

## अध्याय 3 अनुदान की अनुपूरक मांग के माध्यम से नई सेवाओं/सेवाओं के नए उपकरण की शुरुआत

### 3.1 प्रस्तावना

संविधान के अनुच्छेद 115 में प्रावधान है कि चालू वित्तीय वर्ष के दौरान यदि किसी नए कार्य/सेवा पर अनुपूरक अथवा अतिरिक्त व्यय की आवश्यकता पड़ती है जो बजट में अपेक्षित नहीं थे, अनुदान हेतु अनुपूरक अथवा अतिरिक्त मांग संसद के दत्तमत के लिए की जा सकती है। इसके अतिरिक्त, तत्काल आवश्यकता के मामले में जहां संसद के पूर्व अनुमोदन की प्रतीक्षा करना सम्भव न हो तो संसद द्वारा इसके प्राधिकार को लंबित करते हुए व्यय पूरा करने हेतु भारत की आकस्मिक निधि से अग्रिम धनराशि ली जा सकती है।

रेलवे ने वित्तीय वर्ष के दौरान नियमित बजट चक्र के बाहर अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से संरक्षा और संचालन क्षमता के आधार पर 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर नए कार्य शुरू किए। भारतीय रेलवे वित्त संहिता (भाग I) के पैरा 384 में प्रावधान है कि यह देखने के लिए ऐसे नए व्यय की जांच की जानी चाहिए कि क्या वास्तव में बजट में इसकी परिकल्पना नहीं की गई थी और क्या संरक्षा या दक्षता के गंभीर निर्धारण के बिना इसे स्थगित किया जा सकता है।

रेलवे बोर्ड (आरबी) द्वारा संस्वीकृत और रेल बजट में अनुमोदित कार्यों को पिंक बुक\* के माध्यम से क्षेत्रीय रेलवे को बताया जाता है। पिंक बुक परिचालित करने और बजट अनुदान रेलवे बोर्ड द्वारा रेलवे को बताने के पश्चात कभी-कभी वर्ष के दौरान ऐसी स्थिति आती है जब किसी तत्काल कार्य को निष्पादन हेतु लिया जाता है जिसे अगले वर्ष के नियमित कार्य-कार्यक्रम के लिए लंबित नहीं रखा जा सकता है। ऐसे मामलों में कार्य प्रस्तावों को वित्तीय मंजूरी और महाप्रबंधक की मंजूरी के साथ या आरबी की मंजूरी के साथ 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर लिया जाता है जैसा भी मामला हो, पर संसद की मंजूरी ली जाती है।

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में निहित लेखापरीक्षा पैरा में की गई सिफारिशों के अनुपालन हेतु रेल मंत्रालय द्वारा की गई प्रतिबद्धताओं के बारे में एक व्यवहारिक आश्वासन प्राप्त करने

\* पिंक बुक से तात्पर्य है कार्यों की सूची, 2.5 करोड़ या अधिक की मशीनरी और रोलिंग स्टॉक, संस्वीकृत/परिकल्पित लागत, व्यय और बजट आवंटन आदि के विवरण सहित रेलवे का रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम (भाग I और II)।

के मद्देनजर 2006 रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5 संघ सरकार (रेलवे) के अध्याय II पर अनुवर्ती लेखापरीक्षा की गई थी।

### 3.2 पिछला अध्ययन एवं रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई

2005 में 172 कार्यो (1999-00 से 2004-05 के दौरान अनुदानों हेतु अनुपूरक मांगों के माध्यम से नई सेवाओं के रूप में शुरू किए गए 205 नए कार्यो में से 'नई सेवाओं की शुरुआत') पर एक अध्ययन किया गया था और 2006 की रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5- संघ सरकार (रेलवे) में अध्याय II के रूप में शामिल किया गया था। समीक्षा में निम्नलिखित मुद्दों पर प्रकाश डाला गया:

1. रेलवे द्वारा अनुदानों हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से नई सेवाओं के रूप में 1999-2005 के दौरान शुरू किए गए 172 कार्यो का 44 प्रतिशत (77 कार्य) संसद द्वारा उनके अनुमोदन के एक से पांच वर्ष बीत जाने के बाद भी शुरू नहीं किए गए थे।
2. मार्च 2005 तक केवल 29 कार्य (17 प्रतिशत) पूर्ण हुए थे।
3. रेलवे आतंकी गतिविधियों द्वारा प्रभावित क्षेत्रों में यात्रियों की संरक्षा के आधार पर नई सेवा के रूप में मोबाइल रेडियो संप्रेषण का कार्य शुरू करने के पांच वर्षों के बाद सिस्टम डिजाइन से संबंधित भाग को पूरा कर पाया (मार्च 2005)। प्रणाली के वास्तविक प्रावधान का कार्य पूरा होने में दो से तीन वर्ष और लगने की संभावना थी।
4. 67 रोड ओवर/अंडर ब्रिजेज जिसके लिए 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर 1999-00 से 2004-05 के दौरान संसद से अनुमोदन लिया गया था, उसमें से 50 (75 प्रतिशत) का निर्माण मार्च 2005 तक शुरू नहीं हो पाया था।
5. तेरह दोहरीकरण परियोजनाओं में से आठ में विस्तृत प्राक्कलन बनाने में देरी से परियोजनाओं को शुरू करने/समाप्त करने में देरी हुई और संसद से 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर अनुमोदन लेने का उद्देश्य समाप्त हो गया।
6. छः कार्य जिसके लिए भारत की समेकित निधि से अग्रिम लिया गया था, उनकी प्रस्तावना से एक से तीन वर्ष बीत जाने के बाद भी उन्हें शुरू नहीं किया जा सका।

2006 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5- संघ सरकार (रेलवे) में निम्नलिखित तीन सिफारिशों की गई थी:

- रेलवे को कार्य जो शुरू नहीं हुए हैं, उनकी नये सिरे से समीक्षा करनी चाहिये और उनको पूर्ण करने के लिये समय सीमा निर्धारित करनी चाहिये।

- ऐसे कार्य जो एक वर्ष के भीतर शुरू करने हेतु तैयारी की स्थिति में नहीं हैं, उनको नियमित बजट से बाहर नहीं शुरू करना चाहिए।
- एक बार अनुमोदन होने पर 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर नई सेवाओं के रूप में लिए गए कार्य निधियन में प्राथमिकता दिया जाना चाहिए और उन्हें निर्धारित समय-सीमा के भीतर पूर्ण किया जाना चाहिए।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने क्षेत्रीय रेलवे को अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से कार्य शुरू/निष्पादन/वित्तपोषण करते समय लेखापरीक्षा पैरा में की गई सिफारिशों का पालन करने का निर्देश दिया (जून 2006)। जारी दिशा-निर्देशों में इस बात पर जोर दिया गया कि 'नियमित बजट से बाहर लिए गए कार्यों का विशेष महत्व है क्योंकि ऐसे कार्यों को शुरू करने के लिए मुख्य शासन मापदण्ड उनकी तात्कालिकता प्रकृति है जिसे उसके शुरू होने से लेकर लगातार बनाए रखा जाना चाहिए। दिशा-निर्देशों में यह भी उल्लेख था कि लंबी अवधि तक उहापोह की स्थिति से ऐसे कार्यों का उद्देश्य और वह मंशा विफल हो जाती है जिसके लिए इन्हें शुरू किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने 31.03.2009 को ऐसे कार्यों की स्थिति बताते समय अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) में कहा कि उन कार्यों को शुरू करने में देरी मुख्यतः भूमि अधिग्रहण, निधि की समस्या, अतिक्रमण हटाने में कठिनाई आदि के कारण थी।

अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर ऐसे कार्यों को लेने में रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई की दक्षता और प्रभावकारिता का मूल्यांकन करने के लिए 2010-15 की अवधि को सम्मिलित करते हुए लेखापरीक्षा की गई थी।

### **3.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य**

लेखापरीक्षा उद्देश्य निम्नलिखित थे:

- क्या भारतीय रेल (आईआर) द्वारा लेखापरीक्षा सिफारिशों पर की गई कार्रवाई पर्याप्त और प्रभावी थी;
- क्या अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के तहत कार्य शामिल करते समय उल्लिखित तात्कालिकता को ऐसे कार्यों के निष्पादन में लगातार बनाए रखा गया।

### 3.4 लेखापरीक्षा मानदण्ड

वित्त विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता (भाग-I) में बनाए गए नियम और प्रावधान वित्त मंत्रालय/रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देश/दिशानिर्देश और इस विषय पर पिछली रिपोर्ट पर की गई कार्रवाई टिप्पणी में जारी निर्देश।

### 3.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

2006 की रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5- संघ सरकार (रेलवे) में अध्याय II पर भारतीय रेल द्वारा की गई कार्रवाई सहित अनुदानों के लिए अनुपूरक मांग के माध्यम से लिए गए कार्यों को शुरू/निष्पादन/वित्तपोषण करते समय लेखापरीक्षा पैरा में की गई सिफारिशों के अनुपालन हेतु रेल मंत्रालय द्वारा प्रतिबद्धता के बारे में एक उचित आश्वासन प्राप्त करने के मद्देनजर मई 2005 से अक्टूबर 2015 के बीच अनुवर्ती लेखापरीक्षा की गई थी।

अनुवर्ती अध्ययन में 2009-10 से 2013-14 के दौरान अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से नई सेवाओं/सेवाओं के नए तंत्र के रूप में 457 नए कार्यों<sup>33</sup> का आरम्भ शामिल था। कार्यों की सूची वर्ष 2009-10 से 2013-14 के लिए रेलवे<sup>34</sup> पर केंद्र सरकार के व्यय हेतु अनुदान के लिए अनुपूरक मांग से संकलित की गई थी। 2010-11 से 2014-15 की अवधि में भारतीय रेल में ऐसे कार्य की प्रगति से संबंधित डाटा की समीक्षा यह सुनिश्चित करने के लिए की गई थी कि क्या कार्य की प्रगति में वह अत्यावश्यकता परिलक्षित होती है जिसके लिए इन्हें लिया गया था। पिछली लेखापरीक्षा में समीक्षा किए गए कार्यों की स्थिति पर सूचना भी संग्रहीत की गई थी।

वर्तमान अध्ययन में 90 कार्यों [137 कार्यों में से जो या तो शुरू किए गए थे (77) या प्रगति पर थे (60) की समीक्षा भी शामिल थी जिनको पिछली प्रतिवेदन (2006 की प्रतिवेदन संख्या 5) में दर्शाया गया था।

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर प्रस्ताव से संबंधित अभिलेखों की जांच, रेलवे बोर्ड स्तर पर ऐसे कार्यों की मंजूरी और इन कार्यों को करने हेतु निधियों का प्रावधान एवं निविदा आमंत्रित करने से कार्य की आगामी प्रगति, कार्य के निष्पादन हेतु ठेके का निर्धारण इत्यादि शामिल था।

<sup>33</sup> 'नई सेवाओं/सेवाओं के नए तंत्र' के रूप में 'आउट ऑफ टर्न' कार्य संसद में प्रस्तुत अनुदान हेतु अनुपूरक मांग की उपलब्ध पुस्तिका से सूचीबद्ध थी।

<sup>34</sup> रेलवे बोर्ड से संकलित

### 3.6 नमूना आकार

2009-10 से 2013-14 के दौरान आईआर<sup>35</sup> में अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से नई सेवाओं/सेवाओं के नए उपकरण के रूप में 457 कार्य शुरू किए गए थे (परिशिष्ट 3.1)। 14 कार्यों से संबंधित फाइल/अभिलेख समीक्षा हेतु लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए, इसलिए 443 कार्यों की समीक्षा<sup>36</sup> की गई थी और परिणामों को समीक्षा रिपोर्ट में शामिल किया गया था। इसके अतिरिक्त 90 कार्यों (पिछले प्रतिवेदन में अपूर्ण दर्शाए गए 137 में से) को भी वर्तमान अध्ययन में शामिल किया गया था।

### 3.7 लेखापरीक्षा परिणाम

#### 3.7.1 2006 की रिपोर्ट संख्या 5 में बताए गए कार्यों की प्रगति

जैसा कि 2006 की संघ सरकार (रेलवे) की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 5 में बताया गया 137<sup>37</sup> कार्य या तो आरंभ नहीं किए गए या प्रगति पर थे। शेष 90<sup>38</sup> कार्यों की बाद के काल में की गए को समीक्षा में पाया गया कि:

- कार्यों की प्रगति के संबंध में 39<sup>39</sup> कार्यों की सूचना लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई।
- शेष कार्यों में से, 30 कार्य 31.03.2015 को पूर्ण हो चुके थे तथा 21 कार्य 1 से 50 प्रतिशत की प्रगति सीमा के साथ अब भी प्रगति पर थे। ऐसे 21 कार्यों में से 10 कार्यों में अपूर्णता/पूर्णता में देरी भूमि अधिग्रहण विषयों, नक्सल प्रभावित क्षेत्र, अपर्याप्त निधि आवंटन, आकलनों की तैयारी में देरी, पहाड़ी क्षेत्र, बिना प्रवेश मार्ग का वन क्षेत्र इत्यादि राज्य सरकार के हिस्से के कार्य की अपूर्णता, रोड ओवर ब्रिज

<sup>35</sup> दपूरे-29, पूरे-55, दपूमरे-2, पूतरे-9, पूमरे-14, मरे-13, परे-17, उरे-19, पमरे-12, दरे-26, दपरे-10, दमरे-102, उमरे-30, पमरे-20, पूरे-8, एनईएफआर-30, मेट्रो रेलवे-5, आईसीएफ-1, आरसीएफ-20, आरडब्ल्यूएफ-2, आरई-3, आरडीएसओ-1, डीएलडब्ल्यू-1, रेलवे बोर्ड-32

<sup>36</sup> दपूरे-29, पूरे-55, दपूमरे-2, पूतरे-9, पूमरे-14, मरे-13, परे-17, उरे-16, पमरे-12, दरे-26, दपरे-10, उमरे-26, पमरे-20, पूरे-8, एनईएफआर-29, मेट्रो-5, आईसीएफ-1, आरडब्ल्यूएफ-2, आरई-3, आरडीएसओ-1, डीएलडब्ल्यू-1, आरबी-23

<sup>37</sup> मरे-2, पूरे-20, पूमरे-11, उरे-15, आरडीएसओ-6, आरई-1, उपूरे-25, एनईएफआर-6, एसआर-23, एससीआर-4, एसईआर-5, एसईसीआर-1

<sup>38</sup> दपूरे-5, पूरे-7, ईसीओआर-4, पूमरे-11, मरे-2, परे-19, उनरे-1, दरे-23, दमरे-4, उपूरे-12, एनईएफआर-1, मेट्रो रेलवे-1

<sup>39</sup> दपूरे-2, परे-19, परे-2, पूमरे-3, मरे-1, दरे-8, उपूरे-2, दमरे-2

(आरओबी) संभव नहीं तथा आरबी की कार्य को रोकने का अनुदेश पर आरोपित किए गए। जबकि बचे हुए मामलों में, अभिलेखों पर कारण नहीं प्राप्त हुए।

### 3.7.1.1 संरक्षा कार्यों की प्रगति

लेखापरीक्षा ने देखा कि ऊपर उल्लिखित 90 में से 28 कार्य संरक्षा श्रेणीकार्य थे जिनमें मानवरहित लेवल क्रॉसिंग पर आरओबी का निर्माण/रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी) समावेशित थे। 28 कार्यों की समीक्षा का परिणाम तालिका 3.1 में दिया गया है:-

तालिका 3.1 संरक्षा कार्यों की प्रगति

विवरण	टिप्पणियां
पूर्ण कार्य	<ul style="list-style-type: none"> <li>आठ कार्य, पाँच से 12 वर्षों के बीच, पूर्ण हुए।</li> <li>पाँच कार्यों में (आठ में से) पूरा होने में 10 वर्षों से ज्यादा का समय लिया गया।</li> </ul>
कार्य नहीं किए गए	<ul style="list-style-type: none"> <li>एसआर में चार कार्य (अनुदान के लिए अनुपूरक मांग जुलाई 2012 के द्वारा ग्रहण किए गए) ग्रहण नहीं किए गए।</li> <li>इस संबंध में अभिलेखों में कोई कारण प्राप्त नहीं हुए।</li> </ul>
लेखा को विवरण उपलब्ध नहीं कराया गया	<ul style="list-style-type: none"> <li>कार्यों की प्रगति पर विवरण लेखा को उपलब्ध नहीं कराया गया (14 कार्य)।</li> <li>रेलवे प्रशासन द्वारा दो कार्यों में कोई अभिलेख नहीं बनाया गया।</li> </ul>

इस प्रकार, क्रम बाह्य स्वीकृत कार्य उनके अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगों के 10 वर्षों से ज्यादा समय के बाद भी, पूर्ण नहीं हुए थे। इसके अतिरिक्त, पूर्ण कार्य देरी से हुए जिनकी कीमत अधिक होकर ₹ 91.38 करोड़ तक बढ़ गई जो सुझाता है कि आईआर द्वारा शुरू किए गए पैमाने इन कार्यों को पूरा करने के लिए, प्रभावी और यथोचित नहीं थे। इसके अतिरिक्त, कार्यों का निष्पादन करने की धीमी प्रगति तथा आउट ऑफ टर्न आधार पर ग्रहण किए गए कार्यों को पूरा करने में लिया गया प्रवर्धित समय आरबी स्तर पर अपर्याप्त निगरानी का भी सूचक है।

### 3.7.2 2009-14 के दौरान ग्रहण किए गए कार्यों की समीक्षा

लेखापरीक्षा ने 2009-10 से 2013-14 के दौरान अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगों के माध्यम से नई सेवाओं/सेवाओं के नए साधनों के रूप में प्रस्तावित 457 कार्यों में से 443 कार्यों के अध्ययन किया। आईआर में समीक्षित 443 कार्यों की संक्षिप्त स्थिति नीचे तालिका 3.2 में दी गई है :-

तालिका 3.2 आईआर में समीक्षित 443 कार्यों का सार

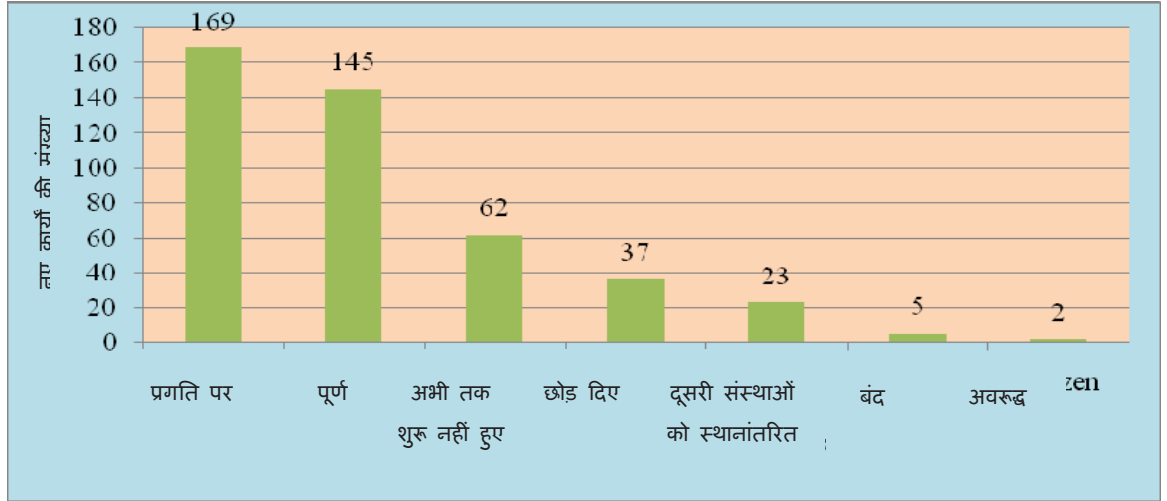
स्वीकृत कार्यों की कुल संख्या	संस्वीकृति का वर्ष					
	कार्यों की स्थिति	31.03.2015 की स्थिति	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1	2	3	4	5	6	7
पूर्ण	145	29	84	24	7	1
अभी शुरु नहीं हुए	62	6	29	10	1	16
प्रगति पर	169	27	89	24	23	6
छोड़े गए	37	4	32	1	0	0
बंद	5	0	5	0	0	0
अवरूद्ध	2	0	2	0	0	0
दूसरी संस्थाओं को स्थानान्तरित	23	3	13	5	0	2
<b>कुल</b>	<b>443</b>	<b>69</b>	<b>254</b>	<b>64</b>	<b>31</b>	<b>25</b>

इन कार्यों में 71 संरक्षा कार्य सम्मिलित थे जैसे कि मानवरहित लेवल क्रासिंग, लेवल क्रासिंग के बदले में आरओबी, भूमिगत मार्ग को विस्तारीकरण इत्यादि तथा संरक्षा से दूसरे 372 जैसे कि पूर्ण ट्रैक नवीकरण (सीटीआर), रेल नवीकरण के माध्यम से (टीआरआर), स्लीपर नवीकरण के माध्यम से (टीएसआर), दोहरीकरण, कोच संरक्षण सुविधाओं का उन्नय इत्यादि। संरक्षा कार्यों की लेखा समीक्षा के परिणाम पैरा 3.7.2.8 में उल्लिखित हैं।

आईआर में अनुदानों की अनुपूरक मांगों के माध्यम से 2009-14<sup>40</sup> के दौरान नई सेवाओं/सेवाओं के नए उपकरणों के रूप में प्रस्तावित 443 कार्यों की स्थिति रेखाचित्र 3.1 में नीचे दी गई है:

<sup>40</sup> 2009-10 से 2013-14 के दौरान स्वीकृत कार्यों के लिए क्रियान्वयन 2010-11 से 2014-15 के दौरान समीक्षित किया गया।

चित्र 3.1 : 2009-10 से 2013-14 के दौरान अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगों के माध्यम से प्रस्तावित 443 कार्यों की संक्षिप्त स्थिति



आईआर में 2009-14<sup>41</sup> के दौरान अनुदान के लिए अनुपूरक मांगों के माध्यम से नई सेवाओं/सेवाओं के नए साधन के रूप में प्रस्तावित 443 कार्यों की स्थिति समीक्षित हुई थी तथा यह देखा गया था कि:

- i. 443 कार्यों का 14 प्रतिशत (62 कार्य) उनके संसद द्वारा स्वीकृत होने के एक से पाँच वर्षों के उपरान्त भी शुरू नहीं हुए थे।
- ii. कार्यों का केवल 33 प्रतिशत (145 कार्य) ही मार्च 2015 तक पूर्ण हुए थे।
- iii. मार्च 2015 तक कार्यों के नौ प्रतिशत (37 कार्य) छोड़ दिए गए थे।
- iv. कार्यों के 1.5 प्रतिशत (सात कार्य -पाँच बंद तथा दो अवरुद्ध) बंद/अवरुद्ध थे।
- v. मार्च 2015 तक कार्यों के 38 प्रतिशत (169 कार्य) प्रगति पर हैं। इनमें से 140 कार्य दो वर्ष से भी अधिक पहले से स्वीकृत थे (तालिका 3.2 के संदर्भ में)
- vi. पाँच प्रतिशत (23 कार्य) दूसरी संस्थाओं को स्थानान्तरित किए थे। 23 कार्यों में से सात के संबंध में स्थिति सुनिश्चित की जा सकती है जिनमें से एक कार्य पूर्ण, दो प्रगति पर तथा चार 31 मार्च 2015 तक शुरू नहीं हुए थे। तथापि, मंडल रेलवे के कार्य दूसरी संस्थाएँ कार्यान्वित कर रही थी, दूसरी संस्थाओं द्वारा क्रियान्वित कार्य की प्रगति की नियमित जांच को दर्शान के लिए मंडल रेलवे के पास अभिलेख उपलब्ध नहीं थे।

<sup>41</sup> 2009-10 से 2013-14 के दौरान स्वीकृत कार्यों के लिए क्रियान्वयन 2010-11 से 2014-15 के दौरान समीक्षित किया गया।



### 3.7.2.1 पूर्ण कार्य

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 703 प्रावधान करता है कि कोई भी कार्य तब तक शुरू नहीं होना चाहिए जब तक उसका एक विस्तृत आकलन तैयार तथा स्वीकृत न हो जाए तथा सक्षम प्राधिकारी द्वारा समुचित निधियों आवंटित हो जाएं। हालांकि विस्तृत आकलन की स्वीकृति के लिए कोई निश्चित समय सीमा निर्धारित नहीं की गई है।

आरबी के अनुदेशों<sup>42</sup> के अनुसार, केवल विस्तृत आकलन की स्वीकृति के बाद ही निविदाएं आमंत्रित की जानी चाहिए। तथापि, अत्यधिक तात्कालिकता के मामले में, संबंधित वित्त की पूर्व सहमति के साथ सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति प्राप्त करनी होगी। तथापि, निविदा को अंतिम रूप देने के लिए कोई निश्चित समय सीमा नहीं रखी गई है। आरबी ने यह भी निर्दिष्ट किया है कि निविदाएं प्रस्तावों की वैधता, जो कि सामान्य रूप से निविदा खुलने से 120 दिनों तक होती है, के खत्म होने से पहले अन्तिम कर दी जानी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि 2009-10 से 2013-14 के दौरान 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर लिए गए 443 कार्यों में से केवल 145<sup>43</sup> कार्य पूर्ण हुए। जैसा तालिका 3.3 में वर्णित है, चरणों जैसे विस्तृत आकलन की तैयारी, निविदाओं को अन्तिम रूप देने में देरी तथा स्वीकृति के बाद कार्य के शुरू होने में देरी में लिए गए समय के परिणामस्वरूप इन परियोजनाओं के पूरा होने में समय लगा।

तालिका 3.3- विभिन्न चरणों पर विलम्ब की स्थिति

विवरण	टिप्पणी
विस्तृत प्राक्कलनों की संस्वीकृति में लिया गया समय	<ul style="list-style-type: none"> <li>87 कार्यों में तीन माह से कम</li> <li>47<sup>44</sup> कार्यों में तीन से 35 माह</li> <li>विस्तृत प्राक्कलनों की संस्वीकृति के सम्बंध में सूचना उपलब्ध नहीं थी (11 कार्य)</li> </ul>

<sup>42</sup> 94/सीई-1/सीटी/4 दिनांकित 17.9.97

<sup>43</sup> दपुरे-9, पूरे-10, दपूर-1, पूतरे-5, पूमरे-1, मरे-3, परे-5, उरे-2, उपरे-3, दरे-7, दपरे-2, उमरे-16, पमरे-5, उपूरे-2, उसीरे-16, मैट्रो रेलवे-1, आरडब्ल्यूएफ-1, एससीआर\*40, आरसीएफ-13, आरबी-3

<sup>44</sup> दपूरे-3, पूरे-6, पूमरे-1, दरे-4, उरे-1, दरे-4, दपरे-1, पूमरे-6, उपूरे-2, उसीरे-4, दमरे-13, आरसीएफ-1

निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 64<sup>45</sup> कार्यों में चार से 31 माह</li> <li>• निविदाओं को अंतिम रूप देने के संबंध में सूचना उपलब्ध नहीं थी (19 कार्य)</li> <li>• दो कार्यों में निविदा आमंत्रित नहीं की गई थी</li> <li>• 60 कार्यों में कोई विलंब नहीं</li> </ul>
कार्यों को शुरू करने में लिया गया समय	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 56 कार्यों में चार माह से कम</li> <li>• 73<sup>46</sup> कार्यों में चार से 44 माह</li> <li>• 16 कार्यों में कोई डॉटा उपलब्ध नहीं था।</li> </ul>
कार्य पूर्ण करने में विलंब	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 20 कार्यों में लिया गया समय दो माह से कम था</li> <li>• 99<sup>47</sup> कार्यों में लिया गया समय 2 से 55 माह था</li> <li>• 26 कार्यों में कोई डॉटा उपलब्ध नहीं था।</li> </ul>

इसके अतिरिक्त 145 पूर्ण कार्यों में ज्यादा से ज्यादा 37 सीटीआर, टीआरआर और टीएसआर कार्य शामिल थे (2009-14 के दौरान अनुपूरक बजट में 443 कार्य शुरू किए गए थे)। इनमें से, आगामी वर्ष में 23 कार्यों में अत्यावश्यकता कायम नहीं की थी जो कि इस तथ्य से स्पष्ट है कि संस्वीकृति की तिथि से तीन वर्षों से अधिक में कार्य पूर्ण किए गए थे। इसी प्रकार 145 पूर्ण कार्यों में मालभाड़ा टर्मिनलों का विकास, स्टेशनों दुलाई बिन्दुओं पर समीपवर्ती क्षेत्र का विकास और स्टाफ क्वार्टर आदि से संबंधित कार्यों आदि जैसे 19 अन्य महत्वहीन कार्य भी शामिल थे। ऐसे कार्यों पर नियमित बजट चक्र में विचार किया जाना चाहिए था।

चूँकि इनमें से अधिकतर कार्य पथ नवीनीकरण, संरक्षा और संचार प्रणाली से संबंधित थे, उनके समापन में विलम्ब का प्रचालनों की संरक्षा और दक्षता पर प्रभाव पड़ा था। इसके अतिरिक्त समापन की लम्बी अवधि ने सुझाव दिया कि इन कार्यों को नियमित बजट में शामिल किया जाना चाहिए और 'आउट ऑफ टर्न' कार्य के रूप में नहीं किया जाना चाहिए।

<sup>45</sup> दपूरे-5, पूरे-5, दपूमरे-1, पूतरे-2, पूमरे-1, परे-1, उरे-1, दरे-3, दपरे-1, उमरे, उमरे-10, पमरे-1, उपूसीरे- 5, मेट्रो-1, दमरे-19 और आरसीएफ-5, आरबी-3

<sup>46</sup> दपूरे-9, पूरे-8, दपूमरे-1, पूतरे-3, पूमरे-1, दरे-5, उरे-1, उपरे-3, दरे-4, दपरे-2, उमरे-6, पमरे-1, उपूसीरे-5, मेट्रो-1, दमरे-17, आरबी-3 और आरसीएफ-3

<sup>47</sup> दपूरे-8, पूरे-7, दपूमरे-1, पूमरे-1, मरे-1, परे-5, उरे-1, उपरे-3, दरे-4, दपरे-2, उमरे-9, पमरे-5, उपूसीरे-7, मेट्रो-1, आरडब्ल्यूएफ-1, आरसीएफ-34 और आईसीएफ-9

### 3.7.2.2 'अभी प्रारंभ नहीं किए गए' कार्य

2009-10 से 2013-14 के दौरान 'आउट आफ टर्न' आधार पर लिए गए कुल 443 कार्यों में से 62 कार्य (परिशिष्ट 3.2) अभी प्रारंभ किए जाने थे (मार्च 2015)। लेखापरीक्षा संवीक्षा ने निम्नलिखित दर्शाया:

- जबकि 27 कार्यों के संबंध में विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किए गए थे फिर भी 23 कार्यों के संबंध में 31 मार्च 2015 तक ऐसा कोई कार्य नहीं किया गया था। 12 कार्यों के संबंध में अनुमानों की संस्वीकृति के संबंध में कोई सूचना लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं करवाई गई थी।
- यद्यपि 27 कार्यों के संबंध में विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किए गए थे फिर भी 31 मार्च 2015 तक सात कार्यों के संबंध में निविदाएं आमंत्रित नहीं की गई थीं। शेष 20 कार्यों में जहाँ निविदा आमंत्रित की गई थी, उनमें केवल पांच कार्यों के संबंध में उन्हें अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका था।

इस संबंध में, यह उल्लिखित करना आवश्यक होगा कि संसाधनों की तीव्र कमी के दृष्टिगत अगले आदेश तक रेलवे बोर्ड ने नवम्बर 2012 में दरे, दपूरे और पूरे की रेलगाड़ी प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) कार्य को रोकने की सलाह दी। मार्च 2015 तक इस संबंध में रेलवे बोर्ड से कोई और सूचना प्राप्त नहीं हुई थी।

चूंकि उपरोक्त कार्य सड़क संरक्षा, सिग्नल और दूरसंचार कार्यों से संबंधित थे इसलिए अनुबद्ध अवधि के अन्दर उसके गैर-समापन ने न केवल प्रचालन को बल्कि सड़क संरक्षा पहलु को भी प्रभावित किया।

### 3.7.2.3 'प्रगति पर कार्य' की स्थिति

2009-10 से 2013-14 के दौरान 'आउट आफ टर्न' आधार पर किए गए कुल 443 कार्यों में से 31.3.2015 तक 169 कार्य<sup>48</sup> प्रगति पर थे। लेखापरीक्षा संवीक्षा का परिणाम नीचे तालिका 3.4 में दर्शाया गया है:-

<sup>48</sup> दपूरे-9, पूरे-27, दपूमरे-1, पूतरे-2, पूमरे-9, मरे-7, परे-3, उरे-10, उपरे-4, दरे-8, दपरे-4, उमरे-6, पमरे-14, उपूरे-2, उपूसीरे-7, मेट्रो-2, आईसीएफ-1, आरडब्ल्यूएफ-1, आरई-1, आरडहीएसओ-1, डीएलडब्ल्यू-1, दमरे-31, और आरसीएफ-4 आरबी-14

तालिका 3.4- विभिन्न चरणों पर विलम्ब की स्थिति

विवरण	टिप्पणी
विस्तृत प्राक्कलनों की संस्वीकृति में लिया गया समय	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 52 कार्यों में चार माह से कम</li> <li>• 87 कार्यों में चार से 66 माह</li> <li>• विस्तृत प्राक्कलनों की संस्वीकृति से संबंधित सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई (5 कार्य)</li> <li>• 25 कार्यों में विस्तृत प्राक्कलन संस्वीकृत नहीं थे।</li> </ul>
निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 21 कार्यों में चार माह से कम</li> <li>• 103 कार्यों में चार से 48 माह</li> <li>• निविदा के अन्तिम रूप देने के संबंध में सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई (45 कार्य)</li> </ul>
कार्यों को प्रारम्भ करने में विलम्ब	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 13 कार्यों में चार माह से कम</li> <li>• 129 कार्यों में चार से 63 माह</li> <li>• कोई डॉटा उपलब्ध नहीं कराया गया (27 कार्य)</li> </ul>

इसलिए, कार्यों की समीक्षा से पता चला कि अनुदानों की अनुपूरक मांग में कार्यों को अंतर्वेश करने के समय पर रेल प्रशासन सभी प्रकार से तैयार नहीं था और अगामी अवधि में उनके 'आउट आफ टर्न' के रूप में अंतर्वेश को कायम नहीं रखा गया था। इसके अतिरिक्त निविदाओं को अंतिम रूप देने के साथ-साथ विस्तृत प्राक्कलनों को अंतिम रूप देने के लिए कोई निश्चित अवधि नहीं थी।

#### 3.7.2.4 'छोड़े गए कार्यों की स्थिति'

2009-10 से 2013-14 के दौरान 'आउट आफ टर्न' आधार पर किए गए कुल 443 कार्यों में से 37 कार्यों<sup>49</sup> को छोड़ दिया गया था (परिशिष्ट 3.3)। 13 कार्यों के संबंध में, लेखापरीक्षा को कोई सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई थी। इन 37 में से विस्तृत प्राक्कलनों की संस्वीकृति के बाद चार कार्यों को छोड़ दिया गया। इनमें से किसी भी मामले में निविदाएं आमंत्रित नहीं की गई थी। आगे, यह देखा गया कि 20 कार्यों को प्रारंभिक चरण पर छोड़ दिया गया अर्थात् प्राक्कलन तैयार करने के चरण पर। इनमें से पांच मामलों में कार्यों को छोड़ने के लिए भारी अतिक्रमण, राज्य सरकार के हिस्से की प्राप्ति न होने और कार्य की गैर-व्यवहार्यता जैसे कारण बताए गए थे जबकि शेष मामलों में, बताए गए कारण बहुत सामान्य स्वरूप के थे।

<sup>49</sup> दपूरे-1, पूरे-10, परे-1, उरे-1, उपरे-3, दपरे-2, उपूसीरे-1, दमरे-16, आरसीएफ-2

यह उल्लेख करना आवश्यक है कि अकेले पूरे में 10 कार्यों को छोड़ दिया गया था। इससे स्पष्ट रूप से पता चलता है कि रेल प्रशासन ने अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगों द्वारा नये कार्यों को शुरू करने में उचित तत्परता नहीं दिखाई थी।

#### 3.7.2.5 'बंद किए गए' कार्यों की स्थिति

समीक्षा अवधि के दौरान पांच कार्यों (परिशिष्ट 3.4) को बंद किया गया था (उपरे-2, पूसीरे-3)। उपरे के दो लूप लाइन कार्यों को किए जाने वाले दोहरीकरण कार्यों के कारण बंद किया गया था। पूसीरे में, यद्यपि निविदाओं को दो 'फुट ओवर ब्रिज' के लिए और 'रेल स्तर प्लेटफार्म कार्यों के लिए अन्तिम रूप दिया गया था, फिर भी कार्यों को बंद कर दिया गया था। इसका कोई विशिष्ट कारण रिकार्ड में नहीं पाया गया। उपरोक्त कार्यों को बंद करने से घटिया योजना और अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगों में परिहार्य कार्यों को शामिल करने का पता चलता है।

#### 3.7.2.6 'अवरुद्ध' कार्यों की स्थिति

समीक्षा अवधि (परिशिष्ट 3.5) के दौरान दो कार्यों (दरे और दमरे में प्रत्येक) को रोक दिया गया था। चेन्नई बीच-सुलुरपेट्टा, चेन्नई बीच-वेलाचेरी, चेन्नई बीच-चेंगलपट्टु एवं चेन्नई मध्य अराक्कोनम खण्ड के 'रेलगाडी प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस)' का कार्य 2009-10 में दरे में प्रारंभिक कार्य कार्यक्रम (पीडब्ल्यूपी) में शामिल करने के लिए प्रस्तावित था। किन्तु रेलवे बोर्ड द्वारा कार्य छोड़ दिया गया था। इसके बाद, रेलवे बोर्ड ने इस कार्य के लिए 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर प्रस्ताव आमंत्रित किए (जून 2010) और 2010-11 में प्रस्ताव अनुपूरक मांग में शामिल किया। सितम्बर 2011 में ₹ 38.58 करोड़ के विस्तृत आकलन की संस्वीकृति की गई थी। नवम्बर 2012 में, रेलवे बोर्ड द्वारा एक निर्णय लिया गया कि संसाधनों की कमी के दृष्टिगत कार्य को लम्बित रखा जाएगा जिन्हें अत्यंत आवश्यक कार्यों के लिए उपयोग किया जाएगा। बाद में कार्य को इस तथ्य के बावजूद कि टीएमएस ग्यारहवीं पंच वर्षीय योजना (2007-2012) के अनुसार चेन्नई क्षेत्र के लिए प्रदान किया जाना था और इस कार्य पर व्यय किए गए ₹ 0.03 करोड़ अवरुद्ध पड़े रहे रोक दिया गया। अतः कार्य को बिना पर्याप्त तैयारी और कार्य निष्पादन अन्तिम जांच अनुदानों के लिए अनुपूरक अनुदान के माध्यम से लिया गया था। दमरे के दूसरे कार्य<sup>50</sup> को स्थल परिवर्तन और निधियों की कमी के कारण कार्य प्रारंभ करने से पहले ही रोक दिया गया था।

<sup>50</sup> हैदराबाद डिविजन के सिंकदराबाद क्षेत्र में ट्रेड यूनियन के अधिकारियों के वैकल्पिक आवास का प्रावधान

### 3.7.2.7 'अन्य एजेंसियों को हस्तांतरित' कार्य

2009-10 से 2013-14 के दौरान 'आउट आफ टर्न' के आधार पर लिए गए कुल 443 पुनरीक्षित कार्यों में से, 23 कार्य<sup>51</sup> (परिशिष्ट 3.6) अन्य एजेंसियों<sup>52</sup> नामतः आरवीएनएल, आरएलडीए, आईआरपीएमयू, सीओआरएसएस, सीएओ/डब्ल्यूपीओ, पटना को निष्पादन हेतु हस्तांतरित किए गए थे। तथापि, 31.03.2015 तक इन कार्यों की स्थिति तालिका 3.5 में दर्शाई गई है:

तालिका 3.5- अन्य एजेंसियों को हस्तांतरित कार्यों का ब्यौरा	
31.03.2015 तक कार्यों की स्थिति	कार्यों की संख्या
अभी प्रारंभ नहीं हुए	1 (दपूरे)
प्रगति पर	3 (दपूरे-1 आंशिक रूप से पूर्ण, दरे-1, दमरे-1)
पूर्ण	1 (दपूरे)
कार्य की प्रगति पर स्थिति से संबंधित सूचना लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं करवाई गई	18 (मरे-2, पूतरे-2, आरई-1, दमरे-6, दपूरे-3, दरे-2 और परे-2).
<b>जोड़</b>	<b>23</b>

दपूरे में ऐसे कार्यों को लेने और पूर्ण करने में विलम्ब के कारणों के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- एक कार्य के मामलों में, कार्य का स्थल हल्दिया से बुनियादपुर, दक्षिण दीनाजपुर जिला, पश्चिम बंगाल में परिवर्तित किया गया (नवम्बर 2011 में रेलवे बोर्ड द्वारा) जो पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के कटिहार मंडल में हैं।
- दो कार्यों के संबंध में निष्पादन एजेंसी (आरवीएनएल और सीएओ/डब्ल्यूपीओ पटना) ने अपर्याप्त निधि आवंटन के कारण कार्य नहीं किया।
- दरे और दमरे में प्रत्येक कार्यों के मामले में कार्य मार्च और मई 2015 में निष्पादन हेतु आरवीएनएल को हस्तांतरित किए गए थे, जबकि इस पर निर्णय क्रमशः दिसम्बर 2013 और जनवरी 2014 में लिया गया था।

<sup>51</sup> दपूरे-6, पूतरे-2, मरे-2, परे-2, दमरे-7, आरई-1 और दरे-3

<sup>52</sup> रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) 12, रेल लैंड डेवलपमेंट अथारिटी (आईआरपीएमयू)-4 भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन इकाई (आईआरपीएमयू)-3 सेंट्रल आरगेनाइजेशन फार रेलवे सेफ्टी सिस्टम (सीओआरएसएस)-1 सीएओ/डब्ल्यूपीओ-1 एक मामले में एजेंसी-अभिलेखों में नहीं पाई गई थी।

**3.7.2.8 अनुदान हेतु अनुपूरक बजट में किये गये संरक्षा संबंधी कार्यों की प्रगति**

इन कार्यों में (लेखापरीक्षा में समीक्षा किए गए 443) 71 संरक्षा कार्य (10 पूर्ण, 24 अभी प्रारंभ नहीं किए गए, 32 प्रगति पर, तीन छोड़ दिए गए, दो अन्य एजेंसियों को हस्तांतरित किए गए) जैसे मानव रहित क्रासिंग की मैनिंग, लेवल क्रासिंग के बदले में सडको पर पुल (आरओबी), उप मार्ग चौड़ा करना इत्यादि शामिल हैं। संक्षिप्त स्थिति नीचे तालिका 3.6 में दी गई है।

तालिका 3.6- अनुदान हेतु अनुपूरक बजट में शामिल किए गए संरक्षा संबंधी कार्यों का विवरण			
विवरण	कुल कार्यों की संख्या	अनुपूरक बजट 2009-10 और 2010-11 में शामिल कार्यों की प्रगति	
		कार्यों की संख्या	स्थिति
कार्य प्रारंभ नहीं किए गए	24	7	केवल एक मामले में विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किए गए थे। विस्तृत अनुमानों को राज्य सरकारों से मंजूरी के अभाव में अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। एक मामले में संयुक्त सर्वेक्षण में आरयूबी में तकनीकी व्यवहार्यता के अनुरूप नहीं पाई गई। एक कार्य में कार्य क्षेत्र को संशोधित का पूर्व संस्वीकृत दो लेन आरयूबी के बदले में चार लेन आरओबी कर दिया गया था।
प्रगति पर कार्य	32	17	स्थान परिवर्तन, अनुमानों को अन्तिम रूप देने में विलम्ब, न्यायिक मामले, स्थल बाधाओं, सामग्री की आपूर्ति न करना और ठेकेदारों के कारण विलम्ब
पूर्ण कार्य	10	4	कार्य स्वीकृति पत्र में निर्दिष्ट कार्यों की पूर्णता की देय तिथि के बाद नौ से 22 महीने के विलम्ब से पूर्ण किए गए थे।
छोड़े गए कार्य	3	3	विस्तृत अनुमान अभी संस्वीकृत नहीं किए गए। दो मामलों में राज्य सरकार से लागत का हिस्सा प्राप्त न करने के कारण कार्य को प्रारंभिक स्तर पर छोड़ दिया गया था। एक मामले में उप मार्ग के निर्माण के प्रस्ताव को बदल कर आरओबी कर दिया गया था।
अन्य एजेंसियों को हस्तांतरित का	2	2	न तो आरवीएनएल के साथ करार का विवरण और न ही कार्य की प्रगति की स्थिति लेखापरीक्षा को प्रस्तुत की गई थी।

अतिरिक्त कार्य के संबंध में आरबी द्वारा जारी निर्देश (11 अक्टूबर 2010) में नियम है कि सभी संरक्षा कार्य आठ माह की अधिकतम अवधि के अंदर पूर्ण किये जाने चाहिए। उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि संरक्षा संबंध कार्य जो कि अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से लिये गये थे में रेल प्रशासन की ओर से तैयारी की कमी थी और अनुपूरक बजट में इन कार्यों को शामिल करते समय दर्शाई गई अत्यावश्यकता को निष्पादन के दौरान बनाये नहीं रखा गया। 71 संरक्षा कार्यों में से, केवल 10 कार्य ही पूर्ण किये जा सके चूँकि अनुदान हेतु अनुपूरक मांग में उनकी

स्वीकृति थी और इन में से केवल छः, आठ महीनों की निर्धारित अवधि<sup>53</sup> के अंदर पूर्ण किये गये थे। संरक्षा संबंधी कार्यों की धीमी प्रगति से ट्रेन के संचालन में संरक्षा प्रतिकूल प्रभाव की अधिक संभावना है।

### 3.8. निष्कर्ष

कार्यों की समीक्षा के दौरान यह देखा गया था कि अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से लिए गए कार्यों को प्रारंभ/कार्यान्वित/वित्त पोषित करते समय क्षेत्रीय रेलवेज को लेखापरीक्षा सिफारिशों का अनुपालन करने की सलाह देने के बावजूद लेखापरीक्षा द्वारा 2006 की रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5-संघ सरकार (रेलवे) में दी गई जो रेल प्रशासन द्वारा स्वीकृति थी (जून 2006 के अध्यक्ष रेलवे बोर्ड के पत्र के माध्यम से)।

31 मार्च 2015 को नये कार्य की प्रगति की स्थिति का तालिका 3.7 में सार प्रस्तुत किया गया है।

विवरण	तालिका 3.7							(संख्या में)	
	कुल	बंद	अवरूद्ध	अभी प्रारंभ नहीं किए गए	छोड़ दिए गए	प्रगति पर कार्य	अन्य एजेंसियों को स्थानांतरित	पूर्ण	
संरक्षा संबंधी कार्य <sup>54</sup>	71	0	0	24	3	32	2	10	
परिचालनात्मक दक्षता और राजस्व सृजन <sup>55</sup> संबंधित कार्य	241	2	1	29	11	94	20	84	
अन्य विविध कार्य <sup>56</sup>	131	3	1	9	23	43	1	51	
<b>जोड़</b>	<b>443</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>62</b>	<b>37</b>	<b>169</b>	<b>23</b>	<b>145</b>	

<sup>53</sup> 'आउट ऑफ टर्न' कार्य पर 'महाप्रबंधक को शक्तियों के प्रत्यायोजन' से संबंधित दिनांक 11.10.2010 और 07.10.2015 का आरबी का पत्र।

<sup>54</sup> संरक्षा संबंधी कार्य- मानव रहित लेवल क्रॉसिंग की मैनिंग, रोड ओवर ब्रिज/रोड अंडर ब्रिज (आरओबी/आरयूबी) का निर्माण इत्यादि।

<sup>55</sup> नई लाइन, गेज परिवर्तन, डबलिंग, सिगनलिंग एवं दूरसंचार, रेलवे विधुतीकरण, मशीनरी और संयंत्र की अधिप्राप्ति और यातायात सुविधा कार्य इत्यादि।

<sup>56</sup> यात्रियों रेलवे स्टाफ को सुविधाएं/साधन



कार्य जैसे पूर्ण ट्रेक नवीकरण (सीटीआर), थ्रू स्लीपर नवीकरण (टीएसआर) और थ्रू रेल नवीकरण (टीआरआर) जो केवल ट्रेक की स्थिति पर निर्भर करता है जो रेलवे को पहले से पता था, को नियमित कार्य कार्यक्रम में कार्य शामिल करने के बारे में पहले ही निर्णय लिया जा सकता था और रेलवे बजट के माध्यम से संस्वीकृत किया जा सकता है। ऐसी श्रेणी वाले पूर्ण कार्य लगभग 25 प्रतिशत थे। यदि इन कार्यों को नियमित रेलवे बजट के अन्तर्गत लिया जाता, तो निधियों को संरक्षा संबंधी कार्यों के लिए उपयोग किया जा सकता था।

इसके अलावा, नियमित/गैर तत्काल और नियमित प्रकृति जैसे लूप लाइनों का प्रावधान, कुश्ती अकादमी की स्थापना, आरओबी को चौड़ा करना रेल एक्सेल निर्माण संयंत्र की स्थापना, ट्रेक मशीनों की अधिप्राप्ति इत्यादि भी अनुदानों की अनुपूरक मांग में शामिल थी जिसे नियमित बजट में भी शामिल किया जा सकता था। जब भी कार्य अनुपूरक बजट में शामिल किया जाता है, रेल प्रशासन को अनुदानों की अनुपूरक मांगों में उन्हें शामिल करने के लिए सभी प्रकार से उनकी तत्कालता की भावना को समझना चाहिए। **परिशिष्ट 3.7** में सूचीबद्ध कुछ महत्वपूर्ण मामलों से पता चला कि बिना न्यूनतम तैयारी के अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगों में शामिल थे और इन कार्यों के निष्पादन में तत्कालता बनाई नहीं गई थी।

लेखापरीक्षा का निष्कर्ष था कि अनुपूरक बजट में कार्यों के लिये संस्वीकृति प्राप्त करते समय बताई गई अत्यावश्यक संस्वीकृति के बाद अनुवर्ती वर्षों में नहीं रही थी। 62 कार्य 31-03-2015 तक शुरू किये जाने थे यद्यपि अनुदानों हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से उनको शामिल करने से पांच वर्षों की समय सीमा समाप्त हो चुकी थी। इसके अतिरिक्त संचालनात्मक क्षमता के सुधार से संबंधित 65 प्रतिशत कार्य अभी भी पूर्ण किया जाना बाकी था, जो आईआर को नियत लाभ से वंचित करते हैं।

अतः भारतीय रेल नियमित बजट चक्र से पूर्व इन कार्यों के प्रारंभ करने के द्वारा प्राप्त: समय का लाभ लेने में विफल रही। संसद द्वारा उनके अनुमोदन के कई वर्षों के बाद भी इन कार्यों के प्रत्याशित लाभ प्राप्त नहीं किया जा सके। रेल मंत्रालय को नियमों के प्रावधानों के सार के 'आउट आफ टर्न' आधार पर कार्य प्रारंभ करने में अधिक चयनात्मक होना चाहिए।

### 3.9 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को चयन, निष्पादन के विस्तृत प्राक्कलन तैयार करने, निविदाकरण प्रक्रिया, निधि के प्रावधान इत्यादि जैसे प्रत्येक चरण पर कार्यों की आवधिक निगरानी तंत्र को और मजबूत बनाने की आवश्यकता है ताकि कार्यों को अनुदान की अनुपूरक मांग में शामिल करने का महत्व समाप्त न हो।

नई दिल्ली

दिनांक :

(सुमन सक्सेना)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक :

(शशि कान्त शर्मा)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक