मी.), 2.गोदा-मनकापुर (13कि.मी.) पी, 3. बढ़वाल-बाराबंकी (14कि.मी.) पी, 4.भटनी-औनीहार (59 कि.मी.), एस, 5.गोरखपुर-गोंडा (58कि.मी.)	
एनईआर	प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए		20%	1	28	6	1.माऊ-शाहगंज (35कि.मी.) पी, 2.माऊ-शाहगंज (25कि.मी.) पी, 3.माऊ-शाहगंज (9.35कि.मी.) पी, 4.औनीहार-जौनपुर (27.5कि.मी.) एस, 5.गोरखपुर- औरवारा (57 कि.मी.), 6 मुंदेरवा-गोंडा केवाई (93कि.मी.)		
8	एनएफआर	गेज रूपान्तरण	चालू कार्य	20%	1	5	1	काटिहार-तेजनारायणपुर परियोजना	
	एनएफआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	3	2	(में)अलुवारी-सिलीगुडी परियोजना (द्वितीय) फकीराग्राम-धुबरी परियोजना	
	एनएफआर	नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	4	1	नई मेनागुरी-जोगीगोपा परियोजना	
	एनएफआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	नई मेनागुरी के न्यू कूचबिहार-गोलकगंज सेक्शन - जोगीगोपा परियोजना	
	एनएफआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	0	0	-	
	एनएफआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	2	1	नई गुवाहाटी दिगुरु सेक्शन	
	एनएफआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य	10%	1	48	5	1.एनबीक्यू-कामाख्या टीबीआर 90कि.मी., 2. एनबीक्यू-गोलपाड़ा शहर कामाख्या टीडब्ल्यूआर 50कि.मी., 3.एनबीक्यू-जेपीजेड टीडब्ल्यूआर-33कि.मी., 4.सीपीके-एचवीएन सीटीआर (पी) 25.50कि.मी., 5. जीएचवाई-एफकेजी टीबीआर 80कि.मी.	
	एनएफआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	20%	1	32	7	1.न्यू बोंगईगांव-रंगिया-अगथोरी टीएफआर 96.28कि.मी., 2. न्यू बोंगईगांव-रंगिया-अगथोरी टीआरआर, 3.आरएनवाई/आरपीएन-टीबीआरटी, 4. जीएचवाई-एलएमजी टीटीआर-35 सेट 10कि.मी., 5.एलएमजी-डीएमवी से टीआरआर 10कि.मी., 6.एलएमजी-एफकेजी टीटीआर 38एसईटीएस, 7. जीएचवाई-यार्डलाईन टीआरआर 5.8कि.मी.	

क्रम सं.	जोन	कार्य की श्रेणी	कार्य की स्थिति	जांच की सीमा	न्यूनतम	जोन में किए गए कार्य की संख्या	चयनित कार्यों/इकाईयों की संख्या	चयनित कार्य के नाम
1	2	3	4	5	6	7	8	9
9	एनडब्ल्यूआर	गेज रूपान्तरण	चालू कार्य	40%	1	3	1	एसजीएनआर-एसआरपीआर जीसी
	एनडब्ल्यूआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	2	1	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच डीएनए जीसी
	एनडब्ल्यूआर	नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	2	1	डीओ-जीजीसी नई लाइन (1 से 41 किमी)
	एनडब्ल्यूआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	2	1	ए।।- प्पुकर
	एनडब्ल्यूआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	5	1	आरई-एचएसआई
	एनडब्ल्यूआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	3	2	डीओ-जेपी और डीओ-बीकेआई
	एनडब्ल्यूआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य	10%	1	63	7	1. सीटीआर (पी) एसओजी-बीटीआई से 3.27 किलोमीटर और टीआरआर 1.33 किमी 2. सीटीआर (पी) एसओजी-बीटीआई से 8.27 किमी एचएसआर-बीटीआई से और बीटीआई से वाई पास लाइन 3. सीटीआर 14.66 किमी मेडता रोड, मेडता सिटी 4. सीटीआर 5.166 किमी असपुरा गोमत-पोकरण 5. टीआरआर 8.30 किमी मेडता-बीकेएन 6. सीटीआर (पी) जेपी एफएल-30 किमी 7. सीटीआर (पी) एचएसआर 9.78 किलोमीटर और फिर एचएसआर टीआरआर 3 किमी टीएसआर 41.4 किलोमीटर
एनडब्ल्यूआर	प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए		20%	1	25	5	1. टीबीआर 73.79 किमी एमडी पीएनयू 2. टीएसआर 10.30 किमी एसडब्ल्यूएम-जेपी 3. टीआरआर 24.30 किमी कोरिया गणराज्य-बीएनडब्ल्यू 4. सीटीआर 21 किलोमीटर और टीएसआर 10 किलोमीटर एचएसआर-बीटीआई से 5. सीटीआर 41 किमी, टीआरआर 32.4 किमी और टीएसआर 10.7 किलोमीटर एचएसआर-बीटीआई	
10	एसआर	गेज रूपान्तरण	चालू कार्य	20%	1	6	2	1. कवीलोन-तिरुनेलवेली-तिरुचेदूर और तेनकासी-विरुधुनगर (95%), 2 डीन्डीगुल-पोलाची-पालघाट और पोलाची-कोयंबदूर (66%)
	एसआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	3	2	1.तिरुचिरापल्ली-मनमदुरै, 2.विल्लुपुरम-कटपडी
	एसआर	नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	1	1	1. करूर सलेम (87%)
	एसआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0	
	एसआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	15	3	1.कालीकट-मंगलौर (97%), 2.चेनगलपट्टूर-विल्लुपुरम (52%), 3.मावालिकारा-चेंगन्नूर पैच दोहरीकरण (95%)
	एसआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	6	3	1.इरुगूर-कोयंबदूर 2. एर्नाकुलम-मलनतूरुथी और (3) मदुरै डिंडीगुल
	एसआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य	10%	1	128	13	1.एजेजे-आरयू सीटीआर (पी), 2.एमएस-जीडीआर सीटीआर (पी), 3.एमटीपी-यूएम सीटीआर (पी), 4.जेटीजे ईडी सीटीआर (पी), 5.वीएम-पीडीवाई टीआरआर (पी), 6.एजेजे-जेटीजे टीआरआर (पी), 7.एमएस-वी एम टीआरआर (पी), 8.एमएस-एजेजे टीआरआर (पी), 9.डीजी-एमडीयू टीआरआर (पी), 10.एमडीयू-एमटीजे टीआरआर (पी), 11.वीएम-टीपीजे टीआरआर (पी), 12.ईआरएस-टीवीसी टीआरआर, 13.एसआरआर-ईआरएस टीआरआर (पी)
एसआर	प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए		20%	1	57	12	1.एसआरआर ईआरएस टीआरआर, 2.टीवीसी-एनसीजे टीआरआर, 3.एनसीजे टीईएन टीआरआर, 4.ईआरएस-टीवीसी से टीआरआर, 5.एमएस-एजेजे सीटीआर, 6.एजेजे-जेटीजे टीआरआर, 7.एजेजे-जेटीजे सीटीआर (पीबी 308), 8.एजेजे-जेटीजे सीटीआर (पीबी 313), 9.एजेजे-आरयू सीटीआर, 10.जेटीजे ईडी टीआरआर (पी) (280.067-287.286 किलोमीटर), 11.जेटीजे ईडी टीआरआर (पी) (380-386.75 किमी.), 12.एमवीएन-टीएनएचपी टीएसआर (एस)	

क्रम सं.	जोन	कार्य की श्रेणी	कार्य की स्थिति	जांच की सीमा	न्यूनतम	जोन में किए गए कार्य की संख्या	चयनित कार्यों/इकाईयों की संख्या	चयनित कार्य के नाम	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
11	एससीआर	गोज रूपान्तरण	चालू कार्य	40%	1	0	0	0	
	एससीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	2	1	डी एम एम पीएके जीसी परियोजना	
	एससीआर	नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	13	1	एनडीएल-वाईए नई लाइन परियोजना	
	एससीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	3	1	जेपीटीएन-एमएलसीवी नई लाइन परियोजना	
	एससीआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	2	1	आरजीपीएम-एमएमजेड ट्रिपल लाइन परियोजना	
	एससीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	2	1	सीओए-एसएलओ दोहरीकरण परियोजना	
	एससीआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य				20		
					10%	1	197		1.बीजेडए-वीएसकेपी टीएफआर = 48.76कि.मी. टीबीआर-118.62कि.मी., 2.बीजेडए-वीएसकेपी सीटीआर (पी) 6.50कि.मी. मध्य एनएसपी-बी बी एम, 3.बीजेडए-वीएसकेपी सीटीआर (पी) 12.29कि.मी. और टीआरआर (पी) 14.04कि.मी. मध्य केवीआर-टीएचवाई, 4.बीजेडए-वीएसकेपी सीटीआर (एस) 1.913कि.मी. और टीआरआर (एस) 3.48कि.मी., 5.बीजेडए-वीएसकेपी टीआरआर, 6.बीजेडए-वीएसकेपी सीटीआर (पी) 14.01कि.मी. और टीआरआर (पी) 9.910 कि.मी., 7. एससी केजेडजे सीटीआर (पी) 15.19कि.मी. और टीआरआर (पी) 7.25कि.मी., 8.वादी-एससी सीटीआर (पी) 5.5कि.मी. और टीआरआर (पी) 3.82कि.मी., 9. वादी-एससी सीटीआर (पी) 10कि.मी., 10.गुन्दूर-नाडोईकुडी सीआरटी (पी) 31.25कि.मी., 11.तेनाली-गुंदूर सीटीआर (पी) 4.85कि.मी., 12.नालापाडू-नांदयाल सीटीआर (पी) 8.5कि.मी., 13.एससी-धोने टीआरआर (पी) 5कि.मी., 14.नाडिकुडे-माछेरला टीएसआर (पी) 18.56कि.मी., 15.एससी-केजेडजे सीटीआर (एस) 11.5कि.मी., 16.गनतूर-केसीसी सीटीआर (पी) 3कि.मी., 17.संतनगर-मौला टीआरआर (पी) 2.10कि.मी., 18.गुडीवाडा-मछलीपट्टनम टीआरआर (पी) 2.10कि.मी., 19.तेनाली-रेपल्ले टीआरआर (पी) 9.46कि.मी., 20.गुन्दूर-नाडिकुडे सीटीआर (पी) 2.40कि.मी.
	एससीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए				25	1.बीजेडए-वीएसकेपी टीबीआर 36कि.मी., 2.बीजेडए-जीडीवी0बीवीआरएम सीटीआर (एस) 2.70कि.मी. एवं टीएसआर (पी) 3.40कि.मी., 3.बीजेडए-एन एस और जीडीवी-एमटीएम 2.40कि.मी., 4.बीजेडए-एन एस और जीडीवी-एमटीएम 2.40, 5.विजयावाडा-विशाखापत्तनम सीटीआर 24.39कि.मी., 6.विजयावाडा-विशाखापत्तनम टीटीआर, टीएसआर 66.20कि.मी., 7.समालकोट-काकीनाडा पोर्ट (एसएल) टीआरआर (पी) 4.86कि.मी., 8.विजयावाडा-वीएसकेपी टीआरआर (पी) 32.86कि.मी., 9. गुडूर-बीजेडए टीआरआर 139.77कि.मी., 10.गुदुर-बीजेडए-बीवीआरएम (एसएल) टीबीआर 36कि.मी., 11.गुदुर-विजयवाडा, बीजेडए-वीएसकेपी और बीजेडए-बीवीआरएम (एसएल) टीबीआर 50कि.मी., 12.बीजेडए-वीएसकेपी सीटीआर (पी) 3.17कि.मी. और टीआरआर (पी) 20.26कि.मी., 13.बीजेडए-जीडीवी-बीवीआरएम सीटीआर (एस) 2.70कि.मी. एवं टीएसआर (पी) 3.40कि.मी., 14.बीवीआरएम-एनएस और जीडीवी-एमटीएम सीटीआर (एस) 2.40कि.मी., 15.जीडीआर-बीजेडए, बीजेडए-बीवीआरएम (एसएल) और एसएलओ-सीओए (एसएल) टीआरआर 200कि.मी., 16.मानुबोलू-कृष्णा नहर टीआरआर (पी) 79.64कि.मी., 17.बलहरर्षा-विजयवाडा सीटीआर (एस), 18.बीपीक्यू-बीजेडए टीआरआर (पी) 4.58 के.एम., 19.एससी-वाडी सीटीआर (एस) 1.60कि.मी., 20.एससी-वाडी टीएसआर (पी) 23.095कि.मी., 21.एससी-केजेडजे टीटीआर 16.50कि.मी., 22.एससी-वाडी टीटीआर 54.164कि.मी., 23.डोरनाकल-मानुगुर टीटीआर, 24.डीकेजे-मानुगुर सीटीआर (एस), 25.संतनगर-मोला अली बाय पास लाइन सीटीआर (पी) 2.35कि.मी. एवं टीआरआर (पी) 3.26कि.मी.	
	एससीआर	इंजीनियरिंग डिपो		20%	1	6	1	केजेडजे पी. मार्ग डिपो	
एससीआर	स्लीपर कारखाना (रेलवे, निजी एवं पीएसयू)		20%	1	12	2	कोंडापल्ली, वडियारम		
12	एसईआर	गोज रूपान्तरण	चालू कार्य	20%	1	3	1	रूपसा-बांगरिपोसी	
	एसईआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0		
	एसईआर	नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	5	1	तामलुक - दीघा	
	एसईआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0		
	एसईआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	5	1	मुरी उत्तरी बाहरी केबिन (मुरी)	
	एसईआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	6	3	1.गोकुलपुर-एमडीएन, 2. एडीए जेओसी, 3.टीकेपीआर-एसआरसी	
	एसईआर		चालू कार्य	10%	1	77	8	1. बालीचक खडगपुर सीटीआर 15.36कि.मी. (पी), 2. जेओसी-अनारा टीआरआर 14.64कि.मी., 3. मुरी-कोटशीला टीआरआर 22.5कि.मी. (पी), 4.राजखरस्वान-महालीमारूप और सिनी सीटीआर-6 किमी (एस), 5. फुलेस्वर-बीरशिबपुर टीआरआर 3कि.मी. (पी), 6. मुरी-कोटशीला टीआरआर 16कि.मी. (एस), 7. टाटा बदामपहार सीटीआर 4.5कि.मी. (एस), 8. उल्लवेरिया खडगपुर टीआरआर 8 किलोमीटर (पी)	

क्रम सं.	जोन	कार्य की श्रेणी	कार्य की स्थिति	जांच की सीमा	न्यूनतम	जोन में किए गए कार्य की संख्या	चयनित कार्यों/इकाईयों की संख्या	चयनित कार्य के नाम
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	एसईआर	रेल पथ नवीनीकरण	प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	20%	1	71	15	1. गमहरीया-काडरा टीआरआर 7.45कि.मी. (पी), 2. आरकेएसएन-सीकेपी टीआरआर (पी) 5.86कि.मी. पर के.एम. 295.94-30.8, 3. सीकेपी-एसओउनयूए सीटीआर 2.1कि.मी. (पी), 4.अनदुल-फुलेधर 6.65कि.मी. सीटीआर (पी) और संकरेल - अबादा 1.6कि.मी. टीआरआर (पी), 5.माकेदा-पंसकुरा-बीरशिबपुर सीटीआर (पी) 4.2कि.मी., 6.एसआरसी-बकरानयाबजार सीटीआर (पी) 10कि.मी., 7.घाटशीला - असनबोनी 22.4कि.मी. सीटीआर (पी), 8.बोकारो स्टील सिटी - तुपकाडीह सीटीई (पी) 3कि.मी., 9.पूरुलिया-विरामडीह टीआरआर 33कि.मी., 10.मधुकुन्डा-दामोदर टीआरआर 4.71कि.मी., 11. मिदनापुर-पियारडोबा टीएसआर (पी) 17.1कि.मी., 12. नई 60कि.ग्रा. रेल के साथ, बुरू-बर्नपुर सीटीआर (पी). 3. कानारूमा-ताती टीआरआर (पी), 14 चानदील - हेसालोन्ग टीआरआर (पी), 15. मुरी-केएसएक्स टीआरआर (पी)
13	एसईसीआर	गेज रूपान्तरण	चालू कार्य	20%	1	4	1	गोंदिया, बालाघाट, बालाघाट-कातांगी
	प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए		50%	1	0	0		
	एसईसीआर	नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	2	0	
	एसईसीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0	
	एसईसीआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	4	1	चंपा बाईपास लाइन
	एसईसीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	3	2	1. बिलासपुर-सलका रोड पैच दोहरीकरण, 2.भिलाई-दुर्ग तीसरी लाइन
	एसईसीआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य	10%	1	15	2	1.एनजीपी-खोदा सीटीआर (पी) 2.5 किलोमीटर, 2.राईपुर डीआईवीएन. सीटीआर (एस) 20 किमी
	एसईसीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	20%	1	47	10	1.अनूपपुर - आंबिकापुर सीटीआर (एस) 9.1कि.मी., 2.याई लाइनो सीटीआर (एस) 15.23 किलोमीटर, 3.बोरोड-चिरिमिरी सीटीआर (एस), 4.एपीआर-विश्रामपुर सीटीआर 7.53 किलोमीटर, 5.जेएसजी-बीएसपी सीटीआर 4.7 के.एम., 6.अनूपपुर-कटनी-टीआरआर (पी) -19 किलोमीटर, 7.जेएसजी-बीएसपी (यू.पी.) टीआरआर (पी) - 6 किलोमीटर, 8.बीएसपी-डीयूजीसीटीआर (पी) 8.15 किलोमीटर, 9.एनजीपी-डीयूजी (सीटीआर एस) 6.73 किलोमीटर, 10.डीयूजी-एनजीपी टीआरआर (पी) 15.44 किलोमीटर
एसईसीआर	इंजीनियरिंग डिपो	20%	1	3	1	बिलासपुर इंजी. डिपो		
एसईसीआर	स्लीपर कारखाना (रेलवे, निजी एवं पीएसयू)	20%	1	3	1	करगी रोड (बिलासपुर डिवीजन)		
14	एसडब्ल्यूआर	गेज रूपान्तरण	चालू कार्य	20%	1	1	1	
	एसडब्ल्यूआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	2	1	
	एसडब्ल्यूआर	नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	3	1	
	एसडब्ल्यूआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0	
	एसडब्ल्यूआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	3	1	
	एसडब्ल्यूआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	1	1	
	एसडब्ल्यूआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य	10%	1	26	3	1.एसबीसी-टीके टीएसआर 30कि.मी., 2. एसबीसी-डीएमएम सीटीआर(पी) 14कि.मी., 3.टीआरआर(एस) 18.58कि.मी., टीआरआर 4.4कि.मी. टीएफआर 19कि.मी.
	एसडब्ल्यूआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	20%	1	29	6	1.हबली-लोनडा सीटीआर 28.74कि.मी., 2.हबली-बेल्लारी टीआरआर (पी), 3.एसबीसी-टी टीएसआर 30कि.मी., 4.जेआरयू-आरडीजी जीआरआर (पी) 38.74कि.मी., 5.आरआरबी-एसएमईटी टीआरआर 12कि.मी., 6.आरआरबी -
15	डब्ल्यूआर	गेज रूपान्तरण	चालू कार्य	20%	1	4	1	राजपिपला - अंकलेश्वर (62.89कि.मी.)
	डब्ल्यूआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	2	1	प्रतापनगर - छोटा उदयपुर (99.27कि.मी.)
	डब्ल्यूआर	नई लाईन	चालू कार्य	20%	1	2	0	दोनों कार्य की प्रगति 40% से कम है, अतः कोई कार्य चयनित नहीं हुआ
	डब्ल्यूआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0	0
	डब्ल्यूआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	5	0	सभी कार्य की प्रगति 40% से कम है, अतः कोई कार्य चयनित नहीं हुआ
	डब्ल्यूआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	3	2	1. कालापीपल - पांडा (41.49किमी) 2. गांधीधाम - आदिपुर (8 किमी)
	डब्ल्यूआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य	10%	1	30	3	."1 उज्जैन - भोपाल - सीटीआर - 11.72 किमी.
	डब्ल्यूआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	20%	1	49	10	"1 चन्देरिया और नीमच के बीच स्लीपर नवीकरण के माध्यम से 47.99, 2. विरामगाम... हापा पूरा ट्रैक नवीकरण 12.82किमी 3 विरामगाम -.. कानालुस पूरा ट्रैक नवीकरण 10 किमी 4 रोडी नवीकरण के माध्यम से अहमदाबाद पालनपुर 64.50 किलोमीटर 5. कानालुस-पोरबंदर (बीजी) रेल नवीकरण के माध्यम से सेक्सन 884.25-924.00 = 39.75 किमी 6 राजकोट- वांकानेर पूरा ट्रैक नवीकरण 8.20किमी 7.वसद-कथाना रेल नवीकरण 8.75किमी (प्राथमिक) के माध्यम से 8. आनंद-कैम्बे स्लीपर नवीकरण के माध्यम से टीएसआर 17.25 किमी 9 चर्चगेट-विरार के माध्यम से स्लीपर नवीकरण टीएसआर 55 किमी 10: तात्कालिक आधार पर रेल नवीकरण टीआरआर के माध्यम से विरार-सूरत सेक्शन"

क्रम सं.	जोन	कार्य की श्रेणी	कार्य की स्थिति	जांच की सीमा	न्यूनतम	जोन में किए गए कार्य की संख्या	चयनित कार्यों/इकाईयों की संख्या	चयनित कार्य के नाम
1	2	3	4	5	6	7	8	9
16	डब्ल्यूसीआर	गेज रूपान्तरण	चालू कार्य	40%	1	0	0	
	डब्ल्यूसीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0	
	डब्ल्यूसीआर	नई लाइन	चालू कार्य	20%	1	3	1	आरएमए-बीपीएल नई बड़ी लाइन (270 किलोमीटर)
	डब्ल्यूसीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0	
	डब्ल्यूसीआर	दोहरीकरण	चालू कार्य	20%	1	0	0	
	डब्ल्यूसीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	50%	1	0	0	
	डब्ल्यूसीआर	रेल पथ नवीनीकरण	चालू कार्य	10%	1	91	10	1. केटीटी-जीजीसी सेक्सन - केटीटी 51, 2. केटीटी-सीओआर सेक्सन - टीएसआर (पी) 12.07 किमी, 3.टीएसआर-20.40 किमी (1298.00किमी से 1318.40 किमी), 4. टीआरआर-3.05किमी डी.एन. (790.40 किमी से 793.45 किमी) , 5.सीटीआर (एस)-5.41 किमी डीडब्ल्यूजी एसएमटी, एससीआई और बीएचएस पर, 6. ईटी-एमकेपी टीआरआर (पी) 12.21 किलोमीटर, 7.ईटी-एमकेपी टीआरआर (पी) 16.20 किलोमीटर, टीएसआर 5.94 किलोमीटर, 8.ईटी-एमकेपी टीएसआर (पी) 5.40 किलोमीटर, 9.टीबीआर 13.16 किलोमीटर (760.00 से 773.16 किमी), 10.एनएडी-एमटीजे सेक्सन - टीबीआर 128.305 किमी
	डब्ल्यूसीआर		प्रत्यक्ष रूप से पूरे हो गए	20%	1	78	16	1.केटीटी-सीओआर सेक - टीएसआर (पी) 20.12 सीएफआर सेक 2.एनएडी-एमटीजे-सीटीआर 6.95 किलोमीटर (पी) 26.90 3.टीडब्ल्यूआर सीएफआर 4.इटी एमकेपी-सीटीआर 16.5 किलोमीटर, 5.इटी एमकेपी-केटीआर 27.41 किलोमीटर, 6.ईटी एमकेपी-सीटीआर (पी) 8.10 किलोमीटर, 7.ईटी एमकेपी-टीआरआर (पी) 12.65 किलोमीटर, 10 वीं 8.बीआईएन-केटीई 4.95 किलोमीटर दूर और टीएसआर टीएसआर 1.00 किलोमीटर, 9.ईटी एमकेपी-टीडब्ल्यूआर 40.80 किलोमीटर, 10 ईटी एमकेपी-सीटीआर (पी) 12 किलोमीटर, 11.ईटी एमकेपी-टीबीआर 30 किलोमीटर, 12.टीबीआर.46 किमी (1135.00 किमी तक 1181.00 कि.मी.) बीना, मैक्सि, 13.टीआरपी (पी): 3.44 किमी (790.40 किमी 793.84 किमी) 14.टीबीआर-17.10 किमी 790.40 830.00 अप और डाउन) किमी 15.टीडब्ल्यूआर 37.87 किलोमीटर (1094.68किमी को 1108.00 मील) 16. बीआईएन-केएनडब्ल्यू-टीटीआर-56 नग

सारांश

			कुल कार्यों की संख्या	कार्यों/यूनिटाओं की संख्या
गेज परिवर्तन	चालू कार्य		34	11
	पूर्ण कार्य		19	13
नई लाइन	चालू कार्य		61	16
	पूर्ण कार्य		11	8
दोहरीकरण	चालू कार्य		68	17
	पूर्ण कार्य		47	26
रेलपथ नवीकरण	चालू कार्य		1148	120
	पूर्ण कार्य		806	167
			जोड़	2194
				378

अनुबंध-XIII (पैरा 3.1.5.2-i)

चालू लाइन और निर्माण द्वारा व्यक्तिगत निविदा के कारण अतिरिक्त व्यय

जोन	सामग्री का विवरण	चालू लाइन							निर्माण (2010-11 के दौरान)							दरों में अंतर	अतिरिक्त व्यय यदि कोई हो
		पी.ओ. नं.	दिनांक	मूल दर	ईडी	एसटी	जोड़	मात्रा	पी.ओ. नं.	दिनांक	मूल दर	ईडी	एसटी	जोड़	मात्रा		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
एनआर	ग्लूड ज्वायन्ट टी-2572	50102200150788-36	24/नवम्बर/10	7500	0	300.00	7800.00	1364	187-एस/531/सीएओ/सी/पी.मार्ग/10-11	2/दिसम्बर/10	6900	0	345.00	7245.00	80	555.00	757020
एनआर	ग्लूड ज्वायन्ट टी-2572	50102200150789-36	24/नवम्बर/10	6480.58	667.50	285.92	7434.00	908	187-एस/531/सीएओ/सी/पी.मार्ग/10-11	2/दिसम्बर/10	6900	0	345.00	7245.00	80	189.00	171615
एनआर	ग्लूड ज्वायन्ट टी-2572	50102200150788-36	24/नवम्बर/10	7001	0	280.04	7281.04	2648	187-सी/531/सीएओ/सी/पी.मार्ग/10-11	2/दिसम्बर/10	6500	0	325.00	6825.00	650	456.04	1207594
एनआर	ग्लूड ज्वायन्ट टी-2572	50102200150787-36	24/नवम्बर/10	7300	0	0	7300.00	2200	187-एस/531/सीएओ/सी/पी.मार्ग/10-11	2/दिसम्बर/10	6500	0	325.00	6825.00	650	475.00	1045000
एनआर	जीएफएन लाइनर्स (ए) टी-3707 एवं टी-3708	50102214150797-36	1/मार्च/11	23.4	0	1.17	24.57	400000	187-एस/544/सीएओ/सी/पी.मार्ग/10-11	2/फरवरी/11	23.90	0	0	23.90	124498	0.67	268000
एनआर	जीएफएन लाइनर्स (ए) टी-3707 एवं टी-3708	50102214150798-36	1/मार्च/11	24.83	0	0	24.83	95725	187-एस/544/सीएओ/सी/पी.मार्ग/10-11	2/फरवरी/11	23.90	0	0	23.90	124498	0.93	89024
एनआर	जीएफएन लाइनर्स (ए) टी-3707 एवं टी-3708	50102214150799-36	1/मार्च/11	24.83	0	0	24.83	95725	187-एस/544/सीएओ/सी/पी.मार्ग/10-11	2/फरवरी/11	23.90	0	0	23.90	124498	0.93	89024
एनआर	जीएफएन लाइनर्स (ए) टी-3707 एवं टी-3708	50102214150800-36	1/मार्च/11	24.83	0	0	24.83	95725	187-एस/544/सीएओ/सी/पी.मार्ग/10-11	2/फरवरी/11	23.90	0	0	23.90	124498	0.93	89024
एनआर	जीएफएन लाइनर्स (ए) टी-3707 एवं टी-3708	50102214150801-36	1/मार्च/11	24.83	0	0	24.83	95725	187-एस/544/सीएओ/सी/पी.मार्ग/10-11	2/फरवरी/11	23.90	0	0	23.90	124498	0.93	89024
एनआर	जीएफएन लाइनर्स (बी) टी T-3702	50092183150738-36	20/अप्रैल/10	8.03	0	0	8.03	450445	187-एस/544/सीएओ/सी/पी.मार्ग/10-11	2/फरवरी/11	7.70	0	0	7.70	41699	0.33	148647
एनआर	जीएफएन लाइनर्स (बी) टी-3702	50092183150739-36	30/अप्रैल/10	8.03	0	0	8.03	450445	187-एस/544/सीएओ/सी/पी.मार्ग/10-11	2/फरवरी/11	7.70	0	0	7.70	41699	0.33	148647

जोन	सामग्री का विवरण	चालू लाइन							निर्माण (2010-11 के दौरान)							दरों में अंतर	अतिरिक्त व्यय यदि कोई हो
		पी.ओ. नं.	दिनांक	मूल दर	ईडी	एसटी	जोड़	मात्रा	पी.ओ. नं.	दिनांक	मूल दर	ईडी	एसटी	जोड़	मात्रा		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
एनआर	ग्लूड ज्वायन्ट	50102200150 789-36	24/नवम्बर/10	6480.58	667.50	285.92	7434.00	908	187-एस/531/ सीएओ/सी/ पी.मार्ग/10-11	2/दिसम्बर/10	6900	0	345	7245.00	80	189.00	171615
एनसीआर	ग्लूड ज्वायन्टस टी-5361	2009/46/01 परामाऊंट	13/अक्टूबर/10	6150	0	246.00	6396.00	811	319-डब्ल्यू/32/ एचक्यूसी /एएलडी/पी. मार्ग/09-10	16/जुलाई/10	5817.31	0	232.69	6050.00	855	346.00	280606
एनसीआर	ईआरसी टी.3701	2009/43/02 (मनीष)	12/अक्टूबर/10	44.71	4.61	2.47	51.78	449384	319- डब्ल्यू/46/एचक्यू सी/ एएलडी/ पी.मार्ग/10.11	28/मार्च/11	40.69	4.19	1.80	46.68	476284	5.10	2293914
एनसीआर	ग्लूड ज्वायन्टस 60 कि.ग्रा. टी-5843	2009/46/01 (ऊंचे दर्जे का)	13/अक्टूबर/10	6900	0	276.00	7176.00	2603	319-डब्ल्यू/33/ एचक्यूसी/एएलडी/ पीडब्ल्यू/ 09-10	22/जुलाई/10	6250	0	0	6250.00	1380	926.00	2410378
एनएफआर	सीएमएस क्रासिंग 1 में से 12 के लिए 60कि.ग्रा/ 52कि.ग्रा	डब्ल्यू/362/पीड ब्ल्यूएफ/1261/ टीपी/ 294	3/जून/10	189500	19518.5	8360.74	217379.24	113	एससी/2009/1/033 1/ओटी/19506	4/जून/10	153017	15760.751	6751.11004	175528.86	56	41850.38	4729093
एसआर	धातु लाइनर टी-3741,3742	12482	20/मई/10	48.38	0	0	48.38	41500	58005	22/अप्रैल/10	36.98	3.05	1.6	41.63	57000	6.75	280125
एसआर	ईआरसी टी-3701	12511	4/नवम्बर/10	43.65	4.50	1.93	50.07	1800000	58008	23/अप्रैल/10	36.8	1.35	1.6	39.74	150000	10.33	18597218
एससीआर	धातु लाइनर टी-3740	34/10-11	21/जनवरी/11	16.50	1.70	0.73	18.93	309755	320	19/जुलाई/10	14.45	1.49	0.64	16.58	2415624	2.35	728419
एसडब्ल्यूआर	ग्लूड ज्वायन्टस टी-5843	एसडब्ल्यूआर/ डब्ल्यूटी /2010/02	1/जुलाई/10	7000	0	280	7280.00	294	डब्ल्यू.503/सीएन/ बीएनसी/एसटी/टीए फ/55 (जी)00365	17/अगस्त/10	6400	0	256	6656.00	59	624.00	183456
डब्ल्यूआर	जीएफएन लाइनर टी-3707 एवं 3708	88008	27/जनवरी/11	25	0	0	25.00	120474	88290	31/जनवरी/11	22.60	0.00	0.90	23.50	79625	1.50	180711
											ओपन लाइन द्वारा किया गया अतिरिक्त व्यय					जोड़	33958153.53
ईसीओआर	ग्लूड ज्वायन्ट 52 कि.ग्रा	35	25/फरवरी/11	6175	0	247.00	6422.00	9	1507	13/मई/10	6429.76	531.741152	278.460046	7239.96	120	817.96	98155
एनआर	सीएमएस-क्रासिंग ए)टी-4734/1	50102169150 752-36	14/जून/10	187500	19312.50	8272.50	215085.00	183	187- एस/534/सीएओ /सी/पी.मार्ग/10-11	4/जनवरी/11	195000	20085.00	8603.40	223688.40	22	8603.40	189275
एनआर	सीएमएस-क्रासिंग बी)3940	50102169150 752-36	14/जून/10	198500	20445.50	8757.82	227703.32	44	187-एस/534/ सीएओ/सी /पी. मार्ग/10-11	4/जनवरी/11	204000	21012.00	9000.48	234012.48	2	6309.16	12618

जोन	सामग्री का विवरण	चालू लाइन							निर्माण (2010-11 के दौरान)							दरों में अंतर	अतिरिक्त व्यय यदि कोई हो
		पी.ओ. नं.	दिनांक	मूल दर	ईडी	एसटी	जोड़	मात्रा	पी.ओ. नं.	दिनांक	मूल दर	ईडी	एसटी	जोड़	मात्रा		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
एनआर	जीएफएन लाइनर्स टी-3707 एवं 3708	50102214150 797-36	1/मार्च/11	23.4	0	1.17	24.57	400000	187-एस/544/ सीएओ/सी/पी. मार्ग/10-11	2/फरवरी/11	23.90	0	1.195	25.10	124498	0.52	65361
एनआर	जीएफएन लाइनर्स टी 3706	50092183150 738-36	20/अप्रैल/2010	7.17	0	0	7.17	262585	187-एस/544/ सीएओ/सी/पी.मार्ग/ 10-11	2/फरवरी/11	7.55	0	0.00	7.55	44422	0.38	16880
एनआर	जीएफएन लाइनर्स टी 3706	50092183150 739-36	30/अप्रैल/2010	7.17	0	0	7.17	262585	187-एस/544/ सीएओ/सी/पी.मार्ग/ 10-11	2/फरवरी/11	7.55	0	0.00	7.55	44422	0.38	16880
एनएफआर	जीएफएन लाइनर टी-3707 एवं 3708	डब्ल्यू/362/पीड ब्ल्यूएफ/1264/ टीपी/328	21/सितम्बर/10	22.50	0	0	22.50	576666	एससी/2009/1/030 1/ओटी/20756	25/फरवरी/11	25	0	0	25.00	134474	2.50	336185
एनएफआर	ईआरसी टी-3701	डब्ल्यू/362/पीड ब्ल्यूएफ/1263/ टीपी/316	3/अगस्त/10	39	3.21	1.69	43.90	180000	एससी/2009/1/030 1/ओटी/19029	5/मार्च/10	47.33	4.87	2.088	54.29	203625	10.39	2115257
एनएफआर	सीएमएस कासिंग 1 में से 12 के लिए 60 कि.ग्रा/52कि.ग्रा	डब्ल्यू/362/पीड ब्ल्यूएफ/1261/ टीपी/ 294	3/जून/10	189500	19518.5	8360.74	217379.24	113	एससी/2009/1/033 1/ओटी/19505	4/जून/10	192499.88	19827.4876	8493.09471	220820.46	44	3441.22	151414
एसआर	सीएमएस कासिंग 1 में से 12 के लिए 60कि.ग्रा	12485	31/मई/10	160000	13184	6927.36	180111.36	30	58003	22/अप्रैल/10	174000	14338	7534	195871.50	8	15760.14	126081
एससीआर	जीएफएन लाइनर टी-3707,3708	25 से 10-11	21/दिसम्बर/10	22.07	0	0.99	23.06	423524	346	9/मार्च/11	23.60	0	1.062	24.66	80430	1.60	128596
एससीआर		25 से 10-11	21/दिसम्बर/10	22.07	0	0.99	23.06		346	9/मार्च/11	23.60	0	1.062	24.66	175256	1.60	280208
एससीआर		25 से 10-11	21/दिसम्बर/10	22.07	0	0.99	23.06		346	9/मार्च/11	23.60	0	1.062	24.66	182618	1.60	291979
एससीआर		25 से 10-11	21/दिसम्बर/10	22.07	0	0.99	23.06		362	20/मई/11	22.58	0	1.0161	23.60	283750	0.53	151225
एससीआर		25 से 10-11	21/दिसम्बर/10	22.07	0	0.99	23.06		368	28/जून/11	22.58	0	1.0161	23.60	310991	0.53	165743
एससीआर	जीआरएसपी टी-3711	07 से 10-11	14/जून/10	16.55	1.70465	2.28	20.54	115591	317	12/जुलाई/10	21.20	0	0	21.20	200000	0.66	132704
एससीआर		07 से 10-11	14/जून/10	16.55	1.70465	2.28	20.54		317	12/जुलाई/10	21.20	0	0	21.20	100000	0.66	66352
एससीआर		07 से 10-11	14/जून/10	16.55	1.70465	2.28	20.54		317	12/जुलाई/10	21.20	0	0	21.20	100000	0.66	66352
एसईआर	जीआरएसपी/डीआरजी नं.3711	सीई/टीपी/ 2010/005/100 32	4/फरवरी/11	20.9	2.1527	2.88	25.93	280996	सीई/सीओएस/जी आरसी/7/2011	10/फरवरी/11	34	0	0	34.00	8000	8.07	64526



जोन	सामग्री का विवरण	चालू लाइन							निर्माण (2010-11 के दौरान)							दरों में अंतर	अतिरिक्त व्यय यदि कोई हो
		पी.ओ. नं.	दिनांक	मूल दर	ईडी	एसटी	जोड़	मात्रा	पी.ओ. नं.	दिनांक	मूल दर	ईडी	एसटी	जोड़	मात्रा		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
एसईआर	मिश्रण की जीएफएन लाइनर टी-3707/3708	सीई/टीपी/2009/039/10025	16/नवम्बर/10	24.12	0	0.96	25.08	580001	सीई/सीओएन/जीआरसी/7/2011	10/फरवरी/11	47	0	0	47.00	5000	21.92	109576
डब्ल्यूआर	सीएमएन क्रसिंग 1:12 60 कि.ग्रा बीजी	0088059 एवं 088060	7/जुलाई/10	188000	15491	7520.00	211011.00	22	88245	6/अगस्त/10	190000	19570	9500	219070.00	29	8059.00	233711
डब्ल्यूआर	सीएमएस क्रसिंग 1:12 52 कि.ग्रा बीजी	88061	20/जुलाई/10	149136	15361	5965	170462.05	39	88245	6/अगस्त/10	184094.45	18961.73	9204.72	212260.90	10	41798.85	417989
डब्ल्यूआर	सीएमएस क्रसिंग 1:12 52 कि.ग्रा बीजी	088094, 0088095 088096 एवं 088097	14/अक्टूबर/10	174500	17802	7625	199927.25	222	88275	18/अक्टूबर/10	184094.45	18961.73	8122.24	211178.42	8	11251.17	90009
<b>निर्माण संगठन द्वारा किया गया अतिरिक्त व्यय</b>																<b>जोड़</b>	<b>5327075</b>
<b>39285228</b>																	

अनुबंध XIV (पैरा 3.1.5.2-iv)

प्रदान की गई सुपुर्दगी अवधि में वृद्धि और ठेकों से वसूल किए गए निर्णीत हजाने

क्रम सं.	जोन	कार्य का नाम	सामग्री का विवरण	आपूर्ति आदेश/पीओ सं. और तिथि	सामग्री प्राप्ति की अंतिम तारीख	वास्तविक डीपी	बढ़ाई गई डीपी		बढ़ाने के कारण	एलडी प्रभार (₹ में)			दिनों में वृद्धि
							एलडी के साथ	एलडी के बिना		देय	वसूली की गई	बकाया	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	सीआर	पनवेल-पैन दोहरीकरण	रोडी	पीएनवीएल-पीईएन-आरओएचए/रेट/09	18/मई/11	23/अगस्त/10		31/दिसम्बर/11	31-12-11 तक बार-बार वृद्धि प्रदान की गई थी क्योंकि रोडी की आपूर्ति 31.12.11 तक मानसून मौसम के दौरान संभव नहीं थी	0	0	0	488
2	ईसीआर	जेवाईजी-डीबीजी-एनकेई	जीएफएन लाइनर टी 3702, 3706, 3707, 3708	14/10/0114/000105	19/जून/12	8/नवम्बर/11	31/जुलाई/12		जीएफएन पाऊंडर की विश्वार कमी और रोड परमिट का जारी न करना	127148	127148	0	263
	ईसीआर	गिरिडीह - कोडरमा	जीएफएन लाइनर टी- 3702, 3706, 3707, 3708	14/10/0114/000105	19/जून/12	18/नवम्बर/11	31/जुलाई/12			127148	127148	0	253
	ईसीआर	जहानाबाद-बेला	जीएफएन लाइनर टी- 3702, 3706, 3707, 3708	14/10/0114/000105	19/जून/12	18/नवम्बर/11	31/जुलाई/12			127148	127148	0	253
	ईसीआर	बेगूसराय - खगड़िया	ईआरसी टी-3701	05/08/0074/000078,79,80	20/मई/09	19/दिसम्बर/09	7/मार्च/10		जांच में देरी के कारण	121091	121091	0	78
ईसीओआर	माजदा कंक्रीट उत्पाद (स्लीपर फैक्टरी), कैपदार रोड	पीएससी स्लीपर (60 किलोग्राम)	डब्ल्यू-7/डब्ल्यू582 /सीओएनसी/ माजदा/सीएस-160/ केपीएक्सआर/4057	25/नवम्बर/08	31/जनवरी/11	14/जनवरी/09		14/अक्टूबर/09	आदेश की गई मूल मात्रा को संशोधित किया गया जिसमें डीपी को बढ़ाने की आवश्यकता थी।	0	0	0	270
ईसीओआर				25/नवम्बर/08	31/जनवरी/11	14/जनवरी/09		31/जनवरी/11	(i) स्लीपरों को उठाने और ईसीओआर निर्माण में आरवीएनएल की खराब प्रगति (ii) स्लीपरों के लिए अधिक संचय के संबंध में सीमित स्थान के कारण प्रभावित उत्पादकता। (iii) इस कारण से संयंत्र के नकदी प्रवाह की समस्या। (iv) रेलवे बोर्ड से लंबित विपथन आदेश।	0	0	0	737
ईसीओआर				10/फरवरी/10		25/दिसम्बर/11		30/जून/12	(i) स्लीपर के उठाने में खराब प्रगति। (ii) स्लीपरों के भारी संचय के संबंध में सीमित स्थान के कारण प्रभावित उत्पादकता।	0	0	0	185
ईसीओआर				10/फरवरी/10		25/दिसम्बर/11		31/जनवरी/13	आदेशित की गई मूल मात्रा का 30% विकल्प खंड का उपयोग करते हुए संशोधित किया गया जिससे वास्तविक डीपी में संशोधन की आवश्यकता थी।	0	0	0	396
ईसीओआर				11/दिसम्बर/08	31/अगस्त/10	14/जनवरी/09		14/जुलाई/09	मूल आदेशित मात्रा को संशोधित किया गया जिसकी डीपी के संशोधन में आवश्यकता थी।	0	0	0	180
ईसीओआर	गैनन डंकरले एंड कंपनी लिमिटेड	पीएससी स्लीपर (60 किलोग्राम)	डब्ल्यू-7/डब्ल्यू582 /सीओएनसी/ गैनन/सीएस-160/ आरजीडीए/5012	11/दिसम्बर/08	31/अगस्त/10	14/जनवरी/09	31/अगस्त/10	आपूर्तिकर्ता द्वारा बताये गये कारणों जैसे सीमेंट और विस्फोटकों की खराब आपूर्ति आदि पर रेलवे द्वारा सहमति नहीं दिखाई गई।	23,29,589	23,29,590	0	587	
ईसीओआर				09/फरवरी/10	कार्य प्रगति पर है	25/दिसम्बर/11	31/अक्टूबर/12	(i) निर्धारों की अनुपलब्धता के कारण रोका गया भ्रगतान (ii) फैक्टरी परिसरों में स्लीपरों का भारी संचयन (iii) स्लीपरों के प्रेषण हेतु रेल प्रशासन के द्वारा आवश्यक समय।	0	0	0	306	
ईसीओआर	सीटीआर (पी) केयूआर-केपीएक्सआर डीएन स्था. केयूआर/ 71/2009	चिपके हुए जोड़ 60 कि.ग्रा	सीई/ईसीओआर/10-11/डब्ल्यू-7/629/टेडर/09-10/34/00015	25/नवम्बर/10	15/अप्रैल/12	24/सितम्बर/11	15/अप्रैल/12	सामग्री की खराब आपूर्ति	67246	67246	0	201	
ईसीओआर				25/नवम्बर/10	15/अप्रैल/12	24/सितम्बर/11	23/जनवरी/12	पटरियों की विलंबित आपूर्ति	0	0	0	119	

क्रम सं.	जोन	कार्य का नाम	सामग्री का विवरण	आपूर्ति आदेश/पीओ सं. और तिथि	सामग्री प्राप्ति की अंतिम तारीख	वास्तविक डीपी	बढ़ाई गई डीपी		बढ़ाने के कारण	एलडी प्रभार (₹ में)			दिनों में वृद्धि
							एलडी के साथ	एलडी के बिना		देय	वसूली की गई	बकाया	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	ईसीओआर ईसीओआर	वाट मिड 7 वीएसपीएस साइडिंग टीआरआर (पी) 9.3 किमी एमवाईडी. स्था. 129/डब्ल्यूएटी/ 2007	जीएफएन लाइनर टी- 3702	सीई ईसीओआर/2007- 08/डब्ल्यू-7/629/ टेडर/2007- 08/00030/7470	18/जनवरी/08  18/जनवरी/08	3/फरवरी/09  3/फरवरी/09	17/अगस्त/08  17/अगस्त/08	3/फरवरी/09  27/दिसम्बर/08	सामग्री की खराब आपूर्ति श्रमबल एवं शक्ति समस्या आदि के कारण	95919	95919	0	130 166
	एनआर	वरिष्ठ डीइएन-II/ एलकेओ के सैक्शन में जंघाई पर रोड़ी डीपी	रोड़ी	48डब्ल्यूए/टेन/ कार्य/24/वरिष्ठ डीईएन- II/जेएनएच- डिपो/2009-10/ 336	0	16/जुलाई/11	29/जनवरी/11	31/जुलाई/11	मात्रा में 49% तक बढ़ोतरी के कारण	0	0	0	182
	एनआर	वरिष्ठ डीइएन-II/ एलकेओ के सैक्शन में चौखंडी पर रोड़ी डीपी	रोड़ी	48डब्ल्यूए/टेन/ कार्य/10/वरिष्ठ डीईएन- II/ सीएचएच-डिपो /2009-10/271	0	15/जुलाई/11	5/सितम्बर/10	17/जून/11	1. डीएमटी के उपलब्ध न होने के कारण 2. रेलवे द्वारा रोड़ी की आपूर्ति के गैर-भुगतान के कारण 3. भारी वाहनों के अवरोधन	0	0	0	282
	एनआर	कार्य सीटीआर (एस) 15.44 किमी संबंधित अनुमान सं.- 232/02= 4024 क्यूमी	रोड़ी	48डब्ल्यूए/टेन/ कार्य/02/डीईएन- II/जेएनएच डिपो/एलकेओ-2008- 09	0	30/जून/10	3/मई/09	3/मार्च/10	चुनाव और सड़को की खराब हालत के कारण पारिवारिक समस्याएं, ट्रकों की अनुपलब्धता	2223594	7572	2216022	417
	एनआर	कार्यवार रोड़ी नहीं खरीदी गई	रोड़ी पत्थर 65 मिमी	128-डब्ल्यू/280/397/ वरिष्ठ डीईएन-I/ यूएमवी/ 2008-09 (भाग-I)	0	30/अप्रैल/10	13/नवम्बर/09	15/मई/10	डीएमटी की अनुपलब्धता और न्यायालय के आदेशानुसार खदान बंद होने के कारण बाजार में रोड़ी की कमी	0	0	0	182
	एनआर	कार्यवार रोड़ी नहीं खरीदी गई	रोड़ी पत्थर 65 मिमी	128-डब्ल्यू/280/ 397/वरिष्ठ डीईएन-I/ यूएमवी/2008-09 (भाग-II)	0	30/अप्रैल/10	13/नवम्बर/09	15/मई/10		0	0	0	182
	एनआर	कार्यवार रोड़ी नहीं खरीदी गई	रोड़ी पत्थर 65 मिमी	128-डब्ल्यू/ 280/395/वरिष्ठ डीईएन-I/ यूएमवी/ 2008-09 (भाग-I)	0	6/जनवरी/11	13/नवम्बर/09	25/जनवरी/11	बाजार में रोड़ी की अनुपलब्धता तथा डिपो में जगह की कमी	0	0	0	432
	एनआर	कार्यवार रोड़ी नहीं खरीदी गई	रोड़ी पत्थर 65 मिमी	128-डब्ल्यू/ 280/395/वरिष्ठ डीईएन-I/ यूएमवी/ 2008-09 (भाग-II)	0	2/मई/10	13/नवम्बर/09	15/मई/10	यद्यपि आपूर्ति समय पर हुई थी फिर भी डीएमटी की अनुपलब्धता के कारण रेलगाड़ी को रोड़ी ले जाने में विस्तार प्रदान किया गया।	0	0	0	182
	एनआर	कार्यवार रोड़ी नहीं खरीदी गई	रोड़ी पत्थर 65 मिमी	128- डब्ल्यू/280/396/वरिष्ठ डीईएन-I/ यूएमवी/2008-09	0	21/अप्रैल/10	13/नवम्बर/09	15/मई/10	डीएमटी की अनुपलब्धता और न्यायालय के आदेशानुसार खदान बंद होने के कारण बाजार में रोड़ी की कमी	0	0	0	182
	एनआर	कार्यवार रोड़ी नहीं खरीदी गई	रोड़ी पत्थर 65 मिमी	128- डब्ल्यू/280/245/वरिष्ठ डीईएन-I/ यूएमवी/2009-10	0	7/दिसम्बर/10	28/सितम्बर/10	13/दिसम्बर/10	बिजली की कमी और कच्चे माल (बोल्डर) के अभाव के कारण	0	0	0	75
	एनआर	कार्यवार रोड़ी नहीं खरीदी गई	रोड़ी पत्थर 65 मिमी	128-डब्ल्यू/ 280/126/वरिष्ठ डीईएन-I/यूएमवी/ 2010-11	0	8/नवम्बर/11	23/सितम्बर/11	15/नवम्बर/11	यद्यपि आपूर्ति समय से हुई थी, फिर भी रोड़ी के लदान हेतु विस्तार प्रदान किया गया।	0	0	0	52
	एनआर	कार्यवार रोड़ी नहीं खरीदी गई	रोड़ी पत्थर 65 मिमी	128-डब्ल्यू/280/ 244/वरिष्ठ डीईएन- II/यूएमवी/2009-10	0	25/जून/11	23/जून/10	30/जून/11	डिपो से रेलगाड़ी द्वारा रोड़ी ले जाने हेतु डीएमटी की अनुपलब्धता	0	0	0	367

क्रम सं.	जोन	कार्य का नाम	सामग्री का विवरण	आपूर्ति आदेश/पीओ सं. और तिथि	सामग्री प्राप्ति की अंतिम तारीख	वास्तविक डीपी	बढ़ाई गई डीपी		बढ़ाने के कारण	एलडी प्रभार (₹ में)			दिनों में वृद्धि
							एलडी के साथ	एलडी के बिना		देय	वसूली की गई	बकाया	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	एनआर	कार्यवार रोडी नहीं खरीदी गई	रोडी पत्थर 65 मिमी	128-W/280/15/वरिष्ठ. डीईएन-0	1/फरवरी/12	10/नवम्बर/11		28/फरवरी/12	खदान पर रोक लगने के कारण ठेकेदार रोडी की आपूर्ति नहीं कर सका।	0	0	0	108
	एनआर	बीबीके-बीयूडब्ल्यू पैच दोहरीकरण	रोडी पत्थर 65 मिमी	658-ए/सीएस/डिप्टी.सीई/सी-आई/एलकेओ	24/09/10	31/मार्च/11	23/जनवरी/11	2/अप्रैल/11	श्रमिक की कमी और परिवहन की अनुपलब्धता के कारण।	0	0	0	69
	एनआर	सीटीआर (पी) से 46.34 कि.मी.	मशीन के द्वारा 65 एमएम गेज के पत्थर रोडी तैयार की।	समझौते की संख्या 1/डीआरएम/एमबी/पी आरई	2.6.2010.	26/जनवरी/11	16/नवम्बर/10	31/जनवरी/11	वर्षा वाले मौसम में खदान में पानी भर जाने के कारण	0	0	0	75
5	एनसीआर		65 मिमी की रोडी	380-डब्ल्यू/29/सीई/सी/एम टीजे-एएच/07	04.10.07	31/मार्च/11	3/अप्रैल/09	31/मार्च/11	सीआरएस मंजूरी और ट्रैक लिकेज न बनाने के कारण।	0	0	0	718
	एनसीआर		चिपके हुए जोड़ 60किमी/52किमी	319-डब्ल्यू/32/एचक्यूसी/ए एलडी/पी.मार्ग/09.10	16.07.10	14/जुलाई/12	15/अप्रैल/11	14/जुलाई/12	भिलाई इस्पात संयंत्र द्वारा रोलिंग स्टॉक के बंद होने के कारण	807696	807696	0	449
	एनसीआर	एमटीजे-एएच गेज परिवर्तन	धातू लाइनर टी-373/8	319-डब्ल्यू/28/एचक्यूसी/ए एलडी/पी.मार्ग/08.09	16.7.10	17/अक्टूबर/10	15/अक्टूबर/10	30/अक्टूबर/10	बिजली और श्रमिक की कमी के कारण	87251	87251	0	15
	एनसीआर		60किमी/52किमी के लिए 12 में सीएमएस	319-डब्ल्यू/31/एचक्यूसी/ए एलडी/पी.मार्ग/08.09	14.10.09	31/जनवरी/11	13/अप्रैल/10	31/जनवरी/11	निरीक्षण में अत्यधिक समय लिया गया और बिजली कटना और बिजली आपूर्ति में कटौती होना।	4886195	4886195	0	288
	एनसीआर		65 मिमी की रोडी	निर्माण अनुबंध सं. सीईएन/मिथित/सीएनबी/105/08-09	3.2.09	10/अप्रैल/11	2/सितम्बर/09	10/अप्रैल/11	रोडी के लिए जगह की अनुपलब्धता	0	0	0	578
	एनसीआर		चिपके हुए 60किमी/52किमी	319-डब्ल्यू/13/एचक्यूसी/ए एलडी/पी.मार्ग/06.07	27.9.07	1/मई/09	26/मार्च/08	24/जून/08	पटरियों की आपूर्ति में विलम्ब के कारण	73668	73668	0	88
	एनसीआर	टीडीएल-जेएबी दोहरीकरण	जीएफएन लाइनर टी.3704	319-डब्ल्यू/11/एचक्यूसी/ए एलडी/पी.मार्ग/06.07	13.6.07	1/सितम्बर/09	12/दिसम्बर/07	15/जनवरी/08	पारगमन में सामग्री के कारण	83706	83706	0	33
	एनसीआर		60किमी/52किमी के लिए 12 में सीएमएस	319-डब्ल्यू/15/एचक्यूसी/ए एलडी/पी.मार्ग/06.07	2.8.07	1/अक्टूबर/09	1/अक्टूबर/08	1/फरवरी/09	दरों में वृद्धि एवं सही विनिर्देशन की अनुपलब्धता के कारण	353270	353270	0	120
एनसीआर	पंकी-भाऊपुर दोहरीकरण (तीसरी लाईन)	चिपके हुए 60 किमी टी- 5843	319-डब्ल्यू/33/एचक्यूसी/एएलडी/पी.मार्ग/09-10/ (पूर्वी ट्रैक)	22.7.10	1/फरवरी/12	21/जनवरी/11	30/जून/12	अभिलेखों में कारण उपलब्ध नहीं है।	0	0	0	159	

क्रम सं.	जोन	कार्य का नाम	सामग्री का विवरण	आपूर्ति आदेश/पीओ सं. और तिथि	सामग्री प्राप्ति की अंतिम तारीख	वास्तविक डीपी	बढ़ाई गई डीपी		बढ़ाने के कारण	एलडी प्रभार (₹ में)			दिनों में वृद्धि	
							एलडी के साथ	एलडी के बिना		देय	वसूली की गई	बकाया		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
6	एनईआर	मुंडबो-बभनन	जीएफएन लाइनर टी-7302, टी-3707 एवं टी-3708	एनई/निर्माण/पीडब्ल्यू/ओटी-65	13/मार्च/08	28/फरवरी/09	26/अगस्त/08	1/मार्च/09		कॉवरिया मौसम के कारण	239913	239913	0	185
	एनईआर	सीपीजे-टीएचई	धातु लाइन टी-3742 एण्ड टी-3742	एनई/निर्माण/पीडब्ल्यू/ओटी-19	7/अगस्त/07	16/अप्रैल/10	30/दिसम्बर/07	7/मई/10		कोलकाता बन्द	1591754	1591754	0	847
	एनईआर	मकापुर-बभनन	जीआरएसपी टी-3703 एवं 3711	एनई/निर्माण/पीडब्ल्यू/ओटी-63	12/फरवरी/08	14/जुलाई/10	29/सितम्बर/08	4/अगस्त/10		आरडीएसओ लखनऊ द्वारा उत्पादन और निरीक्षण कर बन्द कर दिया गया	4468201	4468201	0	665
7	एनएफआर	अलुआबडी-सिलीगुडी	जीएफएन लाइनर- टी-3707 एवं टी-3708	एससी/2008/0573/17129	उन	3/मार्च/09	6/जनवरी/09	3/मार्च/09			122580	122580	0	57
	एनएफआर		चिपके हुए 60 किमी/52 किमी	एससी/2008/1/0681/ओटी/18460		14/जून/11	8/फरवरी/10	30/जून/11			330593	330593	0	502
	एनएफआर	न्यू मैनागुडी-जोगी घोषा	जीआरएसपी टी-3711	एससी/2009/1/0370/ओटी/20468	21/दिसम्बर/10	29/नवम्बर/11	28/जून/11	14/दिसम्बर/11			93501	93501	0	166
	एनएफआर	ट्रेक डिपो-बोंगईगांव	जीएफएन लाइनर- टी-3707 एवं टी-3708	डब्ल्यू/362/पीडब्ल्यूएफ/1264/टीपी/328		7/मई/12	21/मार्च/11	21/मई/12			195899	195899	0	420
	एनएफआर	ट्रेक डिपो-बोंगईगांव	ईआरसी टी - 3701	डब्ल्यू/362/पीडब्ल्यूएफ/1263/टीपी/315	3/अगस्त/10	29/अक्टूबर/12	3/मई/11		29/अक्टूबर/12	आरडीएसओ का देरी से निरीक्षण	0	0	0	536
	एनएफआर		ईआरसी टी - 3701	डब्ल्यू/362/पीडब्ल्यूएफ/1263/डब्ल्यू-2A/316	3/अगस्त/10	3/अगस्त/11	3/मई/11	17/फरवरी/12		आपूर्ति में विलम्ब हुआ	839478	839478	0	284
	एनएफआर		धातु लाइनर टी-3741 & 3742	डब्ल्यू/362/पीडब्ल्यूएफ/1267/टीपी/295	4/जून/10	31/मार्च/11	4/मार्च/11		31/मार्च/11	आरडीएसओ का देरी से निरीक्षण	0	0	0	27
	एनएफआर		धातु लाइनर टी-3740	डब्ल्यू/362/पीडब्ल्यूएफ/1298/टीपी/339	4/नवम्बर/10	14/जून/11	5/4/मई/11		14/जून/11	वही	0	0	0	40
	एनएफआर	ट्रेक डिपो-बोंगईगांव	जीआरएसपी -टी-3711	डब्ल्यू/362/पीडब्ल्यूएफ/1309/टीपी/357	3/फरवरी/11	3/मार्च/12	3/नवम्बर/11		3/मार्च/12	वही				120
	एनएफआर		जीआरएसपी -टी-3703	डब्ल्यू/362/पीडब्ल्यूएफ/1366/टीपी/302	29/सितम्बर/10	9/फरवरी/11	15/दिसम्बर/10		9/फरवरी/11	वही				54
	एनएफआर		जीआरएसपी -टी-3711	डब्ल्यू/362/पीडब्ल्यूएफ/1269/टीपी/301	23/जून/10	25/दिसम्बर/10	24/दिसम्बर/10		25/दिसम्बर/10	वही	0	0	0	1
	एनएफआर		जीआरएसपी -टी-3703	डब्ल्यू/362/पीडब्ल्यूएफ/1283/टीपी/351	22/दिसम्बर/10	2/जुलाई/11	24/जून/11		2/जुलाई/11	वही				8
	एनएफआर	ट्रेक डिपो-बोंगईगांव	जीआरएसपी -टी-3703	डब्ल्यू/362/पीडब्ल्यूएफ/1310/टीपी/359	11/मार्च/11	10/जून/12	10/मार्च/12	22/जून/12		अभिलेख में नहीं				102
	एनएफआर		12 में 1 सीएमएस क्रसिंग के लिए 62 किय्रा./52किय्रा.	डब्ल्यू/362/पीडब्ल्यूएफ/1261/टीपी/294	3/जून/10	9/फरवरी/11	3/फरवरी/11		9/फरवरी/11	आरडीएसओ के निरीक्षण में विलम्ब	0	0	0	6
एनएफआर	12 में 1 सीएमएस क्रसिंग के लिए 62 किय्रा./52किय्रा.		डब्ल्यू/362/पीडब्ल्यूएफ/1261/टीपी/304	14/जुलाई/10	30/जून/12	14/मार्च/11		30/जून/12	आरडीएसओ के निरीक्षण में विलम्ब				466	
एनएफआर	स्लीपर फैक्ट्री बोंगईगांव	बीजी ड्राईंग सं. टी-2496 के लिए पीएससी स्लीपर	सीए सं. सीई/सीएस-24 से 2010	23/अप्रैल/10	24/मई/12	25/दिसम्बर/11	30/जून/12		अभिलेख में नहीं	8387635	2500500	5887135	185	

क्रम सं.	जोन	कार्य का नाम	सामग्री का विवरण	आपूर्ति आदेश/पीओ सं. और तिथि	सामग्री प्राप्ति की अंतिम तारीख	वास्तविक डीपी	बढ़ाई गई डीपी		बढ़ाने के कारण	एलडी प्रभार (₹ में)			दिनों में वृद्धि
							एलडी के साथ	एलडी के बिना		देय	वसूली की गई	बकाया	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	एनडब्ल्यूआर	डीओ-जीजीसी न्यू लाइन (1 से 41 कि.मी.)	50 मिमी के आकार की रोडी	डीओ/जीजीसी/एनएल/26	7/अप्रैल/11	18/मई/12	7/अप्रैल/12	31/मार्च/13	साईट की अनुपलब्धता और लम्बा वर्षा का मौसम	0	0	0	354
	एनडब्ल्यूआर	एचएसआई-आरई दोहरीकरण	50 मिमी के आकार की रोडी	एचएसआई/आरई/दोहरीकरण.1	25/अगस्त/08	29/नवम्बर/10	22/जनवरी/11	31/मार्च/12	ठेकेदार ने पूरी आदेशित मात्रा की आपूर्ति नहीं की। एसएसई/डीपा/बीकेआई द्वारा कमी को पूरा किया गया। परिवहन पर अतिरिक्त न्यय करने के बावजूद भी शास्ति को लागू नहीं किया गया।	0	0	0	429
	एनडब्ल्यूआर	ए।।- पुष्कर	चिपके हुए जोड़	सीएओ/सी/पीडब्ल्यू/07/187	18-Dec-08	24/जून/09	17/जून/09	24/जून/09	साईट उपलब्ध नहीं थी और कार्य की प्रगति खराब थी	0	0	0	7
	एनडब्ल्यूआर	ए।।- पुष्कर	ईआरसी 3701	सीएओ/सी/पीडब्ल्यू/08/183	22/सितम्बर/08	16/अगस्त/09	21/जुलाई/09	16/अगस्त/09	वहीं	0	0	0	25
	एनडब्ल्यूआर	ए।।- पुष्कर	धातु लाइनर 3741-42	सीएओ/सी/पीडब्ल्यू/10/220	20/दिसम्बर/10	28/मई/11	19/अप्रैल/11	13/जून/11	वहीं	0	0	0	54
	एनडब्ल्यूआर	ए।।- पुष्कर	65 मिमी की रोडी	एमपी/एनएल/टी/8 आर	11/जुलाई/08	11/अगस्त/11	31/मार्च/10	11/अगस्त/11	खदान में रोडी की अनुपलब्धता	0	0	0	491
	एनडब्ल्यूआर	डीओ-जीजीसी न्यू लाइन (1 से 41 कि.मी.)	65 मिमी की रोडी	डीओ/जीजीसी/एनएल/26	7/अप्रैल/11	18/मई/12	7/अप्रैल/12	18/मई/12	कार्य प्रगति पर था	0	0	0	41
	एनडब्ल्यूआर	जेपी-डीओ दोहरीकरण	65 मिमी की रोडी	जेपी-डीओ/दोहरीकरण/टी/6	3/अक्टूबर/06	28/फरवरी/10	3/जनवरी/07	28/फरवरी/10	साईट उपलब्ध नहीं थी और कार्य की प्रगति खराब थी	0	0	0	1135
	एनडब्ल्यूआर	एचएसआई-आरई दोहरीकरण	जीआरएसपी टी-3711	आरओ. डब्ल्यूएचएस/631/आरओ/15	11/मार्च/10	15/मई/10	31/मार्च/10	15/मई/10	अभिलेख में नहीं	0	0	0	14
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	65 मिमी की रोडी	निर्माण/बीकेएन/44/2007-08	17/जनवरी/08	17/सितम्बर/09	21/नवम्बर/08	17/सितम्बर/09	बिजली की कमी और खदान में कुशल श्रमिकों की अनुपलब्धता	0	0	0	296
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	65 मिमी की रोडी	निर्माण/बीकेएन/43/2007-08	22/जनवरी/08	13/अक्टूबर/09	21/नवम्बर/08	13/अक्टूबर/09	वहीं	0	0	0	322
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	65 मिमी की रोडी	निर्माण/बीकेएन/42 आर1/2007-08	23/जनवरी/08	31/जनवरी/10	22/जून/09	31/जनवरी/10	श्रमिक की कमी. चुनाव के कारण परिवहन की कमी	0	0	0	219
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	65 एमएम की रोडी	निर्माण/बीकेएन/41/2007-08	2-अप्रैल-08	30-सित.09	28-फर.09	30-सित.09	खदान में कच्चे माल का अभाव तथा मात्रा में वृद्धि	0	0	0	210
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	65 एमएम की रोडी	निर्माण/बीकेएन/40आर/2007-08	23-जु.08	14-अग.10	22-जून-09	14-अग.10	एसेम्बली चुनाव के कारण विशिष्ट रोडी, पाउडर तथा श्रमिक वर्ग का अभाव	0	0	0	412
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	65 एमएम की रोडी	निर्माण/बीकेएन/39/2007-08	30-अग.08	30-सित.11	29-जु.09	30-सित.11	रोडी की बेहतर किस्म की अनुपलब्धता तथा रोडी की मात्रा में वृद्धि	0	0	0	781
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	65 एमएम की रोडी	निर्माण/बीकेएन/39आर1/2007-08	30-अग.-08	13-सित.-10	29-जु.09	13 सित.10	एसेम्बली चुनाव के कारण विशिष्ट रोडी, पाउडर तथा श्रमिक वर्ग का अभाव	0	0	0	404

क्रम सं.	जोन	कार्य का नाम	सामग्री का विवरण	आपूर्ति आदेश/पीओ सं. और तिथि	सामग्री प्राप्ति की अंतिम तारीख	वास्तविक डीपी	बढ़ाई गई डीपी		बढ़ाने के कारण	एलडी प्रभार (₹ में)			दिनों में वृद्धि	
							एलडी के साथ	एलडी के बिना		देय	वसूली की गई	बकाया		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
8	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	65 एमएम की रोड़ी	निर्माण/बीकेएन/38/2007-08	22-जन.-08	20-जन.-09	21-दिस.-08		20-जून-09	विद्युत कटौती व प्रास अतिरिक्त रोड़ी का अभाव	0	0	0	179
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	65 एमएम की रोड़ी	निर्माण/बीकेएन/47/2007-08	23-जन.-08	30-अप्रैल-10	22-सित.-08		30-अप्रैल-10	श्रमिक वर्ग की अनुपलब्धता, डिपो में स्थान का अभाव	0	0	0	578
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	65 एमएम की रोड़ी	निर्माण/बीकेएन/38/2008-09	22-फर.09	10-अग.-10	19-अक्तू.-09		10-अग.10	खदान में वर्षा व जल के भराव तथा 5789.053 एमएम के लिए अतिरिक्त आदेश के कारण	0	0	0	291
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	65 एमएम की रोड़ी	निर्माण/बीकेएन/45/2007-08	6-फर.-08	30-सित.-11	5-जन.-09		30-सित.11	वर्षा जल के कारण अवरुद्ध खदान की रोड़ी	0	0	0	985
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	50 एमएम आकार की रोड़ी	निर्माण/बीकेएन/46/2007-08	15-मार्च-08	5-जन.-10	14-जन.-09		31-जन.10	स्टेकिंग के लिए स्थान की अनुपलब्धता तथा उस क्षेत्र में रोड़ी का अभाव	0	0	0	377
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	60 एमएम की रोड़ी	जेयू/निर्माण/2007-08/03आर	16-जन.-08	31-मार्च-09	17-अक्तू.-08		31-मार्च-09	श्रमिक वर्ग की अनुपलब्धता, एसेम्बली चुनाव, भारी वर्षा	0	0	0	164
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	60 एमएम की रोड़ी	जेयू/निर्माण/2007-08/04	24-अक्तू.-07	30-जु.-09	19-सित-2008		30-जु.09	एसेम्बली चुनाव, श्रमिक वर्ग का अभाव	0	0	0	311
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	60 एमएम की रोड़ी	जेयू/निर्माण/2007-08/05	24-अक्तू.-07	19-जु.-09	19-सित.-08		19-जु.09	श्रमिक वर्ग की अनुपलब्धता, एसेम्बली चुनाव, भारी वर्षा	0	0	0	300
	एनडब्ल्यूआर	बीकेएन-एसडीएलपी-आरटीजीएच-डीएनए जीसी	60 एमएम की रोड़ी	जेयू/निर्माण/2007-08/06	16-जन.-08	31-अक्तू.-09	17-अक्तू.-08		31-अक्तू.09	श्रमिक वर्ग का अभाव, भारी वर्षा	0	0	0	374
	एनडब्ल्यूआर	एसजीएनआर-एसआरपीआर जीसी	60 एमएम की रोड़ी	निर्माण/बीकेएन/58/2007-08	9-अप्रैल-08	31-जन.-12	8-अक्तू.-08		31-जन.12	चुनाव, नरेगा, रोड़ वाहन, अतिरिक्त कार्य के कारण श्रमिक वर्ग का अभाव	0	0	0	1193
एनडब्ल्यूआर	एसजीएनआर-एसआरपीआर जीसी	60 एमएम की रोड़ी	निर्माण/बीकेएन/59(आर-1)/2007-08	24-अक्तू.-08	30-अग.-10	23-जून-09		30-अग.10	अतिरिक्त कार्य, कार्यस्थल की अनुपलब्धता	0	0	0	427	
एनडब्ल्यूआर	एसजीएनआर-एसआरपीआर जीसी	60 एमएम की रोड़ी	निर्माण/बीकेएन/52(आर)/2007-08	8-अग.-08	9-जन.-12	7-अप्रैल-09		9-जन.12	चुनाव, नरेगा, रोड़ वाहन, अतिरिक्त कार्य के कारण श्रमिक वर्ग का अभाव	0	0	0	992	

क्रम सं.	जोन	कार्य का नाम	सामग्री का विवरण	आपूर्ति आदेश/पीओ सं. और तिथि		सामग्री प्राप्ति की अंतिम तारीख	वास्तविक डीपी	बढ़ाई गई डीपी		बढ़ाने के कारण	एलडी प्रभार (₹ में)			दिनों में वृद्धि
								एलडी के साथ	एलडी के बिना		देय	वसूली की गई	बकाया	
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	एनडब्ल्यूआर	एसजीएनआर-एसआरपीआर जीसी	60 एमएम की रोड़ी	निर्माण/बीकेएन/53(आर)/2007-08	30-Aug-08	12-Jan-12	29-अप्रैल-09		12-जन.12	खदान, रोड वाहन, अतिरिक्त कार्य में वर्षा का जल	0	0	0	973
	एनडब्ल्यूआर	एसजीएनआर-एसआरपीआर जीसी	जीआरएसपी टी-3711	निर्माण/बीकेएन/54(आर)/2007-08	8-अग.-08	30-Jun-10	7-अप्रैल-09		30-जून-10	चुनाव, नरगा, अतिरिक्त कार्य के कारण श्रमिक वर्ग का अभाव	0	0	0	443
	एनडब्ल्यूआर	एसजीएनआर-एसआरपीआर जीसी	मेटल लाइनर 3741-42	निर्माण/बीकेएन/55(आर)/2007-08	8-अग.-08	9-अग.-10	7-अप्रैल-09		9-अग.10		0	0	0	482
	एनडब्ल्यूआर	डीओ-जीसी नई लाईन (1 से 41 कि.मी.)	65 एमएम की रोड़ी	डीओ/जीसी/एनएल/26	7-अप्रैल-11	18-मई-12	7-Apr-12		18-मई-12		कार्यस्थल की अनुपलब्धता तथा लम्बी वर्षा ऋतु	0	0	0
	एनडब्ल्यूआर	जेपी-डीओ दोहरीकरण	65 एमएम की रोड़ी	जेपी-डीओ/दोहरीकरण/डी/5 आर	3-अक्.-06	28-फर.-10	3-जन.-07		28-फर.10	प्लॉट की अनुपलब्धता, कामगारों द्वारा धीमी प्रगति	0	0	0	1135
	एनडब्ल्यूआर	एचएसआई-आरई दोहरीकरण	ग्यूएड ज्वायंट	सीएओ/एनडब्ल्यूआर/जेपी/एस-436/रेल खंड vi	3-नव.-09	30-जु.-10	31-मार्च-10		30जु.10	पटरियों की आपूर्ति न होना	0	0	0	120
	एनडब्ल्यूआर	टीबीआर-73.79 कि.मी. एमडी-पीएनयू	50 एमएम की रोड़ी	21/एबीआर/2008	23-मई-08	22-अक्.-09	22-मई-09		22-अक्.09	कामगारों की धीमी प्रगति के कारण तथा कार्यस्थल की अनुपलब्धता	0	0	0	150
9	एसआर	सीजीएल-वीएम डीएलजी	रोड़ी	एजीटी सं.4	6-सित.-08	20-फर.-10	17-जन.-10		31-मार्च-10	वर्षा तथा खदान विस्फोटक सामग्री का अभाव	0	0	0	74
	एसआर	वीएम-केपीडी जीसी	रोड़ी	एजीटी सं.173	20-जन.-09	24-जून-09	21-मई-09		31-अग.09	श्रमिक वर्ग की समस्या तथा मात्रा में वृद्धि	0	0	0	100
	एसआर	वीएम-केपीडी जीसी	रोड़ी	एजीटी सं.277	15-फर.-10	14-दिस.-10	20-अक्.-10		31-दिस.10	मात्रा में वृद्धि	0	0	0	71
	एसआर	वीएम-केपीडी जीसी	रोड़ी	एजीटी सं.50	18-जु.-07	18-सित.-09	30-अक्.-07		20-सित.09	वर्षा	0	0	0	680
	एसआर	डीजी-एमडीयू	रोड़ी	एजीटी सं.15	29-अग.-08	20-अक्.-09	20-मार्च-08		31-अक्.09	डिपो पर स्थान की अनुपलब्धता, लॉडिंग तथा अपलोडिंग हेतु वेगनों का स्थापन न होना, अतिरिक्त मात्रा का प्रचालन	0	0	0	581
	एसआर	डीजी-एमडीयू	रोड़ी	एजीटी सं.69	2-दिस.-08	13-अप्रैल-10	10-जन.-09		31-मई-10	भारी वर्षा, ब्लास्टिंग सामग्री का अभाव, कुशल श्रमिक वर्ग की अनुपलब्धता/अभाव	0	0	0	501
	एसआर	डीजी-पीओवाई	रोड़ी	एजीटी सं.5	19-सित.-08	14-दिस.-09	5-अप्रैल-09		14-दिस.09	विद्युत कटौती, लॉरी स्ट्राइक, डीजल तथा एक्सप्लोसिव की अनुपलब्धता	0	0	0	249
	एसआर	डीजी-पीओवाई	रोड़ी	एजीटी सं. 25	20-जन.-10	5-अग.-11	25-मई-10		31-अग.11	बुकिंग अनुदेशों के मामले में विलम्ब, नई मर्दों की संस्वीकृति	0	0	0	456
	एसआर	डीजी-पीओवाई	रोड़ी	एजीटी सं. 17	30-नव.-10	26-दिस.-11	21-जन.-11		31-दिस.11	भारी वर्षा, ब्लास्टिंग सामग्री का अभाव, कुशल श्रमिक वर्ग का अभाव	0	0	0	340
	एसआर	डीजी-एमडीयू	रोड़ी	एजीटी सं. 42	21-नव.-07	13-जु.-09	2-सित.-08		31-जु.-09	डिपो पर स्थान की अनुपलब्धता, भारी वर्षा तथा अतिरिक्त मात्रा का प्रचालन	0	0	0	329
	एसआर	एमवीएलके-सीएनजीआर	रोड़ी	एजीटी सं. 23	25-नव.-10	11-अक्.-11	9-नव.-10		30-नव.-11	भारी वर्षा तथा श्रमिक वर्ग की समस्या	0	0	0	381
	एसआर	एमवीएलके-सीएनजीआर	रोड़ी	एजीटी सं. 3	26-फर.-11	प्रगति पर है	11-सित.-11		30-जून-12	भारी वर्षा तथा श्रमिक वर्ग की समस्या	0	0	0	646
एसआर	सीजीएल-वीएम डीएलजी	ग्यूएड ज्वायंट 60 कि.ग्रा.	45341	25-जून-09	10-जून.-11	24-दिस.-09		27-सित.-11	आरडीएसओ से अनुमोदित फर्म के साथ 60 कि.ग्रा. की फिश प्लेट्स की अनुपलब्धता	0	0	0	633	



क्रम सं.	जोन	कार्य का नाम	सामग्री का विवरण	आपूर्ति आदेश/पीओ सं. और तिथि		सामग्री प्राप्ति की अंतिम तारीख	वास्तविक डीपी	बढ़ाई गई डीपी		बढ़ाने के कारण	एलडी प्रभार (₹ में)			दिनों में वृद्धि
								एलडी के साथ	एलडी के बिना		देय	वसूली की गई	बकाया	
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	एसआर	सीजीएल-वीएमडीएलजी	ग्यूएड ज्वायंट 60 कि.ग्रा.	45342	25-जून-09	29-जून-09	24-दिस.-09		24-फर.-10	निरीक्षण प्रमाण-पत्र की प्राप्ति में विलम्ब तथा बांध, रोड रोको आदि के कारण सामग्री के प्रेषण हेतु ट्रक की अनुपलब्धता	0	0	0	60
	एसआर	सीजीएल-वीएमडीएलजी	जीआरएसपी टी-3711	58026	20-अप्रैल-11	31-जु.-12	19-दिस.-11		31-जु.-12	उत्पादन बंद होने के कारण मांग का विलोपन, आरडीएसओ द्वारा निरीक्षण तथा विलोपन का तत्काल प्रतिसंहरण	0	0	0	222
	एसआर	डीजी-पीओवाई	ग्यूएड ज्वायंट 52 कि.ग्रा.	45581	1-सित्त.-09	30-नव.-11	30-जन.-10		30-जून-11	रेलवे द्वारा पटरियों का जारी न करना तथा एफबीडब्ल्यूएजेजे के साथ 13 मीटर लम्बी पटरियों की अनुपलब्धता	0	0	0	510
10	एससीआर	एनडीएल-वाईए	जीआरएसपी टी-3703.	21/09-10	11-जन.-10	20-अग.-11	18-सित्त.-10	31-अग.-11		सामग्री की आपूर्ति में ठेकेदार की असफलता	492404	492404	0	343
	एससीआर	एनडीएल-वाईए व आरजीपीएम-एमएमजेड	ग्यूएड ज्वायंट 60 कि.ग्रा./52 कि.ग्रा.	27/11-12	30-जन.-12	23-जु.-12	29-मई-12	29-जु.-12			397921	397921	0	60
	एससीआर	डीएमएम-पीएके	ईआरसी टी- 3701	19/08-09	30-जून-08	6-अप्रैल-09	9-दिस.-08	22-अप्रैल-09			5000	5000	0	133
	एससीआर	आरजीपीएम-एमएमजेड व जेपीटीएन-एमएलसीवी	जीएफएन लाइनर टी-3706	25/11-12	1-दिस.-11	5-जून-11	7-माच-12	30-जून-12			70464	70464	0	113
11	एसईआर	टाटा-बदमपहर सीटीआर 4.5 कि.मी.(एस)	60 कि.ग्रा. जीआरएसपी	सीई/टीपी/2009/014/बी/10029	26-अक्.-09	6-दिस.-11	10-जून-10	6-दिस.-11	26-जु.-11	वृद्धि आरडीएसओ द्वारा सामग्री की नामजरी के कारण प्रदान की गई	176167	176167	0	406
12	एसईसीआर	बालघाट-कटंगी को शामिल करते हुए गोंडिया-जबलपुर	जीएफएन लाइनर टी-3702, 3706	38	13-दिस.-06	16-मई-07	12-मई-07	16-मई-07		रिकॉर्ड में उपलब्ध नहीं	0	0	0	4
	एसईसीआर		जीएफएन लाइनर टी-3702, 3706	68	25-अग.-08	24-माच-09	24-दिस.-08		24-माच-09	आरडीएसओ/एलकेओ द्वारा विलम्बित निरीक्षण	0	0	0	90
	एसईसीआर	भिलाई-दुर्ग तीसरी लाईन	जीआरएसपी टी-3703.	48	20-जु.-07	25-अक्.-07	19-अक्.-07	29-जन.-08		रिकॉर्ड में नहीं	96422	96422	0	100
	एसईसीआर		ग्यूएड ज्वायंट 60 कि.ग्रा.	57	20-नव.-07	26-अग.-09	2-जन.-09	30-नव.-09	30-अग.-09	आपूर्तिकर्ता को पटरियों की विलम्बित आपूर्ति	0	0	0	238
	एसईसीआर		60 कि.ग्रा.के लिए 12 में सीएमएस क्रॉसिंग।	59	30-नव.-07	3-फर.-10	29-नव.-08	7-अप्रैल-10	30-अग.-09	कच्चे माल में वृद्धि, विद्युत आपूर्ति समस्या	66949	66949	0	271
	एसईसीआर		60 कि.ग्रा.के लिए 12 में सीएमएस क्रॉसिंग।	64	29-फर.-08	18-अग.-09	27-जन.-09		27-अग.-09	उपकरण खराबी, तालाबंदी	0	0	0	210
	एसईसीआर		जीएफएन लाइनर टी-3702, 3706	68	25-अग.-08	24-माच-09	24-दिस.-08		24-माच-09	आरडीएसओ/एलकेओ द्वारा विलम्बित निरीक्षण	0	0	0	90
एसईसीआर	ग्यूएड ज्वायंट 60 कि.ग्रा.		57	20-नव.-07	26-अग.-09	2-जन.-09	30-नव.-09	30-अग.-09	आपूर्तिकर्ता को पटरियों की विलम्बित आपूर्ति	0	0	0	238	
एसईसीआर	विलासपुर -सल्का पर रोड पैच दोहरीकरण	60 कि.ग्रा.के लिए 12 में सीएमएस क्रॉसिंग।	64	29-फर.-08	18-अग.-09	27-जन.-09		27-अग.-09	उपकरण खराबी, तालाबंदी	0	0	0	210	

क्रम सं.	जोन	कार्य का नाम	सामग्री का विवरण	आपूर्ति आदेश/पीओ सं. और तिथि	सामग्री प्राप्ति की अंतिम तारीख	वास्तविक डीपी	बढ़ाई गई डीपी		बढ़ाने के कारण	एलडी प्रभार (₹ में)			दिनों में वृद्धि	
							एलडी के साथ	एलडी के बिना		देय	वसूली की गई	बकाया		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
	एसईसीआर		जीएफएन लाइनर टी-3702,3706	68	25-अग.-08	24-मार्च-09	24-दिस.-08		24-मार्च-09	आरडीएसओ/एलकेओ द्वारा विलम्बित निरीक्षण	0	0	0	90
	एसईसीआर	चम्पा बाईपास लाइन	60 कि.ग्रा.के लिए 12 में सीएमएस क्रॉसिंग।	59	30-नव.-07	3-फर.-10	29-नव.-08	7-अप्रैल-10	30-अग.-09	कच्चे माल में वृद्धि, विद्युत आपूर्ति समस्या	66949	66949	0	271
	एसईसीआर		60 कि.ग्रा.के लिए 12 में सीएमएस क्रॉसिंग।	64	29-फर.-08	18-अग.-09	27-जन.-09		27-अग.-09	उपकरण खराबी, तालाबंदी	0	0	0	210
	एसईसीआर	अनुपुर-कटनी-टीआरआर(पी)-19	ग्यूएड जंचायट 60 कि.ग्रा.	169	8-अक्.-09	2-नव.-10	7-मई-10		7-नव.-10	भारी वर्षा, बाढ़, चक्रवात	0	0	0	180
	एसईसीआर	एनजीपी-डीयूजी सीटीआर(एस)6.7 3 कि.ग्रा.	ईआरसी टी 3701	143	10-अप्रैल-08	12-अग.-09	9-फर.-09	31-अग.-09		कच्चे माल की प्राप्ति में विलम्ब तथा तैयार उत्पाद का निरीक्षण	0	0	0	202
	एसडब्ल्यूआर	एसएमईटी-टीएलजीपी जीसी	रोड़ी	यूसीसी 72485		20-मई-10	12-सित.-07	30-जून-10	30-जून-08	शेष कार्य के समापन में विलम्ब	113000	113000	0	288
	एसडब्ल्यूआर	हुबली हेबसुर डीएल	रोड़ी	यूसीसी 72748		26-दिस.-09	20-जु.-08	31-दिस.-09	31-मार्च-09	खदान से सम्बन्धित व्यवहार्य समस्याएं	10000	10000	0	251
	एसडब्ल्यूआर	कोदूर-हरिहर एनएल	रोड़ी	यूसीसी 73046		13-मई-10	28-जु.-09	15-मई-10	31-जन.-10	शेष कार्य के समापन में विलम्ब	1115244	1115244	0	183
	एसडब्ल्यूआर	एसएमईटी-टीएलजीपी जीसी	रोड़ी	यूसीसी 72487		20-मार्च-09	18-अक्.-07	31-मई-09	30-जून-08	शेष कार्य के समापन में विलम्ब	190000	190000	0	252
13	एसडब्ल्यूआर	आरएमजीएम-एमवाईएसडीएल	जीएफएन लाइनर	डब्ल्यू.503/सीएन/बीएनसी/एसटी/टीएफ/56 ए/00394		4-अप्रैल-12	6-जन.-12	3-जु.-12		ठेकेदार द्वारा आपूर्ति में विलम्ब	29388	29388	0	177
	एसडब्ल्यूआर	आरएमजीएम-एमवाईएसडीएल	जीएफएन लाइनर	डब्ल्यू.503/सीएन/बीएनसी/एसटी/टीएफ/56 ए/00391		4-अप्रैल-12	22-दिस.-11	19-अप्रैल-12		ठेकेदार द्वारा आपूर्ति में विलम्ब	63534	63534	0	117
	एसडब्ल्यूआर	आरएमजीएम-एमवाईएसडीएल	जीएफएन लाइनर	डब्ल्यू.503/सीएन/बीएनसी/एसटी/टीएफ/56 ए/00393		4-अप्रैल-12	6-जन.-12	2-जून-12		ठेकेदार द्वारा आपूर्ति में विलम्ब	73411	73411	0	146
14	डब्ल्यूआर	पीआरटीएन-सीटीडी जीसी कार्य	मेटल लाइनर	17/2008/8067/3/882 33	16-फर.-09	10-जन.09	15-अग.-09	15-नव.-09		ठेकेदार द्वारा आपूर्ति में विलम्ब	9098	9098	0	90
	डब्ल्यूआर		रोड़ी	डीवाई.सीई/सी/बीआर सी/पीआरटीएन-	12-जु.-09	1-फर.-11	17-जन.-10		15-जु.-10	उपकर आपूर्ति, डम्पिंग तथा रोड़ी की स्टैकिंग हेतु अधिकतर स्थानों पर रेलवे भूमि की अनुपलब्धता	0	0	0	178
	डब्ल्यूआर		रोड़ी	डीवाई.सीई/सी/बीआर सी/पीआरटीएन-सीटीडी/13	20-जु.-10	1-अप्रैल-10	22-अग.-08		30-अप्रैल-10		0	0	0	608
	डब्ल्यूआर		एडीआई-पीएनयू टीबीआर 64.50 कि.मी.	रोड़ी	डीआरएम/एडीआई/11 3/2005-06	-	1-मई-11	15-अग.-07		31-मई-11	आपूर्ति की गई रोड़ी की लोडिंग हेतु रिक्त स्थान तथा हुपरो की अनुपलब्धता	0	0	0
15	डब्ल्यूसीआर	केटीटी-सीओआर अनुभाग-टीएसआर(पी)	ईआरसी टी 3701	डब्ल्यूसीआर/टीपी/200 9-15आर/ईआरसी/314	7-जून-10	17-जून-11	6-जून-11	23-सित.-11		ठेकेदार के कारण आपूर्ति में विलम्ब	286392	286392	0	107
<b>जोड़</b>										<b>28712977</b>	<b>20609820</b>	<b>8103157</b>		

नोट: कॉलम 15 को एमएसएक्सल फारमूल के माध्यम से @ 30 दिनों पर संगणित किया गया है।

अनुबन्ध XV (पैरा 3.1.5.2-iv)

जोखिम व चुककर्ता ठेकेदारों से लागत राशि की वसूली न होना

क्र.सं.	जोन	सामग्री का विवरण	पी.ओ संख्या व तिथि	आपूर्तिकर्ता का नाम	आपूर्ति की जाने वाली मात्रा	वास्तविक आपूर्ति	कम आपूर्ति (कॉलम 6-7)	दर (रूपये में)	आर व सी पी.ओ.संख्या व तिथि	दर	वसूली योग्य आर व सी राशि (कॉलम 11-कॉलम 9) कॉलम 8 (रूपये में)	चूक करने वाले ठेकेदार से वसूल की गई राशि	राशि जो अभी वसूल की जानी है (कॉ.12-कॉ.13) (रूपये में)	टिप्पणी यदि कोई हो	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1	ईसीओआर	रोडी (50एमएम)	सीए सं.03/सीई/सी/1/बीबीएस/बीएसकेपी/2007 दि.12.2.2007	मै. लक्ष्मी एजेंसिज, हैदराबाद	30000	13117.76	16882	उ.न.	30/सीई/सी/1/बीबीएस/बीएसकेपी/09 दि 09.12.2009	उ.न.	5041488	0	5041488	ठेका निलम्बित किया गया तथा मै. श्रीनिवासा एडिफीस प्राइवेट लि. विजयावाद को दे दिया गया। दिनांक 09.12.2009 को सीए संख्या 30/सीई/सी/1/बीबीएस/बीएसकेपी/09 देखें। मध्यस्थ निर्णय पर जोखिम व लागत राशि रु. 50,41,488/- थी। मध्यस्थ निर्णय द्वारा सभी पंचाट प्रकाशित किए गए थे। इसके बाद एजेंसी ने कानूनी अदालत से सम्पर्क किया।	
2	एनसीआर	ग्लूडक जोएंटस	2006/23/1 श्यामा श्याम दिनांक 14.3.2007	मै. श्यामा श्याम ग्लूटेक कॉरपोरेशन, आगरा	207	200	7	6151	आर व सी	6329	1246	0	1246	जोखिम तथा लागत ठेका 25.04.2012 को पुनः चूक करने वाले ठेकेदार को दिया गया।	
					20		20	6350	16.01.2011 श्यामा	6523	3460		3460		
					2116	310	1806	6300	श्याम दिनांक	6473	312438	0	312438		
					275		275	6200	25.04.2012	6373	47575		47575		
3	एनईआर	जीआरएसपी टी-371	एनई/निर्माण/पीड ब्ल्यू/ओटी-ओटी 28 दिनांक 6.10.08	मै. ईस्टर्न ट्रेक उद्योग लिमिटेड, कोलकाता	710695	209000	501695	18.90	एनई/निर्माण/सीड ब्ल्यू/ओटी-10 से 14 दिनांक 02.02.10	19.94	521763	0	#NAME?	चूक करने वाली फर्म पर जीआरएसपी की 109000 संख्या की दोषपूर्ण आपूर्ति के लिए रु. 1,00,000 का जुर्माना भी लगाया गया।	
4	एससीआर	जीआरएसपी टी-3703,3711	10/08-09/सीएओ/सी/एस सी/एसटी दि.15.5.2009	मै. ईस्टर्न ट्रेक उद्योग प्रा.लिमिटेड, कोलकाता	346775	शून्य	462366	18.6	02/10-11/सीएओ/सी/एससी/एसटी दिनांक 13.04.2010	21.24	1138577	0	1138577	फर्म ने जोखिम व लागत ठेके के प्रति एक मुकदमा दायर किया है।	
					115591				07/10-11/सीएओ/सी/एससी/एसटी दिनांक 14.06.2010	20.53					
	एससीआर	ईआरसी टी-3701	48/07-08/सीएओ/सी/एस सी/एसटी दि. 05.11.2007	मै. राजदीन इंडस्ट्रीज, बेंगलोर	203558	91700	111858	45.1	-		504480	0	504480		
					200000	शून्य	200000	63.33	25/09-10/सीएओ/सी/एससी/एसटी दिनांक 10.03.2010		1000000	0	1000000		
एससीआर	ईआरसी टी-3701	39/08-09/सीएओ/सी/एस सी/एसटी दि.28.01.2009	मै. असरा स्टीलस, नोएडा	100000	शून्य	100000	62.59	26/09-10/सीएओ/सी/एससी/एसटी दिनांक 10.03.2010		625900	0	625900			
											<b>जोड़</b>	<b>9196927</b>	<b>0</b>	<b>9196927</b>	

**अनुबन्ध-XVI (पैरा 3.1.5.4-i)**

**बढ़ी हुई अवधि के दौरान पीवीसी के लागू करने के कारण किया गया भुगतान**

जोन	कार्य का नाम	आपूर्ति आदेश संख्या व तिथि		सामग्री का विवरण	समापन की मूल तिथि	समापन की बढ़ी हुई तिथि	बढ़ी हुई अवधि के दौरान पीवीसी के तहत हुआ			टिप्पणी
							चालू बिल संख्या	तिथि	भुगतान की गई राशि (रु.में)	
1	2	3		4	5	6	7	8	9	10
ईआरसी	जेवाईजी-डीबीजी-एनकेई	ईआरसी/सीएओ/सी/डब्ल्यूटी/19/एम/934	13.4.10	रोडी	12.4.11	30.06.12	2वां 3वां	2.12.11 25.5.12	1460362 2119143	शून्य
एनआर	वरिष्ठ डीईएन-ii/एलकेओ के खण्ड में चौखण्डी पर रोडी डिपो	48 डब्ल्यूए/दस/कार्यो/10/वरि. डीईएन-II/सीएचएच-डिपो2009-10/271	5.न.	रोडी	05.09.2010	पीवीसी के साथ 31.10.11 व पीवीसी के बिना 30.04.11	IV V VI VII	19.11.10 09.12.10 29.12.10 16.03.11	1297624	पीवीसी के रूप में रु. 20.20लाख में से डीओसी की बढ़ी हुई अवधि से संबंधित रु. 12.90 लाख की राशि का भुगतान किया
एनसीआर	कानपुर-टीडीएल सीटीआर 67.04 कि.मी.(पी)(स्था.सं. 145/09)	संस्वीकृत पत्र सं.22-डब्ल्यू/929/बिल	9.2.2010	रोडी	8.2.2011	31.10.12	सीसी सं. 503(9वां बिल)	21.11.11	1597814	शून्य
एनसीआर							सीसी सं. 528 (11वां बिल)	7.4.12	704520	शून्य
एनसीआर							सीसी सं. 534 (12वां बिल)	30.5.12	1558884	शून्य
एनईआर	हथुआ - भटनी	सीएओ/निर्माण/जीकेपी/103	29.8.08	रोडी	27.5.09	15.6.10	XIV	7.5.11	1514957	शून्य
एनईआर		सीएओ/निर्माण/जीकेपी/09	29.8.08	रोडी	27.5.09	15.5.10	XVI	24.4.10	1939216	शून्य
एनईआर	सीपीजे-थावे-छपरा (भाग पूरा हो गया)	डीवाई.सीई/निर्माण/एनई/जीकेपी/26	20.12.10	रोडी	6.5.11	15.9.11	VII	26.11.11	1130630	शून्य
एनईआर		डीवाई.सीई/निर्माण/एनई/जीकेपी/19	20.12.10	रोडी	15.11.10	31.3.11	XI	29.07.11	1510968	शून्य
एनईआर		डीवाई.सीई/निर्माण/एनई/जीकेपी/20	26.07.10	रोडी	14.11.10	15.2.11	V	16.06.11	1450695	शून्य
एनईआर		डीवाई.सीई/निर्माण/एनई/जीकेपी/24	14.10.10	रोडी	14.11.10	15.2.11	V	16.06.11	1672387	शून्य
एनईआर		सीएओ/निर्माण/जीकेपी/157	25.1.11	रोडी	25.3.11	30.6.11	VIII	17.11.2011	863735	शून्य
एनईआर		डीवाई.सीई/निर्माण/एनई/जीकेपी/17	23.06.2010	रोडी	15.11.10	30.6.11	IX	24.4.2012	1177482	शून्य

जोन	कार्य का नाम	आपूर्ति आदेश संख्या व तिथि		सामग्री का विवरण	समापन की मूल तिथि	समापन की बड़ी हुई तिथि	बड़ी हुई अवधि के दौरान पीवीसी के तहत हुआ			टिप्पणी
							चालू बिल संख्या	तिथि	भुगतान की गई राशि (रु.में)	
1	2	3		4	5	6	7	8	9	10
एनईआर		डीवाई.सीई/सीओएन/एनई/जीकेपी/18	8.07.2010	रोडी	23.1.11	15.3.12	VI	10.04.2012	1105550	शून्य
एनईआर	ओनरीहर-जोनपुर	डीवाई.सीई/निर्माण/बीएसबी/26	15.5.10	रोडी	26.6.10	31.7.11	VI	21.9.10	416137	शून्य
एनईआर	बाराबंकी-बुरहवाल	डीवाई.सीई/निर्माण/एलजेएन/32	22.4.10	रोडी	16.10.10	31.1.12	XV	19.4.12	3750187	शून्य
एनईआर		डीवाई.सीई/निर्माण/एलजेएन/32	21.5.10	रोडी	16.10.10	31.7.11	VII	19.1.12	3865547	शून्य
एनईआर		सीएओ/निर्माण/जीकेपी/158	31.01.11	रोडी	25.7.11	28.2.12	XVII	4.10.11	2685690	शून्य
एनईआर	भाभनन-मानकपुर		31.12.2008	रोडी	5.8.2009	31.10.2010	XX	02.09.2010	1722296	शून्य
एनईआर		डि.सीई/सीओएन./जी/जीकेपी/17	23.3.2010	रोडी	01.10.2010	31.8.2011	XI	3.8.2011	977634	शून्य
एनईआर		डी.सीई/सीओएन/जी/जीकेपी/21	18.5.2010	रोडी	03.11.2010	30.6.2011	XII	26.6.2011	2318678	शून्य
एनईआर		डी.सीई/सीओएन/जी/जीकेपी/27	23.10.2010	रोडी	03.11.2010	31.10.2011	IX	10.7.2011	1832511	शून्य
एनईआर	मुंडरेवा बाभनन	डी.सीई/सीओएन/एनडब्ल्यू/जीकेपी/01	9.01.2009	रोडी	20.10.08	31.3.10	IX	5.08.10	3436779	शून्य
एनईआर		डी.सीई/सीओएन/एनडब्ल्यू/जीकेपी/14	22.09.2009	रोडी	28.3.10	18.1.11	IV	24.02.11	409954	शून्य
एनईआर		डी.सीई/सीओएन/एनडब्ल्यू/जीकेपी/08	1.05.2009	रोडी	22.5.10	28.2.11	II	30.05.11	871972	शून्य
एनईआर		डी.सीई/सीओएन/एनडब्ल्यू/जीकेपी/17	23.2.10	रोडी	25.5.10	28.2.11	II	30.5.2011	871922	शून्य
एनईआर	सलेमपुर-बरहाज (सीटीआर)	डीआरएम/डब्ल्यू/24	20.4.11	रोडी	13.11.11	15.4.12	एफसीसी	10.5.2012	2102288	शून्य
एनईआर		डीआरएम/डब्ल्यू/261	7.3.11	रोडी	2.7.11	10.1.12	एफसीसी	8.5.2012	727160	शून्य
एनईआर	मऊ-शाहजगंज	डीआरएम/डब्ल्यू/73	20.8.09	रोडी	23.11.09	25.1.10	एफसीसी	3.6.10	1067167	शून्य
एनडब्ल्यूआर	टीबीआर 73.79किमी.एमडी-पीएनयू	21/एबीआर/2008	10.12.07	रोडी	22.5.2009	22.10.09	14, 15 और 16	2/फर./2010	150230	अतिरिक्त मात्रा आर्डर दिये जाने के कारण

जोन	कार्य का नाम	आपूर्ति आदेश संख्या व तिथि		सामग्री का विवरण	समापन की मूल तिथि	समापन की बड़ी हुई तिथि	बड़ी हुई अवधि के दौरान पीवीसी के तहत हुआ			टिप्पणी
							चालू बिल संख्या	तिथि	भुगतान की गई राशि (रु.में)	
1	2	3		4	5	6	7	8	9	10
एनडब्ल्यूआर	एसडीएलपी-आरटीजीएच-बीकेएन-डीएनए	सीओएनएसटी/बीकेएन/45/2007-08	8.2.08	रोड़ी	1.5.2009	30.9.11	19वाँ	30.3.2012	5563	खदान में बारिश के पानी के कारण रोड़ी उत्पादन ठप किया गया।
एनडब्ल्यूआर	अल-पुष्कर	एएमपी/एनएल/टी/8-आर	11.7.08	रोड़ी	10.8.2009	20.8.11	10वीं		3211537	स्थल उपलब्ध नहीं, कार्मिकों की धीमी प्रगति
एनडब्ल्यूआर				रोड़ी			11वीं			
एनडब्ल्यूआर				रोड़ी			12वीं			
एनडब्ल्यूआर				रोड़ी			13वीं से 17वीं			
एनडब्ल्यूआर				रोड़ी			18वीं से 22वीं			
एनडब्ल्यूआर				रोड़ी			23वां से 25वां			
एनडब्ल्यूआर				रोड़ी			26वां से 27वां(अंतिम)			
एससीआर	जीसी(डीएमएम-पीएके)	लागू नहीं	लागू नहीं	रोड़ी 65मिमी./50मिमी.	9.1.2009	30.11.2009 (लगभग कुल मात्रा) 17.04.2010 (अतिरिक्त मात्रा)	-	-	550180	
एसईआर	आरकेएसएन-सीकेपी स्टेशन के बीच से 5.86 किमी.तक किमी.295.94-301.80(डीएन) के लिए टीआरआर(पी)	सीई/टीपी/2009/017/बी/10038	11.12.09	60 किग्रा जीएफएन लाइनर	20.03.10	20.04.10	सीएफ/4787	2.9.10	20343	महाकुम्भ मेला के कारण हरिद्वार में परिवहन में समस्या के कारण इनकार खण्ड के बिना विस्तार दिया गया
एसईआर							सीएफ/4788		8154	
एसईआर							सीएफ/4789		6551	

जोन	कार्य का नाम	आपूर्ति आदेश संख्या व तिथि		सामग्री का विवरण	समापन की मूल तिथि	समापन की बड़ी हुई तिथि	बढ़ी हुई अवधि के दौरान पीवीसी के तहत हुआ			टिप्पणी	
							चालू बिल संख्या	तिथि	भुगतान की गई राशि (रु.में)		
1	2	3		4	5	6	7	8	9	10	
एसईआर		सीई/टीपी/2009/017/बी/10037	11.12.09		20.03.10	20.04.10	सीएफ/4786	2.9.10	21112		
एसईआर	पूरुलिया-बीरमडीह-टीआरआर-33 किमी.(पी)किमी. 323-334 (अप) 336-355 (अप) 356-359 (अप)	सीई/टीपी/2009/001/ए/10034	27.10.09	52/60 किग्रा. 1 में 12सेमी. क्रासिंग	31.08.10	03.09.11	सीएफ/04991	5.9.11	1312151	ठेकेदारों से कम दर पर प्राप्त करने के लिए इंकार खण्ड के बिना विस्तार दिया गया।	
डब्ल्यूआर	प्रतापनगर-चोट्टाईपुर जीसी	टी.नं. डी.सीई/सी/बीआरसी/पी आरटीएन-सीटीडी/56	12/7/2009	रोड़ी	17.01.2010	15.2.11	4थी से 7वीं	दिस.-09 से फर.-10	219345	1. रोड़े की उपकर आपूर्ति,डंपिंग और स्टेकिंग के लिए अधिकांश जगहों पर रेलवे की भूमि उपलब्ध नहीं।	
डब्ल्यूआर							8वीं से 9वीं	मार्च-10 से मई-10	314584		
डब्ल्यूआर							10वीं से 11वीं	सित.-10 से नव.-10	317069		
डब्ल्यूआर							12वीं से 13वीं (अंतिम)	दिस.-10 से फर.-11	144307		
डब्ल्यूआर		टी.नं. डी.सीई/सी/बीआरसी/पी आरटीएन-सीटीडी/13	20.7.06	रोड़ी	22.08.2008	30.4.10	19वीं आर/बिल से 41वीं अंतिम बिल		7070655	1. रोड़े की उपकर आपूर्ति,डंपिंग और स्टेकिंग के लिए अधिकांश जगहों पर रेलवे की भूमि उपलब्ध नहीं है 2. मात्रा में अत्यधिक बदलाव के कारण	
डब्ल्यूआर	एडीआई-पीएनयू टीबीआर 64.50 किमी.	टी.नं. डीआरएम/एडीआई/113/2005-06	उपलब्ध नहीं	रोड़ी	15.08.2007	31.5.11	दूसरी तीसरी 4थी 5वीं 6वीं	5.10.2009 25.11.2009 18.3.2009 21.4.2011 27.6.2011	318451 827916 279046 2784836 2383165	1. खाली स्थान की गैर-उपलब्धता 2.पहले से ही आपूर्त रोड़े की लदान हेतु हूपर्स की गैर-उपलब्धता	
डब्ल्यूसीआर	आरएमए-बीपीएल	डी.सीई/केटीटी/आरएमए-बीपीएल/रोड़ी	7.5.10	रोड़ी	6.3.2011	6.6.11	एक्सएम/227	30.8.2011	218414	रोड़े की मात्रा बढ़ा दी गई रेलवे के लिए समापन की तिथि बढ़ा दी गई।	
									<b>जोड़</b>	<b>68323496</b>	

## अनुबंध XVIII

### (पैरा 3.1.5.6)

**खरीदे गए/ व्यवस्थित पी.वे.सामग्री का अधिक/कम/उपयोग अनियमित उपयोग**

उपयोग	ध्यान में आए मामलों का विवरण
अधिक उपयोग	<p>(i) एनएफआर पर, संकुचन के लिए 8% की दर से अतिरिक्त मात्रा अनुमत करने के बाद आलूबाड़ी-सिलीगुड़ी जीसी कार्य में 87.60 किमी के गेज परिवर्तन संकुचन में बिछाने हेतु रोड़ी (1.92 लाख घन मी.) की आवश्यकता थी। हालांकि मार्च 2009 से नवम्बर 2010 के दौरान निर्माण संगठन ने 2.53 लाख घन मी. रोड़ी खरीदी। इस प्रकार ₹13.37 करोड़ मूल्य की 0.85 लाख घन मी. रोड़ी खरीदी गई और इसका आवश्यकता से अधिक उपयोग किया गया।</p> <p>(ii) एनडब्ल्यूआर-कार्य-टीआरआर 24.3 किमी रोहतक-भिवानी खण्ड-1933.4 किमी रेलों का अधिक उपयोग (लागत ₹ 0.60 करोड़)।</p> <p>(iii) डब्ल्यूआर-सीटीआर राजकोट-वाकनेर के बीच 8.20 किमी-8239.70 घन मी. का अधिक उपयोग लागत ₹ 0.24 करोड़।</p> <p>(iv) एसआर-चेंगलपट्टु-बिल्लुपुरम दोहरीकरण-67790 ईआरसी का अधिक उपयोग, 14800 जीआरएसपी और 135400 जीएफएन लाइनर्स-लागत ₹ 0.47 करोड़।</p> <p>(v) एसईसीआर-भिलाई-दुर्ग नई लाइन में 60 किग्रा के 272 चिपके हुए जोड़ों का अधिक उपयोग-और बिलासपुर में -सलकारोड़ दोहरीकरण में 388 कुल लागत ₹ 1.57 करोड़।</p>
कम उपयोग	<p>एनडब्ल्यूआर-(i) रोहतक-भिवानी खण्ड में 24.30 किमी. टीआरआर में 9720 घन मी. रोड़ी का उपयोग किया जाना था। हालांकि मार्ग में कोई रोड़ी नहीं माँगी/खरीदी/डाली गयी।</p> <p>(ii) "एक्यूजी-पीओके खण्ड में 5.166 किमी का सीटीआर, छः सीएमएस क्रोसिंग्स (1:12) 60 किग्रा " प्रदान किया जाना था। हालांकि, न तो क्रोसिंग्स खरीदे गए न ही मार्ग में डाले गए।</p> <p>(iii) जयपुर-सवाई माधोपुर खण्ड में 10.300 किमी. का टीएसआर पूर्ण हो चुका दर्शाया गया था। हालांकि मानक के अनुसार 15862 स्लीपर्स का उपयोग किए जाने के प्रति केवल 6114 स्लीपर्स उपयोग हुए दर्शाए गए। इससे यह भी पता चला कि स्लीपर्स बिछाये जाने के दौरान (जीआरएसपी-19,496 सं., ईआरसीज़-38,992 सं. और जीएफएन लाइनर्स-38992 सं.) बिछाये जाने वाले अन्य उप-साधनों का उपयोग नहीं किया गया।</p>
अनियमित उपयोग	<p>(i). एनआर में यद्यपि, सीसी +6+2टी लदान वैगनों की अनुमति वाले "बी" श्रेणी मार्ग पर स्थित बरेली-रामपुर खण्ड के बीच 16.14 किमी के सीटीआर को 60 किग्रा पटरियों के साथ मंजूरी के बिना 52 किग्रा पटरियों के साथ किया गया।</p> <p>(ii). एनआर में, 33.71 किमी लंबे खण्ड (धामपुर-रूड़की) के टीएसआर कार्य में धातु लाइनर्स के लिए जीएफएन लाइनर्स का उपयोग किया गया और 6.38 किमी के पैच में 1660 स्लीपर्स प्रति किमी के निर्धारित मानक के बावजूद 1538 स्लीपर्स प्रति किमी की दर से स्लीपर्स बिछाये गए।</p> <p>(iii) एनआर में स्वीकृत विस्तृत अनुमान के अनुसार चुरारू-टकराला-अम्ब अंधौरा नई लाइन</p>



पर 52 किग्रा पुरानी पटरियों का उपयोग किया जाना था। हालांकि निर्माण संगठन ने 60 किग्रा पुरानी पटरियों तथा 52 किग्रा की नई पटरियों का उपयोग किया जिसके कारण ₹ 0.78 करोड़ का कुल अतिरिक्त व्यय हुआ।

(iv) यद्यपि, एनडब्ल्यूआर में मेट्रा रोड-मेट्रा सिटी और एनईआर पर सलेमपुर-बरहाज बाजार खर्चीली शाखा लाइनें हैं, उनके सीटीआर कार्य 1540 स्लीपर्स घनत्व की दर एवं और 250 मिमी. के रोड़ी कुशन के बजाय 1660 प्रति किमी स्लीपर की दर तथा 300 मिमी. रोड़ी कुशन, 60 किग्रा नई पटरियों का उपयोग करते हुए मंजूर किए गये थे। इन खण्डों पर न तो कोई माल ढुलाई की जा रही थी न ही किसी माल लाइन के निर्माण हेतु निर्माण कार्यक्रम में कोई प्रस्ताव था। आवागमन घनत्व भी 5 जीएमटी से कम था। कार्य निष्पादित किए जा रहे थे जिससे ₹ 4.34 करोड़ का अतिरिक्त व्यय होगा।

(v) एनडब्ल्यूआर में, सूरतगढ़-भटिंडा खण्ड के सीटीआर-3.27 किमी. तथा टीआरआर-1.33 किमी के लिए विस्तृत आंकलन में 60 किग्रा नई पटरियों के 552 मीट. का प्रावधान किया गया था। हालांकि, 60 किग्रा पटरियों की प्राप्ति न होने के कारण 52 किग्रा नई पटरियों के 5957.17 आर/मीटर एसएसई/पी.वे/भटिंडा से स्थानान्तरित करवाए गए, जिसमें से 5342.68 आर/मीटर भटिंडा और गरूसर करवाएं सोहनीवाला (1.22 किमी से 4.49 किमी) के बीच 3.27 किमी. मार्ग में प्रयोग किए गए और 614.49 आर/मीटर की शेष मात्रा वापस कर दी गयी। उपयोग में विचलन नियमित नहीं था जिसका अतिरिक्त रख-रखाव एवं परिवहन के अलावा मार्ग की गुणवत्ता पर प्रभाव होगा। इसके अतिरिक्त, यद्यपि माँगी गई मात्रा को व.डीईएन/बीकानेर के पत्र दि. 29 अप्रैल, 2010 के अनुसार प्राप्त और खपत किया बताया गया था, एसएसई/पी.वे/ सूरत के अनुभागीय रजिस्टर के अनुसार, उक्त टीआरआर (141 से 142.33 किमी) पूरा नहीं किया गया क्योंकि 52 किग्रा की पटरियाँ 2006 में बिछायी गई बताया गया था।

**अनुबंध-XVII**

**(Para 3.1.5.5- ii)**

**स्थायी पथ सामग्री की खरीद पर किए गए व्यय का गलत वर्गीकरण/अनियमित बुकिंग**

रेलवे	व्यय के गलत वर्गीकरण/अनियमित बुकिंग के मामलों का विवरण			
एनडब्ल्यूआर	<p>(i) एक स्वीकृत कार्य (अल-पीएनयू खण्ड में 73.79 किमी टीबीआर) हेतु आपूर्त रोड़ी की मात्रा में से 49423 घन मी.रोड़ी उतार ली गई और अजमेर डिवीज़न के दूसरे खण्ड में अन्य कार्य में उपयोग की गई रोड़ी की इस मात्रा की लागत (₹ 2.28 करोड़) स्वीकृत कार्य को क्रेडिट नहीं की गई।</p> <p>(ii) निम्नलिखित कार्यों के विस्तृत आकलन के अनुसार, रोड़ी की लागत राजस्व पर प्रभारित थी। हालांकि, मार्ग नवीनीकरण कार्यों के समापन के पश्चात, कुल ₹ 5.76 करोड़ पूंजी/डीआरएफ से राजस्व में स्थानान्तरित नहीं किए गए।</p>			
	कार्य	रोड़ी (घन मी.में)	दर	राजस्व पर प्रभारित धनराशि(₹)
	सीटीआर (पी)एसओजी-बीटीआई 3.27 किमी एवं टीआरआर 1.33 किमी	1308	655	856740
	सीटीआर 14.66 किमी मेट्रो रोड-मेट्रो सिटी	5864	454.62	2665892
	सीटीआर 5.166 किमी आसापुर गोमत-पोकरन	2666	454.62	1212017
	सीटीआर (पी) जेपी-एफएल-30 किमी	12000	455.01	5460120
	सीटीआर (पी) एचएसआर 9.78 किमी. एवं आरई-एचएसआर टीआरआर 3 किमी टीएसआर 41.4 किमी	20472	692.4	14174813
	टीबीआर 73.79 किमी एमडीयू-पीएनयू	22137	381.5	8445266
	टीएसआर 10.30 किमी एसडब्ल्यूएम-जेपी	4000	494.56	1978240
	सीटीआर 21 किमी एवं टीएसआर 10 किमी. एचएसआर-बीटीआई	7750	724.4	5614100
	सीटीआर 41 किमी, टीआरआर 32.4 किमी एवं टीएसआर 10.7 किमी एचएसआर-बीटीआई	20680	724.4	14980592
	सीटीआर 8.27 किमी सुचन कोटली एवं बुरागुड़ा	3308	655	2166740
	<b>जोड़</b>			<b>57554520</b>

एनईआर	<p>(i) रेलवे ने 2009-10 तथा 2010-11 में ₹ 15.37 करोड़ का ट्रैक सामान और ₹ 17.16 करोड़ पूँजी (नई लाइनों, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण) के लिए बुक किया जबकि सामानों का उपयोग डीआरएफ के तहत स्वीकृत ट्रैक नवीनीकरण कार्यों में किया गया। भाभनन-मानकपुर दोहरीकरण से संबंधित ₹ 2.80 करोड़ का व्यय भी अनियमित रूप से मऊ-इंदारा के लिए बुक कर दिया गया (2009-10)।</p> <p>(ii) वाराणसी डिवीज़न के ट्रैक नवीनीकरण कार्यों में प्रयुक्त (2009-10) स्थायी पथ सामानों की लागत (₹ 1.52 करोड़) भी अनियमित रूप से इकमा-जीरादेई दोहरीकरण परियोजना के लिए बुक कर दी गई थी।</p>
डब्ल्यूआर	<p>कलपीपल-फंडा दोहरीकरण परियोजना में, ₹ 18.14 करोड़ का गलत डेबिट किया गया, क्योंकि वास्तव में प्रयुक्त 5862.10 मी.ट. की बजाय 60 किग्रा पटरी का 14961.85 मी.ट. की लागत को बुक कर दिया गया।</p>
एसडब्ल्यूआर	<p>(i) रेलवे ने दो माँग पत्रों (2011-120) (आरएमजीएम-एमवाईएस दोहरीकरण-7847 मी.ट. तथा केक्यूजेड-सीबीपी नई लाइन-1559.339 मी.ट.) के प्रति 60 किग्रा की 9196.857 मी.ट. की पटरी खरीदी। इसके विपरीत, साइटों पर वास्तव में प्राप्त हुई पटरियाँ आरएमजीएम-एमवाईएस में 1614.215 मी.ट तथा केक्यूजेड-सीबीपी में 3949.748 मी.टन थी। हालांकि आरएमजीएम-एमवाईएस और केक्यूजेड-सीबीपी कार्यों के लिए क्रमशः 5661.413 मी.टन तथा 809.409 मी.टन की कीमत डेबिट कर ली गयी थी जिसमें 18.76 करोड़ का अनियमित डेबिट शामिल था।</p> <p>इसके अलावा केक्यूजेड-सीबीपी नई लाइन परियोजना के लिए ₹ 21.84 करोड़ मूल्य की 3632.894 मी.टन पटरियाँ प्राप्त की गई जबकि कोई भी माँग-पत्र नहीं दिये गए थे। आरएमजीएम-एमवाईएस दोहरीकरण तथा टुमकुर-रायदुर्ग नई लाइन परियोजनाओं से पटरियों की लागत डेबिट की गई।</p> <p>(ii) ट्रैक नवीनीकरण के लिए पटरियों और स्लीपरों की खरीद पर किया गया व्यय (₹ 84.15 करोड़) डीआरएफ के बजाय पूँजी में बुक किया गया (2009-10)।</p> <p>(iii) ₹ 43.88 करोड़ मूल्य की पटरियाँ जोकि कोलास-चिकबबापुर और शिमोगा-तालागुप्पा कार्यों के लिए प्राप्त हुई थीं और वेल्डिंग हेतु फ्लश बट्ट प्लांट को भेजी गई थीं, को एसआर की तरफ भेज दी गई और लागत का कोई निपटान नहीं किया गया।</p>
डब्ल्यूसीआर	<p>आरएमए-बीपीएल नई लाइन हेतु खरीदी गई पटरियाँ (52 किग्रा के लिए राजस्व और पूँजी खातों के बीच ₹ 6.06 करोड़ का पुनर्विनियोजन अनियमित था।</p>
एससीआर	<p>निधियों की कमी के कारण रेलवे ने स्थायी पथ के सामानों को एक परियोजना से दूसरी परियोजना में बुक कर दिया (2011-12) (16-11 सेटों में टी/आउटस 1, 12-53 सेटों में 1</p>

एनआर	<p>और डी स्वीच-32 सेटों के लिए जीआरएसपी-एनडीएल-वाईए लाइन कार्य से जगीताल - मुरादाबाद नई लाइन तक के कार्य के लिए कुल मूल्य ₹ 0.15 करोड़ और एचएक्स-एसबीसी लाइन से एनडीएल-वाईए नई लाइन तक 95 पटरियों का मूल्य ₹ 0.53 करोड़ )</p> <p>(i) ओपेन लाइन में स्थायी पथ के सामान प्राप्त हुए और खपत हुई (मूल्य ₹ 145.59 करोड़), धनराशि निर्माण संगठन की चालू परियोजनाओं से डेबिट कर ली गई (2010-11) और सामानों की प्राप्ति के बिना ही उत्तर रेलवे निर्माण द्वारा धनराशि डेबिट करने वाले निपटान मेमोज़ स्वीकार कर लिए गए।</p> <p>(ii) चंडीगढ़-लुधियाना नई बीजी रेल लिंक को क्रेडिट कुल ₹ 10 करोड़ क्रेडिट किया गया और जिंद-सोनीपत को डेबिट किया गया (₹ 91179)-पटरियों (52किग्रा) की लागत समंजित करने के लिए जमा कार्य जून,2011 में जेवी सं. 203156776 और 203156777 के माध्यम से एक से दूसरे कार्य को आपूर्त किया जाना बताया गया था जबकि सामानों का कोई स्थानान्तरण नहीं हुआ।</p> <p>(iii) एसएसई (स्थायी पथ), बरनाला के अंतर्गत यार्ड लाइन के ट्रैक नवीनीकरण में प्रयुक्त 923 स्लीपरों की कीमत (₹ 0.16 करोड़) जैसाकि कि सितम्बर 2011 के जेवी सं. 193084095 के अनुसार किए गए अनुदान सं. 04 की बजाय अनुदान सं. 16 (डीआरएफ-ट्रैक नवीनीकरण) के लिए डेबिट किए जाने की आवश्यकता थी।</p> <p>(iv) अम्बाला डिवीज़न को पीआरसी स्लीपरों की आपूर्ति के लिए फर्म को मूल्य बदलाव खण्ड (₹ 54,83,516) हेतु किये गये भुगतान का अनुदान सं. 09 (09-350) को ऋणात्मक क्रेडिट हुआ और (ट्रैक नवीनीकरण कार्य टीएसआर-21.40 किमी. के लिए एसएसई/बरनाला और ट्रैक नवीनीकरण/पानीपत के लिए एसएसई/अबोहर) संचालन व्यय-यातायात से संबंधित अनुदान सं. 09, मार्च 2012 के जेवी सं. 193054279 के द्वारा अनुदान सं. 16 (डीआरएफ-3100) का क्रेडिट हुआ।</p>
------	--

अनुबंध XIX (पैरा 3.1.5.6-i)

आरवीएनएल और अन्य एजेंसियों को जारी स्थायी मार्ग सामान की लागत की गैर-वसूली

क्र.सं.	जोन	कार्य/डिपो का नाम	सामान का विवरण	जिसको जारी किया गया	जारी करने की तिथि	पार्टी को जारी सामान की लागत (₹ में)	वसूली की गई राशि (₹ में)	बकाया (₹ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	एनसीआर	एसएसई/पी.डब्ल्यूएवा ई/केआरजे	रोड़ी	आरवीएनएल/केआरजे	1-9-2011	4899892	0	4899892
2	एनडब्ल्यूआर	अल-पुष्कर	पीएससी स्लीपर्स 60 किग्रा टी-2496	एएम(पी.)आरवीएनएल जेपी	25-12-2010	152852	0	152852
3	एसआर	सीजीएल-वीएम दोहरीकरण	90 आर पटारियाँ	मै. आरवीएनएल चेन्नै	7-8-2009	4929143	0	4929143
4	डब्ल्यूआर	भारूच-सामनी-देहज जीसी कार्य	52 किग्रा एसएच पटारियाँ	आरवीएनएल, मुम्बई	8/4/2011	2848439	2323112	525327
5	डब्ल्यूसीआर	ओपन लाइन डिपो	एमएस लाइनर्स 60 किग्रा	आरवीएनएल, बीपीएल विदिशा	25-10-11	921270	0	921270
					<b>जोड़</b>	<b>13751596</b>	<b>2323112</b>	<b>11428484</b>

अथोत ₹ 1.14 करोड़

अनुबंध XX (पैराग्राफ 4.1.8.1-i व ii) (ऑकडे संख्या में)											
रेलवेवार इंजन शैड-डीजल तथा विद्युत (ब्रॉड गेज) की होमिंग क्षमता तथा धारण को दर्शाने वाला विवरण											
वर्ष	रेलवे	डीजल शैडों की संख्या	विद्युत शैडों की संख्या	डीजल-होमिंग क्षमता	विद्युत-होमिंग क्षमता	डीजल का वास्तविक धारण	विद्युत का वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के प्रति वृद्धि (+)/कमी (-) (कॉलम 5)	विद्युत के लिए होमिंग क्षमता के प्रति धारण वृद्धि (+)/कमी (-) (कॉलम 6)	डीजल इंजनों की होमिंग क्षमता% में कमी (=100* /कॉलम 9)	विद्युत इंजनों की होमिंग क्षमता के % में कमी (=100*कॉलम 10/कॉलम 6)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2009-10	सीआर	3	3	192	340	266.82	434.88	74.82	94.88	38.97	27.91
2009-10	ईसीओआर	1	2	150	250	203.5	228.02	53.5	-21.98	35.67	-8.79
2009-10	ईसीआर	3	2	137	240	211	296	74	56	54.01	23.33
2009-10	ईआर	5	2	305	200	340.17	214	35.17	14	11.53	7.00
2009-10	एनसीआर	2	2	89	240	152	342	63	102	70.79	42.50
2009-10	एनईआर	1	0	100	0	162	0	62	0	62.00	लागू नहीं
2009-10	एनईएफआर	3	0	240	0	239.41	0	-0.59	0	-0.25	लागू नहीं
2009-10	एनआर	3	2	320	270	480.86	281.07	160.86	11.07	50.27	4.10
2009-10	एनडब्ल्यूआर	2	0	170	0	196.5	0	26.5	0	15.59	लागू नहीं
2009-10	एससीआर	5	3	385	320	453	434	68	114	17.66	35.63
2009-10	एसईसीआर	1	1	100	150	103.42	160.3	3.42	10.3	3.42	6.87
2009-10	एसईसीआर	3	3	260	345	294	411	34	66	13.08	19.13
2009-10	एसआर	4	3	271	290	347	298.23	76	8.23	28.04	2.84
2009-10	एसडब्ल्यूआर	2	0	225	0	303	0	78	0	34.67	लागू नहीं
2009-10	डब्ल्यूसीआर	2	3	301	300	360.5	429.46	59.5	129.46	19.77	43.15
2009-10	डब्ल्यूआर	3	2	300	250	316	279	16	29	5.33	11.60
<b>2009-10</b>	<b>कुल</b>	<b>43</b>	<b>28</b>	<b>3545</b>	<b>3195</b>	<b>4429.18</b>	<b>3807.96</b>	<b>884.18</b>	<b>612.96</b>	<b>24.94</b>	<b>19.18</b>
2010-11	सीआर	3	3	192	340	248.54	466.82	56.54	126.82	29.45	37.30
2010-11	ईसीओआर	1	2	150	250	203.25	260.31	53.25	10.31	35.50	4.12
2010-11	ईसीआर	3	2	137	240	221	303.2	84	63.2	61.31	26.33
2010-11	ईआर	5	2	302	200	349.67	218	47.67	18	15.78	9.00
2010-11	एनसीआर	2	2	89	240	152	366	63	126	70.79	52.50
2010-11	एनईआर	2	0	125	0	187	0	62	0	49.60	लागू नहीं
2010-11	एनईएफआर	3	0	240	0	243.42	0	3.42	0	1.42	लागू नहीं
2010-11	एनआर	3	2	320	270	486.52	300	166.52	30	52.04	11.11
2010-11	एनडब्ल्यूआर	2	0	170	0	187.5	0	17.5	0	10.29	लागू नहीं
2010-11	एससीआर	5	3	385	320	456	453	71	133	18.44	41.56
2010-11	एसईसीआर	1	1	100	150	108.66	158.92	8.66	8.92	8.66	5.95
2010-11	एसईआर	3	3	260	345	287	428	27	83	10.38	24.06
2010-11	एसआर	4	3	271	290	336	330.04	65	40.04	23.99	13.81
2010-11	एसडब्ल्यूआर	2	0	225	0	315	0	90	0	40.00	लागू नहीं
2010-11	डब्ल्यूसीआर	2	3	301	320	367.83	447.2	66.83	127.2	22.20	39.75
2010-11	डब्ल्यूआर	3	2	350	250	345	278	-5	28	-1.43	11.20
<b>2010-11</b>	<b>कुल</b>	<b>44</b>	<b>28</b>	<b>3617</b>	<b>3215</b>	<b>4494.39</b>	<b>4009.49</b>	<b>877.39</b>	<b>794.49</b>	<b>24.26</b>	<b>24.71</b>
2011-12	सीआर	3	3	192	370	239.39	482.76	47.39	112.76	24.68	30.48
2011-12	ईसीओआर	1	2	150	250	198.25	271.89	48.25	21.89	32.17	8.76
2011-12	ईसीआर	3	2	137	240	227	322.4	90	82.4	65.69	34.33
2011-12	ईआर	5	2	302	200	341.92	225	39.92	25	13.22	12.50
2011-12	एनसीआर	2	2	89	300	133	366	44	66	49.44	22.00
2011-12	एनईआर	2	0	125	0	191	0	66	0	52.80	लागू नहीं
2011-12	एनईएफआर	3	0	240	0	272.92	0	32.92	0	13.72	लागू नहीं
2011-12	एनआर	3	2	390	270	482.7	331.42	92.7	61.42	23.77	22.75
2011-12	एनडब्ल्यूआर	2	0	170	0	191.41	0	21.41	0	12.59	लागू नहीं
2011-12	एससीआर	5	3	385	320	479	471	94	151	24.42	47.19
2011-12	एसईसीआर	1	1	100	175	120.33	177	20.33	2	20.33	1.14
2011-12	एसईआर	3	3	260	345	301	438	41	93	15.77	26.96
2011-12	एसआर	4	3	271	290	358	354.31	87	64.31	32.10	22.18
2011-12	एसडब्ल्यूआर	2	0	225	0	322	0	97	0	43.11	लागू नहीं
2011-12	डब्ल्यूसीआर	2	3	301	360	355.33	481.29	54.33	121.29	18.05	33.69
2011-12	डब्ल्यूआर	3	2	350	250	374	292	24	42	6.86	16.80
<b>2011-12</b>	<b>कुल</b>	<b>44</b>	<b>28</b>	<b>3687</b>	<b>3370</b>	<b>4587.25</b>	<b>4213.07</b>	<b>900.25</b>	<b>843.07</b>	<b>24.42</b>	<b>25.02</b>

अनुबंध XXI (पैराग्राफ 4.1.8.1-ii)

विभिन्न शैडों में इंजनों की होमिंग क्षमता तथा वास्तविक धारण  
(ऑकडे संख्या में)

प्रकार	रेलवे	शैड	2009-10				2010-11				2011-12			
			होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+)/कमी (-) (कॉलम 5-कॉलम 4)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण प्रतिशतता (=कॉलम 6/कॉलम 4X100)	होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+)/कमी(-) (कॉलम 9-कॉलम 8)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण का% (=कॉलम 10/कॉलम 8 x 100)	होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+)/कमी (-) (कॉलम 13-कॉलम 12)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण का % (=कॉलम 14/कॉलम 12 x 100)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
डीजल	सीआर	कुर्ली जेएन (सीएलए)	50	69.58	19.58	39.2	50	64.16	14.16	28.3	50	57.83	7.83	15.7
	सीआर	कल्याण (केवाईएन)	42	80.2	38.20	91.0	42	66.7	24.70	58.8	42	65.9	23.90	56.9
	सीआर	पुणे	100	117.04	17.04	17.0	100	117.68	17.68	17.7	100	115.66	15.66	15.7
	ईसीओआर	विशाखापट्टनम (वीएसकेपी)	150	203.5	53.50	35.7	150	203.25	53.25	35.5	150	198.25	48.25	32.2
	ईसीआर	मुगलसराय (एमजीएस)	20	35	15.00	75.0	20	33	13.00	65.0	20	33	13.00	65.0
	ईसीआर	पतरातू (पीटीआरयू)	67	90	23.00	34.3	67	100	33.00	49.3	67	104	37.00	55.2
	ईसीआर	समस्तीपुर जेएन (एसपीजे)	50	66	16.00	32.0	50	68	18.00	36.0	50	70	20.00	40.0
	ईआर	अंदल (यूडीएल)	100	114.17	14.17	14.2	100	122.67	22.67	22.7	100	119.92	19.92	19.9
	ईआर	बर्दधामन (बीडब्ल्यूएन)	60	75	15.00	25.0	60	76	16.00	26.7	60	74	14.00	23.3
	ईआर	हायडा (एचडब्ल्यूएच)	60	72	12.00	20.0	60	75	15.00	25.0	60	74	14.00	23.3
	ईआर	जमलपुर (जेएमपी)	60	54	-6.00	-10.0	60	54	-6.00	-10.0	60	52	-8.00	-13.3
	ईआर	सीलदाह (एसडीएएच)	25	25	0.00	0.0	22	22	0.00	0.0	22	22	0.00	0.0
	एनसीआर	आगरा केंट (एजीसी)	14	34	20.00	142.9	14	34	20.00	142.9	14	12	-2.00	-14.3
	एनसीआर	झांसी (जेएचएस)	75	118	43.00	57.3	75	118	43.00	57.3	75	121	46.00	61.3
एनईएफआर	माल्दा टाउन (एमएलडीटी)	60	57	-3.00	-5.0	60	60.01	0.01	0.0	60	70	10.00	16.7	

प्रकार	रेलवे	शैड	2009-10				2010-11				2011-12			
			होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+) /कमी (-) (कॉलम 5-कॉलम 4)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण प्रतिशतता (=कॉलम 6/कॉलम 4X100)	होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+)/कमी(-) (कॉलम 9-कॉलम 8)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण का% (=कॉलम 10/कॉलम 8 x 100)	होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+)/कमी (-) (कॉलम 13-कॉलम 12)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण का % (=कॉलम 14/कॉलम 12 x 100)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	एनईएफआर	नई गुवाहाटी (एनजीसी)	80	96.41	16.41	26.5	80	94.41	14.41	18.01	80	96.92	16.92	21.2
	एनईएफआर	सिलीगुड़ी जेएन (एसजीयूजे)	100	86	-14.00	-14.0	100	108	8.00	8.00	100	125	25.00	25.0
	एनईआर	गोंडा (जीडी)	100	162	62.00	62.0	100	162	62.00	62.0	100	160	60.00	60.0
	एनईआर	इज्जतनगर (आईजेडएन)	0	0	0.00	0.0	25	25	0.00	0.0	25	31	6.00	24.0
	एनआर	आलमबाग लखनऊ (एएमवी)	100	161.32	61.32	61.3	100	161.75	61.75	61.8	100	156.93	56.93	56.9
	एनआर	लुधियाना (एलडीएच)	140	170	30.00	21.4	140	171	31.00	22.1	140	170	30.00	21.4
	एनआर	तुगलकाबाद (टीकेडी)	80	149.54	69.54	86.9	80	153.77	73.77	92.2	150	155.77	5.77	3.8
	एनडब्ल्यूआर	अबू रोड (एबीआर)	80	100.58	20.58	25.7	80	95.08	15.08	18.9	80	91.83	11.83	14.8
	एनडब्ल्यूआर	भगत की कोठी (बीजीकेटी)	90	95.92	5.92	6.6	90	92.42	2.42	2.7	90	99.58	9.58	10.6
	एससीआर	विजयवाद बीजेडए	35	28	-7.00	-20.0	35	28	-7.00	-20.0	35	31	-4.00	-11.4
	एससीआर	गुन्टकल (जीटीएल)	100	194	94.00	94.0	100	95	-5.00	-5.0	100	102	2.00	2.0
	एससीआर	गूटी (जीवाई)	100	136	36.00	36.0	100	136	36.00	36.0	100	140	40.00	40.0



प्रकार	रेलवे	शैड	2009-10				2010-11				2011-12			
			होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+) /कमी (-) (कॉलम 5-कॉलम 4)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण प्रतिशतता (=कॉलम 6/कॉलम 4X100)	होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+)/कमी(-) (कॉलम 9-कॉलम 8)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण का% (=कॉलम 10/कॉलम 8 x 100)	होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+)/कमी (-) (कॉलम 13-कॉलम 12)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण का % (=कॉलम 14/कॉलम 12 x 100)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	एससीआर	काजीपेट (केजेडजे)	100	143	43.00	43.0	100	143	43.00	43.0	100	149	49.00	49.0
	एससीआर	मालवा अली (एमएलवाई)	50	52	2.00	4.0	50	54	4.00	8.0	50	57	7.00	14.0
	एसईसीआर	रायपुर ( आर)	100	103.42	3.42	3.4	100	108.66	8.66	8.7	100	120.33	20.33	20.3
	एसईआर	बोंडमुडा (बीएनडीएम)	100	122	22.00	22.0	100	122	22.00	22.0	100	130	30.00	30.0
	एसईआर	बोकारो (बीकेएसएस)	60	55	-5.00	-8.3	60	57	-3.00	-5.0	60	60	0.00	0.0
	एसईआर	खडगपुर (केजीपी)	100	117	17.00	17.0	100	108	8.00	8.0	100	111	11.00	11.0
	एसआर	इरोडे (ईडी)	100	132	32.00	32.0	100	122	22.00	22.0	100	119	19.00	19.0
	एसआर	एर्नाकुलम (ईआरएस)	20	57	37.00	185.0	20	58	38.00	190.0	20	59	39.00	195.0
	एसआर	पोनमलाय (जीओसी)	90	92	2.00	2.2	90	85	-5.00	-5.6	90	106	16.00	17.8
	एसआर	टोंडीयरपेट (टीएनपी)	61	66	5.00	8.2	61	71	10.00	16.4	61	74	13.00	21.3
	एसडब्ल्यूआर	कृष्णराजपुरम (केजेएम)	125	138	13.00	10.4	125	143	18.00	14.4	125	141	16.00	12.8
	एसडब्ल्यूआर	हुबली (यूबीएल)	100	165	65.00	65.0	100	172	72.00	72.0	100	181	81.00	81.0
	डब्ल्यूसीआर	इटारसी (इटी)	141	164.5	23.50	16.7	141	171.83	30.83	21.9	141	168.33	27.33	19.4
	डब्ल्यूसीआर	न्यू कटनी जंगसन (केएनजे)	160	196	36.00	22.5	160	196	36.00	22.5	160	187	27.00	16.9
	डब्ल्यूआर	रतलाम (आरटीएम)	100	127	27.00	27.0	100	125	25.00	25.0	100	123	23.00	23.0
	डब्ल्यूआर	साबरमती (एसबीआईबी)	50	39	-11.00	-22.0	100	71	-29.00	-29.0	100	97	-3.00	-3.0
	डब्ल्यूआर	वतवा (वीटीए)	150	150	0.00	0.0	150	149	-1.00	-0.7	150	154	4.00	2.7

प्रकार	रेलवे	शैड	2009-10				2010-11				2011-12			
			होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+) /कमी (-) (कॉलम 5-कॉलम 4)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण प्रतिशतता (=कॉलम 6/कॉलम 4X100)	होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+)/कमी(-) (कॉलम 9-कॉलम 8)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण का% (=कॉलम 10/कॉलम 8 x 100)	होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+)/कमी (-) (कॉलम 13-कॉलम 12)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण का % (=कॉलम 14/कॉलम 12 x 100)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
विद्युत	सीआर	अजनी	120	149	29.00	24.2	120	169	49.00	40.8	120	169	49.00	40.8
	सीआर	भुसवाल (बीएसएल)	120	149.88	29.88	24.9	120	153.82	33.82	28.2	150	158.76	8.76	5.8
	सीआर	कल्याण (केवाईएन)	100	136	36.00	36.0	100	144	44.00	44.0	100	155	55.00	55.0
	ईसीआओआर	अंगुल (एएनजीएल)	100	60	-40.00	-40.0	100	94	-6.00	-6.0	100	101	1.00	1.0
	ईसीओआर	विशाखापट्टनम (वीएसकेपी)	150	168.02	18.02	12.0	150	166.31	16.31	10.9	150	170.89	20.89	13.9
	ईसीआर	गोमोह (जीएमओ)	100	147	47.00	47.0	100	154.2	54.20	54.2	100	163.4	63.40	63.4
	ईसीआर	मुगलसराय (एमजीएस)	140	149	9.00	6.4	140	149	9.00	6.4	140	159	19.00	13.6
	ईआर	असनसोल (एएसएन)	100	127	27.00	27.0	100	129	29.00	29.0	100	129	29.00	29.0
	ईआर	हायडा (एचडब्ल्यूएच)	100	87	-13.00	-13.0	100	89	-11.00	-11.0	100	96	-4.00	-4.0
	एनसीआर	कानपुर (सीएनबी)	120	167	47.00	39.2	120	181	61.00	50.8	150	182	32.00	21.3
	एनसीआर	झांसी (जेएचएस)	120	175	55.00	45.8	120	185	65.00	54.2	150	184	34.00	22.7
	एनआर	गाजियाबाद (जीजेडबी)	150	162.07	12.07	8.0	150	177	27.00	18.0	150	182.42	32.42	21.6
	एनआर	लुधियाना (एलडीएच)	120	119	-1.00	-0.8	120	123	3.00	2.5	120	149	29.00	24.2
	एससीआर	विजयाबाद (बीजेडएम)	120	170	50.00	41.7	120	194	74.00	61.7	120	196	76.00	63.3
	एससीआर	काजीपेट (केजेडजे)	100	111	11.00	11.0	100	108	8.00	8.0	100	113	13.00	13.0

प्रकार	रेलवे	शैड	2009-10				2010-11				2011-12			
			होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+) /कमी (-) (कॉलम 5-कॉलम 4)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण प्रतिशतता (=कॉलम 6/कॉलम 4X100)	होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+)/कमी(-) (कॉलम 9-कॉलम 8)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण का% (=कॉलम 10/कॉलम 8 x 100)	होमिंग क्षमता	वास्तविक धारण	डीजल के लिए होमिंग क्षमता के धारण में वृद्धि (+)/कमी (-) (कॉलम 13-कॉलम 12)	होमिंग क्षमता से अधिक धारण का % (=कॉलम 14/कॉलम 12 x 100)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	एससीआर	लाललगुडा (एलजीडी)	100	153	53.00	53.0	100	151	51.00	51.0	100	162	62.00	62.0
	एसईसीआर	भिलाई (बीआईए)	150	160.3	10.30	6.9	150	158.92	8.92	5.9	175	177	2.00	1.1
	एसईआर	बोंडमुंडा (बीएनडीएम)	175	175	0.00	0.0	175	189	14.00	8.0	175	189	14.00	8.0
	एसईआर	संतरागाची (एसआरसी)	50	52	2.00	4.0	50	57	7.00	14.0	50	70	20.00	40.0
	एसईआर	टाटा	120	184	64.00	53.3	120	182	62.00	51.7	120	179	59.00	49.2
	एसआर	एराकोनम (एजेजे)	120	136.27	16.27	13.6	120	119.31	-0.69	-0.6	120	129.7	9.70	8.1
	एसआर	इरोडे (इडी)	120	151	31.00	25.8	120	151.43	31.43	26.2	120	163.29	43.29	36.1
	एसआर	रायपुरम (आरपीएम)	50	10.96	-39.04	-78.1	50	59.3	9.30	18.6	50	61.32	11.32	22.6
	डब्ल्यूसीआर	तुंगलकाबाद (टीकेडी)	100	152.84	52.84	52.8	100	157.77	57.77	57.8	120	174.82	54.82	45.7
	डब्ल्यूसीआर	नई कटनी (एनकेजे)	100	130.29	30.29	30.3	100	134.78	34.78	34.8	120	138.56	18.56	15.5
	डब्ल्यूसीआर	इटारसी (ईटी)	100	146.33	46.33	46.3	120	154.65	34.65	28.9	120	167.91	47.91	39.9
	डब्ल्यूआर	बरोडा (बीआरसीवाई)	150	168	18.00	12.0	150	168	18.00	12.0	150	168	18.00	12.0
	डब्ल्यूआर	वल्साड (वीएल)	100	111	11.00	11.0	100	110	10.00	10.0	100	124	24.00	24.0

**अनुबंध -XXII (ए) (पैराग्राफ 4.1.8.2-i)**  
**2011-12 में रख-रखाव कार्यक्रम में कमी को दर्शाने वाला विवरण (डीजल)**

रेलवे	शैड	डीजल इंजन का एम 4 कार्यक्रम								डीजल इंजन का एम 12 कार्यक्रम								एम 24								
		देय इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार अंटेड किए गए इंजनों की संख्या	कमी के समी मामलों की संख्या	कमी की प्रतिशतता	कमी के कारण	अंटेड न किए गए इंजनों की संख्या	रखरखाव कार्य का पालन न करने के कारण मृत इंजनों की संख्या	कारण (यदि कोई हो)	देय इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार अंटेड किए गए इंजनों की संख्या	कमी के समी मामलों की संख्या	कमी की प्रतिशतता	कमी के कारण	अंटेड न किए गए इंजनों की संख्या	रखरखाव कार्य का पालन न करने के कारण मृत इंजनों की संख्या	कारण (यदि कोई हो)	देय इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार अंटेड किए गए इंजनों की संख्या	कमी के समी मामलों की संख्या	कमी की प्रतिशतता	कमी के कारण	अंटेड न किए गए इंजनों की संख्या	रखरखाव कार्य का पालन न करने के कारण मृत इंजनों की संख्या	कारण (यदि कोई हो)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
सीआर	कल्यान	74	74	0	0.00		0	0		29	29	0	0.00	धारण क्षमता तथा मानव शक्ति में कमी	0	0		14	13	1	7.14	धारण क्षमता तथा मानव शक्ति में कमी	1	0	मानवशक्ति की कमी	
ईसीओआर	वीएसकेपी	369	245	124	33.60	इंजन का दर से आना तथा बचिग	0	0		92	55	37	40.22	इंजन का दर से आना तथा बचिग	0	0		41	27	14	34.15	इंजन का दर से आना तथा बचिग	0	0		
ईसीआर	एमजीएस	62	55	7	11.29	कम बचिग क्षमता	0	0		19	18	1	5.26	कम बचिग क्षमता	0	0		6	10	0	0.00		0	0		
ईआर	अंदल	104	67	37	35.58	मानवशक्ति की अनुपलब्धता	0	0		60	47	13	21.67	मानवशक्ति की अनुपलब्धता	0	0		19	16	3	15.79	मानवशक्ति की अनुपलब्धता	0	0		
एनसीआर	जेएचए	223	162	61	27.35	उ.न.	12	0		56	16	40	71.43	उ.न.	21	0		31	6	25	80.65	उ.न.	10	0		
एनईआर	जीडी	93	123	0	0.00		0	0		69	40	29	42.03	विविध अनुबंधित	29	23 एम 4+एम12+एम24+एम48	यातायात के अन्तर्गत ऑनलाइन	39	25	14	35.90	विविध अनुबंधित	14	0	विविध अनुबंधित	
एनईएफआर	एनजीसी	140	81	18	12.86	मानवशक्ति की कमी	18	0		34	30	4	11.76	महत्वपूर्ण शेड्यूल में ओवरलॉडिंग	4	2	विलम्बित	18	16	2	11.11	महत्वपूर्ण शेड्यूल में ओवरलॉडिंग	2	2	अतिदेयता	
एनआर	एलडीएच	297	297	0	0.00		0	0		71	71	0	0.00		0	0		48	48	0	0.00	0	0	0	0	0
एनडब्ल्यूआर	एबीआर	182	121	61	33.52	मानवशक्ति की कमी	0	0		45	36	9	20.00	मानवशक्ति की कमी	0	5		22	13	9	40.91	मानवशक्ति की कमी	0	1		
एससीआर	केजेडआई	274	274	0	0.00		0	0		75	75	0	0.00		0	0		29	29	0	0.00	0	0	0		
SECR	आर	150	94	56	37.333	मानवशक्ति की कमी	0	1	No	33	22	11	33.3333	मानवशक्ति की कमी	0	0		26	9	17	65.385	मानवशक्ति की कमी	0	1		
SER	बीएनडीएम	192	190	2	1.0417		0	0		48	44	4	8.33333		0	0		28	20	8	28.571		0	0		
SR	जीओसी	154	132	22	14.29	शटिंग तथा न भेजे गए अपकूड इंजन	0	0		30	26	0	0.00		4	0		19	14	5	26.32	एम 24 हेतु ड्रॉड शैड इंजनों के हस्तांतरण के कारण	0	0		
एसडब्ल्यूआर	केजेएम	48	48	0	0.00		0	0		49	49	0	0.00		0	0		25	25	0	0.00	0	0	0		
डब्ल्यूसीआर	एनकेजे	384	236	148	38.54	मानवशक्ति की कमी	0	0		96	77	19	19.79		0	0		48	46	2	4.17		0	0		
डब्ल्यूआर	वीटीआई	108	108	0	0.00		0	0		56	56	0	0.00		0	0		25	25	0	0.00	0	0	0		
		2854	2307	536	18.78		0	30	1	0	862	691	167	19.37		58	7	0	438	342	100	22.83	0	27	4	0

रेलवे	शैड	एम 48 आईओएच डीजल इंजन								कुल समीक्षित कार्यक्रम							
		देय इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार अंटेड किए गए इंजनों की संख्या	कमी के सभी मामलों की संख्या	कमी की प्रतिशतता	कमी के कारण	अंटेड न किए गए इंजनों की संख्या	रखरखाव कार्य का पालन न करने के कारण मृत इंजनों की संख्या	कारण (यदि कोई हो)	देय इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार अंटेड किए गए इंजनों की संख्या	कमी के सभी मामलों की संख्या	कमी की प्रतिशतता%	अंटेड न किए गए इंजनों की संख्या	रखरखाव कार्य का पालन न करने के कारण मृत इंजनों की संख्या	कारण (यदि कोई हो)	
1	2	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	
सीआर	कल्यान	9	9	0	0.00	धारण क्षमता तथा मानव शक्ति में कमी	0	0		126	125	1	0.79	1	0		
ईसीओआर	वीएसकेपी	7	2	5	71.43	इंजन का टैर से आना तथा बचिग	0	0		509	329	180	35.36	0	0		
ईसीआर	एमजीएस	3	3	0	0.00		0	0		90	86	8	8.89	0	0		
ईआर	अंदल	13	10	3	#####	मानवशक्ति की अनुपलब्धता	0	0		196	140	56	28.57	0	0		
एनसीआर	जेएचए	12	2	10	83.33	उ न.	2	0	0	322	186	136	42.24	45	0		
एनईआर	जीडी	13	11	2	15.38	विधि अनुबंधित	2	23 एम 4+एम12+एम 24+एम48		214	199	45	21.03	45	23		
एनईएफआर	एनजीसी	8	6	2	25.00	महत्वपूर्ण शेड्यूल में ओवरलोडिंग	2	1		200	133	26	13.00	26	5		
एनआर	एलडीएच	23	23	0	0.00		0	0	0	439	439	0	0.00	0	0		
एनडब्ल्यूआर	एवीआर	11	8	3	27.27	मानवशक्ति की कमी	0	0		260	178	82	31.54	0	6		
एससीआर	केजेडआई	15	15	0	0.00		0	0		119	393	0	0.00	0	0		
SECR	आर	9	3	6	66.667	मानवशक्ति की कमी	0	1		218	128	90	41.28	0	3		
SER	वीएनडीएम	17	2	15	88.235		0	0		285	256	29	10.18	0	0		
SR	जीओसी	15	14	1	6.67		0	0		218	186	28	12.84	4	0		
एसडब्ल्यूआर	केजेएम	19	19	0	0.00		0	0		141	141	0	0.00	0	0		
डब्ल्यूसीआर	एनकेजे	24	16	8	33.33		0	0		552	375	177	32.07	0	0		
डब्ल्यूआर	वीटीआई	24	24	0	0.00		0	0		213	213	0	0.00	0	0		
		222	167	55	24.77		0	6	2	4102	3244	858	20.92	121	37		

**अनुबंध -XXII (बी) ( पैराग्राफ 4.1.8.2)**

**2011-12 के अनुरक्षण कार्यक्रम में कमी को दर्शाने वाला विवरण (विद्युत)**

रेलवे	शैड	आइसी				एओएच				आईओएच			
		देय इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार अंटेड किए गए इंजनों की संख्या	कार्यक्रम में कमी (4-5)	कमी के कारण	देय इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार अंटेड किए गए इंजनों की संख्या	कार्यक्रम में कमी (4-5)	कमी के कारण	देय इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार अंटेड किए गए इंजनों की संख्या	कार्यक्रम में कमी (4-5)	कमी के कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
सीआर	अजनी	191	191	0		71	73	0		26	26	0	
ईसीओआर	वीएसकेपी	362	362	0		82	78	4	निगरानी हेतु बढ़ाया गया	29	29	0	
ईसीआर	जीएमडी	160	156	4	परिवहन विभाग द्वारा नहीं भेजे गए	75	75	0		17	17	0	
ईआर	असनसोल	266	274	0		43	44	0		22	24	0	
एनसीआर	सीएनबी	285	280	5	उपलब्ध नहीं	98	83	15	उपलब्ध नहीं	14	9	5	उपलब्ध नहीं
एनआर	जीजेडवी	286	282	4	बढ़ा हुआ इंजन धारण	32	30	2	बढ़ा हुआ इंजन धारण	23	22	1	कमी के कारण
एससीआर	बीजेडए	383	381	2	इंजनों की अनुपलब्धता	65	65	0		19	19	0	
एसईसीआर	बीआईए	368	362	6	मानवशक्ति की कमी	77	66	11	मानव शक्ति की कमी	20	13	7	मानव शक्ति की कमी
एसईआर	टाटा	364	362	2	मानवशक्ति की कमी, अपर्याप्त होमिंग क्षमता	115	100	15	मानवशक्ति की कमी, अपर्याप्त होमिंग क्षमता	19	21	0	मानवशक्ति की कमी, अपर्याप्त होमिंग क्षमता
एसआर	एजेजे	271	269	2	इंजन शैड को नहीं भेजे गए	93	85	8	इंजन शैड को नहीं भेजे गए	24	23	1	इंजन शैड को नहीं भेजे गए
डब्ल्यूसीआर	इटी	324	321	3	इंजन की अनुपलब्धता	90	83	7	मानवशक्ति की कमी	28	23	5	मानवशक्ति की कमी
डब्ल्यूआर	बीआरसीवा	404	404	0		67	66	1	ईएलएस/वाल्साड को इंजनों के हस्तांतरण के कारण	27	28	0	

**अनुबंध -XXIII (बी) ( पैराग्राफ 4.1.8.3 (बी)  
पीओएच हेतु अतिदेय ऑनलाइन इंजनों को दर्शाने वाला विवरण**

प्रकार	रेलवे	शैड	31 मार्च 2010 तक					31 मार्च 2011 तक					31 मार्च 2012 तक					
			ऑनलाइन इंजनों की संख्या	पीओएच हेतु अतिदेय इंजनों की संख्या	अतिदेयता की औसत अवधि	न्यूनतम तथा अधिकतम अतिदेयता की रेंज	कारण	ऑनलाइन इंजनों की संख्या	पीओएच हेतु अतिदेय इंजनों की संख्या	अतिदेयता की औसत अवधि	न्यूनतम तथा अधिकतम अतिदेयता की रेंज	कारण	ऑनलाइन इंजनों की संख्या	पीओएच हेतु अतिदेय इंजनों की संख्या	अतिदेयता की औसत अवधि	न्यूनतम तथा अधिकतम अतिदेयता की रेंज	कारण	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
डीजल इंजन	ईआर	एंदल	121	0	0	0		123	2	7.5 माह	4 एम से 11 एम	जेएमपी डब्ल्यूएस पर कृत्रिम क्षमता	118	0	0	0		
	एनसीआर	झांसी	99	4	112.5 दिनों	30 डी-210डी	उपलब्ध नहीं	99	0	0	0		108	6	95 दिनों	5 डी-187 डी		
	एनईआर	गोंडा	144	2	83 दिनों	58 डी- 108 डी	प्रचालन के तहत ऑनलाइन	145	0	0	0		149	3	57 दिनों	23 डी-90 डी		
	एनईएफ आर	एनजीसी	77.41	1	5 माह	5 एम	पीओएच शॉपस ओवरलोडिड	75.41	1	3 माह	3 एम	पीओएच शॉपस ओवरलोडिड	77.92	2	11 माह	10 एम- 12 एम		
	एनआर	लुधियाना	145.83	3	40 दिनों	30-50 डी	प्रचालन में उपयोग किया गया	145.83	1	30 दिनों	30 डी	प्रचालन में उपयोग किया गया	145.83	0	0	0	0	
	एनडब्ल्यू आर	अबू रोड	91.53	0	0	0		85.51	1	42 दिनों	1-42 डी		81.54	0	0	0	0	
	डब्ल्यूसीआर	न्यू कटली ज.	196	3	3 माह	3एम-5एम	प्रचालन विभाग के साथ उपयोग के तहत	195	5	2 माह	10डी- 2एम	प्रचालन विभाग के साथ उपयोग के तहत	188	16	2 माह 1 एम- 3 एम		प्रचालन विभाग के साथ उपयोग के तहत	
			874.77	13	0	0	0	868.75	10	0	0	0	0	868.29	27	0	0	0
विद्युत इंजन	ईआर	असनसोल	129	3	10 एम	7 एम-12एम	परिचालनानात्मक अनिवार्यता के कारण	129	0	0	0-		131	0	0	0	0-	
	एनआर	गाजियाबाद	149.78	0	0	0-		137.23	1	270 दिनों	270डी	डब्ल्यूएस द्वारा मांग नहीं की गई	145.71	1	130 दिनों	130 डी	-	
	डब्ल्यूआर	बीआरसीवाई	168	0	0	0-		168	1	213 दिनों	213 डी	-	168	0	0	0-	0-	

अनुबंध-XXIII(ए) (पैराग्राफ 4.1.8.3 (ए))  
वर्कशाप को पीओएच हेतु भेजे गए अतिदेय इंजनों को दर्शाने वाला विवरण

प्रकार	रेलवे	शैड	2009-10							2010-11							2011-12							
			पीओएच किए गए इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार पीओएच हेतु भेजे इंजनों की संख्या	पीओएच हेतु अतिदेय इंजनों की संख्या	अतिदेय की औसत अवधि (दिनों में)	दिनों में न्यूनतम तथा अधिकतम अतिदेय की सीमा	कारण	चूककर्ता	पीओएच किए गए इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार पीओएच हेतु भेजे इंजनों की संख्या	पीओएच हेतु अतिदेय इंजनों की संख्या	अतिदेय की औसत अवधि (दिनों में)	दिनों में न्यूनतम तथा अधिकतम अतिदेय की सीमा	कारण	चूककर्ता	पीओएच किए गए इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार पीओएच हेतु भेजे इंजनों की संख्या	पीओएच हेतु अतिदेय इंजनों की संख्या	अतिदेय की औसत अवधि (दिनों में)	दिनों में न्यूनतम तथा अधिकतम अतिदेय की सीमा	कारण	चूककर्ता	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
डीजल	सीआर	परेल	2	2	0	0	0			5	5	0	0	0	शून्य	शून्य	5	5	0	0	0	शून्य	शून्य	
	ईसीआर	मुगल सराय	1	1	0	0	0	शून्य	शून्य	1	1	0	0	0	शून्य	शून्य	4	4	0	0	0	शून्य	शून्य	
	ईसीओआर	विशाखाप टटनम	29	29	0	0	0	शून्य	शून्य	21	21	0	0	0	शून्य	शून्य	27	27	0	0	0	शून्य	शून्य	
	ईआर	एदल	11	9	2	225	120 से 330	जेएमपीडब्ल्यू एस में कृत्रिम क्षमता			9	9	0	0	0	शून्य	शून्य	15	15	0	0	0	शून्य	शून्य
	एनसीआर	झांसी	6	2	4	72.25	33 से 132	उ.न.	शैड		14	10	4	108.5	52 से 224	उ.न.	शैड	10	8	2	36.5	22 से 51	शैड	शैड
	एनईएफ आर	न्यू गुवाहाटी	14	14	0	0	0	शून्य	शून्य		9	3	6	121.33	14 से 283	पीओएच शाप पर स्थान न देना परन्तु किसी परेशानी के बिना प्रचालन में उपयुक्त होना		16	5	11	87.18	3 से 195	पीओएच शाप पर स्थान न देना परन्तु किसी परेशानी के बिना प्रचालन में उपयुक्त होना	
	एनईआर	गोडा	15	13	2	83	58 से 108	प्रचालन के लहत ऑनलाइन	यातायात विभाग		27	27	0	0	0	शून्य	शून्य	7	4	3	57	23 से 90		
	एनआर	लुधियाना	10	7	3	40	30 से 50	परिचालन में प्रयुक्त	चाल्		12	11	1	30	30	परिचालन में प्रयुक्त	परिचालन में प्रयुक्त	9	9	0	0	0	शून्य	शून्य
	एनडब्ल्यू आर	अवू रोड	22	22	0	0	0	शून्य	शून्य		20	19	1	42	42	विफलता के बिना लाइन पर		12	12	0	0	0	शून्य	शून्य
	एससीआर	काजीपेट	14	14	0	0	0	शून्य	शून्य		15	15	0	0	0			13	13	0	0	0	शून्य	शून्य
	एसईसीआर	रायपुर	1	1	0	0	0	शून्य	शून्य		1	1	0	0	2			3	3	0	0	8	शून्य	शून्य
	एसईआर	बोंडामंडा	0	0	0	0	0	शून्य	शून्य		2	2	0	0	0			2	2	0	0	0	शून्य	शून्य
	एसआर	पोनमलय जीओसी	8	8	0	0	0	शून्य	शून्य		14	14	0	0	0	शून्य	शून्य	11	11	0	0	0	शून्य	शून्य
	एसडब्ल्यू आर	कृष्णराज नगरम	4	4	0	0	0	शून्य	शून्य		4	4	0	0	0			9	9	0	0	0	शून्य	शून्य
डब्ल्यूसी आर	न्यू कटनी ज.	21	18	3	90	3-5 माह	परिचालन में प्रयुक्त	चाल्		22	17	5	60	10 से 60	परिचालन में प्रयुक्त	चाल्	19	19	0	60	30-90	परिचालन में प्रयुक्त	चाल्	
डब्ल्यूआर	वतवा	4	4	0	0	0	शून्य	शून्य		1	1	0	0	0	शून्य	शून्य	0	0	0	0	0	शून्य	शून्य	
<b>जोड़</b>			162	148	14	510.25	0	शून्य	शून्य	177	160	17	361.83	74		0	0	162	146	16	240.68	8	0	0



प्रकार	रेलवे	शैड	2009-10							2010-11							2011-12							
			पीओएच किए गए इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार पीओएच हेतु भेजे इंजनों की संख्या	पीओएच हेतु अतिदेय इंजनों की संख्या	अतिदेय की औसत अवधि (दिनों में)	दिनों में न्यूनतम तथा अधिकतम अतिदेय की सीमा	कारण	चूककर्ता	पीओएच किए गए इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार पीओएच हेतु भेजे इंजनों की संख्या	पीओएच हेतु अतिदेय इंजनों की संख्या	अतिदेय की औसत अवधि (दिनों में)	दिनों में न्यूनतम तथा अधिकतम अतिदेय की सीमा	कारण	चूककर्ता	पीओएच किए गए इंजनों की संख्या	कार्यक्रम के अनुसार पीओएच हेतु भेजे इंजनों की संख्या	पीओएच हेतु अतिदेय इंजनों की संख्या	अतिदेय की औसत अवधि (दिनों में)	दिनों में न्यूनतम तथा अधिकतम अतिदेय की सीमा	कारण	चूककर्ता	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
विद्युत	सीआर	भूसावल	3	3	0	0	0	शून्य	शून्य	3	3	0	0	0			3	3	0	0	0	शून्य	शून्य	
	ईसीआर	गोमोह	11	11	0	0	0	शून्य	शून्य	10	8	2	49		ईएलडब्ल्यू/वीएस एल से स्वीकृति प्रतीक्षित		16	16	0	0	0	शून्य	शून्य	
	ईसीओआर	विशाखाप टटनम	21	21	0	0	0	शून्य	शून्य	12	12	0	0	0			18	18	0	0	0	शून्य	शून्य	
	ईआर	असनसोल	24	21	3	300	210 से 360				8	8	0	0	0			8	8	0	0	0	शून्य	शून्य
	एनसीआर	कानपुर	16	15	1	1	1	उ.न.	शैड	24	17	7	33.27	6 से 86	उ.न.	शैड	19	17	2	44.5	5 से 84	उ.न.	शैड	
	एनआर	गाजियाबाद	12	12	0	0	0	शून्य	शून्य	18	17	1	270	270	डब्ल्यूएस द्वारा नहीं मांगा गया	शैड	22	21	1	130	130	डब्ल्यूएस द्वारा नहीं मांगा गया	शैड	
	एससीआर	विजयवाड़ा	18	18	0	0	0	शून्य	शून्य	19	19	0	0	0	शून्य	शून्य	17	17	0	0	0	शून्य	शून्य	
	एसईसीआर	भिलाई	14	14	0	0	0	शून्य	शून्य	3	3	0	0	0	शून्य	शून्य	9	8	1	14				
	एसईआर	टाटा	22	22	0	0	0	शून्य	शून्य	19	19	0	0	0	शून्य	शून्य	1	1	0	0	0	शून्य	शून्य	
	एसआर	पेरेंचूर	8	8	0	0	0	शून्य	शून्य	8	8	0	0	1 से 12	शून्य	शून्य	10	10	0	0	0	शून्य	शून्य	
	डब्ल्यूसीआर	इटारसी	16	16	0	0	0	शून्य	शून्य	15	15	0	0	0				13	13	0	0	0	शून्य	शून्य
डब्ल्यूआर	बडोदा वाईडी	9	9	0	0		शून्य	शून्य	23	19	4	55	33 से 202	इंजनों ने आईओएच के 1.5 वर्ष पूरे नहीं किए थे		21	17	4	46	8 से 214	परिचहन में उपयुक्त के रूप में क्योंकि इंजनों ने आईओएच के 1.5 वर्ष पूरे नहीं किए थे।			
TOTAL			174	170	4	301	1	0	0	162	148	14	407.27	270	0	0	157	149	8	234.5	130	0	0	

**अनुबंध-XXIV (पैराग्राफ 4.1.8.4-i)**  
**लाइन पर इंजनों की विश्वसनीयता को दर्शाने वाला विवरण**

1	रेलवे	कर्षण के प्रकार	2009-10			2010-11			2011-12			12	13	14
			लाइन पर इंजन	खराबियों की सं.	लाइन पर प्रति इंजन खराबी	लाइन पर इंजन	खराबियों की सं.	लाइन पर प्रति इंजन खराबी	लाइन पर इंजन	खराबियों की सं.	लाइन पर प्रति इंजन खराबी			
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
डीज़ल	सीआर		182.19	153	0.84	204.46	170	0.83	225.19	134	0.60	611.8355	457	0.75
	ईसीओआर		158.9	101	0.64	156.8	67	0.43	158.43	51	0.32	474.13	219	0.46
	ईसीआर		185	189	1.02	202	209	1.03	208	147	0.71	595	545	0.92
	ईआर		277	230	0.83	277	226	0.82	267	165	0.62	821	621	0.76
	एनसीआर		118	322	2.73	115.67	301	2.60	122.5	308	2.51	356.17	931	2.61
	एनईआर		144	276	1.92	166	343	2.07	175	312	1.78	485	931	1.92
	एनईएफआर		220.41	394	1.79	243.42	412	1.69	272.92	513	1.88	736.75	1319	1.79
	एनआर		504.8	525	1.04	518.9	537	1.03	538	506	0.94	1561.7	1568	1.00
	एनडब्ल्यूआर		138.44	214	1.55	146.54	266	1.82	146.68	241	1.64	431.6575	721	1.67
	एससीआर		446	119	0.27	451	128	0.28	468	137	0.29	1365	384	0.28
	एसईसीआर		66.87	51	0.76	73.02	53	0.73	79.62	77	0.97	219.51	181	0.82
	एसईआर		252.9	93	0.37	246.8	88	0.36	257	70	0.27	756.7	251	0.33
	एसआर		366	95	0.26	350	129	0.37	370	126	0.34	1086	350	0.32
	एसडब्ल्यूआर		284	107	0.38	297	141	0.47	302	158	0.52	883	406	0.46
	डब्ल्यूसीआर		360.5	226	0.63	367.83	303	0.82	355.33	269	0.76	1083.66	798	0.74
	डब्ल्यूआर		247	240	0.97	274	327	1.19	306	335	1.09	827	902	1.09
			3952.01	3335.00		4090.44	3700.00		4251.67	3549.00	0.83	12294.11	10584	0.86
विद्युत	सीआर		420.92	114	0.27	436.8	115	0.26	469.68	94	0.20	1327.4	323	0.24
	ईसीओआर		155.8	56	0.36	155.54	42	0.27	158.81	40	0.25	470.15	138	0.29
	ईसीआर		296	191	0.65	303	276	0.91	322	252	0.78	921	719	0.78
	ईआर		217	104	0.48	219	114	0.52	227	83	0.37	663	301	0.45
	एनसीआर		161.9	303	1.87	177.2	309	1.74	195.6	302	1.54	534.7	914	1.71
	एनआर		236.51	188	0.79	255.37	193	0.76	268.48	209	0.78	760.36	590	0.78
	एससीआर		428	45	0.11	445	60	0.13	465	91	0.20	1338	196	0.15
	एसईसीआर		160.3	99	0.62	158.92	89	0.56	177	87	0.49	496.22	275	0.55
	एसईआर		383.1	115	0.30	415.7	117	0.28	435	117	0.27	1233.8	349	0.28
	एसआर		306	76	0.25	333	88	0.26	371	79	0.21	1010	243	0.24
	डब्ल्यूसीआर		429.46	199	0.46	447.2	244	0.55	481.29	253	0.53	1357.95	696	0.51
	डब्ल्यूआर		258	46	0.18	264	44	0.17	271	42	0.15	793	132	0.17
				3452.99	1536		3610.73	1691		3841.86	1649		10905.58	4876

**अनुबंध-XXV पैराग्राफ (4.1.8.4 -ii) पीओएच के 180 दिनों के अंदर इंजन की खराबियों को दर्शाने वाला विवरण**

रेलवे	शैड	2009-10				2010-11				2011-12			
		पीओएच किए गए इंजनों की कुल संख्या	कारण के साथ पीओएच के 30 दिनों के अन्दर खराब हुए इंजनों की संख्या	कारण के साथ पीओएच के 31 से 60 दिनों के अन्दर खराब हुए इंजनों की संख्या	कारण के साथ पीओएच के 61 दिनों से 180 दिनों के अन्दर खराब हुए इंजनों की संख्या	पीओएच किए गए इंजनों की कुल संख्या	कारण के साथ पीओएच के 30 दिनों के अन्दर खराब हुए इंजनों की संख्या	कारण के साथ पीओएच के 31 से 60 दिनों के अन्दर खराब हुए इंजनों की संख्या	कारण के साथ पीओएच के 61 दिनों से 180 दिनों के अन्दर खराब हुए इंजनों की संख्या	पीओएच किए गए इंजनों की कुल संख्या	कारण के साथ पीओएच के 30 दिनों के अन्दर खराब हुए इंजनों की संख्या	कारण के साथ पीओएच के 31 से 60 दिनों के अन्दर खराब हुए इंजनों की संख्या	कारण के साथ पीओएच के 61 दिनों से 180 दिनों के अन्दर खराब हुए इंजनों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
सीआर	कल्याण	60	5	2	5	70	3	0	6	64	6	0	7
ईसीओआर	वीएसकेपी	29	25	16	38	21	18	9	19	27	29	10	36
ईसीआर	एमजीएस	1	0	0	0	1	0	0	0	4	3	0	0
ईआर	एंदल	9	0	0	0	9	0	0	0	15	3	2	2
एनसीआर	जेएचएस	6	2	2	7	14	7	2	28	10	0	0	6
एनईआर	जीडी	15	9	7	9	27	13	9	19	7	1	2	1
एनईएफआर	एनजीसी	21	6	6	9	14	3	3	8	25	3	8	14
एनआर	एलडीएच	10	8	6	8	12	8	4	7	9	6	0	5
एनडब्ल्यूआर	अजमेर	22	6	2	3	20	3	1	6	12	2	2	9
एससीआर	केजेडजे	14	0	0	1	15	1	0	1	13	0	0	8
एसईसीआर	आर	1	1	0	0	1	1	0	0	3	0	0	2
एसईआर	बीएनडीएम	0	0	0	0	2	1	0	0	2	1	1	2
एसआर	जीओसी	102	1	0	2	112	1	5	4	86	4	4	5
एसडब्ल्यूआर	केजेएम	4	2	2	4	4	2	2	4	9	0	0	2
डब्ल्यूसीआर	एनकेजे	21	1	2	3	22	2	2	1	19	7	1	6
डब्ल्यूआर	वीटीए	4	0	3	7	1	0	1	0	0	0	0	0
		319	66	48	96	345	63	38	103	305	65	30	105
सीआर	बीएसएल	60	4	3	4	58	3	8	15	45	0	2	17
ईसीओआर	वीएसकेपी	21	7	4	2	12	3	0	0	18	1	1	0
ईसीआर	जीएमओ	11	8	1	1	10	1	4	2	16	3	4	4
ईआर	एएसएन	21	1	1	0	11	0	1	2	16	0	2	1
एनसीआर	सीएनबी	16	9	3	17	24	11	7	23	19	13	5	23
एनआर	जीजेडबी	12	0	2	2	18	4	0	7	22	2	3	10
एससीआर	बीजेडए	20	8	0	11	19	0	1	15	16	1	1	1
एसईसीआर	बीआईए	14	1	1	16	3	2	0	4	9	5	6	23
एसईआर	टाटा	22	1	1	2	19	2	0	3	1	0	0	0
एसआर	पेरबूर	53	0	2	4	59	3	3	2	49	4	1	2
डब्ल्यूसीआर	ईटी	16	3	4	9	15	5	5	9	13	7	7	13
डब्ल्यूआर	बीआरसीवा	14	11	8	20	25	8	13	18	14	8	2	10
		280	53	30	88	273	42	42	100	238	44	34	104

**अनुबंध-XXVI पैराग्राफ (4.1.8.5) तीन वर्षों में चयनित शैडों (16 डीज़ल तथा 12 विद्युत) में इंजन खराबियों का कारण-वार विश्लेषण**

प्रकार	रेलवे	समीक्षित शैड	2009-10					2010-11					2011-12				
			मूल कारकों के कारण खराबियों की संख्या					मूल कारकों के कारण खराबियों की संख्या					मूल कारकों के कारण खराबियों की संख्या				
			इंजन खराबियों की कुल संख्या	शैडों तथा वर्कशॉपों में खराब कारीगरी	दोषपूर्ण सामग्री	दोषपूर्ण डिज़ाइन	कलींदल द्वारा अत्यवस्था सहित अन्य विविध कारण	इंजन खराबियों की कुल संख्या	शैडों तथा वर्कशॉपों में खराब कारीगरी	दोषपूर्ण सामग्री	दोषपूर्ण डिज़ाइन	कलींदल द्वारा अत्यवस्था सहित अन्य विविध कारण	इंजन खराबियों की कुल संख्या	शैडों तथा वर्कशॉपों में खराब कारीगरी	दोषपूर्ण सामग्री	दोषपूर्ण डिज़ाइन	कलींदल द्वारा अत्यवस्था सहित अन्य विविध कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
डीज़ल	सीआर	केवाईएन	18	0	9	0	9	29	0	8	0	21	24	0	18	0	6
	ईसीओआर	वीएसकेपी	101	30	63	0	8	67	8	52	0	7	51	8	35	0	8
	ईसीआर	एमजीएस	41	7	12	2	20	48	10	23	2	13	46	12	27	2	5
	ईआर	अदल	52	0	29	0	23	46	0	34	0	12	76	0	51	0	25
	एनसीआर	जेएचएस	248	0	173	0	75	242	0	151	0	91	241	0	167	0	74
	एनईआर	जीडी	713	260	280	2	171	681	282	257	0	142	540	210	183	0	147
	एनईएफआर	एनजीएस	134	25	42	0	67	116	19	33	0	64	100	27	32	0	41
	एनआर	एलडीएच	772	198	189	82	303	728	186	179	81	282	729	183	171	76	299
	एनडब्ल्यूआर	एबीआर	174	25	122	0	27	258	42	157	0	59	259	74	140	0	45
	एससीआर	केजेडजे	41	10	27	0	4	44	5	32	0	7	35	3	29	0	3
	एसईसीआर	आर	51	3	42	0	6	53	9	38	0	6	77	15	51	0	11
	एसईआर	बीएनडीएम	37	10	22	1	4	39	14	16	1	8	28	6	18	3	1
	एसआर	जीओसी	24	8	13	0	3	34	7	21	0	6	30	11	15	0	4
	एसडब्ल्यूआर	केजेएम	93	27	55	0	11	109	16	73	1	19	123	22	86	1	14
	डब्ल्यूसीआर	एनकेजे	175	37	100	7	31	243	42	133	8	60	221	54	118	5	44
	डब्ल्यूआर	वीटीए	189	57	95	0	37	193	58	89	0	46	158	42	101	0	15
जोड़	16 शैड	2863	697	1273	94	799	2930	698	1296	93	843	2738	667	1242	87	742	
विद्युत	सीआर	अजनी	346	0	227	0	119	434	0	253	0	181	442	0	259	0	183
	ईसीओआर	वीएसकेपी	56	0	23	0	33	42	0	19	0	23	40	0	15	0	25
	ईसीआर	जीएमओ	64	5	49	0	10	113	14	78	0	21	129	0	81	0	48
	ईआर	एसएन	53	0	16	0	37	69	0	27	0	42	36	0	13	0	23
	एनसीआर	सीएनबी	101	0	29	0	72	103	0	41	0	62	111	0	36	0	75
	एनआर	जीजेडबी	51	4	42	0	5	62	3	45	0	14	70	3	53	0	14
	एससीआर	बीजेडए	158	49	46	0	63	200	61	66	0	73	326	60	154	0	112
	एसईसीआर	बीआईए	99	33	41	0	25	90	3	42	1	44	94	10	57	5	22
	एसईआर	टाटा	43	10	21	0	12	57	17	22	0	18	35	5	15	0	15
	एसआर	एजेजे	69	46	12	0	11	35	22	7	0	6	31	16	7	0	8
	डब्ल्यूसीआर	ईटी	70	0	22	0	48	85	0	28	0	57	88	0	34	0	54
	डब्ल्यूआर	बीआरसीवाड	25	1	8	0	16	39	10	14	0	15	32	6	11	0	15
	जोड़	12 शैड	1135	148	536	0	451	1329	130	642	1	556	1434	100	735	5	594

अनुबंध-XXVII (पैराग्राफ 4.1.8.6-i)															
इंजन खराबियों के कारण मार्ग में अवरोधन को दर्शाने वाला विवरण															
रेलवे	2009-10				2010-11				2011-12				जोड़		
	मार्ग में अवरोधन के मामलों की संख्या	इंजन खराबी हेतु उत्तरदायी अवरोधन की संख्या	कुल अवरोधन के प्रति इंजन खराबी की प्रतिशतता	कारण	मार्ग में अवरोधन के मामलों की संख्या	इंजन खराबी हेतु उत्तरदायी अवरोधन की संख्या	कुल अवरोधन के प्रति इंजन खराबी की प्रतिशतता	कारण	मार्ग में अवरोधन के मामलों की संख्या	इंजन खराबी हेतु उत्तरदायी अवरोधन की संख्या	कुल अवरोधन के प्रति इंजन खराबी की प्रतिशतता	कारण	मार्ग में अवरोधन के मामलों की संख्या	इंजन खराबी हेतु उत्तरदायी अवरोधन की संख्या	कुल अवरोधन के प्रति इंजन खराबी की प्रतिशतता
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
सीआर	2964	168	5.67	उपलब्ध नहीं	2918	172	5.89	उपलब्ध नहीं	16045	177	1.10	उपलब्ध नहीं	21927	517	2.36
ईसीओआर	8400	1330	15.83	विभिन्न प्रकार के	9454	1427	15.09	विभिन्न प्रकार के	9193	1294	14.08	विभिन्न प्रकार के उप	27047	4051	14.98
ईसीआर	505	254	50.30	विभिन्न प्रकार के	577	244	42.29	विभिन्न प्रकार के	486	263	54.12	विभिन्न प्रकार के उप	1568	761	48.53
ईआर	478	247	51.67	उपकरण खराबी	387	293	75.71	उपकरण खराबी	388	259	66.75	उपकरण खराबी	1253	799	63.77
एनसीआर	50159	558	1.11	उपकरण खराबी	55682	551	0.99	उपकरण खराबी	54210	543	1.00	उपकरण खराबी	160051	1652	1.03
एनईआर	10880	477	4.38	उपलब्ध नहीं	7727	454	5.88	उपलब्ध नहीं	6893	440	6.38	उपलब्ध नहीं	25500	1371	5.38
एनईएफआर	1026	328	31.97	उपलब्ध नहीं	2318	578	24.94	उपलब्ध नहीं	2349	418	17.79	उपलब्ध नहीं	5693	1324	23.26
एनआर	54291	2214	4.08	खराब कारीगरी	86516	2339	2.70	खराब कारीगरी	87485	2231	2.55	खराब कारीगरी	228292	6784	2.97
एनडब्ल्यूआ	16491	621	3.77	खराब कारीगरी	10257	925	9.02	खराब कारीगरी	8003	808	10.10	खराब कारीगरी	34751	2354	6.77
एससीआर	2994	253	8.45	उपकरण खराबी	2880	214	7.43	उपकरण खराबी	3821	225	5.89	उपकरण खराबी	9695	692	7.14
एसईसीआर	24285	1700	7.00	इंजन खराबी	25613	1821	7.11	इंजन खराबी	20138	1182	5.87	इंजन खराबी	70036	4703	6.72
एसईआर	345	61	17.68	इंजन खराबी	450	43	9.56	इंजन खराबी	862	40	4.64	इंजन खराबी	1657	144	8.69
एसआर	1629	139	8.53	उपलब्ध नहीं	717	126	17.57	उपलब्ध नहीं	907	144	15.88	उपलब्ध नहीं	3253	409	12.57
एसडब्ल्यूआ	21883	155	0.71	उपलब्ध नहीं	9236	184	1.99	उपलब्ध नहीं	8369	202	2.41	उपलब्ध नहीं	39488	541	1.37
डब्ल्यूसीआर	448	149	33.26	खराब सामग्री	459	127	27.67	खराब सामग्री	479	127	26.51	खराब सामग्री	1386	403	29.08
डब्ल्यूआर	13648	464	3.40	उपलब्ध नहीं	14562	601	4.13	उपलब्ध नहीं	12348	490	3.97	उपलब्ध नहीं	40558	1555	3.83
	210426	9118	4.333114729		229753	10099	4.39559		231976	8843	3.812032		672155	28060	4.174632

**अनुबंध-XXVIII(पैराग्राफ 4.1.8.6-ii)**

जनवरी से मार्च तक तीन सालों की अवधि हेतु चयनित शैडों (16 डीज़ल तथा 12 विद्युत) में अनिर्धारित मरम्मत को दर्शाने वाला विवरण

रेलवे	शैड	जनवरी 10 से मार्च 10								जनवरी 11 से मार्च 11								जनवरी 12 से मार्च 12								
		इंजनों की कुल संख्या				अनिर्धारण हेतु कारण	पिछले कार्यक्रम की अवधि	अनिर्धारण हेतु लिया गया समय	इंजन दिनों की हानि	उपार्जन क्षमता की हानि	अतिरिक्त व्यय	इंजनों की कुल संख्या				अतिरिक्त व्यय	इंजनों की कुल संख्या									
		स्वदेशी रेलवे	विदेशी रेलवे	अनिर्धारण हेतु	पिछले कार्यक्रम की अवधि							स्वदेशी रेलवे	विदेशी रेलवे	अनिर्धारण हेतु कारण	पिछले कार्यक्रम की अवधि		अनिर्धारण हेतु लिया गया समय	इंजन दिनों की हानि	उपार्जन क्षमता की हानि	स्वदेशी रेलवे	विदेशी रेलवे	अनिर्धारण हेतु कारण	पिछले कार्यक्रम की अवधि	अनिर्धारण हेतु लिया गया समय	इंजन दिनों की हानि	उपार्जन क्षमता की हानि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
सीआर	केवाईएन	7			वही मार	84 घ.	3.50	480480		12			7 से 30 दिन	362 घ.	15.08	2443500.00		7			7 से 30 दिन	182 घ.	7.58	1412320.00		
ईसीओआर	वीएसकेपी	117				12367 घ.	515.29	70739011		79				6342 घ.	264.25	42808500.00		67			3726 घ.	155.25	28913760.00			
ईसीआर	एमजेएस	0	156	कारण		715 घ.	29.79	4089800		7	154			697घ.	29.04	4704750.00		5	156		723 घ.	30.13	5610480.00		0.00	
ईआर	एदल	141				5.न.		0		166						0.00		150								
एनसीआर	जेएचडी	35	17			152 दिन 5 घ.	152.20	20894016	1308625	28	30			102 दिन 4 घ.	102.17	16551540.00	1271712	33	56		148 दिन 7 घ.	148.29	27617529.60	902178		
एनईआर	जोडी	22				53 दिन	53.00	7275840	214332	49				617 दिन	617.00	99954000.00	2495148	40			396 दिन	396.00	73751040.00	1601424		
एनईएफआर	एनजीसी	65				2592 घ.	108.00	14826240		47				2937 घ.	122.38	19824750.00		37			2171.3 घ.	90.47	16849288.00			
एनआर	एलडीएच	10	0	दोषपूर्ण सामग्री	0-12 दिन	60 घ.	2.50	343200	88000	5	0	दोषपूर्ण सामग्री	1 दिन से 22 दिन	60 घ.	2.50	405000.00	87000	5	0	1 से 5 दिन	34 घ.	1.42	263840.00	37000		
एनडब्ल्यूआर	एबीआर	59	42			2536.5 घ.	105.69	14508780		54	56			2119.66 घ.	88.32	14307705.00		52	41		2718.42 घ.	113.27	21094939.20			
एससीआर	केजेडजे	21	0	उपकरण खराबी	15 से 30 दिन	1539 घ.	64.13	8803080	2700000	26	0	उपकरण खराबी	15 से 30 दिन	1041 घ.	43.38	7026750.00	3100000	39	35	उपकरण खराबी	15 to 30 दिन	1983 घ.	82.63	15388080.00	8700000	
एसईसीआर	आर	27		दोषपूर्ण सामग्री		858 घ.	35.75	4907760		6		दोषपूर्ण सामग्री		244.6 घ.	10.19	1651050.00		22		दोषपूर्ण सामग्री		1139.55 घ.	47.48	8842908.00		
एसईआर	बीएनडीएम	175	3	वायु/ तेल साव.		8928 घ.	373.00	51205440		129	0	वायु/ तेल साव.		8688 घ.	362.00	58644000.00		82	2	वायु/ तेल साव.		6552 घ.	273.00	50843520.00		
एसआर	जीओसी	6		विभिन्न खराबी		154 दिन	154.00	21141120		9				630 दिन	630.00	10206000.00		1			38 दिन	38.00	7077120.00			
एसडब्ल्यूआर	केजेएम	73	26	उपकरण खराबी		286 दिन	286.00	39262080		64	14	उपकरण खराबी		225 दिन	225.00	36450000.00		99	22	उपकरण खराबी		309 दिन	309.00	57548160.00		
डब्ल्यूसीआर	एनकेजे	16		दोषपूर्ण सामग्री		262 दिन	262	35967360	4919371	10		दोषपूर्ण सामग्री		221 दिन	221	35802000	7811897	27		दोषपूर्ण सामग्री		740 दिन	740	137817600	5952361	
डब्ल्यूआर	वीटीए	35	85	विभिन्न खराबी		1364 घ.	56.83	7802080		9	73	विभिन्न खराबीयां		210घ.	8.75	1417500.00		17	37		214 घ.	8.92	1660640.00			
डीजल जोड 3 वर्ष जोड		16	809	329	0	0	2201.678	302246287	9230328	700	327	0	0	2741.056	444051045	14765757	683	349	0	0	0	2441.426	454691224.8	17192963		
		1138		3197			7384.16	1200988557	41189048	1027							1032									
<b>विद्युत इंजन</b>																										
सीआर	अजन्ती	43	55			3744.25 घ.	156.00	28941120		55	40			4914 घ.	205.00	38474400.00		49	44		3850.35 घ.	160.43	32111919.00			
ईसीओआर	वीएसकेपी	56	176			1141	47.54	8819930		98	126			2103	87.63	16445460.00		56	169		1152	48.00	9607680.00			
ईसीआर	जीएमओ	125	5.न.	5.न.	5.न.	2220	92.50	17160600		97	73			7065	294.38	55248300.00		87	56		5281	220.04	44043540.00		0.00	
ईआर	एसएन	72	5.न.	5.न.				0		47						0.00		46								
एनसीआर	सीएनवी	100	98			236 दिन	236.00	43782720	1147637	30	111			146 दिन 2 घ.	146.00	27401280.00	1443676	122	104		466 days	466.00	93274560.00	2096954		
एनआर	जोडेडवी	290	145			4529 hrs	188.71	35009170		260	160			5252 hrs	218.83	41070640.00		219	154		5089 hrs	212.04	42442260.00			
एससीआर	बीजेए	255	170	उपकरण खराबी	40 से 45 दिन	27625 घ.	1151.04	213541250	36100000	217	177	उपकरण खराबी	40 से 45 दिन	25610घ.	1067.08	200270200.00	36300000	192	155	उपकरण खराबी	40 से 45 दिन	22555 घ.	939.79	188108700.00	32200000	
एसईसीआर	बीआईए	175		उपकरण खराबी		6117.03 घ.	254.88	47284642		188		दोषपूर्ण सामग्री		9881.81 घ.	411.74	77275754.20		175		दोषपूर्ण सामग्री		7184.34 घ.	299.35	59917395.60		
एसईआर	टाटा	173	189	विद्युतीय, यांत्रिक तथा वायवीय दोष		11280 घ.	470.00	87194400		111	221	विद्युतीय, यांत्रिक तथा वायवीय दोष		9879.5 घ.	411.65	77257690.00		162	162		12822.47 घ.	534.27	106939399.80			
एसआर	एजेजे	310	263	विभिन्न खराबी		उपलब्ध नहीं		0		137	147	विभिन्न खराबी		5.न.		0.00		110	260	विभिन्न खराबी		5.न.		0.00		
डब्ल्यूसीआर	ईटी	138	99			6209 घ.	25.13	4661190	5.न.	125	121			4996 घ.	28.79	5403620.00		145	111		8240 घ.	53.67	10741920.00			
डब्ल्यूआर	बीआरसीवा ई	168	34	विभिन्न खराबी		उपलब्ध नहीं		0		189	54	विभिन्न खराबी		5.न.		0.00		165	79	विभिन्न खराबी		5.न.		0.00		
विद्युत जोड		12	1905	1229	0	0	3361	2621.798	486395022	37247637	1554	1230	0	0	9168	2871.095	538847344.20	37743676	1528	1294	0	0	6433	2933.593	587187374.4	34296954

अनुबंध-XXIX (a) (पैराग्राफ 4.1.9.1(ए) )																
ब्राड गेज इंजन वर्कशॉप (डीज़ल तथा विद्युत) की पीओएच क्षमता को दर्शाने वाला विवरण																
प्रकार	रेलवे	वर्कशॉप का नाम (स्थापना वर्ष के साथ)	संस्थापित पीओएच क्षमता	इंजनों के प्रकार	2009-10				2010-11				2011-12			
					पीओएच का लक्ष्य	वास्तविक पीओएच	अंतर (कॉलम 7- कॉलम 6)	कमी के कारण	पीओएच का लक्ष्य	वास्तविक पीओएच	अंतर (कॉलम 11-कॉलम 10)	कमी के कारण	पीओएच का लक्ष्य	वास्तविक पीओएच	अंतर (कॉलम 17-कॉलम 16)	कमी के कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
डीज़ल	सीआर	परेल , 1879	72	डब्ल्यूडीएम 2, डब्ल्यूडीएम3, डब्ल्यूडीएम3ए, डब्ल्यूडीजी 2, डब्ल्यूडीजी 3, 3ए, डब्ल्यूडीजी6	57	60	3	उ.न.	63	70	7	उ.न.	59	64	5	उ.न.
	ईआर	जमालपुर, 1862	72	वीजी डीज़ल इंजन	52	51	-1	-	47	43	-4	-	48	55	7	उ.न.
	एनआर	चारबाग, लखनऊ, 1975	66	डब्ल्यूडीएम2, डब्ल्यूडीएम4, डब्ल्यूडीएस4	61	43	-18	इंजन ब्लॉक, क्रेक शॉफ्ट की कमी, अनुपलब्धता	58	49	-9	इंजन ब्लॉक, क्रेक शॉफ्ट की कमी, अनुपलब्धता	47	22	-25	इंजन ब्लॉक, क्रेक शॉफ्ट की कमी, अनुपलब्धता
	एनडब्ल्यूआर	अजमेर, 1979	36	डब्ल्यूडीएम2, 3ए, डब्ल्यूडीजी3ए	24	22	-2	अन्य कार्य आरआईटी ईएस, डीईएमयू, डीटीसी, विशेष मरम्मत आदि हेतु डब्ल्यूडीजी 6 इंजन के अनुसार किए गए	20	20	0	उ.न.	14	12	-2	अन्य कार्य आरआईटी ईएस, डीईएमयू, डीटीसी, विशेष मरम्मत आदि हेतु डब्ल्यूडीजी 6 इंजन के अनुसार किए गए
	एसईआर	खडगपुर, 1963	84	डब्ल्यूडीएम2, डब्ल्यूडीएम2ए, डब्ल्यूडीएम3ए, डब्ल्यूडीजी3, डब्ल्यूडीएस6	69	56	-13	less feed	53	63	10	उ.न.	51	56	5	उ.न.
	एसआर	पोनमलाई, 1928	120	डब्ल्यूडीएम 2, डब्ल्यूडीएम2ए, डब्ल्यूडीएम3 डी, डब्ल्यूडीजी 3ए, डब्ल्यूडीएस6, डब्ल्यूडीपी 3ए, वाईडीएम 4	77	95	18	उ.न.	82	119	37	उ.न.	79	97	18	उ.न.
<b>जोड़</b>		6	<b>450</b>		<b>340</b>	<b>327</b>	<b>-13</b>		<b>323</b>	<b>364</b>	<b>41</b>		<b>298</b>	<b>306</b>	<b>8</b>	





अनुबंध -XXIX (b) (पैराग्राफ 4.1.9.1 (b))

बीजी इंजन वर्कशॉप की सस्थापित पीओएच क्षमता तथा छः डीज़ल वर्कशॉपों तथा पांच विद्युत वर्कशॉपों में उपयुक्त क्षमता को दर्शाने वाला विवरण

प्रकार	रेलवे	वर्कशॉप का नाम (स्थापना वर्ष के साथ)	संस्थापित पीओएच क्षमता	2009-10				2010-11				2011-12			
				पीओएच का लक्ष्य	वास्तविक पीओएच	लक्षित कम उपयोग (कॉलम 4-कॉलम 6)	वास्तविक कम उपयोग (कॉलम 4-कॉलम 6)	पीओएच का लक्ष्य	वास्तविक पीओएच	लक्षित कम उपयोग (कॉलम 4-कॉलम 9)	वास्तविक कम उपयोग (कॉलम 4-कॉलम 10)	पीओएच का लक्ष्य	वास्तविक पीओएच	लक्षित कम उपयोग (कॉलम 4-कॉलम 13)	वास्तविक कम उपयोग (कॉलम 4-कॉलम 14)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
डीज़ल	सीआर	परेल, 1879	72	57	60	15	12	63	70	9	2	59	64	13	8
	ईआर	जमालपुर, 1854	72	52	51	20	21	47	43	25	29	48	55	24	17
	एनआर	चारबाग, लखनऊ, , 1975	66	61	43	5	23	58	49	8	17	47	22	19	44
	एनडब्ल्यू आर	अजमेर, 1979	36	24	22	12	14	20	20	16	16	14	12	22	24
	एसईआर	खडगपुर, 1963	84	69	56	15	28	53	63	31	21	51	56	33	28
	एसआर	पोनमलाई, 1928	120	77	95	43	25	82	119	38	1	79	97	41	23
	<b>जोड़</b>	<b>6</b>	<b>450</b>	<b>340</b>	<b>327</b>	<b>110</b>	<b>123</b>	<b>323</b>	<b>364</b>	<b>127</b>	<b>86</b>	<b>298</b>	<b>306</b>	<b>152</b>	<b>144</b>
विद्युत	सीआर	भूसवाल, 1974	126	60	60	66	66	58	58	68	68	45	45	81	81
	ईआर	केचनपारा, 1863	72	75	75	-3	-3	78	78	-6	-6	66	66	6	6
	एसईआर	खडगपुर, 1986	60	64	70	-4	-10	57	56	3	4	42	42	18	18
	एसआर	पेरम्बूर, 1932	60	53	53	7	7	59	59	1	1	49	49	11	11
	डब्ल्यूआर	दाहोद, 1926	54	60	62	-6	-8	54	55	0	-1	40	40	14	14
<b>जोड़</b>	<b>5</b>	<b>372</b>	<b>312</b>	<b>320</b>	<b>60</b>	<b>52</b>	<b>306</b>	<b>306</b>	<b>66</b>	<b>66</b>	<b>242</b>	<b>242</b>	<b>130</b>	<b>130</b>	



**अनुबंध-XXXI (ए) (रिपोर्ट का पैराग्राफ 4.1.9.3)**

**मार्च 2012 में 16 चयनित शैडों (डीज़ल) में तीन अनुरक्षण कार्यक्रमों में लिए गए अधिक समय को दर्शाने वाला विवरण**

		डीज़ल इंजन के एम 12 कार्यक्रम (12 महीने का)								डीज़ल इंजन के कम एम 24 कार्यक्रम (अर्द्धवार्षिक)								डीज़ल इंजन के एम 48 आईओएच								
रेलवे	शैड	अटेंड किए गए इंजनों की सं.	कार्यक्रम हेतु निर्धारित मरम्मत का समय दिनों में	विलम्बित मामलों की सं.	कार्यक्रम हेतु लिया गया न्यूनतम समय दिनों में	कार्यक्रम हेतु लिया गया अधिकतम समय दिनों में	अधिक समय लेने के कारण इंजन की हानि	संभावित अर्जन क्षमता की हानि	विलम्ब के विस्तृत कारण	अटेंड किए गए इंजनों की सं.	कार्यक्रम हेतु निर्धारित मरम्मत का समय दिनों में	विलम्बित मामलों की सं.	कार्यक्रम हेतु लिया गया न्यूनतम समय दिनों में	कार्यक्रम हेतु लिया गया अधिकतम समय दिनों में	अधिक समय लेने के कारण इंजन की हानि	संभावित अर्जन क्षमता की हानि	विलम्ब के विस्तृत कारण	अटेंड किए गए इंजनों की सं.	कार्यक्रम हेतु निर्धारित मरम्मत का समय दिनों में	विलम्बित मामलों की सं.	कार्यक्रम हेतु लिया गया न्यूनतम समय दिनों में	कार्यक्रम हेतु लिया गया अधिकतम समय दिनों में	अधिक समय लेने के कारण इंजन की हानि	संभावित अर्जन क्षमता की हानि	विलम्ब के विस्तृत कारण	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
सीआर	केवाईएन	0	0	0	0	0	0	0	शून्य	3	25	2	25	32	12	2234880	गैर-निर्धारित कार्य	0	0	0	0	0	0	0	0	शून्य
ईसीओआर	वीएसकेपी	8	3	5	5.4	6.0	12.61	2348486.4	देर से आगमन, बुकिंग हेतु इंतजार तथा कारक के बिना मरम्मत	7	15	5	16.9	29.25	45.26	8429222.4	देर से आगमन, बुकिंग हेतु इंतजार तथा कारक के बिना मरम्मत	0	0	0	0	0	0	0	0	देर से आगमन, बुकिंग हेतु इंतजार तथा कारक के बिना मरम्मत
ईसीआर	एमजीएस	2	6	0	4 दिन औ.		0	0	शून्य	0	0	0	0			0	शून्य	1	11	1	31	31	20	3724800	शून्य	
ईआर	एंदल	3	6	3	9	27	30	5587200	श्रमशक्ति की अनुपलब्धता	2	16	2	22	27	17	3166080	श्रमशक्ति की अनुपलब्धता	1	18	1	29	29	11	2048640	श्रमशक्ति की अनुपलब्धता	
एससीआर	जेएचएस	1	4	1	35.3	35.3	31.3	5829312		1	16	1	67.3	67.3	51.3	9554112		2	21	2	64	91	113	21045120	0	
एनईआर	जीडी	6	5	6	9	19	54	10056960	अतिरिक्त कार्य	2	16	2	37	75	80	14899200	अतिरिक्त कार्य	0	0	0	0	0	0	0	0	0
एनईएफआर	एनजीसी	2	10	2	14	15	9	1676160	गैर निर्धारित कार्य	1	18	1	29	29	11	2048640	गैर-निर्धारित कार्य	1	23	1	39	39	16	2979840	गैर-निर्धारित कार्य	
एनआर	एलडीएच	10	3	2	3	5	4	744960	कारक के बिना मरम्मत	4	18 to 20	1	26	26	6	1117440	कारक के बिना मरम्मत	0	0	0	0	0	0	0	0	कारक के बिना मरम्मत
एनडब्ल्यूआर	एवीआर	2	4	2	11	17	20	3724800	श्रमशक्ति का अभाव	2	16	2	25	44	37	6890880	श्रमशक्ति का अभाव	1	25	1	46	46	21	3911040	श्रमशक्ति का अभाव	
एससीआर	केजेजे	4	3	0				0	शून्य	0	0	0	0			0	शून्य	4	14	0	0	0		0	0	शून्य
एसईसीआर	आर	1	नहीं		5.6			0	शून्य	3			22.25	35.5	25	4656000		0	0						0	शून्य
एसईआर	बीएनडीएम	1	3	1	3	3	0	0	शून्य	1	18	0	16			0	शून्य	1	18	0					0	शून्य
एसआर	जीओसी	4	4	3	4	8	6	1117440	कारक के बिना मरम्मत	2	20	2	34	36	35	6518400	कारक के बिना मरम्मत	2	20	2	34	80	75	13968000	कारक के बिना मरम्मत	
एसडब्ल्यू	केजेएम	3	8	0	6	8		0	शून्य	1	24	0	24	24		0	शून्य	0	26	0	0	0			0	शून्य
डब्ल्यूसीआर	एनकेजे	8	कोई मानक समय नहीं	0	8	17	8	1489920	कारक के बिना मरम्मत	4			16.75	26.5		0	कारक के बिना मरम्मत	3	0	0	18	21	0		0	कारक के बिना मरम्मत
डब्ल्यूआर	वीटीए	4	कोई मानक समय नहीं	1	5	11	3	558720	कारक के बिना मरम्मत	3	3		18	40	25	4656000	कारक के बिना मरम्मत	1	1		28	28	2	372480	कारक के बिना मरम्मत	
		<b>59</b>		<b>26</b>			<b>177.91</b>	<b>33133958.4</b>		<b>36</b>		<b>21</b>			<b>344.56</b>	<b>64170854.4</b>		<b>17</b>		<b>9</b>				<b>258</b>	<b>48049920</b>	<b>0</b>

\* कोलम 8,16 तथा 24 की घन मूल्य की गणना 2009-10, 2010-11 & 2011-12 के लिए डीज़ल इंजनों हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित क्रमशः रु.5720, रु. 6750 तथा रु. 7760 प्रति घंटा अखिल भारतीय इंजन प्रति घंटा लागत पर आधारित है।

\* कोलम 8,16 तथा 24 की घन मूल्य की गणना 2009-10, 2010-11 & 2011-12के लिए विद्युत इंजनों हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित क्रमशः रु.7730, रु. 7820 तथा रु. 8340 प्रति घंटा अखिल भारतीय इंजन प्रति घंटा लागत पर आधारित है।

**अनुबंध -XXXI (बी) (पैराग्राफ 4.1.9.3)**

**मार्च 2012 में 12 चयनित शैडों (विद्युत) में तीन अनुरक्षण कार्यक्रमों में लिए गए अधिक समय को दर्शाने वाला विवरण**

रेलवे	शैड	आईसी							एओएच							आईओएच											
		अटेंड किए गए इंजनों की सं.	कार्यक्रम हेतु निर्धारित समय	विलम्बित मामलों की सं.	कार्यक्रम हेतु लिया गया न्यूनतम समय	कार्यक्रम हेतु लिया गया अधिकतम समय	इंजन दिवसों की सं.	संभावित अर्जन क्षमता की हानि	विलम्ब के व्यापक कारण	अटेंड किए गए इंजनों की सं.	कार्यक्रम हेतु निर्धारित समय	विलम्बित मामलों की सं.	कार्यक्रम हेतु लिया गया न्यूनतम समय	कार्यक्रम हेतु लिया गया अधिकतम समय	इंजन दिवसों की सं.	संभावित अर्जन क्षमता की हानि	विलम्ब के व्यापक कारण	अटेंड किए गए इंजनों की सं.	कार्यक्रम हेतु निर्धारित समय	विलम्बित मामलों की सं.	कार्यक्रम हेतु लिया गया न्यूनतम समय	कार्यक्रम हेतु लिया गया अधिकतम समय	इंजन दिवसों की सं.	संभावित अर्जन क्षमता की हानि	विलम्ब के व्यापक कारण		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
सीआर	अजनी	12	8 घ.	12	32.4 घ.	1535.25 घ.	127	2542032	आधारभूत सुविधाओं/कर्मचारियों की कमी, सामग्री का अभाव, इंजन के आने में देरी	5	6 दिन 144 घ.	5	280.45 घ.	519.5 घ.	46	9207360	आधारभूत सुविधाओं/कर्मचारियों की कमी, सामग्री का अभाव, इंजन के आने में देरी	4	216/ 264 घ.	4	498.15 घ.	528 घ.	47	9407520	आधारभूत सुविधाओं/कर्मचारियों की कमी, सामग्री का अभाव, इंजन के आने में देरी		
ईसीओआर	वीएसकेपी	23	8 घ.	23	18.45 घ.	87.58 घ.	28.708	5746193.28	टायर टर्निंग, जांच मरम्मत, एक्सल बॉक्स अटेंशन	6	कोचिंग हेतु माल 6 के लिए 5 कार्य दिवस	4	5 कार्य दिवस	8 कार्य दिवस	20.26	4055241.6	2 इंजन को परतली लिया गया	3	12 कार्य दिवस	2	11 दिन	14.94 दिन	4.99	998798.4			
ईसीआर	जीएमओ	7	8 घ.	0	8 घ.	8 घ.		0	शून्य	9	6 दिन	0				0		0	11 दिन	0				0			
ईआर	एसएन	25	8 घ.	25	3.न.	5.न.	5.न.	0	3.न.	5	6 दिन	4			3.न.	0		2	9 दिन	2			3.न.	0			
एनसीआर	सीएनबी	22	8 घ.	22	27.15 घ.	480 घ.	83.23	16659316.8	ट्रांसफार्मर तेल का अभाव, डब्ल्यूआरपी वाले कर्षण मोटर की मरम्मत, डब्ल्यूआरपी को ले जाना	6	6 दिन	6	9 दिन	16 दिन	33	6605280	ट्रांसफार्मर तेल का अभाव, डब्ल्यूआरपी वाले कर्षण मोटर की मरम्मत, डब्ल्यूआरपी को ले जाना	1	11 दिन	1	13 दिन	13 दिन	2	400320	ट्रांसफार्मर तेल का अभाव, डब्ल्यूआरपी वाले कर्षण मोटर की मरम्मत, डब्ल्यूआरपी को ले जाना		
एनआर	जीजेडबी	20	8 घ.	20	17 घ.	72 घ.	19.46	3895113.6	अनिर्धारित मरम्मत	3	6 दिन	3	8 दिन	14 दिन	13	2602080	गैर-निर्धारित कार्य	2	9 दिन	2	10 दिन	18 दिन	10	2001600	गैर-निर्धारित कार्य		
एससीआर	बीजेडए	29	8 घ.	0	8 घ.	8 घ.	0	0		4	8 दिन	0	8 दिन			0		1	10 दिन	0	10 दिन			0			
एसईसीआर	बीआईए	28	8 घ.	20	8 घ.	72 घ.	46.33	9273412.8	श्रमशक्ति का अभाव	3	6 दिन	0				0		4	9 दिन	0				0			
एसईआर	टाटा	34	8 घ.	34	19 घ.	48 घ.	51	10208160	विफल यूएसटी को बदलना, मानवशक्ति की कमी, कम होमिंग क्षमता	10	6 दिन	10	8 दिन	20 दिन	67	13410720	विफल यूएसटी को बदलना, मानवशक्ति की कमी, कम होमिंग क्षमता	2	9 दिन	2	13 दिन	15 दिन	10	2001600	विफल यूएसटी को बदलना, मानवशक्ति की कमी, कम होमिंग क्षमता		
एसकर	एजेजे	15	8 घ.	15	24 घ.	120 घ.	21	4203360	पहिया बदलना और भारी मरम्मत	5	6 दिन	4		9	11	20	4003200	व्हील सेट तथा कर्षण मोटर की पाति न होना	4	9 दिन	4	10	11	6	1200960		
डब्ल्यूसीआर	ईटी	22	8 घ.	0	8 घ.	8 घ.	0	0		8	6 दिन	8	7.84 दिन	10.27 दिन	34.16	6837465.6	ईएलएस/ईटी 2 शिफ्टों में कार्य कर रहा है।	2	6 दिन	2	8.14 दिन	8.65 दिन	4.79	958766.4	ईएलएस/ईटी 2 शिफ्टों में कार्य कर रहा है।		
डब्ल्यूआर	बीआरसीया	38		0				0		6		0	5 दिन	12	13	2602080		1		0	9 दिन		3	600480			
		275	0	171	0	0	376.728	75405876.48		0	70	0	44	9	23	246.42	49323427.2		0	26	0	19	10	11	87.78	17570044.8	0
		371		234			710.928	142299348.5																			

\* कॉलम 8,16 तथा 24 की घन मूल्य की गणना 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 के लिए डीजल इंजनों हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित क्रमशः रु.5720, रु. 6750 तथा रु. 7760 प्रति घंटा अखिल भारतीय इंजन प्रति घंटा लागत पर आधारित है। 2010 की 31, 2010 की 13 तथा 2011 की 19 रेलवे बोर्ड दर परिपत्र संख्या देखें।

\* कॉलम 8,16 तथा 24 की घन मूल्य की गणना 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 के लिए डीजल इंजनों हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित क्रमशः रु.7730, रु. 7820 तथा रु. 8340 प्रति घंटा अखिल भारतीय इंजन प्रति घंटा लागत पर आधारित है। 2009 की 31, 2010 की 13 तथा 2011 की 19 रेलवे बोर्ड दर परिपत्र संख्या देखें।

अनुबंध-XXXII (पैराग्राफ 4.1.9.5)

तीन वर्षों में उपयोग हेतु पीओएच के लिए वर्कशॉप में प्रवेश की प्रतीक्षा में विनिमय यार्ड में इंजनों के अवरोधन को दर्शाने वाला विवरण

प्रकार	रेलवे	वर्कशॉप	2009-10						2010-11						2011-12					
			यार्ड में एक दिन से	यार्ड में अवरुद्ध औसत	न्यूनतम-अधिकतम	कुल अवरोधन (दिनों में)	अवरोधन के कारण राजस्व	कारण तथा चूककर्ता	यार्ड में एक दिन से	यार्ड में अवरुद्ध औसत	न्यूनतम-अधिकतम	कुल अवरोधन (दिनों में)	अवरोधन के कारण राजस्व हानि	कारण तथा चूककर्ता	यार्ड में एक दिन से	यार्ड में अवरुद्ध औसत	न्यूनतम-अधिकतम	कुल अवरोधन (दिनों में)	अवरोधन के कारण राजस्व हानि	कारण तथा चूककर्ता
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
डीजल	सीआर	परल	34	3.38	1 to 12	114.92	15776218	मृत इंजनों के मामले में कमींदल, मार्ग तथा अतिरिक्त इंजन के अभाव में मुम्बई डिवीजन पर घाट क्षेत्र तथा अधिक व्यस्त उप-नगरी क्षेत्र के कारण	42	4.31	1 to 19	181.02	29325240	मृत इंजनों के मामले में कमींदल, मार्ग तथा अतिरिक्त इंजन के अभाव में मुम्बई डिवीजन पर घाट क्षेत्र तथा अधिक व्यस्त उप-नगरी क्षेत्र के कारण	41	7.17	1 to 35	293.97	54748972.8	मृत इंजनों के मामले में कमींदल, मार्ग तथा अतिरिक्त इंजन के अभाव में मुम्बई डिवीजन पर घाट क्षेत्र तथा अधिक व्यस्त उप-नगरी क्षेत्र के कारण
	ईआर	जमलपुर			उ.न.	0	0		25	5.8	1 से 10	145	23490000	डब्ल्यूएस द्वारा प्रवेश मंजूरी में विलम्ब	48	5.6	1 to 20	268.8	50061312	डब्ल्यूएस द्वारा प्रवेश मंजूरी में विलम्ब
	एनआर	चारबाग, लखनऊ	0			0	0		0				0		0			0	0	
	एनडब्ल्यूआर	अजमेर	0	0	0	0	0		2	4	2 से 6	8	1296000	उ.न.	0	0	0	0	0	
	एसईआर	केजीपी	30	4.46	2 से 12	133.8	18368064	वर्ध का अभाव, गैर क्रमादेशित मध्यम इंजन का आना चैकों का आना	41	5.85	2 से 18	239.85	38855700	वर्ध का अभाव, गैर क्रमादेशित मध्यम इंजन का आना चैकों का आना	31	3.64	2 से 8	112.84	21015322	वर्ध का अभाव, गैर क्रमादेशित मध्यम इंजन का आना चैकों का आना
	एसआर	पेरबूर	25	3.36	2 से 13	84	11531520	उ.न.	74	5.18	2 से 14	383	62046000	उ.न.	76	6.895	2 से 24	524	97589760	उ.न.
	जोड़		6	89		332.72	45675802		184			956.87	155012940		196			1199.61	223415366.4	
डब्ल्यूआर जोड़	एसईआर	केजीपी	12	2.33	2 से 4	27.96	5187139	वर्ध का अभाव	8	2.37	2 से 3	18.96	3558412.8	वर्ध का अभाव	7	2.28	2 से 4	15.96	3194553.6	वर्ध का अभाव
	एसआर	पेरबूर	23	7.5	2 से 6	172.6	32020752	उ.न.	9	4.78	2 से 10	43	8070240	उ.न.	14	2.82	2 से 7	39.5	7906320	उ.न.
			11	1.73	1 से 4	19	3524880	वर्कशॉप में इंजनों की अस्वीकृति	9	1.3	1 to 2	12	2252160	वर्कशॉप में इंजनों की अस्वीकृति	11	1.64	1 से 8	18	3602880	वर्कशॉप में इंजनों की अस्वीकृति
	डब्ल्यूआर जोड़	दाहोद	5	46		219.56	40732771		26			73.96	13880812.8		32			73.46	14703753.6	



**अनुबंध-XXXIV (पैराग्राफ 4.1.9.7 )  
शैड में मृत इंजनों के स्थानांतरण में विलम्ब के कारण हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण**

रेलवे	शैड का नाम	2010-11				2010-11				2011-12			
		मामलों/इंजनों की सं.	एमटीओ के तहत दर्ज समय/ मृत अनुपयोग काल (घंटों में)	इंजन घंटों की हानि	उपार्जन क्षमता की हानि (करोड़ रु. में)	मामलों/इंजनों की सं.	एमटीओ के तहत दर्ज समय/ मृत अनुपयोग काल (घंटों में)	इंजन घंटों की हानि	उपार्जन क्षमता की हानि (करोड़ रु. में)	मामलों/इंजनों की सं.	एमटीओ के तहत दर्ज समय/ मृत अनुपयोग काल (घंटों में)	इंजन घंटों की हानि	उपार्जन क्षमता की हानि (करोड़ रु. में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
सीआर	केवाईएन	52	3473	2225	1.27	91	5857	3673	2.48	64	4065	2529	1.96
ईसीओआर	वीएसकेपी	44	2059	2059	1.18	76	6180	6180	4.17	20	803	803	0.62
ईसीआर	एमजीएस	13	62.05	62.05	0.04	11	30.5	30.5	0.02	18	64.15	64.15	0.05
इआर	4 शैड				0.00				0.00				0.00
एनसीआर	जेएचएस	443	28328	18381	10.51	441	27468	17223	11.63	361	23185	15571	12.08
एनईआर	जीडी	65	उ.न.	3216	1.84	126	उ.न.	12336	8.33	91	उ.न.	5472	4.25
एनईएफआर	एनजीसी	69	4290.67	2963.57	1.70	46	2302.93	1321.52	0.89	25	2529.42	1988.81	1.54
एनआर	एलडीएच	145	उ.न.		0.00	152	उ.न.		0.00	162	उ.न.		0.00
एनडब्ल्यूआर	एवीआर		उ.न.		0.00	258	उ.न.	6930.59	4.68	234	उ.न.	6537.57	5.07
एससीआर	केजेडजे	36	3000	3000	1.72	34	3048	3048	2.06	26	2280	2280	1.77
एसईसीआर	आर	48	1737.6	1737.6	0.99	25	2006.4	2006.4	1.35	42	2868	2868	2.23
एसईआर	बीएनडीएम	156	4129.1	4129.1	2.36	145	3577.25	3577.25	2.41	27	1622.55	1622.55	1.26
एसआर	जीओसी	उ.न.			0.00				0.00				0.00
एसडब्ल्यूआर	केजेएम	32	1136	1136	0.65	28	956	956	0.65	16	625	625	0.49
डब्ल्यूसीआर	एनकेजे	341	उ.न.		0.00	449	उ.न.		0.00	370	उ.न.		0.00
डब्ल्यूआर	वीटीए	109	7318	5183	2.96	166	11571	8196	5.53	134	12893	9132	7.09
डीजल		1553	55533.42	44092.32	25.22	2048	62997.08	65478.26	44.20	1590	50935.12	49493.08	38.41
सीआर	अजनी	14	716	380	0.29	7	413.1	245.1	0.19	2	126.25	78.25	0.07
ईसीओआर	वीएसकेपी	6	313	313	0.24	11	287	287	0.22	19	484	484	0.40
ईसीआर	जीएमओ	271	उ.न.		0.00	198			0.00	152			0.00
इआर	2 शैड				0.00				0.00				0.00
एनसीआर	सीएनबी	24	2856	2280	1.76	39	6216	5280	4.13	65	10368	8808	7.35
एनआर	जीजैडबी	उ.न.	उ.न.		0.00	उ.न.	उ.न.		0.00	उ.न.	उ.न.		0.00
एससीआर	बीजैडए	उ.न.	उ.न.		0.00	उ.न.	उ.न.		0.00	उ.न.	उ.न.		0.00
एसईसीआर	बीआईए	57	845	845	0.65	70	1214	1214	0.95	64	1341	1341	1.12
एसईआर	टाटा	198	0		0.00	242	0		0.00	243	0		0.00
एसआर	एजेजे	31	उ.न.	1608	1.24	68	उ.न.	7848	6.14	97	उ.न.	7752	6.47
डब्ल्यूसीआर	ईटी	30	उ.न.		0.00	24	उ.न.		0.00	45	उ.न.		0.00
डब्ल्यूआर	बीआरसीवाइ	16	1032	657	0.51	19	744	474	0.37	24	816	520	0.43
विद्युत		647	5762	6083	4.70	678	8874.1	15348.1	12.00	711	13135.25	18983.25	15.83
* कॉलम 6,10 तथा 14 की धन मूल्य की गणना डीजल इंजनों के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित क्रमशः रु.5720, रु. 6750 तथा रु. प्रति घंटा अखिल भारतीय इंजन प्रति घंटा लागत पर													
* कॉलम 6,10 तथा 14 की धन मूल्य की गणना विद्युत इंजनों के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित क्रमशः रु.7730, रु. 7820 तथा कॉपी किया गया जहां आंकड़े उपलब्ध हैं													
कोपी किया गया जहां आंकड़े उपलब्ध हैं।													
सीआर	अजनी	14	716	380	0.29	7	413.1	245.1	0.19	2	126.25	78.25	0.07
ईसीओआर	वीएसकेपी	6	313	313	0.24	11	287	287	0.22	19	484	484	0.40
एनसीआर	सीएनबी	24	2856	2280	1.76	39	6216	5280	4.13	65	10368	8808	7.35
एसईसीआर	बीआईए	57	845	845	0.65	70	1214	1214	0.95	64	1341	1341	1.12
एसआर	एजेजे	31	उ.न.	1608	1.24	68	उ.न.	7848	6.14	97	उ.न.	7752	6.47
डब्ल्यूआर	बीआरसीवाइ	16	1032	657	0.51	19	744	474	0.37	24	816	520	0.43
	2009-10	148	5762	6083	4.70	214	8874.1	15348.1	12.00	271	13135.25	18983.25	15.83

अनुबंध XXXV- (पैराग्राफ 4.1.9.8)														
विभिन्न शैडों में इंजनों की अप्रभावकारी प्रतिशतता (आंकड़े प्रतिशत में)														
	रेलवे	शैड	2009-10				2010-11				2011-12			
			अप्रभावकारी प्रतिशत का लक्ष्य	वास्तविक अप्रभावकारी प्रतिशत	भिन्नता (कोलम 5-कोलम 4)	अप्रभावकारी प्रतिशतता (कोलम 5/कोलम 4* 100)	अप्रभावकारी प्रतिशत का लक्ष्य	वास्तविक अप्रभावकारी प्रतिशत	भिन्नता (कोलम 9/कोलम 8)	अप्रभावकारी प्रतिशतता (कोलम 9/कोलम 8* 100)	अप्रभावकारी प्रतिशत का लक्ष्य	वास्तविक अप्रभावकारी प्रतिशत	भिन्नता (कोलम 13-कोलम 12)	अप्रभावकारी प्रतिशतता (कोलम 13/कोलम 12* 100)
डिजल	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	सीआर	कूर्ता ज.(सीएलए)	10	13.53	3.53	135.3	10	15.66	5.66	156.6	10	10.32	0.32	103.2
	सीआर	कल्याण (केवाईएन)	10	8.24	-1.76	82.4	10	8.3	-1.7	83.0	10	8.1	-1.9	81.0
	सीआर	पूणे	10	9.74	-0.26	97.4	10	9.48	-0.52	94.8	10	9.3	-0.7	93.0
	ईसीओआर	विशाखापट्टन (वीएसकेपी)	10	8.27	-1.73	82.7	10	8.11	-1.89	81.1	10	6.44	-3.56	64.4
	ईसीआर	मुगलसराय (एमजीएस)	10	7.97	-2.03	79.7	10	8.42	-1.58	84.2	10	8.53	-1.47	85.3
	ईसीआर	पलरातू (पीटीआरयू)	10	4.55	-5.45	45.5	10	9.46	-0.54	94.6	10	8.95	-1.05	89.5
	ईसीआर	समस्तीपुर ज.(एसपीजे)	10	4.55	-5.45	45.5	10	6.4	-3.6	64.0	10	7.22	-2.78	72.2
	ईआर	एदल (यूडीएल)	10	5.75	-4.25	57.5	10	6.06	-3.94	60.6	10	6.61	-3.39	66.1
	ईआर	बर्द्धमान (बीडब्ल्यूएन)	12.5	6.44	-6.06	51.5	12.5	7.21	-5.29	57.7	12.5	8.43	-4.07	67.4
	ईआर	हावड़ा (एचडब्ल्यूएच)	12.5	7.76	-4.74	62.1	12.5	9.22	-3.28	73.8	12.5	10.61	-1.89	84.9
	ईआर	जमलपुर (जेएमपी)	10	5.96	-4.04	59.6	10	6.8	-3.2	68.0	10	6.2	-3.8	62.0
	ईआर	सीलदाह (एसडीएच)	10	12.04	2.04	120.4	10	11	1	110.0	10	4.87	-5.13	48.7
	एनसीआर	आगरा कैंट (एजीसी)	12.5	9.19	-3.31	73.5	12.5	12.62	0.12	101.0	10	12.68	2.68	126.8
	एनसीआर	झांसी (जेएचएस)	10	9.82	-0.18	98.2	10	9.64	-0.36	96.4	10	9.91	-0.09	99.1
	एनईएफआर	मालदा टाऊन (एमएलडीटी)	10	7.81	-2.19	78.1	10	6.04	-3.96	60.4	10	8.36	-1.64	83.6
	एनईएफआर	न्यू गुवाहटी (एनजीसी)	10	10.79	0.79	107.9	10	9.71	-0.29	97.1	10	10.34	0.34	103.4
	एनईएफआर	सिलीगुड़ी (ज.एसजीयूजे)	10	7.8	-2.20	78.0	5	4.4	-0.6	88.0	5	0.36	-4.64	7.2
	एनईआर	गोंडा (जीडी)	10	12.66	2.66	126.6	10	12.8	2.8	128.0	10	9.46	-0.54	94.6
	एनईआर	इंजतनगर (आईजेएन)			0.00		10	6.16	-3.84	61.6	10	7.61	-2.39	76.1
	एनआर	आलमबाग लखनऊ (एएमबी)	10.00	7.76	-2.24	77.6	10	8.03	-1.97	80.3	10	8.75	-1.25	87.5
	एनआर	लूधियाना (एलडीएच)	10.00	7.08	-2.92	70.8	10	6.38	-3.62	63.8	10	7.22	-2.78	72.2
	एनआर	तुंगलकाबाद (टीकेडी)	11.21	8.40	-2.81	74.9	11.02	8.36	-2.66	75.9	10.65	7.67	-2.98	72.0
	एनडब्ल्यूआर	अबू रोड (एबीआर)	10	9.05	-0.95	90.5	10	9.57	-0.43	95.7	10	10.29	0.29	102.9
	एनडब्ल्यूआर	भगत की कोठी (बीजीकेटी)	10	6.38	-3.62	63.8	10	6.42	-3.58	64.2	10	6.22	-3.78	62.2
	एससीआर	विजयवाड़ा (बीजेडए)	10	5.72	-4.28	57.2	10	4.77	-5.23	47.7	10	5.62	-4.38	56.2
	एससीआर	गुंटाकल (जीटीएल)	10	5.72	-4.28	57.2	10	4.77	-5.23	47.7	10	5.62	-4.38	56.2
	एससीआर	गुंटी (जीवाई)	10	5.72	-4.28	57.2	10	4.77	-5.23	47.7	10	5.62	-4.38	56.2
	एससीआर	काजीपेट (केजेडजे)	10	5.72	-4.28	57.2	10	4.77	-5.23	47.7	10	5.62	-4.38	56.2
	एससीआर	मालवा अली (एमएलवाई)	10	5.72	-4.28	57.2	10	4.77	-5.23	47.7	10	5.62	-4.38	56.2
	एसईसीआर	रायपुर (आर)	10	7.94	-2.06	79.4	10	6.04	-3.96	60.4	10	7.51	-2.49	75.1
	एसईआर	बोडामुन्डा (बीएनडीएम)	10	6.38	-3.62	63.8	10	6.11	-3.89	61.1	10	6.6	-3.4	66.0



	रेलवे	शैड	2009-10				2010-11				2011-12			
			अप्रभावकारिता का लक्ष्य	वास्तविक अप्रभावकारिता	भिन्नता (कॉलम 5- कॉलम 4)	अप्रभावकारिता की वास्तविक प्रतिशतता (कॉलम 5/कॉलम 4* 100)	अप्रभावकारिता का लक्ष्य	वास्तविक अप्रभावकारिता	भिन्नता (कॉलम 9/ कॉलम 8)	अप्रभावकारिता की वास्तविक प्रतिशतता (कॉलम 9/कॉलम 8* 100)	अप्रभावकारिता का लक्ष्य	वास्तविक अप्रभावकारिता	भिन्नता (कॉलम 13- कॉलम 12)	अप्रभावकारिता की वास्तविक प्रतिशतता (कॉलम 13/कॉलम 12* 100)
	एसईआर	बोकारो (बीकेएससी)	10	6.79	-3.21	67.9	10	5.66	-4.34	56.6	10	5.9	-4.1	59.0
	एसईआर	खडगपुर (केजीपी)	10	4.54	-5.46	45.4	10	5.47	-4.53	54.7	10	7	-3	70.0
	एसआर	एरोड (ईडी)	10	6.64	-3.36	66.4	10	6.49	-3.51	64.9	10	9.39	-0.61	93.9
	एसआर	एनाकूलम (ईआरएस)	10	4.79	-5.21	47.9	10	7.82	-2.18	78.2	10	9.82	-0.18	98.2
	एसआर	पोनमलाई (जीओसी)	10	4.89	-5.11	48.9	10	7.17	-2.83	71.7	10	9.89	-0.11	98.9
	एसआर	टॉडियरपेट (टीएनपी)	10	7.15	-2.85	71.5	10	8.19	-1.81	81.9	10	7.34	-2.66	73.4
	एसडब्ल्यूआर	कृष्णाराजपुरम (केजेएम)	10	5.96	-4.04	59.6	10	7.11	-2.89	71.1	10	7.31	-2.69	73.1
	एसडब्ल्यूआर	हबली (यूवीएल)	5	3.77	-1.23	75.4	5	3.81	-1.19	76.2	5	4.25	-0.75	85.0
	डब्ल्यूसीआर	इटारसी (ईटी)	10	8.55	-1.45	85.5	10	9.3	-0.7	93.0	10	9.79	-0.21	97.9
	डब्ल्यूसीआर	न्यू कटनौ ज. (एनकेजे)	10	10.10	0.10	101.0	10	10.24	0.24	102.4	10	9.43	-0.57	94.3
	डब्ल्यूआर	रतलाम (आरटीएम)	10	5.5	-4.50	55.0	10	6.64	-3.36	66.4	10	6.48	-3.52	64.8
	डब्ल्यूआर	साबरमती (एसबीआई)	5	14.95	9.95	299.0	5	8.76	3.76	175.2	5	7.08	2.08	141.6
	डब्ल्यूआर	वतवा (वीटीए)	10	9.28	-0.72	92.8	10	6.58	-3.42	65.8	10	7.06	-2.94	70.6

**अनुबंध-XXXVI (पैराग्राफ 4.1.9.9)**

**पीओएच लागत के साथ अखिल भारतीय औसत की तुलना**

यूनिट इकाई लाख रु. में

कथर्ण	रेलवे	वर्कशॉप	2009-10					2010-11					2011-12						
			इंजन का प्रकार	अखिल भारतीय औसत यूनिट लागत	यूनिट की औसत लागत	दर में अन्तर	पीओएच किए गए इंजनों की सं.	अतिरिक्त व्यय	इंजन का प्रकार	अखिल भारतीय औसत यूनिट लागत	यूनिट की औसत लागत	दर में अन्तर	पीओएच किए गए इंजनों की सं.	अतिरिक्त व्यय	इंजन का प्रकार	अखिल भारतीय औसत यूनिट लागत	यूनिट की औसत लागत	दर में अन्तर	पीओएच किए गए इंजनों की सं.
डीजल	सीआर	परल	डब्ल्यूडीएम 2 डब्ल्यूडीएस 4	74.82	72.21	-2.61	60		डब्ल्यूडीएम 2, डब्ल्यूडीएस 4	75.82	70.08	-5.74	70		डब्ल्यूडीएम 2	88.56	97.03	8.47	64
	ईआर	जेएमपी	डब्ल्यूडीएम 2, डब्ल्यूडीएम 3ए, डब्ल्यूडीएम 3सी, डब्ल्यूडीएम 6 डब्ल्यूडीएम 6आर डब्ल्यूडीएम 6 डब्ल्यूडीएम 6	74.82	53.71	-21.11	51		डब्ल्यूडीएम 2, डब्ल्यूडीएम 3ए, डब्ल्यूडीएम 3सी, डब्ल्यूडीएम 3ए, डब्ल्यूडीएम 6आर, डब्ल्यूडीएम 6 डब्ल्यूडीएम 2वी	75.82	63.93	-11.90	43		डब्ल्यूडीएम 2, डब्ल्यूडीएम 3A, डब्ल्यूडीएम 3सी, डब्ल्यूडीएम 3ए, डब्ल्यूडीएम 3आर, डब्ल्यूडीएस 6आर	88.56	71.05	-17.52	55
	एनआर	चारबाग	डीजल	74.82	89.08	14.26	99		डीजल	75.82	85.68	9.86	109		डीजल	88.56	110.61	22.05	114
	एनडब्ल्यूआर	अजमेर	बीजी डीजल	74.82	73.64	-1.18	22		बीजी डीजल	75.82	80.24	4.42	20		बीजी डीजल	88.56	89.83	1.27	12
	एसईआर	केजीपी	डब्ल्यूडीएम 2, डब्ल्यूडीएम 2 ए, डब्ल्यूडीएम 3 ए, डब्ल्यूडीएम 3ए, डब्ल्यूडीएस 6	74.82	72.75	-2.07	56		डब्ल्यूडीएम 2, डब्ल्यूडीएम 2ए, डब्ल्यूडीएम 3ए, डब्ल्यूडीएम 3ए, डब्ल्यूडीएम 3सी, डब्ल्यूडीएस 6	75.82	69.52	-6.30	63		डब्ल्यूडीएम 2, डब्ल्यूडीएम 2ए, डब्ल्यूडीएम 3ए, डब्ल्यूडीएम 3सी, डब्ल्यूडीएस 6	88.56	77.36	-11.20	56
	एसआर	जीओसी	बीजी डीजल	74.82	87.55	12.73	95		बीजी डीजल	75.82	85.50	9.68	119		बीजी डीजल	88.56	85.50	-3.06	97
						383						424						398	
वियुत	सीआर	वीएसएल	डब्ल्यूएम 4, डब्ल्यूएजी 5/7, डब्ल्यूएपी 1/4, डब्ल्यूसीएजी 1, डब्ल्यूसीएम 1/3, डब्ल्यूएजी 9/3 पीएच	69.56	71.68	2.12	117		डब्ल्यूएम 4, डब्ल्यूएजी 5/7, डब्ल्यूएपी 1/4, डब्ल्यूसीएम 1/3, डब्ल्यूएजी 9/3 पीएच	70.26	80.31	10.05	118		डब्ल्यूएम 4, डब्ल्यूएजी 5/7, डब्ल्यूएपी 1/4, डब्ल्यूसीएम 1/3, डब्ल्यूएजी 9/3 पीएच डब्ल्यूपी 5	79.41	89.40	9.99	107

कथर्ण	रेलवे	वर्कशॉप	2009-10					2010-11					2011-12						
			इंजन का प्रकार	अखिल भारतीय औसत यूनिट लागत	यूनिट की औसत लागत	दर में अन्तर	पीओएच किए गए इंजनों की सं.	अतिरिक्त व्यय	इंजन का प्रकार	अखिल भारतीय औसत यूनिट लागत	यूनिट की औसत लागत	दर में अन्तर	पीओएच किए गए इंजनों की सं.	अतिरिक्त व्यय	इंजन का प्रकार	अखिल भारतीय औसत यूनिट लागत	यूनिट की औसत लागत	दर में अन्तर	पीओएच किए गए इंजनों की सं.
	ईआर	केपीए	डब्ल्यूएपी4, डब्ल्यूएएम4, डब्ल्यूएजी5, डब्ल्यूएजी 7	69.56	79.56	10.00	75		डब्ल्यूएपी4, डब्ल्यूएएम 4, डब्ल्यूएजी 5, डब्ल्यूएजी 7, डब्ल्यूएपी 1	70.26	80.95	10.69	78		डब्ल्यूएपी4, डब्ल्यूडीएम4, डब्ल्यूएजी5, डब्ल्यूएजी 7	79.41	94.09	14.68	66
	एसईआर	केजीपी	डब्ल्यूएपी4, डब्ल्यूएएम4, डब्ल्यूएजी5, डब्ल्यूएजी 7	69.56	61.10	-8.46	70		डब्ल्यूएपी4, डब्ल्यूएएम 4, डब्ल्यूएएम 5, डब्ल्यूएजी 7	70.26	67.81	-2.45	56		डब्ल्यूएपी4, डब्ल्यूएएम4, डब्ल्यूएजी5, डब्ल्यूएजी 7	79.41	79.45	0.04	42
	एसआर	पीईआर	डब्ल्यूएएम, डब्ल्यूएजी, डब्ल्यूएपी	69.56	74.76	5.20	53		डब्ल्यूएएम, डब्ल्यूएजी, डब्ल्यूएपी	70.26	58.85	-11.41	59		डब्ल्यूएम 4, डब्ल्यूएजी, डब्ल्यूएपी	79.41	70.95	-8.46	49
	डब्ल्यूआर	दाहोद	डब्ल्यूएजी5	69.56	60.73	-8.83	62		डब्ल्यूएजी 5	70.26	63.36	-6.90	55		डब्ल्यूएजी5	79.41	63.14	-16.27	40
							377						366						304

**अनुबंध-XXXVII (पैरा 4.1.9.10 देखें)**

**पिछले पांच वर्षों के दौरान बुनियादी ढांचे के उन्नयन और निष्पादन को दर्शाने वाला विवरण**

रेलवे	शैड/वर्कशॉप	संस्वीकृत कार्यों का विवरण	पूरे किए गए कार्यों की सं.	चालू कार्यों की वित्तीय प्रगति	चालू कार्यों की भौतिक प्रगति	निष्पादन में विलम्ब के कारण	कार्य पूरा न होने का परिणाम	पूरे किए गए कार्यों के मामले में परिसम्पत्ति के उपयोग की स्थिति
1	2	3	4	5	6	7	8	9
एनडब्ल्यू आर	डीजल वर्कशॉप अजमेर	अजमेर वर्कशॉप बीजी डीजल इंजन का पीओएच (संस्वीकृति का वर्ष 2003-04) 2011-12 की पीजी मद सं. 250	1	100%	100%	सिविल कार्य के पूरा होने में तथा फोर्क लिफ्ट और आर्क वॉल्टिंग जैसी मशीन की अधिप्राप्ति में विलम्ब के कारण देरी यद्यपि बीजी इंजनों का नियमित कार्य वर्ष 2006 से ही शुरू हुआ।	कार्य पूरा हो गया	सभी परिसम्पत्तियां पीओएच/आईओएच में उपयोग की जा रही हैं।
एनडब्ल्यू आर	डीजल वर्कशॉप अजमेर	अजमेर इंजन वर्कशॉप का आधुनिकीकरण (2008-09 की पी वी मद सं.203) ( संस्वीकृत लागत 58.73 करोड़)	कार्य चालू है	31.03.12 तक 12.30 करोड़ (20%)	25%	5%एमएण्डपी, सिविल और विद्युत कार्य चालू हैं। अजमेर डीजल इंजन वर्कशॉप के आधुनिकीकरण हेतु कुल 58.73 करोड़ रूपए के कार्य संस्वीकृत हुए जिनमें से 31.3.12 तक 12.30 करोड़ रूपए खर्च किए गए। उपर्युक्त अनुमान में 15.40 करोड़ रूपए की डीजल शॉप का आधुनिकीकरण शामिल था एमएण्डपी और डीजल पीओएच शॉप पर किया गया कुल व्यय 31.3.12 तक 16.21 लाख रूपए था सिविल और विद्युत कार्य निर्माण संगठन द्वारा किया जा रहा है।	शॉप द्वारा किए जाने वाले डीजल बीजी इंजनों की पीओएच के संबंध में कोई कमी नहीं दर्शाई गई है।	कार्य चालू है
एससीआर	ईएलएस/बीजेड ए	विद्युत इंजनों की होमिंग क्षमता को 100 से बढ़ा कर 120 करना पीवी सं. 442/96-07	पूरा कर लिया गया	100		कोई विलम्ब नहीं		इंजना धारिता बढ़ा दी गई
पश्चिम रेलवे	दाहोद	54 विद्युत इंजनों की आवधिक ओवरहॉलिंग/मध्यावधि पुनर्वास और प्रतिवर्ष 450 वैगनों के पुनर्वास हेतु दाहोद पुनर्वास सेवारं	चालू है	सिविल 100% यांत्रिक 0.8% विद्युत 100%	सिविल 100% माच 0.8% विद्युत 100%	यांत्रिक उप अनुमान अर्थात ईओटी फ्रेन केप-5 टन के प्रति एक प्रमुख एमएण्डपी की अधिप्राप्ति की जा रही है।	शून्य	फ्रेन से संबंधित कार्य जो विद्यमान ईओटी फ्रेन के माध्यम से किया जा रहा है के अतिरिक्त अधिकतर परिसम्पत्तियों का प्रयोग किया जा रहा है।
	ईएलएस बीआरसीवाई	विद्युत इंजन शैड, बीआरसीवाई की होमिंग क्षमता को बढ़कर 120 से 150 इंजन करना	चालू है	75%	75%	दो ओएचई फ्रेन व एक पिक व केरी फ्रेन की अधिप्राप्ति प्रक्रिया के अन्तर्गत है।	शून्य	फ्रेन से संबंधित कार्य के लिए प्रयुक्त परिसम्पत्तियों को छोड़कर सभी परिसम्पत्तियां उपयुक्त की जा रही हैं जिनको विद्यमान ईओटी फ्रेन के माध्यम से लाया जाता है।
	ईएलएस बीआरसीवाई	विद्युत इंजन शैड, बीआरसीवाई की होमिंग क्षमता को बढ़कर 150 से 175 इंजन करना	कार्य रूक गया	0%	0%	निधियों की कमी के कारण कार्य निष्पादित नहीं किया गया	इंजनों की धारिता होमिंग क्षमता से अधिक है	लागू नहीं
	<b>विद्युत इंजन शैड रायपुर</b>	1. क्षमता का डब्ल्यूडीजी-4 इंजन तक विस्तार	कार्य चालू	46%	49%	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं

रेलवे	शैड/वर्कशॉप	संस्वीकृत कार्यों का विवरण	पूरे किए गए कार्यों की सं.	चालू कार्यों की वित्तीय प्रगति	चालू कार्यों की भौतिक प्रगति	निष्पादन में विलम्ब के कारण	कार्य पूरा न होने का परिणाम	पूरे किए गए कार्यों के मामले में परिसम्पत्ति के उपयोग की स्थिति
1	2	3	4	5	6	7	8	9
एसईसीआर	विद्युत इंजन शैड/भिलाई	1. इंजन होलिंग 150 इंजन तक बढ़ाने के लिए ईएलएस भिलाई का संवर्धन 2. डब्ल्यूएजी 9-3 फेस विद्युत इंजनों की होमिंग के लिए अनुरक्षण सुविधाएं	पूरा कर लिया गया	100%	पूरा कर लिया गया	पूरा कर लिया गया	लागू नहीं	परिसम्पत्तियों का प्रयोग
केन्द्रीय	डीएलएस/केवा ईएन	60 इंजनों की धारिता के लिए बुनियादी ढांचे का संवर्धन संस्वीकृत लागत: विस्तृत अनुमान 27.11.07 को संस्वीकृत परियोजना को पूरा करने की लक्षित तारीख	360.84 लाख रु. 650.45 लाख रूपए	शून्य	66%	70%	निधियों की अनुपलब्धता	अपेक्षित से कम धारण क्षमता के कारण कार्यक्रम के लिए इंजनों का अवरोधन होता है
	डीएलएस/केवा ईएन	जीर्ण गड़ड़ों के नवीकरण सहित केवाईएन डीजल इंजन शैड पर 60 इंजनों के अनुरक्षण हेतु सहायक सुविधाओं सहित बोगी तथा भारी मरम्मत शैड का उन्नयन एवं आशोधन। सार लागत विस्तृत अनुमान 8.11.11 को स्वीकृत	250.00 लाख रूपए 650.45 लाख रूपए	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य (वर्ष 2011-12 में संस्वीकृत) टीसी चालू	उ.न.
	ईएलएस/अजनि	120 से 175 इंजन तक एक्यू टीआरएस होमिंग क्षमता युक्त में मद सं. 359 द्वारा प्रकट हुई जो 10,13 28,000/- दिनांक 29.11.2011 की संशोधित लागत सहित एलसी/वर्क्स/जीएस/385 दि: 11.12.2009 के द्वारा संस्वीकृत 9.18.50,000/- रूपए की अनुमानित लागत के साथ पूंजीगत पीएच 42 को प्रभाव्य थी। 2012-13 के लिए बीजी 1,00,00,000/- रूपए थी।		कार्य चालू है	17%	सिविल निर्माण कार्य अभी शुरू नहीं हुए। तथापि कार्य रजिस्टर के अनुसार मार्च 2012 तक किया गया व्यय 1,63,30,000/- रूपए था।	घटा बजट अनुदान (कार्य ठेकेदार द्वारा शुरू नहीं किया गया)	इंजनों की मरम्मत में विलम्ब हो रहा है
ईसीआर	एमजीएस/डीएसएल	अनुरक्षण सुविधा को 20 से 50 इंजन धारिता तक बढ़ाने के लिए डीएसएल शैड का संवर्धन, परियोजना लागत 4.50 करोड़	शून्य	संग्रहणीधीन	लगभग 10% सिविल निर्माण कार्य पूरा हुआ है।		कार्य डीओसी के साथ चल रहा है।	
	जीएमओ/ईएलएस	ईएलएस/जीएमओ की इंजन धारिता को बढ़कर 100 से 120 करना। लागत -3.44 करोड़ संस्वीकृति का वर्ष 06-07, टीडीसी-31.3.2013	शून्य	35.00	20.00		संवर्धन धारिता को बनाए रखने में कठिनाई	
	जीएमओ/ईएलएस	ईएलएस/जीएमओ की इंजन धारिता को बढ़कर 100 से 120 करना। लागत -3.44 करोड़ संस्वीकृति का वर्ष 06-07, टीडीसी-31.3.2013	शून्य	0.00	0.00	अनुमान की जांच की जा रही है		लागू नहीं

रेलवे	शेड/वर्कशॉप	संस्वीकृत कार्यों का विवरण	पूरे किए गए कार्यों की सं.	चालू कार्यों की वित्तीय प्रगति	चालू कार्यों की भौतिक प्रगति	निष्पादन में विलम्ब के कारण	कार्य पूरा न होने का परिणाम	पूरे किए गए कार्यों के मामले में परिसम्पत्ति के उपयोग की स्थिति
1	2	3	4	5	6	7	8	9
एसआर	जीओसी शेड	होमिंग के लिए बुनियादी सुविधाओं का सृजन तथा डब्ल्यूडीपी 4/डब्ल्यू डीजी 4 इंजनों का रखरखाव (पीबी 09-10 की मद सं. 600-1431 लाख रूपए)	चालू है	199 लाख रूपए (मार्च 2012)	25%	स्थल सौंपने में विलम्ब, कैंटवॉक प्रबंध के लिए जीएडी को अन्तिम रूप देने में विलम्ब, मिट्टी की खुदाई के दौरान पानी का भारी रिसाव, नियमित वियुत की अनुपलब्धता		लागू नहीं
	वियुत इंजन शेड/एजेजे	पीबी 497/2009-10 और 524/2010-11 120 से 150 पीबी मद 524/10-11 तक धारिता बढ़ाने के लिए अतिरिक्त बुनियादी सुविधाएं बढ़ाना	रोक दिया गया		कार्य रोक दिया गया क्योंकि विद्यमान इंजन शेड और भवन बहुत पुराने हो गए थे और इसलिए यह पाया गया कि केवल विस्तार पर्याप्त नहीं होगा			लागू नहीं
दक्षिण पूर्व रेलवे	डीजल इंजन शेड/बोंडा मुंडा	बोंडामुंडा डीजल इंजन शेड पर डीजल इंजनों की भारी मरम्मत के लिए सुविधाएं बढ़ाना। संस्वीकृति का वर्ष 2007-08 संस्वीकृति लागत 1,18,26,000/- रूपए	2011-12 में पूरा किया गया	₹ 10043000	कार्य पूरा कर लिया गया	कोई विलम्ब नहीं	-	प्रयोग किया जा रहा है
	इलेक्ट्रिक लोको शेड/टाटा	भारी तथा हल्की लिफ्टिंग खाड़ी का विस्तार र ईएलएस/टाटा पर डब्ल्यूएजी 9 इंजनों की होमिंग के लिए अनुरक्षण सुविधा का सृजन। संस्वीकृति का वर्ष 2010-11 संस्वीकृत राशी 9.67 करोड़ रूपए	तैयार की गई एम एवं पी मांग प्रक्रियाधीन है	₹ 97,000/- (0.10%)	कार्य संस्वीकृत	निधि की कमी	लागू नहीं	लागू नहीं
पूर्वी	केपीए वर्कशॉप	वियुत इंजनो की शॉप क्षमता को प्रति वर्ष 72 से 96 तक बढ़ाना। संस्वीकृत लागत 6.98 करोड़ रूपए थी तथा कार्य 2008-09 में संस्वीकृत हुआ	अभी पूरा नहीं हुआ	1.60 करोड़ रूपए	97% (केवल सिविल निर्माण कार्य)	निधिदाकरण में विलम्ब, निधिदा को अन्तिम रूप देना आदि	वर्कशॉप क्रियाकलाप प्रभावित नहीं हुए	कोई प्रश्न नहीं
	एंदल डीजल शेड	अन्य अवसर चनात्मक सुधार सहित 120 डीजल इंजनों की होमिंग के लिए एंदल शेड का विस्तार। संस्वीकृत राशि 2009-10 में 3.09 करोड़ रूपए थी।	अभी पूरा नहीं हुआ	0.04 करोड़ रूपए	60%	एलओए 30.10.2010 को जारी किया गया	लागू नहीं	
	आसनसोल इलेक्ट्रिक शेड	एमईएमयू शेड सहित ईएलएस/आसनसोल की सम्पूर्ण जल-निकासल प्रणाली। कार्य 2008-09 में संस्वीकृत हुआ	31.5.2010 को पूरा हुआ			100%		
ईको रेलवे		13.07 करोड़ रूपए	चालू है	चालू है	चालू है	सिविल निर्माण कार्य चालू है	चालू है	चालू हैं

रेलवे	शेड/वर्कशॉप	संस्वीकृत कार्यों का विवरण	पूरे किए गए कार्यों की सं.	चाहू कार्यों की वित्तीय प्रगति	चाहू कार्यों की मौलिक प्रगति	निष्पादन में विलम्ब के कारण	कार्य पूरा न होने का परिणाम	पूरे किए गए कार्यों के मामले में परिसम्पत्ति के उपयोग की स्थिति
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	ईएलएस/वीएसके पी	2.05 करोड़ रूपए	शून्य	शून्य	शून्य	तकनीकी अनुमोदन हेतु विस्तृत अनुमान मुख्यालय को भेजा गया	...	...
	डीएलएस/वीएसके पी	डीएलएस/वीकेपी पर अवसंरचनात्मक सुविधाओं का सृजन (प्रस्ताव में सेवा भवन का 60 x18 मीटर और 20 x7 मीटर का कवर्ड शेड शामिल है। 2006-07 की पिक बुक मद सं. 321 के योजनागत शीर्ष के अन्तर्गत 2.01,66,934/- रूपए पर स्वीकृत	अधिकार सभी कार्य अंतिम अवस्था में है।				शून्य	उपयोग किया जा रहा है
	डीएलएस/वीएसके पी	डीएलएस/वीएसकेपी पर जल निकासी व्यवस्था तथा शेड की नवीनीकरण योजना शीर्ष 42 के तहत 2007-08 के पिक बुक मद सं. 255 के अन्तर्गत रु. 3.20 करोड़ मूल्य पर संस्वीकृत	इसमें सविल कार्य शामिल है। यह कार्य चल रहा है।		कार्य चल रहा है।	कार्य में एसवी इन्टरप्राइजिज/एचवाईडी को सौंपा गया। कुछ कार्यों के समापन के पश्चात् ठेकेदार ने ठेका छोड़ दिया हालांकि निविदा फिर से 02.02.2012 को खोली गई। निविदा में आर राम मोहन रॉय, विजाग र्कसिस को दी गई।	शून्य	पूरे किए गए कार्य उपयोग के तहत है।
	डीएलएस/वीएसके पी	फ्लोर व्हील खराद के तहत स्वचालित सोएनसी। रेलवे बोर्ड के दिनांक 28.7.2009 की पत्र सं.2009/एम (एमएचपी)/1063 एनए/एएल के 2009-10 के प्रस्ताव द्वारा योजना शीर्ष 41 के अन्तर्गत रु. 6.11,92,765/- संस्वीकृत	लगभग सभी कार्य पूर्ण हो गए हैं।	80% मुगतान हो गया	सामग्री 24.2.2011 को प्राप्त हुई तथा 28.03.2001 को प्रचलित की गई	शून्य	शून्य	उपयोग के तहत
एनईएफ	एनजीसी	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
उत्तरी	डीजल शेड, एएमवी एलकेओ	जीएम इंजनों के रखरखाव हेतु शेड लोकोमोटिव सुविधाओं (100-175) की धारिता का संवर्धन	कार्य प्रगति पर	33.33%	40%	निधि की अनुपलब्धता के कारण	डब्ल्यूडीजी 4 इंजनों का उपयुक्त रखरखाव बुरी तरह प्रभावित हुआ।	कार्य प्रगति पर है अतः लागू नहीं
	ईएलएस/एलडीएच	ईएलएस/एलडीएच इंजनों की धारण क्षमता 120 से बढ़ाकर 125 करना। 2007-08 की पिक बुक मद सं. 473 51690143/- रु.	कार्य प्रगति पर	60%	95% (सविल कार्य)	एम व पी की अधिप्राप्ति में विलम्ब	इंजनों के रखरखाव का प्रभावित होना	कार्य प्रगति पर है अतः लागू नहीं
	ईएलएस/एलडीएच	ईएलएस/एलडीएच इंजनों की धारण क्षमता 150 से बढ़ाकर 175 करना। 2010-11 की पिक बुक मद सं. 652, 8 करोड़/- रु.	अभी पूरा नहीं हुआ	0%	0%	विस्तृत आंकलन की वित्तीय जांच की जा रही है		कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ, अतः लागू नहीं
	डीजल शेड एलडीएच	2010-11 की पिक बुक सं. 630 के अनुसार डीजल शेड लुधियाना पर इंजन के धारण की सुविधा 140 से बढ़ाकर 170 करना।	अभी पूरा नहीं हुआ	0%	0%	विस्तृत आंकलन की वित्तीय जांच की जा रही है		कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ, अतः लागू नहीं
	डीजल शेड टीकेडी	पीवी मद सं. 577 डब्ल्यूपी 2006-07 के अनुसार इंजनों के रखरखाव हेतु डीजल शेड टीकेडी पर आधारभूत संरचना की कमियों का उन्मूलन (संस्वीकृत लागत रु. 1.428 करोड़)	रा कर लिया गया	90%	100%	लागू नहीं	लागू नहीं	परिसम्पत्तियों का उपयोग किया जा रहा है
	डीजल शेड टीकेडी	टीकेडी पीवी मद सं. 518 डब्ल्यूपी 2007-08 पर छात्रावास में सुधार करना (संस्वीकृत लागत रु. 3.1 करोड़)	रा कर लिया गया	100%	100%	लागू नहीं	लागू नहीं	परिसम्पत्तियों का उपयोग किया जा रहा है
	डीजल शेड टीकेडी	पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन पीवी मद सं. 196, डब्ल्यूपी 2009-10 पर डीजल आउट पिट का प्रावधान (संस्वीकृत लागत रु. 1.62 करोड़)	अभी तक कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ	0%	0%	स्थल योजना को डिवीजन पर प्रचालन की संस्वीकृति नहीं मिली		कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ, अतः लागू नहीं
	ईएलएस/जीजेड बी	गाजियाबाद में विद्युत इंजन शेड को 120 से बढ़ाकर 150 करना, कुल संस्वीकृत लागत 21,90,45,898/- रूपए	कार्य प्रगति पर	4%	25%	निधि की अनुपलब्धता के कारण	इंजन के रखरखाव को प्रभावित करना	कार्य प्रगति पर है, अतः लागू नहीं है

रलवे	शैड/वर्कशॉप	संस्वीकृत कार्यों का विवरण	पूरे किए गए कार्यों की सं.	चालू कार्यों की वित्तीय प्रगति	चालू कार्यों की भौतिक प्रगति	निष्पादन में विलम्ब के कारण	कार्य पूरा न होने का परिणाम	पूरे किए गए कार्यों के मामले में परिसम्पत्ति के उपयोग की स्थिति
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	ईएलएस/जीजेड बी	गाजियाबाद में विद्युत इंजन शैड को 150 से बढ़कर 175 करना. कुल संस्वीकृत लागत 109664800/-रु.	कार्य प्रगति पर	0%	15%	निधि की अनुपलब्धता के कारण	इंजन के रखरखाव को प्रभावित करना	कार्य प्रगति पर है. अतः लागू नहीं है
	इंजन वर्कशॉप सीबी/एलकेओ	दुकानों की क्षमता को बढ़ाना, आधारभूत संरचना विसंकुलन, क्रेन सिग्नल आदि में सुधार	कार्य प्रगति पर	66%	75% (सिविल कार्य)	एम एंड पी की प्राप्ति में विलम्ब	इंजन के रखरखाव को प्रभावित करना	कार्य प्रगति पर है. अतः लागू नहीं है
डब्ल्यूसी आर	डीजल इंजन शैड न्यू कटनी जंक्शन	लाईट शेडयूल रिपेयर शैड को बढ़ाकर 25 मीटर करना. एल्यूमिनियम शीटों द्वारा सभी तीनों शैडों (एचआर, एलएसआर, एचएसआर) की पूर्ण रि-रूफिंग तथा सभी तीनों खंडों के विद्यमान औद्योगिक फ्लोर की उपयुक्त फ्लोरिंग। पी.बी.2012-13, मद सं.-442 (योजना शीर्ष-42)	कार्य प्रगति पर	सिविल-64.63% विद्युत- 21.03% यांत्रिक- 4.29%	सिविल:- 80% विद्युत-जानकारी नहीं यांत्रिक- शून्य	निधि की कमी	रखरखाव कार्यक्रम प्रभावित होता है।	शून्य
	डीजल शैड पर रनिंग तथा रखरखाव कर्मचारियों के लिए डीजल कर्षण प्रशिक्षण का उन्नयन। विधि पुस्तक 12-13 की मद सं. 801 (योजनाशीर्ष-64)	कार्य प्रगति पर	सिविल-5.50% विद्युत-प्रारम्भ होना है। यांत्रिक-मदों की प्राप्ति प्रक्रियाधीन है	सिविल जानकारी नहीं विद्युत-जानकारी नहीं यांत्रिक-जानकारी नहीं	निधि की कमी	शून्य	शून्य	
	विद्युत इंजन शैड इटारसी	विद्युत इंजनों की होमिंग क्षमता को बढ़ाकर 175 करना	कार्य प्रगति पर है	10%	7%	सिविल कार्य में केक के कारण		
एनसीआर	ईएलएस/सीएनबी	ईएलएस/सीएनबी पर इंजनों की होमिंग क्षमता 120 से बढ़कर 150 करना।	शून्य	56%	75%	लक्षित तिथि दिसम्बर 2012	शून्य	लागू नहीं
	ईएलएस/सीएनबी	ईएलएस/सीएनबी पर इंजनों की होमिंग क्षमता 150 से बढ़ाकर 175 करना	शून्य	6.60%	शून्य	कार्य प्रारम्भ हो गया है	शून्य	लागू नहीं
	डीजल शैड जेएचएस	डीजल शैड ड्रासी पर रखरखाव सुविधाओं का विस्तार (अनुमानित लागत रु. 1.51 करोड़, पी बी मद संख्या 243/2004-05)	एक	जुलाई 2009 में पूरा किया गया				विस्तारित रखरखाव सुविधाओं का उपयोग हो रहा है।
एनई	जीडी	शैड की होमिंग क्षमता 100 से बढ़ाकर 150 इंजन करना (पिक बुक मद सं. 214/2011-12) लागत रु.13-19 करोड़	प्रक्रियाधीन	शून्य	शून्य	अनुमान की लेखा अनुभाग द्वारा जांच की जा रही है		100 से 150 तक बढ़ी हुई वार्षिक क्षमता
	आईजेडएन	इज्जतनगर पर 25 बीजी लोकोमोटिव के रखरखाव हेतु सुविधाओं का सृजन पीडब्ल्यूपी 2006-07 पिक बुक मद संख्या 222, लागत रु. 8.28 करोड़	चालू है	98%निधि आवंटित कर दी गई	70%	अनुमान की लेखा अनुभाग द्वारा जांच की जा रही है	बीजी इंजनों के रखरखाव में चूक	लागू नहीं
	आईजेडएन	इंजनों के शैडों की होमिंग क्षमता 50 और बढ़ाना (पिक बुक मद सं. 213/2011-12) लागत रु. 15 करोड़	कार्य अभी तक चालू नहीं हुआ	शून्य	शून्य	विस्तृत अनुमान की मुख्यालय से स्वीकृति प्रतीक्षित है	वहीं	लागू नहीं
एसडब्ल्यू आर	केजेएम	इंजन शैडों की होमिंग क्षमता 125 से बढ़ाकर 150 इंजन करना।	शून्य	82.42%	85%	रु. 3.89 करोड़ मूल्य के यांत्रिक मद की प्राप्त न होना	शैड विद्यमान स्रोतों से कार्य का प्रबंध कर रहा है। मुख्य यांत्रिक मद अर्थात् रु. 3.89 करोड़ मूल्य का ड्राप पिट टेबल शैड के अनुपयोग काल में सुधार की उम्मीद है।	दो मुख्य कार्य अर्थात् इंजनों की होमिंग क्षमता 60 इंजनों से बढ़ाकर 125 करना तथा बीएनसी पर ट्रिप अटेंशन सुविधाओं का सृजन समीक्षा अवधि से पूर्व स्वीकृत कर दिए गए थे तथा समीक्षा अवधि के दौरान अर्थात् 2008-09 में पूरे कर लिए गए थे, इन परिसम्पत्तियों का पूर्णरूप से उपयोग किया