



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक  
का प्रतिवेदन  
मार्च 2021 को समाप्त वर्ष के लिए



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

संघ सरकार (रेलवे)  
(अनुपालन लेखापरीक्षा)  
2022 की प्रतिवेदन संख्या 35 - खंड II



# भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2021 को समाप्त वर्ष के लिए

\_\_\_\_\_को लोकसभा/राज्यसभा के पटल पर प्रस्तुत

**संघ सरकार (रेलवे)**

(अनुपालन लेखापरीक्षा)

2022 की प्रतिवेदन संख्या 35 - खंड II



## प्राक्कथन

यह प्रतिवेदन मार्च 2021 को समाप्त वर्ष हेतु भारत के संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

प्रतिवेदन में संघ सरकार के रेल मंत्रालय के अनुपालन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन में उल्लिखित उदाहरण वे हैं, जो 2020-21 की अवधि के लिए नमूना लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए और साथ ही वे जो पहले के वर्षों में ध्यान में आए, लेकिन पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में प्रतिवेदित नहीं किए जा सके; 2020-21 के बाद की अवधि से संबंधित उदाहरणों को भी, जहां आवश्यक हो, शामिल किया गया है।

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

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (खंड II) में तीन अखिल भारतीय पैराग्राफ सहित नौ लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ शामिल हैं।



## विषय सूची

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
<i>विहंगावलोकन</i>		iii-xii
<b>अध्याय 1: परिचालन और व्यवसाय विकास</b>		
भारतीय रेल में विविध राजस्व	1.1	2
<b>अध्याय 2: अवसरचना</b>		
दीमापुर-कोहिमा नई लाइन परियोजना का निर्माण: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे	2.1	43
इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के विशेष प्रयोजन वाहनों की कार्यप्रणाली	2.2	85
<b>अध्याय 3: कर्षण और चल स्टॉक</b>		
भारतीय रेल में माल-डिब्बों की अधिप्राप्ति और उपयोग	3.1	102
चल स्टॉक पुर्जों का केंद्रीकृत आयात: रेलवे बोर्ड	3.2	174
<b>अध्याय 4: पृथक पैराग्राफ</b>		
गुड्स शेड का अनियोजित निर्माण: दक्षिण रेलवे	4.1	180
चालू संविदा से कार्य के एक हिस्से को मनमाने ढंग से हटाने के कारण परिहार्य संविदात्मक दायित्व: पूर्व तटीय रेलवे	4.2	184
अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (संस्थागत वित्त) से अनियमित व्यय: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे	4.3	187
मदुरै में बहु-कार्यात्मक परिसर के निर्माण के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को आवंटित भूमि के लिए न्यूनतम वार्षिक गारंटीकृत भुगतान की गैर-वसूली: दक्षिण रेलवे	4.4	191
<b>अनुलग्नक</b>		<b>195-342</b>
<b>संकेताक्षर</b>		<b>343-350</b>





## विहंगावलोकन

मार्च 2021 को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन को दो खंडों अर्थात् खंड I और खंड II में विभाजित किया गया है। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय और इसकी विभिन्न क्षेत्रीय इकाइयों के संबंध में अनुपालन संबंधी मुद्दों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के खंड II (वर्ष 2022 की प्रतिवेदन स. 35) में तीन अखिल भारतीय पैराग्राफ, दो लंबे पैराग्राफ और चार पृथक पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणामों और निष्कर्षों का एक संक्षिप्त विहंगावलोकन नीचे दिया गया है:

### पैरा 1.1 भारतीय रेल में विविध राजस्व

समीक्षा से निकलने वाले मुख्य निष्कर्ष इस प्रकार थे:

नव अर्जन अभियान (2016-17) की शुरुआत के बावजूद, प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में विविध अर्जन 2017-18 में 4.85 से घटकर 2020-21 में 4.22 प्रतिशत हो गए थे। इसके अलावा, गैर किराया राजस्व (एनएफआर) जो कि विविध अर्जनों का एक छोटा प्रतिशत था, 2017-18 में 2.35 प्रतिशत से घटकर 2020-21 में 1.06 प्रतिशत हो गया। प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में, एनएफआर 2017-18 में 0.11 प्रतिशत से घटकर 2020-21 में 0.04 प्रतिशत हो गया। इस प्रकार, विविध अर्जन और एनएफआर को बढ़ाने के लिए की गई सभी पहलें वांछित परिणाम प्राप्त नहीं कर सकीं। भारतीय रेल (आईआर) ने गैर-किराया राजस्व में वृद्धि के लिए पहल शुरू करने और इसे चलाने के उद्देश्य से एक समर्पित एनएफआर निदेशालय की स्थापना की। हालांकि, वर्षों से, भारतीय रेलवे गैर-संबंधित गतिविधियों द्वारा एनएफआर निदेशालय के कार्यक्षेत्र को कम करता रहा। नीतियों के कार्यान्वयन के लिए, विभिन्न क्षेत्रों में मनमाने ढंग से जोनल रेलवे को शक्तियां सौंप दी गईं और अन्य समय में उन्हें मनमाने ढंग से जोनल रेलवे से वापस ले लिया गया। इसके अलावा, वार्षिक लक्ष्य तैयार करते समय जोनल रेलवे से कोई जानकारी नहीं ली गई थी। जमीनी हकीकत का पता लगाए बिना जोनल रेलवे पर सिर्फ लक्ष्य थोप दिए गए।

यहां तक कि वर्षों के अंत में काफी कम किये गए संशोधित अनुमान भी हासिल नहीं किए जा सके। वर्ष 2020-21 से, एनएफआर निदेशालय ने एनएफआर के विभिन्न उप-मदों के लिए मंडल स्तर पर एनएफआर से संबंधित आंकड़ों को संकलित करने का एक अच्छा उपाय शुरू किया।

(पृष्ठ- 2)

### प्रमुख सिफारिशें

रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है:

- नीतियों को निष्पादित करने के लिए निर्णय लेने की शक्ति जोनल रेलवे प्रशासन को विवेकपूर्ण ढंग से सौंपा जाना ताकि उनका सुचारु कार्यान्वयन हो सके।
- विविध आय के सृजन हेतु वास्तविक लक्ष्य निर्धारित करना और जोनल रेलवे द्वारा लक्ष्यों की प्राप्ति की निगरानी करना।
- बकाया देय राशियों की वसूली की निगरानी करने के अलावा नीतियों के सफल कार्यान्वयन के लिए शीर्ष स्तर पर निगरानी और आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत करना।
- अंतिम परामर्शदाता को स्वयं नियुक्त करें और उन्हें समयबद्ध तरीके से अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करने का निर्देश दें जिससे समय, धन और अन्य संसाधनों की बचत होगी।
- राजस्व क्षमता को अधिकतम करने के उद्देश्य से भारतीय रेल की एनएफआर पहलों के बारे में व्यापक जागरूकता पैदा करना।
- भारतीय रेल के पास उपलब्ध विभिन्न प्रणालियों में उपलब्ध विशाल डेटाबेस से राजस्व के आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस आधारित स्रोतों को लाना।

**पैरा 2.1 दीमापुर-कोहिमा नई लाइन परियोजना का निर्माण: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे**

नागालैंड में रेलवे नेटवर्क विकसित करने की दृष्टि से, राज्य की राजधानी कोहिमा को दीमापुर (डीएमवी) से जोड़ने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष 2006-07

में एक नई लाइन परियोजना स्वीकृत की गई थी। हालांकि, नई लाइन परियोजना को कोहिमा के पास धनसिरी और जुब्जा के बीच फिर से पुनः संरेखित किया गया था। परियोजना पर वर्ष 2016 से कार्य शुरू किया गया था।

डीएमवी-कोहिमा न्यू लाइन परियोजना का निर्माण पूर्व सर्वेक्षण 2011 में पूरा हुआ था। रेल प्रशासन की शिथिलता के कारण, परियोजना के एक बड़े भाग (60 किमी) का अंतिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस) पुनः कराना पड़ा, जिसके परिणामस्वरूप मूल निर्माण-पूर्व सर्वेक्षण कार्य जिसे छोड़ना पड़ा, पर ₹ 5.44 करोड़ का निरर्थक व्यय हुआ।

लेखापरीक्षा में भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया में कई बड़ी अनियमितताएं पाई गईं, जिसके कारण वर्ष 2015 से वर्ष 2021 की अवधि के दौरान ₹ 141.70 करोड़ का अनियमित/निरर्थक व्यय हुआ। इनमें भूमि के अधिग्रहण/अधिप्राप्ति के लिए भुगतान किए गए मुआवजे के कारण ₹ 23.34 करोड़ का निरर्थक/परिहार्य व्यय, जो संरेखण में संशोधन के कारण किसी काम की नहीं थी, सुरंगों के ऊपर अधिग्रहण की गई भूमि के लिए ₹ 79.70 करोड़, अतिरिक्त भूमि के अधिग्रहण पर ₹ 12.97 करोड़, प्रभावित भूमि मालिकों को किए गए मुआवजे के भुगतान के दो से तीन साल बाद अधिग्रहित भूमि के पुनः वर्गीकरण/पुनः सर्वेक्षण के लिए भुगतान किया गया ₹ 6.97 करोड़ का अतिरिक्त मुआवजा और राज्य सरकार को स्थापना प्रभारों के रूप में ₹ 18.72 करोड़ का भुगतान शामिल है।

₹ 879.05 करोड़ की परिहार्य देयता का एक मामला देखा गया था, जहां सुरंगों के क्रॉस-सेक्शन डिजाइनों में सुविधाओं के अत्यधिक प्रावधान के साथ लागत कटौती उपायों को अपनाने की अनिच्छा के कारण सुरंगों के निर्माण में भारी परिहार्य देयता हुई। एक अन्य मामले में, सुरंगों में गिट्टी या गिट्टी रहित ट्रैक के उपयोग के संबंध में निर्णय को बदलने से परिहार्य व्यय हुआ। ब्लैंकेटिंग के प्रावधान में भी अनियमितताएं पाई गईं, जहां आवश्यकता से अधिक ब्लैंकेटिंग सामग्री प्रदान की गई थी, जिसके कारण ₹ 6.50 करोड़ का अनियमित व्यय हुआ। यह भी देखा गया कि सस्ती दरों पर स्थानीय गिट्टी की अधिप्राप्ति करने की बजाय महंगी पाकुड़ गिट्टी की अधिप्राप्ति के कारण ₹ 7.68 करोड़ का परिहार्य व्यय किया गया था।

हालांकि, नई लाइन परियोजना के लिए विस्तृत प्राक्कलन 2015 में मंजूर किया गया था, लेकिन 2019 में पूरा हुआ एक नया एफएलएस कार्य शुरू करने के कारण परियोजना की प्रगति बाधित हुई थी। भूमि विवादों और अनुचित पुनः सर्वेक्षण/पुनर्वर्गीकृत दावों के निपटान में विलंब के कारण भी परियोजना की प्रगति बाधित हुई थी। कार्य को पूरा करने के लिए विस्तार उदारतापूर्वक प्रदान किए गए थे जिसके परिणामस्वरूप मूल्य भिन्नता के कारण ₹ 42.38 करोड़ के अतिरिक्त भुगतान के साथ-साथ कार्यों को पूरा करने में विलंब हुआ। इन सभी कारकों के कारण परियोजना को पूरा करने की लक्ष्य तिथि मार्च 2020 से बदलकर मार्च 2026 कर दी गई।

इस प्रतिवेदन में भूमि अधिग्रहण पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां कुछ उदाहरणात्मक मामले हैं जहां गंभीर अनियमितताएं पाई गई थीं। एक संभावना है कि भूल-चूक की ऐसी त्रुटियां, चाहे इस परियोजना या अन्य परियोजनाओं में कई और मामलों में मौजूद हो सकती हैं। रेल प्रशासन ऐसी अनियमितताओं की मौजूदगी का पता करने के लिए भूमि अधिग्रहण के शेष मामलों की पूरी तरह से जांच कर सकता है।

(पृष्ठ- 43)

### प्रमुख सिफारिशें

**रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है:**

- यह सुनिश्चित करना कि निर्माण-पूर्व सर्वेक्षण/अंतिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस) प्रतिवेदनों का गंभीर विश्लेषण किया जाता है ताकि संभावित तकनीकी/निर्माण कमियों का पता लगाया जा सके और अंतिम स्वीकृति से पहले उनका व्यापक समाधान किया जा सके। इससे परियोजना की प्रगति को प्रभावित करने वाले विलंब और कई सर्वेक्षणों पर निरर्थक व्यय को रोका जा सकेगा।
- भूमि के अनावश्यक/अनियमित अधिग्रहण के कारण होने वाले व्यर्थ/परिहार्य व्यय को रोकने के लिए भूमि अधिग्रहण तंत्र को सुदृढ़ करना। कोडल प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए की गई भूमि अधिग्रहण के लिए जवाबदेही निर्धारित की जा सकती है।

- *दावों के उचित संयुक्त सत्यापन के बाद ही पुनः वर्गीकरण/पुनः सर्वेक्षण मामलों में मुआवजे के भुगतान की अनुमति देना और बशर्ते कि वे नागालैंड भूमि (मांग और अधिग्रहण) अधिनियम, 1965 के प्रासंगिक प्रावधानों के दायरे में आते हों। पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण के लिए अनियमित अतिरिक्त भुगतान के मामलों की गहन जांच किए जाने की आवश्यकता है और संबंधित अधिकारियों की जवाबदेही तय की जानी चाहिए। यह सुनिश्चित किया जाए कि पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण के भावी मामलों को भूमि अधिग्रहण नियमों के अनुसार निपटाया जाए।*
- *अनावश्यक वित्तीय दायित्व से बचने के लिए डीएमवी-कोहिमा नई लाइन परियोजना और अन्य आगामी निर्माण परियोजनाओं की सुरंगों के क्रॉस-सेक्शन से संबंधित प्रस्तावों पर फिर से विचार करना।*
- *कोडल प्रावधानों/नियमों/आदेशों के कड़ाई से अनुपालन के लिए अनुदेश जारी करना और डिजाइनों एवं ड्राइंग का समय पर अनुमोदन सुनिश्चित करना और कार्य पूरा होने में देरी और संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के भुगतान से बचने के लिए संविदाकारों को निर्माण स्थल सौंपना सुनिश्चित करना।*

## पैरा 2.2 इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के विशेष प्रयोजन वाहनों की कार्यप्रणाली

कंपनी ने पीपीपी मोड पर एनएचएआई की दो टोलवे परियोजनाओं (शिवपुरी गुना टोलवे परियोजना और बीकानेर फलोदी टोलवे परियोजना) का संचालन किया और इन परियोजनाओं को निष्पादित करने के लिए दो एसपीवी का गठन किया। वे दो एसपीवी आईएसजीटीएल और आईपीबीटीएल थे। इन परियोजनाओं को वित्तीय मॉडल के आधार पर वित्तीय रूप से व्यवहार्य माना गया था। आईएसजीटीएल और आईबीपीटीएल द्वारा निष्पादित परियोजनाओं के एनपीवी को वित्तीय मॉडल में सकारात्मक रूप में निकाला गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि वित्तीय मॉडल में धारणाएं उचित और यथार्थवादी नहीं थीं। परिणामस्वरूप, लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के आधार पर, दोनों परियोजनाओं का एनपीवी नकारात्मक रहा। इस

प्रकार, दोनों परियोजनाओं को अव्यवहार्य पाया गया। यह देखा गया कि परिचालन शुरू होने के बाद दोनों एसपीवी की लाभप्रदता कम हो गई थी। इस प्रकार, एसपीवी के परिचालन शुरू होने के बाद उनके वित्तीय परिणामों ने भी लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों की पुष्टि की।

(पृष्ठ- 85)

### प्रमुख सिफारिशें

*कंपनी निम्नलिखित पर विचार कर सकती है:*

*ऐसी परियोजनाओं के लिए वित्तीय मॉडल में अधिक यथार्थवादी धारणाओं को अपनाना।*

#### पैरा 3.1 भारतीय रेल में माल-डिब्बों की अधिप्राप्ति और उपयोग

कोडल प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए जोनल रेलवे ने माल डिब्बों की आवश्यकता के निर्धारण में भाग नहीं लिया या रेलवे बोर्ड को माल-डिब्बों के अधिग्रहण के लिए प्रस्ताव या औचित्य नहीं भेजा। जोनों से किसी इनपुट के अभाव में, आरबी ने माल-डिब्बों की आवश्यकता को बदलना जारी रखा। समीक्षाधीन अवधि के दौरान माल-डिब्बा उपयोग मानदंड (एनटीकेएम) के आधार पर लेखापरीक्षा में किए गए निर्धारण के अनुसार उपलब्ध माल-डिब्बा होल्डिंग माल-डिब्बा आवश्यकता से अधिक थी। माल-डिब्बा निर्माताओं द्वारा माल-डिब्बों की आपूर्ति रेलवे बोर्ड द्वारा किए गए माल-डिब्बों के आवंटन के अनुरूप नहीं थी और आपूर्ति में अधिक देरी हुई थी।

रेल प्रशासन द्वारा आपूर्ति न किए जाने के कारण पार्टियों द्वारा रोक रद्द कर दिए गए थे, जिसके परिणामस्वरूप संभावित आय की हानि हुई। चुनिंदा लोडिंग और अनलोडिंग पॉइंट/टर्मिनल यार्ड में रोकों को रोके जाने के मामले थे, जिसके परिणामस्वरूप माल-डिब्बा दिवसों और उनकी अर्जन क्षमता की हानि हुई। लगभग 69 प्रतिशत माल-डिब्बों में, असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने में असामान्य देरी देखी गई, जिसके परिणामस्वरूप उन माल-डिब्बों को जोड़ने में लगने वाले समय के लिए

उनकी अर्जन क्षमता की हानि हुई। इसके अलावा, उन असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने के लिए सभी जोनों में एफओआईएस की सहायता नहीं ली गई थी।

सुरक्षा से समझौता करते हुए कारखाना/टर्मिनल यार्डों में मरम्मत के बाद 3.30 लाख से अधिक माल-डिब्बे, जो कुल माल-डिब्बों का 41 प्रतिशत थे, स्थानीय स्तर पर (एनसीओ अनुमोदन के बिना) पास किए गए थे। वर्षों यानी वर्ष 2016-17 से वर्ष 2020-21 के लिए एफओआईएस डेटा के विश्लेषण से पता चला कि ठहराव का समय कुल यात्रा समय के आधे के करीब था और इसलिए औसत गति भी बिना ठहरे औसत गति के आधे के करीब थी।

(पृष्ठ- 102)

### **प्रमुख सिफारिशें**

**भारतीय रेल को चाहिए कि:**

- **माल-डिब्बों की आवश्यकता का आकलन करें और तदनुसार यथार्थवादी मांगें रखें।**
- **रेलवे के अपनी कार्यशाला के साथ-साथ निजी माल-डिब्बा आपूर्तिकर्ताओं, दोनों द्वारा माल-डिब्बों के उत्पादन की निगरानी करें ताकि माल-डिब्बा निर्माताओं द्वारा माल-डिब्बों की समय पर आपूर्ति की जा सके।**
- **माल-डिब्बों के इष्टतम उपयोग के लिए निजी पार्टियों को रोक की समय पर आपूर्ति करें।**
- **लोडिंग/अनलोडिंग पॉइंट और टर्मिनल यार्ड जैसे विभिन्न स्तरों पर रैकों के अवरोध से बचें।**
- **असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने में एफओआईएस का प्रभावी ढंग से उपयोग करें।**
- **केवल वैध बीपीसी के साथ ट्रेनों का संचालन सुनिश्चित करें।**
- **मालगाड़ी की गति के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए अवरोध को कम करने के लिए उपयुक्त उपाय करें।**

### **पैरा 3.2 चल स्टॉक पुर्जों का केंद्रीकृत आयात: रेलवे बोर्ड**

रेलवे बोर्ड ने उत्पादन इकाइयों और क्षेत्रीय रेलवे द्वारा चल स्टॉक के उत्पादन और रखरखाव के लिए आवश्यक विभिन्न भागों जैसे पहियों, धुरों आदि के लिए वैश्विक निविदाएं जारी कीं। लेखापरीक्षा में पाया गया कि वर्ष 2016-17 से वर्ष 2020-21 की अवधि के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा अंतिम रूप दी गई छह निविदाओं के संबंध में, परीक्षण में खपत और नष्ट हुए पहियों और धुरों की लागत को निर्माताओं द्वारा मुफ्त में आपूर्ति करने के बजाय रेलवे को की गई कुल आपूर्ति में शामिल किया गया था। यह आरडीएसओ के मानक विनिर्देशों के प्रावधानों का उल्लंघन था और इससे ₹ 5.88 करोड़ की हानि हुई।

एक अन्य मामले में, अंतिम उपयोगकर्ता की आवश्यकता के अनुसार विनिर्देश वाले धुरों की बजाए अन्य विनिर्देश वाले धुरों के आदेश देने के परिणामस्वरूप धुरों की अतिरिक्त 3,400 इकाइयों की अधिप्राप्ति हुई जिसके परिणामस्वरूप ₹ 18.01 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

डीजल लोको शेड/हबली (यूबीएल) और डीजल लोको शेड/कृष्णराजपुरम (केजेएम) में लोको के अवरोधन से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) में वर्ष 2016-17 से वर्ष 2021-22 की अवधि के दौरान आयातित कल-पूजों की कमी के कारण 27 लोको को अवरुद्ध किया गया था। हालांकि, लोको अवरोधन के 27 मामलों में से 14 मामले कोविड-19 महामारी की अवधि से संबंधित हैं। इस प्रकार, लोकोमोटिव (कोविड-19 के कारण मामलों को छोड़कर) के स्थिरीकरण से ₹ 8.34 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

(पृष्ठ- 174)

### **प्रमुख सिफारिशें**

**रेल मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि:**

- **आरडीएसओ के दिशानिर्देशों के अनुपालन में विनिर्माता द्वारा परीक्षण के लिए आवश्यक सामग्री की निःशुल्क आपूर्ति की जायें।**



- अंतिम उपयोगकर्ता की आवश्यकता के अनुसार विनिर्देश वाले धुरें की बजाए अन्य विनिर्देश वाले धुरें के लिए आदेश देने से बचा जाना चाहिए।
- पुर्जों की कमी के कारण होने वाले लोकोमोटिव के स्थिरीकरण से बचना चाहिए।

#### पैरा 4.1 गुड्स शेड का अनियोजित निर्माण: दक्षिण रेलवे

दक्षिण रेलवे प्रशासन ने आने और जाने वाले ट्रैफिक का निर्धारण किए बिना ₹ 5.12 करोड़ की लागत से नीलाम्बुर रोड पर एक गुड्स शेड बनाया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि गुड्स शेड फरवरी 2016 में चालू होने के बाद से वहां यातायात बहुत कम था।

(पृष्ठ- 180)

#### प्रमुख सिफारिशें

रेल मंत्रालय को विशेष रूप से, राजस्व और संभावित यातायात के संदर्भ में किसी भी परियोजना को शुरू करने से पहले व्यवहार्यता अध्ययन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

#### पैरा 4.2 चालू संविदा से कार्य के एक भाग को मनमाने ढंग से हटाने के कारण परिहार्य संविदात्मक दायित्व: पूर्व तटीय रेलवे

पूर्व तटीय रेलवे प्रशासन ने संविदा की सामान्य शर्तों का उल्लंघन करते हुए संबलपुर-तालचेर दोहरीकरण परियोजना में संरचना, छोटे पुलों और अन्य विविध कार्यों के लिए एक संविदा से 20 प्रतिशत कार्य हटा दिया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 7.09 करोड़ की परिहार्य संविदात्मक देयता हुई।

(पृष्ठ- 184)

#### प्रमुख सिफारिशें

रेल मंत्रालय को संविदा की सामान्य शर्तों के अनुसार चालू कार्य को उचित रूप से हटाना सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

**पैरा 4.3 अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (संस्थागत वित्त) से अनियमित व्यय: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे**

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे ने दोहरीकरण परियोजना के लिए निर्धारित अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (संस्थागत वित्त) से अन्य परियोजनाओं, पर्यावरण संबंधी कार्यों और विशेष रूप से निधि के दायरे से बाहर रखे गए गोल्फ कोर्स के भूमि विकास पर ₹ 12.13 करोड़ का अनियमित व्यय किया।

(पृष्ठ- 187)

**प्रमुख सिफारिशें**

*रेल मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि किसी विशेष परियोजना के लिए निर्धारित अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (संस्थागत वित्त) का उपयोग अन्य कार्यों के लिए नहीं किया जाना चाहिए।*

**पैरा 4.4 मदुरै में बहु-कार्यात्मक परिसर के निर्माण के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को आवंटित भूमि के लिए न्यूनतम वार्षिक गारंटीकृत भुगतान की गैर-वसूली: दक्षिण रेलवे**

वाणिज्यिक उपयोग के लिए खाली पड़ी रेलवे भूमि को पट्टे पर देने की नीति के तहत, दक्षिण रेलवे (दरे) ने मदुरै रेलवे स्टेशन पर एक बहु-कार्यात्मक परिसर के निर्माण के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) को भूमि आवंटित की। दरे प्रशासन रेल मंत्रालय के अनुदेशों का उल्लंघन करते हुए जुलाई, 2013 से मार्च, 2020 की अवधि के लिए आरएलडीए से ₹ 8.65 करोड़ का न्यूनतम वार्षिक गारंटीकृत भुगतान की वसूली करने में विफल रहा।

(पृष्ठ- 191)

**प्रमुख सिफारिशें**

- *जोनल रेलवे को समय-समय पर भूमि पट्टे के प्रभारों में संशोधन के संबंध में रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू करने की आवश्यकता है।*
- *उक्त राशि की वसूली न करने और रेल मंत्रालय के समझौतों/आदेशों का अनुपालन न करने के लिए जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है।*
- *इस संबंध में वसूली नोटिस जारी किया जाए।*

## अध्याय 1 - परिचालन और व्यवसाय विकास

### प्रतिवेदन का परिचय

लेखापरीक्षित संस्थाओं का परिचय; लेखापरीक्षा के कहने पर मंत्रालय/विभाग द्वारा की गई वसूलियां; पूर्व प्रतिवेदनों में की गई लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के प्रत्युत्तर में की गई उपचारात्मक कार्रवाई; कार्रवाई टिप्पणी की संक्षेपित स्थिति को इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के खंड I (वर्ष 2022 की रिपोर्ट संख्या 25) में विस्तृत किया गया है।

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन, खंड-II में रेल मंत्रालय (एमओआर) के नियंत्रणाधीन इकाइयों के व्यय, प्राप्तियों, परिसंपत्तियों और देयताओं से संबंधित लेन-देनों की संवीक्षा के परिणाम शामिल हैं। इसमें सार्वजनिक व्यय पर नियंत्रण तंत्र को बनाए रखने और सुनिश्चित करने के लिए प्रासंगिक नियमों की पर्याप्तता, वैधता, पारदर्शिता और प्रभावशीलता की जांच शामिल है। दुरुपयोग, अपशिष्ट और हानियों से बचाने के लिए नियमों की प्रभावशीलता की भी जांच की गई।

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में चार अध्याय हैं। अध्याय 1- परिचालन और व्यवसाय विकास, अध्याय 2- अवसंरचना, अध्याय 3- कर्षण और चल स्टॉक और अध्याय 4- पृथक पैराग्राफ। प्रतिवेदन में महत्वपूर्ण भौतिकता के प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं जिनका उद्देश्य बेहतर निष्पादन और वित्तीय प्रबंधन के लिए सुधारात्मक कार्रवाई करने में कार्यपालिका की सहायता करना है।

निम्नलिखित विषयों पर क्षेत्रीय रेलों से संबंधित विस्तृत निष्कर्ष इस रिपोर्ट में प्रस्तुत किए गए हैं:

- (i) भारतीय रेल में विविध राजस्व
- (ii) भारतीय रेल में माल-डिब्बों की अधिप्राप्ति और उपयोग
- (iii) चल स्टॉक पुर्जों का केंद्रीकृत आयात

इसके अलावा, दो लंबे पैराग्राफ; (क) दीमापुर-कोहिमा नई लाइन परियोजना का निर्माण: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे और (ख) इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के विशेष

प्रयोजन वाहनों की कार्यप्रणाली और संबंधित क्षेत्रीय रेलों के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को शामिल करते हुए चार व्यक्तिगत पैराग्राफ प्रतिवेदन के इस खंड-II में शामिल किए गए हैं। रिपोर्ट का समग्र मौद्रिक मूल्य ₹ 5800.35 करोड़ है।

अध्याय 1 में ₹ 522.46 करोड़ के मुद्रा मूल्य वाला एक अखिल भारतीय पैराग्राफ 'भारतीय रेल में विविध राजस्व' शामिल है, जिसमें (i) विविध राजस्व के विभिन्न स्रोतों को बढ़ाने और उनका दोहन करने के लिए नीतियों के कार्यान्वयन में दक्षता; और (ii) विविध आय बढ़ाने के लिए निगरानी में प्रभावशीलता, नीतियों का कार्यान्वयन और पर्याप्त आंतरिक नियंत्रणों की उपस्थिति पर चर्चा की गई है।

## 1.1 भारतीय रेल में विविध राजस्व

### 1.1.1 प्रस्तावना

रेलवे की शब्दावली में, विविध राजस्व<sup>1</sup> वह आय है जो रेलवे के गैर-प्रमुख संचालन, यानी सवारी और माल ढुलाई के अलावा अन्य संचालनों से सृजित होती है। भारतीय रेल (आईआर) का गैर-किराया राजस्व (एनएफआर), शुरू में विविध आय का पर्याय था, लेकिन भारतीय रेल की एनएफआर नीति में लगातार बदलाव के कारण, इसे केवल विज्ञापन, प्रचार और सॉफ्ट एसेट्स के मुद्राकरण से होने वाले आय को शामिल करने के लिए घटा दिया गया था। विविध राजस्व को बढ़ाने पर जोर केवल एनएफआर तक ही सीमित था।

फरवरी, 2010 में रेल बजट पेश करते हुए तत्कालीन माननीय रेल मंत्री ने कहा था कि भारतीय रेल

वैश्विक तुलना: वर्तमान में, रेलवे में राजस्व कुल राजस्व का लगभग पांच प्रतिशत है, जबकि कई विश्व रेलवे प्रणालियां गैर-किराया स्रोतों से अपने राजस्व का 10-20 प्रतिशत सृजित करती हैं। वर्ष 2021 के लिए नेशनल रेलरोड कॉर्पोरेशन, यूएस (एमट्रैक) के वार्षिक परिचालन निष्पादन के अनुसार, एनएफआर परिचालन राजस्व का 30 प्रतिशत के करीब था। (अनुलग्नक 1.1)

आय में उल्लेखनीय वृद्धि करने के लिए रेलवे संपत्तियों की ब्रांडिंग/विज्ञापन में

<sup>1</sup> सार "जेड" में विविध आय के विभिन्न स्रोतों की सूची शामिल है।

अप्रयुक्त राजस्व क्षमता का उपयोग करेगी। इसके बाद, वर्ष 2016-17 के रेल बजट में, तत्कालीन माननीय रेल मंत्री ने एनएफआर को पुनर्निर्माण, पुनर्गठित और कायाकल्प करने के लिए एक नई नीति की घोषणा की, जिसे नव अर्जन (आय के नए रास्ते) के रूप में जाना जाता है। यह नीति राजस्व के नए संसाधनों का दोहन करने के लिए है ताकि प्रत्येक संपत्ति, मूर्त/गैर-मूर्त को बेहतर ढंग से मुद्रीकृत किया जा सके।

एनएफआर नीति के अनुसार, भारतीय रेल अतिरिक्त राजस्व सृजित करने और अपनी वित्तीय स्थिति में सुधार के लिए विज्ञापन के अलावा मौजूदा भूमि, स्टेशनों और पटरियों के आसपास की भूमि का लाभ उठाने की योजना बना रहा है।

जैसा कि तालिका 1.1 में दर्शाया गया है कि 2020-21 को छोड़कर आय का प्रतिशत गिरावट की प्रवृत्ति पर था।

**तालिका 1.1: विविध आय और गैर-किराया राजस्व (एनएफआर) की स्थिति**

क्र.सं.	वर्ष	कुल प्राप्ति (₹ करोड़ में)	विविध आय (₹ करोड़ में)	कुल प्राप्तियों पर विविध आय का प्रतिशत (कॉलम 4/ कॉलम 3*100)	एन एफ आर	विविध आय पर एनएफआर का प्रतिशत (कॉलम 6/ कॉलम 4) *100)	कुल प्राप्तियों पर एनएफआर का प्रतिशत (कॉलम 6/ कॉलम 3*100)
1	2017-18	178930	8688	4.85	204	2.35	0.11
2	2018-19	190507	6996	3.67	224	3.20	0.12
3	2019-20	189970	5863	3.09	290	4.95	0.15
4	2020-21	140573	5939	4.22	63	1.06	0.04

स्रोत: संबंधित वर्षों का सार जेड (विविध आय)।

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि एनएफआर जो विविध आय का एक मामूली प्रतिशत था- वर्ष 2017-18 में विविध आय के 2.35 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2020-21 में विविध आय का 1.06 प्रतिशत हो गया। प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में, एनएफआर वर्ष 2017-18 में 0.11 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2020-21

में 0.04 प्रतिशत हो गया। इसलिए, ऐसा प्रतीत होता है कि विविध आय और एनएफआर बढ़ाने के लिए अपनाई गई पहल उत्पादक नहीं थी, क्योंकि वे राजस्व क्षमता को अधिकतम करने की संभावना में विफल हो गए। इस प्रकार, गैर-किराया स्रोतों से राजस्व को कुल प्राप्तियों के 10 प्रतिशत करने का भारतीय रेल का लक्ष्य दूर दिखाई देता रहा।

विविध आय और एनएफआर को बढ़ाने के लिए, भारतीय रेल ने रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकनोमिक सर्विस (राइट्स) को सलाहकार के रूप में नियुक्त किया था। 2016 में, राइट्स ने बहुदलीय बोली के बाद अर्नस्ट एंड यंग (ई एंड वाई) को सलाहकार के रूप में नियुक्त किया। ई एंड वाई अपनी विशेष सेवा, विपणन और विज्ञापन जोखिम सेवाओं (एमएआरएस) के साथ विज्ञापन के उद्देश्य के लिए संपत्तियों की पहचान करने और विज्ञापनदाताओं के लिए उनका मूल्यांकन करने के लिए एक मूल्य निर्धारण रणनीति विकसित करने में मदद करने के लिए था। भारतीय रेल अगले दस वर्षों<sup>2</sup> में भारतीय रेल के एनएफआर को लगभग ₹ 16,500 करोड़ तक बढ़ाने के लिए कई नीतिगत पहलों की योजना बना रहा था। जनवरी 2019 में, ई एंड वाई ने विज्ञापन के माध्यम से राजस्व वृद्धि के लिए भारतीय रेल की संपत्ति के अखिल भारतीय मूल्य निर्धारण पर अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। भारतीय रेल संपत्तियों पर विज्ञापनों के विभिन्न स्रोतों पर ई एंड वाई द्वारा किए गए विस्तृत विश्लेषण से यह निष्कर्ष निकाला कि भारतीय रेल की वार्षिक आय क्षमता (एईपी) मूल्य ₹ 1,598.06 करोड़ है जैसा कि तालिका 1.2 में दर्शाया गया है।

<sup>2</sup> प्रेस सूचना ब्यूरो (पीआईबी) बुलेटिन दिनांक 10 जनवरी 2017।

तालिका 1.2: ई एंड वाई द्वारा मूल्यांकन की गई वार्षिक आय क्षमता

क्र. सं.	संपत्ति श्रेणी	आय संभावित मूल्य (₹ करोड़ में)	टिप्पणी
1	रेलवे डिस्प्ले नेटवर्क (आरडीएन) के ब्रांड नाम के तहत भारतीय रेल इंटर कनेक्टेड कम्युनिकेशन नेटवर्क (आईआरआईसीएन)	1072.75	(i) प्लेटफॉर्म और मुख्य हॉल में स्थापित स्क्रीन का इंटरकनेक्टेड नेटवर्क। (ii) बशर्ते रेलवे स्टेशन पर भारतीय रेल द्वारा स्थापित की जाने वाली अवसंरचना
2	रेलवे स्टेशन के अन्दर स्थैतिक संपत्तियां (प्लेटफॉर्म, फुट ओवर ब्रिज (एफओबी), मेन हॉल, परिचालित क्षेत्र)	50.01	(i) प्लेटफॉर्म और मेन हॉल से संभावित राजस्व शामिल नहीं है क्योंकि ये आईआरआईसीएन में शामिल की गई है। (ii) परिचालित क्षेत्रों से संभावित राजस्व शामिल नहीं है क्योंकि उन्हें स्टेशनों के बाहर की स्थैतिक संपत्तियों के साथ जोड़ दिया गया है।
3	शहर की स्थैतिक संपत्तियां (रोड ओवर ब्रिज (आरओबी)/रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी), लेवल क्रॉसिंग (एलसी) गेट, रेलवे कॉलोनियां, वर्कशॉप)	364.11	(i) आरओबी/ आरयूबी, परिचालित क्षेत्र, कॉलोनियां, क्रॉसिंग गेट आदि से संभावित राजस्व।
4	चल संपत्ति	111.19	(i) राजधानी, शताब्दी, डबल डेकर, सुपरफास्ट, मेल एक्सप्रेस, गरीब रथ और उपनगरीय ट्रेनों जैसी श्रेणियों में विनाइल रैपिंग। (ii) राजधानी, शताब्दी, डबल डेकर, गरीब रथ और उपनगरीय ट्रेनों में आंतरिक विज्ञापन स्थान।
कुल	1,598.06		

स्रोत: जनवरी 2019 की अर्नस्ट एंड यंग (ई एंड वाई) रिपोर्ट

माननीय रेल मंत्री के बजट भाषण के अनुसरण में, भारतीय रेल ने एनएफआर नीति तैयार की और एनएफआर को बढ़ावा देने के लिए रेलवे बोर्ड (आरबी) में गैर-किराया राजस्व निदेशालय नामक एक नया निदेशालय बनाया (2016)। दो वर्षों के बाद रेलवे बोर्ड द्वारा एनएफआर निदेशालय के कामकाज की समीक्षा की गई और यह पाया कि एनएफआर निदेशालय के निर्माण के बाद भी, कार्य का निष्पादन जोनल रेलवे के पास रहा जो कि यातायात, वाणिज्यिक आदि जैसे कार्यात्मक क्षेत्रों में व्यवस्थित हैं। निर्णय लेने की प्रक्रिया बोर्ड स्तर पर संबंधित निदेशालयों के माध्यम से कराई जाती थी, जिसके परिणामस्वरूप कार्यों का दोहराव होता था और निर्णयों में देरी होती थी। तदनुसार, एनएफआर निदेशालय को पर्यटन और खानपान (टी एंड सी) निदेशालय के साथ विलय/संशोधित करने का प्रस्ताव रखा गया था (नवंबर 2017) ताकि टी एंड सी और एनएफआर दोनों क्षेत्रों में समन्वित और केंद्रित निर्णय लेने से उनके उत्पादन और दक्षता में सुधार हो सके।

भारतीय रेल ने विविध आय को बढ़ाने के लिए कई नई नीतियों की घोषणा (जनवरी 2017) की जैसे मांग पर सामग्री, अवांछित एनएफआर प्रस्ताव, स्वचालित टेलर मशीन (एटीएम), आउट ऑफ होम विज्ञापन, चल संपत्ति, रेल डिस्प्ले नेटवर्क, नई अभिनव एनएफआर विचार योजना आदि। तथापि, इन नीतियों के कार्यान्वयन से वांछित राजस्व सृजित नहीं किया जा सका। 31 मार्च 2021 को, ₹ 140573 करोड़ की कुल प्राप्तियों के प्रति विविध आय ₹ 5939 करोड़ थी, जो भारतीय रेल की कुल प्राप्तियों का 4.22 प्रतिशत थी।

### 1.1.2 संगठनात्मक ढांचा

रेलवे बोर्ड स्तर पर, सदस्य (संचालन और व्यवसाय विकास) (ओ एंड बीडी) विविध आय के मामलों पर नीतियां बनाने के लिए जिम्मेदार थे। जिम्मेदारियों को आगे विभिन्न अतिरिक्त सदस्यों जैसे पर्यटन और खानपान और एनएफआर, वाणिज्यिक, विपणन और व्यवसाय विकास और सूचना और प्रौद्योगिकी (आईटी) को वितरित किया गया। इसके अलावा, अधिशेष भूमि के मुद्रीकरण के संबंध में विविध आय को भूमि और सुविधाएं निदेशालय (एल एंड ए) को सौंपा गया था,



जिसकी अध्यक्षता सदस्य अवसंरचना के अधीन अतिरिक्त सदस्य/एल एंड ए द्वारा की गई थी।

जोनल रेलवे (जेडआर) स्तर पर, महाप्रबंधक (जीएम) रेलवे बोर्ड द्वारा बनाई गई नीतियों के कार्यान्वयन के लिए समग्र प्रभारी जिम्मेदार थे। शीर्ष स्तर पर प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (पीसीसीएम) और प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) विविध आय के संबंध में राजस्व सृजन पर नीतियों के कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार थे।

मंडल स्तर पर, मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) और उनके अधीन विभिन्न मंडल अधिकारी नीतियों के कार्यान्वयन और विविध आय के संबंध में बनाई गई नीतियों को लागू करने पर होने वाले राजस्व संग्रह के लिए जिम्मेदार थे।

### 1.1.3 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

लेखापरीक्षा यह पता लगाने के लिए की गई थी:

- विविध राजस्व के विभिन्न स्रोतों को बढ़ाने और दोहन के लिए नीतियों के कार्यान्वयन में दक्षता;
- निगरानी में प्रभावशीलता, विविध आय बढ़ाने के लिए नीतियों के कार्यान्वयन और पर्याप्त आंतरिक नियंत्रणों की उपस्थिति।

### 1.1.4 लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत

लेखापरीक्षा करने के मानदंड रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे द्वारा समय-समय पर जारी नीतिगत दिशानिर्देशों, परिपत्रों और निर्देशों से लिए गए थे।

### 1.1.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली और नमूना चयन

लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र में वर्ष 2017-18 से वर्ष 2020-21 तक की अवधि शामिल थी। लेखापरीक्षा पद्धति में प्राथमिक और माध्यमिक स्रोतों की जांच शामिल थी। लेखापरीक्षा ने रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे के 32 चयनित मंडलों, मेट्रो रेलवे, बनारस लोकोमोटिव वर्क्स (बीएलडब्ल्यू) और चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) के अभिलेखों की जांच की। नमूना जांच के लिए चयनित नमूने का विवरण अनुलग्नक 1.2 में विस्तृत है।

### 1.1.6 लेखापरीक्षा के निष्कर्ष

#### 1.1.6.1 लक्ष्य बनाम वास्तविक विविध आय

रेलवे बोर्ड रेल बजट तैयार करते समय विविध आय के लिए जोनल रेलवे का लक्ष्य निर्धारित करता है। वर्ष 2017-18 से वर्ष 2020-21 तक के दौरान प्राप्त बजट अनुमान (बीई), संशोधित अनुमान (आरई) और वास्तविक आय (एई) तालिका 1.3 में दर्शाए गए हैं।

तालिका 1.3: विविध आय के लिए बजट अनुमान की तुलना में आय

क्र. सं.	वर्ष	बजट अनुमान (बीई) (₹ करोड़ में)	संशोधित अनुमान (आरई) (₹ करोड़ में)	वास्तविक आय (एई) (₹ करोड़ में)	बीई के संबंध में वास्तविक आय का प्रतिशत
1	2017-18	14123	14000	8869	63
2	2018-19	20790	9864	6997	34
3	2019-20	11575	9000	5852	51
4	2020-21	11013	5500	5939	54

स्रोत: संबंधित वर्षों के बजट दस्तावेज और सार जेड।

उपरोक्त तालिका से, यह देखा गया है कि वर्ष 2017-21 के दौरान वास्तविक आय बजट अनुमान से कम थी। यह कमी 34 प्रतिशत से 63 प्रतिशत के बीच थी। बजट अनुमान यथार्थवादी तरीके से या पिछले वर्षों की वास्तविक आय के आधार पर तैयार नहीं किए गए थे।

अभिलेखों की जांच से पता चला कि:

- बीई के लक्ष्यों को तैयार करने से पहले रेलवे बोर्ड द्वारा छह जोनल रेलवे<sup>3</sup> से इनपुट प्राप्त नहीं किए गए थे।

<sup>3</sup> पूमरे, पूतरे, उमरे, पूसीरे, उपरे, दपूमरे

- ii. तीन जोनल रेलवे<sup>4</sup> में, एनएफआर निदेशालय द्वारा स्थानीय परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, परिकल्पित आय की मदों के लिए लक्ष्य निर्धारित करने से पहले उचित जोखिम निर्धारण नहीं किया गया था।
- iii. दो जोनल रेलवे<sup>5</sup> में, रेलवे बोर्ड से प्राप्त लक्ष्य को पिछले वित्तीय वर्ष के दौरान अर्जित आनुपातिक राजस्व के आधार पर मंडलों के बीच वितरित किया गया था।
- iv. रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक बजट अनुमान लक्ष्य इन सभी वर्षों में 13 जोनल रेलवे<sup>6</sup> द्वारा प्राप्त नहीं किया गया था। जबकि मध्य रेलवे (मरे), पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) और पश्चिमी रेलवे (परे) में 2019-20 के दौरान और पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पूसीरे) में 2017-18 के दौरान इसे प्राप्त किया गया था।
- v. आरई स्तर पर, यद्यपि लक्ष्य को कम कर दिया गया था, लेकिन इन वर्षों में पूर्वी तटीय रेलवे (पूतरे) द्वारा संशोधित लक्ष्य भी प्राप्त नहीं किया जा सका। कमी का प्रतिशत 4.74 और 38.13 के बीच था। जबकि 14 जोनल रेलवे<sup>7</sup> में आरई का लक्ष्य समीक्षाधीन अवधि के दौरान तीन वर्षों में प्राप्त<sup>8</sup> नहीं किया गया था। दो जोनल रेलवे (पूतरे और दपरे) में, समीक्षा अवधि के दौरान दो वर्षों में आरई लक्ष्य प्राप्त नहीं किया गया था और कमी का प्रतिशत 8.18 और 49.01 के बीच था।

एनएफआर स्रोतों से वास्तविक आय से संबंधित अभिलेखों की आगे की जांच से पता चला कि रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य समीक्षा अवधि के दौरान प्राप्त नहीं किया गया था जैसा कि तालिका 1.4 में दर्शाया गया है।

<sup>4</sup> मरे, उमरे, पूसीरे

<sup>5</sup> मरे, उमरे

<sup>6</sup> पूरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, दपरे, पमरे, मेट्रो रेल

<sup>7</sup> मरे, पूरे, उरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, परे, पमरे, मेट्रो रेल

<sup>8</sup> 0.33 प्रतिशत (दपूरे 2018-19) और 76 प्रतिशत (मेट्रो रेल 2017-18) के बीच कमी

तालिका 1.4: बजट अनुमान की तुलना में एनएफआर स्रोतों से आय

क्र.सं.	वर्ष	मूल लक्ष्य (बीई) (₹ करोड़ में)	संशोधित लक्ष्य (आरई) (₹ करोड़ में)	वास्तविक आय (₹ करोड़ में)	बीई के संबंध में कमी का प्रतिशत
1	2017-18	2000	850	205	90
2	2018-19	1200	450	224	81
3	2019-20	600	501	290	52
4	2020-21	701	150	63	91

स्रोत: संबंधित वर्षों के बजट दस्तावेज और सार जेड।

जोनल रेलवे द्वारा निर्धारित लक्ष्यों और अर्जित वास्तविक राजस्व के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- विज्ञापन और प्रचार के लिए निर्धारित वार्षिक बजट अनुमान लक्ष्य किसी भी वर्ष में 15 जोनल रेलवे<sup>9</sup> द्वारा प्राप्त नहीं किया गया था, जबकि पूसीरे और पश्चिम रेलवे में इसे तीन वर्षों<sup>10</sup> में प्राप्त नहीं किया गया था।
- संशोधित अनुमान स्तर पर, यद्यपि लक्ष्य को कम कर दिया गया था, लेकिन इन सभी चार वर्षों में इसे 13 जोनल रेलवे<sup>11</sup> द्वारा भी प्राप्त नहीं किया जा सका। कमी का प्रतिशत 4.10 (2019-20 में मरे) से 99.47 प्रतिशत (2020-21 में पमरे) के बीच था।
- चार जोनल रेलवे<sup>12</sup> में, समीक्षा अवधि के दौरान तीन वर्षों में आरई लक्ष्य प्राप्त नहीं किया गया था। कमी का प्रतिशत 31 प्रतिशत (2017-18 में पूतरे) और 92 प्रतिशत (2020-21 में पूतरे) के बीच था।

लक्ष्यों की प्राप्ति न होने के मुख्य कारण विभिन्न एनएफआर नीतियों के कार्यान्वयन में विलंब थे।

<sup>9</sup> मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, पमरे, मेट्रो रेल

<sup>10</sup> पूसीरे-2017-18, 2019-20 और 2020-21, परे-2017-18, 2018-19 और 2020-21

<sup>11</sup> मरे, पूमरे, पूरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, पमरे और मेट्रो रेल

<sup>12</sup> पूतरे, उरे, पूसीरे, परे

### 1.1.6.2 नीतियों का कार्यान्वयन

रेल बजट वर्ष 2016-17 में इस बात पर प्रकाश डाला गया है कि कई विश्व रेलवे प्रणालियां अपने राजस्व का 10 से 20 प्रतिशत गैर-टैरिफ स्रोतों से सृजित करती हैं। बजट में परिसंपत्तियों के मुद्रीकरण और अन्य राजस्व उपज गतिविधियों को शुरू करके इस विश्व औसत तक पहुंचने पर जोर दिया गया है।

तदनुसार, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने गैर-किराया स्रोतों से राजस्व सृजित करने के लिए मांग पर सामग्री, अवांछित प्रस्ताव, आउट ऑफ होम विज्ञापन, स्टेशनों पर एटीएम का प्रावधान आदि जैसे कई नीतिगत पहल की थीं। जोनल रेलवे में 32 मंडलों और मेट्रो रेलवे/कोलकाता के पांच स्टेशनों और दो उत्पादन इकाइयों<sup>13</sup> की नमूना जांच से पता चला कि इन नीतियों के कार्यान्वयन पर वर्ष 2017-21 के दौरान ₹ 355.71 करोड़ अर्जित किए गए थे, जैसा कि तालिका 1.5 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.5: नई एनएफआर नीतियों के कारण आय की स्थिति

क्र. सं.	नीति का विवरण	चयनित इकाइयों द्वारा अर्जित राजस्व (₹ करोड़ में)	मार्च 2021 तक बकाया राजस्व (₹ करोड़ में)
1	मांग पर सामग्री	1.67	0.00
2	अवांछित एनएफआर प्रस्ताव	3.16	2.38
3	स्टेशन पर एटीएम सुविधा की व्यवस्था	165.15	10.37
4	आउट ऑफ होम विज्ञापन	86.16	62.04
5	चल संपत्ति के माध्यम से विज्ञापन	49.30	11.31
6	रेल डिस्प्ले नेटवर्क	43.09	36.34
7	नई, अभिनव एनएफआर विचार योजना (एनआईएनएफआरआईएस)	7.18	0.00
	<b>कुल</b>	<b>355.71</b>	<b>122.44</b>

स्रोत: एनएफआर की आय और बकाया की संक्षिप्त स्थिति

<sup>13</sup> बनारस लोकोमोटिव वर्क्स (बीएलडब्ल्यू) और चित्तूरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू)।

इन नीतियों के कार्यान्वयन और आय में वृद्धि पर उनके प्रभाव से संबंधित अभिलेखों की आगे की जांच से निम्नलिखित का पता चला:

### 1.1.6.3 मांग पर सामग्री (सीओडी)

जनवरी 2017 में, रेलवे बोर्ड ने " मांग पर सामग्री (सीओडी)" पर एक नीति तैयार की। नीति का उद्देश्य ट्रेनों और स्टेशनों पर मनोरंजन आधारित सेवाओं का मुद्रीकरण करना था। इस नीति के अनुसार, सीओडी के लिए करार रेलटेल द्वारा भारतीय रेल के लिए दिए जाने थे और आय को भारतीय रेल और रेलटेल के बीच 85:15 प्रतिशत के अनुपात में साझा किया जाना था।

रेलटेल ने जुलाई 2017 में निविदा जारी की थी। हालांकि, बाजार से खराब प्रतिक्रिया के कारण निविदा रद्द कर दी गई थी (जुलाई 2018)। इसके बाद, रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को बोली प्रक्रिया प्रबंधन सौंपा (जुलाई 2018)।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि केवल मरे और पमरे ने संविदा दी थी। अन्य जोनल रेलवे इस क्षेत्र में आवश्यक विशेषज्ञता की कमी के कारण संविदा नहीं दे सके। जबकि पूमरे में, संविदा (सितंबर 2020) को समय पूर्व समाप्त कर दिया गया था, संविदा देने की प्रगति मरे में नगण्य थी और फरवरी 2022 तक, संविदा में निर्धारित 165 रेक के प्रति ₹ 1.67 करोड़ के राजस्व की वसूली करके केवल 10 इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) रेक में सीओडी प्रदान किया गया था।

उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, बोली प्रबंधन की प्रक्रिया को भारतीय रेल के साथ 50:50 राजस्व हिस्सेदारी के आधार पर रेलटेल को फिर से सौंपा गया था। तदनुसार, रेलटेल ने जनवरी 2020 में सीओडी संविदा दी। स्वीकृति पत्र (एलओए) के अनुसार, बोलीदाता को 10 वर्ष की संविदा अवधि के लिए प्रति वर्ष ₹ 63 करोड़ जमा करने की आवश्यकता थी। मार्च 2021 तक, 15 जोनल रेलवे<sup>14</sup> में केवल ₹ 13.80 करोड़ जमा किए गए थे।

<sup>14</sup> मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे और पमरे

सीओडी नीति के अनुसार, शुरू में सभी जोनल रेलवे के लिए रेलटेल द्वारा संविदाओं को अंतिम रूप दिया जाना था। हालांकि, जुलाई 2018 में रेलटेल द्वारा जारी सीओडी निविदा के निर्वहन के कारण, रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को जोनल स्तर पर संविदा देने की प्रक्रिया शुरू करने का निर्देश दिया। चूंकि अधिकांश जोनल रेलवे सीओडी के लिए किसी भी संविदा को संसाधित नहीं कर सके, रेलवे बोर्ड ने फिर से निविदा प्रक्रिया प्रबंधन को रेलटेल को सौंप दिया (जुलाई 2019)।

इसलिए, प्रारंभिक चरण (जुलाई 2018) में रेलटेल की बोली प्रक्रिया को बंद करने और अपने प्रारंभिक निर्णय पर वापस लौटने के रेलवे बोर्ड के फैसले के कारण संविदाओं को अंतिम रूप देने में देरी हुई और अनुमानित राजस्व की तुलना में राजस्व की कम वसूली हुई।

#### 1.1.6.4 अवांछित प्रस्ताव

इस नीति ने किसी आय परियोजना या योजना की अवधारणा में निजी और सार्वजनिक क्षेत्र की भागीदारी को सक्षम करके और उसे अंतिम रूप देने की अनुमति देकर अवांछित प्रस्तावों<sup>15</sup> पर विचार करने की अनुमति दी। प्रारंभ में, एजेंसी का चयन अधिकतम पांच वर्ष की अवधि के लिए किया जाना था। यदि परियोजना/योजना सफल हुई, तो बाद में एजेंसी का चयन प्रतिस्पर्धी खुली निविदा प्रक्रिया के माध्यम से किया जाना था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 11 जोनल रेलवे<sup>16</sup> में प्राप्त 27 दीर्घकालिक प्रस्तावों<sup>17</sup> में से 24 प्रस्तावों को 10 जोनल रेलवे<sup>18</sup> में स्वीकार कर लिया गया। शेष तीन प्रस्तावों को मूर्त रूप नहीं दिया गया क्योंकि दपरे में प्राप्त एक प्रस्ताव

<sup>15</sup> एक अवांछित प्रस्ताव गैर-किराया राजस्व में वृद्धि के लिए रेलवे को प्रस्तुत एक नए अभिनव विचार के लिए एक लिखित आवेदन है। एक मौजूदा अवधारणा, जिसे रेलवे की किसी भी मौजूदा नीति में शामिल नहीं किया जा रहा है, पर फिर भी इस नीति के तहत विचार किया जाएगा।

<sup>16</sup> मरे, पूरे, पूमरे, उरे, उमरे, दरे, दमरे, दपूमरे, दपरे, परे और पमरे।

<sup>17</sup> दीर्घकालिक प्रस्ताव पांच वर्ष से अधिक नहीं होगा। दीर्घावधि प्रस्ताव के अंतर्गत एजेंसी के चयन की प्रक्रिया के लिए समय सीमा 165 दिन है।

<sup>18</sup> मरे-1, पूरे-3, पूमरे-1, उरे-2, उमरे-1, दरे-3, दमरे-2, दपूमरे-1, पमरे-8 और परे-2 ।

स्टेशन विकास के लिए भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम (आईआरएसडीसी) को बेंगलुरु स्टेशन सौंपने के कारण बंद हो गया था। पमरे में एक प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया गया था क्योंकि यह व्यवहार्य नहीं था। पूरे में, 2020-21 में प्राप्त एक प्रस्ताव को व्यवहार्यता अध्ययन में देरी के कारण अभी तक स्वीकार नहीं किया गया है।

वर्ष 2017-21 की समीक्षा अवधि के दौरान, दीर्घकालिक नीति के संबंध में, ₹ 5.48 करोड़ की प्रत्याशित आय के प्रति, भारतीय रेल ने ₹ 3.10 करोड़ अर्जित किए। इसके परिणामस्वरूप प्रस्तावों को अंतिम रूप देने, स्थलों को अंतिम रूप देने और निविदाओं के जारी होने आदि में देरी के कारण मार्च 2021 तक ₹ 2.38 करोड़ की कम वसूली हुई।

इसी तरह, दो जोनल रेलवे (परे और दमरे) में छह अल्पकालिक प्रस्ताव<sup>19</sup> प्राप्त हुए और भारतीय रेल ने केवल ₹ 0.06 करोड़ अर्जित किए।

प्रस्तावों को अंतिम रूप देने में विलंब हुआ। इसके अलावा, पर्याप्त प्रचार की कमी के कारण, नई अभिनव नीति के अस्तित्व के बारे में आम जनता/इच्छुक दलों को जानकारी नहीं थी। इसके परिणामस्वरूप नीति के प्रति खराब प्रतिक्रिया और अतिरिक्त राजस्व का कम सृजन हुआ था।

#### 1.1.6.5 स्टेशनों पर स्वचालित टेलर मशीन (एटीएम) सुविधा का प्रावधान

जनवरी 2001 में, रेलवे बोर्ड ने रेलवे स्टेशनों में बैंकों द्वारा एटीएम की स्थापना की अनुमति देने का फैसला किया और इसके लिए व्यापक नियम और शर्तें जारी कीं। इसके बाद, रेलवे बोर्ड ने करार अवधि के अंत तक ₹ 2500 करोड़ से अधिक का राजस्व सृजित करने के लिए 10 वर्ष की अवधि के लिए स्टेशनों और परिसंचारी क्षेत्रों में 2000 एटीएम की स्थापना के लिए एक नई नीति प्रस्तुत की (2017)। मरे को अन्य जोनल रेलवे की ओर से निविदा प्रक्रिया आयोजित करने

<sup>19</sup> अल्पकालिक प्रस्ताव केवल एक बार का प्रस्ताव है। गतिविधि की अधिकतम अवधि केवल तीन महीने की होगी। अल्पकालिक प्रस्ताव के अंतर्गत एजेंसी के चयन की प्रक्रिया के लिए समय सीमा 23 दिन है।



के लिए नामित किया गया था। तथापि, मरे द्वारा दो बार आमंत्रित निविदाओं में बोलीदाताओं से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई।

जोनल रेलवे के मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधकों (सीसीएम) के साथ रेलवे बोर्ड स्तर पर समीक्षा बैठक (जून 2018) में, यह पाया गया था कि मोबाइल बैंकिंग, वॉलेट, एकीकृत भुगतान इंटरफ़ेस (यूपीआई) एप्लिकेशन जैसे पेटीएम, भीम आदि और इंटरनेट बैंकिंग के उपयोग में वृद्धि के परिणामस्वरूप रेलवे परिसर में एटीएम के उपयोग में कमी आई है। इस नीति को 2001 में जारी निर्देशों के अनुसार रेलवे स्टेशनों में बैंकों द्वारा एटीएम स्थापित करने की अनुमति देने के लिए जोनल रेलवे को निर्देश के साथ तब वापस ले लिया गया था।

मेट्रो रेलवे (एमआर) और रेलवे उत्पादन इकाइयों (आरपीयू) सहित जोनल रेलवे में 32 मंडलों में नमूना जांच से पता चला कि एटीएम की संख्या 2017 में 666 एटीएम से घटकर 2021 में 614 एटीएम हो गई। एटीएम लगाने के लिए बोलीदाताओं की ओर से खराब प्रतिक्रिया मिली। समीक्षा अवधि वर्ष 2017-21 के दौरान, भारतीय रेल ने एटीएम लगाने के लिए बैंकों से लाइसेंस शुल्क के रूप में केवल ₹ 165.15 करोड़ अर्जित किए और मार्च 2021 तक ₹ 10.37 करोड़ बकाया थे।

इस प्रकार, भारतीय रेल प्रति वर्ष 200 एटीएम लगाने के लक्ष्य को प्राप्त करने में विफल रहा। इस नीति से आय की वर्तमान प्रवृत्ति ₹ 41 करोड़ (16 प्रतिशत) थी, जोकि ₹ 250 करोड़ प्रति वर्ष के लक्ष्य<sup>20</sup> से बहुत दूर थी।

#### 1.1.6.6 आउट ऑफ होम विज्ञापन (ओओएच)

जनवरी 2017 में, रेलवे बोर्ड ने स्टेशन क्षेत्र के अलावा विज्ञापन परिसंपत्तियों जैसे कि श्रेणी ए1 से श्रेणी एफ के स्टेशनों के परिसंचारी क्षेत्र, रोड ओवर ब्रिज (आरओबी), रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी), लेवल क्रॉसिंग गेट, रेलवे कॉलोनियां, रेलवे कारखाना, रेलवे उत्पादन इकाइयां, पटरियों के किनारे रेलवे भूमि आदि के

<sup>20</sup> 10 वर्षों में ₹ 2500 करोड़ से अधिक।

मुद्रीकरण में विभिन्न शर्तों को निर्धारित करने के उद्देश्य से नीति को प्रसारित किया।

तदनुसार, राइट्स ने ई एंड वाई की प्रोफेशनल मीडिया मार्केट इवैल्यूएशन एजेंसी (पीएमएमईए) के सहयोग से जोनल रेलवे की ओर से खुली बोली आमंत्रित करने के लिए सभी जोनल रेलवे के लिए 17 अलग-अलग पैकेज तैयार किए। इन 17 पैकेजों की वार्षिक आय क्षमता (एईपी) ₹ 294 करोड़ आंकी गई थी। राइट्स ने सितंबर और नवंबर 2017 में इन 17 पैकेजों के लिए निविदाएं जारी की थीं। हालांकि, बाजार से खराब प्रतिक्रिया के कारण, राइट्स पूमरे के लिए केवल एक पैकेज को अंतिम रूप दे सका।

राइट्स द्वारा नीति के कार्यान्वयन में देरी को देखते हुए, रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को नीतिगत ढांचे के तहत निविदा प्रक्रिया शुरू करने का निर्देश दिया। 2018-19 से 2020-21 की अवधि के दौरान, नीति के तहत जोनल रेलवे द्वारा विभिन्न संविदाओं को अंतिम रूप दिया गया था।

16 जोनल रेलवे के 32 मंडलों में प्रासंगिक अभिलेखों की जांच से पता चला कि 2017-21 के दौरान 271 निविदाओं को अंतिम रूप दिया गया था। भारतीय रेल ने 32 में से 28<sup>21</sup> मंडलों में ₹ 86.16 करोड़ अर्जित किए, जबकि अनुमानित आय ₹ 271 करोड़ थी। मार्च 2021 तक बकाया आय ₹ 62.04 करोड़ (13 जोनल रेलवे के 16 मंडलों<sup>22</sup> में) थी।

<sup>21</sup>सीएसएमटी व पुणे/मरे, एचडब्ल्यूएच और एसडीएच/पूरे, डीएनआर/पूमरे, केयूआर व डब्ल्यूएटी/पूतरे, डीएलआई और एलकेओ/उरे, पीआरवाईजे व जेएचएस/उमरे, बीएसबी/उपूरे, केआईआर एवं एलएमजी/पूसीरे, जेपी/उपरे, एमएस एवं टीवीसी/दरे, एससी एवं बीजेडए/दमरे, सीकेपी एवं केजीपी/दपूरे, बीएसपी एवं एनजीपी/दपूमरे, यूबीएल/दपरे, बीपीएल एवं जेबीपी /पमरे, एमएमसीटी एवं एडीआई/परे

<sup>22</sup>सीएसएमटी/मरे एचडब्ल्यूएच और एसडीएच/पूरे, केयूआर/पूतरे, डीएनआर/पूमरे, एलकेओ/उरे पीआरवाईजे/उमरे, केआईआर एवं एलएमजी/पूसीरे, जेपी/उपरे, एमएस/दरे, बीजीए/दमरे, बीएसपी एवं एनजीपी/दपूमरे, यूबीएल/दपरे, एमएमसीटी/परे, बीपीएल एवं जेबीपी/पमरे

16 जोनल रेलवे के 31 मंडलों<sup>23</sup> के संबंध में लक्ष्यों को प्राप्त न करने के कारण निम्नानुसार थे:

- (i) निविदाओं का जारी न होना (पीआरवाईजे/उमरे, एलएमजी/पूसीरे, एससी/दमरे, बीएसबी और एलजेएन/उपूरे)।
- (ii) बोलीदाताओं (केआईआर/पूसीरे, एसबीसी/दपरे, एलकेओ/उरे, एमएस और टीवीसी/दरे, केजीपी/दपूरे) से कोई प्रतिक्रिया नहीं मिलना।
- (iii) निविदाओं/संविदाओं (जेएचएस/उमरे, एआईआई/उपरे, बीएसपी और एनजीपी/दपूमरे, बीजेडए/उमरे) को अंतिम रूप नहीं दिया जाना।
- (iv) स्थानीय नगरपालिका प्रशासन/न्यायालय (डीएलआई/उरे, एसबीसी/दपरे) द्वारा अनुमति न देना।
- (v) संविदाकार (बीबी, पुणे/मरे, एचडब्ल्यूएच/पूरे, बीपीएल/पमरे) द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान न करना।
- (vi) करार की समाप्ति (पुणे/मरे)।
- (vii) संविदा दिए जाने के बाद विज्ञापन क्षेत्र कम करने के परिणामस्वरूप चार संविदाओं (पुणे/मरे) में अपेक्षा से ₹ 0.97 करोड़ की कम आय होना।
- (viii) कोविड-19 के कारण लाइसेंस फीस के (डीएनआर और डीएनबी/पूमरे, जेपी/उपरे, बीएसपी और एनजीपी/दपूमरे, एमएमसीटी और एडीआई/परे, जेबीपी/पमरे) भुगतान में राहत प्रदान करना।
- (ix) विज्ञापन क्षेत्र में खराब व्यावसायिक संभावना के कारण संविदा को अनुमानित मूल्य से कम मूल्य पर दिया जाना (केयूआर/पूतरे)।

लक्ष्य की प्राप्ति में कमी के कारणों के विश्लेषण से पता चला है कि निविदाओं को जारी न करना, निविदाओं को अंतिम रूप न देना, ओओएच विज्ञापन के लिए स्थानों की पहचान न करना आदि जैसे कारकों के परिणामस्वरूप अपेक्षित आय में कमी आई। भारतीय रेल ने ₹ 271 करोड़ की अनुमानित आय के प्रति

<sup>23</sup> प्रत्येक श्रेणी के प्रति 16 जोनल रेलवे के 31 मंडलों का समग्र चित्रण यहां किया गया है। पूतरे के डब्ल्यूएटी मंडल में, सभी बकाया राशियों की वसूली की गई थी, इसलिए टिप्पणी नहीं की गई।

₹ 86.16 करोड़ (32 प्रतिशत) अर्जित किए। बोलीदाताओं से खराब प्रतिक्रिया के कारणों का विश्लेषण/पहचान करने और उनके उपचारात्मक उपायों के लिए रेलवे की ओर से पहलों की कमी थी।

#### 1.1.6.7 चल परिसंपत्तियों के माध्यम से विज्ञापन

रेलवे बोर्ड ने जनवरी 2017 में इस नीति को शुरू किया था। नीति का उद्देश्य भारतीय रेल को आंतरिक और बाहरी विज्ञापनों से युक्त संयुक्त ट्रेन पैकेज की पेशकश करने की सुविधा प्रदान करना था। रेलवे बोर्ड ने राइट्स को सलाहकार के रूप में नियुक्त किया। बदले में, राइट्स ने विज्ञापन के उद्देश्य से परिसंपत्तियों की पहचान करने और विज्ञापनदाताओं के लिए उनका मूल्यांकन करने के लिए एक मूल्य निर्धारण रणनीति विकसित करने के लिए ई एंड वाई<sup>24</sup> को नियुक्त किया।

फरवरी 2018 में, रेलवे बोर्ड ने राइट्स द्वारा करार देने में देरी के कारण जोनल रेलवे को बोली प्रसंस्करण प्रबंधन सौंपने का फैसला किया। 2018-19 से 2020-21<sup>25</sup> की अवधि के दौरान इस नीति के तहत जोनल रेलवे द्वारा विभिन्न संविदाओं को अंतिम रूप दिया गया था।

अभिलेखों की जांच से पता चला कि भारतीय रेल ने 14 जोनल रेलवे<sup>26</sup> में ₹ 93.25 करोड़ (28.28 प्रतिशत) अर्जित किए, जबकि अनुमानित आय ₹329.70 करोड़ थी।

आगे यह देखा गया कि:

<sup>24</sup> ई एंड वाई को विज्ञापन क्षमता की पहचान और मूल्यांकन करने, दीर्घकालिक राजस्व वृद्धि रणनीति विकसित करने, एक विस्तृत विज्ञापन नीति का मसौदा तैयार करने, मूल्य निर्धारण मॉडल विकसित करने और अतिरिक्त विज्ञापन राजस्व की वसूली करने के लिए बोली प्रबंधन प्रक्रिया को पूरा करना था।

<sup>25</sup> जोनल रेलवे स्तर पर निविदा प्रक्रिया केवल 2018-19 से शुरू हुई और इसलिए तीन वर्ष की अवधि अर्थात् 2018-19 से 2020-21 का उल्लेख किया गया।

<sup>26</sup> शेष दो जोनल रेलवे (पूमरे और उमरे) के संबंध में सूचना लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई थी।

- (i) 15 जोनल रेलवे<sup>27</sup> के 27 मंडलों में, विज्ञापनों के लिए 698 ट्रेनों की पहचान की गई थी, जिसमें से 569 ट्रेनों के लिए 96 संविदाओं को अंतिम रूप दिया गया और ₹ 60.61 करोड़ की अनुमानित आय की तुलना में ₹ 49.30 करोड़ अर्जित किए गए। मार्च 2021 तक, मुख्य रूप से संविदाकार द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं करने के कारण ₹ 11.31 करोड़ बकाया थे।
- (ii) चार जोनल रेलवे (मरे-1, उरे-162, दपूमरे-8, दरे-7) में 178 चिन्हित ट्रेनों के लिए जारी निविदाओं के प्रस्ताव नहीं मिलने के कारण संविदाओं को अंतिम रूप नहीं दिया गया। उरे के दो चुनिंदा मंडलों में सबसे अधिक 91 प्रतिशत (162 ट्रेनों) की कमी पाई गई।
- (iii) चार जोनल रेलवे<sup>28</sup> के पांच मंडलों में किसी भी ट्रेन की पहचान नहीं की गई थी।
- (iv) विज्ञापन के लिए पहचान की गई ट्रेनों (797) की कुल संख्या का केवल दो जोनल रेलवे (मरे और उरे) का हिस्सा 65 प्रतिशत (522) था।

इस प्रकार, चिन्हित ट्रेनों के लिए संविदाओं को अंतिम रूप न देना, संविदाकारों द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान न करना और कोविड-19 के कारण अपेक्षित आय की अल्प वसूली के परिणामस्वरूप चल परिसंपत्तियों के माध्यम से विज्ञापन पर ई एंड वाई द्वारा मूल्यांकित आय की क्षमता प्राप्त नहीं हुई। राइट्स का चयन जो अपने नियुक्त कार्यों को पूरा करने की स्थिति में नहीं था, एक विफलता थी जिसके परिणामस्वरूप एक अन्य एजेंसी का चयन किया गया।

#### 1.1.6.8 रेल डिस्प्ले नेटवर्क (आरडीएन)

जुलाई 2017 में, रेल मंत्रालय ने इस नीति को ट्रेनों की चलने की स्थिति और अन्य प्रासंगिक जानकारी जैसे प्लेटफॉर्म संख्या, कोच मार्ग निर्देशन, आरएसी

<sup>27</sup> मरे-306, पूरे-16, पूमरे-4, पूतरे-7, उरे-216, उमरे-10, उपूरे-5, पूसीरे-4, उपरे-9, दरे-15, दमरे-4, दपूरे-39, दपूमरे-11, दपरे-126, परे-27, पमरे-8

<sup>28</sup> पूतरे- केयूआर, पूमरे- डीएनबी, पूसीरे- केआईआर, एलएमजी, उपूरे- एलजेएन, दपूमरे- एनजीपी, दपरे- यूबीएल, पमरे- जेबीपी

पुष्टिकरण आदि से संबंधित जानकारी यात्रियों को वास्तविक समय पर उपलब्ध कराने के लिए प्रसारित किया। आरडीएन का उद्देश्य अतिरिक्त गैर-किराया राजस्व सृजित करने के लिए डिजिटल विज्ञापन क्षमता को शुरू करना भी था।

रेलटेल ने (जुलाई 2017) आरडीएन के निर्माण-संचालन-रखरखाव<sup>29</sup> के लिए पात्र बोलीदाताओं से प्रस्तावों के लिए अनुरोध (आरएफपी) मांगा। हालांकि, बोलीदाताओं की खराब प्रतिक्रिया के कारण मई 2018 में निविदा खारिज कर दी गई थी। इसलिए, रेलवे बोर्ड ने स्टेशन परिसर में सभी प्रकार के विज्ञापन संविदा देने के लिए जोनल रेलवे को पूर्ण शक्तियां प्रत्यायोजित कीं (जून 2018)।

जनवरी 2019 में, ई एंड वाई ने विभिन्न श्रेणियों के 2128 स्टेशनों हेतु आरडीएन विज्ञापन पैकेज के लिए ₹ 1072.75 करोड़ के वार्षिक संभावित मूल्य का निर्धारण किया था। जोनल रेलवे के 32 मंडलों में 2017-21 की अवधि से संबंधित अभिलेखों की जांच से पता चला कि:

- क) ₹ 61.50 करोड़ की अनुमानित राजस्व आय के साथ 208 संविदाओं को अंतिम रूप दिया गया था। हालांकि, वास्तव में प्राप्त राजस्व ₹ 43.09 करोड़ था।
- ख) हालांकि पूतरे में किसी संविदा को अंतिम रूप नहीं दिया गया था, लेकिन आठ जोनल रेलवे<sup>30</sup> में केवल 23 संविदाओं (11 प्रतिशत) को अंतिम रूप दिया गया था।
- ग) अनुमानित राजस्व की उपलब्धि में अधिकतम कमी मरे में ₹ 22.43 करोड़ (62 प्रतिशत), इसके बाद उरे (₹ 3.94 करोड़; 11 प्रतिशत) और दरे (₹ 3.61 करोड़; 10 प्रतिशत) में थी।

लक्ष्य की प्राप्ति में कमी के कारण इस प्रकार थे:

<sup>29</sup> रेल मंत्रालय इसके द्वारा डेवलपर को आरक्षित सेवाओं के निष्पादन को छोड़कर, रेल प्रणाली के निर्माण, संचालन और रखरखाव का अधिकार, अनुमति और प्राधिकार प्रदान करता है, और डेवलपर यहां निर्धारित नियमों और शर्तों के अनुसार परियोजना को लागू करने के लिए सहमत होता है।

<sup>30</sup> पूरे(5), पूमरे(1), उमरे(2), उपूरे(2), पूसीरे(2), उपरे(1), दरे(7), पमरे(3)

- i. निविदा जारी न करना (एसडीएच/पूरे, एलएमजी और केआईआर/पूसीरे, डीएनबी/पूमरे, डब्ल्यूएटी और केयूआर/पूतरे, एआईआई/उपरे, सीकेपी और केजीपी/दपूरे)।
- ii. स्थलों की पहचान न होना (एसडीएच/पूरे, पीआरवाईजे/उमरे, एआईआई/उपरे )।
- iii. लाइसेंस शुल्क और प्रतिभूति जमा प्राप्त न होने के कारण संविदाओं की समाप्ति होना (पीआरवाईजे/उमरे, बीएसपी/दपूमरे)।
- iv. बोलीदाता से प्रतिक्रिया की कमी होना (टीवीसी/दरे, डीएलआई और एलकेओ/उरे, बीजेडए/दमरे)।
- v. निविदा को अंतिम रूप देने में विलंब होना (जेपी/उपरे)।
- vi. स्थापना में विलंब होना (एसबीसी/दपरे)।
- vii. बोली प्रबंधन प्रक्रिया (बीपीएल/पमरे, एमएमसीटी, एडीआई/परे) के लिए नीति में परिवर्तन होना।
- viii. बकाया लाइसेंस शुल्क (बीबी और पुणे/मरे, एचडब्ल्यूएच/पूरे, डीएनआर/पूमरे, डीएलआई और एलकेओ/उरे, बीएसबी और एलजेएन/उपूरे, एमएस/दरे, बीजेडए/दमरे, बीएसपी/दपूमरे, यूबीएल/दपरे, जेबीपी/पमरे)।

## नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों के आगमन/प्रस्थान से संबंधित जानकारी दर्शाता रेल डिस्प्ले नेटवर्क



स्रोत: वेबसाइट- Shutterstock.com

मेट्रो रेलवे सहित प्रत्येक जोनल रेलवे के पांच स्टेशनों का निरीक्षण यह देखने के लिए किया गया था कि क्या ट्रेनों से संबंधित जानकारी, स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की उपलब्धता और यात्रियों के लिए अन्य महत्वपूर्ण अनुदेश आरडीएन करारों के माध्यम से टीवी स्क्रीन पर प्रदर्शित किए गए थे। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि जोनल रेलवे के अधिकांश चयनित मंडलों में रेल सेवाओं और स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की उपलब्धता से संबंधित सूचना आरडीएन स्क्रीन पर प्रदर्शित नहीं की गई थी (अनुलग्नक 1.3)।

इस प्रकार निविदा जारी न करना, स्थलों की पहचान न करना, अभिनिर्धारित स्टेशनों के लिए निविदाओं को अंतिम रूप देने में विलंब, संविदाकारों द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान न करना, नीति के कार्यान्वयन में रेलवे बोर्ड के निर्णय में बार-बार परिवर्तन आदि के परिणामस्वरूप ईएंडवाई द्वारा किए गए आकलन के अनुसार रेल डिस्प्ले नेटवर्क के माध्यम से विज्ञापन पर संभावित आय अर्जित नहीं हो पाई।



### 1.1.6.9 नए एवं अभिनव विचार और अवधारणा योजना

मई 2018 में, रेलवे बोर्ड ने एनएफआर को बढ़ाने हेतु नए विचारों और अवधारणाओं को बढ़ावा देने के लिए एक नई, अभिनव एनएफआर विचार योजना (एनआईएनएफआरआईएस) शुरू की। इस योजना में मंडल रेल प्रबंधकों को एनएफआर के सृजन के लिए उनके मंडल पर नवीन विचारों/अवधारणाओं को निष्पादित करने के लिए पूर्ण शक्तियां प्रदान की गई थीं।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि विभिन्न जोनल रेलवे द्वारा प्राप्त एनआईएनएफआरआईएस प्रस्तावों में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित शामिल हैं:

- यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) टिकट में विज्ञापन का दर्शाना।
- ट्रेन के डिब्बों में रिवर्स ऑस्मोसिस (आरओ) जल शुद्धिकरण।
- माइक्रो स्मार्ट स्टे लाउंज।
- मोबाइल एप्लिकेशन आधारित उपनगरीय ट्रेकिंग सिस्टम।
- उत्पादों और सेवाओं के लिए त्रि-आयामी (3 डी) उत्पाद डिस्प्ले।
- वेतन पर्चियों पर विज्ञापन।
- बोटल नष्ट करने वाली मशीनों पर विज्ञापन अधिकार।
- ईएमयू में सार्वजनिक सूचना प्रणाली के माध्यम से विज्ञापन।
- स्टेशनों पर प्रदर्शनी।
- रेलवे टिकटिंग ऐप (यूटीएस ऑन मोबाइल) का प्रचार।
- रेलवे स्टेशन पर चलित फूड कोर्ट की स्थापना।

जोनल रेलवे के 32 मंडलों में 2018-21 की अवधि से संबंधित अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि:

- I. 400 प्रस्तावों में से पूसीरे (07) और उपरे (05) में केवल 12 प्रस्ताव प्राप्त हुए थे। शेष 14 जोनल रेलवे द्वारा प्राप्त प्रस्तावों की संख्या 11 (पूतरे) और 65 (मरे) के बीच थी।

- II. 181 प्रस्तावों को निष्पादित नहीं किया गया था। छह जोनल रेलवे<sup>31</sup> में निष्पादित नहीं किए गए प्रस्तावों की संख्या 1 (दपूरे) से 38 (मरे) के बीच थी। प्रस्तावों को निष्पादित न करने के मुख्य कारणों को उद्धृत किया गया था - 'साइटों के लिए उपयुक्त नहीं', 'पार्टी नहीं आई', 'ईएमडी जमा नहीं किया', आदि।

आगे की जांच से पता चला कि:

- i. मध्य रेलवे के पुणे मंडल में, 2020-21 के दौरान प्राप्त दो प्रस्ताव<sup>32</sup>, जिनमें प्रति वर्ष ₹ 0.50 करोड़ की आय की संभावना थी, अभियंता विभाग के पास लंबित रहे। यह अंतर-विभागीय समन्वय की कमी को दर्शाता है जिसके परिणामस्वरूप राजस्व का दोहन नहीं हो पा रहा है।
- ii. पूसीरे के कटिहार मंडल में, मंडलीय अधिकारियों को चार प्रस्तावों को संसाधित करने और अंतिम रूप देने में 20 महीने से अधिक का समय लगा। इसी तरह, हेल्थ एटीएम के प्रस्ताव को जनवरी 2020 में अंतिम रूप दिया गया था, लेकिन जगह आवंटित नहीं की गई थी।
- iii. दपूरे में, स्टेशन परिसर में 24×7 सुविधाजनक स्टोर स्थापित करने के लिए 11 स्टेशनों (खड़गपुर और चक्रधरपुर मंडल में) की पहचान की गई थी। हालांकि, रेलवे बोर्ड से स्पष्टीकरण और दिशानिर्देशों के अभाव में इसे लागू नहीं किया जा सका।

<sup>31</sup> मरे (25), पूरे (19), पूमरे (13), पूसीरे (20), दरे (36), दपूरे (11) और दपरे (20)

<sup>32</sup> 12 जुलाई 2020 को पुणे गुड्स शेड में पांच वर्ष की अवधि के लिए ₹ 40,000 प्रति वर्ष के प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क के साथ रसद सेवाओं की सुविधा की स्थापना और पांच वर्ष की अवधि के लिए ₹ 10,000 प्रति वर्ष के प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क के साथ 5 अगस्त 2020 को आरटीओ सिग्नल पर पिक अप पॉइंट की स्थापना।

- iv. रेलवे कॉलोनी के अंदर चारदीवारी की दीवारों को रंगने के प्रस्तावों के संबंध में दपूमरे (बिलासपुर) ने बोली को अंतिम रूप देने में एक वर्ष की देरी की। परिणामस्वरूप, बोलीदाताओं ने रुचि नहीं दिखाई और प्रस्ताव को मूर्त रूप नहीं दिया जा सका। इससे ₹ 1.2 लाख प्रति वर्ष की आय का हानि हुई थी।

तथापि, उपर्युक्त उदाहरणों से विविध राजस्वों में वृद्धि करने में प्रभावी और समय पर पहल की कमी का संकेत मिलता है। प्राप्त 400 एनआईएनएफआरआईएस प्रस्तावों में से केवल 203 प्रस्तावों को जोनल रेलवे द्वारा निष्पादित किया गया था।

#### 1.1.6.10 विविध आय के अन्य स्रोत

##### (1) रेलवे की भूमि और भवन का वाणिज्यिक दोहन

##### (क) रिक्त भूमि को पट्टे पर देने से आय

जोनल रेलवे के मंडलों में भूखंडों, भूमि और भवनों को पट्टे और लाइसेंस पर देने से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- (i) 2243 प्लॉटों में से 2050 भूखंड बाहरी पार्टियों को पट्टे पर दिए गए थे। पट्टे पर दिए गए 232 भूखंडों के मामले में करार निष्पादित नहीं किया गया। सात जोनल रेलवे<sup>33</sup> के 193 चिन्हित भूखंडों को व्यावसायिक उपयोग के लिए नहीं दिया गया था।
- (ii) अक्टूबर 2019 में, रेलवे बोर्ड ने पुनर्विकास और वाणिज्यिक उपयोग के लिए पुणे मंडल/मरे की तीन रेलवे कॉलोनियों में 37.19 हेक्टेयर भूमि की पहचान की। इसके बाद रेलवे प्रशासन ने कोई कार्रवाई नहीं की। इसके अलावा, 2010 और 2016 में पुणे मंडल द्वारा 7,85,200 वर्ग मीटर के 22 भूखंडों की पहचान अधिशेष भूमि के रूप में की गई थी। इस भूमि का व्यावसायिक दोहन नहीं किया गया। इसी तरह, वाणिज्यिक दोहन के लिए दपूमरे प्रशासन

<sup>33</sup> मरे (32), उरे (4), उपरे (20), उपरे (14), दमरे (1), दपूमरे (8) और पमरे (114)

द्वारा चिह्नित 133.53 एकड़ भूमि के पांच भूखंड रिक्त रह गए, जिसके कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे।

- (iii) पूमरे में, धनबाद के अभियांत्रिकी विभाग ने 21 स्थानों पर ₹ 446.52 करोड़ मूल्य की रिक्त भूमि/अधिशेष भूमि की पहचान की (मई 2020)। हालांकि, भूमि का व्यावसायिक रूप से दोहन नहीं किया गया था।
- (iv) पमरे में, जबलपुर मंडल में 2017-18 से 2020-21 के दौरान 84 भूखंड रिक्त रहे और ऐसे भूखंडों पर राजस्व का दोहन करने के लिए पमरे प्रशासन द्वारा कोई ठोस कदम नहीं उठाए गए। भोपाल मंडल में वर्ष 2017-18 से 2020-21 के दौरान व्यावसायिक उपयोग के लिए 45 रिक्त भूखंडों की पहचान की गई थी। इनमें से 15 भूखंडों को बाहरी पार्टियों को लाइसेंस पर दिया गया था और 30 भूखंड रिक्त रह गए थे, जिसके परिणामस्वरूप इन भूखंडों से कोई आय नहीं हुई थी।
- (v) 31 मार्च 2021 तक 12 जोनल रेलवे<sup>34</sup> और एक आरपीयू (बीएलडब्ल्यू) के 45 मामलों में ₹ 289.57 करोड़ के कुल बकाया में से तीन जोनल रेलवे (पूरे, पूमरे और दपरे) में कुल बकाया का 58 प्रतिशत (₹ 167.74 करोड़) था।
- (vi) वाणिज्यिक उपयोग के लिए रेलवे भूमि के विकास और गैर-किराया राजस्व सृजित करने के लिए रेल मंत्रालय (एमओआर) के अंतर्गत रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) की स्थापना की गई थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि भूखंड आरएलडीए को सौंपे गए थे। हालांकि, इन भूखंडों को विकसित नहीं किया गया था जैसा कि तालिका 1.6 से पता चला है।

<sup>34</sup> पूरे, पूतरे, पूमरे, उरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दपूमरे, दरे, दपरे, पमरे

तालिका 1.6: आरएलडीए को सौंपे गए भूखंडों का विवरण

क्र. सं.	जोनल रेलवे/मंडल	आरएलडीए को सौंपे गए भूखंडों का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	सौंपने की अवधि	विकसित न होने के कारण
1	मुंबई/मरे	2,54,063 (07 भूखंड)	2017 और 2021 के बीच	कोई अभिलेख नहीं
2	पीआरवाईजे/उमरे	3,000	जुलाई 2012	कोई अभिलेख नहीं
3	एआईआई/उपरे	84,170 (11 भूखंड)	2013	कोई अभिलेख नहीं
4	जयपुर/उपरे	21,680	फरवरी 2014 में आरएलडीए को सौंपा गया।	मालिकाना हक विवाद के कारण भौतिक रूप से नहीं सौंपा गया।
5	चेन्नई मंडल/दरे	2,90,661 (10 भूखंड)	2017-18	i. खराब प्रतिक्रिया, ii. स्थान, तटीय विनियमन क्षेत्र के अंतर्गत आता है, iii. क्वार्टरों आदि की मरम्मत के मामले में राशि जमा न करना।

स्रोत: संबंधित जोनों के अभियांत्रिकी विभाग के अभिलेख

अभिलेख की जांच से आगे पता चला कि दो जोनल रेलवे (दरे और उपरे) में आरएलडीए को सौंपी गई भूमि विकसित की गई थी, लेकिन रेलवे का हिस्सा आंशिक रूप से वसूल किया गया था। मार्च 2021 तक कुल बकाया ₹ 20.49 करोड़<sup>35</sup> था।

<sup>35</sup> उपरे- ₹ 9.85 करोड़, दरे- ₹ 10.64 करोड़

**(ख) भवन को पट्टे पर देने से होने वाली आय**

जोनल रेलवे के चयनित मंडलों में बाहरी पार्टियों, पीएसयू और सरकारी कार्यालयों को किराए हेतु पट्टे पर दिए गए भवनों के अभिलेख की समीक्षा से पता चला है कि 31 मार्च 2021 तक ₹23.32 करोड़ की राशि बकाया थी, जैसा कि तालिका 1.7 में दर्शाया गया है।

**तालिका 1.7: बाहरी पार्टियों, पीएसयू और सरकारी कार्यालयों को किराए हेतु पट्टे पर दिए गए भवन**

क्र. सं.	जोनल रेलवे	पार्टी	बकाया राशि (₹ करोड़ में)
1	पूरे	केंद्रीय बैंक	0.72
2		भारतीय स्टेट बैंक	4.26
3	उरे	रेल मेल सेवा (आरएमएस) भवन	16.68
4	उमरे	भवन के लिए पट्टा	0.19
5	पूसीरे	विभिन्न दल	0.85
6	दपरे	इरकॉन	0.14
7	दपरे	रेलटेल	0.34
<b>कुल</b>			<b>23.32</b>

स्रोत: संबंधित जोनों के अभियांत्रिकी विभाग के अभिलेख

वाणिज्यिक उपयोग के लिए चिन्हित भूमि का विकास न होने के मामले, बाहरी पक्षों और सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को पट्टे पर दिए गए भूखंडों और भवनों के लिए बकाया लाइसेंस शुल्क के मामले यह संकेत देते हैं कि जोनल रेलवे द्वारा प्रभावी निगरानी की कमी थी।

**(ग) विश्राम कक्ष से आय**

स्टेशनों पर यात्रियों को बेहतर यात्री सुविधाएं प्रदान करने के उद्देश्य से, रेलवे बोर्ड ने (2016) कुछ स्टेशनों जिन्हें भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम (आईआरएसडीसी) को पुनर्विकास के लिए सौंपा गया था, को छोड़कर, आईआरसीटीसी को चरण-वार विश्राम कक्ष (आरआर) और शयनगृह सौंपने की योजना बनाई।

जोनल रेलवे के 32 चयनित मंडलों में आरआर से अर्जित आय की नमूना जांच से पता चला कि 2017-21 के दौरान कुल आय ₹ 48.17 करोड़ थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि आठ जोनल रेलवे<sup>36</sup> में आरआर को भारतीय रेल खानपान और पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) को उन्नयन के लिए सौंप दिया गया था जैसा कि तालिका 1.8 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.8: विश्राम कक्षाओं के उन्नयन की जोनल रेलवे-वार स्थिति

क्र.सं.	मंडल/जोनल रेलवे	आईआरसीटीसी को सौंपे गए आरआर की संख्या	कब सौंपा गया	उन्नयन न किए जाने के कारण, यदि कोई हों
1	सभी मंडल/उपरे	43	2018-21 के दौरान	उपलब्ध नहीं
2	सियालदह/पूरे	4	2017	उपलब्ध नहीं
3	पटना/पूमरे	12	जुलाई 2019	उन्नयन और उपयोग नहीं किया गया
4	राजेंद्रनगर/पूमरे	8	सितंबर 2019	उन्नयन किया गया
5	दिल्ली/उरे	38	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
6	जयपुर/उपरे	24	2018-19 में 12 आरआर और 2019-20 में 12 आरआर	यह स्पष्ट नहीं है कि उन्नयन किया गया या नहीं
7	चक्रधरपुर/दपूरे	14	2017	2019 में उन्नयन किया गया
8	दपूमरे का बिलासपुर मंडल,	8	2019-20	उन्नयन किया गया
9	एडीआई/परे	13	2018-19 में 7 आरआर और 2019-20 में 6 आरआर	उपलब्ध नहीं

स्रोत: संबंधित जोनों के वाणिज्यिक विभाग के अभिलेख

<sup>36</sup> पूरे, पूमरे, उरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दपूमरे, परे

उपर्युक्त से यह देखा गया कि यद्यपि उपरोक्त जोनल रेलवे के आरआर आईआरसीटीसी को सौंप दिए गए थे, लेकिन नवीनीकरण में देरी और रेलवे के हिस्से की कम वसूली के कारण विविध आय में कमी आई।

#### 1.1.6.11 पार्किंग से आय

भारतीय रेल ने 2017-21 के दौरान रेलवे परिसरों/स्टेशनों पर कार/स्कूटर पार्किंग से ₹ 613 करोड़ अर्जित किए, जैसा कि तालिका 1.9 में दर्शाया गया है।

**तालिका 1.9: पार्किंग के लक्ष्य और वास्तविक आय**

क्र.सं.	वर्ष	बजट अनुमान (बीई) के अनुसार मूल लक्ष्य (₹ लाख में)	वास्तविक आय (₹ लाख में)	बीई के संबंध में प्रतिशत कमी
1	2017-18	154	181	-18
2	2018-19	280	212	24
3	2019-20	250	200	20
4	2020-21	272	20	93
<b>कुल</b>		<b>956</b>	<b>613</b>	<b>36</b>

स्रोत: बजट दस्तावेज और संबंधित वर्षों के सार जेड

उपर्युक्त तालिका यह दर्शाती है कि 2017-18 को छोड़कर, समीक्षा अवधि के दौरान भारतीय रेल द्वारा स्टेशनों पर कार/स्कूटर पार्किंग से आय की प्राप्ति का मूल लक्ष्य हासिल नहीं किया गया था। ₹ 956 करोड़ के मूल लक्ष्य के मुकाबले, वास्तविक आय ₹ 613 करोड़ थी, जिससे ₹ 343 करोड़ (36 प्रतिशत) की कमी आई।

ज़ोनल रेलवे के चयनित मंडलों में 460 पार्किंग संविदाओं की नमूना जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि मार्च 2021 तक ₹ 132.38 करोड़ के अर्जित लाइसेंस शुल्क की तुलना में ₹ 108.10 करोड़ वसूल किए गए थे, जिससे ₹ 24.28 करोड़ की अप्राप्त शेष राशि बच गई थी।



**1.1.6.12 पर्यटन से आय**

पर्यटन और पर्यटक रेलों से संबंधित अभिनव सुझावों और विचारों को शामिल करके राजस्व बढ़ाने के लिए ज़ोनल रेलवे द्वारा किए गए प्रयासों की जांच ज़ोनल रेलवे में की गई थी, जिसमें पर्यटन से संबंधित प्रस्तावों के संबंध में खराब प्रतिक्रिया का पता चला था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि -

- पूर्व रेलवे में, 2017-18 से 2020-21 की अवधि के दौरान आईआरसीटीसी से प्राप्त अयाचित प्रस्तावों के माध्यम से पर्यटन के अंतर्गत ₹ 30.90 करोड़ की राशि वसूल की गई थी।
- दरे में, "विस्टा डोम" कोच के प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को भेजे गए थे (अगस्त 2019)। लेकिन मार्च 2021 तक इसे अमल में नहीं लाया जा सका। इससे लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकन के अनुसार ₹ 0.70 करोड़ के संभावित राजस्व की हानि हुई।
- मध्य रेलवे महाराष्ट्र पर्यटन विकास निगम (एमटीडीसी) के सहयोग से नियमित आधार पर डेक्कन ओडिसी पर्यटक ट्रेन चला रहा था। पीसीसीएम, सीएसएमटी, मुंबई के कार्यालय में अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि सितंबर 2021 तक एमटीडीसी से ₹ 4.17 करोड़ की राशि वसूल की जानी थी जैसा कि तालिका 1.10 में दिखाया गया है।

**तालिका 1.10: मध्य रेलवे पर एमटीडीसी से वसूली योग्य राशि (₹ करोड़ में)**

क्र. सं.	मद	राशि
1	15 प्रतिशत मार्क-अप प्रभार	1.53
2	18 प्रतिशत शास्ति ब्याज	1.36
3	अतिरिक्त समायोजित पंजीकरण शुल्क	0.02
4	दुलाई शुल्क में अंतर (1 अप्रैल 2019 से 31 दिसंबर 2019 तक)	0.83
5	अप्रैल-सितंबर 2021 के लिए नियमित प्रभार	0.43
	<b>कुल</b>	<b>4.17</b>

स्रोत: मध्य रेलवे के वाणिज्यिक विभाग के अभिलेख

दिसंबर 2020 में, एमटीडीसी ने मध्य रेल प्रशासन के उपरोक्त दावे को माफ करने का अनुरोध किया। एमटीडीसी के अनुरोध को रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था (सितंबर 2021)। रेलवे बोर्ड से कोई प्रतिक्रिया नहीं मिली और मार्च 2021 तक ₹ 4.17 करोड़ की राशि बकाया रही। अन्य ज़ोनल रेलवे में, कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था।

#### 1.1.6.13 आईआरसीटीसी द्वारा खानपान सेवाओं के लाइसेंस के माध्यम से प्राप्त आय

2017 में, रेलवे बोर्ड ने एक नई खानपान नीति तैयार की। इस नीति के अनुसार, भारतीय रेलवे खानपान और पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) को मोबाइल खानपान इकाइयों, बेस किचन, सेल किचन, ए 1 और ए श्रेणी के स्टेशनों पर जलपान कक्ष, फूड प्लाजा, फूड कोर्ट, ट्रेन साइड वेंडिंग और जन आहार के माध्यम से खानपान सेवाओं के लिए उत्तरदायी बनाया गया था। लाइसेंस शुल्क को सभी मामलों में रेलवे और आईआरसीटीसी के बीच 40:60 के अनुपात में साझा किया जाना चाहिए, केवल आईआरसीटीसी द्वारा विभागीय रूप से प्रबंधित इकाइयों के मामले को छोड़कर, जिसमें राजस्व 15:85 के अनुपात में साझा किया जाना चाहिए।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि 13 ज़ोनल रेलवे<sup>37</sup> में 256 मोबाइल इकाइयां और 283 स्थिर इकाइयां आईआरसीटीसी को सौंपी गई थीं। आईआरसीटीसी की ज़ोनल रेलवे<sup>38</sup> में अर्जित ₹ 507.79 करोड़ की कुल आय में से रेलवे का हिस्सा ₹ 194.11 करोड़ था। दो<sup>39</sup> ज़ोनल रेलवे में 40 प्रतिशत की दर से राजस्व का बटवारा नहीं किया गया था। दपूरे में, ज़ोनल मुख्यालयों से अप्राप्त आँकड़े प्राप्त किए गए थे, लेकिन चयनित मंडलों में यह उपलब्ध नहीं था। यह

<sup>37</sup> पूमरे, पूसीरे और दपूरे में चयनित दो मंडलों के अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए थे।

<sup>38</sup> मरे, पूमरे, पूसीरे और दपूरे को छोड़कर

<sup>39</sup> पूरे और दपरे

भी पाया गया कि 2017-21 की अवधि से संबंधित छह ज़ोनल रेलवे<sup>40</sup> में मार्च 2021 तक ₹ 20.52 करोड़ वसूल नहीं किये गए थे।

#### 1.1.6.14 रेलवे को खानपान संविदाओं के माध्यम से प्राप्त आय

बेस किचन, सेल किचन, ए1 और ए श्रेणी के स्टेशनों पर रिफ्रेशमेंट रूम, फूड प्लाजा, फूड कोर्ट, ट्रेन साइड वेंडिंग और जन आहार को छोड़कर स्थिर इकाइयों में खानपान सेवाएं ज़ोनल रेलवे द्वारा प्रबंधित की जाती हैं। स्थिर इकाई के लिए न्यूनतम लाइसेंस शुल्क/न्यूनतम आरक्षित मूल्य वार्षिक बिक्री कारोबार का 12 प्रतिशत तय किया गया है। वार्षिक बिक्री कारोबार (i) स्टेशन की श्रेणी (ii) लाइसेंस के प्रकार (iii) प्रारंभिक यात्रियों की संख्या (iv) रुकने वाली गाड़ियों की संख्या (v) ठहराव की अवधि (vi) स्टेशन पर इकाई का स्थान (vii) समान श्रेणी के नजदीकी स्टेशन पर एक समान प्रकार की इकाई का अनुमानित लाइसेंस शुल्क पर आधारित होता है।

ज़ोनल रेलवे के 32 मंडलों में आय की नमूना जांच से पता चला कि 2017-21 के दौरान ₹ 72.34 करोड़ (अनुबंध के अनुसार निर्धारित लाइसेंस शुल्क) के मुकाबले ₹ 58.54 करोड़ का लाइसेंस शुल्क वसूला गया था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 13.81 करोड़ के लाइसेंस शुल्क की कम वसूली हुई है (अनुलग्नक 1.4)। आय की प्राप्ति में कमी के कारण थे:

1. रेलवे द्वारा संविदाकारों (पूर्व रेलवे) के प्रति मांग नोट नहीं उठाए गए थे।
2. संविदा बंद/समाप्त (पूतरे)।
3. लंबित अदालती मामले (दपूरे)।
4. कोविड-19 (पूतरे, पूसीरे, दपूमरे)
5. कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं कराया गया (उपरे)

मार्च 2021 तक ₹ 13.81 करोड़ की बकाया राशि की वसूली के लिए ज़ोनल रेलवे द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

<sup>40</sup> पूरे- ₹ 7.17 करोड़, उमरे- ₹ 0.47 करोड़, दरे- ₹ 4.86 करोड़, दपूरे- ₹ 7.18 करोड़, दपूमरे- ₹ 0.43 करोड़, पमरे- ₹ 0.41 करोड़

### 1.1.6.15 स्क्रेप की बिक्री से आय

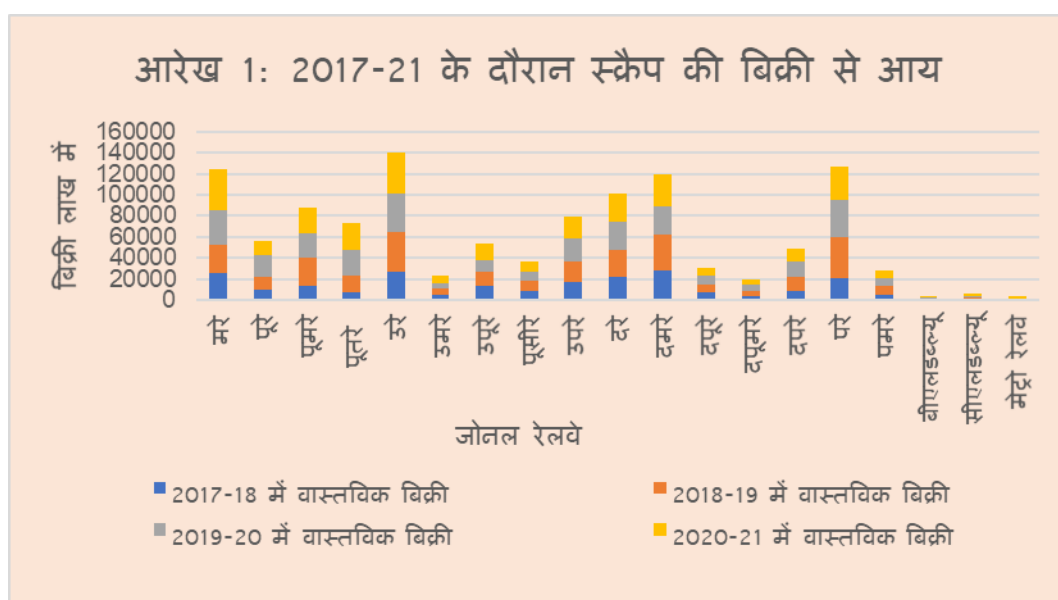
हाल के वर्षों में, रेलवे के वित्त पोषण के लिए आंतरिक संसाधनों के सृजन के लिए स्क्रेप निपटान को उच्च प्राथमिकता वाले क्षेत्रों में से एक के रूप में पहचाना गया है। रेल मंत्रालय ने सभी ज़ोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों को मार्च 2018 के अंत तक शून्य स्क्रेप शेष हासिल करने का निदेश दिया।

2015-16 के बजट भाषण के अनुसार स्क्रेप निपटान के सभी पहलुओं की जांच करने के लिए वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (एसएजी) स्तर के अधिकारियों की एक समिति का गठन किया गया। रेलवे बोर्ड ने समिति की सिफारिशों को कार्यान्वयन के लिए सभी ज़ोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों में प्रसारित (जनवरी 2016) किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि भारतीय रेल ने, 2017-21 के दौरान स्क्रेप की बिक्री से ₹ 11418 करोड़ के लक्ष्य के प्रति ₹ 11645 करोड़ की कमाई की। ग्यारह ज़ोनल रेलवे<sup>41</sup> और दो उत्पादन इकाइयों<sup>42</sup> ने लक्ष्य से अधिक हासिल किया। तथापि, पांच ज़ोनल रेलवे (उरे, उपूरे, दरे, दपूमरे और पमरे) और एक उत्पादन इकाई (बीएलडब्ल्यू) में लक्ष्य प्राप्त करने में कमी पाई गई। इन ज़ोनल रेलवे/ उत्पादन इकाई में 2017-21 के दौरान ₹ 4837.24 करोड़ की आय के लक्ष्य की तुलना में केवल ₹ 3471.86 करोड़ प्राप्त हुए थे। लक्ष्य की प्राप्ति में अधिकतम कमी दपूमरे (₹ 702.42 करोड़) में देखी गई। समीक्षा अवधि 2017-21 के दौरान ज़ोनल रेलवे आय की प्रवृत्ति नीचे दिखाई गई है:

<sup>41</sup> म.रे, पू.रे, पू.म.रे, पू.त.रे, उ.म.रे, उ.पू.सी.रे, उ.प.रे, द.म.रे, द.पू.रे, द.प.रे और प.रे

<sup>42</sup> सीएलडब्ल्यू और एमआर



स्रोत: संबंधित जोनों के स्टोर विभाग के अभिलेख

उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि पांच ज़ोनल रेलवे (उमरे, पूसीरे, दपूरे, दपूमरे और पमरे) अन्य ज़ोनल रेलवे की तुलना में पर्याप्त आय सृजित करने में विफल रहे।

#### 1.1.6.16 सॉफ्ट एसेट्स के मुद्रीकरण से कमाई

अप्रैल 2016 में, रेलवे बोर्ड ने सभी ज़ोनल रेलवे को विज्ञापनों और वेब लिंक के माध्यम से वेबसाइटों से राजस्व सृजन करने सहित सॉफ्ट एसेट्स के मुद्रीकरण के संबंध में निदेश परिचालित किए। एनएफआर निदेशालय के गठन से पूर्व, रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस) द्वारा होस्ट की गई साइट [www.indianrail.gov.in](http://www.indianrail.gov.in) पर विज्ञापन प्रदर्शित करके राजस्व सृजित किया गया था। नवंबर 2017 में एनएफआर निदेशालय ने क्रिस और आईआरसीटीसी को पत्र जारी कर इस वेबसाइट पर विज्ञापनों से आय बढ़ाने को कहा था। तथापि, आपत्तिजनक/अश्लील विज्ञापनों के प्रदर्शन की रिपोर्टों की शिकायतों के कारण इसे बंद कर दिया गया था।

सितंबर 2019 में, आपत्तिजनक/अश्लील विज्ञापनों के किसी भी प्रदर्शन को रोकने के लिए सुरक्षा जांच प्रदान करके भारतीय रेल वेबसाइट पर विज्ञापनों देने को फिर से अनुमति दी गई थी। 2017-18 और 2018-19 के दौरान भारतीय रेल वेबसाइटों से कोई राजस्व सृजित नहीं हुआ था। इसके पश्चात, भारतीय रेलवे की

अन्य वेबसाइटों जैसे भारतीय रेल ई-प्रोक्योरमेंट सिस्टम (आईआरईपीएस), नेशनल ट्रेन इन्क्वायरी सिस्टम (एनटीईएस), अनारक्षित टिकटिंग सिस्टम (यूटीएस) आदि में विज्ञापनों का मुद्राकरण करने का निर्णय लिया गया। एनएफआर को ग्राहक एप्लिकेशन और आंतरिक एप्लिकेशन में भारतीय रेल के पास उपलब्ध डिजिटल डेटा के मुद्राकरण के माध्यम से उत्पन्न करने की भी योजना बनाई गई थी। कानूनी मामलों का विभाग, विधि एवं न्याय मंत्रालय के साथ रेलवे बोर्ड द्वारा उचित विचार-विमर्श के बाद, रेलवे बोर्ड ने आईआरसीटीसी को भारतीय रेल के पास उपलब्ध अनाम और समेकित डेटा के मुद्राकरण के समग्र दायरे की जांच करने के लिए एक उपयुक्त सलाहकार को नियुक्त करने के निदेश दिए (जून 2021)।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि भारतीय रेल ने 2019-20 के दौरान भारतीय रेल वेबसाइटों पर विज्ञापन के माध्यम से ₹ 4.10 करोड़ की अनुमानित आय के प्रति ₹ 1.82 करोड़ अर्जित किए।

#### 1.1.6.17 मल्टी फंक्शनल कॉम्प्लेक्स के संचालन/लाइसेंसिंग से होने वाली आय

मल्टी फंक्शनल कॉम्प्लेक्स (एमएफसी) रेलवे स्टेशनों पर रेल उपयोगकर्ताओं को शॉपिंग, फूड स्टॉल/रेस्तरां, बुक स्टॉल, पीसीओ बूथ, एटीएम, दवाई एंड वेरायटी स्टोर, बजट होटल, पार्किंग जगह और इसी तरह की अन्य सुविधाएं प्रदान करता है। प्रारंभ में, एमएफसी का प्रचालन/लाइसेंसिंग एनएफआर निदेशालय के कार्यक्षेत्र में था। इसके बाद, इसे भूमि और सुविधा (एल एंड ए) निदेशालय को स्थानांतरित कर दिया गया था (मार्च 2018)।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि सात ज़ोनल रेलवे<sup>43</sup> में 32 एमएफसी स्थलों को सार्वजनिक उपक्रमों (आरएलडीए)<sup>44</sup> को सौंपा गया था। चार ज़ोनल रेलवे (पूमरे-2, उमरे-2, दरे-4 और दपूरे-4) में 12 एमएफसी का निर्माण किया गया था, तथापि, केवल पांच एमएफसी को चालू किया गया था। भारतीय रेल ने इन पांच एमएफसी से ₹ 10.78 करोड़ (उमरे- ₹ 9.33 करोड़, पूमरे- ₹ 1.17 करोड़,

<sup>43</sup> मरे-1, पूरे-2, पूमरे-7, उमरे-4, दरे-8, दपूरे-9 और परे-1

<sup>44</sup> दपूरे में, इरकॉन और राइट्स द्वारा निर्मित एमएफसी

दरे- ₹ 0.28 करोड़) कमाए। दपूरे पर बनाए गए शेष चार एमएफसी में से, तीन स्टेशनों (हल्दिया, घाटशिला और बांसपानी) पर एमएफसी अप्रयुक्त पड़े थे क्योंकि इन एमएफसी के निर्माण पर ₹ 206 करोड़ के व्यय के बाद किसी भी एजेंसी से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी। वर्तमान में, बांसपानी में एमएफसी का उपयोग रनिंग रूम के रूप में किया जा रहा था क्योंकि परिचालन के लिए कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी। इसी प्रकार, दरे के तीन एमएफसी को कोई भी लेने वाला नहीं मिलने अथवा लाइसेंसधारी द्वारा स्वीकार न करने के कारण अप्रयुक्त पड़े थे। तीन ज़ोनल रेलवे (पूमरे-4, उमरे-1, परे-1) के छह एमएफसी का कार्य प्रगति पर था।

छह ज़ोनल रेलवे (मरे-1, पूरे-2, पूमरे-1, उमरे-1, दरे-4, दपूरे-5) में अन्य पहचान किए गए 14 एमएफसी का निर्माण नहीं किया गया था। इन ज़ोनल रेलवे में एमएफसी का निर्माण नहीं करने के कारणों पर चर्चा नीचे की गई है:

- i. मरे में, मार्च 2011 में लोकमान्य तिलक टर्मिनस (एलटीटी) पर वाणिज्यिक उपयोग के लिए 1500 वर्ग मीटर की जगह आरएलडीए को सौंपी गई थी। इस स्टेशन की बाद में स्टेशन पुनर्विकास परियोजना के अंतर्गत पुनर्विकास के लिए पहचान की गई थी। यद्यपि, जुलाई 2017 में साइट को वापिस ले लिया गया था, मार्च 2021 तक 1500 वर्गमीटर का क्षेत्र आरएलडीए के पास ही रहा।
- ii. पूरे में, भूमि के आवश्यक क्षेत्र की अनुपलब्धता के कारण आरएलडीए द्वारा एमएफसी का निर्माण नहीं किया जा सका।
- iii. पूमरे<sup>45</sup> में, धनबाद में साइट आरएलडीए को नहीं सौंपी गई थी।
- iv. दपूरे में, फरवरी 2017 में रेलवे बोर्ड द्वारा पांच एमएफसी<sup>46</sup> को स्थगित कर दिया गया था क्योंकि ये व्यावसायिक रूप से व्यवहार्य नहीं थे।

<sup>45</sup> पूमरे में, केवल एक एमएफसी का निर्माण नहीं किया गया है, अन्य चार स्थलों का कार्य प्रगति पर है।

<sup>46</sup> बालासोर, मिदनापुर, झारग्राम, झारसुगुडा और टाटानगर

### 1.1.6.18 वे लीव सुविधाओं से आय

रेलवे भूमि पर वे लीव सुविधाओं/सुगमता अधिकारों में पक्षकार को भूमि के कब्जे या कब्जे का कोई अधिकार दिए बिना मार्ग आदि जैसे विनिर्दिष्ट प्रयोजन के लिए किसी पक्षकार द्वारा भूमि का सामयिक या सीमित उपयोग सम्मिलित होता है।

नवंबर 2001 में, रेलवे बोर्ड ने रेलवे भूमि पर वे लीव सुविधाओं/निवृत्ति अधिकारों के संबंध में व्यापक अनुदेश जारी किए। इन निदेशों के अनुसार, पाइपलाइन क्रॉसिंग, केबल क्रॉसिंग, वाहनों के लिए मार्ग/सड़क आदि जैसे मामलों में वे लीव सुविधाएं प्रदान करने के लिए वे लीव प्रभार (डब्ल्यूएलसी) दस वर्षों के ब्लॉक के लिए अग्रिम वसूल किया जाना था, जिसके बाद इन शुल्कों की अगली किस्त देय हो जाती है। दस साल के वार्षिक शुल्क के बराबर अग्रिम राशि में भूमि मूल्य के सात प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि शामिल थी। अगले दस वर्षों के लिए डब्ल्यूएलसी की गणना के समय, प्रचलित भूमि दरों को राजस्व अधिकारियों से प्राप्त किया जाना है और तदनुसार गणना की जानी है। दस साल के वार्षिक शुल्क के बराबर अग्रिम राशि में भूमि मूल्य के सात प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि शामिल थी। अगले दस वर्षों के लिए डब्ल्यूएलसी की गणना के समय, प्रचलित भूमि दरों को राजस्व अधिकारियों से प्राप्त किया जाना होगा और तदनुसार गणना की जाएगी। समीक्षा की अवधि (2017-18 से 2020-21) के दौरान बजट अनुमान में परियोजनाओं और वास्तविक आय की तुलना में भारतीय रेल द्वारा वे लीव सुविधाओं से अर्जित राजस्व तालिका 1.11 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.11: वे लीव सुविधाओं से भारतीय रेल द्वारा अर्जित राजस्व

क्रम सं.	वर्ष	बजट प्राक्कलन (बीई) चरण में अनुमानित राजस्व (₹ करोड़ में)	वास्तविक आय (₹ करोड़ में)	बीई से प्रतिशत कमी
1	2017-18	738	305	59
2	2018-19	935	393	58
3	2019-20	563	413	27
4	2020-21	468	323	31
<b>कुल</b>		<b>2,704</b>	<b>1,434</b>	<b>47</b>

स्रोत: बजट दस्तावेज और संबंधित वर्षों के सार जेड



उपर्युक्त तालिका यह दर्शाती है कि भारतीय रेल द्वारा बजट अनुमान पर प्रत्याशित राजस्व समीक्षा अवधि के दौरान वे लीव सुविधाओं से अर्जित नहीं किया गया था। 2017-21 की अवधि के दौरान, ₹ 2,704 करोड़ के मूल लक्ष्य के प्रति, वास्तविक आय ₹ 1,434 करोड़ थी, जिससे ₹ 1,270 करोड़ (47 प्रतिशत) की कमी आई।

डब्ल्यूएलसी से होने वाली आय में कमी के मुख्य कारण निम्नलिखित थे:

- (i) डब्ल्यूएलसी की गणना समझौते के वर्ष की तुलना में पहले वर्ष के भूमि मूल्य को ध्यान में रखते हुए की गई थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 1.17 करोड़ (दपूरे) की कम वसूली हुई थी।
- (ii) समझौतों का नवीकरण प्रभारों की अगली किस्तों (पूसीरे) की नियत तारीख से बहुत बाद में किया गया था।
- (iii) तीन ज़ोनल रेलवे (मरे-60, दपूमरे-15 और दपरे-44) के 119 मामलों में 2017-18 से 2020-21 के दौरान 10 साल का कार्यकाल बीत चुका था, लेकिन नवीनीकरण नहीं किया गया। शेष मामलों में नवीकरण न किए जाने के कारण अभिलेख में नहीं थे। इन मामलों का नवीकरण न किए जाने के परिणामस्वरूप ₹ 2.69 करोड़ रुपए की डब्ल्यूएलसी की वसूली नहीं हुई।

इस प्रकार, ज़ोनल रेल प्रशासन की ओर से प्रभावी निगरानी की कमी के कारण वे लीव प्रस्तावों को अंतिम रूप नहीं दिया गया, जिसके परिणामस्वरूप डब्ल्यूएलसी की वसूली कम हुई।

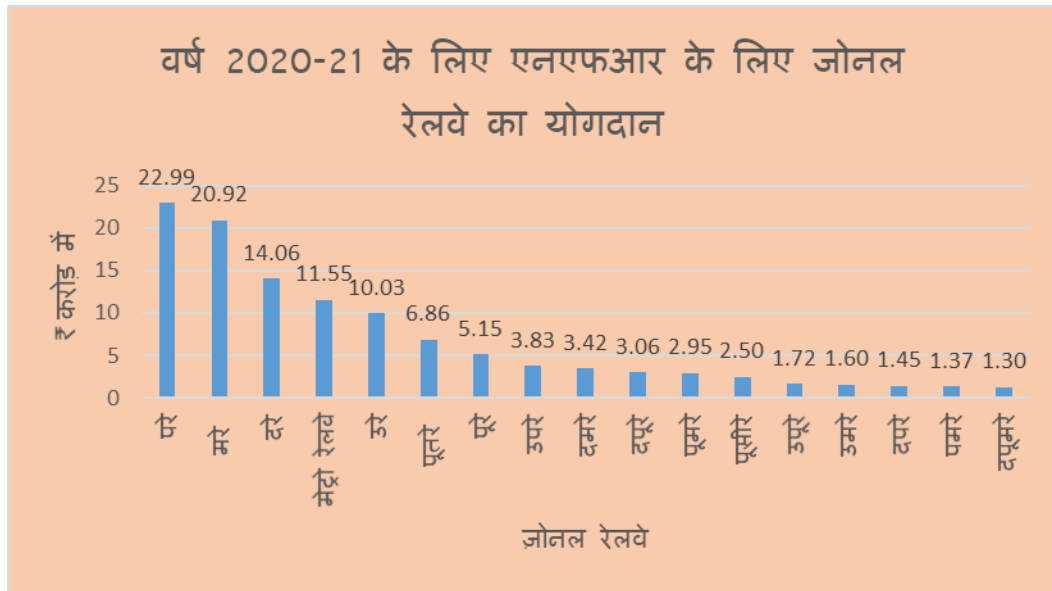
### निगरानी तंत्र और आंतरिक नियंत्रण

किसी नीति/स्कीम का सफल कार्यान्वयन निगरानी तंत्र की प्रभावशीलता और आंतरिक नियंत्रणों पर निर्भर करता है।

मार्च 2018 में, रेलवे बोर्ड ने मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक/दक्षिण रेलवे की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया, जो प्रक्रियाओं की जांच और उन्हें सरल बनाने, अनुबंध प्रबंधन की प्रक्रियाओं का सुझाव देने और क्षेत्रीय और मंडल स्तरों पर इन अनुबंधों को संभालने के लिए शक्तियों के प्रत्यायोजन के उद्देश्य से रेलवे

बोर्ड से जारी नीतिगत दिशानिर्देशों/परिपत्रों की समीक्षा करेगी। समिति को अपनी पहली बैठक की तारीख से 45 दिनों के भीतर अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करनी थी। इस संबंध में न तो चर्चा का कोई रिकॉर्ड नोट्स और न ही समिति की कोई सिफारिशें लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराई जा सकीं।

इसके अतिरिक्त, जून 2018 और मई 2019 में, रेलवे बोर्ड ने 2017 में शुरू की गई विभिन्न नीतियों के कार्यान्वयन से होनी वाली आय सहित ज़ोनल रेलवे द्वारा एनएफआर आय की मासिक रिपोर्टिंग की एक प्रणाली शुरू की।



**स्रोत: संबंधित जोनों के वाणिज्यिक विभाग के अभिलेख**

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि ज़ोनल रेलवे ने रेलवे बोर्ड के निर्देशों का सख्ती से पालन नहीं किया। दूसरी ओर, खराब प्रदर्शन करने वाले जोनों के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा की गई उपचारात्मक कार्रवाई अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थी।

गैर-किराया कार्यकलापों से आय की अपर्याप्त निगरानी के परिणामस्वरूप 2020-21 के दौरान ज़ोनल रेलवे द्वारा लक्ष्य (बजट अनुमान) की प्राप्ति में कमी आई थी।

₹ 462 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति कुल आय ₹ 91.76 करोड़ (20 प्रतिशत) थी। ज़ोनल रेलवे द्वारा लक्ष्य की प्राप्ति में कमी 74 प्रतिशत (मेट्रो रेलवे) और 96 प्रतिशत (पमरे) के बीच थी जैसा कि **अनुलग्नक 1.5** में दिखाया गया है।

### 1.1.7 निष्कर्ष

नव अर्जन अभियान (2016-17) के आरंभ के बावजूद, विविध प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में आय 2017-18 में 4.85 से घटकर 2020-21 में 4.22 प्रतिशत हो गई। इसके अतिरिक्त, एनएफआर, जो कि विविध आय का एक छोटा प्रतिशत था - 2017-18 में विविध आय के 2.35 प्रतिशत से घटकर 2020-21 में विविध आय का 1.06 प्रतिशत हो गया। प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में, एनएफआर 2017-18 में 0.11 प्रतिशत से घटकर 2020-21 में 0.04 प्रतिशत हो गया। इन आंकड़ों से ही यह अनुमान लगाया जा सकता है कि विविध आय और एनएफआर को बढ़ाने के लिए की गई सभी पहलों से वांछित परिणाम प्राप्त नहीं किए जा सके।

भारतीय रेल ने गैर-किराया राजस्व में वृद्धि के लिए पहल शुरू करने और चलाने के उद्देश्य से एक समर्पित एनएफआर निदेशालय की स्थापना की। तथापि, वर्षों से, भारतीय रेल गैर-संबंधित कार्यकलापों द्वारा एनएफआर निदेशालय के कार्यक्षेत्र को कम करता रहा।

भारतीय रेल ने गैर-किराया राजस्व बढ़ाने हेतु रोड मैप तैयार करने के लिए एक सलाहकार (ईएंडवाई) को अंतिम रूप देने में उपयोगी समय और संसाधन बर्बाद किए। इसके अतिरिक्त, चयन के बाद सलाहकार की रिपोर्ट प्राप्त करने में 2016 से 2019 तक लगभग 3 साल लग गए।

एक विस्तृत अध्ययन के बाद, भारतीय रेल परिसंपत्तियों पर विज्ञापनों के विभिन्न स्रोतों से मूल्यांकन की गई वार्षिक आय क्षमता ₹ 1,598.06 करोड़ थी।

नीतियों के कार्यान्वयन के लिए, विभिन्न क्षेत्रों में मनमाने ढंग से ज़ोनल रेलवे को शक्तियां सौंप दी गईं और अन्य समय में ज़ोनल रेलवे से मनमाने ढंग से वापस ले ली गईं। इसके अतिरिक्त, वार्षिक लक्ष्य तैयार करते समय ज़ोनल रेलवे से कोई इनपुट नहीं लिए गए। दूसरे शब्दों में, जमीनी हकीकत का पता लगाए बिना सिर्फ ज़ोनल रेलवे पर लक्ष्य थोपे गए थे।

लेखापरीक्षा ने गैर-किराया लक्ष्यों से संबंधित भारतीय रेल के निगरानी तंत्र में कमजोरियां पाईं। लक्ष्य मनमाने ढंग से तय किए गए थे और वास्तविकता के कहीं भी करीब न होने के बावजूद साल-दर-साल अनुचित रूप से बढ़ाए जा रहे

थे। यहां तक कि वर्षों के अंत में अत्यधिक रूप से कम किए गए संशोधित अनुमान भी हासिल नहीं किए जा सके। 2020-21 से, एनएफआर निदेशालय ने एनएफआर के विभिन्न उप-मदों के लिए मंडल स्तर पर एनएफआर से संबंधित आंकड़ों को संकलित करने की एक अच्छी पहल शुरू की।

### 1.1.8 सिफारिशें

*रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है:*

- नीतियों को निष्पादित करने के लिए निर्णय लेने की शक्ति जोनल रेलवे प्रशासन को विवेकपूर्ण ढंग से सौंपा जाना ताकि उनका सुचारु कार्यान्वयन हो सके।
- विविध आय के सृजन हेतु वास्तविक लक्ष्य निर्धारित करना और जोनल रेलवे द्वारा लक्ष्यों की प्राप्ति की निगरानी करना।
- बकाया देय राशियों की वसूली की निगरानी करने के अलावा नीतियों के सफल कार्यान्वयन के लिए शीर्ष स्तर पर निगरानी और आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत करना।
- अंतिम परामर्शदाता को स्वयं नियुक्त करें और उन्हें समयबद्ध तरीके से अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करने का निर्देश दे जिससे समय, धन और अन्य संसाधनों की बचत होगी।
- राजस्व क्षमता को अधिकतम करने के उद्देश्य से भारतीय रेल की एनएफआर पहलों के बारे में व्यापक जागरूकता पैदा करना।
- भारतीय रेल के पास उपलब्ध विभिन्न प्रणालियों में उपलब्ध विशाल डेटाबेस से राजस्व के आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस आधारित स्रोतों को लाना।

मामला जून 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (अगस्त 2022)।

## अध्याय 2 – अवसरचना

इस अध्याय में दो लम्बे पैराग्राफ शामिल हैं नामतः (क) दीमापुर-कोहिमा नई लाइन परियोजना का निर्माण और (ख) इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के विशेष प्रयोजन वाहनों की कार्यप्रणाली, जिनमें ₹ 1100.33 करोड़ का धन मूल्य शामिल है। ये पैराग्राफ सर्वेक्षण संचालित करने सहित योजना, भू-अधिग्रहण, भंडारों की खरीद, नई लाइन परियोजना के निष्पादन और इरकॉन के विशेष प्रयोजन वाहनों के कामकाज आदि से संबंधित अनुपालन मुद्दों पर प्रकाश डालते हैं।

### 2.1 दीमापुर-कोहिमा नई लाइन परियोजना का निर्माण: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

#### 2.1.1 प्रस्तावना

नागालैंड भारत के उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में पूरी तरह से ज़मीन से घिरा हुआ एक पहाड़ी राज्य है। इसका अपर्याप्त परिवहन बुनियादी ढांचा राज्य के विकास में सबसे बड़ी बाधाओं में से एक रहा है। सड़क परिवहन ही आम लोगों के लिए परिवहन का एकमात्र साधन है। पूरे राज्य में मौजूदा बड़ी लाइन (बीजी) रेलवे लाइन केवल 11.13 किमी है। नागालैंड को देश के बाकी हिस्सों से जोड़ने वाला कार्यात्मक रेलहेड दीमापुर है, जो असम के साथ सीमा पर है और राज्य की राजधानी कोहिमा से लगभग 74 किमी दूर है।

नागालैंड में रेलवे नेटवर्क विकसित करने की दृष्टि से पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पूसीरे) निर्माण संगठन द्वारा दीमापुर (डीएमवी) से कोहिमा तक एक नई बीजी रेलवे लाइन के निर्माण के लिए वर्ष 2004 में एक आवीक्षण इंजीनियरिंग-सह-यातायात सर्वेक्षण (आरईटीएस) संचालित किया गया। आरईटीएस रिपोर्ट दिसम्बर, 2004 में कोहिमा के निकट जुब्जा कस्बे तक 88.40 किमी के लिए ₹ 911.99 करोड़ की अनुमानित परियोजना लागत के साथ प्रस्तुत की गई थी। नई लाइन परियोजना की प्रतिफल दर (आरओआर) की गणना (-) 26.44 प्रतिशत पर की गई। जुब्जा से कोहिमा तक असमान भूभाग के कारण रेलवे लाइन को जुब्जा, जो कोहिमा से 23 किमी<sup>47</sup> दूर था, में समाप्त करने का प्रस्ताव था। तदनुसार, रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष 2006-07 में ₹ 850

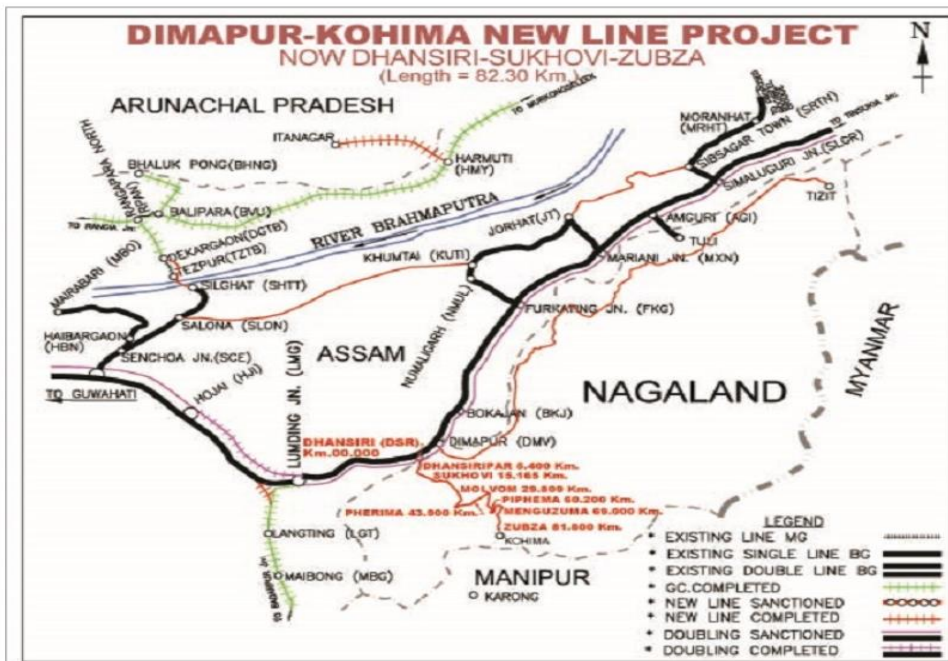
<sup>47</sup> 2004 की आरईटीएस रिपोर्ट के अनुसार।

करोड़ की प्रारंभिक अनुमानित लागत पर एक नई लाइन परियोजना स्वीकृत की गई थी। इस परियोजना को मई 2007 में राष्ट्रीय परियोजना घोषित किया गया था।

जनवरी 2010 में, नागालैंड सरकार ने कई समस्याओं - दीमापुर के पास आरक्षित वन और प्राणी उद्यान, किसानों द्वारा मांगे गए अत्यधिक मुआवजे और गणेश नगर औद्योगिक क्षेत्र से संबद्धता का हवाला देते हुए प्रस्तावित संरेखण को संशोधित करने के लिए रेल प्रशासन से अनुरोध किया। तत्पश्चात, परियोजना का आरंभ स्थान बदलकर धनसिरी कर दिया गया, जो दीमापुर रेलवे स्टेशन से लगभग 19 किमी दूर असम के कार्बी-आंगलोंग जिले में बीजी मुख्य लाइन पर एक रेलवे स्टेशन था।

धनसिरी-सुखोवी-जुब्जा तक नई बड़ी लाइन के लिए ₹ 2309.96 करोड़ का विस्तृत आकलन अगस्त 2015 में रेल मंत्रालय (एमओआर) द्वारा स्वीकृत किया गया। परियोजना का मई 2022 में स्वीकृत पहला संशोधित आकलन ₹ 6663.20 करोड़ का था। नई लाइन परियोजना के पूरा होने का महीना/अवधि मार्च 2020 थी, जिसे अब मार्च 2026 तक बढ़ा दिया गया है। 31 मार्च 2022 तक परियोजना की वास्तविक और वित्तीय प्रगति 25 प्रतिशत से कम थी।

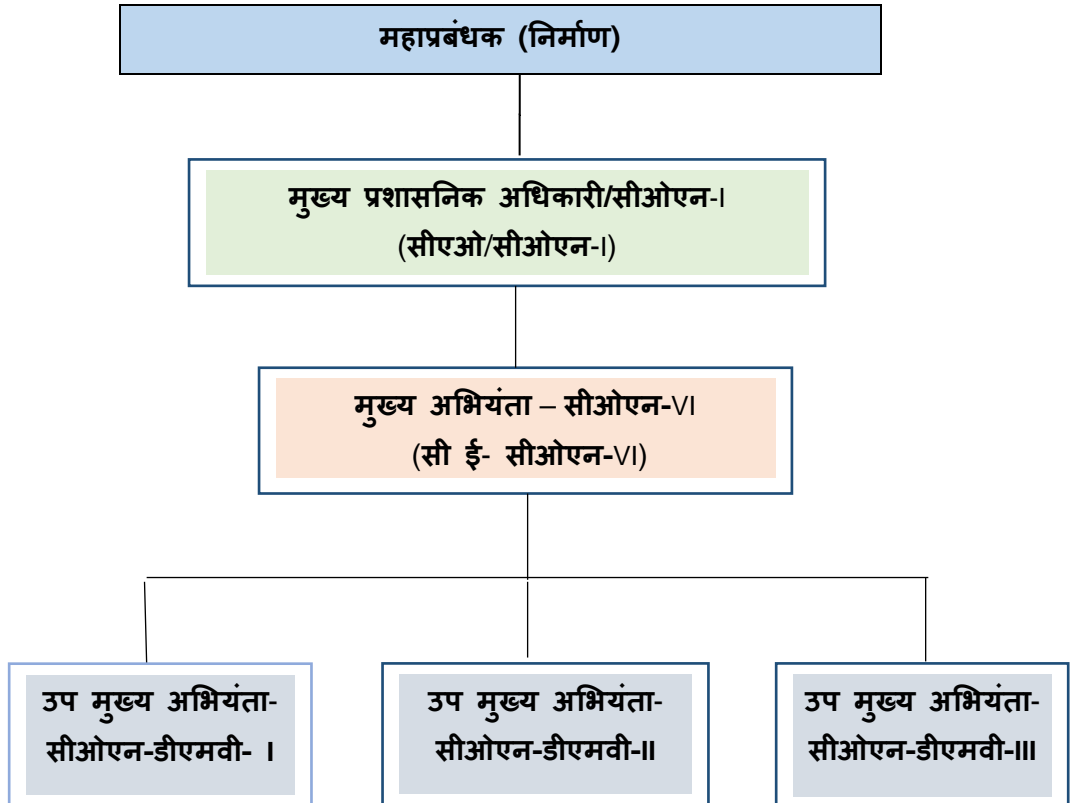
### दीमापुर से जुब्जा, अब धनसिरी-सुखोवी-जुब्जा



स्रोत: पूसरे (निर्माण) के अभिलेख- 31 जुलाई 2018 तक सभी परियोजनाओं का संक्षिप्त विवरण

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण-I (सीएओ/सीओएन-I) डीएमवी-कोहिमा नई लाइन परियोजना के समग्र प्रभारी हैं और इसके उचित कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी हैं। सीएओ/सीओएन-1, महाप्रबंधक (सीओएन) को रिपोर्ट करता है और जिसे मुख्यालय, मालीगांव में एक मुख्य अभियंता (सीई/सीओएन/VI) और क्षेत्रीय इकाइयों में तीन उप मुख्य अभियंताओं - दीमापुर में दो और लुमडिंग में एक - सहित अधिशासी अभियंताओं (एक्सईएन), सहायक अधिशासी अभियंताओं (एएक्सईएन) और अन्य अधीनस्थ कर्मचारियों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

### संगठनात्मक संरचना



यह लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सर्वेक्षण संचालित करने सहित योजना, भू अधिग्रहण, भंडारों की खरीद और नई लाइन परियोजना के निष्पादन आदि से संबंधित अनुपालन मुद्दों पर है। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर चर्चा नीचे की गई है:

## 2.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

### 2.1.2.1 योजना

#### (क) सर्वेक्षण

#### (i) मैसर्स राइट्स लिमिटेड द्वारा किए गए पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण पर ₹ 5.44 करोड़ का निष्फल व्यय

नई बीजी रेलवे लाइन के निर्माण के संबंध में भू-तकनीकी जांच और पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण<sup>48</sup> के साथ दीमापुर से जुब्जा (लगभग 88.40 किमी) के बीच अंतिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस)<sup>49</sup> के लिए ₹ 6.85 करोड़ की कुल लागत पर मैसर्स राइट्स लिमिटेड को जुलाई 2008 में एक अनुबंध करार (सीए) प्रदान किया गया। कार्य पूरा होने की नियत तिथि 26 सितम्बर 2009 थी। रेल प्रशासन ने बाद में अंतिम स्थान सर्वेक्षण से संबंधित कार्य की मर्दों को हटाने का निर्णय लिया और केवल पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण से संबंधित मर्दों का निष्पादन किया गया।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि मैसर्स राइट्स ने विचारार्थ विषयों (टीओआर) के अनुसार ₹ 7.0 करोड़ की कुल लागत से कार्य पूरा किया और नवंबर 2011 में रेल प्रशासन को पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण रिपोर्ट सौंप दी। दिसंबर 2013 में, रेल प्रशासन ने काम के लिए एक पूर्णता प्रमाण पत्र जारी किया।

रेल प्रशासन ने दीमापुर-कोहिमा से नई बीजी लाइन के निर्माण के संबंध में मई 2010 में मैसर्स एसोसिएट्स कंस्ट्रक्शन कंपनी को ₹ 1.99 करोड़ में भू-तकनीकी और भूवैज्ञानिक जांच, बड़े/छोटे पुलों और सुरंगों के लिए उप-मृदा जांच, भूमि सर्वेक्षण कार्य के लिए एक और संविदा प्रदान की। यह कार्य ₹ 2.52 करोड़ की कुल लागत से पूरा हुआ था।

<sup>48</sup> पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण/प्रारंभिक सर्वेक्षण में प्रस्तावित रेल लाइन की लागत का अनुमान लगाने के लिए आवीक्षण सर्वेक्षण के परिणामस्वरूप चुने जाने वाले मार्ग की विस्तृत जांच शामिल है।

<sup>49</sup> एक अंतिम स्थान सर्वेक्षण आम तौर पर कामकाजी विवरण तैयार करने और कुछ मामलों में सटीक लागत बनाने के लिए पश्च-निवेश निर्णय जांच है।



भू अधिग्रहण की समस्याओं और प्रस्तावित संरेखण में एक प्राणी उद्यान पड़ने के कारण, नई लाइन परियोजना के मूल स्टेशन को दीमापुर से धनसिरी में स्थानांतरित कर दिया गया था। धनसिरी से उत्पन्न परिवर्तित संरेखण ने पहले से अंतिम रूप दिए गए संरेखण (मैसर्स राइट्स द्वारा) से मिला जो दीमापुर छोर से लगभग 17 किमी की दूरी पर था। नए संरेखण को अंतिम रूप देने के लिए, चैनेज 0.00 किमी से 20.00 किमी तक एफएलएस का काम जुलाई 2012 में मैसर्स पायनियर सर्वेयर्स को सौंपा गया था।

फरवरी 2015 में, रेल प्रशासन ने मैसर्स राइट्स से अनुरोध किया कि वह अपनी पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण रिपोर्ट (किमी 20.00 से किमी 88.40 तक) में पाई गई कुछ प्रमुख विसंगतियों के लिए सुधारात्मक उपाय सुझाए। उत्तर में मैसर्स राइट्स ने कहा कि पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण की अंतिम रिपोर्ट पूसीरे प्रशासन की टिप्पणियों को शामिल करने के बाद उसे सौंप दी गई थी। तथापि, मैसर्स राइट्स ने कुछ सुधारात्मक उपाय सुझाए जिन पर रेल प्रशासन द्वारा सहमति नहीं दी गई।

रेल प्रशासन ने संरेखण के निर्माण में कठिनाई के आधार पर मैसर्स राइट्स की पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण रिपोर्ट का अंततः परित्याग करने का निर्णय लिया। संरेखण के नए एफएलएस को प्रस्तावित करते समय, रेल प्रशासन ने स्वीकार किया कि मैसर्स राइट्स की पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण रिपोर्ट की उस समय समुचित समीक्षा नहीं की गई थी। रेल प्रशासन ने बाद में नवंबर 2015 में मैसर्स आयसा को ₹ 1.52 करोड़ की लागत से 'चैनेज किमी 20 (दीमापुर के पास धनसिरी) से कोहिमा के पास जुब्जा तक (अनुमानित लंबाई - 60.00 किमी) बीजी सिंगल रेलवे लाइन संरेखण का विकास' के लिए एक और संविदा दी। यह कार्य नवंबर 2019 में पूरा हुआ था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि यद्यपि प्रस्तावित संरेखण के लिए पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण रिपोर्ट मैसर्स राइट्स द्वारा नवम्बर, 2011 में प्रस्तुत की गई थी, तथापि, रेल प्रशासन तीन वर्षों से अधिक समय के बाद पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण रिपोर्ट की जांच (2015) कर सका। इस प्रकार, पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण रिपोर्ट की समय पर जांच करने के लिए रेल प्रशासन के लापरवाह दृष्टिकोण के कारण रिपोर्ट का परित्याग किया गया। इसके अतिरिक्त अंतिम

रूप दिए गए खंड पर भू-तकनीकी रिपोर्ट का परित्याग किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 5.44 करोड़<sup>50</sup> का निष्फल व्यय हुआ (अनुलग्नक 2.1)।

अपने उत्तर में रेल प्रशासन ने कहा (मई 2022) कि किमी 17.00 से कोहिमा तक राइट्स के संरेखण की समीक्षा मुख्य रूप से (i) ढलानों को छोड़ने से बचने के लिए की गई थी, जो क्षेत्र के भूविज्ञान के अनुसार भूस्खलन संभावित थे, (ii) मुख्य पुल के हिस्सों में तीव्र मोड़ों से बचने और (iii) सुरंगों की लंबाई बढ़ाकर मोड़ों में समग्र संरेखण को कम करने हेतु की गई थी। पहाड़ी इलाकों में निर्माण कार्यकलापों में पूसीरे की अनुभवहीनता को संरेखण की समीक्षा करने का निर्णय लिए जाने हेतु भी उत्तरदायी ठहराया गया।

रेल प्रशासन का उत्तर लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को संबोधित नहीं करता है, अर्थात् नवंबर 2011 में प्रस्तुत की गई राइट्स सर्वेक्षण रिपोर्ट की समय पर समीक्षा करने में रेल प्रशासन विफल रहा। इसके अतिरिक्त, मैसर्स राइट्स के साथ तकनीकी विसंगतियों/निर्माण संबंधी कठिनाइयों का पता लगाने/उठाने में रेल प्रशासन की ओर से लगभग 3.5 वर्षों के अत्यधिक विलंब के कारण सर्वेक्षण रिपोर्ट का परित्याग कर दिया गया। इसके परिणामस्वरूप राइट्स द्वारा सर्वेक्षण रिपोर्ट तैयार करने के कारण ₹ 5.44 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

जहां तक पहाड़ी भू-भाग में निर्माण कार्यकलापों में अनुभवहीनता का संबंध है, यह उल्लेख करना उचित होगा कि निकटवर्ती लुमडिंग-सिलचर गेज परिवर्तन परियोजना, जिसमें समान भू-भाग शामिल था, में निर्माण कार्यकलाप वर्ष 2010 में पूरे जोरों पर थे और रेलवे ने नियमित रूप से परियोजना में ढलान विफलता के अनेक मामलों का अनुभव किया। रेल प्रशासन का उत्तर अस्पष्ट है, इसलिए मान्य नहीं है।

### (ख) भू-अधिग्रहण

रेल प्रशासन ने 2015 से परियोजना के लिए भू-अधिग्रहण प्रक्रिया शुरू की और यह मार्च 2021 के बाद तक जारी रही। भूमि और जिरात<sup>51</sup> के लिए कुल भुगतान किया गया मुआवजा ₹ 527.36 करोड़ था। भू-अधिग्रहण की प्रक्रिया में विलंब हुआ।

<sup>50</sup> आनुपातिक रूप से गणना की गई

<sup>51</sup>जिरात: फसलें, जिसमें भूमि पर खड़े पेड़ आदि शामिल हैं

लेखापरीक्षा ने भू-अधिग्रहण प्रक्रिया में कई प्रमुख अनियमितताएं पाई, जिसके कारण 2015 से 2021 की अवधि के दौरान ₹ 141.70 करोड़ का अनियमित/निष्फल व्यय हुआ, जिन पर चर्चा आगे आने वाले पैराग्राफ में की गई है:

**(i) भू-अधिग्रहण में अनुचित जल्दबाजी के कारण ₹ 23.34 करोड़ का निष्फल व्यय**

मैसर्स राइट्स द्वारा परियोजना का पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण किया गया था और अंतिम रिपोर्ट नवम्बर, 2011 में रेल प्रशासन को प्रस्तुत कर दी गई थी। 2012 में, दीमापुर-कोहिमा नई लाइन परियोजना के मूल संरेखण को संशोधित किया गया था। नई लाइन परियोजना के आरंभ बिंदु को दीमापुर (नागालैंड) से धनसिरी (असम) परिवर्तित कर दिया गया। जुब्जा से कोहिमा तक उच्च भूभाग के कारण कोहिमा से 18 किलोमीटर<sup>52</sup> दूर जुब्जा में नई लाइन संरेखण को समाप्त करने का भी निर्णय लिया गया।

भू-अधिग्रहण अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला है कि पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे निर्माण संगठन (एनएफआरसीओ) ने मैसर्स राइट्स द्वारा उनकी पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण रिपोर्ट (नवंबर 2011) में अनुशंसित संरेखण पर मार्च 2016 में परियोजना के लिए भूमि के एक बड़े क्षेत्र (6161071.34 वर्ग फुट) का अधिग्रहण किया था, यद्यपि इसे पहले ही (सितंबर 2015) सुधारने/प्रतिस्थापित करने का निर्णय लिया गया और कार्य मैसर्स आयसा को सौंपा जा चुका था।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि मैसर्स राइट्स की पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण रिपोर्ट के आधार पर रेल प्रशासन द्वारा अधिग्रहित भूमि डीएमवी-कोहिमा (अब धनसिरी-जुब्जा) नई लाइन परियोजना के संशोधित संरेखण (मैसर्स आयसा द्वारा की गई सिफारिश) के अनुरूप नहीं है। रेल प्रशासन ने भूमि के अधिग्रहण/खरीद के लिए ₹ 23.34 करोड़ का मुआवजा दिया, जो अब संशोधित संरेखण के कारण किसी काम की नहीं थी और अंततः इसका परित्याग करना पड़ा।

<sup>52</sup> मैसर्स आयसा रिपोर्ट 2019 के अनुसार

इस प्रकार, यह देखा गया कि पूसीरे प्रशासन पूरी तरह से अवगत था कि नई लाइन परियोजना (एलओए सितंबर 2015 में जारी) के लिए संशोधित संरेखण के विकास का काम पहले से ही प्रगति पर था। रेल प्रशासन ने संरेखण के प्रस्तावित संशोधन/अद्यतनीकरण पर रिपोर्ट की प्रतीक्षा नहीं की और पुराने राइट्स पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण रिपोर्ट (अनुलग्नक 2.2) के आधार पर जल्दबाजी में भूमि का अधिग्रहण किया।

रेल प्रशासन ने अपने उत्तर (मई 2022) में कहा कि जमीनी स्तर पर भू सर्वेक्षण मार्च 2015 तक पूर्ण हो गया था। इसके पश्चात, सितंबर 2015 में, एक नई एजेंसी, मैसर्स आयशा को चैनेज (सीएच) 20 किमी से जुब्जा यार्ड (82.50 किमी) तक संरेखण को संशोधित/परिष्कृत करने के लिए कार्य पर लगाया गया था। रेल प्रशासन ने तर्क दिया कि चूंकि कोहिमा जिले में संरेखण में किसी बड़े परिवर्तन की आवश्यकता नहीं थी, इसलिए मार्च 2015 में पहले से ही सर्वेक्षण की गई भूमि योजना के साथ आगे बढ़ने का निर्णय लिया गया। तदनुसार, जनवरी 2016 में, रेल क्षेत्रीय अधिकारियों ने उपायुक्त (डीसी) कोहिमा से भू अधिग्रहण के लिए मुआवजे की राशि के लिए अनुमान तैयार करने और प्रस्तुत करने का अनुरोध किया। ₹ 23.34 करोड़ की भूमि मुआवजा राशि 26 फरवरी 2016 को डीसी, कोहिमा को अंतरित की गई थी। तदुपरान्त, 29 फरवरी 2016 को रेल प्रशासन ने डीसी, कोहिमा से इस दलील पर भूमि मुआवजे के वितरण को रोकने के लिए संपर्क किया कि रेलवे एक नए संरेखण को अंतिम रूप दे रहा है। तथापि, 26 अप्रैल 2016 को राज्य अधिकारियों द्वारा ₹ 23.34 करोड़ की भूमि मुआवजा राशि वितरित की गई थी। रेल प्रशासन ने यह भी कहा कि इस प्रकार अधिग्रहित भूमि का उपयोग 10 सुरंगों और एक एस्केप टनल के लिए डंपिंग यार्ड के रूप में किया जा सकता है।

रेल प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है। यह तर्क कि भू-अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित क्षेत्र में संरेखण में बदलाव की उम्मीद नहीं थी, पूरी तरह से भ्रामक और तथ्यों से परे था। रेल प्रशासन चैनेज 20 किमी से जुब्जा यार्ड (82.50 किमी) तक संरेखण के पुनः सर्वेक्षण/परिवर्तन की आवश्यकता से पूरी तरह अवगत था, जिसमें फरवरी 2015 में भू-अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित क्षेत्र स्वयं शामिल था। तदनुसार,

सितंबर 2015 में, मैसर्स आयशा को उक्त संरेखण को संशोधित/परिष्कृत करने के लिए नियुक्त किया गया था। संरेखण के संशोधन/परिष्करण के लिए एजेंसी को नियुक्त करने के बावजूद, रेल प्रशासन ने एजेंसी की रिपोर्ट की प्रतीक्षा नहीं की और 26 फरवरी 2016 को डीसी, कोहिमा को भू-अधिग्रहण के लिए ₹ 23.34 करोड़ की मुआवजा राशि अंतरित करके अवांछित जल्दबाजी में काम किया।

इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन का तर्क (मई 2022) कि अधिग्रहित भूमि का उपयोग 10 सुरंगों और एक एस्केप टनल के लिए डंपिंग यार्ड के रूप में किया जा सकता है, भी स्वीकार्य नहीं है। अभिलेखों के अनुसार, केवल नौ छोटी सुरंगें, एक किमी से कम लंबाई वाली आठ सुरंगें, नए संरेखण चैनेज के भीतर थीं, न कि अधिग्रहित भूमि के साथ पुराने संरेखण चैनेज में, जिसका परित्याग कर दिया गया था (जून 2019)। इसके अतिरिक्त, सभी छोटी नौ सुरंगों के लिए, मलबे को डंप करने सहित सभी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पोर्टल क्षेत्र में पर्याप्त भूमि का अधिग्रहण पहले ही किया जा चुका है। इसके अतिरिक्त, टी-10 से मलबे को परित्यक्त भूमि में डंप नहीं किया जा सका, क्योंकि लगभग पूरा क्षेत्र टी-10 के मलबे के लिए व्यावहारिक रूप से दुर्गम था, जिसे सुरंग के पोर्टल के समीप खाई/संकरे मार्ग (लगभग 24 मीटर की गहराई और चौड़ाई लगभग 380 मीटर) के पार फेंका जाना था।

इस प्रकार, पहले से ही अद्यतिकरण/संशोधन के अधीन संरेखण (जिसे अंततः परित्यक्त कर दिया गया) पर नई लाइन परियोजना के लिए भूमि का अधिग्रहण भारतीय रेल के वित्तीय हितों की रक्षा करने में पूसीरे निर्माण संगठन की घोर लापरवाही और विफलता को दर्शाता है। पूसीरे भू-अधिग्रहण के प्रति इस तरह के संवेदनहीन/लापरवाह दृष्टिकोण अपनाने में सम्मिलित अधिकारियों की जवाबदेही तय कर सकता है।

**(ii) सुरंगों के ऊपर भू-अधिग्रहण पर ₹ 79.70 करोड़ का अनियमित व्यय**

भारतीय रेल अभियांत्रिकी संहिता के पैरा 819 में अन्य बातों के साथ-साथ कहा गया है कि: 'स्थायी भूमि' वह भूमि है जिसकी रेलवे के यातायात के लिए खुलने और निर्माण का कार्य पूरा होने के बाद स्थायी रूप से आवश्यकता होगी। इस मद में रेलवे की स्थायी लाइन के गठन द्वारा कब्जा की जाने वाली सभी भूमि शामिल है, जिसमें किनारों और कटिंग के किनारे ढलान, सुरंगों के प्रवेश द्वार और उनसे संबंधित शाफ्ट शामिल हैं। इस शीर्ष में किनारे और कटिंग की ढलान सहित रेलवे की स्थायी लाइन, जिसमें सुरंगों के प्रवेश द्वार और उनसे सम्बंधित शाफ्ट के निर्माण के लिए कब्जा की जाने वाली सभी भूमि शामिल हैं।

इसके अतिरिक्त, सितंबर, 2018 में रेलवे बोर्ड के पत्र द्वारा जारी निदेशों में यह निर्धारित किया गया है कि सुरंगों के पास भू-अधिग्रहण के लिए निम्नलिखित दिशानिर्देशों का पालन किया जाना चाहिए:

- सुरंगों के प्रवेश द्वारों, अर्थात् पोर्टल के लिए और किसी भी एडिट/शाफ्ट के लिए, जो निर्माण की दर को सुविधाजनक बनाने या सुरक्षा सुविधाओं की व्यवस्था के लिए आवश्यक हो, को छोड़कर सुरंगों पर कोई भू-अधिग्रहण नहीं किया गया है।
- भूगर्भीय रूप से अस्थिर क्षेत्रों में, जहां सुरंग बनाने/खुदाई के दौरान जमीन धसने की संभावना है और कम उपरिभार वाले स्थानों पर भी व्यावहारिक विचारों के आधार पर जोनल रेलवे द्वारा मामला-दर-मामला आधार पर भू-अधिग्रहण किया जा सकता है।

पूर्वोक्त सीमांत रेलवे निर्माण संगठन (एनएफआरसीओ) ने अविवेकी रूप से परियोजना की सभी सुरंगों<sup>53</sup> के ऊपर स्थित भूमि का अधिग्रहण किया। यह भी पाया गया कि सितंबर, 2018 में रेलवे बोर्ड के निर्देश जारी होने से पहले सुरंग संख्या 1 के अतिरिक्त अधिकांश सुरंगों के ऊपर की भूमि अधिग्रहित की जा चुकी थी।

<sup>53</sup> परियोजना में कुल उन्नीस (19) सुरंगें हैं। तथापि, लेखा परीक्षा द्वारा चौदह (14) सुरंगों के ऊपर भूमि के अधिग्रहण के लिए गणना की गई है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि यद्यपि एनएफआरसीओ आरंभ में सुरंग संख्या 1 पर भूमि का अधिग्रहण करने के लिए अनिच्छुक था, लेकिन अंततः नागालैंड के मुख्य सचिव के अनुरोध के आधार पर इसे अधिग्रहित किया गया। महाप्रबंधक (निर्माण) पूसीरे को संबोधित अपने पत्र में<sup>54</sup>, मुख्य सचिव, नागालैंड ने परियोजना में दस सुरंगों<sup>55</sup> के ऊपर भूमि के अधिग्रहण और क्षेत्र की भूगर्भीय अस्थिरता के पूर्ववती (फरवरी 2016 से नवंबर 2018) उद्धरणों का हवाला दिया। सुरंग संख्या 1 पर भू-अधिग्रहण के उनके अनुरोध को स्वीकार कर लिया गया और एनएफआरसीओ ने मार्च 2020 में ₹ 5.07 करोड़ की लागत से भूमि का अधिग्रहण किया। इसे यह कहते हुए तर्कसंगत ठहराया गया था कि अधिग्रहण (क) सितंबर, 2018 के रेलवे बोर्ड के पत्र के पैरा (ii) और (ख) मुख्य सचिव, नागालैंड के अनुरोध के अनुरूप है।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से आगे पता चला कि एनएफआरसीओ ने आरंभ में सुरंग संख्या 1 को छोड़कर परियोजना पर बनाई जा रही सभी सुरंगों पर ₹ 74.62 करोड़ में भूमि का अधिग्रहण किया था। तदोपरान्त सुरंग संख्या 1 के ऊपर 5,99,723 वर्ग फुट भूमि का अधिग्रहण ₹ 5.07 करोड़ की लागत से किया गया। लेखापरीक्षा को भू-अधिग्रहण के मामलों से संबंधित कोई दस्तावेज/अभिलेख नहीं मिला, जो यह दर्शाता हो कि रेलवे बोर्ड (सितंबर 2018)<sup>56</sup> के निर्देशानुसार सुरंग/खुदाई के दौरान भूमि के धँस जाने की संभावना पर कोई अध्ययन किया गया था। परियोजना पर मैसर्स आयसा की अंतिम अवस्थिति सर्वेक्षण रिपोर्ट में परियोजना की सभी सुरंगों पर उपरिभार<sup>57</sup> होने का संकेत दिया गया था और सुरंग बनाने/खुदाई के दौरान भूमि के धँस जाने की संभावना का कोई उल्लेख नहीं था। सुरंगों के ऊपर भूमि का अधिग्रहण संहिता प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के सितंबर 2018 के निदेशों का उल्लंघन था। इस प्रकार, धनसिरी-जुब्जा नई लाइन

<sup>54</sup> मुख्य सचिव, नागालैंड का अ.शा. पत्र संख्या: सीएसओ/एलआर/7-141/एसीक्यू-रेलवे/2014 (पीटी-1) दिनांक 19 दिसंबर 2019।

<sup>55</sup> सुरंग संख्या 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 17, 18 और 19

<sup>56</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2018/डब्ल्यू-1/जनरल/भू-अधिग्रहण/पीटी । दिनांक 6 सितंबर 2018

<sup>57</sup> उपरिभार वह सामग्री है जो एक क्षेत्र के ऊपर स्थित होती है।

परियोजना में चौदह सुरंगों के ऊपर भू-अधिग्रहण करने का रेल प्रशासन का निर्णय अनियमित था, जिसके कारण सुरंगों के ऊपर भूमि के अधिग्रहण के लिए ₹ 79.70 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ (अनुलग्नक 2.3)।

रेल प्रशासन ने अपने उत्तर में कहा (मई 2022) कि सुरंगों पर भूमि का अधिग्रहण नागा परंपरागत कानून और भारत के संविधान के अनुच्छेद 371-ए के अनुरूप एवं साथ-साथ सुरंग संख्या टी-1 पर भू-अधिग्रहण मुख्य सचिव, नागालैंड के अनुरोध पर किया गया था। इसके अतिरिक्त यह भी कहा गया कि एक नीति/संहिता वैधानिक कानूनों की अनदेखी नहीं कर सकती है और वहाँ क्षेत्र में भूगर्भीय अस्थिरता/जमीन के धँसने की संभावना थी। रेल प्रशासन ने नागालैंड के 'उपद्रवग्रस्त क्षेत्र' की स्थिति और राज्य में सशस्त्र बल (विशेष शक्तियाँ) अधिनियम (एएफएसपीए) के स्थिति का उल्लेख करते हुए सुरंगों पर भूमि के अधिग्रहण का भी बचाव किया।

पूसीरे प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है। सुरंग संख्या टी-1 को छोड़कर अन्य सभी सुरंगों के ऊपर भूमि का अधिग्रहण रेल प्रशासन द्वारा मौजूदा संहिता प्रावधानों की अनदेखी करके किया गया था। रेल प्रशासन ने सुरंगों के ऊपर भू-अधिग्रहण के संबंध में राज्य प्राधिकारियों के साथ इस मामले को नहीं उठाया और स्वेच्छा से मुआवजे का भुगतान किया। परंपरागत कानून और अनुच्छेद 371 ए का मुद्दा केवल तब उठाया गया, जब रेलवे बोर्ड ने इस मामले (2018) में हस्तक्षेप किया और संहिता प्रावधानों के अनुसार सुरंगों के ऊपर भूमि के अधिग्रहण से बचने का निर्देश दिया। इससे स्पष्ट होता है कि रेल प्रशासन पूर्व के मामलों में सुरंगों के ऊपर भू-अधिग्रहण के लिए संहिता प्रावधानों का पालन करने में विफल रहा, जिससे सुरंग संख्या टी-1 के लिए मुआवजे की मांग उठाने का मार्ग प्रशस्त हुआ।

सशस्त्र बल (विशेष शक्तियाँ) अधिनियम (एएफएसपीए) के प्रचलन में, स्थानीय लोगों द्वारा उपद्रव के संबंध में, यह ज्ञात है कि प्रत्येक परियोजना की अपनी चुनौतियाँ हैं, जिनसे राज्य कानून और व्यवस्था प्राधिकारियों के सक्रिय सहयोग से स्थानीय स्तर पर निपटाया जाना अपेक्षित है।



इस प्रकार, परंपरागत कानून और अनुच्छेद 371-ए के साथ-साथ भूवैज्ञानिक अस्थिरता और जमीन के धँसने की संभावना जैसे तर्क सुरंग संख्या टी-1 पर भू-अधिग्रहण का बचाव करने के लिए स्पष्ट रूप से एक उत्तरचिन्तन था। यदि रेल प्रशासन द्वारा संहिता प्रावधानों के अनुसार भू-अधिग्रहण प्रक्रिया के आरंभ से ही सभी सुरंगों पर भूमि का अधिग्रहण नहीं किया गया होता, तो ₹ 79.70 करोड़ के भारी अनियमित व्यय से बचा जा सकता था। रेल प्रशासन इस पर विचार कर सकता है एवं संहिता प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए की गई भू-अधिग्रहण के लिए जवाबदेही तय कर सकता है।

**(iii) स्टेशनों के बीच लाइन के लिए अतिरिक्त भूमि के अधिग्रहण पर ₹ 12.97 करोड़ का परिहार्य व्यय**

रेलवे अभियांत्रिकी संहिता के पैरा 822 (सी) के अनुसार, 'एकल लाइन के लिए ली जाने वाली भूमि की न्यूनतम चौड़ाई सामान्य परिस्थितियों में इतनी होनी चाहिए जैसा कि परिशिष्ट III के रूप में मुद्रित खंडों और तालिकाओं में दर्शाई गई है। संहिता का पैरा 829 यह भी प्रावधान करता है कि 'स्टेशनों के बीच की लाइन के लिए परिशिष्ट III में खंडों में दर्शाई गई भूमि के लिए सामान्य व्यवस्था का पालन किया जाना चाहिए। नई लाइनों और दोहरीकरण के लिए, कृषि भूमि का अधिग्रहण न्यूनतम सीमा तक सीमित होना चाहिए। अधिग्रहित किए जाने वाले क्षेत्र को परिशिष्ट III में दी गई व्यवस्था के अनुरूप होने की आवश्यकता नहीं है और उचित दूरी के भीतर कहीं और से मिट्टी लाने या गहरे गड्ढे बनाने और विशेष मामलों में तटबंध के दोनों ओर बरम की चौड़ाई को कम करने की संभावना को ध्यान में रखा जाना चाहिए'।

इसके अतिरिक्त, रेलवे ट्रैक अभियांत्रिकी के पैरा 8.7.3 के अनुसार, रेलवे लाइन के निर्माण के लिए खरीदी गई भूमि सामान्यतया ढलानों, गड्ढों/खराब किनारों को अनुकूल बनाने और किनारों व गड्ढों/खराब किनारों के कोनों के बीच कुछ परिसीमा के लिए पर्याप्त होती है।

रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 2020 में महाप्रबंधक (सीओएन), पूसीरे को भूमि की आवश्यकता की समीक्षा करने और परियोजना को किफायती बनाने के लिए

ब्लॉक खंडों में भूमि की चौड़ाई को किनारों के कोनों से 3 मीटर तक सीमित करने का निदेश दिया।

तथापि, नई लाइन परियोजना के भू-अधिग्रहण अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि एनएफआरसीओ ने स्टेशनों (ब्लॉक खंड) के बीच लाइन के लिए अपेक्षित न्यूनतम चौड़ाई से बहुत अधिक भू-अधिग्रहण किया था। एकल बीजी रेलवे लाइन के लिए वास्तव में आवश्यक भूमि के साथ पूर्व अधिग्रहीत भूमि के तुलनात्मक अध्ययन से पता चला कि एनएफआरसीओ ने संहिता प्रावधानों का पालन नहीं किया और परियोजना के लिए भूमि का अंधाधुंध अधिग्रहण किया गया। लेखापरीक्षा संवीक्षा से आगे पता चला कि एनएफआरसीओ ने निर्धारित मानदंडों के अनुसार वास्तव में आवश्यक भूमि से 16,22,815.48 वर्ग फुट अधिक भूमि का अधिग्रहण किया। ऐसा करने में, एनएफआरसीओ ने भूमि के अतिरिक्त अधिग्रहण पर ₹ 12.97 करोड़ का परिहार्य व्यय किया (अनुलग्नक 2.4)।

लेखापरीक्षा द्वारा यह बताए जाने पर, रेल प्रशासन ने कहा (मई 2022) कि आवश्यकता के अनुरूप न्यूनतम भूमि का अधिग्रहण किया गया था, लेकिन कुछ स्थानों पर छोटे हिस्सों में, अतिरिक्त भूमि का अधिग्रहण किया गया है जो मुख्य पुलों, सुरंग पोर्टल, डंपिंग यार्ड और स्टेशन यार्ड के निर्माण के लिए अनिवार्य रूप से आवश्यक था।

रेल प्रशासन की टिप्पणी निम्नानुसार थी:

**(क) 18300 मीटर से 20250 मीटर तक चैनेज**

सुरंग से निकलने वाली मिट्टी को एक ही चैनेज<sup>58</sup> के साथ डंप नहीं किया जा सकता है। यह भी तर्क दिया गया कि टी-1 ए और टी-1 के बीच पुल संख्या 85 के निर्माण के कारण क्षेत्र का उपयोग डंपिंग के लिए नहीं किया जा सकता।

<sup>58</sup> यहां चैनेज (सीएच) उद्गम स्थल/स्टेशन (धनसिरी) से प्रस्तावित नई लाइन संरेखण पर स्थान की दूरी को दर्शाता है। उद्गम स्थल/स्टेशन (धनसिरी) की संदर्भ दूरी 0 मीटर के रूप में ली गई है।

रेल प्रशासन का तर्क उपयुक्त नहीं है। आधिकारिक अभिलेखों के अनुसार, सुरंग टी-1 ए चैनेज 21020 मीटर से 21160 मीटर तक और सुरंग टी-1 चैनेज 21397 मीटर से 24943 मीटर तक शुरू होता है। सुरंग के पोर्टल 1 से मलबा डंप करने के लिए सुरंग टी-1 ए और सुरंग टी-1 के बीच पर्याप्त अधिग्रहित भूमि (खाई/घाटी) थी। भौतिक साक्ष्य (नीचे दी गई तस्वीर) स्पष्ट रूप से दर्शाते/सिद्ध करते हैं कि पोर्टल 1 (पी-1) से मलबा पोर्टल पी-1 से सटी घाटी/खाई में डाला जा रहा था, जो सुरंग संख्या 1 से मलबे को समायोजित करने के लिए चैनेज 18300 मीटर से 20250 मीटर के बीच भूमि की बढ़ी हुई चौड़ाई की आवश्यकता के संबंध में रेल प्रशासन के दावे के विपरीत है।

**सुरंग संख्या 1 का पोर्टल पी 1- पोर्टल पी 1 के साथ खाई में सुरंग के मलबे का जमाव**



स्रोत: दीमापुर-कोहिमा नई लाइन परियोजना की सुरंग संख्या 1 के पोर्टल पी 1 की 29 अक्टूबर 2021 (1100 बजे) को लेखापरीक्षा द्वारा ली गई तस्वीर

**(ख) 38350 मीटर से 39150 मीटर तक चैनेज**

रेल प्रशासन ने बताया कि सुरंग टी-4 का मलबा डालने के लिए अतिरिक्त चौड़ाई बढ़ाई गई थी, क्योंकि रेलवे सीमा के बाहर डंपिंग से सामाजिक और पर्यावरणीय समस्याएं पैदा हो सकती थी।

आधिकारिक अभिलेखों के अनुसार, टी-4 के पोर्टल 1 (चैनेज 39843 मीटर से शुरू) और चैनेज 39150 मीटर के बीच पर्याप्त भूमि का अधिग्रहण किया गया था, जिसमें 200 मीटर x 200 मीटर का भू-खंड शामिल था, जो मलबा डालने हेतु

आवश्यकता से अधिक था। चैनेज 38350 मीटर और 39150 मीटर के बीच भूमि की चौड़ी पट्टी अधिग्रहित करने की आवश्यकता बिल्कुल भी नहीं थी।

**(ग) 43050 मीटर से 43300 मीटर तक चैनेज**

यह चैनेज मुख्य पुल संख्या 154 (चैनेज 42695 से 43264) की जगह में पड़ता है। मुख्य पुल के संरेखण की केंद्र रेखा के दोनों ओर पर 50 मीटर चौड़ी भूमि का अधिग्रहण करना सामान्य बात है। यह भी कहा गया था कि भविष्य में की जाने वाली मरम्मत और निरीक्षण के लिए मुख्य/महत्वपूर्ण पुल एप्रोच के लिए न्यूनतम 50 मीटर की चौड़ाई रखी जाती है।

रेल प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि प्रमुख पुलों के ऊपर/आस-पास की भूमि के अधिग्रहण के लिए कोई वर्तमान/संहिता प्रावधान नहीं है। इस प्रकार, केवल 'सामान्य बात' के आधार पर इस अधिग्रहण को उचित नहीं ठहराया जा सकता है।

**(घ) 73200 मीटर से 73600 मीटर तक चैनेज**

इस भूमि का खंड टी-15 के पोर्टल 2 के अंतर्गत आता है और सामान्यतया, एक पोर्टल को खुदाई और मलबा डालने के लिए अतिरिक्त भूमि की आवश्यकता होती है।

अभिलेखों के अनुसार, टी-15 एक बहुत छोटी सुरंग<sup>59</sup> (लंबाई: 160 मीटर) है और मलबा डालने के लिए ज्यादा भूमि की आवश्यकता नहीं थी। विचाराधीन भूमि का खंड 400 मीटर लंबा (चैनेज 73200 से 73600) था और इस खंड का केवल 20 मीटर (चैनेज 73200 से 73220) टी-15 के अंदर पड़ता है। इस संबंध में 44000 वर्ग मीटर भूमि अधिग्रहित की गई थी, जबकि आवश्यकता केवल 20164 वर्ग मीटर की थी। इसके अतिरिक्त, चैनेज 73260 और 73280 के बीच एक खाई थी, जिसका उपयोग टी-15 के मलबे को डालने के लिए किया जा सकता था। इस प्रकार, भू-अधिग्रहण के लिए वर्तमान नियमों का उल्लंघन करते हुए 23836 वर्ग मीटर की अतिरिक्त भूमि का अनावश्यक रूप से अधिग्रहण किया गया।

<sup>59</sup> टी-15 (पोर्टल सहित) की चैनेज 73060 से 73220 अर्थात 160 मीटर लंबी है।

**(ड) 73600 मीटर से 73800 मीटर तक चैनेज**

रेल प्रशासन के उत्तर के अनुसार, भूमि का यह खंड मुख्य पुल संख्या 187 के ए 1 के अंतर्गत आता है, जिसके लिए अतिरिक्त चौड़ाई की आवश्यकता थी।

रेल प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है। आधिकारिक अभिलेखों के अनुसार, मुख्य पुल संख्या 187 का ए 1 चैनेज 73910 पर पड़ता है, जो चैनेज (चैनेज 73800) से 100 मीटर से अधिक दूरी पर है, जिसके लिए भूमि की अतिरिक्त चौड़ाई का अधिग्रहण किया गया था। इसके अतिरिक्त, ए 1 पर अतिरिक्त भूमि की आवश्यकता को पूरा करने के लिए, 120 मीटर लंबी और 100 मीटर चौड़ी भू-पट्टी पहले ही अधिग्रहित कर ली गई थी।

इस प्रकार, स्टेशनों (ब्लॉक खंड) के बीच लाइन के लिए भू-अधिग्रहण के लिए वर्तमान प्रावधानों का पालन न करने से ₹ 12.97 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। रेल प्रशासन द्वारा अतिरिक्त भूमि के अधिग्रहण के कारणों की जांच की जानी चाहिए और इसके लिए जवाबदेही तय की जानी चाहिए। भविष्य में इस तरह की अनियमितताओं से बचने के लिए कदम उठाए जाने चाहिए।

**(iv) भूमि के पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण पर ₹ 6.97 करोड़ के मुआवजे का अनियमित भुगतान**

नागालैंड भूमि (मांग और अधिग्रहण) अधिनियम, 1965 राज्य में भू-अधिग्रहण मामलों और अन्य संबंधित कार्यकलापों से संबंधित है।

अधिनियम का पैरा 7(1) उस कार्यप्रणाली से संबंधित है जहां इच्छुक व्यक्ति निजी रूप से उपस्थित हो सकते हैं या कलेक्टर के समक्ष विधिवत रूप से प्राधिकृत एजेंट भेज सकते हैं और भूमि में अपने संबंधित हितों की प्रकृति और ऐसे हितों के लिए मुआवजे के लिए उनके दावे की राशि और विवरण का वर्णन कर सकते हैं। अधिनियम का पैरा 11 मुआवजा प्रदान किए जाने की कार्यप्रणाली से संबंधित है, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह प्रावधान है कि ऐसे मुआवजे के भुगतान पर ऐसे व्यक्तियों और कलेक्टर के बीच लिखित सहमति हो सकती है या किसी समझौते के अभाव में, निम्नलिखित के संबंध में उचित मुआवजा दिया जा सकता है:

(क) ऐसी भूमि की मांग; और

(ख) ऐसी भूमि की मांग की अवधि के दौरान हुई क्षति।

दीमापुर-जुब्जा नई लाइन परियोजना से संबंधित भू-अधिग्रहण मामलों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि दो मामलों में, रेल प्रशासन ने प्रभावित भूमि मालिकों को मुआवजे के किये गए भुगतान के दो से तीन वर्षों के तुरंत बाद अधिग्रहित भूमि के पुनः वर्गीकरण/पुनः सर्वेक्षण के कारण ₹ 6.97 करोड़ का अतिरिक्त मुआवजा दिया।

दोनों मामलों में, राज्य प्रशासन द्वारा पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण किया गया था और अभिलेख में कोई संयुक्त पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण रिपोर्ट नहीं पाई गई। लेखापरीक्षा ने पाया कि एक मामले में, पुनः सर्वेक्षित/पुनः वर्गीकृत भूमि पर मुआवजे के आकलन के लिए गणना पत्रकों के साथ संशोधित आकलन, जिला प्रशासन द्वारा केवल डीसी, दीमापुर के हस्ताक्षर के साथ अर्थात् रेलवे अधिकारियों के संयुक्त हस्ताक्षर के बिना रेलवे प्राधिकारियों को अग्रेषित किए गए थे। जब गणना पत्रकों और मुआवजे के संशोधित/अतिरिक्त आकलनों पर राज्य और रेलवे अधिकारियों के संयुक्त हस्ताक्षर की अनुपस्थिति का मुद्दा एसोसिएटेड फाइनेंस द्वारा उठाया गया था, तो इसे मूल गणना पत्रकों की छायाप्रतियों पर रेलवे अधिकारियों के हस्ताक्षर के साथ फिर से प्रस्तुत किया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि भूमि के पुनः सर्वेक्षण के आधार पर मत्स्य तालों के लिए ₹ 1.12 करोड़ का मुआवजा भी दिया गया था, जो मूल सर्वेक्षण के दौरान नहीं थे। समीक्षा में आगे पता चला है कि उप मुख्य अभियंता (निर्माण), डीएमवी ने डीसी, दीमापुर को लिखे पत्र<sup>60</sup> में कहा कि धनसिरीपार गांव से चुमुकेदिमा तक भूमि सर्वेक्षण और जिरात<sup>61</sup> सर्वेक्षण भूमि रिकॉर्ड और सर्वेक्षण विभाग के जिला अधिकारियों, गांव बुरास, ग्राम प्रमुखों और ग्रामीणों के साथ आयोजित किया गया था। अभिलेख में ऐसा कुछ भी नहीं था जिससे पता चल सके कि डीसी, दीमापुर

<sup>60</sup> पत्र संख्या: डब्ल्यू/207/डीएमवी/2014/19 दिनांक 16 दिसंबर 2014

<sup>61</sup> जिरात: भूमि पर खड़ी फसलें, जिनमें पेड़ आदि शामिल हैं।

ने कभी भी संबंधित विभागों (भूमि, मत्स्य पालन, आदि) के अधिकारियों और अन्य संबंधित व्यक्तियों/संस्थाओं (गांव बुरास, ग्राम प्रमुखों और ग्रामीणों) के साथ संयुक्त भूमि सर्वेक्षण/जिरात सर्वेक्षण के संबंध में उप मुख्य अभियंता (निर्माण), डीएमवी के पत्र का जवाब दिया या खंडन किया।

इस प्रकार, अनियमित पुनः सर्वेक्षण और उसके नियमों के उल्लंघन के आधार पर मुआवजे के दावों को चुनौती देने में रेल प्रशासन की विफलता सवारों के घरे में थी। भूमि के पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण के कारण अतिरिक्त मुआवजा देने का रेल प्रशासन का निर्णय अनुचित था, जिसके कारण 6.97 करोड़ रुपए का अनियमित भुगतान हुआ (**अनुलग्नक 2.5**)।

उत्तर में, रेल प्रशासन ने कहा (मई 2022) कि भूमि वर्गीकरण जिला प्रशासन द्वारा किया गया था, न कि रेलवे द्वारा। दीमापुर जिले में 2.8 किमी से 18.3 किमी तक भू-अधिग्रहण 6 अगस्त 2014 को आरंभ हुआ और मार्च 2015 में मुआवजे का भुगतान किया गया। बाद में फरवरी 2017 में, प्रभावित भूमि मालिकों को ₹ 2.66 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया, जिसमें मुख्य रूप से घर, मत्स्य पालन और कुछ बागान शामिल थे, जो मुख्य आकलन में छूट गए थे, क्योंकि जब अनुमान को अंतिम रूप दिया गया था, तो मत्स्य विभाग और लोक निर्माण विभाग (पीडब्ल्यूडी) के अधिकारी अनुपलब्ध थे।

सभी मत्स्य पालन का सर्वेक्षण सीईओ, मत्स्य विभाग और एक्सईएन/निर्माण/डीएमवी द्वारा संयुक्त रूप से 15 अक्टूबर 2015 को किया गया था और मत्स्य पालन विभाग द्वारा आकलन तैयार किया गया था। बाद में राज्य अधिकारियों और रेलवे अधिकारियों की सुविधा के अनुसार अलग-अलग तारीखों में घरों और अन्य छूटी हुई संपत्ति का संयुक्त रूप से सर्वेक्षण किया गया। संयुक्त रूप से किये गए पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण रिपोर्टों की प्रतियां प्रस्तुत करने के लिए राज्य प्राधिकारियों से अनुरोध किया गया। अतः, उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि भूमि के पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण के संबंध में कोई अनियमित भुगतान नहीं किया गया था।

रेल प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है। उपलब्ध अभिलेखों के अनुसार, यह स्पष्ट था कि कुछ मामलों में पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण के लिए संयुक्त सत्यापन नहीं किया गया। छूटी हुई संपत्ति और मत्स्य पालन के मामलों में मुआवजे का भुगतान नहीं करने का तर्क स्वीकार्य नहीं था, क्योंकि अधिकारियों की अनुपस्थिति और संपत्ति के लिए भुगतान नहीं किए जाने का मुद्दा न तो लाभार्थियों द्वारा और न ही मूल सर्वेक्षण के दौरान अधिकारियों द्वारा या जब लाभार्थियों द्वारा मुआवजा प्राप्त नहीं किया गया तब उठाया गया था। यह स्पष्ट था कि पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण के लिए मुआवजे का भुगतान एक उत्तरचिन्तन था और तथ्यों पर आधारित या नागालैंड भूमि (मांग और अधिग्रहण) अधिनियम, 1965 के अनुसार नहीं था। इस प्रकार, नियमों का पालन किए बिना अतिरिक्त मुआवजे का भुगतान करने का रेल प्रशासन का निर्णय इस दलील पर कि अदालत की कार्रवाई लंबी और समय लेने वाली थी, अनुचित था।

पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण के लिए अनियमित अतिरिक्त भुगतान के मामले की गहन संवीक्षा किए जाने की आवश्यकता है और संबंधित अधिकारियों की जवाबदेही तय की जानी चाहिए। यह सुनिश्चित किया जाए कि भविष्य में आने वाले पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण के मामलों को भू-अधिग्रहण नियमों के अनुसार निपटाया जाए।

**(v) भूमि मुआवजा लागत पर ₹ 18.72 करोड़ के स्थापना प्रभार का अनियमित भुगतान**

भारतीय रेलवे अभियांत्रिकी संहिता के पैरा 853 के अनुसार: 'राज्य सरकार, भारत के संविधान के अनुच्छेद 258 के तहत केंद्र सरकार के अधिग्रहण कार्य के लिए भू-अधिग्रहण स्टाफ और आकस्मिकताओं पर वास्तव में किए गए अतिरिक्त व्यय की प्रतिपूर्ति के लिए हकदार है। यदि इस तरह की अतिरिक्त लागत की राशि अन्यथा नहीं प्राप्त की जा सकती हो तो प्रतिशत के आधार पर गणना किया गया उचित शुल्क मान्य होगा। कलेक्टर के अधिनिर्णय से उत्पन्न होने वाली मुकदमेबाजी की लागत भी रेलवे द्वारा वहन की जाएगी'। इसके अलावा, भारतीय रेलवे अभियांत्रिकी संहिता के पैरा 854 में यह प्रावधान है कि किसी भी विशेष प्रतिष्ठान की पूरी लागत, जिसे अधिग्रहण प्रयोजनों के लिए सरकारी



आदेशों के तहत माना जा सकता है, भूमि की लागत में शामिल होगी, चाहे वह सिविल या रेलवे संवितरण कार्यालयों द्वारा खर्च की गई हो।

दीमापुर-जुब्जा नई लाइन परियोजना के लिए भू-अधिग्रहण से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- (क) राज्य सरकार (नागालैंड) ने कुल भू-अधिग्रहण लागत/राशि पर 8 प्रतिशत की दर से स्थापना प्रभार/लागत प्रभारित की। 8 प्रतिशत की दर पर स्थापना लागत के दो अलग-अलग घटक थे नामतः (i) 4 प्रतिशत की दर पर राज्य राजस्व के रूप में व्यय और (ii) 4 प्रतिशत की दर से तकनीकी सर्वेक्षण और विभागीय अनुमानों की तैयारी के लिए व्यय।
- (ख) दीमापुर-जुब्जा नई लाइन परियोजना के लिए भू-अधिग्रहण हेतु रेल प्रशासन द्वारा नागालैंड राज्य भू-अधिग्रहण प्राधिकारियों को कुल (4 प्रतिशत राज्य राजस्व सहित) ₹ 486.73 करोड़ का भुगतान किया गया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि भू-अधिग्रहण के मामलों में, संहिता प्रावधान ने राज्य सरकार को केंद्र सरकार के लिए अधिग्रहण के कार्य के लिए भू-अधिग्रहण कर्मचारियों पर किए जाने वाले स्थापना शुल्क/लागत और किसी विशेष प्रतिष्ठान आकस्मिकता को प्रभारित करने के लिए प्राधिकृत किया। उपरोक्त विषयों/मामलों को छोड़कर, स्थापना प्रभार/लागत लगाना अर्थात् राज्य राजस्व स्पष्ट रूप से संहितागत प्रावधानों का उल्लंघन है। राज्य सरकार द्वारा 4 प्रतिशत की दर से स्थापना प्रभारों (राज्य राजस्व के रूप में) को अनुचित रूप से लगाए जाने/मांग की पहचान करने और उस पर आपत्ति करने में रेल प्रशासन विफल रहा, जिसके कारण 18.72 करोड़ रुपए का अनियमित भुगतान हुआ (अनुलग्नक 2.6)।

लेखापरीक्षा द्वारा यह बताए जाने पर, रेल प्रशासन ने कहा (मई 2022) कि इस मामले को राज्य के प्राधिकारियों के साथ उठाया गया था और उनके विचार प्राप्त करने के पश्चात, राज्य राजस्व के रूप में प्रभारित राशि की वसूली के लिए आगे आवश्यक कदम उठाए जाएंगे।

रेल प्रशासन को इस संबंध में उचित कदम उठाने और राज्य राजस्व के रूप में प्रभारित ₹ 18.72 करोड़ की राशि वसूल करने के लिए राज्य सरकार के साथ मामले को आगे बढ़ाने की आवश्यकता है।

### (ग) डिजाइन और आरेखण

अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता और रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के वर्तमान निदेशों में यह परिकल्पित है कि संविदा तब तक प्रदान नहीं की जानी चाहिए जब तक कि सभी योजनाएं, आरेखण और प्राक्कलन सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित/स्वीकृत न हो जाएं। वर्तमान प्रावधानों में यह भी परिकल्पना की गई है कि डिजाइन और आरेखण को अंतिम रूप देने से पहले आवश्यक मृदा और स्थल जांच करने में उचित सावधानी बरती जानी चाहिए।

डिजाइन और आरेखण से संबंधित विसंगतियों पर आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

### (1) सुरंगों के अविवेकपूर्ण प्रस्तावित क्रॉस-सेक्शन के कारण ₹ 879.05 करोड़ की परिहार्य देनदारी

रेलवे सुरंगों की हैंडबुक के अध्याय 6 के पैरा 3.1 और 3.3 के अनुसार, सुरंग के क्रॉस-सेक्शन का आकार और आयाम कई कारकों जैसे आवश्यक आयामी/निकासी प्रोफाइल, परिचालन और सुरक्षा उपस्करों के लिए अतिरिक्त स्थान आवश्यकताएं, जल निकासी आवश्यकताएं, सुरक्षा और बचाव दृष्टिकोण से उत्पन्न आवश्यकताएं आदि द्वारा निर्धारित किया जाता है। एक सुरंग के क्रॉस-सेक्शन के आयाम को निर्धारित करने में आर्थिक विचार भी एक महत्वपूर्ण कारक है।

सुरंग क्रॉस-सेक्शन के निर्धारण को प्रभावित करने वाला एक कारक परिचालन उपस्करों के लिए आवश्यक अतिरिक्त स्थान है। 25 केवीए विद्युत कर्षण ऊर्जा आपूर्ति वाली सुरंगों में, उपरि उपस्कर (ओएचई) एक ऐसा परिचालन उपकरण है, जो उपलब्ध कराया जाना चाहिए। उपरि उपस्कर दो प्रकार के होते हैं, नामतः फिक्स्ड ओएचई [जिसे रिजिड ओवरहेड कंडक्टर रेल सिस्टम (आरओसीएस) भी कहा जाता है] और फ्लेक्सिबल ओएचई। आरओसीएस के कई लाभ हैं जैसे कि

ओवरहेड टनल स्पेस की कम आवश्यकता, फ्लेक्सिबल ओएचई की तुलना में कम रखरखाव लागत आदि।

रिजिड ओवरहेड कंडक्टर रेल सिस्टम  
(आरओसीएस)/फिक्स्ड उपरि उपस्कर



स्रोत: आरडीएसओ का निर्देश सं. TI/IN/0041

फ्लेक्सिबल उपरि उपस्कर



स्रोत: भारतीय रेलवे हरित ऊर्जा पहल  
(irgreenri.gov.in)

सुरंग के अंदर ट्रैक के साथ बचाव मार्गों/पैदल मार्गों की व्यवस्था के लिए आवश्यक स्थान सुरंग क्रॉस-सेक्शन के निर्धारण को प्रभावित करने वाला एक अन्य कारक है। यूरोपीय विनियम (2014) के अनुसार, 500 मीटर से अधिक लंबी सुरंगों (एकल ट्रैक के लिए) के कम से कम एक तरफ 0.80 मीटर की न्यूनतम चौड़ाई का पैदल मार्ग प्रदान किया जाना चाहिए। स्वीडिश विनियम 500 मीटर से अधिक लंबी सुरंगों के लिए 1.20 मीटर चौड़ाई के पैदल मार्ग का प्रावधान करते हैं। इसके अतिरिक्त, मई 2020 में मुख्य आयुक्त रेलवे सुरक्षा (सीसीआरएस) ने रेलवे बोर्ड को सलाह दी कि कम हेड स्पेस की आवश्यकता के कारण इसके परिचालन और आर्थिक लाभों को देखते हुए नई सुरंगों में फ्लेक्सिबल ओएचई के बजाय आरओसीएस ओएचई प्रदान करने पर विचार किया जाए। इससे निर्माण लागत में लगभग 9 प्रतिशत की बचत हो सकती है और सुरंग की कुल लागत का लगभग 25 प्रतिशत की कुल बचत हो सकती है।

डीएमवी-कोहिमा नई लाइन परियोजना में बनाई जा रही सुरंगों (टी-6 से टी-19) के प्रस्तावित क्रॉस-सेक्शन की समीक्षा से पता चला कि:

- (i) सुरंगों में फ्लेक्सिबल उपरि उपस्कर (ओएचई) का प्रावधान था।
- (ii) ट्रैक के दोनों ओर 1.20 मीटर चौड़ाई के पैदल पथ प्रदान किए गए थे।

- (iii) सभी सुरंगों में 3.10 मीटर चौड़ाई के गिट्टी रहित ट्रैक (बीएलटी) का प्रावधान था।
- (iv) सभी सुरंगों के क्रॉस-सेक्शन में आवश्यकता से अधिक आयामों (जल विज्ञान अध्ययन के अनुसार) के साथ जल निकासी प्रदान की गई थी।
- (v) उपरोक्त वर्णित सभी सुविधाएं/उपस्कर सभी सुरंगों में उपलब्ध कराए गए थे, चाहे उनकी लंबाई कुछ भी हो।

समीक्षा से आगे पता चला कि रेलवे बोर्ड ने परियोजना के लिए पहले संशोधित अनुमान की संवीक्षा करते समय (अप्रैल 2021) पूसीरे प्रशासन से सुरंगों में प्रदान किए गए ओएचई (फिक्स्ड या फ्लेक्सिबल) के प्रकार को स्पष्ट करने के लिए कहा क्योंकि यह सुरंग के आकार और लागत को प्रभावित कर सकता था।

पूसीरे प्रशासन ने अपने उत्तर में कहा (जून 2021) कि फिक्स्ड टाइप ओएचई संरचना को अपनाने के कारण होने वाली ऊंचाई में कमी समग्र सुरंग प्रोफाइल को प्रभावित नहीं करती है। अपनाई गई सुरंग प्रोफाइल का समग्र आयाम दोनों मामलों के लिए समान रहेगा; इसलिए, सुरंग में फिक्स्ड टाइप ओएचई को लगाने के कारण सुरंग की लागत में कोई कमी नहीं आई है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पूसीरे प्रशासन ने सुरंगों में फ्लेक्सिबल ओएचई के बजाय आरओसीएस ओएचई की व्यवस्था के लिए सीसीआरएस की सलाह पर संज्ञान नहीं लिया। लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि अनुमानित यात्री यातायात नगण्य होने बावजूद भी सुरंगों के अंदर अधिकतम चौड़ाई के रास्ते प्रदान किए गए थे। साथ ही, सुरंगों में बड़ी मात्रा में पानी के प्रवेश की अप्रत्याशित स्थितियों से निपटने के लिए आवश्यक आयामों से अधिक की जल निकासी की व्यवस्था की गई थी।

इस प्रकार, सीसीआरएस द्वारा सिफारिश की गई फिक्स्ड ओएचई उपलब्ध करने में पूसीरे प्रशासन की अनिच्छा/असम्मति और सुरंगों में सुविधाओं की अनावश्यक व्यवस्था के कारण परियोजना की 14 सुरंगों के प्रस्तावित निर्माण पर ₹ 216.75 करोड़ की प्रत्याशित परिहार्य देयता और ₹ 879.05 करोड़ की समग्र देयता हुई (अनुलग्नक 2.7)।

रेल प्रशासन ने अपने उत्तर में कहा (मई 2022) कि सुरंग प्रोफाइल का आयामिकरण निम्नलिखित मुख्य आवश्यकताओं पर आधारित है, लेकिन इन तक ही सीमित नहीं है:

**आयामों की भारतीय रेल अनुसूची (आईआरएसओडी) के अनुसार क्रियात्मक आवश्यकता:**

सुरंगों और पुलों पर लागू भारतीय रेल आयाम अनुसूची (आईआरएसओडी) के आरेख संख्या 1ए (संशोधित) के अनुसार, 25 केवी एसी के लिए रेल स्तर से ऊपर की निश्चित संरचनाओं की ऊंचाई 5870 मिमी होनी चाहिए। ट्रैक संरचना को समायोजित करने के लिए रेल स्तर से नीचे 650 मिमी गहराई की आवश्यकता होती है। अतः, क्राउन से सुरंग तल तक फिक्स्ड संरचना की न्यूनतम स्पष्ट ऊंचाई 6520 मिमी होनी चाहिए।

**सुरक्षा और अन्य आपातकालीन आवश्यकताएं:**

आपातकालीन स्थिति के दौरान स्व-निकासी के लिए सुरक्षा मामले, अर्थात्, बचाव पैदलपथ चौड़ाई, विद्युत और यांत्रिक (ई एंड एम) अर्थात्, संवातन आवश्यकताएं, अग्नि से सुरक्षा और शमन मामले, अर्थात्, आग और धुएं का फैलाव, संकेतक और सीसीटीवी जुड़नार, आदि सुरंग प्रोफाइल में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं।

**संरचनात्मक डिजाइन की आवश्यकता:**

परियोजना हेतु सुरंग के लिए घोंघे की नाल के आकार को अपनाया गया था, जो क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र को विधिवत अनुकूलित करता था। यह स्वचालित रूप से फ्लेक्सिबल ओएचई आवश्यकता को भी समायोजित करता है। इसलिए, यदि हम आरओसीएस को अपनाते हैं, तो सुरंग के क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र को कम करना शायद ही संभव होगा।

यह स्पष्ट है कि क्रॉस-सेक्शन ओएचई की ऊंचाई/प्रकार से नियंत्रित नहीं होता, वरन ई एंड एम उपस्कर, पैदलपथ चौड़ाई और सबसे महत्वपूर्ण, फिक्स्ड स्ट्रक्चर एंवलप जैसी अन्य आवश्यकताओं द्वारा नियंत्रित होता है। तुलना के लिए दिए गए विवरणी VII में दिल्ली मेट्रो रेल निगम (डीएमआरसी) के आंकड़ों का उपयोग किया गया था। डीएमआरसी सुरंग का आकार गोलाकार है जबकि इस परियोजना

में यह घोड़े की नाल के आकार का था जैसा कि ऊपर बताया गया है। इसलिए, तुलना यथार्थवादी नहीं है क्योंकि सुरंगों के आकार अलग-अलग थे और विभिन्न रेलवे प्रणालियों के लिए उपयोग किए जाते थे।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान, रेल प्रशासन ने कहा कि आज तक (जून 2022), रिजिड ओवरहेड इंस्टालेशन को अपनाने के लिए रेलवे बोर्ड से कोई निर्देश नहीं थे। निम्नलिखित अभ्युक्तियों को देखते हुए रेल प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं था:

**(क) रिजिड ओवरहेड कंडक्टर रेल सिस्टम (आरओसीएस) की व्यवस्था न होना**  
नम्य ओवर हेड उपस्कर (ओएचई) की अपेक्षा रिजिड ओवरहेड कंडक्टर रेल सिस्टम (आरओसीएस) की व्यवस्था के पक्ष में लेखापरीक्षा तर्क मुख्य रूप से निम्नलिखित तथ्यों पर आधारित था:

**(i) कम निर्माण लागत**

रिजिड ओवरहेड कंडक्टर रेल सिस्टम (आरओसीएस) की व्यवस्था के लिए निश्चित रूप से कम वर्टिकल क्लियरेंस की आवश्यकता होती है क्योंकि इसे फिक्स्ड उपस्करों/फिक्सचरों की न्यूनतम लंबाई के साथ सुरंग के क्राउन में आसानी से लगाया जा सकता है। जहां तक आईआरएसओडी का संबंध है, यह अलंघनीय नहीं है और इसमें संशोधन किया जा सकता है।

इसके अतिरिक्त, सुरंगों में आरओसीएस की व्यवस्था की सिफारिश करते समय, मुख्य रेल सुरक्षा आयुक्त (सीसीआरएस), जो आईआरएसओडी के विभिन्न पहलुओं की अच्छी जानकारी रखने वाले और आयाम अनुसूची (एसओडी) को क्षम्य करने की क्षमता रखने वाले रेलवे सुरक्षा के सर्वोच्च प्राधिकारी हैं, ने इस पहलू का उचित संज्ञान लिया होगा। इंटरनेट पर उपलब्ध साहित्य भी स्पष्ट रूप से कम वर्टिकल क्लियरेंस की आवश्यकता और निर्माण लागत में बचत के कारण सुरंगों में फ्लेक्सिबल ओएचई की बजाए आरओसीएस का पक्ष लेता है।

**(ii) भारी आवर्ती बचत सहित अनुरक्षण लाभ**

फ्लेक्सिबल ओएचई की अपेक्षा सुरंगों में आरओसीएस की व्यवस्था निम्नलिखित कारणों से बेहद लाभकारी है:

**आसान संचालन और अनुरक्षण**

चूंकि संपर्क तार अधिक टिकाऊ होता है और रिजिड कैटेनरी सिस्टम में इसकी स्थापना/प्रतिस्थापन आसान है, रखरखाव लागत बहुत कम हो जाती है। करंट बार प्रोफाइल कनेक्टर का आवधिक नियंत्रण और आइसोलेटरों की कसाई/सफाई एकमात्र रखरखाव संचालन है जो किया जाना होता है।

**टूटने का खतरा नहीं, अधिक सुरक्षा**

जैसा कि कोई कर्षण तनाव नहीं होता है, इससे संपर्क तार रिजिड कैटेनरी सिस्टम (आरओसीएस) में टूटने के जोखिम के बिना अधिक टिकाऊ हो जाता है।

**अधिक करंट वहन क्षमता**

इन रखरखाव लाभों के अतिरिक्त, आरओसीएस का सबसे महत्वपूर्ण लाभ लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए रखरखाव लागत में भारी बचत है। सबसे महत्वपूर्ण बात, उपरि उपस्कर प्रणाली के प्रकार की व्यवस्था मुख्य रूप से विद्युत विभाग (ओपन लाइन एंड कंस्ट्रक्शन) से संबंधित है, जो अंतिम उपयोगकर्ता है, और इसका मत सबसे महत्वपूर्ण है। उपलब्ध अभिलेखों के अनुसार, इस संबंध में विद्युत विभाग के साथ कोई पत्राचार/परामर्श नहीं किया गया था।

रेल प्रशासन का यह तर्क कि रिजिड ओएचई स्थापना को अपनाने के लिए रेलवे बोर्ड से कोई निर्देश नहीं थे, अमान्य है। आरडीएसओ द्वारा सितंबर 2020 में सुरंगों के लिए आरओसीएस की व्यवस्था के लिए दिशानिर्देश जारी किए गए थे, लेकिन सुरंगों के क्रॉस-सेक्शन को डिजाइन करते समय रेल प्रशासन द्वारा उन्हें लागू नहीं किया गया था।

इस प्रकार, पूसीरे प्रशासन ने (i) मुख्य रेल सुरक्षा आयुक्त की सलाह का समुचित संज्ञान नहीं लिया, (ii) आरडीएसओ द्वारा जारी दिशा-निर्देशों को लागू नहीं किया

और (iii) आरओसीएस आदि के प्रावधान के लिए प्रयोक्ता विभाग की सलाह नहीं ली, जिसके परिणामस्वरूप रेलवे पर वित्तीय बोझ/दायित्व पड़ा।

### (ख) पैदल पथ की चौड़ाई का अनुपातहीन/अतिरिक्त प्रावधान

रेल प्रशासन ने अपने उत्तर में पैदल पथ की चौड़ाई, जल निकासी के आकार आदि के अधिक प्रावधान के कारण नहीं बताए हैं। तथापि, एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान रेल प्रशासन ने कहा कि यूआईसी-779-9 के प्रावधानों के अनुसार मार्गों की इष्टतम चौड़ाई (1.20 मीटर) प्रदान की गई थी। नियमित रखरखाव और आपात स्थिति के मामले में निकासी के दौरान सुरंगों में सुरक्षित आवाजाही के लिए इसकी आवश्यकता थी। इसलिए, यह सभी सुरंगों में उनकी लंबाई की अपेक्षा किये बिना आवश्यक था।

सुरंगों के अंदर के पैदल पथ के संबंध में, अंतरराष्ट्रीय मानदंडों के अनुसार अधिकतम चौड़ाई इस तथ्य को नजरअंदाज करते हुए प्रदान की गई थी कि इस खंड के लिए अनुमानित यात्री यातायात नगण्य था और इसकी भविष्य की वृद्धि के लिए अल्प संभावनाएं थीं। आपातकाल/दुर्घटना के मामले में, पैदल पथ की पूरी चौड़ाई (1.20 मीटर) यात्रियों के लिए उपलब्ध होगी, इसके अतिरिक्त दोनों ओर 0.115 मीटर (रखरखाव के लिए आरक्षित) की अतिरिक्त जगह होगी, जिससे पैदल पथ की चौड़ाई प्रत्येक तरफ 1.315 मीटर हो जाएगी। इससे स्पष्ट रूप होता है कि सुरंगों में ट्रैक के दोनों किनारों पर 1.20 मीटर चौड़ाई के साथ पैदल मार्गों का प्रावधान सुरक्षा पहलुओं पर विचार करने के बाद भी वास्तव में आवश्यक से अधिक था।

इसके अतिरिक्त, पूसीरे प्रशासन ने 500 मीटर से कम लंबाई वाली सुरंगों में पैदल पथ की व्यवस्था के लिए समान मानदंड (चौड़ाई) लागू किए (एक मामले में 80 मीटर लंबाई की सुरंग के लिए भी पैदल पथ प्रदान किया गया था) जैसा कि 500 मीटर से अधिक लंबाई वाली सुरंगों के लिए प्रदान किया गया था। यह ईयू के दिशानिर्देशों का उल्लंघन था जिसका रेलवे प्रशासन द्वारा पालन किया जा रहा था। इसके अलावा, सुरंगों के अंदर प्रदान किए गए गिट्टी रहित ट्रैक के पास के स्थान को आपात स्थिति में पलायन पैदल पथ के रूप में भी इस्तेमाल किया



जा सकता है, इस प्रकार अधिकतम आयाम के पैदल पथ प्रदान करने की आवश्यकता को कम किया जा सकता है। इसके अलावा, 3 किमी से अधिक की सभी सुरंगों में 500 मीटर के अंतराल पर क्रॉस मार्ग के साथ सुरक्षा सुरंगें प्रदान की जाती हैं जो आपात स्थिति में यात्रियों की सुरक्षा को बहुत बढ़ाती हैं।

इन सभी पहलुओं को ध्यान में रखते हुए, अधिकतम चौड़ाई के फुटपाथ/पैदल रास्ते का प्रावधान विवेकपूर्ण नहीं था क्योंकि इसका सुरंग के क्रॉस-सेक्शन पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ा और इसके परिणामस्वरूप भारी वित्तीय प्रभाव पड़ा।

लेखापरीक्षा ने सीसीआरएस सिफारिशों में उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर लागत तुलना की है जिसे अनदेखा नहीं किया जा सकता है। रेलवे प्रशासन लेखापरीक्षा सुझावों, सीसीआरएस सिफारिशों के वृहद पहलुओं की जांच कर सकता है और मामले के सूक्ष्म पहलुओं पर विचार किए बिना अंतिम उपयोगकर्ता की राय भी ले सकता है। इससे न केवल पूंजी में बल्कि अन्य जोनल रेलवे में भी भविष्य की सभी परियोजनाओं के निर्माण और रखरखाव के लिए भारी वित्तीय बचत हो सकती है।

## (2) सुरंग निर्माण की योजना में असंगति के कारण ₹ 6.14 करोड़ का परिहार्य व्यय

'डीएमवी-कोहिमा नई लाइन परियोजना में सुखोवी और मोलवोम स्टेशनों के बीच तीन सिंगल लाइन बीजी सुरंग (लगभग लंबाई: 3960 आरएम<sup>62</sup>) का निर्माण' कार्य के लिए मार्च 2017 में एबीसीआई इंफ्रास्ट्रक्चर प्राइवेट लिमिटेड के साथ ₹ 321.59 करोड़ की कुल लागत से सीए सं. सीओएन/डीएमवी-कोहिमा/2331 दिनांक 16 मार्च 2017 को निष्पादित किया गया था।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि सबसे पहले, सुरंगों के क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र को गिट्टी रहित ट्रैक के प्रावधान के साथ अनुमोदित किया गया था, जिसमें कम क्रॉस-सेक्शनल क्षेत्र था। बाद में, गिट्टी रहित ट्रैक के रखरखाव की समस्याओं पर विचार करते हुए, रेलवे प्रशासन ने गिट्टी वाले ट्रैक के साथ सुरंग का निर्माण

<sup>62</sup> आरएम - रनिंग मीटर

और भविष्य में ट्रैक रखरखाव गिट्टी सफाई मशीन (बीसीएम) से करने के साथ प्रावधान करने का निर्णय लिया (मार्च 2018)। कार्यक्षेत्र में गिट्टी रहित से गिट्टी वाले ट्रैक में बदलाव के परिणामस्वरूप सुरंग संख्या: टी-1ए, टी-2 और टी-3 के क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र में वृद्धि हुई, क्योंकि गिट्टी रहित ट्रैक की तुलना में गिट्टी वाले ट्रैक में अधिक क्षैतिज स्थान (चौड़ाई) की आवश्यकता होती है। चूंकि सुरंग संख्या: टी-1 में पहले से ही पर्याप्त क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र था, इसे बदलने की कोई आवश्यकता नहीं थी। तथापि, सुरंगों (टी-1ए, टी-2 और टी-3) के क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र में वृद्धि के परिणामस्वरूप सुरंगों की लागत में मूल लागत के लगभग 7.2 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

2020 में, रेलवे प्रशासन ने सुरंगों पर अध्ययन दल की सिफारिशों के आधार पर परियोजना की सभी सुरंगों (टी-1, टी-1 ए, टी-2, टी-3 सहित) में गिट्टी रहित ट्रैक प्रदान करने का प्रस्ताव दिया। दीमापुर-कोहिमा नई लाइन परियोजना के लिए संशोधित अनुमान 1 (आरई-1) के माध्यम से रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव से अवगत करा दिया गया था। संशोधित अनुमान को मई 2022 में स्वीकृत किया गया था और रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे प्रशासन द्वारा अनुशंसित गिट्टी रहित ट्रैक के प्रावधान के प्रस्ताव पर सहमति व्यक्त की थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मार्च 2018 में, रेलवे प्रशासन ने सुरंग संख्या टी-1, टी-1ए, टी-2 और टी-3 (जैसा कि शुरू में प्रस्तावित किया गया था) के लिए गिट्टी रहित ट्रैक के बजाय गिट्टी वाले ट्रैक प्रदान करने का फैसला इस दलील पर किया कि गिट्टी वाले पटरियों में रखरखाव की समस्याएं थीं और इसकी अत्यधिक लागत थी। मार्च 2020 में, गिट्टी रहित ट्रैक को रखरखाव मुक्त और किफायती होने के आधार पर अपनाने का निर्णय लिया गया था। दो वर्षों के भीतर ट्रैक के प्रकार पर बिल्कुल विपरीत रुख स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि रेलवे प्रशासन के निर्णय किसी भी वैज्ञानिक या इंजीनियरिंग अध्ययन पर आधारित नहीं थे।

परिणामस्वरूप, काम के दायरे को गिट्टी रहित से गिट्टी वाले ट्रैक में बदलने के निर्णय से सुरंग संख्या: टी-1 ए, टी-2 और टी-3 के क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र में वृद्धि

हुई। बाद में गिट्टी रहित ट्रैक को अपनाने के रेल प्रशासन के निर्णय ने सुरंगों के क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र में वृद्धि को अनावश्यक/अर्थहीन बना दिया।

इस प्रकार, सुरंगों के क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र में अनावश्यक वृद्धि से ₹ 6.14 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ (अनुलग्नक 2.8)।

रेलवे प्रशासन ने अपने उत्तर में कहा (मई 2022) कि पहाड़ी इलाके की नाजुक ढलान के आसपास स्कर्टिंग से बचने के लिए सुरंग की लंबाई 4526 मीटर तक बढ़ाई गई। सुरंग संख्या 1 में 60 मीटर से 1 की रूलिंग ढलान है, जिसमें अंतिम क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र 41.55 वर्ग मीटर है। गिट्टी वाले ट्रैक को प्राथमिकता दी गई थी और इसे गिट्टी सफाई मशीन द्वारा रखरखाव के लिए प्रावधान की आवश्यकता होती है और इसलिए अतिरिक्त चौड़ाई होती है। इसलिए, सुरंग संख्या 1 के अंदर रखरखाव के लिए गिट्टी सफाई मशीन चलाने के लिए, क्रॉस-सेक्शन बदला गया और इसे बढ़ाया गया। अपनाया गया सेक्शन मार्च-2018 में लिए गए निर्णय के अनुसार है। इसके अलावा, सुरंग संख्या 1 की लंबाई 3490 मीटर है और इसके लिए अतिरिक्त क्रॉस-सेक्शन की आवश्यकता होती है जिससे सुरंग के अंदर हवा के प्रवाह द्वारा सुरंग की ट्यूब से डीजल लोको के धुएं को तेजी से निकाला जा सके।

रेलवे प्रशासन ने आगे कहा कि पूसीरे में लुम्बडिंग-सिलचर (एलएमजी-एससीएल) खंड और अन्य खंडों में सुरंगों में गिट्टी रहित ट्रैक से प्राप्त अनुभव के आधार पर, परियोजना के चरण-3 में सुरंगों में गिट्टी रहित ट्रैक को अपनाने का निर्णय लिया गया था। इसलिए, सुरंग के क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र में वृद्धि को अनावश्यक नहीं कहा जा सकता है जो निर्णय लेने के समय मौजूदा निर्माण प्रथा के अनुसार गिट्टी वाले ट्रैक का उपयोग कर रहा था। इस प्रकार, ₹ 6.14 करोड़ के व्यय को टाला नहीं जा सका और तत्कालीन आवश्यकता के अनुसार उचित था।

रेलवे प्रशासन के तर्क मान्य नहीं हैं। लेखापरीक्षा अभ्युक्ति सुरंग संख्या टी-1ए, टी-2 और टी-3 के क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र में वृद्धि से संबंधित थी, न कि टी-1 के संबंध में, जैसा कि रेलवे के उत्तर में उल्लेख किया गया है। इन सुरंगों के

क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र को मूल रूप से कम क्रॉस-सेक्शनल क्षेत्र के साथ गिट्टी रहित ट्रैक के प्रावधान के साथ अनुमोदित किया गया था।

रेल प्रशासन ने गिट्टी युक्त ट्रैक के स्थान पर गिट्टी रहित ट्रैक उपलब्ध कराने में लागत और अनुरक्षण निहितार्थों/लाभों का कोई अग्रिम अध्ययन नहीं किया। यदि रेलवे प्रशासन ने समय पर गिट्टी रहित ट्रैको के लाभों पर उचित अध्ययन किया होता, तो अतिरिक्त क्रॉस-सेक्शन क्षेत्र के प्रावधान पर पूरे अतिरिक्त व्यय से बचा जा सकता था।

### (घ) भंडार अधिप्राप्ति

#### (i) सिग्नल सामग्री की अधिप्राप्ति के परिणामस्वरूप ₹ 11.44 करोड़ के रेलवे राजस्व का अवरोधन

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1438 के अनुसार, विशिष्ट कार्यों के लिए सामग्री की अधिप्राप्ति न तो अधिक मात्रा में और न ही आवश्यकता से अनुचित रूप में अग्रिम की जानी चाहिए। समय पूर्व अधिप्राप्ति के परिणामस्वरूप जहां रेलवे राजस्व अवरुद्ध हो जाता है और सामग्री की उपयोगिता में हानि होती है, वहीं अधिप्राप्ति में देरी के परिणामस्वरूप परियोजनाओं को चालू करने में विलंब होता है। किसी परियोजना में शामिल विभागों के बीच बेहतर समझ और समय पर अधिप्राप्ति के लिए संबंधित कार्यपालकों के विवेकपूर्ण दृष्टिकोण से भंडार सामग्री की समयपूर्व/विलंबित अधिप्राप्ति से बचा जा सकता है।

एक निर्माण परियोजना में, सिग्नल और दूरसंचार (एस एंड टी) विभाग से संबंधित कार्य सिविल निर्माण गतिविधियों के पूरा होने के बाद ही होता है। समय से पहले/विलंबित अधिप्राप्ति से बचने के लिए सिविल इंजीनियरिंग कार्यों की प्रगति के साथ सिग्नलिंग सामग्री की अधिप्राप्ति प्रक्रिया को जोड़ना बहुत महत्वपूर्ण है।

डीएमवी-कोहिमा नई लाइन परियोजना के लिए सिग्नलिंग सामग्री की अधिप्राप्ति से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि सिविल इंजीनियरिंग कार्यों की प्रगति का पता लगाए बिना परियोजना निष्पादन (2017 से 2020) के बहुत शुरुआती चरण में भारी मात्रा में सिग्नलिंग सामग्री की अधिप्राप्ति की गई थी।

यह पाया गया कि पूरी परियोजना के लिए आवश्यक ₹ 11.44 करोड़ की सभी सिग्नलिंग सामग्री की अधिप्राप्ति तब की गई थी जब सिविल इंजीनियरिंग कार्यों की प्रगति 25 प्रतिशत भी नहीं थी। यह भी देखा गया कि कई मामलों में, एकीकृत विद्युत आपूर्ति (आईपीएस), केबल आदि जैसी सामग्री उनके कोडल जीवन का 15-20 प्रतिशत से अधिक समय समाप्त होने के बाद भी अभी तक संस्थापित/उपयोग नहीं की गई थी। अभिलेखों की आगे की समीक्षा से पता चला कि पूरी परियोजना को पूरा करने की संशोधित लक्ष्य तिथि मार्च 2026 थी।

इस प्रकार, सिग्नल सामग्री की अनुचित और जल्दबाजी में अधिप्राप्ति के कारण एक वर्ष से चार वर्ष तक की अवधि के लिए रेलवे राजस्व के ₹ 11.44 करोड़ का अवरोधन हुआ (**अनुलग्नक 2.9**)।

उत्तर में, रेलवे प्रशासन ने कहा (मई 2022) कि:

- क) डीएमवी-कोहिमा नई लाइन परियोजना का विस्तृत प्राक्कलन बोर्ड द्वारा वर्ष 2015-2016 में स्वीकृत किया गया है और प्रारंभ में परियोजना को पूरा करने के लिए अनंतिम लक्ष्य मार्च/2020 था और तदनुसार सिविल इंजीनियरिंग कार्य भी अग्रिम चरण में थे। सिविल कार्य की प्रगति को देखने और लक्षित अवधि के भीतर एस एंड टी कार्य को पूरा करने के लिए, भंडार सामग्री जैसे आईपीएस, केबल, एलईडी सिग्नल आदि की अधिप्राप्ति की प्रक्रिया शुरू की गई थी।
- ख) इस परियोजना के लिए पहले चरण के लिए निर्धारित लक्ष्य वर्ष 2020-21 में था। चूंकि भंडार अधिप्राप्ति एक लंबी चलने वाली प्रक्रिया है जिसमें सामग्री प्राप्त करने के लिए लगभग एक वर्ष लगता है, इसलिए वर्ष 2017-18 में अधिप्राप्ति की योजना बनाई गई और सामग्री वर्ष 2018-19 में प्राप्त हुई है। भौतिक कार्य वर्ष 2019-20 में शुरू किया गया है और अंततः वर्ष 2020-21 में चालू हो गया। इसके अलावा, चरण-2 का कार्य प्रगति पर है और वर्ष 2022-23 में चालू करने का लक्ष्य रखा गया है।

इसके अलावा, सिग्नलिंग परिसंपत्तियों, अर्थात् केबल, आईपीएस का कोडल जीवन 20 वर्ष है और एलईडी सिग्नल, सेकंडरी सेल आदि का कोडल जीवन परिचालन

के संदर्भ में आधारित है अर्थात् संस्थापना की तिथि से। इसलिए, अधिप्राप्ति किए गए भंडार सामग्री के कोडल जीवन का एक बड़ा हिस्सा बरकरार है। इसलिए, परिसंपत्तियों के कोडल जीवन के नुकसान के कारण राजस्व की कोई हानि नहीं हुई है।

रेलवे प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि परियोजना निष्पादन (2017-2019) के बहुत शुरुआती चरण में भारी मात्रा में सिग्नलिंग सामग्री की अधिप्राप्ति की गई थी, जब परियोजना की वास्तविक प्रगति बहुत कम थी। परिणामस्वरूप, अधिकांश सामग्री बेकार पड़ी थी जिसके परिणामस्वरूप पूंजी का अवरोधन और कोडल जीवन के महत्वपूर्ण हिस्से की हानि हुई।

रेलवे प्रशासन को एस एंड टी सामग्री की अधिप्राप्ति के लिए एक उचित तंत्र विकसित करना चाहिए और किसी परियोजना के सिविल इंजीनियरिंग कार्यों के उन्नत चरण में पहुंचने के बाद ही अधिप्राप्ति प्रक्रिया शुरू करनी चाहिए। इससे परिसंपत्तियों/सामग्रियों के बेकार पड़े रहने के कारण पूंजी के अवरुद्ध होने के मामलों से बचने में काफी मदद मिलेगी।

### 2.1.2.2 परियोजना का निष्पादन

#### (क) ब्लैकेटिंग सामग्री के प्रावधान पर ₹ 6.50 करोड़ का अनियमित व्यय

डीएमवी-कोहिमा नई लाइन परियोजना के लिए विस्तृत प्राक्कलन वर्ष 2015 में रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत किया गया था। विस्तृत प्राक्कलन को मंजूरी देते समय रेलवे बोर्ड (जनवरी 2015) ने ब्लैकेटिंग सामग्री की प्रस्तावित मोटाई (1 मीटर) के प्रति अभ्युक्तियों की और एनएफआरसीओ को वास्तविक आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए कहा। इसके उत्तर में, एनएफआरसीओ ने रेलवे बोर्ड को आश्वासन दिया (फरवरी 2015) कि उपलब्ध स्थानीय मिट्टी की गुणवत्ता को ध्यान में रखते हुए, विस्तृत अनुमान में 600 मिमी मोटी ब्लैकेटिंग सामग्री का प्रावधान रखा गया था। मार्च 2015 में एनएफआरसीओ ने इसे दोहराया था।

इसके अलावा, आरडीएसओ निर्देशों (जुलाई 2019) के अनुसार 'भारतीय रेलवे ट्रैक पर संरचना परत की मोटाई को युक्तिसंगत बनाने' के लिए, एसक्यू 1 श्रेणी की उप-ग्रेड मिट्टी पर ब्लैकेटिंग सामग्री की मोटाई 550 मिमी. होगी।

डीएमवी-कोहिमा नई लाइन परियोजना के धनसिरी-सुखोवी खंड में ब्लैकेटिंग सामग्री के प्रावधान से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

- (i) अपने आश्वासन के विपरीत, रेलवे प्रशासन ने धनसिरी-सुखोवी खंड में अधिकांश संरचनाओं पर 1 मीटर मोटी ब्लैकेटिंग सामग्री प्रदान की।
- (ii) आरडीएसओ के विशिष्ट निर्देशों (जुलाई 2019) के बावजूद, एनएफआरसीओ ने जुलाई 2019 के बाद संरचनाओं पर 1 मीटर मोटाई की ब्लैकेटिंग सामग्री प्रदान करना जारी रखा।

अभिलेखों की आगे जांच से पता चला कि रेलवे प्रशासन ने ₹ 2.67 करोड़ की लागत से अपनी प्रतिबद्धता (फरवरी और मार्च 2015) का उल्लंघन करते हुए आवश्यकता से अधिक 23296 क्यूबिक मीटर ब्लैकेटिंग सामग्री प्रदान की। इसके अलावा, आरडीएसओ के स्पष्ट निर्देशों के बाद भी, जुलाई 2019 के बाद आवश्यकता से अधिक ₹ 3.83 करोड़ मूल्य की 33867 क्यूबिक मीटर ब्लैकेटिंग सामग्री प्रदान की गई थी।

संरचनाओं पर सहमति/आवश्यकता से अधिक मोटाई वाली ब्लैकेटिंग सामग्री का प्रावधान अत्यधिक अनियमित था और इसके कारण ₹ 6.50 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ [अनुलग्नक 2.10 (ए) और (बी)]।

उत्तर में, रेलवे प्रशासन ने कहा (मई 2022) कि धनसिरी-सुखोवी खंड में मिट्टी के काम और ब्लैकेटिंग के लिए जीई: जी-0014 (नवंबर-2009)/आरडीएसओ के दिशानिर्देशों का पालन किया गया था, जिसके अनुसार रेलवे निर्माण में एसक्यू 1 ग्रेड की मिट्टी के लिए ब्लैकेटिंग मोटाई 1000 मिमी रखी जानी थी। आरडीएसओ ने जुलाई 2019 में दिशानिर्देश जारी किए थे, अर्थात् 'भारतीय रेलवे ट्रैक पर संरचना परत मोटाई का युक्तिकरण', जिसमें एसक्यू 1 ग्रेड मिट्टी के लिए 550 मिमी मोटी ब्लैकेटिंग परत की सिफारिश की गई थी, जब तक कुछ हिस्सों को छोड़कर जहां ब्लैकेटिंग सामग्री ठीक से जमी नहीं थी, संरचना लगभग तैयार हो गई थी। उस समय लागू मौजूदा दिशा-निर्देशों के अनुसार खंड में एकरूपता के लिए इन खंडों को भी 1000 मिमी ब्लैकेटिंग प्रदान किया गया था।

खंड को खोलने का काम सीआरएस द्वारा किया जाता है, जो रेलवे विनिर्देशों और दिशानिर्देशों के अनुसार काम करने पर जोर देते हैं। हालांकि, प्रक्रियाधीन विनिर्देशों के संशोधन पर विचार करते हुए विस्तृत प्राक्कलन (डीई) मंजूरी के समय आरबी को ब्लैकेटिंग सामग्री की कम मोटाई रखने का आश्वासन दिया गया था। तथापि, चूंकि विनिर्देशों के संशोधन में विलंब हुआ था, इसलिए चरण-1 कार्य के प्रारंभिक निष्पादन के दौरान, जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, निष्पादन के समय मौजूदा विनिर्देशों के अनुसार ऐसा किया गया था।

रेलवे प्रशासन का उत्तर इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए स्वीकार्य नहीं है कि 550 मिमी मोटाई की ब्लैकेटिंग सामग्री के प्रावधान के लिए जुलाई 2019 के आरडीएसओ दिशानिर्देशों की प्राप्ति के बाद भी 01 मीटर मोटाई के साथ ब्लैकेटिंग सामग्री की एक महत्वपूर्ण मात्रा प्रदान की गई थी, जो इसका उल्लंघन था। इसके अलावा, एनएफआरसीओ ने फरवरी 2015 में आरबी को आश्वासन दिया कि उपलब्ध स्थानीय मिट्टी की गुणवत्ता को ध्यान में रखते हुए विस्तृत प्राक्कलन में 600 मिमी मोटी ब्लैकेटिंग सामग्री का प्रावधान रखा गया था।

इससे पता चला कि रेलवे प्रशासन स्थानीय मिट्टी की गुणवत्ता से अच्छी तरह अवगत था। लेकिन आश्वासन के बावजूद, रेलवे प्रशासन ने 1 मीटर मोटाई की ब्लैकेटिंग सामग्री प्रदान की। यह रेलवे बोर्ड को दिए गए आश्वासन के विपरीत था और ब्लैकेटिंग की आवश्यकता से अधिक था, जिसके परिणामस्वरूप परिहार्य व्यय हुआ।

#### **(ख) मूल्य परिवर्तन के लिए संविदाकारों को ₹ 42.38 करोड़ का भुगतान**

वांछित उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए परियोजना का समय पर पूरा होना महत्वपूर्ण है। परियोजना लक्ष्यों की प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए उचित संविदा प्रबंधन महत्वपूर्ण है। लेकिन विभिन्न कारकों के कारण, परियोजनाओं में विलंब होता है और रेलवे अथवा संविदाकार के कारण संविदाओं के समय में विस्तार किया जाता है। जब तक विस्तार विवेकपूर्ण ढंग से नहीं दिया जाता है, तब तक ऐसे विस्तार से अक्सर अनुचित मूल्य भिन्नता का भुगतान होता है।



अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 11 मामलों में संविदाकारों को तीन से 58 महीने तक के कई विस्तार मुख्य रूप से निर्माण स्थल अर्थात् भूमि की उपलब्धता नहीं होने के कारण दिए गए थे। यह भी देखा गया कि मूल्य भिन्नता के भुगतान से संबंधित सात संविदा करारों में सीए की अवधि के विस्तार के मुख्य कारण नक्शे के अनुमोदन और निर्माण स्थल की उपलब्धता में विलंब थे। इससे कार्यों के निष्पादन में धीमी प्रगति हुई।

इस प्रकार, सात इंजीनियरिंग संविदाओं के संबंध में कार्यों को पूरा करने की मूल तिथि के भीतर कार्य पूरा करने में एनएफआरसीओ की विफलता के परिणामस्वरूप संविदाकारों को कार्य पूरा होने की मूल तिथि से आगे की अवधि के लिए ₹ 42.38 करोड़ के मूल्य भिन्नता का बाध्यकर भुगतान हुआ (अनुलग्नक 2.11)।

उत्तर में, रेलवे प्रशासन ने कार्यों को पूरा करने में देरी के लिए विभिन्न कारकों को उत्तरदायी ठहराया, जैसे भूमि अधिग्रहण की लंबी प्रक्रिया, कोविड-19 महामारी, स्थानीय आंदोलन, भूमि विवाद, कार्य-स्थल में खराब भूवैज्ञानिक स्तर का सामना करना और नागालैंड एक अशांत क्षेत्र होना। इसमें यह भी कहा गया है कि यह काम एक लक्षित कार्य होने के नाते, मुद्दों के जल्द समाधान और भूमि के अधिग्रहण की प्रत्याशा में संविदा दिए गए थे।

मूल्य भिन्नता संविदा की संगत सामान्य शर्तों (जीसीसी) खंडों के अनुसार और प्रत्येक मामले की मेरिट के आधार पर प्रदान की गई थी। लक्षित कार्य होने के कारण, मुद्दों के शीघ्र समाधान और भूमि के अधिग्रहण की प्रत्याशा में संविदा दी जाती हैं ताकि लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए काम जल्द से जल्द शुरू हो सके।

रेलवे प्रशासन का उत्तर निविदाओं/संविदाओं के लिए भारतीय रेल सार-संग्रह में निहित अनुदेशों के मद्देनजर मान्य नहीं है, जिसमें स्पष्ट रूप से यह कहा गया था कि निविदाएं आमंत्रित करने से पहले रेलवे बोर्ड के दिनांक 29 अगस्त, 1980 और 22 फरवरी, 1985 के पत्र के अनुसार निम्नलिखित शर्तों को पूरा किया जाना चाहिए:

- (i) रेलवे कार्य स्थल और योजना संविदाकार को सौंपने की स्थिति में है।
- (ii) रेलवे को कार्य की प्रकृति और कार्यक्षेत्र के पूर्ण ज्ञान के साथ तैयार रहना चाहिए।
- (iii) रेलवे डिजाइन, विस्तृत नक्शे, मात्रा की सूची आदि के साथ तैयार है।

यदि रेल प्रशासन ने उपर्युक्त अनुदेशों का पालन किया होता तो परियोजना कार्य के निष्पादन में विलंब और ₹ 42.38 करोड़ के मूल्य भिन्नता के भुगतान से बचा जा सकता था।

### 2.1.2.3 अन्य मामले

- (i) खराब संविदा प्रबंधन के कारण गिट्टी पर ₹ 7.68 करोड़ का परिहार्य व्यय

अगस्त 2018 में 'धनसिरी-जुब्जा (बीजी) नई रेलवे लाइन के संबंध में धनसिरी-रंगापहाड़ खंड और धनसिरी-सुखोवी स्टेशनों के बीच मशीन द्वारा क्रश की गई गिट्टी के निर्माण, आपूर्ति और स्टेकिंग' कार्य के लिए मैसर्स शिवम-पुष्पाज-टीक्यू (संयुक्त उद्यत) के साथ ₹ 18.95 करोड़ में एक संविदा करार (सीए) किया गया था। सीए के अनुसार, पूरे धनसिरी-सुखोवी खंड के लिए काम का कुल दायरा 88000 क्यूबिक मीटर मशीन क्रश गिट्टी था।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि कार्य को पूरा करने के लिए विभिन्न विस्तार आकस्मिक तरीके से दिए गए थे, जबकि खंड को खोलने की लक्ष्य तिथि आसन्न थी। भले ही काम की प्रगति शुरू से ही बहुत खराब थी, फिर भी रेलवे प्रशासन ने संविदाकार के विरुद्ध काम में तेजी लाने के लिए कभी गंभीर कार्रवाई नहीं की, जैसे कि सात दिनों का नोटिस, 48 घंटे का नोटिस जारी करना या यहां तक कि संविदा करार को समाप्त करना। संविदाकार 88000 घन मीटर की कुल आवश्यकता में से ₹ 7.16 करोड़ की लागत से केवल 33280 घन मीटर गिट्टी की आपूर्ति कर सका।

इस बीच, रेलवे प्रशासन ने धनसिरी (0 किमी) से सुखोवी (17 किमी) खंड के लिए 'पाकुड़ की 45000 क्यूबिक मीटर हार्ड मशीन क्रश स्टोन गिट्टी के निर्माण और आपूर्ति' के कार्य के लिए मैसर्स सीमेंटोन के साथ दिसम्बर 2020 में एक और

संविदा करार किया। संविदाकार ने 49275 घन मीटर पाकुड़ गिट्टी की आपूर्ति की। यह देखा गया कि माल भाड़े सहित पाकुड़ गिट्टी की औसत लागत मैसर्स शिवम-पुष्पा (पिछले संविदाकार) द्वारा आपूर्ति की गई ₹ 2152.95 प्रति घन मीटर की स्थानीय गिट्टी की लागत की तुलना में ₹ 3712.61 प्रति घन मीटर<sup>63</sup> थी।

रेलवे प्रशासन ने गिट्टी की अनुबंधित मात्रा की समय पर आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए स्थानीय मशीन क्रशड गिट्टी के संविदा का उचित प्रबंधन नहीं किया और कमी को पूरा करने के लिए पाकुड़ किस्म गिट्टी (स्थानीय गिट्टी की तुलना में महंगा) की अधिप्राप्ति का सहारा लिया। यदि स्थानीय गिट्टी की अधिप्राप्ति के लिए की गई संविदा का उचित प्रबंधन किया गया होता, तो पाकुड़ गिट्टी की अधिप्राप्ति की आवश्यकता से बचा जा सकता था और पाकुड़ गिट्टी पर भुगतान किए गए ₹ 7.68 करोड़ के अतिरिक्त धन को बचाया जा सकता था (अनुलग्नक 2.12)।

उत्तर में, रेलवे प्रशासन ने कहा (मई 2022) कि संविदाकार 2019 से स्थानीय मशीन क्रशड गिट्टी के लिए आपूर्ति शुरू कर सका जब संरचना तैयार हो गयी थी। काम की धीमी प्रगति के लिए मुख्य रूप से वर्ष 2020 और 2021 में कोविड-19 महामारी को ठहराया गया था। उन्होंने आगे तर्क दिया कि काम के लक्षित प्रकृति का होने के कारण, वर्ष 2021 में सीआरएस निरीक्षण निर्धारित होने के साथ, पाकुड़ गिट्टी की आपूर्ति के लिए निर्णय लिया गया था क्योंकि स्थानीय आपूर्तिकर्ता पर्याप्त गिट्टी की आपूर्ति करने में असमर्थ थे। पाकुड़ गिट्टी की आपूर्ति का कार्य सितंबर 2020 में सौंपा गया था।

रेलवे प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि स्थानीय गिट्टी की आपूर्ति के लिए संविदाकार को अनुचित रूप से लाभ पहुंचाया गया था। आपूर्ति को पूरा करने के लिए विस्तार उदारतापूर्वक दिया गया था और कार्य की प्रगति बहुत धीमी होने के बावजूद कोई दंडात्मक कार्रवाई नहीं की गई थी। बीच की अवधि में स्थानीय गिट्टी की आपूर्ति के लिए कोई निविदा जारी नहीं की गई थी। असल में, पाकुड़ किस्म की गिट्टी की आपूर्ति के लिए निविदा नवंबर 2018 में

<sup>63</sup> लागत प्रति घन मीटर - ₹1260.70 (+) औसत माल भाड़ा शुल्क प्रति घन मीटर- ₹2451.91

जारी की गई थी। इसके परिणामस्वरूप खराब संविदा प्रबंधन के कारण गिट्टी की अधिप्राप्ति पर ₹ 7.68 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। इस प्रकार, यह स्पष्ट था कि रेलवे अधिकारियों ने पहले ही पाकुड़ किस्म की गिट्टी की अधिप्राप्ति के लिए अपना मन बना लिया था, भले ही चल रहे गठन कार्य के कारण स्थानीय मशीन क्रशड गिट्टी की आपूर्ति शुरू नहीं हुई थी।

### 2.1.3 निष्कर्ष

नागालैंड में रेलवे नेटवर्क विकसित करने की दृष्टि से, राज्य की राजधानी कोहिमा को दीमापुर (डीएमवी) से जोड़ने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष 2006-07 में एक नई लाइन परियोजना स्वीकृत की गई थी। हालांकि, नई लाइन परियोजना को कोहिमा के पास धनसिरी और जुब्जा के बीच फिर से पुनः संरेखित किया गया था। परियोजना पर वर्ष 2016 से कार्य शुरू किया गया था।

डीएमवी-कोहिमा न्यू लाइन परियोजना का निर्माण पूर्व सर्वेक्षण 2011 में पूरा हुआ था। रेल प्रशासन की शिथिलता के कारण, परियोजना के एक बड़े भाग (60 किमी) का अंतिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस) पुनः कराना पड़ा, जिसके परिणामस्वरूप मूल निर्माण-पूर्व सर्वेक्षण कार्य जिसे छोड़ना पड़ा, पर ₹ 5.44 करोड़ का निरर्थक व्यय हुआ।

लेखापरीक्षा में भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया में कई बड़ी अनियमितताएं पाई गईं, जिसके कारण वर्ष 2015 से वर्ष 2021 की अवधि के दौरान ₹ 141.70 करोड़ का अनियमित/निरर्थक व्यय हुआ। इनमें भूमि के अधिग्रहण/अधिप्राप्ति के लिए भुगतान किए गए मुआवजे के कारण ₹ 23.34 करोड़ का निरर्थक/परिहार्य व्यय, जो संरेखण में संशोधन के कारण किसी काम की नहीं थी, सुरंगों के ऊपर अधिग्रहण की गई भूमि के लिए ₹ 79.70 करोड़, अतिरिक्त भूमि के अधिग्रहण पर ₹ 12.97 करोड़, प्रभावित भूमि मालिकों को किए गए मुआवजे के भुगतान के दो से तीन साल बाद अधिग्रहित भूमि के पुनः वर्गीकरण/पुनः सर्वेक्षण के लिए भुगतान किया गया ₹ 6.97 करोड़ का अतिरिक्त मुआवजा और राज्य सरकार को स्थापना प्रभारों के रूप में ₹ 18.72 करोड़ का भुगतान शामिल है।

₹ 879.05 करोड़ की परिहार्य देयता का एक मामला देखा गया था, जहां सुरंगों के क्रॉस-सेक्शन डिजाइनों में सुविधाओं के अत्यधिक प्रावधान के साथ लागत कटौती उपायों को अपनाने की अनिच्छा के कारण सुरंगों के निर्माण में भारी परिहार्य देयता हुई। एक अन्य मामले में, सुरंगों में गिट्टी या गिट्टी रहित ट्रैक के उपयोग के संबंध में निर्णय को बदलने से परिहार्य व्यय हुआ। ब्लैकेटिंग के प्रावधान में भी अनियमितताएं पाई गईं, जहां आवश्यकता से अधिक ब्लैकेटिंग सामग्री प्रदान की गई थी, जिसके कारण ₹ 6.50 करोड़ का अनियमित व्यय हुआ। एक मामले में, खराब संविदा प्रबंधन के कारण ₹7.68 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ, जहां सस्ती दरों पर स्थानीय गिट्टी की अधिप्राप्ति के लिए संविदा करार के अनुचित प्रबंधन के कारण अधिक महंगी पाकुड़ गिट्टी की अधिप्राप्ति करनी पड़ी।

हालांकि, नई लाइन परियोजना के लिए विस्तृत प्राक्कलन 2015 में मंजूर किया गया था, लेकिन 2019 में पूरा हुआ एक नया एफएलएस कार्य शुरू करने के कारण परियोजना की प्रगति बाधित हुई थी। भूमि विवादों और अनुचित पुनः सर्वेक्षण/पुनर्वर्गीकृत दावों के निपटान में विलंब के कारण भी परियोजना की प्रगति बाधित हुई थी। कार्य को पूरा करने के लिए विस्तार उदारतापूर्वक प्रदान किए गए थे जिसके परिणामस्वरूप मूल्य भिन्नता के कारण ₹ 42.38 करोड़ के अतिरिक्त भुगतान के साथ-साथ कार्यों को पूरा करने में विलंब हुआ। इन सभी कारकों के कारण परियोजना को पूरा करने की लक्ष्य तिथि मार्च 2020 से बदलकर मार्च 2026 कर दी गई।

इस प्रतिवेदन में भूमि अधिग्रहण पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां कुछ उदाहरणात्मक मामले हैं जहां गंभीर अनियमितताएं पाई गई थीं। एक संभावना है कि भूल-चूक की ऐसी त्रुटियां, चाहे इस परियोजना या अन्य परियोजनाओं में कई और मामलों में मौजूद हो सकती हैं। रेल प्रशासन ऐसी अनियमितताओं की मौजूदगी का पता करने के लिए भूमि अधिग्रहण के शेष मामलों की पूरी तरह से जांच कर सकता है।

### 2.1.4 सिफारिशें

रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है:

- यह सुनिश्चित करना कि निर्माण-पूर्व सर्वेक्षण/अंतिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस) रिपोर्टों का गंभीर विश्लेषण किया जाता है ताकि संभावित तकनीकी/निर्माण कमियों का पता लगाया जा सके और अंतिम स्वीकृति से पहले उनका व्यापक समाधान किया जा सके। इससे परियोजना की प्रगति को प्रभावित करने वाले विलंब और कई सर्वेक्षणों पर निरर्थक व्यय को रोका जा सकेगा।
- भूमि के अनावश्यक/अनियमित अधिग्रहण के कारण होने वाले व्यर्थ/परिहार्य व्यय को रोकने के लिए भूमि अधिग्रहण तंत्र को सुदृढ़ करना। कोडल प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए भूमि अधिग्रहण के लिए जवाबदेही तय की जा सकती है।
- दावों के उचित संयुक्त सत्यापन के बाद ही पुनः वर्गीकरण/पुनः सर्वेक्षण मामलों में मुआवजे के भुगतान की अनुमति देना और बशर्ते कि वे नागालैंड भूमि (मांग और अधिग्रहण) अधिनियम, 1965 के प्रासंगिक प्रावधानों के दायरे में आते हों। पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण के लिए अनियमित अतिरिक्त भुगतान के मुद्दे की गहन जांच किए जाने की आवश्यकता है और संबंधित अधिकारियों की जवाबदेही तय की जानी चाहिए। यह सुनिश्चित किया जाए कि पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण के भावी मामलों को भूमि अधिग्रहण नियमों के अनुसार निपटाया जाए।
- अनावश्यक वित्तीय दायित्व से बचने के लिए डीएमवी-कोहिमा नई लाइन परियोजना और अन्य आगामी निर्माण परियोजनाओं की सुरंगों के क्रॉस-सेक्शन से संबंधित प्रस्तावों पर फिर से विचार करना।
- कोडल प्रावधानों/नियमों/आदेशों के कड़ाई से अनुपालन के लिए अनुदेश जारी करना और डिजाइनों एवं नक्शों का समय पर अनुमोदन सुनिश्चित करना और कार्य पूरा होने में देरी और संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के भुगतान से बचने के लिए संविदाकारों को निर्माण स्थल सौंपना सुनिश्चित करना।

मामला जून 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (अगस्त 2022)।

## 2.2 इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के विशेष प्रयोजन वाहनों की कार्यप्रणाली

### 2.2.1 प्रस्तावना

इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन), कंपनी को अप्रैल 1976 में भारत और विदेशों में रेलवे परियोजनाओं के निर्माण के उद्देश्य से निगमित किया गया था। कंपनी ने 1985 में अन्य निर्माणों में भी अपनी गतिविधियों का विविधीकरण किया। सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी), पट्टे, अचल संपत्ति आदि से संबंधित व्यवसाय पर परियोजनाओं को शामिल करने के लिए दायरे को 1993 में और बढ़ाया गया था। इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड ने राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास, रखरखाव और प्रबंधन से संबंधित परियोजनाओं को शुरू करने के लिए चार<sup>64</sup> पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनियों का गठन किया है। इन सहायक कंपनियों का गठन भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) द्वारा पीपीपी मोड पर सौंपी गई राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं को शुरू करने के लिए विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) के रूप में किया गया था। राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाएं अर्थात् वडोदरा किम एक्सप्रेसवे और दावणगेरे हावेरी राजमार्ग मार्च 2020 तक निर्माणाधीन थे। अन्य दो परियोजनाओं अर्थात् आईपीबीटीएल और आईएसजीटीएल में संचालन क्रमशः फरवरी 2019 और जून 2018 में शुरू हुआ।

### 2.2.2 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा ने दो परियोजनाओं अर्थात् इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड (आईपीबीटीएल) और इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड (आईएसजीटीएल) की समीक्षा की, जैसा कि तालिका 2.1 में दर्शाया गया है।

<sup>64</sup> इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड (आईपीबीटीएल), इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड (आईएसजीटीएल), इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड और इरकॉन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड)

तालिका 2.1: परियोजनाओं का विवरण

क्र. सं.	परियोजना	परियोजना के लिए एसपीवी बनाए गए (तिथि)	एनएचएआई द्वारा कार्य देने की तिथि (परियोजना का प्रारंभ)	रियायत की अवधि	परियोजना की लागत
1	मध्य प्रदेश राज्य में शिवपुरी से गुना को किमी 236.00 से किमी 332.100 (पैकेज- I) तक चार लेन का बनाना	आईएसजीटीएल (मई 2015)	31/03/2015 (07/06/2018)	25/01/2016 से 20 वर्ष	चरण-I ₹ 868.26 करोड़ चरण-II ₹ 126.78 करोड़ (5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ ₹ 20.19 करोड़ प्रति वर्ष के प्रीमियम पर करार को अंतिम रूप दिया गया था)
2.	राजस्थान राज्य में मौजूदा बीकानेर और फलोदी खंड को किमी 4.200 से किमी 55.250 तक चार लेन और राष्ट्रीय राजमार्ग-15 के किमी 55.250 से किमी 163.500 तक पक्के के साथ दो लेन तक चौड़ा और सुदृढ़ी करना	आईपीबीटीएल (सितंबर 2014)	27/08/2014 (15/2/2019)	14/10/2015 से 26 वर्ष	₹ 844 करोड़ 1. इक्विटी शेयर पूंजी ₹ 165 करोड़ 2. ऋण पूंजी: ₹ 352 करोड़ और 3. एनएचएआई अनुदान: ₹ 327 करोड़

स्रोत: इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के अभिलेख

लेखापरीक्षा जांच में यह पता लगाना शामिल था कि क्या परियोजनाओं की व्यवहार्यता वास्तविक रूप से तैयार की गई थी।



### 2.2.3 विशेष प्रयोजन वाहनों का वित्तीय निष्पादन

इरकॉन शिवपुरी-गुना टोलवे लिमिटेड (आईएसजीटीएल) द्वारा निष्पादित परियोजना को दो चरणों अर्थात् चरण-I और चरण-II में निष्पादित किया जा रहा है। चरण-I ने 7 जून 2018 से टोल संग्रह शुरू किया, जबकि इरकॉन फलोदी-बीकानेर टोलवे लिमिटेड (आईपीबीटीएल) द्वारा निष्पादित परियोजना ने 20 फरवरी 2019 से अपना संचालन शुरू किया। दो विशेष प्रयोजन वाहनों (एसपीवी) का वित्तीय निष्पादन तालिका 2.2 में दर्शाया गया है।

**तालिका 2.2: दो एसपीवी अर्थात् आईएसजीटीएल और आईपीबीटीएल का वित्तीय निष्पादन**  
(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	विवरण	आईएसजीटीएल					आईपीबीटीएल				
		2020-21	2019-20	2018-19	2017-18	2016-17	2020-21	2019-20	2018-19	2017-18	2016-17
1	इक्विटी शेयर पूंजी	150	150	150	150	150	165	165	165	165	165
2	धारक कंपनी से ऋण	490.07	540.87	561.59	525.82	162.65	297.04	379.29	337.85	242.85	80
3	परिचालन से राजस्व	110.78	94.44	149.75	381.93	294.12	54.86	70.4	356.07	277.54	177.89
4	अन्य आय	0.38	0.44	0.43	0.02	0.61	0.44	0.33	0.82	1.27	0.88
5	कुल आय	111.16	94.88	150.18	381.95	294.73	55.3	70.73	356.89	278.81	178.77
6	कुल व्यय	125.22	125.61	180.69	381.93	294.12	68.39	87.89	359.71	277.57	177.94
	कर के बाद शुद्ध लाभ (हानि)	-14.06	-30.83	-30.61	-0.06	0.39	-21.38	-17.17	-2.11	0.82	0.54

स्रोत: आईएसजीटीएल और आईपीबीटीएल का वित्तीय विवरण

उपर्युक्त से, यह देखा जा सकता है कि चालू होने (जून 2018) के बाद आईएसजीटीएल के संचालन से राजस्व 2019-20 में ₹ 94.44 करोड़ से बढ़कर 2020-21 में ₹ 110.78 करोड़ हो गया था। इसी प्रकार, कंपनी को हुआ घाटा भी 2019-20 के ₹ 30.83 करोड़ से घटकर 2020-21 में ₹ 14.06 करोड़ रह गया।

जबकि आईपीबीटीएल के मामले में परिचालन से राजस्व, जो 2019-20 में ₹ 70.40 करोड़ था (फरवरी 2019 में चालू होने के बाद), 2020-21 में घटकर ₹ 54.86 करोड़ हो गया। राजस्व में कमी के कारण एसपीवी का घाटा 2019-20 में ₹ 17.17 करोड़ के घाटा की तुलना में 2020-21 में बढ़कर ₹ 21.38 करोड़ हो गया।

### 2.2.3.1 परियोजनाओं की व्यवहार्यता

इरकॉन ने ₹ 31.65 लाख (आईएसजीटीएल के लिए ₹ 16.64 लाख और आईपीबीटीएल के लिए ₹ 15.01 लाख) की लागत से इन दोनों परियोजनाओं के लिए बोली-पूर्व इंजीनियरिंग सेवाओं के लिए परामर्शदाताओं<sup>65</sup> को नियुक्त किया था। रियायती नकदी प्रवाह विश्लेषण<sup>66</sup> का उपयोग करके परियोजना की व्यवहार्यता का मूल्यांकन परियोजना आंतरिक प्रतिफल दर (आईआरआर)<sup>67</sup> और इक्विटी आईआरआर<sup>68</sup> के संदर्भ में किया जाना अपेक्षित था। पूंजीगत लागत और वित्तीय विश्लेषण विकल्प के आधार पर या तो परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए अनुदान या राजस्व हिस्सेदारी और/या अग्रिम भुगतान के रूप में प्रीमियम गिना जाना था। कंपनी ने परियोजनाओं के लिए एक वित्तीय मॉडल तैयार किया

<sup>65</sup> आईएसजीटीएल की बोली पूर्व इंजीनियरिंग सेवाओं के लिए मैसर्स कारितास इंफ्रा कंसल्टिंग प्राइवेट लिमिटेड को फरवरी 2015 में और मैसर्स अलमंड्रज ग्लोबल इंफ्रा कंपनी लिमिटेड को जुलाई 2014 में आईपीबीटीएल परियोजनाओं की बोली पूर्व इंजीनियरिंग सेवाओं के लिए नियुक्त किया गया था।

<sup>66</sup> **रियायती नकदी प्रवाह (डीसीएफ)** एक मूल्यांकन विधि है जिसका उपयोग भविष्य के नकदी प्रवाह के आधार पर निवेश के मूल्य का अनुमान लगाने के लिए किया जाता है। डीसीएफ विश्लेषण, एक निवेश जो भविष्य में कितना पैसा उत्पन्न करेगा, के अनुमानों के आधार पर वर्तमान में इसके मूल्य का पता लगाने का प्रयास करता है।

<sup>67</sup> आंतरिक प्रतिफल दर (आईआरआर) वह छूट दर है जिस पर किसी परियोजना के नकदी प्रवाह का शुद्ध वर्तमान मूल्य शून्य है। आईआरआर की गणना सभी लागतों और राजस्व (या लाभ) की आर्थिक, या वित्तीय (अर्थात्, बाजार) कीमतों के आधार पर की जा सकती है। यदि वित्तीय आईआरआर पूंजी की लागत से कम है, तो इसका अर्थ है कि परियोजना को धन हानि होगी। यदि आर्थिक आईआरआर पूंजी की अवसर लागत (अर्थात् निवेश की पूर्व निर्धारित कट-ऑफ दर) से कम है, तो परियोजना आर्थिक दृष्टिकोण से व्यवहार्य नहीं है।

परियोजना आईआरआर अपने प्रवाह के रूप में परियोजना में आवश्यक धन की पूरी राशि लेता है। बहिर्वाह परियोजना द्वारा उत्पन्न नकदी है। आईआरआर इन नकदी प्रवाहों के प्रतिफल की आंतरिक दर है। गणना यह मानती है कि परियोजना के लिए किसी ऋण का उपयोग नहीं किया जाता है।

<sup>68</sup> इक्विटी आईआरआर मानता है कि आप परियोजना के लिए ऋण का उपयोग करते हैं, इसलिए प्रवाह परियोजना के लिए उठाए गए किसी भी ऋण को छोड़कर आवश्यक नकदी प्रवाह है। बहिर्वाह परियोजना से नकदी प्रवाह है जिसमें कोई ब्याज और ऋण पुनर्भुगतान शामिल नहीं है। इसलिए, इक्विटी आईआरआर अनिवार्य रूप से परियोजना आईआरआर का "लीवरेज्ड" संस्करण है।

और (क) आईएसजीटीएल के लिए 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ ₹ 20.19 करोड़ प्रति वर्ष के प्रीमियम के लिए और (ख) आईपीबीटीएल के लिए ₹ 327 करोड़ के अनुदान हेतु बोली लगाने का निर्णय लिया, जिसका विवरण तालिका 2.3 में दर्शाया गया है।

तालिका 2.3: परियोजनाओं की व्यवहार्यता के निर्धारण के लिए विवरण

क्र. सं.	एसपीवी	रियायत की अवधि	परियोजना के लिए प्रस्ताव	आईआरआर, इक्विटी आईआरआर और एनपीवी
1	आईएस जीटीएल	910 दिनों की निर्माण अवधि सहित 20 वर्ष	5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ ₹ 20.19 करोड़ प्रति वर्ष का प्रीमियम	क्रमशः 12.96 प्रतिशत, 15.07 प्रतिशत और ₹ 314.23 करोड़
2	आईपीबी टीएल	910 दिनों की निर्माण अवधि सहित 26 वर्ष	₹ 327 करोड़ का अनुदान	क्रमशः 13.38 प्रतिशत, 13.75 प्रतिशत और ₹ 70.97 करोड़

स्रोत: इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के अभिलेख

एनएचएआई ने इन परियोजनाओं अर्थात् बीकानेर फलोदी टोलवे और शिवपुरी गुना टोलवे परियोजना को क्रमशः 27 अगस्त 2014 और 31 मार्च 2015 को इरकॉन को सौंपा।

इरकॉन ने कहा (जुलाई 2021) कि आईएसजीटीएल के लिए वित्तीय मॉडल के अनुसार, परियोजना आईआरआर 12.79 प्रतिशत और इक्विटी आईआरआर 17.46 प्रतिशत था। आईएसजीटीएल के लिए परियोजना एनपीवी और इक्विटी एनपीवी क्रमशः ₹ 247.96 करोड़ और ₹ 272.76 करोड़ थी।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि प्रबंधन ने 27 मार्च 2015 को बोली लगाने करने के लिए अनुमोदन प्राप्त करते समय परियोजना आईआरआर को 12.96 प्रतिशत और इक्विटी आईआरआर को 15.07 प्रतिशत की दर से उद्धृत किया था।

### 2.2.3.1 (i) परियोजनाओं का अवास्तविक वित्तीय विश्लेषण

वित्तीय मॉडल एक नई परियोजना का मूल्यांकन करने और उधारदाताओं, प्रायोजकों और किसी सरकारी प्राधिकरण के बीच बातचीत की सुविधा के लिए एक उपकरण है। चूंकि वित्तीय मॉडलिंग का मुख्य उद्देश्य अनिश्चितता के तहत परियोजना के निष्पादन का पूर्वानुमान लगाना है; परियोजना के निष्पादन का पूर्वानुमान लगाने के लिए आर्थिक और वित्तीय धारणाएं बनाई जाती हैं। परियोजना की वित्तीय व्यवहार्यता प्रोफार्मा वित्तीय विवरणों (जैसे आय विवरण, बैलेंस शीट और नकदी प्रवाह विवरण) और शुद्ध वर्तमान मूल्य<sup>69</sup> (एनपीवी), आंतरिक प्रतिफल दर (आईआरआर) और इक्विटी पर प्रतिफल जैसे प्रमुख अनुपातों के आधार पर तैयार की जाती है। इसके अलावा, तीन प्रकार के वित्तीय मॉडल आउटपुट जैसे राजस्व, शुद्ध लाभ और आईआरआर परियोजना के लिए सबसे उपयुक्त नीति खोजने के लिए पर्याप्त होंगे।

लेखापरीक्षा ने परियोजनाओं की व्यवहार्यता का पता लगाने के लिए वित्तीय मॉडल में कंपनी द्वारा की गई अवधारणाओं की जांच की। लेखापरीक्षा में यह पता चला कि परियोजनाओं के लिए वित्तीय मॉडल में की गई धारणाएं उचित और यथार्थवादी नहीं थीं। यदि वित्तीय मॉडल के लिए धारणाओं को वास्तविक रूप से लिया गया होता, तो दोनों परियोजनाओं के लिए आईआरआर और इक्विटी आईआरआर अनुमानित से कम होता जैसा कि निम्नलिखित पैराग्राफों में बताया गया है।

इरकॉन ने कहा (जुलाई 2021) कि उसने दो बिल्ड-ऑपरेट-ट्रांसफर (बीओटी) सड़क परियोजनाओं के लिए बोली लगाने में उचित सावधानी बरती थी। इरकॉन ने दोनों परियोजनाओं के लिए यातायात अध्ययन परामर्शदाता नियुक्त किए थे और यातायात अध्ययन सलाहकारों द्वारा एकत्र किए गए क्षेत्र डेटा के आधार

<sup>69</sup> अनुमानित निवेश या परियोजना की लाभप्रदता का विश्लेषण करने के लिए पूंजीगत बजट और निवेश योजना में शुद्ध वर्तमान मूल्य (एनपीवी) का उपयोग किया जाता है। यह भविष्य के सभी नकदी प्रवाह के वर्तमान मूल्य का योग है। वर्तमान मूल्य भविष्य की तिथियों में नकदी प्रवाह के रियायती मूल्य को संदर्भित करता है। किसी परियोजना पर निवेश के लिए विचार किया जाता है यदि उसका एनपीवी सकारात्मक है।

पर, मानक वित्तीय मॉडलिंग अवधारणाओं को विधिवत शामिल करते हुए वित्तीय मॉडल विकसित किए थे।

आईएसजीटीएल और आईपीबीटीएल के लिए विकसित वित्तीय मॉडल ने परियोजना आईआरआर, इक्विटी आईआरआर, एनपीवी और ऋण सेवा कवरेज अनुपात जैसे निर्णय लेने के पैरामीटर प्रदान किए। उन्हीं के मूल्यों के आधार पर, परियोजनाओं के लिए बोली लगाने का निर्णय लिया गया था। परियोजनाओं के लिए वित्तीय मॉडल ने वांछित प्रतिफल दिया, जिसके आधार पर प्रबंधन ने बोलियों में भाग लेने का फैसला किया।

हालांकि इरकॉन ने यातायात अध्ययन और वित्तीय मॉडलिंग के लिए सलाहकारों को नियुक्त किया था, लेकिन इसने आईपीबीटीएल के मामले में परामर्शदाता द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट को नजरअंदाज कर दिया था और आईआरआर में सुधार के लिए अनुमानित राजस्व आंकड़ों को बढ़ा-चढ़ाकर पेश किया था।

### 2.2.3.1 (ii) इरकॉन- बीकानेर-फलोदी टोलवे लिमिटेड (आईपीबीटीएल)

वित्तीय मॉडल के अनुसार, परियोजना के लिए कंपनी द्वारा अनुमानित आईआरआर 13.38 प्रतिशत और इक्विटी आईआरआर 13.75 प्रतिशत था। इन अनुमानित मूल्यों के साथ, परियोजना का एनपीवी **अनुलग्नक 2.13** में दर्शाए अनुसार ₹ 70.97<sup>70</sup> करोड़ गिना गया। कंपनी ने उपर्युक्त आईआरआर, इक्विटी आईआरआर और एनपीवी परियोजना का आकलन करने के बाद ₹ 327 करोड़ के अनुदान हेतु परियोजना के लिए बोली लगाई। तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी ने परियोजना की व्यवहार्यता का पता लगाने के लिए निम्नलिखित अनुमान यथार्थ रूप से नहीं लगाए थे।

#### टोल संग्रह के लिए व्यय

वित्तीय मॉडल में, आईपीबीटीएल के तीन टोल संग्रह प्लाजा के लिए व्यय को 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2018-19 के लिए ₹ 5.20 करोड़ माना गया था। टोल संग्रह के लिए व्यय को किस आधार पर ₹ 5.20 करोड़ माना गया

<sup>70</sup> 12 प्रतिशत की छूट दर पर

था, वह अभिलेख में नहीं था। तथापि, यह देखा गया कि इस परियोजना के लिए टोल संग्रह एजेंसी की नियुक्ति के लिए निविदा देते समय टोल संग्रह के लिए अनुमानित व्यय (मार्च, 2018) ₹ 16.18 करोड़ प्रति वर्ष गिना गया था। यह अनुमान इरकॉन की इसी तरह की संयुक्त उद्यम परियोजना अर्थात् इरकॉन सोमा टोलवे प्राइवेट लिमिटेड (आईएसटीपीएल) के वास्तविक व्यय के आधार पर तैयार किया गया था।

तथापि, आईपीबीटीएल के लिए वित्तीय मॉडल तैयार करते समय कंपनी ने इस तथ्य की अनदेखी की कि वर्ष 2014-15 के दौरान आईएसटीपीएल का वास्तविक टोल संग्रह व्यय दो टोल प्लाजाओं के लिए ₹ 8 करोड़ था। इसलिए, आईपीबीटीएल के तीन टोल प्लाजा के लिए ₹ 5.20 करोड़ को टोल संग्रह व्यय के रूप में मानना यथार्थ से परे था।

टोल संग्रह व्यय के कम आकलन के परिणामस्वरूप परियोजना के आईआरआर को अधिक बताया गया।

इरकॉन ने कहा (जुलाई 2021) कि टोल प्लाजा संग्रह व्यय के लिए ₹ 5.20 करोड़ की तुलना आईएसटीपीएल के ₹ 8 करोड़ के व्यय से करना उचित नहीं है। टोल परियोजनाओं में इरकॉन की कार्य पद्धति के अनुसार टोल व्यय में टोल संग्रह व्यय, गश्त एवं घटना प्रबंधन तथा कार्यालय व्यय जैसे परिसर देख-रेख, अनुरक्षण, श्रमबल आपूर्ति आदि शामिल हैं।

तैयार किए गए वित्त मॉडल में (2018-19 में 3 टोलों के लिए- एक 10 लेन का और दो अन्य 8 लेन के), बोली लगाते समय उपरोक्त घटक टोल संग्रह व्यय (₹ 5.20 करोड़), बिजली और गश्त (₹ 2.14 करोड़) और कार्यालय व्यय (₹ 3.69 करोड़) थे। उपर्युक्त की कुल राशि ₹ 11.03 करोड़ है। विद्युत लागत को छोड़कर गश्त सहित टोल प्लाजा संग्रहण और प्रचालन पर व्यय ₹ 10.97 करोड़ निकलता है।

उपर्युक्त की तुलना में, आईएसटीपीएल के 10 लेन के दो टोल का व्यय लेखापरीक्षा पैरा में यथा उल्लिखित ₹ 8 करोड़ है। यदि हम लेन के अनुपात में टोल प्लाजा

व्यय की गणना करते हैं तो उपरोक्त तीन टोलों का व्यय ₹ 10.69 करोड़ निकलता है।

उपर्युक्त के मद्देनजर, यह देखा जा सकता है कि टोल प्लाजा के लिए विचार किया गया अनुमानित व्यय बोली के समय नवीनतम उपलब्ध परियोजना व्यय के अनुरूप है।

इरकॉन का उत्तर इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए स्वीकार्य नहीं है कि वर्ष 2014-15 के लिए आईएसटीपीएल के ₹ 8 करोड़ के टोल संग्रह व्यय में विद्युत व्यय और कार्यालय व्यय शामिल नहीं थे। इसके अलावा, ₹ 8 करोड़ के ये व्यय 2014-15 से संबंधित हैं, जिन्हें 2018-19 के दौरान लागत के लिए समायोजित किया जाना चाहिए था। इसके बजाय, 2018-19 के लिए केवल ₹ 5.20 करोड़ पर विचार किया गया है

इस प्रकार, कंपनी द्वारा आईबीपीटीपी के तीन टोल संग्रह प्लाजा के लिए विचार किया गया व्यय यथार्थवादी नहीं था।

#### **एनएचएआई द्वारा इक्विटी सहायता**

कंपनी ने वित्तीय मॉडल में परियोजना के लिए एनएचएआई द्वारा इक्विटी सहायता (अनुदान) को ₹ 329.16 करोड़ माना था। तथापि, इस परियोजना के लिए इरकॉन की बोली कंपनी द्वारा ₹ 327 करोड़ के अनुदान के साथ प्रस्तुत की गई थी जिसे एनएचएआई द्वारा स्वीकार कर लिया गया था। इस प्रकार, वित्तीय मॉडल तैयार करते समय कंपनी द्वारा मुख्य बोली घटक पर सही ढंग से विचार नहीं किया गया था। इसने परियोजना के अनुमानित आईआरआर को भी प्रभावित किया।

इरकॉन ने कहा (जुलाई 2021) कि बोली तय करने के लिए बोली मापदंड या तो प्रीमियम का भुगतान या अनुदान था। इस लिए, सर्वाधिक प्रतिस्पर्धी बोली प्रस्तुत करने के लिए, न्यूनतम अनुदान उद्धृत करने की आवश्यकता थी और इस प्रकार प्रतिफल के लिए पैरामीटर 13.75 प्रतिशत इक्विटी आईआरआर (ईआईआरआर) रखा गया था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 327 करोड़ का अनुदान प्राप्त हुआ।

प्रबंधन का यह तर्क गलत है कि 14 प्रतिशत ईआईआरआर के साथ अनुदान ₹ 327 करोड़ होगा। प्रबंधन ने 13.38 प्रतिशत की परियोजना आईआरआर और 13.75 प्रतिशत की इक्विटी आईआरआर तैयार करते समय इक्विटी सहायता (अनुदान) को ₹ 329.16 करोड़ माना था।

लेखापरीक्षा ने ऊपर बताए गए यथार्थवादी मापदंडों को शामिल करने के बाद कंपनी द्वारा तैयार वित्तीय मॉडल के आधार पर परियोजना के अनुमानित आईआरआर, इक्विटी आईआरआर और एनपीवी की गणना की। यह देखा गया कि कंपनी द्वारा उनके मूल्यांकन में अनुमानित परियोजना आईआरआर 13.38 प्रतिशत और इक्विटी आईआरआर 13.75 प्रतिशत के मुकाबले परियोजना आईआरआर और इक्विटी आईआरआर केवल क्रमशः 11.67 प्रतिशत और 11.47 प्रतिशत थे। इसके अलावा, लेखापरीक्षा द्वारा इंगित उपर्युक्त मापदंडों के साथ, परियोजना का एनपीवी 'नकारात्मक' था।

इस प्रकार, परियोजना आईआरआर और इक्विटी आईआरआर कंपनी द्वारा किए गए अनुमान से कम थे (अनुलग्नक 2.14)। कम टोल संग्रह व्यय और उच्च इक्विटी सहायता के बारे में अनुमानों के कारण अभिलेख में नहीं पाए गए थे। इसके अलावा, लेखापरीक्षा द्वारा इंगित यथार्थवादी मापदंडों के साथ, परियोजनाओं का एनपीवी नकारात्मक होता (अनुलग्नक 2.14)। इस प्रकार, लेखापरीक्षा ने पाया कि परियोजना व्यवहार्य नहीं थी।

### 2.2.3.1 (iii) इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड (आईएसजीटीएल)

परियोजना के लिए कंपनी द्वारा वित्तीय मॉडल में अनुमानित आईआरआर 12.96 प्रतिशत और इक्विटी आईआरआर 15.07 प्रतिशत था। इन अनुमानित मूल्यों के साथ, परियोजना का एनपीवी सकारात्मक (₹ 314.23 करोड़) था (अनुलग्नक 2.15)। इन अनुमानों के आधार पर, परियोजना का व्यवहार्य के रूप में मूल्यांकन किया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी ने परियोजना की व्यवहार्यता का पता लगाने के लिए वित्तीय मॉडल में यथार्थ रूप से निम्नलिखित अनुमान नहीं लगाए थे।



### यातायात राजस्व

कंपनी ने यातायात सर्वेक्षण करने और परियोजना की व्यवहार्यता या अन्यथा की सिफारिश करने के लिए एक सलाहकार नियुक्त किया था। यातायात सर्वेक्षणों का उपयोग वित्तीय मॉडल में अनुमानित टोल राजस्व की गणना करने के लिए किया जाना था। यह देखा गया कि कंपनी ने वित्तीय मॉडल में, सलाहकार द्वारा किए गए अनुमानों की तुलना में टोल राजस्व को उच्च स्तर पर लिया था। सलाहकार द्वारा सुझाया गया औसत टोल राजस्व ₹ 280.38 करोड़<sup>71</sup> प्रति वर्ष (18 वर्ष की रियायत अवधि के लिए) था, जबकि कंपनी ने टोल राजस्व को औसतन ₹ 322.57 करोड़ (18 वर्ष की रियायत अवधि के लिए) तक बढ़ा दिया था। इसके परिणामस्वरूप 18 वर्ष की रियायत अवधि (दो वर्ष की निर्माण अवधि को छोड़कर) के दौरान परियोजना के लिए ₹ 760.26 करोड़ का टोल राजस्व अधिक अनुमानित हुआ।

इरकॉन ने कहा (जुलाई 2020) कि बोली चरण के दौरान, टोल अधिसूचना 2007 के संदर्भ में टोल की दरों के पूर्वानुमान के लिए, डब्ल्यूपीआई<sup>72</sup> के आधार पर वृद्धि की गणना की गई थी और यह पाया गया कि 2014-15 तक प्रति वर्ष 6.91 प्रतिशत की वृद्धि है। इस गणना के आधार पर, 2014-15 में टोल दर की गणना के लिए प्रति वर्ष वृद्धि कारक 6.5 प्रतिशत लिया गया था। वर्ष 2018-19 में टोल दर का आकलन करने के लिए भी यही कारक अपनाया गया था। लेकिन इन वर्षों के दौरान वास्तविक मुद्रास्फीति दर काफी कम थी, इसलिए, 6.5 प्रतिशत की विस्तारित वृद्धि दर के आधार पर राजस्व पूर्वानुमान को उच्च पाया गया।

इरकॉन ने आगे कहा (जुलाई 2021) कि यातायात सर्वेक्षण सलाहकार द्वारा भारतीय सड़क कांग्रेस के मानकों के अनुसार किया गया था। यातायात से राजस्व

<sup>71</sup> इसमें सात श्रेणियों के वाहनों के लिए जैसे कार/जीप/वैन, एलसीवी (मिनी बस सहित), बसें, ट्रक, तीन एक्सल वाले वाणिज्यिक वाहन, एचसीएम/ईएमई (4 से 6 एक्सल) और ओवर साइज वाले वाहन (7 या अधिक एक्सल) टोल प्लाजा पर टोल राजस्व शामिल था

<sup>72</sup> थोक मूल्य सूचकांक

की वार्षिक वृद्धि दर 5 प्रतिशत के रूप में अनुशंसित की गई थी, जबकि वित्तीय मॉडल को अंतिम रूप देते समय, उसी 5 प्रतिशत को यातायात से राजस्व के लिए वार्षिक वृद्धि दर माना गया था।

जैसा कि वित्तीय मॉडल से देखा जा सकता है, 18 वर्षों के लिए औसत टोल राजस्व केवल ₹ 280.38 करोड़ है। वित्तीय मॉडल में टोल दर वृद्धि केवल 5 प्रतिशत है।

इरकॉन के उत्तर को इस तथ्य के मद्देनजर स्वीकार नहीं किया गया है कि सलाहकार ने डब्ल्यूपीआई में 6.91 प्रतिशत की वृद्धि को देखते हुए 5 प्रतिशत की वृद्धि दर पर विचार किया था। लेकिन, बोली के स्तर पर इरकॉन ने सलाहकार द्वारा सुझाए गए राजस्व को ₹ 760.26 करोड़ बढ़ा दिया, जिससे आईआरआर आकर्षक हो गया। इरकॉन ने जुलाई 2020 के अपने उत्तर में स्वीकार किया कि 2014-15 में टोल दर की गणना के लिए प्रति वर्ष वृद्धि कारक 6.5 प्रतिशत लिया गया था। वर्ष 2018-19 में टोल दर का आकलन करने के लिए भी यही कारक अपनाया गया था।

### ऋण की चुकौती

वित्तीय मॉडल में अवधारणाओं के अनुसार, ₹ 696.53<sup>73</sup> करोड़ का ऋण समान किस्तों में 12 वर्षों में चुकाया जाना है। जबकि, वित्तीय मॉडल में, समान किस्तों की निर्धारित चुकौती के बजाय अधिशेष के मामले में ही ऋण की चुकौती पर विचार किया गया था। चूंकि वित्तीय मॉडल में अनुमानित राजस्व ऋण की निर्धारित किस्त चुकाने के लिए पर्याप्त नहीं था, इसलिए कंपनी ने केवल अधिशेष के मामले में ऋण की चुकौती पर विचार किया। इसके कारण, इक्विटी निवेश को कम दिखाया गया था जिसके परिणामस्वरूप उच्च और आकर्षक इक्विटी आईआरआर दिखाई दिया।

इरकॉन ने कहा (जुलाई 2020) कि धारणा पत्र के अनुसार ऋण किस्तों की चुकौती 10 साल के लिए मानी गयी थी। यह प्रस्तुत किया गया कि वित्तीय मॉडल गणना

<sup>73</sup> पहले चरण के लिए ₹ 607.78 करोड़ और दूसरे चरण के लिए ₹ 88.75 करोड़। इसके बाद एसपीवी ने परियोजना के पहले चरण के लिए धारक कंपनी के साथ ₹ 579.59 करोड़ के ऋण के लिए करार किया।

के दौरान, किस्त अवधि को 12 वर्षों के लिए माना गया था। सलाहकार द्वारा प्रस्तुत वित्तीय मॉडल के आधार पर, सक्षम प्राधिकारी ने गणना की गई परियोजना लागत के साथ प्रीमियम, इक्विटी और वांछित आईआरआर के विभिन्न संयोजन के साथ समीक्षा की है। सक्षम प्राधिकारी ने बोली प्रस्ताव को और अधिक प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए परियोजना आईआरआर 12.96 प्रतिशत और इक्विटी आईआरआर 15.07 प्रतिशत के साथ बोली लगाने की मंजूरी दे दी है।

इरकॉन ने आगे कहा (जुलाई 2021) कि आईएसजीटीएल को ऋण इरकॉन द्वारा प्रदान किया गया था। यह परियोजना एक बीओटी परियोजना है और इसमें यातायात जोखिम के कारण नकदी बहिर्वाह अनिश्चितता हो सकती है। इसलिए, मॉडलिंग चरण में यह निर्णय लिया गया था कि एसपीवी अपने व्यय को पूरा करने के बाद अधिशेष नकदी का भुगतान करेगा।

इरकॉन का यह तर्क कि मॉडलिंग चरण में यह निर्णय लिया गया था कि एसपीवी अपने व्यय को पूरा करने के बाद अधिशेष नकदी से ऋण चुकाएगा, अभिलेख में नहीं पाया गया और केवल बाद में सोचा प्रतीत होता है। इसके अलावा, वित्तीय मॉडल में निहित धारणाओं में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है कि ऋण समान किस्तों में 12 वर्षों में चुकाया जाएगा।

उपर्युक्त लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों का समग्र प्रभाव यह था कि कंपनी द्वारा अपने वित्तीय मॉडल में अनुमानित आईआरआर 12.96 प्रतिशत और इक्विटी आईआरआर 15.07 प्रतिशत के समक्ष परियोजना की अनुमानित आईआरआर और इक्विटी आईआरआर केवल 10.85 प्रतिशत और 10.28 प्रतिशत पर संगणित थी (अनुलग्नक 2.16)। लेखापरीक्षा द्वारा सामने लाए गए तथ्यों को ध्यान में रखते हुए परियोजना का एनपीवी {12<sup>74</sup> प्रतिशत की रियायती दर पर

<sup>74</sup> 'राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए परिवहन-2032' पर कार्यात्मक योजना के अनुसार, मौजूदा छूट दरों की गणना 12 प्रतिशत की दर से की जाती है। यह देखा गया कि आईएसजीटीएल के एनपीवी की गणना केवल 9.12 प्रतिशत की छूट दर पर की गई थी, जबकि आईपीबीटीएल के लिए एनपीवी की गणना 12 प्रतिशत की छूट दर पर की गई थी। इस प्रकार, कंपनी ने समान रूप से प्रचलित छूट दर के आधार पर एनपीवी की गणना नहीं की थी।

(-) ₹ 65.91 करोड़ के रूप में नकारात्मक निकला। इस प्रकार, यह देखा गया है कि परियोजना व्यवहार्य नहीं थी।

इरकॉन ने कहा (जुलाई 2021) कि निष्कर्ष सही नहीं है, भले ही लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को ध्यान में रखा जाए और परियोजना आईआरआर 10.85 प्रतिशत है, यह 9.12 प्रतिशत की भारत औसत पूंजी लागत (डब्ल्यूएसीसी) से अधिक है। ऐसे मामले में, जहां डब्ल्यूएसीसी परियोजना आईआरआर से कम है, परियोजना एनपीवी नकारात्मक नहीं हो सकती है। यह सही है कि आईएसजीटीएल के इक्विटी एनपीवी की गणना छूट कारक को 12 प्रतिशत लेकर करने की बजाय, जैसे आईपीबीटीएल के लिए की गई थी, 9.12 प्रतिशत (डब्ल्यूएसीसी) लेकर ₹ 272.76 करोड़ की गई है। तथापि, यदि 12 प्रतिशत छूट कारक का उपयोग किया जाता है, तो भी इक्विटी एनपीवी ₹ 133.81 करोड़ होगा। मानक वित्तीय मॉडल के अनुसार, यदि परियोजना में इक्विटी एनपीवी सकारात्मक है, तो इसे व्यवहार्य परियोजना के रूप में स्वीकार किया जा सकता है।

इरकॉन का यह उत्तर कि परियोजना आईआरआर 12.79 प्रतिशत डब्ल्यूएसीसी से अधिक है, सही नहीं है क्योंकि वास्तविक अनुमानित आईआरआर केवल 10.85 प्रतिशत था जो 13 प्रतिशत की अवरोध दर से कम है। इसके अलावा, इरकॉन का उत्तर सही नहीं है क्योंकि 12 प्रतिशत छूट कारक पर एनपीवी नकारात्मक (-) ₹ 65.91 करोड़ बनता है।

#### 2.2.4 टोल सड़कों का परिचालन और रखरखाव

शिवपुरी गुना टोलवे (आईएसजीटीएल द्वारा निष्पादित) टोल सड़क के चरण-1 का परिचालन 7 जून 2018 से शुरू हुआ। लेखापरीक्षा ने परियोजना के अनुमानित राजस्व और यातायात की मात्रा की तुलना वास्तविकताओं के साथ की। यह देखा गया कि इन परियोजनाओं के परिचालन से वास्तविक राजस्व अनुमानित राजस्व से 2018-19 में 30 प्रतिशत और 2019-20 के दौरान 33 प्रतिशत कम था। इसी तरह, वास्तविक यातायात की मात्रा 2018-19 और 2019-20 के दौरान अनुमानित मात्रा से क्रमशः 8.58 प्रतिशत और 9.22 प्रतिशत कम थी। 2020-21 में, हालांकि वास्तविक यातायात अनुमानित यातायात से 5.78 प्रतिशत

अधिक था, लेकिन वास्तविक राजस्व अनुमानित राजस्व से 10.71 प्रतिशत कम था, जैसा कि तालिका 2.4 में दिए गए विवरण से स्पष्ट है।

**तालिका 2.4: वास्तविक के साथ परियोजना के अनुमानित राजस्व और यातायात की मात्रा का विवरण**

क्र.सं.	विवरण	2018-19	2019-20	2020-21
1	अनुमानित राजस्व (₹ करोड़ में)	104.15	115.15	123.675
2	वास्तविक राजस्व (₹ करोड़ में)	72.88	94.160	110.430
	<b>भिन्नता (प्रतिशत में)</b>	<b>- 30.02</b>	<b>- 18.29</b>	<b>- 10.71</b>
3	अनुमानित औसत दैनिक यातायात मात्रा पीसीयू <sup>75</sup>	23,156	24,313	25,529
4	वास्तविक औसत दैनिक यातायात मात्रा पीसीयू	21,169	22,069	27,005
	<b>भिन्नता (प्रतिशत में)</b>	<b>- 8.58</b>	<b>- 9.23</b>	<b>5.78</b>

स्रोत: इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड और आईएसजीटीएल के अभिलेख

इसी प्रकार, इरकॉन बीकानेर-फलोदी टोलवे परियोजना (15/2/2019 को पूरी हुई) के संबंध में, वर्ष 2018-19, 2019-20 और 2020-21 के दौरान वास्तविक यातायात अनुमानित यातायात से क्रमशः 24.06 प्रतिशत, 32.69 प्रतिशत और 41.27 प्रतिशत कम था। अर्जित राजस्व भी तालिका 2.5 में वर्णित 2018-19 से 2020-21 के वर्षों के दौरान अनुमानित आंकड़ों से मेल नहीं खाता है।

**तालिका 2.5: वास्तविक के साथ परियोजना के अनुमानित राजस्व और यातायात की मात्रा का विवरण**

क्र.सं.	विवरण	2018-19	2019-20	2020-21
1	अनुमानित राजस्व (₹ करोड़ में)	6.63	66.81	73.76
2	वास्तविक राजस्व (₹ करोड़ में)	4.74	45.12	43.02
	<b>भिन्नता (प्रतिशत में)</b>	<b>- 28.51</b>	<b>- 32.46</b>	<b>- 41.68</b>
3	अनुमानित औसत दैनिक यातायात मात्रा पीसीयू	37,505	39,380	41,349
4	वास्तविक औसत दैनिक यातायात मात्रा पीसीयू	28,483	26,506	24,286
	<b>भिन्नता (प्रतिशत में)</b>	<b>- 24.06</b>	<b>- 32.69</b>	<b>- 41.27</b>

स्रोत: इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड और आईएसजीटीएल के अभिलेख

<sup>75</sup> यात्री कार इकाई (पीसीयू) का उपयोग सड़क से गुजरने वाले वाहनों की यातायात मात्रा या संख्या को मापने के लिए किया जाता है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी द्वारा यातायात की मात्रा को बढ़ा दिया गया था, जिसके परिणामस्वरूप परियोजना के लिए अवास्तविक रूप से उच्च एनपीवी निकला।

इरकॉन ने कहा (जुलाई 2021) कि यातायात सर्वेक्षण आईआरसीएसपी-19 और मानक उद्योग प्रचलन के अनुसार किया गया था। दोनों परियोजनाओं के लिए संबंधित रिपोर्टों के अनुसार, यातायात पीसीयू का पूर्वानुमान लगाया गया था। राजस्व गणना के उद्देश्य से वित्तीय मॉडल में इनपुट के रूप में भी इसका उपयोग किया गया था।

इरकॉन का यह तर्क कि सलाहकार द्वारा राजस्व पूर्वानुमान को वित्तीय मॉडल में इनपुट के रूप में उपयोग किया गया था, सही नहीं था, क्योंकि आईएसजीटीएल के मामले में अनुमानित राजस्व की गणना करते समय, इरकॉन ने सलाहकार द्वारा मानी गई दरों की तुलना में उच्च टोल दरों को अपनाया है जिसके परिणामस्वरूप टोल राजस्व को ₹ 760.26 करोड़ तक अधिक बताया गया।

### 2.2.5 निष्कर्ष

कंपनी ने पीपीपी मोड पर एनएचएआई की दो टोलवे परियोजनाएं (शिवपुरी गुना टोलवे परियोजना और बीकानेर फलोदी टोलवे परियोजना) शुरू की और इन परियोजनाओं को निष्पादित करने के लिए दो एसपीवी का गठन किया। इन परियोजनाओं को वित्तीय मॉडल के आधार पर वित्तीय रूप से व्यवहार्य माना गया था। आईएसजीटीएल और आईबीपीटीएल द्वारा निष्पादित परियोजनाओं के एनपीवी को वित्तीय मॉडल में सकारात्मक बताया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया गया कि वित्तीय मॉडल में धारणाएं उचित और यथार्थवादी नहीं थीं। परिणामस्वरूप, लेखापरीक्षा द्वारा बताई गई यथार्थवादी धारणाओं के अनुसार, दोनों परियोजनाओं का एनपीवी नकारात्मक रहा और इसलिए अव्यवहार्य साबित हुआ। यह भी देखा गया कि परिचालन शुरू होने के बाद दोनों एसपीवी की लाभप्रदता में कमी आई थी। इस प्रकार, एसपीवी के परिचालन शुरू होने के बाद उनके वित्तीय परिणामों ने भी लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों की पुष्टि की।

### 2.2.6 सिफारिश:

*कंपनी निम्नलिखित पर विचार कर सकती है:*

*ऐसी परियोजनाओं के लिए वित्तीय मॉडल में अधिक यथार्थवादी धारणाओं को अपनाना।*

मामला अक्टूबर 2020 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (अगस्त 2022)।

### अध्याय 3 - कर्षण और चल स्टॉक

इस अध्याय में ₹ 4144.57 करोड़ मुद्रा मूल्य दो अखिल भारतीय पैराग्राफ अर्थात् (क) भारतीय रेल में माल-डिब्बों की अधिप्राप्ति और उपयोग व (ख) चल स्टॉक पुर्जों का केंद्रीकृत आयात शामिल हैं जिनमें चल स्टॉक और सामग्री प्रबंधन पर अनुपालन मुद्दों पर चर्चा की गई है।

#### 3.1 भारतीय रेल में माल-डिब्बों की अधिप्राप्ति और उपयोग

##### 3.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (भारे) बड़ी मात्रा में लंबी दूरी की माल ढुलाई के साथ-साथ यात्री आवाजाही के लिए परिवहन का प्रमुख साधन है। माल ढुलाई भारतीय रेल का लाभ कमाने वाला कारोबारी खंड है और यह रेलवे के राजस्व का आधार है। 2020-21 के दौरान माल ढुलाई और माल ढुलाई से होने वाली आय क्रमशः 1234 मिलियन टन और ₹ 1,15,738 करोड़ थी। यह रेलवे द्वारा अर्जित कुल राजस्व का 88 प्रतिशत था। मार्च 2021<sup>76</sup> तक भारतीय रेल के पास कुल 3,02,624 माल-डिब्बें थे।

माल-भाड़ा लक्ष्य की उपलब्धि काफी हद तक कुशल माल-डिब्बें प्रबंधन पर निर्भर करती है, जिसे आवश्यकता के उचित निर्धारण, आवश्यकता के अनुसार माल-डिब्बों की उपलब्धता, अपेक्षित बुनियादी ढांचे के विकास के माध्यम से माल-डिब्बों का इष्टतम उपयोग और उचित व समय पर मरम्मत/रखरखाव के माध्यम से सुनिश्चित किया जा सकता है।

माल ढुलाई क्षेत्र में भारतीय रेल की बाजार हिस्सेदारी पिछले दो दशकों के दौरान 53 प्रतिशत से घटकर 35 प्रतिशत रह गई है, जबकि सड़क खंड देश में कुल माल ढुलाई का 59 प्रतिशत तक बढ़ गया है।

<sup>76</sup> भारतीय रेल वार्षिकी (2020-21)



यह अध्ययन माल-डिब्बों की आवश्यकता के निर्धारण की मौजूदा प्रणाली की प्रभावकारिता, आवश्यकता के अनुसार माल-डिब्बों की उपलब्धता, माल-डिब्बों के उपयोग के साथ-साथ उनके प्रभावी रखरखाव और भारतीय रेल में माल ढुलाई संचालन की देखरेख के लिए मौजूदा निगरानी तंत्र का मूल्यांकन करने के लिए किया गया था।

### 3.1.2 पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदन और अनुवर्ती कार्रवाई

“भारतीय रेल में मालगाड़ियों के प्रबंधन” पर अखिल भारतीय रेल में पूर्व में की गई निष्पादन लेखापरीक्षा (2014 की रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 31) में अन्य मामलों के साथ-साथ निर्धारित आवश्यकता के अनुसार माल-डिब्बों का अधिग्रहण, अधिग्रहण का वित्तपोषण, माल-डिब्बों की पर्याप्त उपलब्धता और उनके प्रभावी उपयोग, मालगाड़ी परिचालनों की निगरानी के लिए माल-डिब्बों का रख-रखाव एवं निगरानी तंत्र आदि जैसे मुद्दों को शामिल किया गया था। रेल मंत्रालय ने नवंबर, 2015 की अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) में लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के आधार पर किए गए कतिपय सुधारात्मक/उपचारात्मक उपाय प्रस्तुत किए थे, जैसा कि **अनुलग्नक 3.1** में बताया गया है।

वर्तमान अध्ययन में, जोनल रेलों (जेडआर) द्वारा किए गए उपचारात्मक उपायों के अनुवर्ती/अनुपालन की भी समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा निष्कर्ष पैरा 3.1.8.36 में दर्शाए गए हैं।

### 3.1.3 संगठनात्मक ढाँचा

रेलवे बोर्ड (आरबी) स्तर पर, अतिरिक्त सदस्य/मैकेनिकल इंजीनियरिंग और अतिरिक्त सदस्य (रेलवे स्टोर) के साथ सदस्य/परिचालन और व्यवसाय विकास माल-डिब्बों के निर्धारण/अधिप्राप्ति पर नीतियां निर्धारित करने के लिए उत्तरदायी है। उनके अधीन कार्यात्मक निदेशालय निर्णय लेने और इसकी आगे की निगरानी में सहायता करते हैं।

जोनल रेलवे स्तर पर, महाप्रबंधक (जीएम) अपने जोन की गतिविधियों के लिए समग्र प्रभारी होते हैं। राजस्व के संग्रह सहित माल ढुलाई व्यवसाय परिचालन

प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (पीसीसीएम) के अधीन वाणिज्यिक विभाग के पास निहित है। प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक (पीसीओएम) के अधीन परिचालन विभाग माल स्टॉक के आवंटन और मालगाड़ियों के संचालन के लिए उत्तरदायी है। प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता (पीसीएमई) माल-डिब्बों के रखरखाव और मरम्मत के लिए उत्तरदायी है। माल ढुलाई व्यवसाय परिचालन के कार्य मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (माल-भाड़ा विपणन) [सीसीएम (एफएम)] और मुख्य माल परिवहन प्रबंधक (सीएफटीएम) को सौंपे गए हैं।

मंडल स्तर पर, वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक (सीनियर डीसीएम) वाणिज्यिक नीतियों के कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी है और वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक (सीनियर डीओएम) माल ढुलाई परिचालन के लिए उत्तरदायी है। वरिष्ठ मंडल यांत्रिक अभियंता (सीनियर डीएमई) माल-डिब्बों की मरम्मत और रखरखाव की देखभाल करते हैं।

#### 3.1.4 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

विषय आधारित लेखापरीक्षा यह निर्धारण करने के लिए की गई थी कि क्या:

- (i) वृद्धिशील माल ढुलाई को पूरा करने के लिए माल-डिब्बों की आवश्यकता का उचित मूल्यांकन किया गया था, तदनुसार माल-डिब्बों के अधिग्रहण की योजना बनाई गई थी और पर्याप्त वित्तपोषण सुनिश्चित किया गया था।
- (ii) नियोजित अधिग्रहण पूरे किए गए और माल ढुलाई की मांग को पूरा करने के लिए जोनों को माल-डिब्बें उपलब्ध कराए गए।
- (iii) माल-डिब्बों का इष्टतम उपयोग, प्रभावी माल-डिब्बा रखरखाव और उचित निगरानी तंत्र सुनिश्चित किया गया।

#### 3.1.5 लेखापरीक्षा मानदंड

विषय आधारित लेखापरीक्षा निम्नलिखित मानदंडों के आधार पर की गई थी:

- (i) भारतीय रेल के परिचालन, वाणिज्यिक, यांत्रिक विभागों की विभिन्न रेल संहिताओं और नियमावली के तहत निर्धारित प्रावधान।
- (ii) माल-डिब्बों की आवश्यकता के निर्धारण, अधिप्राप्ति, उपयोग और रखरखाव के लिए रेलवे बोर्ड/जोनल रेलवे द्वारा समय-समय पर जारी दिशा-निर्देश/अनुदेश।
- (iii) रेलवे कन्वेन्शन समिति, 2014 की चौबीसवीं रिपोर्ट, राष्ट्रीय परिवहन विकास नीति समिति की रिपोर्ट- रेलवे पर कार्यकारी दल (जून 2012)।

### 3.1.6 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

लेखापरीक्षा ने 2017-18 से 2020-21 की अवधि के लिए प्रमुख पहलुओं की समीक्षा की जो माल-डिब्बों की योजना, उपलब्धता और उपयोग, रखरखाव और निगरानी तंत्र को प्रभावित करते हैं। लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में शामिल हैं:

- (i) रेलवे बोर्ड, उत्पादन इकाइयों, जोनल रेलवे, मंडलों, स्टेशनों, गुड्स शेड/साइडिंग, माल-डिब्बा कार्यशाला, माल-डिब्बा डिपो और सिक लाइनों और शेड सहित टर्मिनल यार्डों में माल-डिब्बों के मूल्यांकन, अधिप्राप्ति, उपयोग और रखरखाव पर अनुरक्षित अभिलेखों की समीक्षा।
- (ii) संबंधित सूचना प्रौद्योगिकी (आईटी) प्रणालियों- {जैसे रेल प्रबंधन प्रणाली (आरएमएस), टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस), रेल आवंटन एवं विनियोजन प्रणाली (आरएस) माल ढुलाई संचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) मॉड्यूल, नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन (सीओए), आदि} से उत्पन्न रिपोर्टों सहित प्रासंगिक मात्रात्मक डेटा का विश्लेषण।
- (iii) जोनल रेल/मंडलों द्वारा एफओआईएस से सृजित माल ढुलाई परिचालनों और माल-डिब्बों की आवाजाही संबंधी रिपोर्टों की समीक्षा।
- (iv) मांग के पंजीकरण, माल-डिब्बों के आवंटन, ब्रेक पावर प्रमाण पत्र, गाड़ियों की आवाजाही आदि से संबंधित एफओआईएस डेटा का विश्लेषण।

- (v) रेलवे अधिकारियों के साथ चयनित इकाइयों का संयुक्त निरीक्षण सहित भौतिक सत्यापन, लदान/उतराई स्थानों, टर्मिनल यार्ड आदि पर अवसंरचना सुविधाओं के सचित्र साक्ष्य और उनका प्रमाणीकरण।

### 3.1.7 नमूना चयन

जोनल स्तर पर विभिन्न मुद्दों की जांच के लिए जोनों द्वारा चयनित नमूना आकार तालिका 3.1 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.1: नमूना आकार का विवरण

क्र.सं.	गतिविधि केंद्र का नाम	चयन मानदंड/नमूना आकार
1.	मंडल	दो मंडल (प्रत्येक जोन में माल यातायात की उच्चतम मात्रा के साथ)
2.	लदान स्थान (साइडिंग/गुड्स शेड)	दो लदान स्थान (प्रत्येक चयनित मंडल में माल यातायात की उच्चतम मात्रा वाले)
3.	उतराई स्थान (साइडिंग/माल शेड)	दो उतराई स्थान (प्रत्येक चयनित मंडल में माल यातायात की उच्चतम मात्रा वाले)
4.	सिक लाइन सहित टर्मिनल यार्ड	प्रत्येक जोन से दो
5.	माल-डिब्बा डिपो	प्रत्येक जोन से एक
6.	माल-डिब्बा कार्यशाला	प्रत्येक जोन से एक
7.	रेलवे बोर्ड	रेलवे बोर्ड में अनुरक्षित सभी संबंधित अभिलेखों की समीक्षा।

समीक्षा के लिए चयनित जोन-वार नमूना अनुलग्नक 3.2 में दर्शाया गया है।

### 3.1.8 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

(क) लेखापरीक्षा उद्देश्य 1: क्या वृद्धिशील माल ढुलाई को पूरा करने के लिए माल-डिब्बों की आवश्यकता का उचित निर्धारण किया गया था, तदनुसार माल-डिब्बों के अधिग्रहण की योजना बनाई गई थी और पर्याप्त वित्तपोषण सुनिश्चित किया गया था?

इंजन और माल-डिब्बा सहित चल स्टॉक, वह आधार है, जिस पर माल ढुलाई निर्भर करती है।

### 3.1.8.1 माल-डिब्बों की आवश्यकता का निर्धारण

माल-डिब्बा अधिग्रहण यातायात आवश्यकताओं और माल-डिब्बों के अनुपयोगी होने आदि के कारण उनके प्रतिस्थापन को ध्यान में रखते हुए निधियों की उपलब्धता पर निर्भर एक आवश्यकता आधारित गतिविधि है। भारतीय रेलवे चल स्टॉक संहिता के पैरा 1001 के अनुसार, जोन की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए जोनल मुख्यालयों में जोनल योजना बनाई जाती है। रेलवे कन्वेंशन कमेटी ने 2014 की अपनी रिपोर्ट (2017 और 2018 में संसद में प्रस्तुत) में चल स्टॉक की अपनी संबंधित आवश्यकताओं के लिए परामर्श प्रक्रिया में जोनल रेलवे (यानी अंतिम उपयोगकर्ता) को जोड़ने की भी सिफारिश की थी, जो किसी भी तरह से केंद्रीय अधिप्राप्ति प्रणाली को बाधित नहीं करेगा और एक वैज्ञानिक और व्यावहारिक दृष्टिकोण स्थापित करेगा।

जोनल रेलवे/रेलवे बोर्ड के अभिलेखों की समीक्षा में, लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- पूरी समीक्षा अवधि के दौरान जोनल रेलवे ने न तो माल-डिब्बों की आवश्यकता का निर्धारण किया और न ही रेलवे बोर्ड को ऐसी किसी आवश्यकता के बारे में सूचित किया। उपर्युक्त संहिता प्रावधान के उल्लंघन में रेलवे बोर्ड स्तर पर पूरी आवश्यकता का निर्धारण किया गया था।
- रेलवे बोर्ड ने 2018-19 में 580 किलोमीटर की लीड<sup>77</sup> के साथ 1225 मीट्रिक टन (एमटी) के लदान के यातायात प्रक्षेपण के आधार पर और अन्य संबंधित कारकों जैसे नैट टन किलोमीटर (एनटीकेएम) (8650 एनटीकेएम के वैगन दिन उपयोग को मानते हुए), अधिकतम लोड, अप्रभावी प्रतिशत, माल-डिब्बों की अपेक्षित अनुपयोगिता आदि को ध्यान में रखते हुए 2018-19 तक माल-डिब्बों की आवश्यकता का निर्धारण किया था। 2016-17 से 2018-19 तक निवल अतिरिक्त माल-डिब्बों की आवश्यकता 34,150 माल-डिब्बों पर आंकी गई थी। माल-डिब्बा निर्माताओं को पहले से दिए गए आदेश को ध्यान

<sup>77</sup> परिवहन किए गए प्रत्येक टन माल की औसत दूरी।

में रखते हुए, 2018-19 के लिए निवल अतिरिक्त आवश्यकता 11,232 आंकी गई थी। उपर्युक्त अवधि के दौरान निवल अतिरिक्त माल-डिब्बा आवश्यकता का बाद में (जनवरी 2018) 41,308 माल-डिब्बों पर पुनर्मूल्यांकन किया गया, जो यातायात अवरोध के कारण 2018-19 में 8400 एनटीकेएम प्रति माल-डिब्बा दिन के कम माल-डिब्बा उपयोग की धारणा पर था।

- मार्च 2018 में, माल-डिब्बा उपयोग (एनटीकेएम प्रति माल-डिब्बा दिन) की अपेक्षित कुशलता के बारे में अनिश्चितता को ध्यान में रखते हुए, यातायात निदेशालय ने 2019-20 से 2022-23 तक प्रति वर्ष 15,000 माल-डिब्बा अधिप्राप्ति की योजना बनाई थी।
- 2017-18 से 2020-21 तक अनुमानित अतिरिक्त माल-डिब्बा आवश्यकता की स्थिति, जिसे सदस्य यातायात/रेलवे बोर्ड द्वारा दिनांक 16 अक्टूबर 2019 के मद संख्या 19 पर पृष्ठभूमि नोट और बिंदु संख्या 7 (दिनांक 9 सितंबर 2021) पर नोट द्वारा पुनः मूल्यांकन और अनुमोदित किया गया था, तालिका 3.2 में दर्शाया गया है।

**तालिका 3.2: वर्ष-वार माल-डिब्बे की आवश्यकता**

क्र. सं.	वर्ष	माल-डिब्बे की आवश्यकता का अनुमान
1	2017-18	शून्य
2	2018-19	20490
3	2019-20	14800
4	2020-21	4721

स्रोत: मद संख्या 19 पर सदस्य यातायात/रेलवे बोर्ड का पृष्ठभूमि नोट दिनांक 16 अक्टूबर 2019 और बिंदु संख्या 7 पर नोट (दिनांक 9 सितंबर 2021)

नोट: माल-डिब्बों की उपरोक्त आवश्यकता की विस्तृत गणना का उल्लेख अभिलेखों में नहीं किया गया था।

उपर्युक्त से, यह स्पष्ट है कि माल-डिब्बों की आवश्यकता के निर्धारण के संबंध में किसी विशिष्ट दिशानिर्देशों और जोनों से किसी भी इनपुट के अभाव में, रेलवे बोर्ड ने माल-डिब्बों की आवश्यकता को बदलना जारी रखा।

### माल-डिब्बा उपयोग मानदंड (एनटीकेएम) के आधार पर माल-डिब्बा की आवश्यकता की तुलना में जोन में माल-डिब्बा धारिता

जोनों द्वारा माल-डिब्बों की आवश्यकता के किसी निर्धारण के अभाव में लेखापरीक्षा ने एनटीकेएम प्रति माल-डिब्बा प्रतिदिन के आधार पर इसका निर्धारण करने का प्रयास किया है और इसकी तुलना जोनों के माल-डिब्बा धारिता से की है।

रेलवे बोर्ड में उपलब्ध अभिलेखों के आधार पर, लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- 2017-18 से 2020-21 तक निर्धारित आवश्यकता के संदर्भ में माल-डिब्बा धारिता में तीन प्रतिशत (2018-19) से आठ प्रतिशत (2020-21) तक की कुल कमी थी।
- समीक्षा अवधि के दौरान चार जोनल<sup>78</sup> रेलवे में, माल-डिब्बा धारिता निर्धारित आवश्यकता से कम थी, जबकि 10 जोनल रेलवे<sup>79</sup> में, माल-डिब्बा धारिता निर्धारण की गई आवश्यकता से अधिक थी। दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे) में, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए माल-डिब्बा धारिता निर्धारित आवश्यकता से अधिक थी, जबकि 2020-21 में, माल-डिब्बा धारिता निर्धारित आवश्यकता से कम थी।
- 2019-20 की तुलना में 2020-21 में आठ क्षेत्रों<sup>80</sup> में यातायात की औसत लीड<sup>81</sup> में कमी आई। पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पूसीरे) (39.27 प्रतिशत) और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (दपूमरे) (15.88 प्रतिशत) में इस तरह की कमी विशेष रूप से अधिक थी।

<sup>78</sup> पूरे, पूमरे, पूतरे और दपूमरे।

<sup>79</sup> मरे, उमरे, उरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दपूरे, दपरे और पमरे।

<sup>80</sup> यातायात का औसत लीड-प्रत्येक टन माल परिवहन की औसत दूरी को बताता है।

<sup>81</sup> मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे और दपूमरे।

### 3.1.8.2 माल-डिब्बों के अधिग्रहण की योजना

वार्षिक चल स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) चल स्टॉक के अधिग्रहण के संबंध में भारतीय रेल के लिए तैयार की गई पंचवर्षीय योजनाओं का अनुवर्ती कार्यक्रम है। कोचों, इंजनों और माल-डिब्बों के अधिग्रहण के लिए आरएसपी अगले तीन वर्षों में चल स्टॉक (अतिरिक्त और प्रतिस्थापन) की प्रत्याशित वार्षिक आवश्यकता के आधार पर हर वर्ष रेलवे बोर्ड स्तर पर तैयार किया जाता है, जो आमतौर पर पंचवर्षीय योजनाओं के दायरे में आता है। प्रतिस्थापन होने पर आरएसपी में किए जाने वाले अपेक्षित प्रावधान उस अवधि में संभावित अनुपयोगिता को प्रस्तुत करके किए जाते हैं जिसके लिए योजना बनाई जाती है। तथापि, प्रत्येक वर्ष रेलवे बोर्ड में माल-डिब्बों के संवर्धन की योजना केन्द्रीय रूप से बनाई जाती है। इस आवश्यकता को रेलवे बोर्ड और रेल मंत्री द्वारा अनुमोदित किया जाता है जिसे संसद द्वारा मंजूर किया जाता है।

अभिलेखों की समीक्षा करने पर लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- जोनल रेलवे द्वारा किसी भी मांग के बिना रेलवे बोर्ड द्वारा माल-डिब्बों का आवंटन किया गया था।
- समीक्षाधीन अवधि के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा आवंटित माल-डिब्बों और जोनल रेलवे द्वारा उपयोग में लाये गए माल-डिब्बों के बीच कोई एकरूपता नहीं थी।
- जोनल रेलवे द्वारा मांगे गए माल-डिब्बों के आंकड़ों के अभाव में माल-डिब्बों की मांग, माल ढुलाई के लिए उपलब्ध माल-डिब्बा धारिता और माल-डिब्बों की तुलना में कमी का निर्धारण सात जोनों<sup>82</sup> के लिए नहीं किया जा सका।

<sup>82</sup> मरे, पूरे, पूमरे, उरे, उमरे, पूतरे और परे।



### 3.1.8.3 माल-डिब्बों के अधिग्रहण के लिए वित्त पोषण

वार्षिक आरएसपी में दर्शाये जाने वाले सभी चल स्टॉक की अधिप्राप्ति/अधिग्रहण का वित्तपोषण सकल बजटीय सहायता (जीबीएस), आंतरिक उत्पादन, भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड (आईआरएफसी) के माध्यम से अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) और इच्छुक ग्राहकों द्वारा निजी भागीदारी से किया जाता है। वृद्धिशील यातायात के लिए माल-डिब्बों की अधिप्राप्ति पर व्यय पूंजी को प्रभारित किया जाता है और प्रतिस्थापन होने पर मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) से पूरा किया जाता है। रेल मंत्रालय माल-डिब्बों की अधिप्राप्ति के वित्तपोषण के लिए सार्वजनिक उधारों (बांड) के माध्यम से भी निधियां सृजित करता है। चल स्टॉक की अधिप्राप्ति के लिए बजट अनुदान (बीजी) और वास्तविक व्यय (एई) को चल स्टॉक के तहत अनुदान (पूर्ववर्ती मांग सं. 16) के पूंजी खंड में दर्शाया गया है और नियोजित अधिप्राप्ति के विवरण रेलवे के आरएसपी में उल्लिखित हैं।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2017-18 से 2020-21 के दौरान मूल्यहास आरक्षित निधि और मूल्यहास निधि के अंतर्गत कोई आवंटन नहीं किया गया था। तथापि, डीआरएफ में ₹ 11 करोड़ से लेकर ₹ 36 करोड़ तक के व्यय की बुकिंग की गई जिसके परिणामस्वरूप अधिक व्यय हुआ। 2020-21 के दौरान 'पूंजी' शीर्ष के तहत ₹ 262.52 करोड़ की भारी बचत हुई।

भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड (आईआरएफसी) की स्थापना दिसंबर 1986 में एक पब्लिक लिमिटेड कंपनी के रूप में की गई थी, जिसका एकमात्र उद्देश्य भारतीय रेलवे की विकासात्मक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए योजना परिव्यय को आंशिक रूप से वित्त पोषित करने के लिए बाजार से धन जुटाना था। बांड जारी करके, बैंकों/वित्तीय संस्थाओं से आवधिक ऋण और बाह्य वाणिज्यिक उधार लेने आदि के माध्यम से निधियां जुटाई जाती हैं। कंपनी ने 31 मार्च 2021 तक भारतीय रेल को ₹ 2,56,150 करोड़ मूल्य की चल स्टॉक परिसंपत्तियां (इंजन, माल-डिब्बा और कोच सहित) पट्टे पर दी थीं। भारतीय रेल आईआरएफसी को अर्ध-वार्षिक आधार पर पट्टे का भुगतान और मूलधन का भुगतान कर रही है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे ने 2018-19 और 2019-20 के दौरान आईआरएफसी वित्तपोषण के माध्यम से योजना से 466 और 137 अधिक माल-डिब्बों की अधिप्राप्ति की थी, जबकि 2020-21 के दौरान योजना से 69 कम माल-डिब्बों की अधिप्राप्ति की थी।

**(ख) लेखापरीक्षा उद्देश्य 2: क्या नियोजित अधिग्रहण पूरे किए गए थे और माल ढुलाई की मांग को पूरा करने के लिए जोनों को माल-डिब्बें उपलब्ध कराए गए?**

#### 3.1.8.4 माल-डिब्बों का अधिग्रहण

वर्तमान अध्ययन में, समीक्षा अवधि के दौरान लक्षित माल-डिब्बा उत्पादन योजना की तुलना में उनकी उपलब्धियों की समीक्षा की गई थी। 2017-18 से 2020-21 के दौरान रेलवे कार्यशालाओं, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (पीएसयू) और निजी क्षेत्रों द्वारा माल-डिब्बा उत्पादन का विवरण **अनुलग्नक 3.3** में दिया गया है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 में 396 और 1465 के बीच उत्पादन लक्ष्य की प्राप्ति में कमी थी। लक्ष्य को 12000 (2019-20) से घटाकर 10000 (2020-21) कर दिया गया था। रेल पहिया फैक्टरी (आरडब्ल्यूएफ), बंगलौर से पहियों की अनुपलब्धता, विभिन्न इस्पात संयंत्रों से इस्पात और अन्य आदान सामग्री की अनुपलब्धता के कारण यह कमी आई थी। यह भी देखा गया कि रेलवे ने 2018-19 से अनुबंधित फर्मों को मुफ्त में स्टील, व्हील सेट और कार्ट्रिज टेपर रोलर बेयरिंग (सीटीआरबी) प्रदान करने की प्रणाली को बंद कर दिया और आदेश दिया कि सीटीआरबी और स्टील को अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) से अनुमोदित/रेलवे स्रोतों से और व्हील सेट आरडब्ल्यूएफ से खरीदा जाना चाहिए।

उपर्युक्त से, यह प्रतीत होता है कि रेल प्रशासन अपेक्षित मदों, विशेषकर रेल पहियों की उपलब्धता सुनिश्चित करने में विफल रहा जिससे माल-डिब्बों का उत्पादन बाधित हुआ और अंततः माल-डिब्बों के उत्पादन में कमी आई।

### 3.1.8.5 रेलवे के अपनी कार्यशालायों द्वारा माल-डिब्बों का निर्माण

भारतीय रेल के पास माल-डिब्बों के निर्माण के लिए पांच संस्थानिक उत्पादन इकाइयां (कार्यशालाएं)<sup>83</sup> हैं। लेखापरीक्षा ने कार्यशालाओं द्वारा समीक्षा अवधि के दौरान उत्पादन क्षमता, निर्धारित लक्ष्यों और माल-डिब्बों के वास्तविक उत्पादन का विश्लेषण किया और पाया कि:

- उरे की अमृतसर कार्यशाला, पूमरे की समस्तीपुर कार्यशाला और पूरे की जमालपुर कार्यशाला मुख्य रूप से आवश्यक सामग्री की अनुपलब्धता के कारण लक्ष्य को प्राप्त करने में विफल रहे, जिसने माल ढुलाई के लिए माल-डिब्बों की उपलब्धता के साथ-साथ इन कार्यशालाओं में उपलब्ध श्रमशक्ति और संयंत्र व मशीनरी के कम उपयोग पर प्रतिकूल प्रभाव डाला।
- गोल्डन रॉक कार्यशाला के माल-डिब्बों के उत्पादन के लिए स्थापित क्षमता का दक्षिण रेलवे द्वारा आकलन नहीं किया गया। कार्यशाला की उत्पादन क्षमता का आकलन उपलब्ध मानव-घंटों के आधार पर किया गया था और न की उपलब्ध मशीन घंटों पर।
- दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) की कैरिज मरम्मत कार्यशाला (हुबली) में माल-डिब्बों के उत्पादन में कोई कमी नहीं थी।

### 3.1.8.6 प्रत्यक्ष क्रय द्वारा माल-डिब्बों की अधिप्राप्ति

माल-डिब्बों की खरीद मुख्यतः सार्वजनिक क्षेत्र और निजी क्षेत्र दोनों के स्वीकृत माल-डिब्बा विनिर्माताओं से की जाती है। चार केन्द्रीय पीएसयू और 13 निजी माल-डिब्बा विनिर्माता हैं जैसा कि अनुलग्नक 3.4 में दर्शाया गया है।

<sup>83</sup> जमालपुर (पूरे), समस्तीपुर (पूमरे), अमृतसर (उरे), गोल्डन रॉक कारखाना (दरे) और कैरिज रिपेयर कारखाना, हुबली (दपरे)।

(क) पूर्व ऑर्डरों की आपूर्ति में चूक के बावजूद निजी फर्मों को नए ऑर्डर जारी किए गए

समीक्षा अवधि के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए गए माल-डिब्बों के संविदा ऑर्डर और रेलवे बोर्ड द्वारा बनाए गए मासिक माल-डिब्बा उत्पादन विवरण की समीक्षा से पता चला कि रेलवे बोर्ड ने उन फर्मों को आपूर्ति के ऑर्डर दिए जिन्होंने निर्धारित समय के अन्दर माल-डिब्बों की आपूर्ति करने में बार-बार चूक की थी। फर्म-वार स्थिति **अनुलग्नक 3.5** में दर्शायी गई है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- मैसर्स बेस्को लिमिटेड वर्ष 2018-19 के दौरान केवल 412 माल-डिब्बों (कुल 2706 माल-डिब्बों के ऑर्डर का 15 प्रतिशत) का विनिर्माण कर सका। इस खराब प्रदर्शन के बावजूद इस फर्म को 14 जनवरी, 2019 को 395 माल-डिब्बों के नए ऑर्डर दिए गए। 1 अप्रैल, 2020 की स्थिति के अनुसार, 587 माल-डिब्बों की बकाया आपूर्ति में से, यह फर्म केवल 175 माल-डिब्बों (29.81 प्रतिशत) का उत्पादन करने में सक्षम थी।
- मैसर्स सिमको लिमिटेड जनवरी 2018 से मई 2018 तक और सितंबर 2018 में भी किसी माल-डिब्बों का उत्पादन नहीं कर सका। उस समय, इस फर्म से भारी ऑर्डर देय थे।
- 01 अप्रैल, 2017 की स्थिति के अनुसार मैसर्स टीतागढ़ वैगन्स लिमिटेड के प्रति 218 बकाया ऑर्डर थे। यद्यपि यह फर्म 2017-18 के दौरान केवल 197 माल-डिब्बों का उत्पादन करने में सक्षम थी, उन्हें 28 दिसम्बर, 2017 को 1147 माल-डिब्बों के लिए नए ऑर्डर दिए गए थे।
- 01 अप्रैल, 2020 की स्थिति के अनुसार 1407 माल-डिब्बों के बकाया ऑर्डर में से मैसर्स टेक्समैको वर्ष 2020-21 के दौरान केवल 863 (61.34 प्रतिशत) माल-डिब्बों का निर्माण करने में सक्षम था।
- दिनांक 01 अप्रैल, 2017 की स्थिति के अनुसार मैसर्स मॉडर्न इंडस्ट्रीज के प्रति बकाया ऑर्डर 688 थे। फर्म ने जुलाई 2017 से दिसम्बर 2017 के दौरान, कोई माल-डिब्बा नहीं बनाया और 2017-18 के दौरान केवल 249

माल-डिब्बों (कुल ऑर्डर का केवल 25 प्रतिशत) का विनिर्माण किया। 28 दिसंबर, 2017 को 323 माल-डिब्बों और 06 दिसंबर, 2018 को 2643 माल-डिब्बों की आपूर्ति के लिए इस फर्म को नया ऑर्डर दिया गया था। लेकिन फर्म निर्धारित समय के अनुसार माल-डिब्बों की आपूर्ति नहीं कर सकी।

**(ख) परिसमापन हर्जाने और अस्वीकार खंड के बिना सुपुर्दगी अवधि को बढ़ाया जाना**

रेलवे स्टोर (डब्ल्यू) निदेशालय द्वारा जारी संविदा ऑर्डर के खंड 6 तथा संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) के खंड 12 के अनुसार आपूर्तिकर्ता की देय तिथि तक माल-डिब्बों की सुपुर्दगी की विफलता की स्थिति में परिसमापन हर्जाना (एलडी) लगाया जाना चाहिए।

वर्ष 2017-18 से संबंधित माल-डिब्बों की संविदा फाइलों की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि सुपुर्दगी की तिथियों को एलडी और अस्वीकार खंडों के साथ कई बार बढ़ाया गया था, इसके कारणों को दर्ज किया गया था। पहले दर्ज किए गए समान कारणों पर सुपुर्दगी अवधि को एलडी के बिना बढ़ाया गया था। कुछ उदाहरण नीचे दिए गए हैं:

- 1191 माल-डिब्बों की आपूर्ति के लिए मैसर्स सिम्को लिमिटेड, कोलकाता को 28 दिसंबर, 2017 को दी गई संविदा की सुपुर्दगी अवधि को एलडी और अस्वीकार खंड के साथ शुरू में चार बार बढ़ाया गया था। तथापि, सुपुर्दगी अवधि को बाद में संशोधन के माध्यम से एलडी और अस्वीकार खंड के बिना विस्तारित किया गया था।
- मैसर्स ज्यूपिटर वैगन लि., मैसर्स टीटागढ़ वैगन और मैसर्स टेक्समैको रेल एंड इंजी. लि. को समान निविदा बैच के अंतर्गत दी गई संविदा की सुपुर्दगी अवधि प्रारम्भ में एलडी और अस्वीकार खंडों के साथ बढ़ाई गई थी। बाद में, सुपुर्दगी अवधि का विस्तार बिना किसी नए कारणों का उल्लेख कर एलडी और अस्वीकार खंडों के बिना किया गया था।

अतः संविदा ऑर्डर और जीसीसी के अनुसार एलडी खंड को लागू न करने के परिणामस्वरूप माल-डिब्बों की आपूर्ति में देरी हुई।

### 3.1.8.7 निजी निवेश- सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) पद्धति के अंतर्गत माल-डिब्बों का अधिग्रहण

हाल ही के बीते समय में, भारतीय रेल ने निजी निवेश के माध्यम से भारतीय रेल नेटवर्क में माल-डिब्बों को शामिल करने के लिए पांच योजनाएं नामत लिबरलाइज्ड वैगन इन्वेस्टमेंट स्कीम (एलडब्ल्यूआईएस), स्पेशल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर (एसएफटीओ), ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर स्कीम (एएफटीओ), वैगन लीजिंग स्कीम (डब्ल्यूएलएस) और जनरल-पर्पज वैगन इन्वेस्टमेंट स्कीम (जीपीडब्ल्यूआईएस) शुरू की हैं।

इन योजनाओं की मुख्य विशेषताएं<sup>84</sup> निम्नानुसार बताई गई हैं:

एलडब्ल्यूआईएस	यह योजना अंतिम उपयोगकर्ताओं (अर्थात् उत्पादकों, निर्माताओं और वस्तुओं के उपभोक्ताओं) द्वारा निवेश की अनुमति देती है।
एसएफटीओ	यह योजना गैर-पारंपरिक वस्तुओं के परिवहन के लिए एसपीडब्ल्यू और एचसीडब्ल्यू की खरीद में निवेश की अनुमति देती है।
एएफटीओ	यह योजना ऑटोमोबाइल क्षेत्र के परिवहन में प्राइवेट पार्टियों द्वारा विशेष उद्देश्य रैकों की खरीद और परिचालन की अनुमति देती है।
डब्ल्यूएलएस	यह योजना पीपीपी के माध्यम से पट्टे के आधार पर रैकों को शामिल करने की अनुमति देती है। पट्टा देने वाली कम्पनियाँ अंतिम उपयोगकर्ताओं, लॉजिस्टिक्स सेवा प्रदाताओं को रैक पट्टे पर देती हैं।
जीपीडब्ल्यूआईएस	यह योजना अंतिम उपयोगकर्ताओं, पीएसयू, पत्तन मालिकों, लॉजिस्टिक्स प्रदाताओं और खान मालिकों द्वारा जीपीडब्ल्यू में निवेश की अनुमति देती है। यह योजना पात्र पक्षों को किसी भी वस्तु को ले जाने के लिए किसी भी अनुमोदित सर्किट में संचलन हेतु जीपीडब्ल्यू के न्यूनतम एक रैक में निवेश करने की अनुमति देती है।

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिकी 2018-19

<sup>84</sup> भारतीय रेल वार्षिकी 2018-19

लेखापरीक्षा ने उपरोक्त योजनाओं के माध्यम से प्राप्त किए जाने वाले प्रस्तावित माल-डिब्बों की स्थिति की, जैसा रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित बनाम वास्तव में प्रणाली में शामिल किये गये थे की जांच की, ताकि यह पता लगाया जा सके कि रेलवे पूंजी प्रवाह द्वारा निजी निवेश का उपयोग करने के लिए पहलों को अमल में लाने में कितना सक्षम था। करार के अनुसार माल-डिब्बों के बकाया रखरखाव प्रभारों और संबंधित कारणों की भी जांच की गई थी।

समीक्षा अवधि के दौरान, सभी जोनों में रेलवे प्रणाली में वास्तव में शामिल किए गए रैकों की संक्षेपित स्थिति तालिका 3.3 में दर्शाई गई है। जोन-वार स्थिति अनुलग्नक 3.6 में दर्शाई गई है।

**तालिका 3.3: भारतीय रेल में निजी निवेश के माध्यम से रैकों को शामिल करने का विवरण**

क्र.सं.	वर्ष	जोन	रैकों की संख्या जिनका प्रस्ताव रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया					कुल प्रस्तावित	भारतीय रेल प्रणाली में शामिल किए गए रैकों की संख्या					कुल शामिल
			एलड ब्ल्यू आईएस	एसएफ टीओ	एएफ टीओ	डब्ल्यू एलएस	जीपीड ब्ल्यूआईएस		एलड ब्ल्यूआईएस	एसए फटीओ	एएफटीओ	डब्ल्यू एलएस	जीपीड ब्ल्यूआईएस	
1	2017-18	सभी	21	4	34	2	0	61	7	1	14	2	0	24
2	2018-19		2	6	0	5	48	61	7	4	4	5	2	22
3	2019-20	जोन	9	3	9	39	32	92	4	2	15	39	21	81
4	2020-21		1	4	0	5	38	48	2	7	3	5	4	21
<b>कुल</b>			<b>33</b>	<b>17</b>	<b>43</b>	<b>51</b>	<b>118</b>	<b>262</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>36</b>	<b>51</b>	<b>27</b>	<b>148</b>

स्रोत: जोनल रेलवे के प्रासंगिक अभिलेख

उपर्युक्त तालिका से यह इंगित किया गया है कि रेलवे, योजनाओं की पूर्ण क्षमता का उपयोग नहीं कर पाया है क्योंकि निजी निवेश के माध्यम से रैकों को शामिल करने का प्रस्ताव अमल में नहीं आया था।

विस्तृत संवीक्षा से यह भी पता चला कि:

- दक्षिण रेलवे (दरे) में , मैसर्स एपीएल लॉजिस्टिक्स वैसकोर ऑटोमोटिव प्राइवेट लिमिटेड ने एएफटीओ योजना का विकल्प चुना। 25 रैक खरीदने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदन प्रदान किया गया जिनमें से समीक्षा अवधि के

दौरान 20 रक शामिल किए गए थे। शेष पांच रकों के लिए रेलवे बोर्ड ने (जून, 2021) समय को मई 2023 तक बढ़ाया।

रेलवे बोर्ड के मैकेनिकल निदेशालय ने माल विपणन और वित्त निदेशालय की सहमति से जोनल रेलवे को निर्देश दिया (सितंबर 2014) कि नियमित रखरखाव लागत, निजी माल-डिब्बों की पूंजीगत लागत पर पांच प्रतिशत प्रति वर्ष की निश्चित दर से ली जानी थी। दरे ने पहले से निष्पादित करार में परिवर्तन/संशोधन के लिए एक राइडर करार के निष्पादन पर रेलवे बोर्ड से स्पष्टीकरण मांगा (दिसंबर 2014)। न तो रेलवे बोर्ड से कोई स्पष्टीकरण प्राप्त हुआ था और न ही दरे ने इस मुद्दे को आगे बढ़ाया था।

माल विपणन निदेशालय और वित्त निदेशालय ने यांत्रिक निदेशालय के उपरोक्त निर्देशों का संज्ञान नहीं लिया था। इसके बाद एएफटीओ स्कीम पर 19 अप्रैल 2018 को 2018 का परिपत्र संख्या 13 और मुख्य परिपत्र सं. फ्रेट मार्केटिंग मुख्य परिपत्र/एएफटीओ/2021/0 दिनांक 26 अक्टूबर 2021 जारी किया गया जिसमें यह निर्धारित किया गया है कि रियायत करार की अवधि के दौरान भारतीय रेल द्वारा अपनी लागत पर माल-डिब्बों का रखरखाव किया जाएगा।

रेलवे बोर्ड के दो निदेशालयों के बीच समन्वय की कमी और रेलवे बोर्ड से किसी भी स्पष्ट निर्देश के अभाव में, दरे सितंबर 2014 से मार्च 2021 तक की अवधि के लिए एएफटीओ ऑपरेटर से ₹ 42.71 करोड़ के किसी भी रखरखाव शुल्क का दावा नहीं कर सका।

दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) ने कोडल प्रावधान का उल्लंघन करते हुए पार्टी की किसी भी मांग के बिना वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के दौरान बंसपानी (बीएसपीएक्स) और जारोली (जेआरएलआई) में क्रमशः 123, 76 और 216 रक आवंटित किए, जो मांग के बिना आवंटित किए गए रकों के उपयोग न होने के अंतर्निहित जोखिम को बढ़ा सकता है।



### 3.1.8.8 जोनल रेलवे के बीच माल-डिब्बों का आवंटन

मालगाड़ियों की आवाजाही के लिए माल-डिब्बों और इंजनों के साथ-साथ उचित रास्तों की पर्याप्त उपलब्धता एक जरूरी आवश्यकता है। प्रत्येक जोनल रेलवे को रेलवे बोर्ड द्वारा रोलिंग स्टॉक की निर्दिष्ट संख्या रखने के लिए अधिकृत किया जाता है जिसे अधिकृत स्टॉक के रूप में संदर्भित किया जाता है। जोनल रेलवे के पास परिचालन गतिविधियों के लिए उपलब्ध माल-डिब्बों के आधार पर, रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे के बीच नवनिर्मित माल-डिब्बों को वितरित करता है। रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे में माल यातायात की मांग को ध्यान में रखते हुए एक जोनल रेलवे से दूसरे जोनल रेलवे में माल-डिब्बों के हस्तांतरण की भी अनुमति देता है।

अभिलेखों की समीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- समीक्षा अवधि के दौरान, रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे के बीच 39658 नवनिर्मित माल-डिब्बा आवंटित किए। तथापि, जोनल रेलवे अभिलेखों के अनुसार 36347 माल डिब्बों का आवंटन हुआ था।
- रेलवे बोर्ड द्वारा आवंटित माल-डिब्बें उसी वर्ष 11 जोनों<sup>85</sup> में प्राप्त नहीं हुए थे, जिसके कारण इच्छित लाभों की प्राप्ति में देरी हुई। दो जोनों<sup>86</sup> में रेलवे बोर्ड द्वारा किये गए आवंटन से अधिक माल-डिब्बें प्राप्त हुए थे।
- चूंकि माल-डिब्बा विनिर्माताओं ने जोनल रेलवे के निकटतम मंडल को सीधे माल-डिब्बें सौंपे हैं, इसलिए माल-डिब्बों को प्रचालन विभाग को सौंपने और रेलवे प्रणाली में उन्हें शामिल करने में विलंब का लेखापरीक्षा में मूल्यांकन नहीं किया जा सका।
- रेलवे बोर्ड द्वारा आवंटित माल-डिब्बों की संख्या में रेलवे बोर्ड और जोनल स्तर द्वारा अनुरक्षित अभिलेखों में विसंगतियां थीं (विवरण अनुलग्नक 3.7 में)।

<sup>85</sup> पूरे, पूमरे, उरे, उपरे, दपूरे, उमरे, पूसीरे, दमरे, दरे, परे, पूतरे

<sup>86</sup> दपूमरे, दपरे

### 3.1.8.9 पार्टियों की मांग पर माल-डिब्बों की उपलब्धता

प्रत्येक जोनल रेलवे रोलिंग स्टॉक की एक निर्दिष्ट संख्या रखने के लिए अधिकृत है जिसे अधिकृत स्टॉक के रूप में संदर्भित किया जाता है। जोनल रेलवे माल-डिब्बा रजिस्टर का रखरखाव करता है जिसमें अधिकृत स्टॉक के अनुसार खरीद और रखरखाव का संक्षिप्त विवरण दिखाया जाता है। स्टेशन प्रभारी माल-डिब्बों के संबंध में दिन-प्रतिदिन के आंकड़े रखता है और उन्हें समय पर कंट्रोल को प्रसारित करता है।

लेखापरीक्षा ने साइडिंग/गुड्स शेड से एकत्र किए गए आंकड़ों के आधार पर 16 जोनल रेलवे के 32 मंडलों में 58 साइडिंग/गुड्स शेड<sup>87</sup> के संबंध में रेक के आवंटन की तुलना में मांग का विश्लेषण किया और निम्नलिखित तथ्यों को पाया:

- 13 जोन<sup>88</sup> के 28 लोडिंग प्वाइंट्स पर पार्टी द्वारा मांगे गए सभी रेक की आपूर्ति रेलवे द्वारा की गई थी।
- पूसरे के दो लोडिंग प्वाइंट में, पार्टी द्वारा मांगे गए सभी रेकों की आपूर्ति रेलवे द्वारा की गई थी, सिवाय एक बार पांच रेकों की आपूर्ति न होने के।
- 2017-18 से 2020-21 के चयनित तीन महीनों (मई, दिसंबर और मार्च) के दौरान आठ जोन<sup>89</sup> के 20 लोडिंग पॉइंट्स में मांगे गए कुल 19974 रेकों में से रेलवे द्वारा 17628 रेक की आपूर्ति की गई थी। पार्टियों द्वारा रद्द किए गए 2298 रेकों में से 2188 रेक, रेलवे द्वारा रेक की आपूर्ति न किए जाने के कारण रद्द कर दिए गए थे। दपूरे के संकरैली गुड्स टर्मिनल यार्ड (एसजीटीवाई) में 48 मामलों में, मांग के दस महीने से अधिक समय के बाद

<sup>87</sup> मध्य रेलवे के नागपुर मंडल के दो लोडिंग पॉइंट नामत यूएमएसजी और घुघुस के संबंध में ब्यौरा लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया।

<sup>88</sup> पूतरे, दरे, दपरे में चार-चार, मरे, पूरे, उरे, उमरे, दमरे और पमरे में दो-दो, पूमरे, उपरे, उपूरे और परे में एक-एक।

<sup>89</sup> दपूरे में चार, पूमरे, उपूरे, परे में तीन, उमरे, पमरे, दपूमरे में दो-दो और दमरे में एक।

भी रोक की आपूर्ति नहीं की गई थी और रेलवे को संभावित आय की हानि हुई। मांगे गए रोकों की आपूर्ति न होने के परिणामस्वरूप रेलवे को ₹ 1195.28 करोड़ के अनुमानित माल-भाड़े<sup>90</sup> की हानि हुई।

- 2017-18 से 2020-21 के चयनित तीन महीनों (मई, दिसंबर और मार्च) के दौरान मांग किए गए कुल 6906 रोकों में से दो जोन<sup>91</sup> के तीन लोडिंग पॉइंट्स में से 6673 रोकों की आपूर्ति रेलवे द्वारा की गई थी। पार्टियों द्वारा रद्द किए गए 233 रोकों में से 232 रोक, रेलवे द्वारा रोक की आपूर्ति नहीं किए जाने के कारण रद्द कर दिए गए थे। रोकों की आपूर्ति न होने के कारण रेलवे को ₹ 56.45 करोड़ की अनुमानित माल-भाड़ा आय<sup>92</sup> की हानि हुई।
- 2017-18 से 2020-21 के चयनित तीन महीनों (मई, दिसंबर और मार्च) के दौरान मांगे गए कुल 2340 रोकों में से दो जोन<sup>93</sup> के पांच लोडिंग पॉइंट्स में रेलवे द्वारा 2255 रोकों की आपूर्ति की गई थी। पार्टियों द्वारा रद्द किए गए 85 रोकों में से 63 रोक रेलवे द्वारा रोक की आपूर्ति नहीं किए जाने के कारण रद्द कर दिए गए थे। रोकों की आपूर्ति न किए जाने के परिणामस्वरूप रेलवे को ₹ 7.44 करोड़ (माल-डिब्बों की प्रति किमी की निवल आय x दूरी जिसके लिए रोक की मांग की गई थी, रोक की कम आपूर्ति हुई x कम आपूर्ति किये गए रोक में लगाए गए माल-डिब्बों की संख्या) की हानि हुई थी।

अपने उत्तर में, पूसीरे ने कहा कि मार्च 2018 के माह के दौरान, भारी पाइपलाइन के कारण रेलवे बोर्ड द्वारा जिरानिया में 09 दिनों के लिए लोडिंग के लिए प्रतिबंध लगाया गया था। इसलिए, इस कारण से 100 माल-डिब्बों की आपूर्ति में कमी आई थी। मई 2017 में नुमालीगढ़ रिफाइनरी ऑयल साइडिंग में आवश्यक

<sup>90</sup> गणना का तरीका- वस्तु के लिए कम आपूर्ति रोक की अनुमेय क्षमता (x) जिस दूरी के लिए कम आपूर्ति वाले रोक की मांग की गई थी, के लिए माल भाड़ा शुल्क।

<sup>91</sup> पूरे में दो और दमरे में एक।

<sup>92</sup> गणना का तरीका- संबंधित साइडिंग से लदान की गई प्रति रोक औसत आय (x) रद्द किये गए रोकों की संख्या।

<sup>93</sup> उरे में दो और उपरे में तीन।

संख्या में माल-डिब्बा प्रदान किए गए थे, सिवाय एक माल-डिब्बा के जिसकी संख्या डब्ल्यूआर बीटीपीएनएल 956518 थी, को टीएक्सआर कर्मचारियों द्वारा संचालन हेतु अयोग्य घोषित किया गया था। सुरक्षा की दृष्टि से उक्त माल-डिब्बे को अनफिट घोषित कर दिया गया था।

जोनल रेल प्रशासन का तर्क इस आधार पर मान्य नहीं है कि भारी पाइप लाइन के कारण रेलवे बोर्ड द्वारा 09 दिनों के लिए जेआरएनए में भारतीय खाद्य निगम के खाद्यान्न की लोडिंग करने के लिए ही प्रतिबंध लगाया गया था। लेकिन जोनल रेलवे प्रशासन मार्च 2018 में पार्टी को बुकिंग के लिए माल-डिब्बों की आपूर्ति नहीं कर सका। लेखापरीक्षा के समय, एनआरएसआर स्टेशन के विरुद्ध इस आशय का कोई रिकॉर्ड प्रस्तुत नहीं किया गया था कि एक माल-डिब्बा को टीएक्सआर कर्मचारियों द्वारा चलाने के लिए अयोग्य घोषित किया गया था, जैसा कि अब दावा किया गया है।

#### (क) रकों के मांग विश्लेषण की तुलना में आवंटन

विभिन्न पार्टियाँ रक के लिए मांग करते हैं और उपलब्धता के अनुसार पार्टियों को रक आवंटित किए जाते हैं। मांग या तो पूरी हो जाती है (एफ) या रद्द (सी)। अन्य दो श्रेणियां हैं अर्थात् आई और एम - लेकिन वे संख्या के संदर्भ में महत्वपूर्ण नहीं हैं।

2016-17 से 2020-21 की अवधि के लिए वर्ष-वार मांग पूर्ति के संबंध में एफओआईएस डेटा के विश्लेषण से पता चला है कि 85 प्रतिशत से अधिक मांग पूर्ण हो गई थी, जैसा कि तालिका 3.4 में दर्शाया गया है।

**तालिका 3.4: वर्षवार मांग पूर्ति**

क्र. सं.	मांग की स्थिति	आईडी का जोड़	प्रतिशतता 1	2016-17	प्रतिशतता 2	2017-18	प्रतिशतता 3	2018-19	प्रतिशतता 4	2019-20	प्रतिशतता 5	2020-21	प्रतिशतता 6
1	सी	304567	12.99	35507	8.38	58527	12.54	77799	15.70	66883	14.21	65851	13.47
2	एफ	2001887	85.35	379300	89.49	394928	84.61	407721	82.29	399104	84.79	420834	86.11
3	आई	38872	1.66	8973	2.12	13288	2.85	9919	2.00	4682	0.99	2010	0.41
4	एम	140	0.01	50	0.01	38	0.01	29	0.01	14	0.00	9	0.00
	<b>कुल</b>	<b>2345466</b>	<b>100.00</b>	<b>423830</b>	<b>100.00</b>	<b>466781</b>	<b>100.00</b>	<b>495468</b>	<b>100.00</b>	<b>470683</b>	<b>100</b>	<b>488704</b>	<b>100</b>

स्रोत: 2016-17 से 2020-21 की अवधि के लिए एफओआईएस डेटा

विस्तृत विश्लेषण से आगे निम्नलिखित का पता चला:

- क्षेत्र-वार मांग पूर्ति: पूसीरे, पूमरे और दपूमरे में सभी पांच वर्षों के लिए निरंतर कम मांग पूर्ति प्रतिशतता थी (अनुलग्नक 3.8)।
- मांग पूर्ति में लगने वाले औसत समय (दिनों में) की जोन-वार स्थिति: पूमरे, पूसीरे और दपूमरे जैसे जोनों में मांग पूर्ति के लिए लिया गया औसत समय सभी पांच वर्षों के लिए लगातार अधिक रहा था (अनुलग्नक 3.9)।
- मांग पूर्ति में लिया गया स्टेशन-वार समय (जहां मांग पूर्ति के लिए पांच वर्षों में 60000 से अधिक दिन लिए गए थे): दपूमरे के मैसर्स चर्चा कोलियरी, बैकुंठपुर और दपूरे के सेंटालडीह स्टेशन, सेंटालडीह में मांग पूर्ति में लिया गया औसत समय क्रमशः 90 दिन और 125 दिन से अधिक था (अनुलग्नक 3.10)।
- पार्टी-वार मांग पूर्ति (अवधि के दौरान 10000 से अधिक मांगों सहित): हालांकि तीन पार्टियों (एमसीएफएल, एसईसीएल, सीसीएल) द्वारा की गई रोक की भारी मांग थी, लेकिन उनकी मांग पूर्ति प्रतिशतता 70 प्रतिशत से कम थी (अनुलग्नक 3.11)।

**(ग) लेखापरीक्षा उद्देश्य 3: क्या माल-डिब्बों का इष्टतम उपयोग, प्रभावी माल-डिब्बा रखरखाव और उचित निगरानी तंत्र सुनिश्चित किया गया?**

**उप उद्देश्य 1: क्या माल-डिब्बों का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित किया गया?**

रेलवे के लाभदायक प्रचालन के लिए माल-डिब्बों की पर्याप्त उपलब्धता, न्यूनतम अवरोधों के साथ इष्टतम उपयोग और उनकी खाली ढुलाई में कमी महत्वपूर्ण है। माल ढुलाई संचालन के प्रमुख गतिविधि केंद्रों में टर्मिनल, यार्ड, नियंत्रण कार्यालय और स्टेशन (गुड्स शेड/ साइडिंग) शामिल हैं।

### 3.1.8.10 लोको और माल-डिब्बों के संबंध में दक्षता मापदंडों/सूचकांकों का विश्लेषण

लेखापरीक्षा ने रेलवे बोर्ड द्वारा माल-डिब्बों का कुशल उपयोग सुनिश्चित करने के लिए निर्धारित विभिन्न दक्षता मापदंडों के तहत जोनल रेलवे के प्रदर्शन की समीक्षा की जैसे (i) वैगन टर्न राउंड (डब्ल्यूटीआर) (ii) डीटेचमेंट (iii) ट्रेन पार्टिंग (iv) हॉट एक्सल और (v) खराब ब्रेक पावर आदि।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

#### i) वैगन टर्न राउंड (डब्ल्यूटीआर)

वैगन टर्न-राउंड (डब्ल्यूटीआर) एक माल-डिब्बे के दो क्रमिक लोडिंग के बीच समय का अंतराल है।

- दो जोन (उपरे और पमरे), समीक्षा अवधि के दौरान लक्ष्य हासिल नहीं कर सके। पमरे 2017-18 और 2020-21 के दौरान लक्ष्य हासिल नहीं कर सका।
- डब्ल्यूटीआर 2017-2021 के दौरान सभी जोन में 1.48 से 3.40 दिनों के बीच था, जबकि इसी अवधि के दौरान अखिल भारतीय औसत 5<sup>94</sup> से 5.43 दिनों<sup>95</sup> तक था। यह दर्शाता है कि जोनल स्थिति/अखिल भारतीय औसत, सही तस्वीर को प्रतिबिंबित नहीं करता है।
- पांच<sup>96</sup> जोन में, डब्ल्यूटीआर में 2017-18 की तुलना में 2020-21 में सुधार हुआ, जबकि शेष 11 जोनों में स्थिति खराब हो गई।

#### ii) डीटेचमेंट

ट्रेन के चलने के दौरान, कभी-कभी कपलर टूटने के कारण माल-डिब्बे अलग हो जाते हैं। यह पीछे आने वाली ट्रेनों की आवाजाही को प्रभावित करता है और

<sup>94</sup> भारतीय रेलवे वार्षिकी।

<sup>95</sup> भारतीय रेलवे वार्षिक रिपोर्ट और लेखा 2020-21।

<sup>96</sup> मरे, पमरे, उपरे, उपरे और दपमरे

सुरक्षा के लिए भी खतरा है। रेलवे बोर्ड डीटेचमेंट के मामलों की निगरानी के लिए लक्ष्य तय करता है। अभिलेखों की समीक्षा करने पर लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य जोनल रेलवे के बीच व्यापक रूप से भिन्न होते हैं।
- समीक्षा अवधि के दौरान तीन<sup>97</sup> जोन ने डीटेचमेंट के लक्ष्य को पार कर लिया। चार<sup>98</sup> जोन में, डीटेचमेंट के मामले सभी वर्षों में 50 से अधिक थे। पूमरे ने 2019-20 में सबसे अधिक 176 डीटेचमेंट के मामले दर्ज किए। उक्त के कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे। उमरे में, 2020-21 के दौरान तीन के लक्ष्य के मुकाबले डीटेचमेंट की संख्या 89 थी।

### iii) ट्रेन पार्टिंग

ट्रेन पार्टिंग का मतलब इंजन से पूरे रोक या रोक के हिस्से के अलग होने से है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य जोनल रेलवे के बीच एक से 50 के बीच व्यापक रूप से भिन्न थे।
- 2017-18 से 2019-20 के दौरान दो जोन<sup>99</sup> में ट्रेन पार्टिंग के मामले लक्ष्य से अधिक रहे।

### iv) हॉट एक्सल

ये यांत्रिक विफलताएं हैं जो मुख्य रूप से माल-डिब्बों की भारी लोडिंग द्वारा पहिया सेट के बियरिंग में विकसित हुए दोषों के कारण होती हैं, जिसका प्रभाव उस खंड में सभी ट्रेनों के संचालन पर व्यापक रूप से पड़ता है।

समीक्षा अवधि के दौरान हॉट एक्सल मामलों की समीक्षा से पता चला कि:

<sup>97</sup> पूमरे, उपरे और पमरे

<sup>98</sup> मरे, पूमरे, उमरे और पमरे

<sup>99</sup> पूरे, पूमरे

- 11 जून<sup>100</sup> में हॉट एक्सल के मामलों की संख्या 2017-18 में मौजूद 71 की तुलना में बढ़कर 2020-21 में 178 हो गई। यह 7.14 प्रतिशत (परे) और 80 प्रतिशत (पूसीरे) के बीच था। सात जनों<sup>101</sup> में हॉट एक्सल की घटनाएं लक्ष्य से 100 प्रतिशत से अधिक हो गईं। समीक्षा अवधि के दौरान तीन जनों<sup>102</sup> में हॉट एक्सल की घटनाएं लक्ष्य से अधिक थीं।
- व्हील सेट को बदलने में लगने वाले वास्तविक समय और सेवा से बाहर रहने वाले माल-डिब्बों से संबंधित अभिलेख के अभाव में लेखापरीक्षा द्वारा माल-डिब्बों की अर्जन क्षमता की हानि का आकलन नहीं किया जा सका।

हॉट एक्सल के मामलों में वृद्धि भारी लोडिंग और माल-डिब्बों के खराब रखरखाव का स्पष्ट संकेत है।

#### v) खराब ब्रेक पावर या बिना ब्रेक पावर सर्टिफिकेट के चल रहे रेक

ब्रेक पावर सर्टिफिकेट (बीपीसी) जांच के बाद मालगाड़ियों को जारी किए जाते हैं और गंतव्य स्थान तक या निर्दिष्ट दूरी के लिए मान्य रहते हैं। सुरक्षा कारणों से, यह अनिवार्य है कि मालगाड़ियों को अधिकृत दूरी तक ट्रेन जाँच विभाग द्वारा प्रमाणित करने के बाद ही चलाया जाना है।

जोनल रेलवे के पास उपलब्ध आंकड़ों से लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे बोर्ड द्वारा कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया था। उमरे (2017-18 में 4 मामले और 2018-19 और 2019-20 में एक-एक मामला) और मरे (2020-21 में एक मामला) को छोड़कर किसी भी जून में खराब ब्रेक पावर नहीं हुई। हालांकि, संबंधित एफओआईएस डेटा के विश्लेषण के माध्यम से मुद्दे की विस्तृत जांच से

<sup>100</sup> मरे (75 प्रतिशत), पूसीरे (80 प्रतिशत), उपरे (60 प्रतिशत), दपूमे (35.71 प्रतिशत), पमरे (33.33 प्रतिशत), दपूरे (26.92 प्रतिशत), उमरे (23.21 प्रतिशत), पूतरे (18.60 प्रतिशत), उरे (14.29 प्रतिशत), दपरे (7.69 प्रतिशत), परे (7.14 प्रतिशत)

<sup>101</sup> मरे (2018-19 और 2019-20), पूसीरे (2019-20 और 2020-21), उपरे (2018-19), दपरे (2017-18 और 2020-21), उमरे (2020-21), उपूरे (2020-21) और पमरे (2020-21).

<sup>102</sup> उपूरे, पूसीरे, पमरे



पता चला कि 2016-17 से 2020-21 के दौरान अमान्य बीपीसी की वास्तविक संख्या 2728 थी। लेखापरीक्षा निष्कर्ष पैरा संख्या 3.1.8.34 में दिए गए हैं।

अमान्य बीपीसी के कारण कोई भी अप्रिय घटना रेल परिचालन पर प्रतिकूल प्रभाव डालती है, इसके अलावा ट्रैक और रोलिंग स्टॉक को नुकसान के परिणामस्वरूप वित्तीय हानि होती है।

(अनुलग्नक 3.12)

### 3.1.8.11 निजी स्वामित्व वाले माल-डिब्बों के साथ-साथ पट्टे पर दिए गए माल-डिब्बों का उपयोग

रेलवे विभिन्न माल-डिब्बा स्कीमों के अंतर्गत और साथ ही निजी पार्टियों से पट्टे के आधार पर माल डिब्बों का अधिग्रहण करता है। निवेशकों द्वारा प्राप्त की जाने वाली सुविधाओं को माल-डिब्बा निवेश योजनाओं में विस्तार से निर्दिष्ट किया गया है।

वर्तमान अध्ययन में, लेखापरीक्षा ने लोडिंग के लिए मांगे गए और आबंटित रैकों, लंबित मांग के कारणों, पट्टे पर दिए गए माल-डिब्बों के पट्टा प्रभारों और अनुरक्षण प्रभारों के मामलों की जांच की।

क्षेत्र-वार लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

**मरे:** जैसा कि तालिका 3.5 में दर्शाया गया है, ओन योर वैगन स्कीम (ओवाईडब्ल्यूएस) के अंतर्गत माल-डिब्बों को पांच पीएसयू से पट्टे पर लिया गया था।

तालिका 3.5: मरे में ओवाईडब्ल्यूएस के अंतर्गत पट्टे पर लिए गए माल-डिब्बे

क्र. सं.	डिब्बों को स्वामित्व में रखने वाले पार्टी का नाम	उन माल-डिब्बा की संख्या और तिथि जिन्हें ओवाईडब्ल्यूएस के अंतर्गत पट्टे पर लिया गया	
1	राष्ट्रीय रसायन और उर्वरक लिमिटेड	416	10-09-1999
2	इंडियन ऑयल कारपोरेशन लि.	86	14-03-1998
3	इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईबीपी डिवीजन)	7	16-09-1996

क्र. सं.	डिब्बों को स्वामित्व में रखने वाले पार्टी का नाम	उन माल-डिब्बा की संख्या और तिथि जिन्हें ओवाईडब्ल्यूएस के अंतर्गत पट्टे पर लिया गया	
4	हिंदुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लि.	29	11-02-1997
5	भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लि.	135	09-12-1997
<b>कुल</b>		<b>673</b>	

स्रोत: मरे के प्रासंगिक अभिलेख

सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के साथ किए गए करार के पैरा 7 के अनुसार, मध्य रेलवे को पहले 10 वर्षों के लिए माल-डिब्बों की वास्तविक लागत के 16 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से और अगले 10 वर्षों के लिए प्रति वर्ष एक प्रतिशत की दर से पट्टा प्रभार का भुगतान करना होता है। करार की अवधि 20 वर्ष के लिए थी।

रेलवे बोर्ड ने 29 अक्टूबर 2019 के 2019 के फ्रेट मार्केटिंग (एफएम) परिपत्र संख्या 25 के माध्यम से निर्देश दिया कि 20 वर्ष (द्वितीयक पट्टे) की अवधि समाप्त होने के बाद आगे की सेवा के लिए यांत्रिक और परिचालन रूप से फिट पाए जाने वाले माल-डिब्बों के लिए करार को 10 वर्ष के लिए या माल-डिब्बों के कोडल जीवनकाल तक बढ़ाया जाना चाहिए, जो भी पहले हो। उपर्युक्त विस्तार (तृतीयक पट्टा) जोनल रेलवे द्वारा किया जाएगा। देय पट्टा प्रभार जोनल रेलवे द्वारा निर्धारित किए जाने चाहिए बशर्ते पट्टा प्रभार अधिकतम 0.5 प्रतिशत प्रति वर्ष हो। ये अनुदेश पूर्वव्यापी रूप से अर्थात् करार पर हस्ताक्षर करने के संदर्भ में 20 वर्ष की अवधि की समाप्ति की तिथि से प्रभावी होंगे।

मध्य रेलवे में, 20 वर्ष की प्रारंभिक पट्टा अवधि समाप्त होने के बाद भी पट्टेदार के साथ रेलवे द्वारा कोई नया करार नहीं किया गया था, हालांकि इन माल-डिब्बों को लोडिंग के लिए उपयुक्त माना गया था और वे एफओआईएस में उपलब्ध थे, जैसा कि सीसीएम (एफएस) और पीसीएमई के कार्यालय द्वारा प्रमाणित किया गया। परिणामस्वरूप, रेलवे बोर्ड के उपरोक्त परिपत्र का उल्लंघन

करते हुए कंपनियों को प्रति वर्ष एक प्रतिशत की दर से पट्टा प्रभार का भुगतान किया जाता रहा।

ऊपर तालिका 3.5 में उल्लिखित ओवाईडब्ल्यूएस के तहत पट्टे पर लिए गए माल-डिब्बा के सभी मामलों में, पट्टा करार 20 वर्षों के बाद समाप्त हो गए थे। शुरुआती 20 वर्षों की समाप्ति के बाद किसी भी नए करार को निष्पादित, अधिकतम 0.5 प्रतिशत प्रति वर्ष पर पट्टा प्रभार को संशोधित नहीं करने के परिणामस्वरूप इन कंपनियों को 2017-18 से 2019-20 की अवधि के लिए ₹ 25.54 लाख के पट्टा प्रभार का अधिक भुगतान किया गया। इस मामले को मार्च 2021 में मध्य रेलवे प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। वर्ष 2020-21 के लिए पट्टा प्रभार का भुगतान नहीं किया गया था क्योंकि कंपनियों द्वारा बिल प्रस्तुत नहीं किए गए थे।

**दपूरे:** 2019-20 में, 195 माल-डिब्बों (मैसर्स टीआईएससी (टीएमएल)-11, मैसर्स रूंगटा माइंस लिमिटेड (आरएमएल)- 7, मैसर्स रश्मि मेटालिक्स (ओआरएसएम)-3) और मैसर्स अडानी- 174) को ओवाईडब्ल्यूएस और अन्य योजनाओं के तहत पट्टे पर लिया गया था। 2019-20 में मैसर्स टीआईएससी, मैसर्स रूंगटा माइंस लिमिटेड (आरएमएल) और मैसर्स रश्मि मेटालिक्स (ओआरएसएम) द्वारा क्रमशः 265, 129 और 92 रिक की मांग की गई थी। उपर्युक्त की गई मांग में से, दपूरे प्रशासन टर्नअराउंड में देरी के कारण क्रमश 124, 69 और 50 रिकों की आपूर्ति नहीं कर सका।

**परे:** वर्ष 2020-21 के अंत तक पट्टा प्रभार के रूप में ₹ 1.34 करोड़ की राशि को वसूल नहीं किया गया। इसके अतिरिक्त, मैसर्स इंडियन आयल कारपोरेशन (आईओसी) के छह बीटीपीएन माल-डिब्बों का निराकरण का कोई कारण बताए बिना और बिना जांच रिपोर्ट के निराकरण किया गया था। इसके परिणामस्वरूप निराकरण किए गए माल-डिब्बों पर ₹ 0.42 करोड़ के पट्टा प्रभार का अधिक भुगतान किया गया। मामला उठाये जाने पर, पश्चिम रेलवे प्रशासन ने कहा कि उपरोक्त माल-डिब्बों का निराकरण नहीं किया गया था। रेलवे का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा को ऐसा कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया था।

दस जोनों<sup>103</sup> में समीक्षा अवधि के दौरान ओवाईडब्ल्यूएस के तहत किसी भी माल-डिब्बा को पट्टे पर नहीं लिया गया था।

### 3.1.8.12 मालगाड़ी की खाली आवाजाही

माल-डिब्बों का खाली चलना परिवहन क्षमता की बर्बादी है और इसके परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता की हानि होती है, लेकिन असंतुलित प्रकृति और और टर्मिनलों पर बहिर्गामी यातायात व अंतर्गामी यातायात के कारण अपरिहार्य है और खाली माल-डिब्बों की आपूर्ति करने की आवश्यकता होती है।

समीक्षा अवधि के दौरान, माल-डिब्बों की खाली ढुलाई कुल माल-डिब्बा किलोमीटर के 35 से 37 प्रतिशत तक थी। सभी जोनल रेलवे पर खाली/लददे हुए माल-डिब्बों के परिचालन की संक्षेपित स्थिति तालिका 3.6 में दर्शाई गई है।

तालिका 3.6: लददे हुए और खाली माल-डिब्बा किलोमीटर की तुलना

क्र. सं.	वर्ष	कुल माल-डिब्बा किमी. (लददे + खाली) (लाख किमी. में)	लददे हुए माल-डिब्बा किमी. (लाख किमी. में)	कुल किमी. से लददे हुए किमी. का प्रतिशत	कुल किमी. से खाली किमी. का प्रतिशत
1	2017-18	184570.18	118670.97	64.30	35.70
2	2018-19	193640.66	125654.92	64.89	35.11
3	2019-20	188457.23	117820.11	62.52	37.48
4	2020-21	152634.28	96690.90	63.35	36.65

स्रोत: भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

जोन-वार स्थिति अनुलग्नक 3.13 में दर्शाई गई है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि ग्यारह जोनों<sup>104</sup> में 2017-18 की तुलना में 2020-21 में माल-डिब्बों की खाली ढुलाई की स्थिति खराब हो गई।

<sup>103</sup> पूरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दरे और पमरे

खेप की लोडिंग के लिए माल-डिब्बों की फिटनेस की जांच करने पर लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित अनियमितताओं को पाया:

- मध्य रेलवे में, रेकों/माल-डिब्बों का निरीक्षण किए बिना लोडिंग के लिए रोक उपलब्ध कराए गए थे, जिसके परिणामस्वरूप विभिन्न कारणों से पार्टी द्वारा माल-डिब्बों को अस्वीकार कर दिया गया था। इन अनफिट माल-डिब्बों को अलग नहीं किया गया था और खाली अनफिट माल-डिब्बों को हटाए/मरम्मत किए बिना रोक चलाए गए थे। फिट माल-डिब्बों के साथ अनफिट माल-डिब्बों को प्रतिस्थापित नहीं करने से 1 अप्रैल 2020 से 24 जून 2021 की अवधि के दौरान अर्जन क्षमता में ₹ 4.36 करोड़ की संभावित हानि हुई।
- दूरे के आईएससीजी साइडिंग/जीयूए और जोड़ापुकुर कोल वाशरी (जेडीडब्ल्यूएस) में अनफिट माल-डिब्बों को लोडेड माल-डिब्बों के साथ खाली माल-डिब्बों के रूप में चलाने की अनुमति दी गई थी, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 4.62 करोड़ के संभावित राजस्व की हानि हुई थी।

पूसीरे ने अपने उत्तर में कहा कि कोयला और जिप्सम की लोडिंग हेतु बॉक्सएन खाली माल-डिब्बों का उपयोग किए जाने के कारण डाउन दिशा में चलने के लिए खाली माल-डिब्बों को उत्पन्न करने हेतु आवक रोक प्राथमिकता के आधार पर छोड़े जाते हैं। हालांकि, एनजीटी के प्रतिबंध और पर्यावरणीय मुद्दों के कारण कोयले की लोडिंग धीरे-धीरे कम हो गई। बाजार में मांग न होने के कारण जिप्सम की लोडिंग रोक दी गई थी। खाली बीसीएन का उपयोग बांस की लोडिंग के लिए किया गया था जिसे एलआर 4 से एलआर 3 में दर वर्ग में परिवर्तन के कारण रोक दिया गया था।

पूसीरे प्रशासन की टिप्पणियों में कोई दम नहीं है, क्योंकि समीक्षाधीन अवधि के दौरान 'खाली किमी से कुल किमी का प्रतिशत' कमोबेश समान रहा।

<sup>104</sup> मरे, पूरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे और परे

भारतीय रेल को माल-डिब्बों के खाली परिचालन को कम करने के लिए प्रभावी निगरानी की आवश्यकता है और यह सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त तंत्र विकसित कर सकता है कि खाली दिशाओं में मांग को पूरा किया जाए।

### 3.1.8.13 लोडिंग/अनलोडिंग ऑपरेशन के दौरान अवरोधन

रोलिंग स्टॉक के प्रभावी उपयोग के लिए मांग के अनुसार ग्राहकों को रक की आपूर्ति और रोलिंग स्टॉक का रास्ते में अवरोध कम करते हुए गंतव्य स्थान पर खेपों की सुपुर्दगी की आवश्यकता होती है। इसलिए, आगे की लोडिंग के लिए माल-डिब्बों को उपलब्ध कराने के लिए माल-डिब्बों की समय पर लोडिंग/अनलोडिंग आवश्यक है। रेलवे ने साइडिंग/माल शेड<sup>105</sup> में लोडिंग और अनलोडिंग के कार्यों के दौरान विभिन्न प्रकार के माल डिब्बों के लिए अनुमेय अवरोधन के लिए मानदंड निर्धारित किए हैं।

2017-18 से 2020-21 के मई, दिसंबर और मार्च के चुनिंदा महीनों के दौरान 16 जोनल रेलवे में 120 लोडिंग/अनलोडिंग पॉइंट्स पर अवरोधन से संबंधित आंकड़ों की जांच के दौरान लेखापरीक्षा में पाया गया कि 75.32 लाख माल-डिब्बों को लोडिंग और अनलोडिंग कार्यों के दौरान भारतीय रेल में चुनिंदा गुड्स शेड और लोडिंग/अनलोडिंग पॉइंट्स में ₹ 1266.69 करोड़ की अर्जन क्षमता की परिणामी हानि हुई।

#### (क) एफओआईएस डेटा का विश्लेषण

लेखापरीक्षा ने एफओआईएस आंकड़ों के विश्लेषण के माध्यम से टर्मिनल अवरोधन- लोडिंग/अनलोडिंग/टर्नअराउंड अवरोधन की प्रवृत्ति की जांच की। परिणाम तालिका 3-7 में दर्शाए गए हैं।

<sup>105</sup> विलम्ब, स्टैबलिंग, व्हारफेज और स्टैकिंग पर रेलवे बोर्ड का मुख्य परिपत्र टीसी-आई/2016/201/1 दिनांक 19 मई 2016।

तालिका 3.7: टर्मिनल ठहराव कारण-वार - वर्ष-वार गिनती

क्र. सं.	ठहराव का कारण	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	कुल	प्रतिशतता
1	जाँच	65172	64298	64649	55040	68233	317392	7.10
2	लोडिंग	354068	369293	389651	355582	441286	1909880	42.72
3	पुनः बुकिंग	536	607	1316	1915	475	4849	0.11
4	अनलोडिंग	345197	358049	376628	345506	428340	1853720	41.46
5	वजन करना	5	4	10	10	10	39	0.00
6	उल्लेख नहीं किया गया	61669	63093	64812	69039	126475	385088	8.61
कुल		826647	855344	897066	827092	1064819	4470968	100

स्रोत: एफओआईएस डेटा

उपर्युक्त तालिका से, यह देखा गया है कि लोडिंग/अनलोडिंग में 84.18 प्रतिशत ठहराव शामिल थे। 2016-17 से 2019-20 के दौरान ठहरावों की संख्या का कारण-वार संयोजन काफी सुसंगत था। हालांकि, लोडिंग/अनलोडिंग गतिविधियों के कारण 2020-21 में ठहराव में वृद्धि हुई है। अनलोडिंग की गिनती (और प्रतिशत) लोडिंग की तुलना में थोड़ी कम थी।

#### (ख) टर्मिनल ठहराव प्रकार वार - वर्ष-वार - ठहराव का समय

टर्मिनल अवरोधन के तीन हिस्से हैं:

- ठहराव 0- गंतव्य पर पहुंचने वाले लोड और लोडिंग/अनलोडिंग/जाँच के लिए प्लेसमेंट के बीच का समय।
- ठहराव - लोडिंग/अनलोडिंग/जाँच के लिए लिया गया समय (पहले के खंड में चर्चा की गई है)।
- ठहराव 1 - लोडिंग/अनलोडिंग/जाँच के बाद रेक जारी करने और नए लोड के प्रस्थान के बीच का समय।

तालिका 3.8: टाइप-वार टर्मिनल अवरोधन

प्रकार	2016-17	प्रतिशत1	2017-18	प्रतिशत2	2018-19	प्रतिशत3	2019-20	प्रतिशत4	2020-21	प्रतिशत5	कुल	प्रतिशत6
ठहराव 0	3263486.46	20.23	2943510.59	18.62	2885844.43	18.53	3245304.25	21.03	4585092.26	23.05	16923316.41	20.43
ठहराव	6417171.78	39.79	6315001.5	39.95	6407333.73	41.14	5943771.74	38.52	8249969.08	41.47	33333407.23	40.24
ठहराव 1	6448857.89	39.98	6549261.21	41.43	6280535.11	40.33	6240930.2	40.45	7058758.89	35.48	32578505.49	39.33
कुल	16129516.13	100	15807773.3	100	15573713.27	100	15430006.19	100	19893820.23	100	82835229.12	100

स्रोत: एफओआईएस डेटा

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि तीन प्रकार के ठहरावों की प्रतिशत संरचना सभी पांच वर्षों में लगभग समान थी। टर्मिनल ठहराव का 20 प्रतिशत, लोड के आगमन और लोडिंग/अनलोडिंग/जाँच के लिए लोड के प्लेसमेंट के बीच था। अगले लोड के प्लेसमेंट और रिलीज के बीच का समय व रिलीज और प्रस्थान के बीच का समय समान (प्रत्येक 40 प्रतिशत) था। इसलिए, पांच वर्षों में से प्रत्येक के दौरान लगभग 60 प्रतिशत अवरोध समय परिचालन कारणों से था, जिसके परिणामस्वरूप माल-डिब्बों की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

### 3.1.8.14 विलम्ब शुल्क की वसूली

स्टेशन/साइडिंग/लोडिंग/अनलोडिंग प्वाइंट्स पर लोडिंग/अनलोडिंग प्रचालनों को पूरा करने के लिए खाली समय की अनुमति है। अनुमेय सीमा से अधिक अवरोधन से वैगन टर्न राउंड बढ़ जाता है और लोडिंग के लिए माल-डिब्बों की अनुपलब्धता होती है और अवरुद्ध किए गए माल-डिब्बों की अर्जन क्षमता की हानि होती है। निर्धारित दर<sup>106</sup> पर विलम्ब शुल्क (डीसी) खाली समय के बाद के अवरोधन के लिए उदग्रहित किया जाता है।

<sup>106</sup> विलम्ब, स्टैबलिंग, वार्फेज, स्टैकिंग संख्या 2 पर रेलवे बोर्ड का मुख्य परिपत्र टीसी-आई/2016/201/1 दिनांक 19 मई 2016.



समीक्षाधीन अवधि के दौरान 114 चुनिंदा लोडिंग/अनलोडिंग प्वाइंट्स में डीसी के उपार्जन की प्रवृत्ति, इसकी छूट और उपार्जन/छूट के कारणों की समीक्षा से पता चला कि:

- समीक्षाधीन अवधि के दौरान लिए गए 558261 रैकों में से 193526 रैक (34.66 प्रतिशत) पर ₹ 925.66 करोड़ का डीसी उपार्जित हुआ। ₹ 221.73 करोड़ माफ किए गए और ₹ 693.77 करोड़ की वसूली की गई।
- 2017-18 की शुरुआत में बकाया डीसी ₹ 24.08 करोड़ था, जो 2020-21 के अंत में बढ़कर ₹ 34.68 करोड़ हो गया।
- डीसी की छूट का प्रतिशत 0.12 (दपूरे) और 93.76 (मरे) के बीच था। डीसी के बार-बार उपार्जन के मुख्य कारण खराब मौसम की स्थिति, श्रम की कमी, अनलोडिंग प्लेटफॉर्म की भीड़, स्थानीय त्योहार, बिजली की विफलता, स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाओं की अनुपलब्धता, कोयले की ढुलाई में देरी, यातायात प्रतिबंध, रैक की बंचिंग, यार्ड में भारी भीड़, स्थानीय लोगों द्वारा आंदोलन, गीला कोयला, कोविड 19 महामारी आदि थे।

पूसीरे ने अपने उत्तर में कहा कि वित्त वर्ष 2017-18 के अंत तक नुमालीगढ़ रिफाइनरी ऑयल साइडिंग (एनआरएसआर) का डीसी ₹ 5,55,500, जिसका भुगतान 30 मार्च 2019 को किया गया। न्यू जलपाईगुड़ी (एनजेपी) के प्रति, अदालत मामले के कारण ₹ 443032 की राशि अभी भी बकाया पड़ी है, छूट हेतु प्रार्थना पत्र जांच के अंतर्गत है। रेलवे प्राधिकारी, मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी) और रेलवे बोर्ड के मुख्य परिपत्र विलम्ब-वार्फेज/छूट/2016/0 दिनांक 19 मई 2016 के अनुसार छूट की अनुमति दे रहा है।

न्यू गुवाहाटी (एनजीसी) गुड्स शेड के बारे में रेलवे प्रशासन ने कुछ नहीं बतलाया था। तथापि, एनजेपी गुड्स शेड के संबंध में प्रस्तुत किए गए कारणों से जोनल रेलवे प्रशासन की ओर से अनुचित प्रबंधन का पता चलता है।

रेलवे को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि डीसी को नियमित प्रकृति के रूप में माफ न किया जाए ताकि डीसी के उदग्रहण के निवारक प्रभाव को कम न किया जा सके। मौजूदा वसूली तंत्र को भी मजबूत करने की आवश्यकता है।

### 3.1.8.15 लोडिंग/अनलोडिंग प्वाइंट्स पर अवसंरचनात्मक सुविधाएं

यातायात विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 606<sup>107</sup> में गुड्स शेड में अवसंरचनात्मक सुविधाओं का प्रावधान है।

जून 2007 में, रेलवे बोर्ड ने माल ढुलाई टर्मिनलों के रूप में विकसित करने हेतु उन्नयन के लिए भारतीय रेल पर 50 गुड्स शेड की पहचान की। चिन्हित माल शेड में यातायात को संभालने के लिए आवश्यक गुड्स शेड लाइनों की संख्या के लिए मानदंड निम्नानुसार हैं:

15 रोक प्रति माह से कम रोक	एक पूर्ण लंबाई की लाइन
15-29 रोक प्रति माह	दो पूर्ण लंबाई की लाइनें
30 से अधिक रोक प्रति माह	शेड के साथ कम से कम एक उच्च स्तरीय प्लेटफार्म वाली तीन पूर्ण लंबाई की लाइनें

स्रोत: जून 2007 के रेलवे बोर्ड के आदेश

लेखापरीक्षा ने संबंधित रेलवे अधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण करते हुए 134 चयनित गुड्स शेड/साइडिंग (लोडिंग/अनलोडिंग प्वाइंट) पर उपलब्ध अवसंरचनात्मक सुविधाओं की नमूना जांच की। लेखापरीक्षा ने पाया कि माल ढुलाई टर्मिनलों के रूप में विकसित करने के लिए पहचाने गए गुड्स शेडों सहित पर्याप्त संख्या में चुनिंदा लोडिंग/अनलोडिंग प्वाइंट्स में बुनियादी अवसंरचनात्मक सुविधाएं प्रदान नहीं की गई थीं। **अनुलग्नक 3.14** में दर्शाई गई अपेक्षित

<sup>107</sup> उचित संपर्क मार्ग और परिसंचारी क्षेत्र, पर्याप्त गुड्स शेड आवास और गुड्स प्लेटफार्म, व्यापारियों और वणिकों के लिए बिजली के पंखे (जहां बिजली उपलब्ध है), गुड्स शेड परिसर में पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था, पीने के पानी और शौचालय की सुविधा, बड़े गुड्स कार्यालयों में टेलीफोन, बेहतर वितरण खिड़कियां, क्रेन और अन्य यांत्रिक हैंडलिंग उपकरण, वेब्रिज, अग्निशमन उपकरण।

अवसंरचनात्मक सुविधाओं की अनुपलब्धता से प्लेसमेंट, निष्कासन और लोडिंग/अनलोडिंग प्रचालनों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा, जिसके कारण रैकों का अवरोधन हुआ।

रेलवे को उचित प्राथमिकता के साथ बुनियादी सुविधाओं की कमी को दूर करने की आवश्यकता है।

### 3.1.8.16 मालगाड़ी का देर से परिचालन

मालगाड़ी के देर से परिचालन से यार्ड में माल-डिब्बों को रोक दिया जाता है जिससे माल-डिब्बा स्टॉक का कम उपयोग होता है। मालगाड़ियों के देरी से परिचालन के मुख्य कारण पावर (इंजन) और चालक दल की अनुपलब्धता, कैरिज एंड वैगन (सी एंड डब्ल्यू) निरीक्षकों द्वारा निरीक्षण में देरी, निकासी में देरी आदि हैं।

रेल मंत्रालय ने 2014 की रिपोर्ट संख्या 31 पर अपने एटीएन में उल्लेख किया कि मालगाड़ियों के देरी से शुरू होने की घटनाओं को कम करने के लिए कदम उठाए गए हैं।

वर्तमान अध्ययन में, लेखापरीक्षा ने 2017-18 से 2020-21 के मई, दिसंबर और मार्च के चुनिंदा महीनों के दौरान मालगाड़ी के देर से शुरू होने की घटनाओं और इसके प्रभाव को कम करने के लिए उठाए गए कदमों की समीक्षा की, जिससे निम्नलिखित का पता चला, जो तालिका 3.9 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.9: मालगाड़ी के देर से शुरू होने की घटनाओं और उसके प्रभाव को कम करने के लिए उठाए गए कदम

शुरू की गई मालगाड़ियों की कुल संख्या	मालगाड़ियों की देरी से शुरूआत	टिप्पणियां
77919	60968 (78.25 प्रतिशत)	<p>समीक्षा अवधि के दौरान देरी से चलने वाली ट्रेनों की स्थिति लगभग समान रही।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ लेखापरीक्षा में 13 जून<sup>108</sup> में 48306 मालगाड़ियों के देरी से परिचालन का विश्लेषण किया गया, 28368 ट्रेनों (58.73 प्रतिशत) और 10339 ट्रेनों (21.40 प्रतिशत) में क्रमशः पथ और इंजन की जरूरत के कारण देरी हुई। यह स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि रेलवे मालगाड़ियों को चलाने के लिए लोको की समय पर उपलब्धता सुनिश्चित करने और मालगाड़ियों की आवाजाही के लिए समर्पित पथ प्रदान करने में विफल रहा, जिसने देरी से शुरू होने में 80.13 प्रतिशत का योगदान दिया।</li> <li>➤ उमरे और उपरे में सभी मालगाड़ियां देरी से चलीं।</li> <li>➤ दमरे में चार चयनित लोडिंग बिंदुओं<sup>109</sup> पर एफओआईएस डेटा के विश्लेषण से पता चला कि ट्रेनों के देर से शुरू होने का विशिष्ट कारण कई मामलों में नहीं भरा गया था। एफओआईएस में इस महत्वपूर्ण जानकारी को न भरने से रेलवे को भविष्य के परिचालन में डेटा विश्लेषण और सुधारात्मक कार्रवाई का उपयोग करने से वंचित कर दिया गया। मालगाड़ियों के देरी से शुरू होने की अवधि 128:19 घंटे तक रही।</li> <li>➤ दपूरे में, एसीवाईएस/अबाडा (29:24 घंटे) और एसजीटीवाई (41:26 घंटे) में प्रति ट्रेन औसत देरी असामान्य रूप से अधिक थी। एसजीटीवाई से सभी ट्रेनें देरी से चलीं।</li> <li>➤ दपूरे के संतालडीह थर्मल पावर स्टेशन (एसटीपीएस) साइडिंग, संतालडीह रेलवे यार्ड और महुदा यार्ड में 2507 जावक रैकों को लोको की कमी/आवाजाही आदेश की अनुपलब्धता के कारण अवरुद्ध कर दिया गया था जिसके परिणामस्वरूप माल-डिब्बों की अर्जन क्षमता में ₹ 73.49 करोड़ की संभावित हानि हुई थी।</li> </ul>

स्रोत: जोनल रेलवे के प्रासंगिक रिकॉर्ड

<sup>108</sup> पूरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपरे, परे और पमरे

<sup>109</sup> एससी मंडल के आरयूएसजी, जीएक्सएसजी और केएसएलके मंडल के बीजेडए, पीकेपीके

उपर्युक्त से यह प्रतीत होता है कि रेलवे द्वारा किए गए प्रयास लोको, चालक दल और पथ के अभाव में गाड़ियों के विलंब से चलने की घटनाओं को कम करने के लिए पर्याप्त नहीं थे। यह स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि बाधाएं अभी भी बनी हुई हैं।

### 3.1.8.17 असंबद्ध माल-डिब्बे

वाणिज्यिक नियमावली (पैरा 2117, उप-पैरा 7) में यह निर्धारित किया गया है कि असंबद्ध माल-डिब्बों को 72 घंटों के भीतर जोड़ा जाना है। मंडलों के वाणिज्यिक विभाग में असंबद्ध माल-डिब्बों का पता लगाने से निपटने के लिए गैर-प्राप्ति (एनआर) सेल हैं। एफओआईएस एप्लिकेशन का उद्देश्य वास्तविक समय के आधार पर रेकों/माल-डिब्बों की ट्रैकिंग सहित माल संचालन के सभी प्रमुख पहलुओं/उद्देश्यों को पूरा करना है।

समीक्षाधीन अवधि के दौरान असंबद्ध माल-डिब्बों के डेटा और उनके कनेक्शन के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- असंबद्ध पाए गए 3242 माल-डिब्बों में से केवल 686 माल-डिब्बे (21.16 प्रतिशत) 72 घंटों के भीतर जोड़े गए थे और 14 जोन<sup>110</sup> में 2232 माल-डिब्बे (68.85 प्रतिशत) 72 घंटे से अधिक समय के बाद जुड़े थे। आठ जोन<sup>111</sup> में 324 माल-डिब्बे (9.99 प्रतिशत) नहीं जुड़े थे। समीक्षा अवधि के दौरान, दपूमरे में पूर्व अवधि के कुल 150 असंबद्ध माल-डिब्बे जोड़े गए थे।
- 16 जोनों में से केवल 10 जोन<sup>112</sup> ही 72 घंटे से अधिक समय तक असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने में लगने वाले समय का आकलन कर सके। इन दस जोनों द्वारा 814 माल-डिब्बों को जोड़ने में लगने वाले समय के लिए माल-डिब्बों की अर्जन क्षमता की हानि का आकलन लेखापरीक्षा में

<sup>110</sup> मरे, पूमरे, पूतरे, पूरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, दपरे, पमरे, परे

<sup>111</sup> मरे, पूमरे, पूरे, पूसीरे, उरे, दपूमरे, दपूरे, पमरे

<sup>112</sup> पूमरे, उमरे, उपूरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, दपरे, पमरे और परे

₹33.08 करोड़ के रूप में किया गया है, जो असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने में लगने वाले समय पर आधारित है।

- एनआर सेल पूमरे, उपूरे, दपूमरे और उरे (फिरोजपुर मंडल को छोड़कर जहां वाणिज्यिक नियंत्रण/एफजेडआर, मामला-दर-मामला आधार पर एनआर सेल के कामकाज की देखभाल करता है) में कार्यशील था।
- केवल पांच जोनों (पूमरे, उपूरे, उरे, दपूमरे और परे) में, एफओआईएस का उपयोग असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने के लिए किया गया था। एफओआईएस का तीन जोनों (पूरे, पूसीरे और पमरे) में आंशिक रूप से उपयोग किया गया था। शेष जोनों में, एफओआईएस का उपयोग असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने के लिए नहीं किया गया था।

### (अनुलग्नक 3.15)

पूसीरे ने अपने उत्तर में कहा है कि लुमडिंग मंडल को पहले ही सलाह दी गई है कि वह बिना किसी विलंब के मौजूदा रेल प्रक्रिया के अनुसार शेष असंबद्ध/अवितरित माल-डिब्बों के निपटान की व्यवस्था करे।

रेल प्रशासन ने स्वीकार किया कि लेखापरीक्षा की तिथि तक 10 माल-डिब्बों को नहीं जोड़ा जा सका था। हालांकि, एफओआईएस की उपलब्धता के बावजूद, वे 72 घंटों के भीतर असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने में विफल रहे।

#### 3.1.8.18 माल रैकों का मानकीकरण

उच्च गति और न्यूनतम वितरण समय प्राप्त करने के लिए, रैक संरचना का मानकीकरण एक आवश्यक कारक है। रैकों के मानकीकरण से माल डिब्बों की वहन क्षमता और गति प्रभावित होना तय है।

वर्तमान लेखापरीक्षा में, इसने अलग-अलग गति क्षमता वाले माल-डिब्बों के साथ रैक के गठन की जांच की और पाया कि आठ जोन<sup>113</sup> में अलग-अलग गति क्षमता वाले माल-डिब्बों के साथ रैक बनाए गए थे। कम गति क्षमता वाले

<sup>113</sup> मरे, पूरे, पूतरे, उमरे, दरे, दपूरे, दपरे, पमरे

माल-डिब्बों के साथ उच्च गति वाले माल-डिब्बों को जोड़ने से मालगाड़ियों की औसत गति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा और रैक की उच्च गति का इच्छित लाभ प्राप्त नहीं हुआ।

**उप उद्देश्य 2: क्या माल-डिब्बा रखरखाव प्रभावी था और माल-डिब्बों को योजना के अनुसार निराकरण किया गया था?**

### 3.1.8.19 माल-डिब्बों का रखरखाव

माल डिब्बों का प्राथमिक अनुरक्षण/मरम्मत माल डिब्बों के अनुरक्षण डिपों में किया जाता है। माल डिब्बों के अनुरक्षण डिपों में गाड़ी की जांच (टीएक्सआर) समय-समय पर माल डिब्बों की स्थिति का आकलन करने के लिए की जाती है और माल ढुलाई टर्मिनलों में टीएक्सआर जांच अगली यात्रा के लिए माल-डिब्बों की फिटनेस को प्रमाणित करती है। कार्यशालाओं में प्रमुख मरम्मत और आवधिक मरम्मत (पीओएच) किए जाते हैं।

### 3.1.8.20 माल-डिब्बा जाँच, सिक लाइन में माल-डिब्बों की मरम्मत की प्रकृति व लागत और अवरोध

रैक से जुड़े माल-डिब्बा में खामियां, यदि स्टेशन/साइडिंग पर पाई जाती हैं, तो स्टेशन/साइडिंग स्टाफ द्वारा तुरंत अगले स्टेशन को स्टेशन/साइडिंग स्टाफ द्वारा स्टेशन पर या यार्ड में सी एंड डब्ल्यू कर्मचारियों द्वारा उपचारात्मक कार्रवाई के लिए सूचित किया जाता है। यदि माल-डिब्बा परिचालन गतिविधियों के लिए अयोग्य पाए जाते हैं, तो उन्हें रैक से अलग कर दिया जाता है और मरम्मत के लिए सिक लाइनों पर रखा जाता है।

उपरोक्त मुद्दों की लेखापरीक्षा में नमूना जाँच की गई थी। मरम्मत के लिए सामान्य समय के लिए किसी भी मापदंड के अभाव में, लेखापरीक्षा ने खराब लाइन पर माल-डिब्बों के अवरोधन की गणना के उद्देश्य से मरम्मत के लिए दो दिनों को सामान्य समय माना है और निम्नलिखित को पाया:

- समीक्षा अवधि के दौरान, 52280 माल-डिब्बों को परिचालन गतिविधियों के लिए अयोग्य घोषित किया गया और मरम्मत के लिए सिक लाइनों में

भेजा गया। माल-डिब्बों को दो दिनों से अधिक समय तक सिक लाइन/टर्मिनल यार्ड में 46296 दिनों के लिए रोके रखा गया था, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 20.13 करोड़ की अर्जन क्षमता की संभावित हानि हुई थी, जिसमें से ₹ 16.27 करोड़ (81 प्रतिशत) चार जोनों (पमरे, पूतरे, मरे और उमरे) के अंतर्गत आठ टर्मिनल यार्डों में थे।

- माल-डिब्बों को असामान्य रूप से रोके जाने का मुख्य कारण सामग्री की कमी, कर्मचारियों की कमी, प्लेसमेंट से बाहर और भारी मरम्मत थी।
- 317 माल-डिब्बों को अनफिट घोषित किया गया और पीओएच के 90 दिनों के भीतर मरम्मत की आवश्यकता थी, जिसके लिए 540 माल-डिब्बा दिवस का नुकसान हुआ। भारतीय रेल ने सिक लाइन में माल-डिब्बे की मरम्मत की लागत के लिए ₹ 19.78 करोड़ खर्च किए।

सामग्री और कर्मचारियों की कमी के कारण अवरोधन क्रमशः अपर्याप्त इन्वेंट्री प्रबंधन और मानव संसाधन प्रबंधन को इंगित करता है। पीओएच के 90 दिनों के भीतर माल-डिब्बों का खराब होना कार्यशालाओं में खराब कारीगरी का संकेत है।

पूसीरे ने अपने उत्तर में कहा कि यार्ड में माल-डिब्बा जाँच को रोक जाँच, ट्रेन की मरम्मत, खराब माल-डिब्बा डीटेचमेंट, खराब माल-डिब्बा मरम्मत व पीओएच और/या नेमी मरम्मत (आरओएच) के लिए माल-डिब्बों के डीटेचमेंट हेतु डिज़ाइन किया गया है। रोक जाँच के दौरान, यदि कोई माल-डिब्बा ट्रेन पर मरम्मत से परे पाया जाता है, तो माल-डिब्बा (ओं) को अलग किया जाता है और ईओटी क्रेन, वेल्डिंग प्लांट, व्हील सेट प्रतिस्थापन, व्हील टर्निंग, घटक/सब-असेंबली प्रतिस्थापन आदि की मरम्मत सुविधाओं का उपयोग करके मरम्मत के लिए सिक लाइन में रखा जाता है।

पूसीरे प्रशासन की टिप्पणियां सामान्य प्रकृति की हैं। उन्होंने समीक्षाधीन अवधि के दौरान एनजेपी में 'सिक लाइन में मरम्मत के लिए दिए गए माल-डिब्बों की कुल अवरोधन अवधि (दो दिन से अधिक)' के लिए कोई विशिष्ट कारण प्रस्तुत नहीं किया।



### 3.1.8.21 टर्मिनल यार्ड में बुनियादी सुविधा के साथ-साथ आवश्यक मशीनरी और संयंत्र की अनुपलब्धता

माल-डिब्बों के लिए अनुरक्षण नियमावली के अध्याय 11 में यथा निर्धारित माल डिब्बों की गहन जांच और रख-रखाव करने के लिए टर्मिनल यार्डों में आवश्यक अवसंरचना सुविधाओं, मशीनरी और संयंत्र की आवश्यकता होती है। माल-डिब्बा अवरोधन को कम करने के लिए टर्मिनल यार्ड को पर्याप्त बुनियादी ढांचे की आवश्यकता होती है। टर्मिनल यार्ड में अपर्याप्त बुनियादी ढांचा, कार्य के दौरान माल-डिब्बा के अवरोधन में योगदान देता है।

लेखापरीक्षा ने रेलवे अधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण सहित भौतिक सत्यापन के माध्यम से 15 जोनों (उपरे को छोड़कर जहां कोई टर्मिनल यार्ड नहीं है) में यातायात की उच्च मात्रा वाले 33 चयनित टर्मिनल यार्डों में आवश्यक अवसंरचना सुविधाओं और मशीनरी और संयंत्र का मूल्यांकन किया। चयनित टर्मिनल यार्डों में अनुरक्षण के लिए अपेक्षित महत्वपूर्ण अवसंरचना सुविधाओं/संयंत्रों और मशीनरीयों तथा उनकी अनुपलब्धता की सूची **अनुलग्नक 3.16** में दर्शाई गई है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि अवसंरचनात्मक सुविधाओं की कमी से प्लेसमेंट, रिमोवल, लोडिंग/अनलोडिंग प्रचालनों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा, जिसके कारण रैकों का अवरोधन करना पड़ा और गहन जांच करने के लिए प्रदान की गई नामित लाइनों के लिए पटरियों के बीच केंद्र से केंद्र की दूरी अपर्याप्त थी।

पूसीरे ने अपने उत्तर में कहा कि यह तथ्यात्मक रूप से सही है कि जाँच लाइनों के बीच ट्रैक केंद्र अपर्याप्त हैं। जाँच यार्ड के लिए, ट्रैक केंद्रों की तुलना में लाइनों के बीच के रास्ते अधिक महत्वपूर्ण हैं। यह जरूरी है कि कम ट्रैक केंद्र वाली लाइनों में रास्तों के लिए कम जगह होगी। अवसंरचनात्मक अपर्याप्तताओं को दूर करने के लिए सभी प्रयास लगातार किए जा रहे हैं। अवरोधन को कम करने, बैकलॉग को खत्म करने और प्रभावी प्रतिशत में माल-डिब्बा को नियंत्रित करने के प्रयास भी जारी रखे जा रहे हैं।

### 3.1.8.22 कार्यशालाओं में आवधिक मरम्मत (पीओएच)

निर्बाध प्रचालनात्मक सेवाओं के प्रयोजनार्थ, माल डिब्बों के स्टॉक की निर्धारित अंतरालों पर आवधिक मरम्मत (पीओएचईडी) किया जाना अपेक्षित है जैसा कि माल-डिब्बों के लिए अनुरक्षण नियमावली के पैरा 206 में बताया गया है। नव निर्मित माल डिब्बों की प्राप्ति पर प्रचालनात्मक कार्यकलापों से पहले गहन जांच की जाती है और इसके रख-रखाव आवधिकता (पीओएच/आरओएच आदि) का निर्धारण किया जाता है और इसे माल-डिब्बों पर दर्ज किया जाता है। माल-डिब्बों के पीओएच के लिए वार्षिक लक्ष्य कार्यशालाओं की क्षमता के आधार पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है। लक्ष्यों को निर्धारित करते समय चल रहे आधुनिकीकरण कार्यों, विस्तार कार्यों जैसे कारकों पर भी उपयुक्त रूप से विचार किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने पीओएच/आरओएच के लिए वार्षिक लक्ष्य, उनकी उपलब्धियों और कमियों की जांच की और यह पाया कि:

- पीओएच के लिए लक्ष्य 12 जोनों<sup>114</sup> द्वारा प्राप्त नहीं किया जा सका, कमी 4 (उपरे) और 872 (दपूमरे) माल-डिब्बों की संख्या के बीच थी। कमी का कारण आम तौर पर माल-डिब्बों की कम फीडिंग, आरओएच करना और महामारी के कारण कम कर्मचारियों के साथ काम करना था।
- नौ जोनों<sup>115</sup> द्वारा आरओएच के लिए लक्ष्य प्राप्त नहीं किया जा सका, कमी 3 (पूमरे) और 1125 (उरे) माल-डिब्बों की संख्या के बीच थी। कमी के मुख्य कारण माल-डिब्बों की कम फीडिंग, कर्मचारियों की कमी और सामग्री का अभाव था।
- छह जोन<sup>116</sup> में शून्य लक्ष्य के प्रति आरओएच किया गया।

<sup>114</sup> मरे, पूरे, उरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दपूरे, दपूमरे, परे, पमरे

<sup>115</sup> मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उरे, दरे, दपूरे, दपरे और परे

<sup>116</sup> पूरे, पूतरे, उमरे, उपूरे, उपरे और पमरे

- उमरे में, रेलवे बोर्ड ने केवल माल-डिब्बों के पीओएच को पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया था, लेकिन पीओएच करने के अलावा, कार्यशाला प्राधिकारियों ने 2017-18 से 2020-21 के दौरान 546 माल-डिब्बों का आरओएच किया और इसे पीओएच के आउटटर्न में भी शामिल किया गया था। इसके परिणामस्वरूप जनशक्ति के साथ-साथ पीओएच कार्यशाला के बुनियादी ढांचे का कम उपयोग हुआ।
- लक्ष्य की प्राप्ति न होने के संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा उठाये गए प्रश्न के उत्तर में, दपूरे के कार्यशाला प्राधिकारी ने कहा कि आउटटर्न पर सीधा प्रभाव डालने वाले प्रमुख कारक उचित मिश्रित आहार, जनशक्ति आदि की उपलब्धता थे।
- दपरे में, आरओएच करने के 100 दिनों के अन्दर, डिपो में 10932 माल-डिब्बों में से 920 माल-डिब्बे (लगभग 8.41 प्रतिशत) प्राप्त हुए थे, जिसके परिणामस्वरूप इन माल-डिब्बों की संभावित आय की हानि हुई। देखे गए सामान्य दोष मुख्य ढांचा/दरवाजे/फर्श/चैनल आदि को हुए नुकसान थे।
- चार जोन<sup>117</sup> में, रेलवे के विभिन्न विभागों के बीच संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) मौजूद था।

इस प्रकार, रेलवे न केवल माल-डिब्बों के पीओएच के लक्ष्य को प्राप्त करने में विफल रहा, बल्कि अप्रभावी आंतरिक नियंत्रण तंत्र के कारण कमी के विशिष्ट कारणों से भी अवगत नहीं था।

माल भाड़ा स्टॉक की शीघ्र उपलब्धता के लिए पीओएच/आरओएच के लिए न्यूनतम मानक समय निर्धारित किया जाना चाहिए। प्रबंधन द्वारा बेहतर विश्लेषण और कार्य-निष्पादन की निगरानी हेतु कमी के कारणों को दर्ज जाना चाहिए।

<sup>117</sup> उरे, दरे, दपरे, पमरे.

### 3.1.8.23 पीओएच के लिए अदेय माल-डिब्बों का कार्यशालाओं को त्रुटिपूर्ण प्रेषण और पीओएच के लिए अतिदेय माल-डिब्बे

#### (क) कार्यशालाओं/शेडों को पीओएच के लिए अदेय माल-डिब्बों का त्रुटिपूर्ण प्रेषण

14 जोनल रेलवे (पूतरे और दपरे में कोई कार्यशाला नहीं थी) के 15 कारखानों<sup>118</sup> में अनुरक्षित आंकड़ों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला है कि:

- पीओएच के लिए अदेय कुल 9427 माल-डिब्बे गलती से पीओएच हेतु कार्यशालाओं में प्राप्त किए गए थे और 193541 दिनों की कुल देरी के साथ मंडल/डिपो को लौटा दिए गए थे, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 82.85 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई थी।
- पीओएच के लिए गलती से प्राप्त माल-डिब्बों को वापस करने के लिए अधिकतम समय पूरे (पांच मामलों में 1653, 1697, 1778, 1931 और 2130 दिन) और दरे (एक मामले में 568 दिन) द्वारा वर्ष 2020-21 में लिया गया था।

इस प्रकार, पीओएच के लिए कारखानों में अदेय माल-डिब्बों का गलत प्रेषण, हालांकि पीओएच की अगली तिथि प्रत्येक माल-डिब्बे पर स्टैंसिल की जाती है, के कारण माल-डिब्बों की अनावश्यक आवाजाही हुई और अनावश्यक अवरोधन व ट्रैक क्षेत्र को अवरुद्ध करने के बाद इन माल-डिब्बों की वापसी में देरी हुई, इसके अलावा अर्जन क्षमता की संभावित हानि हुई। पीओएच हेतु अदेय माल-डिब्बों के गलत प्रेषण का मुख्य कारण, मंडलीय परिचालन प्राधिकारियों और कार्यशाला प्राधिकारियों के बीच समन्वय की कमी था।

(अनुलग्नक 3.17)

<sup>118</sup> म.रे के केडब्ल्यूवी, पूरे के जेएमपी, पूमरे के एसपीजे, उरे के जेयूडीडब्ल्यू, दमरे के झांसी, आईजेएन कारखाना और उपरे के गोंडा डिपो, पूसीरे के एनबीक्यू कारखाना, उपरे के अजमेर डीजल लोको और वैगन कारखाना, दरे के सीडब्ल्यू/पीआर, दमरे के परेएस/जीटीपीएल, दपूरे के केजीपी, दपूमरे के वैगन रिपेयर शॉप/रायपुर, पमरे के डीएचडी, पमरे के परेएस, कोटा।

पूसीरे ने अपने उत्तर में कहा कि 2017-18, 2018-19 और 2019-20 में 'पीओएच के देय नहीं' के मामले क्रमशः 14, 34 और 29 हैं। ये 'विशेष मरम्मत मामले' हैं। विशेष मरम्मत मामले, वे मरम्मत होती हैं जो क्षति की प्रकृति और सिक लाइन अवसंरचना की अपर्याप्तता के कारण सिक लाइनों द्वारा निष्पादित नहीं किए जा सकते हैं। मामलों को उचित जांच के बाद, मुख्यालय की अनुमति से कार्यशाला में भेजा जाता है।

पूसीरे प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि एनबीक्यू के कार्यशाला प्रबंधक के एमसीडीओ के हवाले से यह बताया गया था कि 2017-18, 2018-19 और 2019-20 में पीओएच के लिए क्रमशः 56, 40 और 23 माल-डिब्बा (पीओएच के लिए देय नहीं) भेजे गए थे। इस प्रकार, अब प्रस्तुत किये गए आंकड़े कार्यशाला प्रबंधक के एमसीडीओ के आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं।

इसके अलावा, यह देखा गया कि 2017-18 और 2018-19 के दौरान कोई विशेष मरम्मत नहीं हुई, हालांकि 2019-20 में 23 माल-डिब्बों को विशेष मरम्मत के लिए भेजा गया था। इसलिए, विशेष मरम्मत के लिए 2017-18, 2018-19 और 2019-20 में क्रमशः 14, 34 और 29 माल-डिब्बे भेजने का दावा स्वीकार्य नहीं था।

#### (ख) पीओएच के लिए अतिदेय माल-डिब्बे

लेखापरीक्षा ने समीक्षा अवधि के दौरान पीओएच के लिए अतिदेय माल-डिब्बों की स्थिति और माल ढुलाई प्रचालनों पर इसके प्रभाव की जांच की और तालिका 3.10 में दर्शाए अनुसार पाया गया।

तालिका 3.10: पीओएच के लिए अतिदेय माल-डिब्बों की स्थिति

अतिदेय माल-डिब्बों की कुल संख्या	अतिदेय अवधि					टिप्पणियां
	3 माह से कम	3 से 6 माह	6 माह से 1 वर्ष	1 वर्ष से 3 वर्ष	3 वर्ष से अधिक	
1	2	3	4	5	6	7
151721*	78934	42366	15926	3052	365	* सभी जोन सिवाय दपरे (कोई माल-डिब्बा कारखाना नहीं) और पूतरे, क्योंकि इन जोनों में कोई पीओएच नहीं किया गया था

स्रोत: जोनल रेलवे के प्रासंगिक अभिलेख

उपरोक्त तालिका से, यह देखा जा सकता है कि 151721 माल-डिब्बों में से, 3417 माल-डिब्बे 13 जोनों<sup>119</sup> में एक वर्ष से अधिक समय से पीओएच के लिए अतिदेय थे। 3417 माल-डिब्बों में से, 365 माल-डिब्बे 12 जोनों<sup>120</sup> में तीन वर्ष से अधिक समय से पीओएच के लिए अतिदेय थे। उमरे (115), पूरे (70), उरे (54) और दमरे (41) में स्थिति विशेष रूप से उच्च थी। पीओएच के लिए अतिदेय 137226 माल-डिब्बों में से 15926 (11.61 प्रतिशत) 13 जोनों<sup>121</sup> में 06 महीने से एक वर्ष तक पीओएच के लिए अतिदेय थे।

पूसीरे में, लाइन पर पीओएच के लिए लंबे समय से अतिदेय माल-डिब्बों की उपस्थिति का परिचालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा क्योंकि बड़ी संख्या में माल-डिब्बों को अयोग्य घोषित करना पड़ा। पश्चिम रेलवे में, सुरक्षा पहलुओं से समझौता कर छह महीने से अधिक समय से पीओएच के लिए देय माल-डिब्बों का इस्तेमाल किया जा रहा था। दमरे में भी, यांत्रिक विभाग में निगरानी और समन्वय की कमी के परिणामस्वरूप सुरक्षा पहलू से समझौता कर अतिदेय माल-डिब्बों का निरंतर परिचालन हुआ।

इस मुद्दे पर लेखापरीक्षा अभ्युक्ति के उत्तर में, उपरे ने कहा कि कार्यशाला में माल-डिब्बों के पीओएच को आमतौर पर पीओएच के लिए देय होने की समयसीमा के बजाय फर्स्ट इन फर्स्ट आउट (एफआईएफओ) आधार पर किया जाता था। दरे ने कहा कि सभी मंडलों में पीओएच माल-डिब्बों को पर्याप्त संख्या में जमा होने के बाद ही पीओएच स्पेशल के तौर शॉप में ले जाया गया था, क्योंकि जब भी यह देय हो जाता है तो एक या दो माल-डिब्बे को ले जाना संभव नहीं था और यह वर्कशॉप में स्लॉट की उपलब्धता पर भी निर्भर करता है। पश्चिम रेलवे ने कहा कि रेलवे बोर्ड की अनुमति के अनुसार माल-डिब्बों की बढ़ती मांग के कारण तीन से

<sup>119</sup> म.रे, पूरे, उरे, उमरे, उपरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, परे और पमरे

<sup>120</sup> म.रे, पूरे, उरे, उमरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, परे और पमरे

<sup>121</sup> म.रे, पूरे, उरे, उमरे, उपरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, परे और पमरे

छह महीने तक अतिदेय माल-डिब्बों को निवारक अनुरक्षण शिड्युल और टीएक्सआर अनुमति के साथ लोडिंग के लिए भेजा गया था।

रेलवे का तर्क स्वीकार्य नहीं हैं। पीओएच के लिए अतिदेय माल-डिब्बों का होना माल-डिब्बों की रखरखाव गतिविधियों की अनुचित और अप्रभावी निगरानी का संकेत देता है। लेखापरीक्षा ने आगे यह भी पाया कि रेलवे ने माल डिब्बों के स्टॉक को अच्छी स्थिति में रखने और नुकसान व दुर्घटनाओं की संभावना से बचने के साथ-साथ पीओएच के लिए अतिदेय माल-डिब्बों के सुरक्षा पहलुओं से बचने के लिए उनके आवधिक रखरखाव पर उचित महत्व नहीं दिया था। पीओएच के लिए लंबे समय से लंबित माल-डिब्बों के चलाने से सुरक्षा पहलुओं से समझौता किया गया।

रेलवे को निर्बाध परिचालन सेवाओं के लिए कड़ी निगरानी, आवधिक समीक्षा और पर्याप्त आंतरिक नियंत्रण तंत्र के माध्यम से माल-डिब्बों के समय पर पीओएच को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

#### 3.1.8.24 पीओएच से पहले/उसके बाद कार्यशालाओं में माल-डिब्बों का अवरोधन

पीओएच से पहले, उसके दौरान और बाद में कार्यशाला में माल-डिब्बों को अनावश्यक रूप से रोकने से माल-डिब्बों की अर्जन क्षमता की हानि होती है। विभिन्न कारणों से माल डिब्बों को पीओएच प्राप्त होने पर तत्काल इसके लिए नहीं लिए जाने के उदाहरण हैं। इसी तरह पीओएच को पूरा करने में निर्धारित समय से अधिक समय लिया जाता है। इसके अलावा, ऐसे उदाहरण हैं जहां पीओएच के बाद माल-डिब्बा को तुरंत यातायात उपयोग के लिए नहीं भेजा जाता है और कार्यशाला/यार्ड में रखा जाता है।

"भारतीय रेल में मालगाड़ियों के प्रबंधन" के संबंध में 2014 की रिपोर्ट संख्या 31 पर पीएसी की टिप्पणी के उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने कहा कि वे पांच से आठ दिनों के भीतर पीओएच को पूरा करने की कोशिश कर रहे थे।

वर्तमान अध्ययन में लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- पीओएच के लिए भेजे जाने से पहले यार्ड में 130914 माल-डिब्बों को अनावश्यक और परिहार्य अवरोधन में रखा गया था, जिसके परिणामस्वरूप 1856280 माल-डिब्बा दिवसों की हानि हुई। अकेले उमरे के माल-डिब्बा मरम्मत कार्यशाला/झांसी में 22 प्रतिशत (28855 माल-डिब्बा) थे, जिन्हें पीओएच भेजने से पहले यार्ड में रखा गया था, जिसमें 447403 माल-डिब्बा दिवसों की हानि हुई थी। पीओएच से पहले अधिकतम अवरोधन 2581 दिन पूरे में था।
- 35494 माल-डिब्बों को पीओएच के दौरान 10 कैलेंडर दिवसों से अधिक समय के लिए अवरोधन में लिया गया था, जिसमें 965785 माल-डिब्बा दिवसों की हानि हुई थी। पीओएच के लिए अधिकतम दिन उमरे में 1103 दिन थे।
- 116368 माल-डिब्बों को पीओएच के तुरंत बाद सेवा में नहीं लिया जा सका और यार्ड में अवरुद्ध किया गया, जिसके परिणामस्वरूप 767366 माल-डिब्बा दिवसों की हानि हुई। इनमें से 23047 माल-डिब्बे (20 प्रतिशत) को दमरे के गुंटापल्ली माल-डिब्बा मरम्मत कार्यशाला में पीओएच के बाद अवरोधन में लिया गया था, जिसमें 256353 माल-डिब्बा दिवस (33 प्रतिशत) की हानि हुई थी। पीओएच के बाद अवरोधन के अधिकतम दिन उमरे में 750 दिन थे।

उपर्युक्त से, यह पता चलता है कि 13 जोनल रेलवे की 13 कार्यशालाओं में माल-डिब्बों (पीओएच से पूर्व, दौरान और बाद में) के अवरोधन के परिणामस्वरूप ₹ 1406.75 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

(अनुलग्नक 3.18)

### 3.1.8.25 माल-डिब्बों की विशेष मरम्मत

कार्यशालाओं में 100 से अधिक मानव-घंटे शामिल रहने वाली माल-डिब्बों की मरम्मत, या तो कारखानों में या प्रमुख सिक लाइनों में की जाती है, जिसे विशेष मरम्मत कहा जाता है। आवश्यक अनुमान तैयार किए जाने और सक्षम प्राधिकारी



द्वारा स्वीकृत किए जाने के बाद ही गाड़ियों की विशेष मरम्मत कार्यशालाओं अथवा प्रमुख सिक लाइनों में की जाती है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- समीक्षा अवधि के दौरान, विशेष मरम्मत के लिए कुल 13205 माल-डिब्बे प्राप्त हुए थे। 16 जोनल रेलवे में से, दपरे और पूतरे में कोई कार्यशाला नहीं थी, जबकि उपरे में कोई विशेष मरम्मत नहीं की गई थी। इसके अलावा, चार जोन<sup>122</sup> में, 2017-18 और 2018-19 के दौरान विशेष मरम्मत नहीं की गई थी। दो जोन<sup>123</sup> में 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के दौरान विशेष मरम्मत नहीं की गई।
- 6551 मामलों के लिए पूर्णता रिपोर्ट बनाने की तिथि उपलब्ध नहीं थी। चार जोनों<sup>124</sup> में, 1443 माल डिब्बों के लिए पूर्णता रिपोर्ट तैयार नहीं की गई थी।
- पांच जोन<sup>125</sup> में, 7961 मामलों के लिए विशेष कार्य हेतु कोई अनुमान तैयार नहीं किया गया था।
- दरे में, 425 माल-डिब्बों के लिए आवंटित निधि की तुलना में ₹ 8.35 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया गया था।
- विशेष मरम्मत के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा आवंटित 7000 माल-डिब्बों में से सिक लाइन/वाल्टेयर में पूतरे द्वारा केवल 2744 माल-डिब्बों की मरम्मत की गई थी और शेष माल-डिब्बों की मरम्मत माल-डिब्बों को न सौंपे जाने के कारण नहीं की जा सकी थी।

<sup>122</sup> उमरे, पूसीरे, दपूरे और दपूमरे

<sup>123</sup> पूरे और परे

<sup>124</sup> पूमरे, उपूरे, दरे और परे

<sup>125</sup> मरे, पूमरे, उपूरे, दपूमरे और पमरे

### 3.1.8.26 लदान हेतु अयोग्य माल-डिब्बों की समीक्षा

मुख्य रूप से स्टेशनों/साइडिंगों पर अनुचित हैंडलिंग के कारण माल-डिब्बा लदान हेतु अयोग्य हो जाता है। ऐसे लदान हेतु अयोग्य माल-डिब्बों को ज्यादा मरम्मत की आवश्यकता होती है और परिणामस्वरूप वैगन टर्न राउंड पर इसके परिणामी प्रभाव के साथ अतिरिक्त अवरोधन का सामना करना पड़ता है। इस तरह की घटनाओं के लिए उत्तरदायी मुख्य कारण निजी साइडिंग मालिकों द्वारा अनुचित हैंडलिंग था।

वर्तमान अध्ययन में, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित को पाया:

- समीक्षाधीन अवधि के दौरान 453971 माल-डिब्बा लदान हेतु अयोग्य हो गए, जिनमें से 216705 (47.74 प्रतिशत) माल-डिब्बा 1 से 15 वर्ष के आयु वर्ग के थे यानी 30 वर्ष के कोडल जीवनकाल का आधा हिस्सा पूरा करने से पहले ही। इसके अलावा, 16 से 20 वर्ष, 21 से 25 वर्ष और 26 से 30 वर्ष के आयु वर्ग में क्रमशः 70815 (15.60 प्रतिशत), 67521 (14.87 प्रतिशत) और 82936 (18.27 प्रतिशत) माल-डिब्बे लदान हेतु अयोग्य हो गए। कुछ जोनों में रेलवे ने 30 वर्ष से अधिक जीवनकाल के लदान हेतु अयोग्य माल-डिब्बों के आंकड़े नहीं रखे।
- दपरे में, समीक्षा अवधि के दौरान 156416 माल-डिब्बा लदान हेतु अयोग्य हो गए, जिनमें से 15 वर्ष के आयु वर्ग तक के 84539 (54.04 प्रतिशत) माल-डिब्बे लदान हेतु अयोग्य हो गए।
- दपरे में, 2017-18 से 2020-21 के दौरान 19963 माल-डिब्बे लदान हेतु अयोग्य हो गए, जिनमें से 9290 माल-डिब्बे (46.53 प्रतिशत) छह से 10 वर्षों के भीतर लदान हेतु अयोग्य हो गए।

पार्टी द्वारा माल-डिब्बों की अनुचित हैंडलिंग को लदान हेतु अयोग्य होने के कारणों लिए जिम्मेदार ठहराया गया था, जिससे स्टैनचियन स्तंभ, बॉडी, मिडिल बार, टॉप चैनल, फर्श, छत रिसाव, मस्तूल से टकराने के कारण दरवाजा टूटना, पहिया दोषपूर्ण, सीबीसी हाउसिंग रिबेट ढीला, डीवीएल/ब्रेक सिलेंडर रिसाव, शाफ्ट बेंट, हेड स्टॉक आदि को नुकसान पहुंचा।

लोडिंग/अनलोडिंग जगहों पर उचित निगरानी प्रणाली के साथ और अनुचित हैंडलिंग के कारण माल-डिब्बों को लदान हेतु अयोग्य बनाने के लिए जिम्मेदार पार्टियों पर दंडात्मक कार्रवाई करके लदान हेतु अयोग्य माल-डिब्बों की घटनाओं को कम किया जा सकता है।

### 3.1.8.27 तटस्थ नियंत्रण कार्यालय द्वारा खारिज माल-डिब्बों को स्थानीय पारित करना

जोनल रेलवे के कार्यशाला/माल-डिब्बा जाँच स्थानों/यार्डों पर तटस्थ नियंत्रण कार्यालय (एनसीओ) का कार्य मरम्मत/पीओएचईडी किए गए माल-डिब्बों को प्रचालन हेतु ओपन लाइन को वास्तविक रूप से सौंपे जाने से पहले की स्वतंत्र जांच के लिए होता है। मरम्मत/पीओएचईडी किए गए माल-डिब्बों को एनसीओ द्वारा फिट प्रमाणित किए जाने के बाद ही सेवा में शामिल किया जा सकता है। दोष वालों को आगे ध्यान देने के लिए अवरोधन में लिया जाता है। लेकिन उन अस्वीकृत माल-डिब्बों में से कई को स्थानीय रूप से पारित किया जाता है और सुरक्षा से समझौता करते हुए उपयोग के लिए सेवा में रखा जाता है।

वर्तमान अध्ययन में, लेखापरीक्षा ने चयनित जाँच स्थानों और कार्यशालाओं में समीक्षा अवधि के दौरान माल-डिब्बों को निरीक्षण हेतु एनसीओ को पेश न करके स्थानीय रूप से पारित करने और स्थानीय रूप से पारित माल-डिब्बों को एनसीओ द्वारा अस्वीकृत किए जाने से सम्बंधित मुद्दों की जांच की और पाया जो तालिका 3.11 में विस्तृत रूप से दिया गया है।

तालिका 3.11: निरीक्षण हेतु एनसीओ को पेश न करके स्थानीय रूप से पारित करने और स्थानीय रूप से पारित को एनसीओ द्वारा अस्वीकृत किए जाने वाले माल-डिब्बों का विवरण

जांच किए गए माल-डिब्बों की कुल संख्या।	एनटीएक्सआर (एनसीओ) जाँच के लिए पेश किए गए माल-डिब्बों की संख्या	एनटीएक्सआर को पेश नहीं किए गए और स्थानीय रूप से पारित माल-डिब्बों की संख्या	एनटीएक्सआर (एनसीओ) द्वारा अस्वीकृत माल-डिब्बों की संख्या	अस्वीकृत माल-डिब्बों की संख्या जिन्हें बाद में स्थानीय स्तर पर पारित किया गया	टिप्पणियां
804605	500812	303793	45325	26751	स्थानीय पारित माल-डिब्बों की संख्या 330544 है (303793+26751) यानी जांचे गए माल-डिब्बों की कुल संख्या का 41 प्रतिशत।

स्रोत: चयनित जाँच स्थानों और कार्यशालाओं के प्रासंगिक रिकॉर्ड

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि समीक्षा अवधि के दौरान जांच किए गए 804605 माल-डिब्बों में से कुल 330544 माल-डिब्बे (303793 + 26751) यानी 41 प्रतिशत माल-डिब्बे स्थानीय स्तर पर पारित किए गए थे। स्थानीय स्तर पर पास होने के कारणों में एनटीएक्सआर सेल की अनुपलब्धता, एनटीएक्सआर कर्मचारियों की अनुपलब्धता, विभागीय स्टॉक की तात्कालिकता, रविवार और छुट्टियों के दिन एनटीएक्सआर का काम न करना, सामग्री और जनशक्ति की कमी आदि शामिल थे। एनटीएक्सआर (एनसीओ) द्वारा अस्वीकृत 45325 माल-डिब्बों में से 26751 माल-डिब्बों (59 प्रतिशत) को बाद में स्थानीय स्तर पर पारित किया गया और सुरक्षा से समझौता करते हुए सेवा में रखा गया। अक्टूबर 2012 में, रेलवे बोर्ड ने आरओएच डिपो में एनटीएक्सआर और कुछ एनसीओ कर्मचारियों की तैनाती को सुदृढ़ करने का निर्देश दिया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि दपरे, 2019-20 में एक टर्मिनल यार्ड में केवल एक एनसीओ स्थापित करने में कामयाब रहा था। आरओएच डिपो/जाँच केन्द्रों पर कोई

एनसीओ स्थापित नहीं किया गया था जिसके कारण माल-डिब्बों को एनसीओ द्वारा पारित किए बिना प्रचालन के लिए सौंपा जा रहा था।

इस प्रकार, माल-डिब्बों के स्थानीय पासिंग और जांच के लिए एनसीओ को पेश नहीं किए जाने के परिणामस्वरूप सुरक्षा पहलुओं से समझौता हुआ।

पूसीरे ने अपने उत्तर में कहा कि यह तथ्यात्मक रूप से सही है कि समीक्षा अवधि के दौरान एनजीसी में स्थानीय पास प्रतिशत अधिक था। छुट्टियों में काम नहीं करने वाले एनटीएक्सआर ने खराब कारीगरी और सामग्री प्रबंधन से कम योगदान दिया। रेलवे बोर्ड द्वारा भी इस मामले को संज्ञान में लिया गया था। मामलों को कम से कम करने के प्रयास किए जा रहे हैं।

पूसीरे प्रशासन ने एनसीओ द्वारा अस्वीकृत माल-डिब्बों के स्थानीय स्तर पर पास होने के उच्च प्रतिशत के लिए खराब/गलत कारीगरी को उत्तरदायी ठहराया। जहां तक रेल परिचालन की सुरक्षा का संबंध है, यह एक गंभीर मामला है।

भारतीय रेल को एनसीओ अनुमोदन के लिए भेजने से पहले पीओएच किए गए माल-डिब्बों का गुणवत्ता नियंत्रण सुनिश्चित करना चाहिए और आंतरिक जांच तंत्र को सुदृढ़ करना चाहिए। भारतीय रेल को एनसीओ द्वारा अस्वीकार किए गए माल-डिब्बों के स्थानीय स्तर पर पास किए जाने को कम करने के लिए गहन निगरानी सुनिश्चित करने और उचित कार्रवाई करने की आवश्यकता है।

### 3.1.8.28 दुर्घटना क्षति और कमी के प्रभारों की वसूली

निजी साइडिंग के करार के मानक फॉर्म के खंड 18 के साथ पठित माल-डिब्बा क्षतियों पर सितंबर 2015 के संयुक्त प्रक्रिया आदेश के पैरा 5 के अनुसार, साइडिंग परिसर के अंदर माल-डिब्बों को हुई क्षति के लिए दुर्घटना क्षति की लागत और कमी प्रभार साइडिंग मालिक पर लगाया/से प्राप्त किया जाना है।

वर्तमान अध्ययन में, लेखापरीक्षा ने पाया कि विभिन्न पार्टियों से क्षति और कमी प्रभार के लिए ₹ 29.08 करोड़ प्राप्त नहीं किए गए हैं। ज़ोन-वार स्थिति तालिका 3.12 में दर्शाई गई है।

तालिका 3.12: दुर्घटना क्षति और कमी के प्रभारों की वसूली की ज़ोन-वार स्थिति

क्र. सं.	जोनल रेलवे का नाम	पार्टियों द्वारा क्षतिगस्त किए गए माल-डिब्बों की संख्या	रेलवे द्वारा लगाई गई राशि (₹ में)	पार्टी से वसूल की जाने वाली राशि (₹ में)
	मरे	137	5243594	5243594
	पूरे	727097	53371388	2408284
	पूमरे	710	7687088	7687088
	पूतरे	अनुपलब्ध	272077166	93328462
	उरे	459	27100037	26813265
	उमरे	116	7564944	5687031
	उपूरे	847	56103136	570415
	पूसीरे	65	0	970614
	उपरे	240	11654381	11654381
	दरे	118717	10897833	10683690
	दमरे	89008	17913352	6889282
	दपूरे	952	33040330	24126192
	दपूमरे	647	86695611	5962646
	दपरे	854	9738667	7941743
	परे	2539	73360905	72808984
	पमरे*	805	8936445	8049790
<b>कुल</b>				<b>290825461</b>

**स्रोत: जोनल रेलवे के प्रासंगिक अभिलेख**

टिप्पणी: पमरे में, क्षति और कमी की लागत का आकलन प्रति माल-डिब्बा क्षति की औसत लागत के आधार पर किया जाता है। माल-डिब्बों की क्षति के लिए बिलों को भेजने के समय, सामग्री लागत, श्रम लागत, विभागीय प्रभार और जीएसटी के तत्वों को भी इस औसत लागत के साथ जोड़ा जाता है। इस कार्य के लिए दपूमरे के जेपीओ से भी परामर्श किया जाता है; इसलिए, आकलन लागत और भेजे गए बिलों में अंतर है।

दपूरे में, उपर्युक्त अवधि के दौरान दुर्घटना क्षति और कमी प्रभारों के लिए वसूल की गई राशि में बकाया राशि की वसूली शामिल थी। तीन जोनों के चार<sup>126</sup> मामलों में, रेलवे द्वारा ₹ 0.91 करोड़ के बिल वसूल नहीं किए गए, वसूली न

<sup>126</sup> दपूरे में एचएलजेड/केओपीटी में दो; उमरे का एमकेएफपी; पूसीरे का एनजीसी

होने के कारण बिलों को भेजने में विलंब या भेजा न जाना, उचित अभिलेख का अनुरक्षण न किया जाना आदि थे।

उपर्युक्त से, यह स्पष्ट है कि बिलों को भेजने और दुर्घटना क्षति व कमी प्रभारों की वसूली के लिए आंतरिक नियंत्रण तंत्र में कमी थी।

पूरीरे प्रशासन ने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार कर लिया है।

### 3.1.8.29 नवनिर्मित/आपूर्ति किए गए माल-डिब्बों में कमियाँ

संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) के पैरा 15, जो माल-डिब्बा विनिर्माताओं के साथ की गई संविदाओं का हिस्सा है, में यह निर्धारित किया गया है कि यदि फर्मों द्वारा आपूर्ति किया गया कोई माल-डिब्बा सुपुर्दगी की तारीख से 30 माह की वारंटी अवधि के भीतर या चालू होने की तारीख से 24 माह की वारंटी अवधि के भीतर, जो भी पहले हो, दोषपूर्ण पाया जाता है, तो उसे विनिर्माता द्वारा ठीक नहीं किए जाने की स्थिति में रेलवे द्वारा ठीक किया जाएगा। ऐसी मरम्मत की लागत आपूर्तिकर्ता से वसूल की जाएगी। सुधार/मरम्मत के परिणामस्वरूप माल-डिब्बा दिवसों की हानि होती है और परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता में कमी आती है।

उपर्युक्त मामले की जांच की गई और लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- 11622 नव विनिर्मित माल-डिब्बों में से, 292 माल-डिब्बे<sup>127</sup> वारंटी अवधि के दौरान खराब हो गए और उन्हें आवश्यक मरम्मत के लिए सेवा से हटाना पड़ा। इसके परिणामस्वरूप, 4761 माल-डिब्बा दिवसों की हानि हुई और परिणामस्वरूप माल-डिब्बों की अर्जन क्षमता में ₹ 2.15 करोड़ की कमी आई।

<sup>127</sup> 2017-2018: पूरे (9) और पूतरे (23), 2018-19: पूरे (31), पूतरे (93), दपूरे (1) और पमरे (1), 2019-20: पूरे (12), पूतरे (18), उरे (2), दपूरे (15) और 2020-21: पूतरे (53) और दपूरे (34)

- प्रमुख चूककर्ता कंपनियां जुपिटर वैगन्स लिमिटेड और टीटागढ़ वैगन लिमिटेड थी।
- पूतरे और दपूरे में चूककर्ता फर्मों से दोषपूर्ण माल-डिब्बों की मरम्मत के लिए क्रमशः ₹ 0.15 करोड़ और ₹ 0.04 करोड़ की लागत वसूल नहीं की जा सकी।

### 3.1.8.30 माल-डिब्बों को अनुपयोगी घोषित किया जाना

माल-डिब्बों के अनुरक्षण नियमावली के अनुसार, सामान्यतः आयु-सह-स्थिति के आधार पर अनुपयोगी घोषित किया जाना चाहिए। इसके अलावा, दुर्घटनाओं में शामिल माल-डिब्बों और नए माल-डिब्बों को भी स्थिति के अनुसार अनुपयोगी घोषित किया जाना है।

अभिलेखों की संवीक्षा में लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- पुराने माल-डिब्बों (निर्धारित आयु से तीन साल से अधिक पुराने) को चलाने के रुझान में बढ़ोतरी थी (2017-18 में 8.21 प्रतिशत से 2020-21 में 43.33 प्रतिशत तक)।
- पूरे में, 2018-19 और 2019-20 के दौरान, निर्धारित आयु से तीन साल से अधिक पुराने क्रमशः 158 और 383 माल-डिब्बे लाइन पर चालू थे। दमरे में, 2020-21 के दौरान निर्धारित आयु से तीन साल से अधिक पुराने 331 माल-डिब्बा लाइन पर चालू थे।
- आठ जोन<sup>128</sup> में, कोई भी पुराना माल-डिब्बा लाइन पर चालू नहीं था।
- अनुपयोगी घोषित किए गए 11347 माल-डिब्बों में से, 6476 माल-डिब्बों (57 प्रतिशत) को समय से पहले अनुपयोगी घोषित कर दिया गया था (दुर्घटना में क्षतिग्रस्त माल-डिब्बों सहित)।

<sup>128</sup> पूमरे, उरे, पूसीरे, उपरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे और पमरे



- समय से पूर्व अनुपयोगी घोषित किए गए माल-डिब्बों (दुर्घटना में क्षतिग्रस्त माल-डिब्बों सहित) के मामले में, सात जोनल रेलवे<sup>129</sup> में 363 मामलों के संबंध में वित्तीय औचित्य उपलब्ध नहीं था।
- दपरे के 20 माल-डिब्बों को दुर्घटना में क्षतिग्रस्त होने के कारण समय से पहले अन्य रेलवे में अनुपयोगी घोषित किया गया। तथापि, इन सभी अनुपयोगी घोषित किए गए माल-डिब्बों के लिए ₹ 2.07 करोड़ की राशि के लिए प्रतिलेखन समायोजन नहीं किया गया था।

पुराने माल-डिब्बों के कारण पटरी से उतरने/दुर्घटनाओं का खतरा बना रहता है। पुराने माल-डिब्बों को चलाने के कारण मालगाड़ियों की सुरक्षा से समझौता किया गया।

**उप-उद्देश्य 3: क्या मालगाड़ी परिचालन के सुचारु और प्रभावी पर्यवेक्षण के लिए उचित निगरानी तंत्र मौजूद है?**

### 3.1.8.31 नियंत्रण कार्यालयों के माध्यम से निगरानी

भारतीय रेल का नियंत्रण संगठन रेल परिचालन का तंत्रिका केंद्र है। यह रेलवे के परिसंपत्ति प्रबंधन को नियंत्रित करता है, जो चौबीसों घंटे रेलों के अपने पूरे नेटवर्क पर निरंतर चलने के कारण एक गतिशील स्थिति में रहता है। भारतीय रेल पर परिचालन नियंत्रण की यह मूल संरचना मंडलीय स्तर पर मौजूद है, जिसे क्षेत्रीय नियंत्रण स्तरों तक भी बढ़ाया गया है। इसके अलावा, केंद्रीय नियंत्रण कार्यालय मुख्यालय में और एक रेलवे बोर्ड में स्थित है। नियंत्रण संगठन के मुख्य उद्देश्य हैं:

- मेल रेलों की समयबद्धता सुनिश्चित करना
- चल स्टॉक का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करना
- खंड क्षमता का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करना

<sup>129</sup> मरे, पूतरे, पूमरे, पूसीरे, दरे और दपरे

- मालगाड़ियों की गति बढ़ाना
- रेल चालक दल का अधिकतम उपयोग

नियंत्रण कार्यालयों द्वारा यार्डों में रेल गाड़ियों के पूर्वानुमान, साइडिंग आदि पर लोडिंग/अनलोडिंग के पूरा होने और निकटवर्ती मंडलों के साथ इंटरचेंज के संबंध में सूचना के आदान-प्रदान के लिए यार्डों, टर्मिनलों और निकटवर्ती मंडलों के साथ नियमित सम्मेलन आयोजित किए जाते हैं।

वर्तमान अध्ययन में, लेखापरीक्षा ने पाया कि नियंत्रण कार्यालयों द्वारा यार्ड/टर्मिनलों और आस-पास के मंडलों के साथ नियमित सम्मेलन आयोजित किए गए थे। चालक दल के सदस्यों को नियमित उपबोधन की सेवा प्रदान की गई। रिपोर्टिंग और निर्णय लेने के लिए आवश्यकतानुसार माल-डिब्बों/रेकों की उपलब्धता का अवलोकन करने के लिए रिपोर्टें तैयार की गई थीं। नियंत्रण कार्यालयों द्वारा प्रणाली में उपलब्ध सुविधाओं का कुशलतापूर्वक उपयोग किया गया।

### 3.1.8.32 माल-भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस)

एफओआईएस एक ऑन-लाइन रियल-टाइम प्रणाली है जो, चल स्टॉक के इष्टतम उपयोग, निर्णय लेने की सुविधा, मौजूदा कार्य-प्रवाह को स्वचालित व बढ़ाने और विपणन व नीतियों के निर्माण में सहायता के लिए पूर्ण वर्तमान अत्याधुनिक तकनीक और प्रभावी संचार प्रणाली पर आधारित है। एफओआईएस के माध्यम से निगरानी सुनिश्चित की जाती है ताकि बेहतर योजना द्वारा अधिक उत्पादक कार्य किया जा सके। भारतीय रेल ग्राहकों के संबंध में, प्रणाली में व्यापार करने में आसानी, माल-भाड़ा व्यवसाय में पारदर्शिता, पहुंच सुविधा और योजनाओं व छूटों के स्वचालित अनुप्रयोग की परिकल्पना की गई है। एफओआईएस के मूल मॉड्यूल रेक प्रबंधन प्रणाली (आरएमएस), को पूरे भारतीय रेल में ऑप्टिकल फाइबर केबल्स (ओएफसी) के नेटवर्क से जुड़े लगभग 250 स्थानों पर प्रयोग में लाया गया है। टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) को पूरे भारतीय रेल में लगभग 500 स्थानों पर प्रयोग में लाया गया है। नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन

(सीओए), चालक दल प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस) जैसे अन्य मॉड्यूल रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस) द्वारा कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों के अधीन हैं।

रेलवे बोर्ड ने 2014 के प्रतिवेदन सं. 31 के पैरा सं. 5 पर अपने एटीएन में कहा कि एफओआईएस में मैनुअल इनपुट की आवश्यकता को कम करने के लिए और इस तरह समस्त परिधीय डेटा सहित डेटा के अभिग्रहण की सटीकता और प्रसार को इष्टतम करने के लिए, सीओए, टीएमएस आदि के साथ इसके पूर्ण और निर्बाध एकीकरण का कार्य प्रगति पर था। वर्तमान अध्ययन में, सीओए, टीएमएस आदि के साथ एफओआईएस के एकीकरण की जांच की गई।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- आरएमएस, टीएमएस और आरएस मॉड्यूल का उपयोग चयनित माल गोदाम, साइडिंग और स्टेशनों द्वारा, सिवाय उमरे और दमरे के, जहां प्रणाली तक पहुंच न होने के कारण स्थिति की जांच नहीं की जा सकती, विभिन्न गतिविधियों में प्रभावी ढंग से किया गया था, जिसमें पार्टियों की मांगों के पंजीकरण से लेकर उन निर्दिष्ट गंतव्यों के लिए मालगाड़ियों को चलाने तक शामिल हैं।
- एफओआईएस को सीओए के साथ एकीकृत किया गया था, सिवाय उमरे और दमरे के, जहां प्रणाली तक पहुंच न होने के कारण स्थिति की जांच नहीं की जा सकती।
- पूरे में, एफओआईएस में मैनुअल इनपुट व्यवहार में थे।
- पूसीरे के आरएनआई में तोलसेतु को एफओआईएस के साथ एकीकृत किया गया था। हालांकि, रेकों के वजन के दौरान, माल-डिब्बों का अनुक्रम टीएमएस के साथ मेल नहीं खाता था। इसलिए, रेकों के अवरोधन से बचने के लिए, ऑफ-लाइन मोड में वजन किया गया था। स्टेशनों में गणना की गई विलंब-शुल्क की अर्जित राशि प्रणाली से सृजित राशि से भिन्न थी। टीएमएस द्वारा डीसी की इसी प्रकार की गलत गणना एनआरएसआर साइडिंग में भी पाई गई।

### 3.1.8.33 रास्ते में पड़ने वाले स्टेशनों पर माल-डिब्बों का अवरोधन

एफओआईएस डेटा का उद्देश्य अवरोधन, रास्ते में स्टेशनों पर होने वाले अवरोधनों का अभिग्रहण करना है। पिछली समीक्षा प्रतिवेदन (2014 की प्रतिवेदन संख्या 31) में, यह उजागर किया गया था कि मालगाड़ियों का 4:40 से 81:10 घंटे तक की अवधि के लिए अवरोधन किया गया था।

वर्तमान अध्ययन में, लेखापरीक्षा ने जनवरी 2020 के महीने के लिए क्रिस द्वारा प्रस्तुत संबंधित एफओआईएस अभिलेखों की नमूना जांच की। ऐसे लोड का अवरोधन जहां अवरोधन की अवधि 150 घंटे से अधिक है, इसका विश्लेषण **अनुलग्नक 3.19** में दर्शाया गया है। लेखापरीक्षा ने उपर्युक्त विश्लेषण से पाया कि 374 लोड में प्रति लोड कुल अवरोधन लोड की कुल यात्रा समय की 46 से 100 प्रतिशत की सीमा में था। इसका परिणामी प्रभाव मालगाड़ी की औसत गति में कमी और अंततः माल-डिब्बों का कम उपयोग था, जैसा कि संबंधित एफओआईएस डेटा (**अनुलग्नक 3.20**) के विश्लेषण से स्पष्ट है।

लेखापरीक्षा ने उपरोक्त विश्लेषण से आगे पाया कि:

- सभी जोनों में कुल विराम समय कुल यात्रा समय के आधे के करीब था और इसलिए औसत गति भी बिना विराम समय के औसत गति के आधे के करीब थी।
- खाली लोड की संख्या लदान किए गए लोड की तुलना में अधिक थी।
- खाली लोड दूरी (किलोमीटर) कुल तय की गई दूरी का एक तिहाई थी। इसलिए, ढुलाई का एक तिहाई भाग राजस्व उत्पन्न करने वाला नहीं था।

रास्ते में अवरोधन की प्रवृत्ति के साथ-साथ मालगाड़ी की औसत गति पर परिणामी प्रभावों का पता लगाने के लिए, पांच साल की अवधि (2016-17 से 2020-21) के लिए एफओआईएस डेटा का समान विश्लेषण किया गया था। **तालिका 3.13** में वर्ष-वार स्थिति दर्शाई गई है। जोन-वार विवरण **अनुलग्नक 3.21** में दर्शाया गया है।

तालिका 3.13: कुल समय की तुलना में अवरोधन समय की स्थिति

क्र. सं.	वर्ष	अवरोधन समय	चालन समय	कुल समय	कुल समय की तुलना में अवरोधन समय का प्रतिशत
1	2016-17	16497195.74	12305272.60	28802468.34	57
2	2017-18	17497921.87	12789626.14	30287548.01	58
3	2018-19	17817987.31	13770582.51	31588569.81	56
4	2019-20	17129022.34	12385093.31	29514115.65	58
5	2020-21	23284592.00	10276660.30	33561252.29	69

स्रोत: एफओआईएस डेटा

उपरोक्त विश्लेषण से लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- सभी जोनों में कुल विराम समय कुल यात्रा समय के आधे के करीब था और इसलिए औसत गति भी बिना विराम समय औसत गति के आधे के करीब थी।
- औसत गति और बिना विराम औसत गति दोनों चार साल की अवधि में बिना किसी सुधार के निरंतर स्थिर रही।
- चार वर्षों में से प्रत्येक के दौरान, लोड की संख्या, यात्रा की गई कुल दूरी और यात्रा का कुल समय भी काफी करीब था। इसलिए यातायात के मामले में भी स्थिरता थी।
- इस अवधि के दौरान रास्ते में अवरोधन प्रतिशत लगभग समान था और अवरोधन समय को कम करने के लिए परिचालन में कोई सुधार नहीं हुआ था।

इस प्रकार, मालगाड़ियों को अवरोधन के परिणामस्वरूप मालगाड़ियों की औसत गति में कमी आई। हालांकि अनुमेय गति सीमा 60 किमी प्रति घंटे थी, परंतु 2016-17 से 2019-20 की अवधि के दौरान भारतीय रेल में मालगाड़ियों की औसत गति लगभग 13 किमी प्रति घंटे और बिना अवरोधन के लगभग 30 किमी प्रति घंटे पर लगभग स्थिर रही और पिछले दशक में उच्च हॉर्स पावर रेल इंजनों को शामिल करने के बावजूद कोई सुधार नहीं हुआ। रेलवे को नीतिबद्ध और

दीर्घकालिक योजना और उनके उचित कार्यान्वयन के माध्यम से स्थिति में सुधार करने की आवश्यकता है।

### 3.1.8.34 ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र के बिना माल-डिब्बा

ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र (बीपीसी) जांच के बाद मालगाड़ियों को जारी किए जाते हैं और किए गए परिचालन की पद्धति के आधार पर गंतव्य तक या एक निर्दिष्ट दूरी के लिए मान्य रहते हैं। रेल इंजन विद्युत, यांत्रिक, हाइड्रोलिक और वायवी ब्रेकिंग प्रणाली के संयोजन का उपयोग करता है।

बीपीसी चार प्रकार के होते हैं -

1. पी- प्रीमियम - 15 दिनों के लिए
2. सी- बंद सर्किट - दूरी या समय के लिए जो भी पहले हो अर्थात 30 दिन या 6000 किमी; 35 दिन या 7500 किमी
3. आई- गहन - खाली लोड के लिए - गंतव्य तक
4. एस - चलाने के लिए सुरक्षित - यह एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक है

लेखापरीक्षा ने "पी" प्रकार और "सी" प्रकार के बीपीसी के संबंध में पांच वर्षों (2016-17 से 2020-21) के एफओआईएस डेटा का विश्लेषण किया और पाया कि सुरक्षा का उल्लंघन करते हुए बड़ी संख्या में मालगाड़ियों को समाप्त हो चुके बीपीसी (अवैध बीपीसी) के साथ चलाने के दृष्टांत थे। इसके बावजूद, ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए भारतीय रेल द्वारा पर्याप्त कार्रवाई नहीं की गई। यह आंतरिक नियंत्रण तंत्र की कमी को इंगित करता है।

लेखापरीक्षा ने विस्तृत विश्लेषण किया जहां बीपीसी वैधता दिन दो दिनों से अधिक हो गए और "सी" प्रकार बीपीसी के लिए दूरी 500 किलोमीटर से अधिक हो गई। परिणाम तालिका 3.14 में दर्शाए गए हैं।

तालिका 3.14: अवैध बीपीसी की बीपीसी प्रकार-वार स्थिति के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	बीपीसी का प्रकार	वर्ष	अवैध बीपीसी की सं.	अधिक दिन
1	पी	2016-17	34	0.33 to 38
		2017-18	23	0.36 to 19
		2018-19	15	0.46 to 33
		2019-20	5	0.23 to 11
		2020-21	36	0.21 to 106
	बीपीसी का प्रकार	वर्ष	अवैध बीपीसी की सं.	अधिक दिन (2 दिन से अधिक)
2	सी	2016-17	112	2 to 44
		2017-18	110	2 to 490
		2018-19	98	2 to 132
		2019-20	169	2 to 149
		2020-21	302	2 to 148
	बीपीसी का प्रकार	वर्ष	अवैध बीपीसी की सं.	अधिक दूरी (500 किमी से अधिक)
3	सी	2016-17	373	501 to 2462
		2017-18	466	501 to 2573
		2018-19	400	502 to 2635
		2019-20	359	500 to 2248
		2020-21	226	501 to 2738

स्रोत: एफओआईएस डेटा

- 113 "पी" प्रकार के एकल उपयोग बीपीसी के वैधता दिन 1.4 प्रतिशत से 707.93 प्रतिशत तक अधिक हो गए थे। ये सभी बीपीसी एक रेक के एकल लोड के लिए थे।
- 791 "सी" प्रकार के एकल उपयोग बीपीसी के वैधता दिन 2 दिनों से 490 दिनों तक अर्थात् 1632.50 प्रतिशत तक अधिक हो गए थे।
- 1824 "सी" प्रकार के एकल उपयोग बीपीसी की वैधता दूरी 500 किलोमीटर और 2738 किलोमीटर तक अधिक हो गई थी। बीपीसी की वैधता अनुमेय दूरी के अधिकतम 43.91 प्रतिशत से अधिक थी।

वैध बीपीसी के बिना माल-डिब्बों का चलना आंतरिक नियंत्रण तंत्र की विफलता की ओर इंगित करता है। अवैध बीपीसी के कारण अप्रिय घटना होने से रेल

परिचालनों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा, इसके अलावा ट्रैक और चल स्टॉक को क्षति के परिणामस्वरूप वित्तीय हानि होगी।

### 3.1.8.35 मालगाड़ी की गति

मालगाड़ी की गति प्रभावी मालगाड़ी परिचालन के महत्वपूर्ण कारकों में से एक है। मालगाड़ियों की गति विभिन्न कारकों जैसे क्रॉसिंग/वरीयता, चालक दल में परिवर्तन, परिसंपत्ति की खराबी, अन्य रेलवे द्वारा बंचिंग के कारण स्वीकृति न दिए जाने आदि के अधीन होती है। भारतीय रेल ने मालगाड़ियों की गति में सुधार के लिए प्रयास किए जिनमें उच्च हॉर्स पावर रेल इंजनों को शामिल करना, चार पहिया माल-डिब्बों को उच्च क्षमता वाले एयर ब्रेक आठ-पहिया माल-डिब्बों के स्टॉक के साथ बदलना, कार्यशालाओं का आधुनिकीकरण और एफओआईएस एप्लीकेशन की शुरुआत आदि शामिल थे। सुधारों का उद्देश्य उच्च उत्पादकता और गतिशीलता को सुविधाजनक बनाना था।

लेखापरीक्षा ने 2016-17 से 2020-21 तक के वर्षों के लिए संबंधित एफओआईएस डेटा का विश्लेषण किया। विश्लेषण के परिणामों पर नीचे चर्चा की गई है:

- i. मालगाड़ियों की औसत गति की तुलना: विभिन्न जोनों से चलने वाली मालगाड़ियों की संख्या को अलग-अलग गति स्लैब में वितरित किया गया था। यह पाया गया कि 2016-17 से 2020-21 के दौरान, एक विशेष जोन से चलने वाली अधिकांश (65 प्रतिशत) मालगाड़ियों ने 1 से 20 किमी प्रति घंटे के बीच सबसे कम गति सीमा में यात्रा तय की और केवल लगभग 11 प्रतिशत रेलों ने 40 किमी प्रति घंटे से अधिक गति से यात्रा तय की (अनुलग्नक 3.22)।
- ii. 2016-17 से 2020-21 की अवधि के लिए मालगाड़ियों के गति स्लैब के प्रतिशत की वर्ष-वार तुलना तालिका 3.15 में दर्शाई गई है।



तालिका 3.15: मालगाड़ियों के गति स्लैब के प्रतिशत की वर्ष-वार तुलना

क्र. सं.	गति स्लैब	2016-17		2017-18		2018-19		2019-20		2020-21	
		रेलों की सं.	%	रेलों की सं.	%	रेलों की सं.	%	रेलों की सं.	%	रेलों की सं.	%
1	1 से 20 किमी प्रति घंटे के बीच	509582	67.12	537941	68.96	567035	69.15	536025	70.76	528398	53.06
2	20 से अधिक और 40 किमी प्रति घंटे तक	181414	23.89	174901	22.42	176189	21.48	149232	19.7	317636	31.84
3	40 से अधिक और 100 किमी प्रति घंटे तक	68240	8.99	67249	8.62	76837	9.37	72309	9.54	150611	15.1

स्रोत: एफओआईएस डेटा

उपर्युक्त से यह पाया गया कि 2016-17 से 2019-20 तक रेलों के प्रतिशत में एक से 20 किमी प्रति घंटे के बीच के गति स्लैब में बढ़त हुई और 20 से अधिक और 40 किमी प्रति घंटे तक की गति स्लैब में कमी आई। 2020-21 में इस स्थिति में थोड़ा सुधार हुआ। 2016-17 से 2020-21 के दौरान एक से 20 किमी प्रति घंटे के बीच गति स्लैब में रेलों का प्रतिशत कम हो गया और उच्च गति स्लैब अर्थात् 40 किमी प्रति घंटे से अधिक की रेलों का प्रतिशत बढ़ गया।

iii. विभिन्न गति स्लैब वाले लोड की जोन-वार संख्या के विश्लेषण से पता चला कि 80 प्रतिशत से अधिक लोड की औसत गति 25 किमी प्रति घंटे से कम थी। केवल लगभग 10 प्रतिशत लोड की औसत गति 40 किमी प्रति घंटे से अधिक थी (जोन-वार स्थिति अनुलग्नक 3.23 में इंगित की गई है)।

**3.1.8.36 नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की 2014 के प्रतिवेदन संख्या 31 (रेलवे) पर रेलवे बोर्ड के एटीएन के अनुसार माल-डिब्बों में तकनीकी उन्नयन की स्थिति**

रेलवे बोर्ड के एटीएन (अनुलग्नक 3.1) के अनुसार माल-डिब्बों में तकनीकी उन्नयन की वर्तमान स्थिति की जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया जिसे तालिका 3.16 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.16: माल-डिब्बों में तकनीकी उन्नयन की स्थिति

क्र. सं.	पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का पैरा सं.	रेलवे बोर्ड की टिप्पणी	वर्तमान स्थिति
1	उपर्युक्त लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का पैरा 2.8.1- बीओएक्सएनआर माल-डिब्बों का डिजाइन और विकास	एटीएन में, रेलवे बोर्ड ने कहा कि जंग की समस्या का समाधान करने का उद्देश्य प्राप्त किया गया। आरडीएसओ अध्ययन रिपोर्ट के कारण बीओएक्सएन पुनरुत्थान कार्य में कोई विलंब नहीं हुआ।	वर्तमान लेखापरीक्षा में, लेखापरीक्षा ने पाया कि 2017-18 के चल स्टॉक कार्यक्रम में 'बीओएक्सएनआर में 5700 बीओएक्सएन माल-डिब्बों के उन्नयन और पुनरुत्थान' का कार्य अभी भी शामिल था, जो स्पष्ट रूप से कार्य की धीमी प्रगति की ओर इंगित करता है।
2	उपर्युक्त लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का पैरा 2.8.3- माल-डिब्बे का 25 टन धुरा भार में उन्नयन:	अपने एटीएन में, रेलवे बोर्ड ने कहा कि मौजूदा माल-डिब्बों को 25 टी धुरा भार (बीओएक्सएनईएल, बीओवाईईएल और बीओबीएसएन) में उन्नयन किया गया और 25 टी धुरा भार के परिचालन के लिए उन्नत किए गए खंडों में उपयोग किया गया।	वर्तमान अध्ययन में, लेखापरीक्षा ने पाया कि अवसंरचना अभी भी इन उच्च धुरा भार माल-डिब्बों को चलाने के लिए तैयार नहीं थी।
3	उपर्युक्त लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का पैरा 2.8.4- बीसीएनएचएल माल-डिब्बों का डिजाइन:	अपने एटीएन में, रेलवे बोर्ड ने बताया कि चूंकि बीसीएनएचएल माल-डिब्बों को बीसीएनए माल-डिब्बों की तुलना में अधिक चौड़ाई के साथ डिजाइन किया गया था, स्विंग और स्लाइड कब्जेदार प्रकार के दरवाजों का नया डिजाइन बनाया गया था। नए माल-डिब्बों को उनके संपूर्ण उपयोग और चलने पर कब्जेदार दरवाजा खुलने और स्थिर संरचना से टकराने के मामलों से बचने के लिए स्लाइडिंग दरवाजे प्रदान किए जा रहे हैं।	वर्तमान लेखापरीक्षा में पाया गया कि बीसीएनएचएल माल-डिब्बा के डिजाइन ने भारतीय रेल आयामों की अनुसूची (बीजी) 2004 का उल्लंघन किया, जिसके लिए आरडीएसओ ने रेलवे बोर्ड और मुख्य रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीसीआरएस) से क्षमा मांगी थी। रेलवे ने कहा कि आरडीएसओ के लिए चालू आयाम से परे माल-डिब्बा डिजाइन करने की अनुमति है, बशर्ते गति प्रमाण पत्र की प्रक्रिया से पहले रेलवे बोर्ड और सीसीआरएस से क्षमादान प्राप्त किया जाए।

स्रोत: प्रासंगिक एटीएन फ़ाइलें

### 3.1.8.37 माल-डिब्बों के सुरक्षा पहलुओं में तकनीकी उन्नयन

भारतीय रेल ने परिवर्तित केन्द्र बफर कपलर, उन्नत सस्पेंशन डिजाइन, बोगी माउंटेड एयर ब्रेक प्रणाली (बीएमबीएस) आदि को शामिल करके माल-डिब्बों के सुरक्षा पहलुओं में तकनीकी उन्नयन को अपनाया है, जो नव-निर्मित माल-डिब्बों में नियमित रूप से<sup>130</sup> प्रदान किए जा रहे हैं। भारतीय रेल ने नए माल भाड़ा स्टॉक के साथ-साथ पीओएच के दौरान एकल पाइप को युगल पाइप में परिवर्तित करके मौजूदा स्टॉक पर युगल पाइप ब्रेक प्रणाली का भी आरंभ किया।

वर्तमान अध्ययन के दौरान, लेखापरीक्षा ने माल-डिब्बों के सुरक्षा पहलुओं में उपर्युक्त तकनीकी उन्नयन के कार्यान्वयन की जांच की। लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित को पाया:

#### (i) परिवर्तित केंद्र बफर कपलर्स (सीबीसी) की शुरुआत

बीओएसएनएचएल व बीसीएनएचएल जैसे उच्च धुरा भार माल-डिब्बों के चालू होने और ट्रेन के टुकड़े होने, जोड़ के तेजी से टूटने से संबंधित मामलों का समाधान करने के लिए परिवर्तित सीबीसी को शामिल किया गया। उन्नत उच्च तन्यता कपलर्स के लिए विनिर्देश सं डब्ल्यूडी -70-बीडी जारी होने के बाद आरडीएसओ ने विकासात्मक मर्दों के लिए 19 विक्रेताओं को मंजूरी दी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कोई परिचालनात्मक समस्या नहीं पाई गई और आरडीएसओ को ट्रेन के टुकड़े होने का कोई मामला सूचित नहीं किया गया, जो यह इंगित करता है कि उन्नत कपलर्स के प्रयोग करने पर माल-डिब्बों के सुरक्षा पहलू में वृद्धि हुई। सीबीसी घटक की मार्ग पर विफलता भी कम हो गई (पमरे)। दपूरे को आबंटित नवनिर्मित माल-डिब्बों में उपर्युक्त परिवर्तन प्रदान नहीं किए गए थे।

<sup>130</sup> पीआईबी दिनांक 26 जून 2019

**(ii) बेहतर सस्पेंशन डिजाइन**

आरडीएसओ द्वारा 2020 में विकसित परिवर्तित सस्पेंशन डिजाइन को नए माल-डिब्बों में लागू किया जा रहा था। मौजूदा माल-डिब्बों के सस्पेंशन का परिवर्तन चरणबद्ध तरीके से किया जा रहा था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि आरडीएसओ के अभिलेखों में डिजाइन संबंधी कोई समस्या नहीं पाई गई है। चूंकि सस्पेंशन डिजाइन एक माल-डिब्बा के कार्यचालन के लिए महत्वपूर्ण है, इसलिए माल-डिब्बों के सुरक्षा पहलुओं में अवश्य वृद्धि हुई होगी। दपूरे को आवंटित नवनिर्मित माल-डिब्बों में उपर्युक्त परिवर्तन प्रदान नहीं किए गए थे।

**(iii) बोगी माउंटेड एयर ब्रेक प्रणाली (बीएमबीएस)**

माल-भाड़ा स्टॉक के लिए बीएमबीएस के विनिर्माण के लिए तीन स्रोतों के विकास के बाद, आरडीएसओ ने रेलवे कार्यशालाओं और माल-डिब्बा विनिर्माताओं को इन स्रोतों से अधिप्राप्ति करने के लिए सूचित किया (सितम्बर, 2010)। रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को निर्देश (मार्च 2016) दिया कि एयर ब्रेक माल-डिब्बों में बीएमबीएस के पुनः संयोजन का कार्य, जिसे आरएसपी आवंटन के माध्यम से निष्पादित किया जा रहा है, पीओएच के दौरान प्राथमिकता के आधार पर युगल पाइप एयर ब्रेक प्रणाली से सज्जित बीओएक्सएनएचएल और बीसीएनएचएल माल-डिब्बों में किया जाएगा।

आरडीएसओ के पास उपलब्ध सूचना के अनुसार, लेखापरीक्षा ने पाया कि ये परिवर्तन नए माल-डिब्बों में और साथ ही पीओएच के दौरान प्राथमिकता के साथ प्रदान किए जा रहे थे। आरडीएसओ में उपलब्ध अभिलेखों में डिजाइन संबंधी कोई परिचालन समस्या नहीं पाई गई। चूंकि बीएमबीएस माल-डिब्बों की ब्रेकिंग प्रणाली से संबंधित है, इसलिए इसके उन्नयन ने निश्चित रूप से माल-डिब्बों के सुरक्षा पहलू को बढ़ा दिया है। बीएमबीएस से सज्जित युगल पाइप की शुरुआत से, ब्रेक रिगिंग घटक को कम कर दिया गया है, जो माल-डिब्बों की परिचालन विश्वसनीयता को बढ़ाता है (पमरे)। दपूरे को आवंटित नवनिर्मित माल-डिब्बों में उपर्युक्त परिवर्तन प्रदान नहीं किए गए थे।

**(iv) माल-डिब्बों में युगल पाइप एयर ब्रेक प्रणाली का पुनः संयोजन**

युगल पाइप एयर ब्रेक प्रणाली के पुनः संयोजन से ब्रेक रिलीजिंग समय कम हो जाता है और इस तरह मालगाड़ियों की परिचालन कार्यक्षमता और मालगाड़ियों की औसत गति में सुधार होता है। रेलवे बोर्ड ने चल स्टॉक कार्यक्रम<sup>131</sup> के माध्यम से एकल पाइप को युगल पाइप में परिवर्तित करके नए माल भाड़ा स्टॉक के साथ-साथ मौजूदा स्टॉक पर युगल पाइप ब्रेक प्रणाली को शामिल करने का निर्णय लिया (2016)। रेलवे बोर्ड ने यह सुनिश्चित करने का निर्देश (जून 2017) दिया कि पीओएच के लिए आने वाले रेलवे के स्वामित्व वाले सभी माल-डिब्बों को पीओएच के दौरान युगल-पाइप ब्रेक प्रणाली में परिवर्तित किया जाए और 01 जनवरी 2018 से शून्य प्रतिशत परिवर्तन लागू किया जा सकता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि युगल पाइप ब्रेक प्रणाली के परिवर्तन को नए माल भाड़ा स्टॉक के साथ-साथ एकल पाइप को युगल पाइप में परिवर्तित करके मौजूदा स्टॉक पर शामिल किया गया है। आरडीएसओ द्वारा दी गई सूचना के अनुसार, 83 प्रतिशत (लगभग) माल-डिब्बे युगल पाइप प्रणाली के साथ हैं। आरडीएसओ के अभिलेखों में डिजाइन से संबंधित कोई परिचालन समस्या नहीं पाई गई। उमरे और दरे में मालगाड़ियां एकल पाइप के साथ चल रही थीं। दरे में एकल पाइप प्रणाली से लैस माल-डिब्बों के साथ पुनः संयोजित युगल पाइप ब्रेक प्रणाली के कारण मालगाड़ियां एकल पाइप से चल रही थीं। दपूरे को आवंटित नवनिर्मित माल-डिब्बों में उपर्युक्त परिवर्तन प्रदान नहीं किए गए थे।

<sup>131</sup> 20000 वैगनों के लिए पिंग बुक मद सं. 1275/एनए/17-18 (रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2017/एम(डब्ल्यू)/814/5 दिनांक अप्रैल 2017) और 120000 वैगनों के लिए मद सं. 864/पीडी/18-19 (रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2018/एम(डब्ल्यू)/814/5 दिनांक 11 अप्रैल 2018), बीएमबीएस का रेट्रो फिटमेंट- पिंग बुक मद सं. 847/पीडी, बीओएक्सएन वैगनों का उन्नयन-900 वैगनों के लिए पिंग मद सं. 911/पीडी/17-18 (रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2016/एम(डब्ल्यू)/814/5 दिनांक 13 अप्रैल 2017), 2000 वैगनों के लिए पिंग बुक सं. 910/पीडी/17-18 के माध्यम से बीओबीआरएन वैगनों का उन्नयन (रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2016/एम(डब्ल्यू)/814/5 दिनांक 13 अप्रैल 2017)

भारतीय रेल को युगल ब्रेक प्रणाली के अपेक्षित लाभ को प्राप्त करने के लिए समयबद्ध तरीके से पुनः संयोजन के कार्य को पूरा करने के लिए प्रभावी कदम उठाने की आवश्यकता है। उन्हें एकल पाइप के स्थान पर युगल पाइपों से लैस पुनः संयोजित माल-डिब्बों से युगल पाइप के विशेष रेक बनाने के लिए विशेष अभियान चलाने की भी आवश्यकता है।

### 3.1.9 अच्छे कार्य

- नियंत्रण कार्यालय ने नियमित सम्मेलन आयोजित करके, कार्यनीति आदि तैयार करके महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। इसके अलावा, रेकों की उपलब्धता का अवलोकन करने के लिए विभिन्न रिपोर्टें तैयार की गई थीं।
- आरएमएस, टीएमएस और आरएस मॉड्यूल का प्रभावी ढंग से चयनित माल गोदामों, साइडिंगों और स्टेशनों द्वारा पार्टियों से मांगों के पंजीकरण से लेकर निर्धारित गंतव्यों तक मालगाड़ियों को चलाने तक विभिन्न गतिविधियों में उपयोग किया गया था।

### 3.1.10 निष्कर्ष

कोडल प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए जोनल रेलवे ने माल डिब्बों की आवश्यकता के निर्धारण में भाग नहीं लिया या रेलवे बोर्ड को माल-डिब्बों के अधिग्रहण के लिए प्रस्ताव या औचित्य नहीं भेजा। जोनों से किसी इनपुट के अभाव में, आरबी ने माल-डिब्बों की आवश्यकता को बदलना जारी रखा। समीक्षाधीन अवधि के दौरान माल-डिब्बा उपयोग मानदंड (एनटीकेएम) के आधार पर लेखापरीक्षा में किए गए निर्धारण के अनुसार उपलब्ध माल-डिब्बा होल्डिंग माल-डिब्बा आवश्यकता से अधिक थी। माल-डिब्बा निर्माताओं द्वारा माल-डिब्बों की आपूर्ति रेलवे बोर्ड द्वारा किए गए माल-डिब्बों के आवंटन के अनुरूप नहीं थी और आपूर्ति में अधिक देरी हुई थी।

रेल प्रशासन द्वारा आपूर्ति न किए जाने के कारण पार्टियों द्वारा रेक रद्द कर दिए गए थे, जिसके परिणामस्वरूप संभावित आय की हानि हुई। चुनिंदा लोडिंग और अनलोडिंग पॉइंट/टर्मिनल यार्ड में रेकों को रोके जाने के मामले थे, जिसके परिणामस्वरूप माल-डिब्बा दिवसों और उनकी अर्जन क्षमता की हानि हुई। लगभग

69 प्रतिशत माल-डिब्बों में, असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने में असामान्य देरी देखी गई, जिसके परिणामस्वरूप उन माल-डिब्बों को जोड़ने में लगने वाले समय के लिए उनकी अर्जन क्षमता की हानि हुई। इसके अलावा, उन असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने के लिए सभी जोनों में एफओआईएस की सहायता नहीं ली गई थी।

सुरक्षा से समझौता करते हुए कारखाना/टर्मिनल यार्डों में मरम्मत के बाद 3.30 लाख से अधिक माल-डिब्बे, जो कुल माल-डिब्बों का 41 प्रतिशत थे, स्थानीय स्तर पर (एनसीओ अनुमोदन के बिना) पास किए गए थे। वर्षों यानी वर्ष 2016-17 से वर्ष 2020-21 के लिए एफओआईएस डेटा के विश्लेषण से पता चला कि ठहराव का समय कुल यात्रा समय के आधे के करीब था और इसलिए औसत गति भी बिना ठहरे औसत गति के आधे के करीब थी।

### 3.1.11 सिफारिश

**भारतीय रेल को चाहिए कि:**

- माल-डिब्बों की आवश्यकता का आकलन करें और तदनुसार यथार्थवादी मांगें रखें।
- रेलवे के अपनी कार्यशाला के साथ-साथ निजी माल-डिब्बा आपूर्तिकर्ताओं, दोनों द्वारा माल-डिब्बों के उत्पादन की निगरानी करें ताकि माल-डिब्बा निर्माताओं द्वारा माल-डिब्बों की समय पर आपूर्ति की जा सके।
- माल-डिब्बों के इष्टतम उपयोग के लिए निजी पार्टियों को रेल की समय पर आपूर्ति करें।
- लोडिंग/अनलोडिंग पॉइंट और टर्मिनल यार्ड जैसे विभिन्न स्तरों पर रेलों के अवरोध से बचें।
- असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने में एफओआईएस का प्रभावी ढंग से उपयोग करें।
- केवल वैध बीपीसी के साथ ट्रेनों का संचालन सुनिश्चित करें।
- मालगाड़ी की गति के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए अवरोध को कम करने के लिए उपयुक्त उपाय करें।

मामला जून 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (अगस्त 2022)।

### 3.2 चल स्टॉक पुर्जों का केंद्रीकृत आयात: रेलवे बोर्ड

भारतीय रेल अपने चल स्टॉक के लिए उच्च तकनीकी घटकों के आयात पर निर्भर करता है। वर्ष 2016-17 से 2020-21 के दौरान कुल भंडार अधिप्राप्ति के संबंध में आयातों (रेलवे बोर्ड द्वारा केंद्रीकृत अधिप्राप्ति सहित) की स्थिति तालिका 3.17 में दर्शाई गई है।

तालिका 3.17: उच्च तकनीकी चल स्टॉक घटकों का आयात (₹ करोड़ में)

क्र. सं.	वर्ष	कुल भण्डार खरीद	स्वदेशी	आयात	रेलवे बोर्ड**	जोनल रेलवे एवं पीयू	कुल खरीद के सम्बन्ध में आयात (प्रतिशत)	कुल आयात के संबंध में रेलवे बोर्ड के स्तर पर आयात (प्रतिशत)
1	2016-17	43347	41854	1493	212.49	1280.51	3.44	14.23
2	2017-18	49484	48494	990	189.40	800.60	2.00	19.13
3	2018-19	62134	61078	1056	312.48	742.52	1.70	29.59
4	2019-20	63843	63052	791	315.22	475.48	1.24	39.85
5	2020-21	50092	49639	453	203.36	249.64	0.90	44.89

स्रोत: रेलवे बोर्ड के अभिलेख

\*\* लोको पहियों, धुरा और एलएचबी कोच पहियों जैसी मर्दें शामिल हैं

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि पांच वर्षों की अवधि में आयात 3.44 प्रतिशत (2016-17) से घटकर 0.90 प्रतिशत (2020-21) हो गया था। इन आयातों में से चल स्टॉक की केंद्रीकृत अधिप्राप्ति 2016-17 में 14.23 प्रतिशत से बढ़कर 2020-21 में 44.89 प्रतिशत हो गई थी। चल स्टॉक की केंद्रीकृत अधिप्राप्ति की लेखापरीक्षा से निम्नलिखित का पता चला;

#### 1. परीक्षण के दौरान नष्ट हुए स्टॉक के कारण ₹ 5.88 करोड़ का अनियमित भुगतान

रेलवे बोर्ड ने उत्पादन इकाइयों और जोनल रेलवे द्वारा चल स्टॉक के उत्पादन



और रखरखाव के लिए आवश्यक विभिन्न पुर्जों जैसे पहियों, धुरों आदि के लिए वैश्विक निविदाएं जारी कीं। इस्पात धुरा<sup>132</sup> और ठोस फॉर्ज्ड पहियों<sup>133</sup> के लिए अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) द्वारा जारी मानक विनिर्देशों में उल्लिखित प्रावधान धुरा और पहियों की अधिप्राप्ति के लिए लागू होते हैं।

धुरा (5.4) के लिए आईआरएस संख्या आर 16-95 के खंड 5.4 और आईआरएस आर -19/93 भाग II (स. 4) के खंड 17 में निहित प्रावधानों के अनुसार, विनिर्माता परीक्षण के लिए आवश्यक सामग्री की मुफ्त आपूर्ति करेगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे बोर्ड द्वारा अंतिम रूप दी गई निम्नलिखित निविदाओं में, परीक्षण में प्रयुक्त और नष्ट हुए पहियों और धुरों की लागत को रेलवे को की गई कुल आपूर्ति में शामिल किया गया था और विनिर्माताओं द्वारा मुफ्त में आपूर्ति नहीं की गई थी। यह आरडीएसओ के मानक विनिर्देशों के प्रावधानों का उल्लंघन था। विवरण **तालिका 3.18** में दर्शाया गया है।

<sup>132</sup> कैरिज और वैगनों के लिए इस्पात धुरा के लिए भारतीय रेलवे मानक विनिर्देश (आईआरएस संख्या आर 16-95 संशोधन 1 के साथ)

<sup>133</sup> कैरिज, वैगन और ईएमयू स्टॉक के लिए ठोस फॉर्ज्ड पहियों के लिए भारतीय रेल मानक विनिर्देश (आईआरएस आर -19/93 भाग II (स. 4))

तालिका 3.18: परीक्षण में प्रयुक्त और नष्ट हुए पहियों और धुरों का मूल्य

क्र. सं.	निविदा/एलओए सं.	आपूर्तिकर्ता	चल स्टॉक का पुर्जा	आपूर्ति की गई मात्रा	परीक्षण के लिए उपयोग की गई मात्रा	कुल संविदा मूल्य (अमरीकी \$ में)	माल भाड़ा के अतिरिक्त एक इकाई का मूल्य (अमरीकी \$ में)	नष्ट हुई सामग्री का मूल्य (अमरीकी \$ में)	₹ के बराबर मूल्य (1 अमरीकी \$ ~ ₹ 70 की दर पर)
1	2018/आरएस(डब्ल्यूटीए)-500/धुरा/874/1 दिनांक 10.10.2018	मैसर्स सीआरआरसी, टेंगलिंग, चीन	धुरा	26000	290	14160000	688	199520	17388000
2	2018/आरएस(डब्ल्यूटीए)501/पहिया/874/1 दिनांक 08.10.18	टीजेड ताइज़ोंग हांगकांग इंटरनेशनल लिमिटेड, हांगकांग	पहिया	96644	621	39624040	400	248400	11878300
3	2019/आरएस(डब्ल्यूटीए)-504/धुरा/874/1 दिनांक 09.10.2019	सीआरआरसी दातोंग कं लिमिटेड, चीन	धुरा	19500	239	14098500	710	169690	1147359
4	2019/आरएस(डब्ल्यूटीए)-505/धुरा/874/1	सीआरआरसी दातोंग कं लिमिटेड, चीन	धुरा	6000	22	सीएफआर 4470000 + ₹ 90228 (कमीशन)	745.038	16390.836	2516381
5	2019/आरएस(डब्ल्यूटीए)-505/धुरा/874/2	सीआरआरसी यांगत्ज़ी टोंगलिंग कंपनी लिमिटेड, चीन	धुरा	4000	48	3040152	760.03 की दर पर 10 इकाइयां और 746 की दर पर 38 इकाइयां	35948.3	11986544
6	2019/आरएस(डब्ल्यूटीए)-508//पहिया/874/1	टीजेड ताइज़ोंग हांगकांग इंटरनेशनल लिमिटेड, हांगकांग	पहिया	6000	394	यूएसडी 26676600 (सीएफआर आधारित) + यूएसडी ₹ 1290600 (कमीशन)	394	171236.34	13966400
कुल				158144	1614			841185.476	58882983

**स्रोत: रेलवे बोर्ड के अभिलेख**

इस प्रकार, रेलवे ने परीक्षण के दौरान नष्ट/प्रयुक्त की गई सामग्री की लागत वहन की थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 5.88 करोड़ की हानि हुई।

**2. धुरा की अधिप्राप्ति मांग-पत्र के विनिर्देशों के अनुसार नहीं**

रेलवे बोर्ड को एएओ2045 एएलटी 'बी' विनिर्देशों वाले एफआईएटी भारतीय रेल बोगियों (एलएचबी) के लिए ठोस फॉर्ज्ड धुरा (रफ टर्न्ड) की अधिप्राप्ति के लिए

एकीकृत कोच फैक्ट्री- चेन्नई (आईसीएफ), रेल कोच फैक्ट्री-कपूरथला (आरसीएफ) और आधुनिक कोच फैक्ट्री-रायबरेली (एमसीएफ) से 10,000 कोचिंग धुरा के लिए तीन मांग पत्र प्राप्त हुए। तदनुसार, 10,000 धुरा की अधिप्राप्ति के लिए एक वैश्विक निविदा (डब्ल्यूटीए 505) जारी की गई। 2 जुलाई 2019 को खोली गई निविदा के प्रति आठ प्रस्ताव प्राप्त हुए। निविदा समिति (टीसी) ने बयाना राशि (ईएमडी) जमा नहीं करने के कारण न्यूनतम (एल1) प्रस्ताव को खारिज कर दिया। टीसी ने निविदा मात्रा को एल2 और एल3 के बीच 60:40 के अनुपात में विभाजित<sup>134</sup> करने की सिफारिश की। मैसर्स सीआरआरसी यांग्ज़ी टोंगलिंग कंपनी लिमिटेड, चीन और मैसर्स सीआरआरसी डैटोंग कंपनी लिमिटेड के साथ एक विशिष्ट सहित एक संविदा<sup>135</sup> प्रदान की गई।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि एक प्राप्तकर्ता अर्थात् आरसीएफ ने खेप को स्वीकार करने में असमर्थता व्यक्त की क्योंकि आपूर्ति किए गए धुरा विनिर्देश मांग-पत्र के अनुसार नहीं थे। आरसीएफ ने एलडब्ल्यू02149 एएलटी 'सी' विशिष्टियों वाले 3,400 एफआईएटी भारतीय रेल बोगी धुरा के लिए मांग की थी, जबकि उसे एएओ2045 एएलटी 'बी' विशिष्टियों वाले धुरा प्राप्त हुए।

इस प्रकार, अंतिम उपयोगकर्ता की आवश्यकता के अलावा धुरा की विशिष्टि के लिए मांग प्रस्तुत करने के परिणामस्वरूप धुरा की अतिरिक्त 3,400 इकाइयों की अधिप्राप्ति हुई जिसके परिणामस्वरूप ₹ 18.01 करोड़<sup>136</sup> का परिहार्य व्यय हुआ।

<sup>134</sup> निविदा शर्तों का पैरा 18.1.2

<sup>135</sup> मैसर्स सीआरआरसी यांग्ज़ी टोंगलिंग कंपनी लिमिटेड, चीन और मैसर्स सीआरआरसी डैटोंग कंपनी लिमिटेड ने एलओ सं. 2019/आरएस (डब्ल्यूटीए)-505/धुरा/874/2 दिनांक 06/05/2020 के तहत 745 अमरीकी डालर की दर से 15 अमरीकी डालर प्रति धुरा के माल भाड़ा के साथ 6000 के लिए और 14.038 अमरीकी डॉलर के माल भाड़ा के साथ 746 अमरीकी डॉलर की दर से 4000 के लिए मैसर्स सीआरआरसी यांग्ज़ी टोंगलिंग कंपनी लिमिटेड, चीन के साथ एलओ सं.: 2019/आरएस (डब्ल्यूटीए)-505/1 दिनांक 05 मार्च 2020 के माध्यम से संविदा की गयी।

<sup>136</sup> (अमरीकी डॉलर 745 + 760.038 = 1505.038/2 = ₹ 752.519, एलओ जारी होने की तारीख पर अमरीकी डॉलर की रूपांतरण दर = ₹ 70.40, 3400 धुरा की कुल लागत = 3400X752.519X70.40 = ₹ 180122947.84)।

### 3. आयातित पुर्जों की अधिप्राप्ति में विलंब के परिणामस्वरूप एचएचपी रेल इंजनों के परिहार्य अवरोधन के कारण ₹ 8.34 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि

एचएचपी रेल इंजनों के लिए आयातित पुर्जों की अधिप्राप्ति के संबंध में दिनांक 4 सितंबर 2014 को पत्र सं 2008/आरएस (जी)/779/10 द्वारा जारी रेलवे बोर्ड की नीति में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित प्रावधान हैं:

- i. 100 एचएचपी (उच्च हॉर्स पावर) रेल इंजनों से अधिक रखने वाले जोनल रेलवे आयातित पुर्जों की अधिप्राप्ति करेंगे। एचएचपी लोकोमोटिव के उद्देश्य से धारण का अर्थ है अनुरक्षण के लिए विशेष जोनल रेलवे के डीजल शेडों को आवंटित एचएचपी रेल इंजनों की संख्या,
- ii. 100 एचएचपी या उससे कम के लोकोमोटिव रखने वाले जोनल रेलवे के पास अपने आयातित पुर्जे खुद अधिप्राप्त करने या डीजल रेल इंजन कारखाना (डीएलडब्ल्यू) को एक मांग-पत्र प्रस्तुत कर के अधिप्राप्ति का विकल्प होगा।
- iii. संकट की स्थिति में, जोनल रेलवे जिनके पास 100 एचएचपी या उससे कम के लोकोमोटिव हैं, वे अपनी खरीद कर सकते हैं और डीएलडब्ल्यू को आवश्यकतानुसार मात्रा समायोजन की सलाह दे सकते हैं।

उपर्युक्त प्रावधानों के अनुसार, दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) को जोनल स्तर पर एचएचपी लोको के लिए भंडारों का आयात करना अपेक्षित था क्योंकि दक्षिण पश्चिम रेलवे के धारित डीजल लोकोमोटिव 100 एचएचपी लोको से अधिक थे।

डीजल लोको शेड/यूबीएल और डीजल लोको शेड/केजेएम पर लोको के अवरोधन से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा के दौरान यह पाया गया कि दपरे में, 2016-17 से 2021-22 की अवधि के दौरान आयातित पुर्जों की कमी के कारण 27 लोको का अवरोधन किया गया था। तथापि, 27 मामलों में से लोको के अवरोधन के 14 मामले कोविड-19 महामारी की अवधि से संबंधित हैं। कोविड-19 अवधि के अलावा अन्य मामलों का विवरण, जिसमें आयातित पुर्जों की कमी के कारण दपरे में

लोकोमोटिव खराब/निष्क्रिय रहे, अनुलग्नक 3.24 में दर्शाया गया है।

13 लोकोमोटिव (कोविड-19 वाले मामलों को छोड़कर) के इस ठहराव से ₹ 8.34 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

**सिफारिशें:**

**रेल मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि:**

- आरडीएसओ के दिशानिर्देशों के अनुपालन में विनिर्माता द्वारा परीक्षण के लिए आवश्यक सामग्री की निःशुल्क आपूर्ति की जायें।
- अंतिम उपयोगकर्ता की आवश्यकता के अनुसार विनिर्देश वाले धुरों की बजाए अन्य विनिर्देश वाले धुरों के लिए आदेश देने से बचा जाना चाहिए।
- पुर्जों की कमी के कारण होने वाले लोकोमोटिव के स्थिरीकरण से बचना चाहिए।

मामला जून 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (अगस्त 2022)।

### अध्याय 4 - पृथक पैराग्राफ

इस अध्याय में गुड्स शेड (दरे), संविदा को स्वेच्छा से कम करना (पूतरे), अतिरिक्त बजटीय संसाधन (पूसीरे) और न्यूनतम वार्षिक गारंटीकृत भुगतान (दरे) पर ₹ 32.99 करोड़ के मूल्य वाले चार अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं जिसमें जिसमें सृजित परिसंपत्तियों के अल्प उपयोग और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से अनियमित व्यय आदि के अनुपालन मामलों पर चर्चा की गई है।

#### 4.1 गुड्स शेड का अनियोजित निर्माण: दक्षिण रेलवे

दक्षिण रेलवे प्रशासन ने आने और जाने वाले यातायात का आकलन किए बिना ₹ 5.12 करोड़ की लागत से नीलाम्बुर रोड पर एक गुड्स शेड बनाया।

माल के यातायात को सुविधाजनक बनाने के लिए, सृजित होने वाले यातायात की संभावना का अनुमान लगाने के बाद रेलवे स्टेशनों पर गुड्स शेड विकसित किए जाते हैं। भारतीय रेलवे यातायात संहिता (वाणिज्यिक) के पैरा 101 और 606 के अनुसार, रेलवे को उचित संपर्क सड़कों और परिसंचारी क्षेत्रों, पर्याप्त आवास और माल प्लेटफार्मों, गुड्स शेड परिसर में पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था प्रदान करनी चाहिए। वाणिज्यिक विभाग यातायात सृजित करने और विकसित करने के लिए रेलवे द्वारा प्रदान किए गए परिवहन के विपणन और बिक्री के लिए जिम्मेदार है।

दक्षिण रेलवे (दरे) ने नीलाम्बुर रोड रेलवे स्टेशन पर हाफ रेक लदान सुविधा (20 बीसीएन वैगन) सहित एक गुड्स शेड के विकास का प्रस्ताव रखा (सितम्बर 2009)। यह प्रस्ताव व्यापार संगठनों की मांग पर आधारित था ताकि नीलाम्बुर रोड पर सीमेंट, उर्वरक एवं खाद्यान्नों के जावक यातायात और आवक यातायात की मांग को स्थानीय स्तर पर पूरा किया जा सके। वित्तीय सहमति प्रदान करते समय, वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी/दक्षिण रेलवे (एफए एवं सीएओ/दरे) ने पाया (अक्टूबर 2009) कि उपरोक्त लाइन किफायती नहीं है और अंगाडीपुरम (प्रस्तावित नीलाम्बुर रोड शेड से 38 किमी) में स्थित गुड्स शेड में कोई यातायात नहीं है। तथापि, जीएम/दरे ने वित्त द्वारा बताई गई चिंताओं की अनदेखी करते हुए प्रस्ताव को अनुमोदन के लिए रेलवे बोर्ड को भेज दिया। प्रस्ताव के

औचित्य में माननीय रेल राज्य मंत्री की सिफारिश और गुड्स शेड बनने पर सीमेंट/बांस/रबड़ के अतिरिक्त यातायात को लेने का अवसर शामिल था।

रेलवे बोर्ड ने गुड्स शेड स्थापित करने के प्रस्ताव को अनुमोदित किया (अगस्त 2010) और इस कार्य को वर्ष 2010-11 के अनुपूरक कार्य कार्यक्रम में शामिल कर लिया गया। कार्य को ₹ 4.80 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था (अगस्त 2011)। 20 बीसीएन वैगनों के लिए रिक उतराई सुविधाओं के प्रावधान (माल उतराई प्लेटफॉर्म, गुड्स शेड पहुँच मार्ग, सीसी ब्लॉक के साथ परिसर की दीवार और गुड्स शेड कार्यालय) और दूसरी प्रविष्टि पर परिसंचारी क्षेत्र के प्रावधान के लिए करार निष्पादित किया गया था (अगस्त 2012 और नवंबर 2014)। पहला कार्य जनवरी 2015 में और दूसरा कार्य दिसंबर 2017 में ₹ 4.43 करोड़ की कुल लागत से पूरा हुआ।

#### नीलाम्बुर रोड पर गुड्स शेड

नीलाम्बुर रोड पर गुड्स शेड पीओएल को छोड़कर दोनों आवक और जावक माल यातायात के लिए खोला गया था (फरवरी 2016)। तथापि, इसके चालू होने की तिथि से, मार्च 2020 के दौरान मालाबार सीमेंट कंपनी साइडिंग, वालयार



(डब्ल्यूएसीएस) से एक रिक के लिए एकमात्र बुकिंग को छोड़कर नीलाम्बुर गुड्स शेड में, कोई आवक और जावक यातायात बुक नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि गुड्स शेड चालू होने के बाद नीलाम्बुर रोड गुड्स शेड पर यातायात बढ़ाने के लिए दरे प्रशासन ने व्यापारियों के साथ दो बैठकें आयोजित कीं (नवंबर 2016 और फरवरी 2021)। बैठक के दौरान उजागर मुख्य मामले ग्राहकों को मौजूदा सड़क के माध्यम से अपनी खेप लाने में भीड़, विशेष रूप से समपार (एलसी) के पास होने के कारण बाधाओं का सामना करना और रात के समय शाखा लाइन बंद होना थे।

ग्राहकों की इन बाधाओं को दूर करने के लिए, दरे ने पहुंच मार्ग के प्रावधान के लिए एक संविदा की और ₹ 0.69 करोड़ की लागत पर कार्य पूरा किया गया। पहुंच मार्ग को यातायात के लिए खोला गया (जुलाई 2019)। सुबह के समय वैगनों को छोड़ने और रात के समय खाली रैक की आवाजाही की सुविधा के लिए शोरानूर-नीलाम्बुर खंड के बीच रात का यातायात भी खोला गया (जनवरी 2020)। व्यापारियों द्वारा उठाए गए मामलों का हल करने के बाद भी, नीलाम्बुर रोड पर कोई यातायात शुरू नहीं हुआ था (फरवरी 2022 तक)।

मामले को दक्षिण रेलवे के महाप्रबंधक के समक्ष उठाया गया (सितंबर 2021)। अपने उत्तर में, दरे प्रशासन ने कहा (मार्च 2022) कि नीलाम्बुर में गुड्स शेड खोलने का प्रस्ताव स्थानीय क्षेत्र के उत्पादों के परिवहन के अनुमान के आधार पर शुरू किया गया था। रबड़ उत्पाद, आकलन किए गए यातायात के बीच प्रमुख वस्तुएं हैं, इसलिए इन उत्पादों के सभी उत्पादकों को यातायात का अनुमान लगाते समय ध्यान में रखा गया था। एमआरएफ कंपनी ने भी सड़क परिचालकों के साथ मौजूदा संविदा पूरा होने पर सड़क यातायात को रेल की ओर मोड़ने का आश्वासन दिया है। रेलवे हितधारकों से बार-बार संपर्क करके विपणन के निरंतर प्रयास कर रहा है। इसके अतिरिक्त, यातायात को विकसित करने और सुधारने के लिए, श्री केपी अब्दुल करीम को सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के अंतर्गत 10 वर्षों की अवधि के लिए बुनियादी सुविधाएं प्रदान करके नीलाम्बुर गुड्स शेड के विकास और इसके रखरखाव के लिए खुली निविदा के माध्यम से लाइसेंस प्रदान किया गया था।

नीलाम्बुर गुड्स शेड को व्यापार बिरादरी की मांग के आधार पर विकसित किया गया था। नीलाम्बुर गुड्स शेड के विकास के बाद, केरल में औद्योगिक परिदृश्य प्राकृतिक आपदाओं जैसे चक्रवात, बाढ़ आदि और कोविड-19 महामारी के कारण भी प्रभावित हुआ था। इन बाधाओं के बावजूद, भविष्य की संभावनाएं प्रोत्साहक हो सकती हैं, क्योंकि एक पार्टी ने नीलाम्बुर गुड्स शेड विकसित करने का इरादा किया है। इसलिए, यह नहीं माना जा सकता कि नीलाम्बुर में गुड्स शेड का निर्माण संभावित यातायात के उचित आकलन के बिना शुरू किया गया था और इसके परिणामस्वरूप निष्फल व्यय हुआ है।



दरे प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है। तथ्य यह है कि यातायात का अनुमान लगाते समय जिन रबड़ और अन्य उत्पादों को ध्यान में रखा गया था, उनका आज तक रेल द्वारा यातायात नहीं किया गया है। फरवरी 2016 में नीलाम्बुर गुड्स शेड खुलने के बाद भी, मालाबार सीमेंट्स लिमिटेड, वालयार (122 किलोमीटर) से सीमेंट के केवल पांच वैगनों का ही एकल यातायात हुआ था। कोविड के कारण लॉक डाउन अवधि के दौरान भी भारतीय रेलवे में माल ढुलाई की आवाजाही पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा। इसके अलावा, नीलाम्बुर रोड स्टेशन से यह पता चला है कि पीपीपी मोड के अंतर्गत नीलाम्बुर गुड्स शेड के विकास के कार्य में आज तक बहुत कम प्रगति हुई है।

इस प्रकार, संभावित यातायात के उचित आकलन के बिना नीलाम्बुर में गुड्स शेड के निर्माण के परिणामस्वरूप ₹ 5.12 करोड़ का निष्फल निवेश हुआ।

मामला मई 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (अगस्त 2022)।

**सिफारिश:**

*रेल मंत्रालय को विशेष रूप से, राजस्व और संभावित यातायात के संदर्भ में किसी भी परियोजना को शुरू करने से पहले व्यवहार्यता अध्ययन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।*

#### 4.2 चालू संविदा से कार्य के एक हिस्से को मनमाने ढंग से हटाने के कारण परिहार्य संविदात्मक दायित्व: पूर्व तटीय रेलवे

पूर्व तटीय रेलवे प्रशासन ने संविदा की सामान्य शर्तों का उल्लंघन करते हुए संबलपुर-तालचेर दोहरीकरण परियोजना में संरचना, छोटे पुलों और अन्य विविध कार्यों के लिए दिसंबर 2016 में ₹ 58.92 करोड़ पर दी गई एक संविदा से 20 प्रतिशत कार्य हटा दिया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 7.09 करोड़ की परिहार्य संविदात्मक देयता हुई।

रेलवे बोर्ड ने समय-समय<sup>137</sup> पर यह निर्धारित किया कि निर्माण कार्यों के लिए संविदा तब तक नहीं की जानी चाहिए जब तक कि सक्षम प्राधिकारी द्वारा पूर्व-अपेक्षित<sup>138</sup> कार्य स्वीकृत न किए जाएं। इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल के संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) के खंड 40क में यह प्रावधान है कि कार्य पूरा होने और चालू करने के अंतिम चरण में, यदि संविदाकार की विफलता मूल संविदा मूल्य के केवल 2 प्रतिशत तक सीमित है, तो संविदाकार रेलवे से अनुरोध कर सकता है कि वह उसके कार्य का ऐसा हिस्सा हटा दे। संविदाकार के अनुरोध पर ऐसे कार्यों को हटाया जा सकता है और किसी अन्य एजेंसी के माध्यम से निष्पादित कराया जा सकता है और अतिरिक्त लागत, यदि कोई हो तो उसे संविदाकार की बकाया राशि से वसूल की जानी चाहिए। रेलवे ऐसे कार्य के लिए नई एजेंसी को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया के लिए प्रशासनिक प्रभारों के रूप में संविदाकार के बकायों में से ऐसे कार्य की लागत का 10 प्रतिशत या ₹ 1 लाख, जो भी कम हो, की कटौती करेगा।

<sup>137</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 80/डब्ल्यू2/3/33 दिनांक 28/29 अगस्त 1980, रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 85/डब्ल्यू1/सीटी/9 दिनांक 22 फरवरी 1985 और निविदाओं और संविदाओं पर सार-संग्रह 2016।

<sup>138</sup> मृदा परीक्षण और निर्माण स्थल जांच पूरी हो गई, सभी योजनाएं, डिजाइन, विस्तृत ड्राइंग, मात्रा का अनुमान/अनुसूची आदि।

अभिलेखों की जांच से पता चला कि संबलपुर-जुजुमोरा खंड में 0 किमी से 38.4 किमी तक की संविदा<sup>139</sup> जुलाई 2016<sup>140</sup> में सबसे कम बोली लगाने वाले मैसर्स श्री बालाजी एंजीकॉन्स प्राइवेट लिमिटेड को ₹ 58.92 करोड़ के संविदा मूल्य पर दी गयी थी, जिसे पूरा करने की लक्ष्य अवधि 30 महीने की थी। निष्पादन के दौरान, संविदाकार ने रेलवे प्रशासन को भूमि/सिग्नल और दूरसंचार (एस एंड टी) मुक्त क्षेत्र की अनुपलब्धता और अतिक्रमण आदि के बारे में सूचित किया (मार्च 2017 और जुलाई 2017)। इसके परिणामस्वरूप कार्य के निष्पादन में बाधाएं उत्पन्न हुईं। संविदाकार द्वारा बताए गए कारणों के आधार पर, पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे) ने जुर्माना लगाए बिना जुलाई 2020 तक समय को आगे बढ़ाया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जब काम प्रगति पर था, तो उप मुख्य अभियंता (निर्माण), संबलपुर [उप सीई. निर्माण/एसबीपी] ने भूमि की अनुपलब्धता, यार्ड योजना में संशोधन, विद्युत लाइनों को स्थानांतरित न किए जाने आदि के कारण कार्य के एक हिस्से<sup>141</sup> को हटाने के लिए प्रस्ताव रखा (मई 2020)। संरचना में भूमि कार्य के लिए मौजूदा जीई जी-01 विनिर्देश के बजाय जीई जी-14 विनिर्देश शामिल करने का भी प्रस्ताव किया गया। जीसीसी के खंड 40ए का उल्लंघन करते हुए संविदाकार के अनुरोध के बिना काम को हटा दिया गया।

कार्य को हटाने के प्रस्ताव पर, वित्त विभाग ने मौजूदा संविदाकार द्वारा कार्य निष्पादित नहीं करने के कारणों की मांग की। उत्तर में, उप सीई निर्माण/एसबीपी ने उल्लेख किया कि कार्य निष्पादन के लिए बाधा मुक्त भूमि उपलब्ध थी। संबलपुर और मानेश्वर के बीच भूमि कार्य की शर्तों और विनिर्देशों को पूरी तरह से बदल दिया गया था, जिस वजह से संरचना के लिए विनिर्देशों को जीई जी-14 स्थिति में बदलने की आवश्यकता थी। इस प्रकार, खुली निविदा के माध्यम से शेष कार्य निष्पादित करना रेलवे के लिए लाभप्रद था।

<sup>139</sup> संबलपुर-तालचेर दोहरीकरण परियोजना में संरचना, छोटे पुलों और अन्य विविध कार्यों में भूमि कार्य के निष्पादन के लिए।

<sup>140</sup> एलओए स. सीई/कॉन/III/बीबीएस/टी/33/2016/1373/एसबीईपीएल/3240 दिनांक 5 जुलाई 2016 और करार सं. 55/सीई/कॉन/III/बीबीएस/पूतरे/2016 दिनांक 8 दिसंबर 2016।

<sup>141</sup> संबलपुर छोर से किमी 0 से किमी 14.550 तक।

इसके बाद, हटाए गए कार्य<sup>142</sup> हेतु भूमि कार्य के जीई-14 विनिर्देश के साथ एक नई निविदा जारी की गई और सबसे कम बोली लगाने वाले मैसर्स ओरिएंट कंस्ट्रक्शंस प्राइवेट लिमिटेड को ₹ 18.75 करोड़ के निविदा मूल्य पर संविदा<sup>143</sup> आवंटित की गयी। चालू संविदा के कार्यक्षेत्र से कार्य के एक हिस्से को मनमाने ढंग से हटाने और उच्च लागत पर पुनः निविदा देने के परिणामस्वरूप ₹ 7.09 करोड़<sup>144</sup> की परिहार्य संविदात्मक देयता हुई।

इस मामले को सितंबर 2021 में एक विशेष पत्र के माध्यम से पूतरे प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। उत्तर में (जनवरी 2022), पूतरे ने कहा कि पहला संविदाकार भूमि की अनुपलब्धता, यार्ड योजना के संशोधन, ओएचई लाइनों को स्थानांतरित नहीं करने आदि के कारण शेष कार्य निष्पादित नहीं कर सका। संविदा को हटाने से रेलवे को विनिर्देश को जीई जी-14 में बदलने का अवसर मिला।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि जोनल रेलवे प्रशासन को जीसीसी में चालू संविदा में से दो प्रतिशत से अधिक कार्य और संविदाकार के कार्य को हटाने अनुरोध को प्राप्त किए बिना कार्य को हटाने का अधिकार नहीं था। इस मामले में, पूतरे ने 20 प्रतिशत कार्य<sup>145</sup> को हटा कर जीसीसी का उल्लंघन किया।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि कार्य हटाने (मई 2020) के समय भूमि कार्य के लिए भूमि उपलब्ध थी और मौजूदा संविदाकार शेष कार्य को पूरा कर सकता था। रेलवे के उत्तर में भी 2009 के जीई जी -14 विनिर्देश को वर्ष 2016 में पूरी

<sup>142</sup> संबलपुर सिटी यार्ड सहित संबलपुर-मानेश्वर (मानेश्वर यार्ड को छोड़कर) 0.00 किमी से 14.550 किमी के बीच खंड में संरचना, छोटे पुलों और अन्य विविध कार्यों में शेष भूमि कार्य का निष्पादन।

<sup>143</sup> एलओए सं. पूतरे-निर्माण-मुख्यालय-इंजीनियरिंग/ईटीसीपीएमएसबीपी 2020037 दिनांक 3 दिसंबर 2020 के माध्यम से।

<sup>144</sup> प्रारंभिक संविदा में बचत ₹ 11.66 करोड़ (अर्थात ₹ 58.92 करोड़ - ₹ 47.26 करोड़)

अतिरिक्त संविदात्मक देयता = ₹ 7.09 करोड़ (अर्थात ₹ 18.75 करोड़ - ₹ 11.66 करोड़) थी।

<sup>145</sup> ₹ 58.92 करोड़ (-) ₹ 47.26 करोड़ = ₹ 11.66 करोड़ = ₹ 11.66 करोड़/₹ 58.92 करोड़ (x) 100 = 19.78 प्रतिशत या 20 प्रतिशत

लाइन के बजाय 2020 में भूमि कार्य के एक टुकड़े के लिए अपनाने के कारण पर कुछ नहीं कहा गया है। 0 किमी से 38.4 किमी तक के पूरे दोहरीकरण कार्य को जीई: जी 1 विनिर्देश (अर्थात् 22.5 टन धुरा भार के लिए) के साथ दिया गया था। इसके बाद, शेष 14.5 किमी के लिए संशोधित विनिर्देश यानी जीई जी-14 को अपनाया गया। इस प्रकार, उच्च धुरा लोड के लिए 2009 के संशोधित विनिर्देश जीई जी-14 का कार्यान्वयन भूमि कार्य के एक टुकड़े में आवश्यक नहीं था क्योंकि विभिन्न भारों को वहन करने वाले अलग-अलग पैच वाली लाइन पर उच्च भार वाले रैकों की आवाजाही की अनुमति नहीं होगी।

मामला मई 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (अगस्त 2022)।

#### **सिफारिश:**

**रेल मंत्रालय को संविदा की सामान्य शर्तों के अनुसार चालू कार्य को उचित रूप से हटाना सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।**

#### **4.3 अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (संस्थागत वित्त) से अनियमित व्यय: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे**

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे ने दोहरीकरण परियोजना के लिए निर्धारित अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (संस्थागत वित्त) से अन्य परियोजनाओं, पर्यावरण संबंधी कार्यों और विशेष रूप से निधि के दायरे से बाहर रखे गए गोल्फ कोर्स के भूमि विकास पर ₹ 12.13 करोड़ का अनियमित व्यय किया।

2015-16 के रेल बजट में, राजस्व के सृजन के लिए रेलवे के लिए महत्वपूर्ण परियोजनाओं को पूरा करने हेतु निधि की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए संस्थागत स्रोतों से धन उधार लेने के लिए अतिरिक्त बजटीय संसाधन (संस्थागत वित्त) या ईबीआर-आईएफ शामिल<sup>146</sup> किया गया। इस अवधारणा को विस्तार से बताते हुए, रेलवे बोर्ड (आरबी) ने इस बात पर जोर दिया कि 'भीड़-भाड़ वाले

<sup>146</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2015/एफएस सेल/1/2 दिनांक 23 अक्टूबर 2015।

कॉरिडोर पर प्रवाह-क्षमता बढ़ाने की दृष्टि से ईबीआर-आईएफ आवंटन का उपयोग योजना शीर्षों नई लाइनों, गेज परिवर्तन (जीसी), डबल लाइन (डीएल), ट्रिपल लाइन (टीएल), रेलवे विद्युतीकरण (आरई), सिग्नल एवं दूरसंचार (एस एंड टी) आदि के अंतर्गत प्राथमिकता वाले कार्यों के लिए किया जाएगा। चूंकि संस्थागत वित्तपोषण से निधियों का मूल्य बाजार दरों पर आधारित होगा, इसलिए इन निधियों का उपयोग अत्यंत विवेक व औचित्य के साथ किया जाना चाहिए और इन निधियों के माध्यम से कार्य से संबंधित केवल न्यायोचित व्यय की ही बुकिंग की जानी चाहिए। भविष्य के वर्षों में ले जाए गए बकाया पर ब्याज का भुगतान वांछनीय नहीं है।

पूसीरे के अभिलेखों की जांच से पता चला कि न्यू बोंगाईगांव-गोलपारा-कामाख्या (एनबीक्यू- जीएलपीटी- केवाईक्यू) दोहरीकरण परियोजना (176 किलोमीटर) जो ईबीआर पर भारित थी, को पिंक बुक (2015-16) में शामिल किया गया था और रेलवे बोर्ड द्वारा सितंबर 2016 में विस्तृत प्राक्कलन को अनुमोदन दे दिया गया था। रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया कि केवल कार्य से प्रत्यक्ष रूप से जुड़े मदों को ही प्राक्कलन में शामिल किया जाए। यदि यह महसूस किया जाता है कि दोहरीकरण/तिहरा/चौगुना करने के बाद कुछ अतिरिक्त सुविधाओं की आवश्यकता होगी, तो उन्हें संबंधित योजना शीर्ष के अंतर्गत एक पृथक कार्य के रूप में प्रस्तावित किया जा सकता है।

रेल मंत्री (एम ओ आर) ने मई 2017 में गुवाहाटी का दौरा किया और अमीनगांव में एक बॉटनिकल गार्डन/जैव-विविधता पार्क का निर्माण करने का निर्देश दिया, जिसका उपयोग गुवाहाटी क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए भी किया जा सकता है। एक साल बाद (मई 2018), यह कार्य ओपन लाइन द्वारा पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे निर्माण संगठन (एनएफआरसीओ) को प्रस्तावित किया गया। एनएफआरसीओ ने सहमति व्यक्त की (मई 2018) कि जैव-विविधता पार्क को एनएफआरसीओ के अंतर्गत स्वीकृत परियोजनाओं के लिए उपलब्ध आकस्मिक धन से विकसित किया जाना था।

एनएफआरसीओ ने 'पूसीरे (निर्माण) के विभिन्न क्षेत्रीय कार्यालयों के निर्माण के लिए अमीनगांव में सेना शिविर के पास भूमि का विकास' कार्य के लिए अक्टूबर

2018 में ₹ 8.35 करोड़ मूल्य का एक संविदा करार (सीए) निष्पादित किया। सीए का सहायक संविदा करार -1 (एससीए-1) जून 2019 में निष्पादित किया गया, जिसमें मूल कार्य में एक गैर-अनुसूचित मद (एनएस मद) के रूप में एक गोल्फ कोर्स सहित एक बॉटनिकल गार्डन/जैव विविधता पार्क को समायोजित किया गया था। एससीए-1 में कुल कार्य का मूल्य बढ़ाकर ₹ 11.76 करोड़ कर दिया गया। इसके बाद, एससीए-2 (दिसंबर, 2020) में कुल कार्य का मूल्य बढ़ाकर ₹ 12.40 करोड़ कर दिया गया। मार्च 2021 तक कुल ₹ 12.13 करोड़ का भुगतान पहले ही किया जा चुका था और एनबीक्यू-जीएलपीटी-केवाईक्यू दोहरीकरण परियोजना के लिए प्रभारित किया गया।

भूमि विकास कार्य और गोल्फ कोर्स सहित जैव-विविधता पार्क की स्थापना, न तो दोहरीकरण कार्य से प्रत्यक्ष रूप से जुड़ी थी और न ही परियोजना के विस्तृत प्राक्कलन में शामिल थी। ईबीआर (आईएफ) निधि का उपयोग करके इस पर बड़ी राशि का व्यय करना प्रचलित नियमों और रेलवे बोर्ड दिशानिर्देशों का उल्लंघन था।

मामले को जनवरी 2022 में रेलवे प्रशासन के समक्ष उठाया गया। उत्तर (मार्च 2022) में, रेलवे प्रशासन ने स्वीकार किया कि 16 अक्टूबर 2018 के सीए के माध्यम से निष्पादित कार्य के लिए किए गये व्यय की ईबीआर (आईएफ) में बुकिंग अनियमित थी। गोल्फ कोर्स के निर्माण से इनकार कर दिया गया और यह कहा गया कि 'भूमि मुख्य रूप से विभिन्न क्षेत्रीय कार्यालयों के निर्माण के लिए और जैव-विविधता पार्क के रूप में, जिसका उपयोग विभिन्न खेल गतिविधियों के लिए भी किया जा रहा है और गोल्फ उनमें से एक है, के लिए विकसित की गई थी। इसके अलावा, यह जोर देकर कहा गया कि निधि की बुकिंग को उचित शीर्ष में स्थानांतरित करने का प्रस्ताव है।

रेल प्रशासन का उत्तर मान्य नहीं है। जोनल रेल प्रशासन स्वयं इस संबंध में किए गए व्यय का पुनर्विनियोजन नहीं कर सकता क्योंकि आवंटन ईबीआर

(आईएफ)<sup>147</sup> के अंतर्गत किसी भी पुनर्विनियोजन/पुनर्विनियोग के लिए रेलवे बोर्ड का पूर्व अनुमोदन अपेक्षित है। 21 मार्च 2022 तक उल्लिखित व्यय को उचित शीर्ष में दर्ज करने की कार्यवाही नहीं की गई थी। एक गोल्फ कोर्स के विकास को एससीए-1 और एससीए-2 में स्पष्ट रूप से इंगित किया गया था। इसके अतिरिक्त, अगस्त 2018 में, एनएफआरसीओ ने अमीनगांव के जैव-विविधता पार्क में गोल्फ कोर्स के अनुरक्षण के लिए ₹ 35.25 लाख की संस्वीकृति के लिए रेलवे बोर्ड से संपर्क किया। अमीनगांव में विभिन्न कार्यालयों के लिए भूमि विकास पर किया गया व्यय ईबीआर (आईएफ)<sup>148</sup> के दायरे से बाहर था।

उक्त कार्य के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान ईबीआर (आईएफ) से ₹ 12.13 करोड़ प्राप्त करके रेल प्रशासन ने ब्याज के भुगतान के लिए राजकोष पर भार बढ़ा दिया। इस प्रकार, अमीनगांव में भूमि के विकास और एक गोल्फ कोर्स सहित जैव-विविधता पार्क की स्थापना के लिए ईबीआर (आईएफ) पर ₹ 12.13 करोड़ की बुकिंग अत्यधिक अनियमित थी।

मामला मई 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (अगस्त 2022)।

#### सिफारिश:

**रेल मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि किसी विशेष परियोजना के लिए निर्धारित अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (संस्थागत वित्त) का उपयोग अन्य कार्यों के लिए नहीं किया जाना चाहिए।**

<sup>147</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2011-बी-174 दिनांक 3 जुलाई 2015।

<sup>148</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2015/एफएस सेल/1/2 दिनांक 23 अक्टूबर 2015।



#### 4.4 मदुरै में बहु-कार्यात्मक परिसर के निर्माण के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को आवंटित भूमि के लिए न्यूनतम वार्षिक गारंटीकृत भुगतान की गैर-वसूली: दक्षिण रेलवे

खाली रेलवे भूमि को वाणिज्यिक उपयोग के लिए पट्टे पर देने की नीति के अंतर्गत, दक्षिण रेलवे ने मदुरै रेलवे स्टेशन पर एक बहु-कार्यात्मक परिसर के निर्माण के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) को भूमि आवंटित की। दरे प्रशासन रेल मंत्रालय के अनुदेशों का उल्लंघन करते हुए जुलाई 2013 से मार्च 2020 तक की अवधि के लिए आरएलडीए से ₹ 8.65 करोड़ का न्यूनतम वार्षिक गारंटीकृत भुगतान प्राप्त करने में विफल रहा।

वर्ष 2009-10 के बजट में, रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए)<sup>149</sup> और इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन) द्वारा अभिनिर्धारित स्टेशनों पर संयुक्त रूप से किए जाने वाले बहु-कार्यात्मक परिसरों (एमएफसी) के विकास की घोषणा की गई थी। रेल यात्रियों/प्रयोक्ताओं को विनिर्दिष्ट सुविधाएं जैसे शॉपिंग, फूड स्टॉल, रेस्तरां, बुक स्टॉल, बजट होटल, दवाई और वैरायटी स्टोर, पार्किंग सुविधाएं आदि प्रदान करने के लिए एमएफसी में वाणिज्यिक स्थल पट्टे पर/उप-पट्टे पर दिया जाएगा।

रेल मंत्रालय ने रेलवे भूमि को पट्टे पर देने के लिए अनुदेश जारी किए (जून 2005)। इन अनुदेशों के अनुसार, भूमि का वर्तमान मूल्य प्राप्त करने के बाद भूमि का मूल्य निर्धारित किया जाना है। भूमि का मूल्य पिछले वर्ष के मूल्य की तुलना में प्रति वर्ष सात प्रतिशत की दर से बढ़ाया जाना चाहिए।

एक बहु-कार्यात्मक परिसर (एमएफसी) के विकास के लिए आरएलडीए और इरकॉन के बीच एक करार ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर (अगस्त 2009) किए गए। करार ज्ञापन के अनुसार, इरकॉन अपनी पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी (डब्ल्यूओएस) का गठन करेगा, जो एमएफसी के विकास, निर्माण, वित्तपोषण, परिचालन और अनुरक्षण के लिए पट्टे की अवधि के दौरान रेलवे भूमि/भवनों के उपयोग के लिए आरएलडीए के साथ पट्टा करार करेगा।

<sup>149</sup> रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) रेल मंत्रालय (एमओआर) के अधीन एक सांविधिक प्राधिकरण है, जिसकी स्थापना गैर-प्रशुल्क उपायों के माध्यम से रेलवे के वित्तीय संसाधनों के पूरक के लिए वाणिज्यिक उपयोग हेतु खाली रेलवे भूमि के विकास के लिए की गई है।

करार ज्ञापन के पैरा 4.3 के अनुसार, रेल मंत्रालय/आरएलडीए के ऐसे राजस्व हिस्से का पूर्ण मूल्य रेल मंत्रालय की नीति के अनुसार निर्धारित भूमि मूल्य के छह प्रतिशत प्रति वर्ष से कम नहीं होगा। पट्टा प्रभार निर्धारित करने के लिए प्रत्येक पांच वर्ष में रेलवे भूमि के मूल्य का अद्यतन करने के लिए आवधिक समीक्षा की जाएगी। इरकॉन (आईएसएल), इरकॉन का एक डब्ल्यूओएस द्वारा आरएलडीए को न्यूनतम वार्षिक गारंटीकृत भुगतान (एमएजीपी) का भुगतान किया जाना है, भले ही पट्टेदार परियोजना पर न्यूनतम रिटर्न अर्जित करता हो या नहीं।

रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे को अनुदेश जारी (फरवरी, 2008) किए कि आरएलडीए द्वारा भूमि विकास से प्राप्त आय को संबंधित जोनल रेलवे को अंतरित किया जाना है, जो उस मंडल की अन्य विविध आय का हिस्सा होगा जिस पर यह स्थल स्थित है।

मदुरै रेलवे स्टेशन परिसर में 2,700 वर्ग मीटर की भूमि को एमएफसी के निर्माण के लिए मूल रूप से आरएलडीए को सौंप दिया (22 फरवरी 2010) गया था। इसके बाद, इरकॉन (आईएसएल) ने 317.21 वर्ग मीटर की अतिरिक्त भूमि का उपयोग किया। भारतीय रेल की भूमि पर एमएफसी की योजना, डिजाइन, विकास, परिचालन और अनुरक्षण के लिए आरएलडीए और इरकॉन (आईएसएल) के बीच एक पट्टा करार (जुलाई 2013) किया गया था। इरकॉन (आईएसएल) ने एक एमएफसी विकसित किया और मैसर्स मदुरै मल्टीफंक्शनल कॉम्प्लेक्स प्राइवेट लिमिटेड को उप-पट्टे पर दिया (सितंबर 2014)।

पट्टा करार के अनुसार, प्रतिफल प्रभावी तिथि से अर्थात् पट्टा करार पर हस्ताक्षर की तिथि या संबंधित स्थल के लिए अनुसूचियों, जो भी बाद में हो, से देय था। इस प्रकार, एमएजीपी 4 जुलाई 2013 से दरे प्रशासन द्वारा प्राप्त किया जाना था। तथापि, एमएजीपी नवंबर 2016 से प्राप्त हुआ था। लेखापरीक्षा ने पाया कि आरएलडीए ने यह स्पष्ट नहीं किया कि भुगतान किस अवधि से संबंधित था। दरे प्रशासन आरएलडीए से देय एमएजीपी का निर्धारण करने में विफल रहा और प्राप्त भुगतान को ही स्वीकार कर लिया। दरे प्रशासन यह सुनिश्चित करने में भी विफल रहा कि एमएजीपी निर्धारित करने के उद्देश्य से रेलवे भूमि के मूल्य का अद्यतन करने के लिए हर पांच वर्ष में आवधिक

समीक्षा की जानी थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि 04 जुलाई, 2013 से 31 मार्च, 2020 की अवधि के लिए 2700 वर्ग मीटर की भूमि के उपयोग के लिए आरएलडीए से प्राप्त होने वाली ₹ 9.44 करोड़ की राशि में से केवल ₹ 1.90 करोड़ प्राप्त हुए और शेष ₹ 7.54 करोड़ (अप्रैल 2021) प्राप्त नहीं हुए।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि इरकॉन ने 317.21 वर्ग मीटर की अतिरिक्त भूमि का उपयोग किया था। इरकॉन (आईएसएल) द्वारा अतिरिक्त भूमि के उपयोग के लिए आरएलडीए के साथ एक पट्टा करार किया जाना चाहिए था। इस अतिरिक्त भूमि के लिए 04 जुलाई 2013 से 31 मार्च, 2020 की अवधि के लिए ₹ 1.11 करोड़ की राशि का एमएजीपी भी अप्राप्त रहा।

मामले को महाप्रबंधक, दक्षिण रेलवे के समक्ष उठाया गया (अगस्त 2021)। अपने उत्तर में, दरे प्रशासन ने कहा (मई 2022) कि एमएजीपी की बकाया राशि लेखापरीक्षा शाखा द्वारा भूमि के दिशानिर्देश जिसमें भूमि का मूल्य ₹ 8000 प्रति वर्ग फुट था को लेकर 2019-20 की अवधि तक निकाली गई थी जबकि यह दिशानिर्देश मूल्य केवल 08 जून 2007 तक मान्य था। इसके बाद 09 जून, 2017 से दिशानिर्देश मूल्य को संशोधित कर ₹ 5360 प्रति वर्ग फुट कर दिया गया। तदनुसार, लेखापरीक्षा द्वारा कुल बकाया राशि ₹ 11.01 करोड़ निकाली गई है, जबकि दरे प्रशासन द्वारा संगणित बकाया राशि ₹ 6.84 करोड़ है, जिसमें से ₹ 1.89 करोड़ पहले ही आरएलडीए द्वारा मंडल को जमा की जा चुकी है, जिससे लेखापरीक्षा की गणना शीट के संबंध में ₹ 4.17 करोड़ का अंतर आ गया है। इसके अलावा, आरएलडीए को लंबित बकाया राशि को जल्द से जल्द जमा करवाने के लिए पहले ही कहा जा चुका है।

दरे प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि आरएलडीए और इरकॉन (आईएसएल) के बीच पट्टा करार पर 04 जुलाई 2013 को हस्ताक्षर किए गए थे। पट्टा करार की तारीख से पांच वर्ष की समाप्ति के बाद अर्थात् 04 जुलाई, 2013 से दिशानिर्देश मूल्य में विधिवत संशोधन करने के पश्चात् मार्जिन राशि की कटौती करने के बाद आवंटित 2700 वर्गमीटर भूमि के लिए एमएजीपी की निवल राशि ₹ 9.44 करोड़ और इरकॉन (आईएसएल) द्वारा उपयोग की गई 317.21 वर्गमीटर की अतिरिक्त भूमि के लिए ₹ 1.11 करोड़ बनती है। इस प्रकार, कुल एमएजीपी

₹ 10.55 करोड़ बनती है। उसमें से आरएलडीए से अब तक ₹ 1.90 करोड़ प्राप्त हो चुके हैं, ₹ 8.65 करोड़ की निवल एमएजीपी राशि अभी भी बकाया है।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय के गैर-प्रशुल्क राजस्व के माध्यम से अपने वित्तीय संसाधनों की पूर्ति के प्रयास दरे प्रशासन की खराब निगरानी के कारण अप्रभावी रहे, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 8.65 करोड़ की राशि के एमएजीपी की अल्प-वसूली/गैर-वसूली हुई।

मामले को जून 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (अगस्त 2022)।

#### सिफारिशें:

- जोनल रेलवे को समय-समय पर भूमि पट्टे के प्रभारों में संशोधन के संबंध में रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू करने की आवश्यकता है।
- उक्त राशि की वसूली न करने और रेल मंत्रालय के समझौतों/आदेशों का अनुपालन न करने के लिए जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है।
- इस संबंध में वसूली नोटिस जारी किया जाए।

नई दिल्ली

दिनांक: 07 फरवरी 2023

(इला सिंह)

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 08 फरवरी 2023

(गिरीश चंद्र मुर्मू)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक



# अनुलग्नक

---

---



अनुलग्नक 1.1 नेशनल रेलरोड कॉर्पोरेशन, यूएस (एमट्रैक) का वार्षिक परिचालन प्रदर्शन - परिचालन परिणाम (संदर्भ पैराग्राफ 1.1.1)									
(\$ मिलियन में)	पिछले वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2020 (\$ में)	वास्तविक वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2021 (\$ में)	वर्ष दर वर्ष वृद्धि	सितंबर पूर्वानुमान वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2021 (\$ में)	वास्तविक वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2021 (\$ में)	अनुकूल/प्रतिकूल बनाम सितंबर पूर्वानुमान			
							\$	\$	प्रतिशत
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			(कॉलम 2-कॉलम 3)				(कॉलम 7-कॉलम 6)		
टिकट राजस्व (समायोजित)	1,238.30	888.00	350.30	28	875.00	888.00	13	1	
खाद्य और पेय	30.8	23.0	7.9	26	21.6	23.0	1.3	6	
राज्य समर्थित ट्रेन राजस्व	342.1	352.8	10.7	3	355.2	352.8	(2.4)	1	
<b>उप कुल यात्री संबंधित राजस्व</b>	<b>1,611.2</b>	<b>1,263.8</b>	<b>347.5</b>	<b>22</b>	<b>1,251.8</b>	<b>1,263.8</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	
अन्य मूल राजस्व	303.2	307.6	4.4	1	302.2	307.6	5.4	2	
अनुषंगी राजस्व	350.1	361.7	11.6	3	359.4	361.7	2.3	2	
<b>कुल राजस्व</b>	<b>2,264.5</b>	<b>1,933.1</b>	<b>331.4</b>	<b>15</b>	<b>1,913.4</b>	<b>1,933.1</b>	<b>19.7</b>	<b>2</b>	

अनुलग्नक 1.1 नेशनल रेलरोड कॉर्पोरेशन, यूएस (एमट्रैक) का वार्षिक परिचालन प्रदर्शन - परिचालन परिणाम (संदर्भ पैराग्राफ 1.1.1)									
(\$ मिलियन में)	पिछले वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2020 (\$ में)	वास्तविक वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2021 (\$ में)	वर्ष दर वर्ष वृद्धि	सितंबर पूर्वानुमान वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2021 (\$ में)	वास्तविक वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2021 (\$ में)	अनुकूल/प्रतिकूल बनाम सितंबर पूर्वानुमान			
							\$	\$	प्रतिशत
1	2	3	4 (कॉलम 2-कॉलम 3)	5 प्रतिशत	6	7	8 (कॉलम 7-कॉलम 6)	9	
वेतन	302.8	341.0	38.2	13	341.3	341.0	0.3	0	
मजदूरी और ओवरटाइम	1,052.8	997.1	55.7	5	994.5	997.1	2.6	0	
कर्मचारी लाभ	581.2	542.2	39.0	7	542.7	542.2	0.5	0	
कर्मचारी संबंधी	21.9	21.8	0.2	1	22.3	21.8	0.5	2	
वेतन, मजदूरी और लाभ	1,958.7	1,902.1	56.6	3	1,900.7	1,902.1	1.4	0	
ट्रेन संचालन	275.6	215.9	59.8	22	215.4	215.9	0.4	0	
ईंधन, बिजली और उपयोगिताएँ	215.5	188.4	27.1	13	185.6	188.4	2.8	1	
सामग्री	150.1	128.3	21.8	15	120.1	128.3	8.2	7	
सुविधा, संचार और कार्यालय	164.2	173.3	9.1	6	171.0	173.3	2.3	1	



अनुलग्नक 1.1 नेशनल रेलरोड कॉर्पोरेशन, यूएस (एमट्रैक) का वार्षिक परिचालन प्रदर्शन - परिचालन परिणाम (संदर्भ पैराग्राफ 1.1.1)									
(\$ मिलियन में)	पिछले वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2020 (\$ में)	वास्तविक वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2021 (\$ में)	वर्ष दर वर्ष वृद्धि		सितंबर पूर्वानुमान वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2021 (\$ में)	वास्तविक वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2021 (\$ में)	अनुकूल/प्रतिकूल बनाम सितंबर पूर्वानुमान		
			\$	प्रतिशत				\$	प्रतिशत
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			(कॉलम 2-कॉलम 3)				(कॉलम 7-कॉलम 6)		
विज्ञापन और बिक्री	56.6	56.2	0.4	1	53.2	56.2	3.0	6	
आकस्मिक घटना और अन्य दावे	58.6	90.1	31.4	54	69.5	90.1	20.5	30	
व्यावसायिक शुल्क और डाटा प्रोसेसिंग	218.0	194.4	23.6	11	194.8	194.4	0.3	0	
अन्य सभी व्यय	128.3	191.6	63.3	49	191.7	191.6	0.1	0	
पूँजी और अनुबंधी में स्थानांतरण	172.0	177.2	5.1	3	173.7	177.2	3.4	2	
<b>कुल खर्च</b>	<b>3,053.6</b>	<b>2,963.1</b>	<b>90.5</b>	<b>3</b>	<b>2,928.3</b>	<b>2,963.1</b>	<b>34.8</b>	<b>1</b>	

अनुलग्नक 1.1 नेशनल रेलरोड कॉर्पोरेशन, यूएस (एमट्रैक) का वार्षिक परिचालन प्रदर्शन - परिचालन परिणाम (संदर्भ पैराग्राफ 1.1.1)									
(\$ मिलियन में)	पिछले वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2020 (\$ में)	वास्तविक वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2021 (\$ में)	वर्ष दर वर्ष वृद्धि		सितंबर पूर्वानुमान वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2021 (\$ में)	वास्तविक वर्ष से डेटा सितंबर वित्तीय वर्ष 2021 (\$ में)	अनुकूल/प्रतिकूल बनाम सितंबर पूर्वानुमान	\$	प्रतिशत
			4	5					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			(कॉलम 2-कॉलम 3)				(कॉलम 7-कॉलम 6)		
समायोजित परिचालन आय	789.10	1,030.00	240.90	31	1,014.90	1,030.00	15.1	1	
ओपीइवी और पेंशन	31.4	34.5	3.1	10	34.6	34.5	0.1	0	
परियोजना संबंधित राजस्व और व्यय	151.2	147.2	4.0	3	149.7	147.2	2.5	2	
मूल्यहास	926.3	905.0	21.3	2	912.9	905.0	7.9	1	
महानिरीक्षक कार्यालय	22.4	24.1	1.8	8	23.7	24.1	0.5	2	
राज्य पूंजी भुगतान परिशोधन	133.4	139.7	6.3	5	138.4	139.7	1.3	1	
गैर-ऑपरटिंग समेत/(व्यय)	45.2	23.1	68.3	151	23.5	23.1	0.4	2	
शुद्ध आय/(हानि)	1,679.00	1,955.20	276.20	16	1,951.70	1,955.20	3.6	0	

अनुलग्नक 1.2 नमूना आकार चयन (संदर्भ पैराग्राफ 1.1.5)			
क्र.सं.	गतिविधि का नाम	चयन मानदंड/नमूना आकार	चयनित इकाइयाँ
1	2	3	4
1.	मंडल	प्रत्येक जोनल रेलवे से उच्चतम विविध आय/एनएफआर वाले दो मंडल	32 मंडल, बीएलडब्ल्यू, सीएलडब्ल्यू और मेट्रो रेलवे
2.	अर्वाचित प्रस्ताव- दीर्घावधि और अल्पावधि	प्रत्येक श्रेणी से अधिकतम 5 प्रस्ताव	लंबी अवधि - 24 मामले अल्पावधि - 7 मामले
3.	स्टेशन	उच्चतम कमाई वाले अधिकतम 05 स्टेशन	जोनल रेलवे के 83 स्टेशन और मेट्रो रेलवे के 5 स्टेशन
4.	ट्रेनें	उच्चतम कमाई वाले अधिकतम 5 स्टेशन	16 जोनल रेलवे और एमआर की 80 ट्रेनें
5.	वे लीव सुविधा	समीक्षा अवधि 2017-21 के दौरान अंतिम रूप दिया गया - प्रत्येक चयनित मंडल से 10 मामले	प्रत्येक जोनल रेलवे के चयनित दो मंडलों से 10 संविदा
8.	पार्किंग से आय	(ए) स्टेशनों के अलावा अन्य रेलवे भूमि पर पार्किंग से आय - 100 प्रतिशत (बी) स्टेशनों पर रेलवे भूमि पर पार्किंग से आय - चयनित मंडल से प्रत्येक में 10 संविदा	प्रत्येक जोनल रेलवे के चयनित दो मंडलों से प्रत्येक में 10 संविदा
9.	पे एंड यूज टॉयलेट	समीक्षा अवधि के दौरान अंतिम रूप दिए गए संविदा - चयनित मंडल से 10-10	चयनित दो मंडलों से 10-10 संविदा
10.	रेलवे द्वारा खानपान संविदा से आय	समीक्षा अवधि के दौरान संविदा को अंतिम रूप दिया गया। चयनित मंडल से प्रत्येक में 10 संविदा	प्रत्येक जोनल रेलवे के चयनित दो मंडलों से प्रत्येक में 10 संविदा

अनुलग्नक 1.3 नौ जोनल रेलवों के 45 चयनित स्टेशनों के निरीक्षण के परिणाम <sup>150</sup> (संदर्भ पैराग्राफ 1.1.6.8)					
वस्तु का विवरण	उपलब्ध		अनुपलब्ध		स्टेशनों की संख्या
	जोनल रेलवों की संख्या	स्टेशनों की संख्या	जोनल रेलवों की संख्या	स्टेशनों की संख्या	
1	2	3	4	5	
पीआरएस के साथ संलग्न आरडीएन स्क्रीन डिस्प्ले	5	9	9	36	
ट्रेनों के आगमन, प्रस्थान और चलने की स्थिति से संबंधित जानकारी रखने वाला आरडीएन स्क्रीन डिस्प्ले	6	26	8	19	
यात्री आराम, सुविधा और यात्री सुरक्षा संदेशों से संबंधित जानकारी रखने वाले आरडीएन स्क्रीन डिस्प्ले की सुविधा	4	7	9	38	
आपात स्थिति के मामले में आपदा राहत अपडेट की जानकारी रखने वाला आरडीएन	3	3	9	42	

<sup>150</sup> मरे, पूतरे, पूमरे, उमरे, पूसीरे, दरे, दमरे, दपूरे, उपरे

अनुलग्नक 1.4								
रेलवे द्वारा खानपान संविदा के माध्यम से प्राप्त आय (संदर्भ पैराग्राफ 1.1.6.14)								
वर्ष	रेलवे/मेट्रो रेलवे/रेलवे उत्पादन इकाई	मंडल	प्रदान किए गए लाइसेंसों की संख्या	लेखापरीक्षा में जांचे गए मामलों की संख्या	निविदा के अनुसार अनुमानित लाइसेंस शुल्क (₹ लाख में)	संविदा के अनुसार निर्धारित लाइसेंस शुल्क (₹ लाख में)	वास्तव में प्राप्त लाइसेंस शुल्क (₹ लाख में)	कम वसूली/बकाया लाइसेंस शुल्क, यदि कोई हो (₹ लाख में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9 (कॉलम 7 - कॉलम 8)
2017-18 से 2020-21	मरे	मुंबई	28	28	134.93	198.82	198.82	0.00
2017-18 से 2020-21	मरे	पुणे	1 1	1 1	63.92	86.04	86.43	-0.39
2017-18 से 2020-21	पूरे	एचडब्ल्यूच	27	10	66.91	569.60	196.57	373.03
2017-18 से 2020-21	पूरे	सियालदाह	18	10	38.47	109.14	111.01	0.00
2017-18 से 2020-21	पूमरे	डीएनआर	68	0	447.00	447.00	450.09	-3.09
2017-18 से 2020-21	पूमरे	डीएचएन	46	0	41.52	92.72	92.72	0.00
2017-18 से 2020-21	पूतरे	डब्ल्यूएटी	123	10		948.62	554.61	394.01
2017-18 से 2020-21	पूतरे	केयूआर	404	10		1269.07	1002.43	266.64
2017-18 से 2020-21	उरे	दिल्ली	41	10	101.04	152.15	152.15	0.00
2017-18 से 2020-21	उरे	एलकेओ	82	10	69.94	177.37	176.96	0.41
2017-18 से 2020-22	उमरे	पीआरवाईजे	81	10	137.17	262.10	156.76	105.34
2017-18 से 2020-22	उमरे	जेएचएस	19	10	119.28	178.36	178.36	0.00
2017-18 से 2020-22	उपूरे	बीएसबी	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00
2017-18 से 2019-20	उपूरे	एलजेएन	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00
2017-18 से 2019-20	पूसीरे	एलएमजी	4	0	8.58	170.08	122.46	47.62

अनुलग्नक 1.4									
रेलवे द्वारा खानपान संविदा के माध्यम से प्राप्त आय (संदर्भ पैराग्राफ 1.1.6.14)									
वर्ष	रेलवे/मेट्रो रेलवे/रेलवे उत्पादन इकाई	मंडल	प्रदान किए गए लाइसेंसों की संख्या	लेखापरीक्षा में जांचे गए मामलों की संख्या	निविदा के अनुसार अनुमानित लाइसेंस शुल्क (₹ लाख में)	संविदा के अनुसार निर्धारित लाइसेंस शुल्क (₹ लाख में)	वास्तव में प्राप्त लाइसेंस शुल्क (₹ लाख में)	कम वसूली/बकाया लाइसेंस शुल्क, यदि कोई हो (₹ लाख में)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
2017-18 से 2019-20	पूसीरे	केआईआर	0	0	0	0	0	0.00	
2017-18 से 2019-20	उपरे	जेपी	20	10	30.06	102.25	27.81	74.44	
2017-18 से 2019-20	उपरे	अजमेर	13	10	52.90	108.11	47.79	60.32	
2017-18 से 2019-20	दरे	एमएस	15	0	99.32	210.38	210.38	0.00	
2017-18 से 2019-20	दरे	टीवीसी	28	0	173.52	246.89	246.89	0.00	
2017-18 से 2019-20	दमरे	एससी	12	10	54.64	66.34	66.34	0.00	
2017-18 से 2019-20	दमरे	बीजेडए	16	10	34.48	73.60	73.60	0.00	
2017-18 से 2019-20	दपूरे	सीकेपी	52	10	72.97	124.92	124.92	0.00	
2017-18 से 2019-20	दपूरे	केपीजी	19	10	79.77	25.35	22.10	3.25	
2017-18 से 2019-20	दपुमरे	बीएसपी	37	10	47.39	144.96	85.05	59.91	
2017-18 से 2019-20	दपुमरे	एनजीपी	14	10	7.46	13.47	13.47	0.00	
2017-18 से 2019-20	दपरे	यूबीएल	73	10	31.66	52.64	52.64	0.00	
2017-18 से 2019-20	दपरे	एसबीसी	42	7	19.01	36.92	36.92	0.00	
2017-18 से 2019-20	परे	एमएमसीटी	56	0	84.77	148.10	148.10	0.00	

अनुलग्नक 1.4									
रेलवे द्वारा खानपान संविदा के माध्यम से प्राप्त आय (संदर्भ पैराग्राफ 1.1.6.14)									
वर्ष	रेलवे/मेट्रो रेलवे/रेलवे उत्पादन इकाई	मंडल	प्रदान किए गए लाइसेंसों की संख्या	लेखापरीक्षा में जांचे गए मामलों की संख्या	निविदा के अनुसार अनुमानित लाइसेंस शुल्क (₹ लाख में)	संविदा के अनुसार निर्धारित लाइसेंस शुल्क (₹ लाख में)	वास्तव में प्राप्त लाइसेंस शुल्क (₹ लाख में)	कम वसूली/बकाया लाइसेंस शुल्क, यदि कोई हो (₹ लाख में)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
2017-18 से 2019-20	परे	एडीआई	55	0	34.41	65.18	65.18	0.00	(कॉलम 7 - कॉलम 8)
2017-18 से 2019-20	पमरे	जेबीपी	95	10	299.19	637.40	637.40	0.00	
2017-18 से 2019-20	पमरे	बीपीएल	65	0	216.71	516.49	516.49	0.00	
2017-18 से 2019-20	बीएलडब्ल्यू	-	0	0	0	0	0	0.00	
2017-18 से 2019-20	सीएलडब्ल्यू	-	0	0	0	0	0	0.00	
2017-18 से 2019-20	मेट्रो रेलवे	-	0	0	0	0	0	0.00	
<b>कुल</b>			<b>1564</b>	<b>226</b>	<b>2566.99</b>	<b>7234.06</b>	<b>5854.45</b>	<b>1381.48</b>	
						₹ 72.34 करोड़	₹ 58.54 करोड़	₹ 13.81 करोड़	

अनुलग्नक 1.5																
वर्ष 2020-21 के लिए जोनल रेलवे की एनएफआर आय का विश्लेषण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 1.1.6.18)																
जोनल रेलवे	मंडल की संख्या	बजट अनुमान	संशोधित अनुमान	जेट 611 का योग	जेट 612 का योग	जेट 613 का योग	जेट 614 का योग	जेट 615 का योग	जेट 616 का योग	जेट 617 का योग	जेट 618 का योग	जेट 248 का योग	कुल आय	कुल आय में प्रतिशत आय का योगदान	कुल आईआर आरई में आरई के हिस्से का प्रतिशत	उपलब्धि में कमी का प्रतिशत
																(₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
पर	6	139.30	29.87	0.70	1.39	8.01	1.92	0.02	0.00	1.56	9.30	0.09	22.99	25	20	83
मरे	5	114.80	35.00	3.50	1.72	4.97	1.97	0.06	0.01	1.57	7.02	0.10	20.92	23	23	82
दरे	6	58.80	12.50	0.71	1.22	3.35	1.92	0.00	0.00	1.79	5.06	0.00	14.06	15	8	76
मेट्रो	1	44.10	18.00	0.80	0.28	1.56	0.18	0.00	0.00	8.73	0.00	0.00	11.55	13	12	74
उरे	5	71.40	13.50	0.63	0.14	0.39	1.38	0.10	0.00	7.22	0.17	0.00	10.03	11	9	86
पूत्रे	3	29.40	6.50	0.00	4.50	0.29	0.66	0.00	0.00	0.17	1.24	0.00	6.86	7	4	77
पूरे	5	37.80	3.75	0.48	0.63	0.23	2.13	1.18	0.00	0.43	0.06	0.00	5.15	6	3	86
उपरे	4	21.00	4.00	0.51	0.07	0.47	0.63	0.00	0.00	1.38	0.77	0.00	3.83	4	3	82
दमरे	6	28.00	5.25	0.01	0.89	0.19	1.02	0.17	0.00	0.77	0.37	0.00	3.42	4	4	88
दपूरे	4	21.00	1.75	0.01	0.32	0.36	1.23	0.00	0.00	0.03	1.09	0.00	3.06	3	1	85



अनुलग्नक 1.5																
वर्ष 2020-21 के लिए जोनल रेलवे की एनएफआर आय का विश्लेषण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 1.1.6.18)																
जोनल रेलवे	मंडल की संख्या	बजट अनुमान	संशोधित अनुमान	जेट 611 का योग	जेट 612 का योग	जेट 613 का योग	जेट 614 का योग	जेट 615 का योग	जेट 616 का योग	जेट 617 का योग	जेट 618 का योग	जेट 248 का योग	कुल आय	कुल आय में प्रतिशत आय का योगदान	कुल आईआर आरई में आरई के हिस्से का प्रतिशत	उपलब्धि में कमी का प्रतिशत
																(₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
पूरु	6	18.90	4.50	0.04	0.25	0.54	0.62	0.00	0.00	0.36	1.07	0.07	2.95	3	3	84
पूसीरे	6	13.65	2.25	0.06	0.04	0.59	0.66	0.02	0.00	0.04	1.09	0.00	2.50	3	2	82
उपूरु	4	21.00	2.75	0.00	0.02	0.41	0.59	0.00	0.00	0.44	0.26	0.00	1.72	2	2	92
उमरे	3	13.65	1.25	0.08	0.00	0.00	0.27	0.00	0.00	0.18	1.06	0.00	1.60	2	1	88
दपरे	4	28.00	3.25	0.21	0.00	0.02	0.69	0.00	0.00	0.18	0.35	0.00	1.45	2	2	95
पमरे	3	31.50	3.75	0.01	0.00	0.19	0.45	0.21	0.00	0.32	0.19	0.00	1.37	1	3	96
दपुमरे	3	8.40	2.13	0.47	0.02	0.27	0.00	0.00	0.00	0.14	0.03	0.00	0.93	1	1	89
<b>कुल</b>	<b>75</b>	<b>462.00</b>	<b>150.00</b>	<b>7.10</b>	<b>10.24</b>	<b>13.97</b>	<b>14.71</b>	<b>1.73</b>	<b>0.01</b>	<b>23.99</b>	<b>19.83</b>	<b>0.18</b>	<b>91.76</b>			

<b>अनुलग्नक 2.1</b>		
<b>मैसर्स राइट्स लिमिटेड द्वारा किए गए पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण पर निष्फल व्यय</b>		
<b>[संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (क) (i)]</b>		
<b>I परित्यक्त पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण पर निष्फल व्यय</b>		
1	कुल लंबाई जिसके लिए राइट्स द्वारा किया गया था (किमी)	118.2
2	नई लाइन के टेक-ऑफ पॉइंट (दीमापुर से धनसिरी) में बदलाव के कारण कुल लम्बाई (किमी), जिसके लिए राइट्स पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण को त्यागना पड़ा	19.219
3	(कोहिमा से जुब्जा तक) के समाप्ति बिंदु में परिवर्तन के कारण कुल लम्बाई (किमी), जिसके लिए राइट्स पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण को त्यागना पड़ा	31.6
4	रेलवे प्रशासन द्वारा पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण में सुधार के विलंबित निर्णय के कारण कुल लंबाई (किमी) के लिए राइट्स पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण को त्यागना पड़ा	50.819
5	पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण कार्य के लिए राइट्स को किया गया कुल भुगतान (₹)	69980899
6	राइट्स पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण (50.819 किमी) जिसे त्यागना पड़ा, पर आनुपातिक व्यय (₹)	30087642.19
7	डीएमवी-कोहिमा नई लाइन परियोजना के परित्यक्त पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण पर निष्फल व्यय (₹)	<b>39893257</b>
<b>II परित्यक्त भू-तकनीकी अन्वेषण पर निष्फल व्यय</b>		
1	कुल लम्बाई (किमी), जिसके लिए मैसर्स एसोसिएट्स कंस्ट्रक्शन एंड कंसल्टेंसी द्वारा भू-तकनीकी अन्वेषण कार्य किया गया था	120
2	नई लाइन के टेक-ऑफ पॉइंट (दीमापुर से धनसिरी) में बदलाव के कारण कुल लंबाई (किमी) जिसके लिए भू-तकनीकी अन्वेषण कार्य को त्यागना पड़ा	19.219

<b>अनुलग्नक 2.1</b>		
<b>मैसर्स राइट्स लिमिटेड द्वारा किए गए पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण पर निष्फल व्यय</b>		
<b>[संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (क) (i)]</b>		
3	(कोहिमा से जुब्जा तक) के समाप्ति बिंदु में बदलाव के कारण कुल लंबाई (किमी) जिसके लिए भू-तकनीकी अन्वेषण कार्य को त्यागना पड़ा	31.6
4	कुल लंबाई (किमी) जिसके लिए पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण में सुधार हेतु रेल प्रशासन के विलंबित निर्णय के कारण भू-तकनीकी अन्वेषण कार्य को त्यागना पड़ा	50.819
5	मैसर्स एसोसिएट्स कंस्ट्रक्शन एंड कंसल्टेंसी को भू-तकनीकी अन्वेषण कार्य के लिए किया गया कुल भुगतान (₹)	25205581
6	भू-तकनीकी अन्वेषण कार्य (50.819 किमी) जिसे त्यागना पड़ा, पर आनुपातिक व्यय (₹)	10674353.51
7	डीएमवी-कोहिमा नई लाइन परियोजना के परित्यक्त भू-तकनीकी अन्वेषण कार्य पर निष्फल व्यय (₹)	<b>14531227.49</b>
<b>पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण और भू-तकनीकी अन्वेषण पर कुल परिहार्य व्यय</b>		
1	राइट्स के परित्यक्त पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण पर निष्फल व्यय (₹)	39893257
2	मैसर्स एसोसिएट्स कंस्ट्रक्शन एंड कंसल्टेंसी के परित्यक्त भू-तकनीकी अन्वेषण पर निष्फल व्यय (₹)	14531227.49
	परित्यक्त पूर्व-निर्माण सर्वेक्षण और परित्यक्त भू-तकनीकी अन्वेषण पर कुल निष्फल व्यय (₹)	54424484.49
		<b>₹ 5.44 करोड़</b>

## अनुलग्नक 2.2

जल्दबाजी में भूमि अधिग्रहण के लिए भुगतान की गई राशि जिसे अंततः त्याग दिया गया था  
[संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (i)]

क्र.सं.	चेनेज (मीटर)		एजेंसी द्वारा प्रस्तावित चेनेज	परित्यक्त भूमि का क्षेत्रफल (आधिकारिक अभिलेख/भूमि योजना के अनुसार) वर्ग मीटर	परित्यक्त भूमि का क्षेत्रफल (आधिकारिक अभिलेख/भूमि योजना के अनुसार) वर्ग फुट	भूमि योजना संख्या	प्लॉट सं.	भूमि के अधिग्रहण के लिए भुगतान की गई राशि (₹)
	से	तक						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	74388	76686	राइट्स	236011	2540401.26	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/01/2014 (74,388 किमी - 77,901 किमी)	93 से 103	92665818.55
2	77068	78361	राइट्स	133785	1440049.76	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/01/2014 (74,388 किमी - 77,901 किमी) सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/02/2014 (77,901 किमी - 80,439 किमी)	87 से 92 83, 85 और 86	48489542.31

अनुलग्नक 2.2										
जल्दबाजी में भूमि अधिग्रहण के लिए भुगतान की गई राशि जिसे अंततः त्याग दिया गया था [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (i)]										
क्र.सं.	चेनेज (मीटर)		एजेंसी द्वारा प्रस्तावित चेनेज	परित्यक्त भूमि का क्षेत्रफल (आधिकारिक अभिलेख/भूमि योजना के अनुसार) वर्ग मीटर	परित्यक्त भूमि का क्षेत्रफल (आधिकारिक अभिलेख/भूमि योजना के अनुसार) वर्ग फुट	भूमि योजना संख्या	प्लॉट सं.	भूमि के अधिग्रहण के लिए भुगतान की गई राशि (₹)		
	से	तक								
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
3	81150	81450	राइट्स	48072	516842.69	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/04/2014 (80.439 किमी - 84.685 किमी)	66 से 68 और 71	19102483.20		
4	82650	83200	राइट्स	63078	678965.94	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/04/2014 (80.439 किमी - 84.685 किमी)	58ए और 59 से 62	34559923.50		
5	83407	83776	राइट्स	36170	389330.64	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/04/2014 (80.439 किमी - 84.685 किमी)	53, 56, 57 और 57ए	15415073.94		

## अनुलग्नक 2.2

जल्दबाजी में भूमि अधिग्रहण के लिए भुगतान की गई राशि जिसे अंततः त्याग दिया गया था  
[संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (i)]

क्र.सं.	चेनेज (मीटर)	एजेंसी द्वारा प्रस्तावित चेनेज	परित्यक्त भूमि का क्षेत्रफल (आधिकारिक अभिलेख/भूमि योजना के अनुसार) वर्ग मीटर	परित्यक्त भूमि का क्षेत्रफल (आधिकारिक अभिलेख/भूमि योजना के अनुसार) वर्ग फुट	भूमि योजना संख्या	प्लॉट सं.	भूमि के अधिग्रहण के लिए भुगतान की गई राशि (₹)
	से तक						
1	2	4	5	6	7	8	9
6	84708	85531	राइट्स 55322	595481.05	सीई/सीओएन/दीमापुर- कोहिमा/एल/03/2014 (84.618 किमी - 89.127 किमी)	42ए, 42, 43, 44, 45, 46, 47 और 47ए	23129430.78
<b>कुल</b>							<b>233362272.28</b>
							<b>₹ 23.34 करोड़</b>

अनुलग्नक 2.3									
सुरंगों के ऊपर अधिविहित भूमि (जिरात सहित) के लिए मुआवजे का अनिवार्य भुगतान [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (ii)]									
सुरंग नं.	कुल चनेज	सुरंग की लंबाई	चनेज	भूमि योजना संख्या	गांव	अनुमान संख्या और तारीख	पूरे प्लान में प्लॉट स.	भुगतान की गई कुल राशि (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			21463 मीटर - 21700 मीटर	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं		टनल टी-1 के ऊपर भूमि के मुआवजे के स्वीकृत जापन एवं अनुमान के अनुसार सुरंग के इस हिस्से के लिए मुआवजे का भुगतान नहीं किया गया था।
1	21463 मीटर से 24934 मीटर	3471 मी	21700 मीटर - 22900 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर- कोहिमा/एल/1/2020 (21,700 किमी से 22,900 किमी)	चुमुकेडिमा गांव, जिला : दीमापुर		1 से	50710294	
			22900 मीटर - 24050 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर - कोहिमा/एल/2/2020 (22,900 किमी से 24,050 किमी)	चुमुकेडिमा गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त, दीमापुर का प्राक्कलन दिनांक 03.03.2020	6 से		
			24050 मीटर से 24934 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर - कोहिमा/एल/3/2020 (24.050 किमी- 25.050 किमी)	चुमुकेडिमा गांव, जिला : दीमापुर		8 से 10		

अनुलग्नक 2.3									
सुरंगों के ऊपर अधिग्रहित भूमि (जिरात सहित) के लिए मुआवजे का अनियमित भुगतान [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (ii)]									
सुरंग नं.	कुल चनेज	सुरंग की लंबाई	चनेज	भूमि योजना संख्या	गांव	अनुमान संख्या और तारीख	पूरे प्लान में प्लॉट स.	भुगतान की गई कुल राशि (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2	25338 मीटर से 25543 मीटर	205 मी	25338 मीटर से 25543 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/1/2018 (25,050 किमी - 27,150 किमी)	नया गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त, दीमापुर का प्राक्कलन दिनांकित 07.03.2017	11 से 15	16762807.88	
3	25942 मीटर से 26740 मीटर	798 मी	25942 मीटर से 26740 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/1/2018 (25,050 किमी - 27,150 किमी)	न्यू चुमकेडिमा गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त दीमापुर का प्राक्कलन दिनांकित 07.03.2017	18 से 22	44388921	
4	39939 मीटर से 41190 मीटर	1251 मी	39939 मीटर से 40500 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/___/2019 (39.85 किमी - 40.50 किमी)	महोदय मै अंगामी गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त दीमापुर का प्राक्कलन दिनांकित 07.09.2020	1	79358328.90	
5	41841 मीटर से 42010 मीटर	169 मी	40500 मीटर से 41190 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/4/2020 (40.50 किमी - 41.50 किमी)	सिरहिमा गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त दीमापुर का प्राक्कलन दिनांकित 01.10.2020	1 से 13	4748487.40	
			41841 मीटर से 42010 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/5/2020	सिरहिमा गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त दीमापुर का प्राक्कलन	20 से 24		



अनुलग्नक 2.3									
सुरंगों के ऊपर अधिग्रहित भूमि (जिरात सहित) के लिए मुआवजे का अनियमित भुगतान [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (ii)]									
सुरंग नं.	कुल चनेज	सुरंग की लंबाई	चनेज	भूमि योजना संख्या	गांव	अनुमान संख्या और तारीख	पूरे प्लान में प्लॉट स.	भुगतान की गई कुल राशि (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				(41.50 किमी - 43.00 किमी)		दिनांकित 01.10.2020			
6	46100 मीटर से 50700 मीटर	4600 मी	46100 मीटर से 46600 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/5/2018 (45.50 किमी - 46.60 किमी)	फेरिमा गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त दीमापुर का प्राक्कलन दिनांक 06.02.2018 एवं प्राक्कलन दिनांक 13.11.2020	61, 62, 63, 66 और 69	105416870.90	
			46600 मीटर से 47600 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/6/2018 (46.60 किमी - 47.60 किमी)	फेरिमा गांव, जिला : दीमापुर		69, 70, 71 और 78		
			47600 मीटर से 48900 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/7/2018 (47.60 किमी - 48.90 किमी)	दीमापुर गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त दीमापुर का प्राक्कलन दिनांकित 06.02.2018	01, 01 (ए)		
			48900 मीटर से 50400 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/8/2018 (48.90 किमी - 50,400 किमी)	दीमापुर गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त दीमापुर का प्राक्कलन दिनांकित 06.02.2018	1		
			50400 मीटर से 50700 मीटर	सीई/कॉन/दीमापुर-कोहिमा/एल/2/2018	दीमापुर गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त दीमापुर का प्राक्कलन	1		

अनुलग्नक 2.3									
सुरंगों के ऊपर अधिव्यहित भूमि (जिरात सहित) के लिए मुआवजे का अनियमित भुगतान [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (ii)]									
सुरंग नं.	कुल चनेज	सुरंग की लंबाई	चनेज	भूमि योजना संख्या	गांव	अनुमान संख्या और तारीख	पूरे प्लान में प्लॉट स.	भुगतान की गई कुल राशि (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				(50,400 किमी - 51,500 किमी)		दिनांकित 06.02.2018			
			51140 मीटर से 51500 मीटर	सीई/कॉन्/दीमापुर-कोहिमा/एल/2/2018 (50,400 किमी - 51,500 किमी)	दीमापुर गांव, जिला : दीमापुर		4 और 5		
			51500 मीटर से 53000 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/10/2018 (51,500 किमी - 53,000 किमी)	दीमापुर गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त दीमापुर का प्राक्कलन दिनांकित 06.02.2018	5 से 8	174958656	
7	51140 मीटर से 57660 मीटर	6520 मी	53000 मीटर से 54600 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/11/2018 (53,000 किमी - 54,600 किमी)	दीमापुर गांव, जिला : दीमापुर		9 से 14		
			54600 मीटर से 56100 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/12/2018 (54,600 किमी - 56,100 किमी)	दीमापुर गांव, जिला : दीमापुर		14 से 19		

अनुलग्नक 2.3									
सुरंगों के ऊपर अधिग्रहित भूमि (जिरात सहित) के लिए मुआवजे का अनियमित भुगतान [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (ii)]									
सुरंग नं.	कुल चनेज	सुरंग की लंबाई	चनेज	भूमि योजना संख्या	गांव	अनुमान संख्या और तारीख	पूरे प्लान में प्लॉट स.	भुगतान की गई कुल राशि (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			56100 मीटर से 57200 मीटर	सीई/कॉन्/दीमापुर-कोहिमा/एल/13/2018 (56,100 किमी - 57,200 किमी)	पिफेमा गांव, जिला : दीमापुर		1		
			57200 मीटर से 57660 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/14/2018 (57,200 किमी - 58,150 किमी)	पिफेमा गांव, जिला : दीमापुर		1 और 13		
8	58000 मीटर से 58120 मीटर	120 मी	58000 मीटर से 58120 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/14/2018 (57.200 किमी - 58.150 किमी)	पिफेमा गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त दीमापुर का अनुमान दिनांक 06.02.2018	1	7352827.30	
9	58260 मीटर से 59080 मीटर	820 मी	58260 मीटर से 59080 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/15/2018 (58.150 किमी - 59.300 किमी)	पिफेमा गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त दीमापुर का अनुमान दिनांक 06.02.2018	01, 14 और 15	24794956.56	
10	60800 मीटर से 66240 मीटर	5440 मी	60800 मीटर से 60860 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/16/2018	पिफेमा गांव, जिला : दीमापुर	उपायुक्त दीमापुर का प्राक्कलन दिनांकित	1	121005999.80	

अनुलग्नक 2.3									
सुरंगों के ऊपर अधिविहित भूमि (जिरात सहित) के लिए मुआवजे का अनियमित भुगतान [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (ii)]									
सुरंग नं.	कुल चनेज	सुरंग की लंबाई	चनेज	भूमि योजना संख्या	गांव	अनुमान संख्या और तारीख	पूरे प्लान में प्लॉट स.	भुगतान की गई कुल राशि (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				(59,300 किमी - 60,860 किमी)					
			60860 मीटर से 65510 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/__/2018 (60,860 किमी - 65,510 किमी)	किरुफेमा और मेंगुजुमा गांवा जिला : कोहिमा	उपायुक्त कोहिमा का अनुमान दिनांक 15.11.2018	1 से 67 और 77		कार्यपालिका द्वारा दस्तावेज का पता नहीं लगाया जा सका। जल्द आपूर्ति के लिए अनुस्मारक जारी किया गया है।
			65510 मीटर से 66000 मीटर	लागू नहीं	लागू नहीं				
			66000 मीटर से 66240 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/__/2018 (66.00 किमी - 67.200 किमी)	किरुफेमा और मेंगुजुमा गांवा जिला : कोहिमा	उपायुक्त कोहिमा का अनुमान दिनांक 15.11.2018	68 से 70		
11	68730 मीटर से 69580 मीटर	850 मी	68730 मीटर से 69580 मीटर	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	कार्यपालिका द्वारा दस्तावेज का पता नहीं लगाया जा सका। जल्द आपूर्ति के लिए

अनुलग्नक 2.3									
सुरंगों के ऊपर अधिग्रहित भूमि (जिरात सहित) के लिए मुआवजे का अनियमित भुगतान [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (ii)]									
सुरंग नं.	कुल चनेज	सुरंग की लंबाई	चनेज	भूमि योजना संख्या	गांव	अनुमान संख्या और तारीख	पूरे प्लान में प्लॉट स.	भुगतान की गई कुल राशि (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									अनुस्मारक जारी किया गया है।
12	69760 मीटर से 69900 मीटर	140 मी	69760 मीटर से 69900 मीटर	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	कार्यपालिका द्वारा दस्तावेज का पता नहीं लगाया जा सका। जल्द आपूर्ति के लिए अनुस्मारक जारी किया गया है।
13	70360 मीटर से 71700 मीटर	1340 मी	70360 मीटर से 71600 मीटर	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	कार्यपालिका द्वारा दस्तावेज का पता नहीं लगाया जा सका। जल्द आपूर्ति के लिए अनुस्मारक जारी किया गया है।
			71600 मीटर से 71700 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/02/2021 (71.600 किमी- 71.900 किमी)	मेंगुजुमा गांव, जिला : कोहिमा	लागू नहीं	4 और 5	लागू नहीं	भूमि मुआवजा मार्च/2021 के बाद भुगतान किया गया। इसलिये गणना में डेटा शामिल नहीं है।

अनुलग्नक 2.3									
सुरंगों के ऊपर अधिग्रहित भूमि (जिरात सहित) के लिए मुआवजे का अनियमित भुगतान [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (ii)]									
सुरंग नं.	कुल चनेज	सुरंग की लंबाई	चनेज	भूमि योजना संख्या	गांव	अनुमान संख्या और तारीख	पूरे प्लान में प्लॉट स.	भुगतान की गई कुल राशि (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14	72040 मीटर से 72660 मीटर	620 मी	72040 मीटर से 72350 मीटर	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	कार्यपालिका द्वारा दस्तावेज का पता नहीं लगाया जा सका। जल्द आपूर्ति के लिए अनुस्मारक जारी किया गया है।
15	73100 मीटर से 73180 मीटर	80 मी	72350 मीटर से 72660 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/01/2021 (72.35 किमी - 74.30 किमी)	किरुफेमा गांव, जिला : कोहिमा	लागू नहीं	1 से 5	लागू नहीं	भूमि मुआवजा मार्च/2021 के बाद भुगतान किया गया। इसलिए गणना में डेटा शामिल नहीं है।
16	74200 मीटर से 75120 मीटर	920 मी	73100 मीटर से 73180 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/01/2021 (72.35 किमी - 74.30 किमी)	किरुफेमा गांव, जिला : कोहिमा	लागू नहीं	10	लागू नहीं	भूमि मुआवजा मार्च/2021 के बाद भुगतान किया गया। इसलिए गणना में डेटा शामिल नहीं है।

अनुलग्नक 2.3									
सुरंगों के ऊपर अधिविहित भूमि (जिरात सहित) के लिए मुआवजे का अनियमित भुगतान [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (ii)]									
सुरंग नं.	कुल चनेज	सुरंग की लंबाई	चनेज	भूमि योजना संख्या	गांव	अनुमान संख्या और तारीख	पूरे प्लान में प्लॉट स.	भुगतान की गई कुल राशि (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			74300 मीटर से 74388 मीटर	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं			कार्यपालिका द्वारा दस्तावेज का पता नहीं लगाया जा सका। जल्द आपूर्ति के लिए अनुस्मारक जारी किया गया है।
17	75540 मीटर से 76080 मीटर	540 मी	74388 मीटर से 75120 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/01/2014 (74,388 किमी - 77,901 किमी)	लालमती पेडुचा, जिला : कोहिमा	उपायुक्त कोहिमा का अनुमान दिनांकित	98 से 103 और 96	19949663.80	
18	77160 मीटर से 77320 मीटर	160 मी	77160 मीटर से 77320 मीटर	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/01/2014 (74,388 किमी - 77,901 किमी)	लालमती पेडुचा, जिला : कोहिमा	उपायुक्त कोहिमा का अनुमान दिनांक 11.02.2016	94, 95 और 96	4901887.65	

अनुलग्नक 2.3									
सुरंगों के ऊपर अधिग्रहित भूमि (जिरात सहित) के लिए मुआवजे का अनियमित भुगतान [सदर्थ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (ii)]									
सुरंग नं.	कुल चनेज	सुरंग की लंबाई	चनेज	भूमि योजना संख्या	गांव	अनुमान संख्या और तारीख	पूरे प्लान में प्लॉट स.	भुगतान की गई कुल राशि (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
19	79800 मीटर से 80560 मीटर	760 मी	79800 मीटर से 80560 मीटर	फाइल नंबर में दिखाया गया प्लान डब्ल्यू/207/सीओएन/एल और मुआवजा/डीडब्ल्यूवी-1, भूमि अधिग्रहण एसएम सं. 20(एल और)/2018 दिनांक जून 2018 के लिए सीएच 77.815 के से 81.85 किमी के बीच अधिग्रहण के लिए	सेचु, जुब्जा, जिला : कोहिमा	उपायुक्त कोहिमा का अनुमान दिनांक 25.04.2018	56 से 92 और 49, 54, 55, 89, 95 और 97	107635262.10	
कुल								796973977.80	
₹ 79.70 करोड़									



अनुलग्नक 2.4 अतिरिक्त भूमि के अधिग्रहण पर परिहार्य व्यय [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (iii)]							
चनेज	एजेंसी द्वारा प्रस्तावित चनेज	भूमि योजना के अनुसार अधिग्रहित क्षेत्र (वर्गमीटर)	गांव	भूमि योजना संख्या	अधिग्रहित भूमि का प्लॉट सं.	भुगतान किए गए अनियमित मुआवजे की राशि (₹)	
से (मीटर)	तक (मीटर)						
1	2	3	5	6	7	8	
18300	18600	आयसा	चुमुकेदिमा, दीमापुर	सीई/सीओएन/ कोहिमा/एल/07/2016	1 से 9	26693681.00	
18650	18800	आयशा	चुमुकेदिमा, दीमापुर	सीई/सीओएन/ कोहिमा/एल/07/2016	11	19008564.50	
18800	19100	आयशा	चुमुकेदिमा, दीमापुर	सीई/सीओएन/ कोहिमा/एल/07/2016	12, 13 और 15 से 30	24159385.40	
20000	20250	आयशा	चुमुकेदिमा, दीमापुर	सीई/सीओएन/ कोहिमा/एल/08/2016	54, 55 और 56	6406884.84	
38350	38650	आयशा	सोचुनोमा, जिला: दीमापुर	सीई/सीओएन/ कोहिमा/एल/02/2017	52 से 58	17850362.10	
38650	38800	आयशा	सोचुनोमा, जिला: दीमापुर	सीई/सीओएन/ कोहिमा/एल/02/2017	45 से 51	4863016.57	
38800	39150	आयशा	सोचुनोमा, जिला: दीमापुर	सीई/सीओएन/ कोहिमा/एल/02/2017	35 से 45	12805361.50	

अनुलग्नक 2.4 अतिरिक्त भूमि के अधिग्रहण पर परिहार्य व्यय [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (iii)]							
चनेज	एजेंसी द्वारा प्रस्तावित चनेज	भूमि योजना के अनुसार अधिग्रहित क्षेत्र (वर्गमीटर)	गांव	भूमि योजना संख्या	अधिग्रहित भूमि का प्लॉट सं.	भूगतान किए गए अनियमित मुआवजे की राशि (₹)	
से (मीटर)	तक (मीटर)						
1	2	3	4	5	6	7	8
43050	43300	आयशा	25000	फेरिमा, दीमापुर	सीई/सीओएन/ दीमापुर-कोहिमा/एल/3/2018	1 से 7	3875584.93
72700	72800	आयशा	22500	किरुफेमा, कोहिमा	सीई/सीओएन/दीमापुर-कोहिमा/एल/01/2021	5 और 7	4523047.60
81600	81700	राईट्स		मेंगुजुमा, कोहिमा	सीई/सीओएन/ दीमापुर-कोहिमा/एल/04/2014	71	
73200	73400	आयशा	27000	किरुफेमा, कोहिमा	सीई/सीओएन/ दीमापुर-कोहिमा/एल/01/2021	10	6113109.72
82150	82350	राईट्स		मेंगुजुमा, कोहिमा	सीई/सीओएन/ दीमापुर-कोहिमा/एल/04/2014	71 और 72	
73400	73600	आयशा	17000	किरुफेमा, कोहिमा	सीई/सीओएन/ दीमापुर-कोहिमा/एल/01/2021	लागू नहीं	2000938.80

अनुलग्नक 2.4 अतिरिक्त भूमि के अधिग्रहण पर परिहार्य व्यय [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (iii)]							
चनेज	एजेंसी द्वारा प्रस्तावित चनेज	भूमि योजना के अनुसार अधिग्रहित क्षेत्र (वर्गमीटर)	गांव	भूमि योजना संख्या	अधिग्रहित भूमि का प्लॉट सं.	भुगतान किए गए अनियमित मुआवजे की राशि (₹)	
से (मीटर)	तक (मीटर)						
1	2	3	5	6	7	8	
82350	82550	राइट्स	मेंगुजुमा, कोहिमा	सीई/सीओएन दीमापुर- कोहिमा/एल/04/2014	61, 61ए और 72		
73600	73800	आयशा	किरुफेमा, कोहिमा	सीई/सीओएन/दीमापुर- कोहिमा/एल/01/2021	11, 12, 13ए, 13बी और 16	1388878.92	
82550	82750	राइट्स	मेंगुजुमा, कोहिमा	सीई/सीओएन/दीमापुर- कोहिमा/एल/04/2014	59 से 63		
		<b>कुल</b>					<b>129688815.88</b>
							<b>₹ 12.97 करोड़</b>

अनुलग्नक 2.5 भूमि के पुनर्सर्वेक्षण/पुनर्वर्गीकरण के कारण किया गया अनियमित भुगतान [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (iv)]			
क्र.सं.	एसएम नंबर और दिनांक	पुनर्वर्गीकरण में शामिल गांव	भुगतान की गई मुआवजा राशि (₹)
1	2	3	4
1	एसएम संख्या 05 भूमि/2019 दिनांक 04.01.2019	किरुफेमा और मेंगुजुमा गाँव, जिला : कोहिमा	12887972
2	एसएम संख्या 89 (भूमि)/2017 दिनांक 14.11.2017	चुमुकेडिमा, न्यू चुमुकेदिमा, मोलवोम, न्यू सोचुनोमा, जुइखु, मोआवा, खेबंग जिला : दीमापुर	30169663
3	एसएम नं. 05 (भूमि)/2017 दिनांक 24.01.2017	धनसीरीपर, पिमला, सुखोवी और चुमुकेडिमा जिला : दीमापुर	26617138
		<b>कुल</b>	<b>69674773</b>
			<b>₹ 6.97 करोड़</b>

अनुलग्नक 2.6 भूमि मुआवजा लागत पर स्थापना शुल्क का अनियमित भुगतान [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ख) (v)]	
1. भूमि अधिग्रहण के लिए नागालैंड सरकार को भुगतान किया गया मुआवजा	
(क) भुगतान किया गया कुल मुआवजा (असम + नागालैंड) पहले संशोधित अनुमान के साथ विवरण के अनुसार ]	₹ 506,77,68,106
(ख) जोड़ें: एसएम संख्या: 89 (भूमि)/2017 दिनांक 14.11.2017 के माध्यम से भुगतान किया गया मुआवजा	₹ 20,59,43,948 <sup>151</sup>
(ग) घटा:	
(i) असम सरकार को दिया गया भूमि मुआवजा	₹ 15,82,68,690 <sup>152</sup>
(ii) बड़ी हुई दर के कारण अतिरिक्त मुआवजा	₹ 24,81,11,455 <sup>153</sup>
<b>नागालैंड सरकार को भुगतान किया गया शुद्ध भूमि मुआवजा = (क) + (ख) - [ग (i) - ग (ii)]</b>	<b>₹ 486,73,32,009</b>
2. स्थापना शुल्क के अनियमित भुगतान की गणना (4%)	
(क) मुआवजे की राशि (4% स्थापना शुल्क सहित)	₹ 486,73,32,009
(ख) मुआवजे की राशि (4% स्थापना शुल्क को छोड़कर)	₹ 468,01,26,932 <sup>154</sup>
इसलिए, स्थापना शुल्क की राशि [ @ 4% ] = (क) - (ख)	₹ 18,72,05,077
<b>स्थापना शुल्क का अनियमित भुगतान (राज्य के राजस्व के रूप में)</b>	<b>₹ 18,72,05,077</b>
	<b>₹ 18.72 करोड़</b>

<sup>151</sup> इस राशि को प्रस्तावित प्रथम संशोधित अनुमान के साथ भेजे गए मुआवजे के विवरण में शामिल नहीं किया गया था।

<sup>152</sup> असम सरकार को मुआवजा राशि का भुगतान किया गया।

<sup>153</sup> भू-किराया में वृद्धि के कारण अतिरिक्त मुआवजे का भुगतान किया गया लेकिन 8 प्रतिशत की दर से स्थापना शुल्क का भुगतान नहीं किया गया।

<sup>154</sup> मुआवजे की राशि = ₹ 486,73,32,009 x 100/104 = ₹ 468,01,26,932

अनुलग्नक 2.7		
सुरंगों के क्रॉस सेक्शन के अताकिक प्रस्ताव के कारण प्रत्याशित दायित्व [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ग) (1)]		
I. सुरंगों की लंबाई की गणना जहां नए क्रॉस सेक्शन को अपनाने का प्रस्ताव है		
क्र. सं.	सुरंग सं.	सुरंग की लंबाई (कट और कवर को छोड़कर) मीटर
1	2	3
1	6	4600
2	7	6520
3	8	120
4	9	820
5	10	5440
6	11	850
7	12	140
8	13	1340
9	14	620
10	15	80
11	16	920
12	17	540
13	18	160
14	19	760
	<b>कुल</b>	<b>22910</b>

<b>अनुलग्नक 2.7</b>	
<b>सुरंगों के क्रॉस सेक्शन के अतार्किक प्रस्ताव के कारण प्रत्याशित दायित्व</b>	
<b>[संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ग) (1)]</b>	
<b>II. प्रत्याशित देयता के लिए गणना</b>	
ए	नए क्रॉस सेक्शन के साथ प्रस्तावित सुरंगों की लंबाई = 22910 आरएम = 22.91 किमी
बी	सुरंगों की अनुमानित लागत प्रति आरएम = ₹ 8.39 लाख
सी	सुरंगों की कुल अनुमानित लागत = ए x बी = 22910 x 8.39 = ₹ 1922.14 करोड़
डी	विचाराधीन प्रथम संशोधित अनुमान के अनुसार परियोजना की कुल लागत = ₹ 6911.44 करोड़
ई	आरओसीएस अपनाने पर 30 वर्ष के जीवन चक्र के दौरान प्रति किमी शुद्ध बचत = ₹ 38.37 करोड़
एफ	30 वर्षों के जीवन चक्र के दौरान कुल समग्र देयता (बचत) = ए x ई = ₹ 879.05 करोड़
जी	कुल परियोजना लागत के संबंध में प्रतिशत बचत = एफ/डी x 100 = 12.71%
एच	अनुमानित निर्माण देयता यदि आरओसी को कुल लागत का 12.71% नहीं अपनाया गया है) = (सी) - (सी) x 100/112.71 = ₹ 216.75 करोड़
<b>अनुमानित निर्माण देयता ₹ 216.75 करोड़</b>	
<b>30 वर्षों के जीवन चक्र के दौरान कुल समग्र देयता (बचत)- ₹ 879.05 करोड़</b>	

अनुलग्नक 2.8 असंगत योजना के कारण परिहार्य देयता/व्यय [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (ग) (2)]		
क्र.सं	विवरण	लंबाई/राशि
1	2	3
<b>I. सुरंग संख्या: टी-1ए, टी-2 और टी-3 की कुल लागत की गणना</b>		
1	एससीए के अनुसार सुरंगों की कुल लंबाई (टी-1ए, टी-1, टी-2 और टी-3)	4526 आरएम <sup>155</sup>
2	कुल एससीए मूल्य	₹ 388.0 करोड़
3	टनल प्रति आरएम की संशोधित लागत [(2)/(1)]	₹ 8,57,313
4	सुरंगों: टी-1ए, टी-2 और टी-3 की लंबाई संख्या (सुरंग विवरण के अनुसार)	1066 आरएम
5	सुरंगों संख्या: टी-1ए, टी-2 और टी-3 [(3) x (4)] की कुल संशोधित लागत	₹ 91,38,95,658
<b>II. परिहार्य देयता/व्यय की गणना</b>		
6	सुरंग संख्या: टी-1ए, टी-2 और टी-3 की संशोधित लागत	₹ 91,38,95,658
7	सुरंगों के क्रॉस-सेक्शन में परिवर्तन/वृद्धि के कारण लागत में वृद्धि (सीए लागत से अधिक)	सीए मूल्य से 7.2% अधिक
8	टनल नंबर: टी-1ए, टी-2 और टी-3 [(1) x 100/107.2] की मूल लागत	₹ 85,25,14,606
9	परिहार्य देयता/व्यय [(6) - (8)]	₹ 6,13,81,052
<b>कुल परिहार्य देयता/व्यय</b>		<b>अर्थात् ₹ 6.14 करोड़</b>



अनुलग्नक 2.9									
सिग्नलिंग सामग्री की अताकिक अधिप्राप्ति के कारण राजस्व का अवरोधन [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (घ) (i)]									
क्र. स.	सामग्री का विवरण	प्राप्त मात्रा (संख्या/कि.मी.)	प्राप्ति की तारीख	सामग्री की लागत (₹)	दर (₹)	जारी की गई मात्रा (संख्या/किमी)	बकाया मात्रा (संख्या/ किमी)	शेष मात्रा की लागत (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	20 जोड़ी स्विच बोर्ड केबल	3.00	09.10.2017	771840	257280.00	0.10	2.90	746112.00	
2	ड्राप तार	10.00	09.10.2017	307200	30720.00	0.00	10.00	307200.00	
3	2सीx25 वर्ग मिली मीटर	84.02	27.02.2018	7823678	93116.85	49.00	35.00	3259089.86	एचजेआई-एलएलजी को जारी किया गया आर/ओ सं. एन/555/7/141/सीओएन/ एजीटीएल/51, दिनांक 26.03.2019
4	12सीx1.5 वर्ग मिलीमीटर	198.44	23.02.2018	32767230	165126.61	167.00	32.00	5284051.66	
5	एलईडी कालिंग ओन	27.00	28.04.2018	188799	6992.56	6.00	21.00	146843.67	
6	एलईडी लाल	136.00	19.05.2018	1168371	8590.96	34.00	102.00	876278.25	
7	एलईडी पीला	169.00	19.05.2018	1451874	8590.97	41.00	128.00	1099644.21	
8	एलईडी ग्रीन	116.00	19.05.2018	1112424	9589.86	23.00	93.00	891857.17	
9	50 जोड़ी पीआईजेएफ केबल	8.90	01.06.2018	2461335	276709.95	0.51	8.39	2321319.77	
10	20 जोड़ी पीआईजेएफ केबल	1.00	01.06.2018	143541	143541.00	0.40	0.60	85981.06	

अनुलग्नक 2.9 सिग्नलिंग सामग्री की अताकिक अधिप्राप्ति के कारण राजस्व का अवरोधन [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (घ) (i)]										
क्र. स.	सामग्री का विवरण	प्राप्त मात्रा (संख्या/कि.मी.)	प्राप्ति की तारीख	सामग्री की लागत (₹)	दर (₹)	जारी की गई मात्रा (संख्या/किमी)	बकाया मात्रा (संख्या/ किमी)	शेष मात्रा की लागत (₹)	टिप्पणियां	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
11	एलईडी रुट	202.00	30.06.2018	1210869	5994.40	93.00	109.00	653389.71		
12	6 क्वाड केबल 1.4 मिमी	133.72	31.07.2018	60302108	450954.66	35.50	99.00	44644511.27	सीएसटीई/सी/एमएलजी-II सामान्य दिनांक 08.04.2021 के अनुसार एसएसई/ एसआईजी/जीएचवाई को जारी किया	
13	थर्मोशिन किंग ज्वाइंटिंग किट	47.00	10.08.2018	144196	3068.00	1.00	46.00	141128.00		
14	ओएफसी केबल	112.34	07.11.2018	10226915	91037.00	50.64	61.70	5616983.17	एचजेआई-एलएलजी को जारी किया गया आर/ओ सं. एन/555/7/141/सीओएन/ एजीटीएल/51, दिनांक 26.03.2019	
15	आईपीएस	10.00	08.11.2018	10924192	1092419.20	2.00	8.00	8739353.60		
16	एलईडी शंट	242.00	29.04.2019	1448130	5984.01	60.00	182.00	1089089.50		
17	2सीx2.5 वर्ग मिलीमीटर	81.37	20.05.2019	8860203	108887.83	17.27	64.10	6980036.78		
18	पॉइंट कॉन्टेक्टर यूनिट	56.00	12.07.2019	991134	17698.82	0.00	56.00	991134.00		

अनुलग्नक 2.9									
सिग्नलिंग सामग्री की अताकिक अधिप्राप्ति के कारण राजस्व का अवरोधन									
[संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.1 (घ) (i)]									
क्र. स.	सामग्री का विवरण	प्राप्त मात्रा (संख्या/कि.मी.)	प्राप्ति की तारीख	सामग्री की लागत (₹)	दर (₹)	जारी की गई मात्रा (संख्या/किमी)	बकाया मात्रा (संख्या/ किमी)	शेष मात्रा की लागत (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
19	12सीx1.5 वर्ग मिलीमीटर	150.08	12.09.2020	30562798	203650.16	0.00	150.08	30562798.00	एजीटीएल- सबस्म में 0.400 कि.मी. मात्रा समायोजित की गई, इसलिए उपरोक्त मात्रा की सामग्री की लागत नहीं ली गई है
<b>कुल</b>				<b>172866837</b>				<b>114436801.69</b>	
								<b>₹ 11.44 करोड़</b>	

संविदा 2.10 (ए) ब्लैकटिंग सामग्री पर अनियमित व्यय (जुलाई 2019 से पूर्व की अवधि के लिए) [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (क)]		
क्र.सं	संविदा करार संख्या	ब्लैकटिंग सामग्री के लिए अनियमित भुगतान (₹)
1	2	3
1	कॉन/डीके/2170	17081971.00
2	कॉन/डीके/2181	9639244.80
	<b>कुल</b>	<b>26721215.80</b>
		<b>₹ 2.67 करोड़</b>

<b>संविदा 2.10 (बी)</b> <b>ब्लैकेटिंग सामग्री पर अनियमित व्यय (जुलाई 2019 के बाद)</b> <b>[संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ए)]</b>		
क्र.सं	संविदा समझौता संख्या	ब्लैकेटिंग सामग्री के लिए अनियमित भुगतान (₹)
1	2	3
1	कॉन/डीके/2170	18579277.96
2	कॉन/डीके/2181	19813377.60
	<b>कुल</b>	<b>38392655.56</b>
		<b>₹ 3.84 करोड़</b>

अनुलग्नक 2.11 कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2016-17	कॉन्/डीके/2336, डीटी: 21.04.2017	15.02.2019	30.09.2022	अलाइनमेंट (सीएच 38500 मीटर से 42300 मीटर) के साथ भूमि के स्पष्ट नहीं होने के कारण। अलाइनमेंट के साथ लगे हाई टेंशन तारों ने काम प्रभावित किया। छोटे पुलों की झड़ग नहीं सौंपी गई। फेरिमा याई में एप्रोच रोड की अनुपलब्धता और कोविड-19 महामारी	4	33.5	कार्य प्रगति पर है	(i) पीवीसी-I= ₹ 12970752 (दि.19.06.18) (ii) पीवीसी-II = ₹ 12730250 (दिनांक 18.05.19), (iii) पीवीसी-III= ₹ 8774635.32 (दिनांक 27.11.21)
				5	6	7	8	9	10

अनुलग्नक 2.11 कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2	2019-20	कॉन्डीके/2512 दिनांक 17.01.19	23.08.2020	31.08.2022	रेखाचित्रों की देर से स्वीकृति के कारण, मानसून, भूमि विवाद, कोविड-19 लॉकडाउन, पुल-154 का प्रमुख भाग जनवरी 2021 तक सौंपा गया, पुल-154 के पियर के लिए ड्राइंग की अनुपलब्धता	2	24	कार्य प्रगति पर है	(i) पीवीसी-I= ₹ 9631774 (दिनांक 10.08.21), (ii) पीवीसी-II= ₹ 26555356.96 (दि.01.12.21)
3	2016-17	कॉन्डीके/2331 दिनांक:16.03.2017	04.03.2018	31.12.2022	साइट पर अधूरे अप्रोच रोड के कारण, भूमि का मुद्दा, स्थानीय बंद, ड्राइंग की देर से प्राप्ति, भूमि का मुद्दा। खराब भूगर्भीय स्थिति। कोविड - 19 महामारी।	3	58	कार्य प्रगति पर है	(i) पीवीसी-I= 14.50 करोड़ I (दिनांक 09.07.21), (ii) पीवीसी-II= ₹ 6.28 करोड़ (08.11.21)

अनुलग्नक 2.11 कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4	2015-16	कॉन्/डीके/2181 दिनांक . 24.02.2016	22.05.2017	31.12.2021	मुआवजे के भुगतान के लिए भूमि मालिकों और राज्य सरकार के बीच विवाद के कारण, जमीन नहीं सौंपना, मुआवजे के भुगतान में देरी, काम के दायरे में वृद्धि, स्थानीय बंद, हड़ताल, मजदूरों की कमी, मानसून, कोविड - 19 महामारी	7	55	कार्य प्रगति पर है	पीवीसी-1= ₹ 3621643, दिनांक. 27.12.2018
5	2018-19	कॉन्/डीके/2499, दिनांक . 03.12.2018	21.09.2019	15.05.2021	मानसून के जल्दी आने के कारण, कोविड19 महामारी	3	20	कार्य प्रगति पर है	पीवीसी-1= ₹ 13153295,
6	2016-17	कॉन्/डीएमवी-कोहिमा/2170 दिनांक 17.02.2016	22.06.2017	31.12.2021	जमीन देने में देरी के कारण, मत्स्य पालन के भुगतान में देरी, मानसून, बंद, स्थानीय हड़ताल, कोविड-19 महामारी के कारण तालाबंदी, मुआवजे के वितरण में देरी	7	54	कार्य प्रगति पर है	(i) पीवीसी-1= ₹ 2804805, दिनांक 24.12.2018, (ii)



अनुलग्नक 2.11 कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7	2020-21	कॉन्डीके/2644 दिनांक 25.11.2020	29.10.2021	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	कार्य प्रगति पर है	पीवीसी-II = ₹ 32088335, दिनांक.09.01.2021 (i) पीवीसी-I = ₹ 85129714.77 दिनांक 25.09.2021, (ii) पीवीसी-II = ₹ 8551768.26
8	2015-16	कॉन्डीएमवी/16	31.12.2019	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	पूर्ण	लागू नहीं
9	2016-17	कॉन्डीएमवी-कोहिमा/2292 दिनांक 20/01/2017	14.10.2019	30.06.2022	साइट पर स्ट्रेटा एनकाउंटिंग के कारण, स्थानीय मुद्दा, कोविड-19 लॉकडाउन, टनल	2	33.5	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं

अनुलग्नक 2.11 कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	2017-18	कॉन्डीके/2376 दिनांक. 21.09.17	08.12.2018	24.12.2021	स. 4 और 5 का काम अभी भी शुरू नहीं हुआ है भूगर्भीय अन्वेषण कार्य प्रारंभ करने में प्रारंभिक विलंब के कारण, पूरी से 02 नए पुल का प्रस्ताव प्राप्त हुआ (1 पुल-122, आरओबी-149ए)	3	36.5	कार्य प्रगति पर है	
11	2020-21	कॉन्डीके/2630 दिनांक. 12.10.20	24.11.2020	28.04.2022	स्थानीय समस्या के चलते, स्थानीय त्योहार प्राकृतिक, आपदा लॉकडाउन	3	17	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं
12	2020-2	कॉन्डीके/2632 दिनांक. 15.10.20	03.08.2021	31.08.2022	कोविड-19 लॉकडाउन के कारण, स्थानीय बंद, मानसून, 21.08.2020 से पहले कोई स्वीकृत ड्राइंग नहीं बनाई गई थी	1	13	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं
13	2020-2	कॉन्डीके/2636 दिनांक	20.12.2021	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	शून्य	लागू नहीं

अनुलग्नक 2.11 कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14	2021-2	पूसीरे-कॉन्स्ट-मुख्यालय-इंजी। एलओए संख्या-सीई-कॉन्-डीके-एमबी-2020-04/101682000308 35 दिनांक: 13/1/2021	13.07.2022	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
15	2021-2	एलओए: डब्ल्यू/362/सीओएन/डीके/एमबी/एस/2019/09(आरटी-1)(एलओए संख्या	17.01.2023	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	शून्य	लागू नहीं

अनुलग्नक 2.11 कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16	2020-21	00801110030995) दिनांक 18.01.21) कॉन/डीके/2704 दिनांक 17.12.2021	27.06.2022	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	शून्य	लागू नहीं
17	2016-17	कॉन/डीएमवी- कोहिमा/2219 दिनांक 11.05.2016	17.03.2018	31.08.2021	भूमि मुआवजे के मुद्दे के कारण, समय से पहले मानसून, पंचायत चुनाव, सड़क डायवर्जन के लिए राज्य सरकार की विफलता, मॉनसून के दौरान एप्रोच रोड की अनुपलब्धता, फॉर्मेशन लेवल में बदलाव के कारण, भूमि अधिग्रहण के मुद्दे, कोविड19 सर्वव्यापी महामारी।	7	41	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं
18	2018-19	कॉन/डीके/2466 दिनांक. 21.08.2018	27.11.2018	30.09.2021	जमीन देने में देरी के कारण मुआवजे के वितरण में देरी, मत्स्य पालन के भुगतान में देरी, मानसून, बंद, स्थानीय	5	34	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं

अनुलग्नक 2.11 कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
19	2018-19	कॉन्/डीके/2500, दिनांक. 04.12.2018	23.09.2019	31.12.2021	हड़ताल, कोविड-19 महामारी के कारण तालाबंदी जमीन नहीं देने के कारण, मुआवजे के वितरण में देरी, भूमि विवाद, जिरात मुआवजा मुद्दा, भिन्नता के कारण काम का दायरा बढ़ गया, भूमि मालिक द्वारा मुआवजे की मांग के कारण श्रमिक अशांति, स्थानीय बंद (घर्ष समस्या के कारण), श्रमिकों की कमी। मानसून की अवधि में वृद्धि, कोविड-19 महामारी के कारण लॉकडाउन	4	27	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं
20	2018-19	कॉन्/डीके/2519, दिनांक. 12.02.2019	20.12.2019	31.12.2021	मानसून के जल्दी आने के कारण, स्थानीय हड़ताल और श्रम संकट, कोविड-19 महामारी के कारण लॉकडाउन।	3	24	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं

अनुलग्नक 2.11 कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
21	2018-19	कॉन्/डीके/2527 दिनांक. 25.02.2019	13.09.2019	31.12.2021	बरसात के मौसम के कारण, भूमि विवाद स्थानीय गड़बड़ी, लोक सभा चुनाव, कोविड19 महामारी	5	27	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं
22	2020-21	कॉन्/डीके/2629 दिनांक. 07.10.2020	14.01.2021	31.12.2021	बरसात के मौसम के कारण। भूमि विवाद स्थानीय गड़बड़ी। लोक सभा चुनाव, कोविड19 महामारी	3	1 1	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं
23	2020-21	कॉन्/डीके/2638 दिनांक. 11.11.2020	14.12.2020	31.12.2021	लेबर प्रॉब्लम के कारण। समय से पहले मानसून कार्य के दायरे में वृद्धि भूमि मुआवजे का मुद्दा, स्थानीय बंद और कोविड-19 महामारी।	3	12.5	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं

अनुलग्नक 2.11 कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
24	2020-21	कॉन्/डीके/डीएमवी-2/03 दिनांक। 31.12.2020	14.09.2021	31.12.2021	मॉनसून से पहले बंद के कारण, स्थानीय हड़ताल, मुआवजे के वितरण में देरी, कोविड-19 महामारी के कारण लॉकडाउन	1	3.5	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं
25	2018-19	कॉन्/डीएमवी-कोहिमा/2471 दि. 07.09.2018	24.11.2019	31.05.2021	भूमि नहीं सौंपने के कारण, मुआवजे के वितरण में देरी भूमि विवाद के कारण काम के दायरे में वृद्धि, मानसून की अवधि के शुरुआती मानसून की अवधि, भूमि मालिक द्वारा मुआवजे की मांग के कारण श्रमिक अशांति, स्थानीय बंद (वर्च समस्या के कारण) श्रमिकों की कमी, जीरात मुआवजा मुद्दा, कोविड-19 महामारी के कारण लॉकडाउन	3	18	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं

अनुलग्नक 2.11 कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
26	2018-19	कॉन्/डीके/2480 दिनांक 26.09.2018	29.05.2022	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं
27	2018-19	कॉन्/डीके/2525 दिनांक. 25.02.2019	13.11.2020	12.05.2021	ड्राइंग उपलब्ध नहीं होने के कारण, कोविड19 महामारी	1	5	कार्य प्रगति पर है	
28	2021-2	कॉन्/डीके/2681 दिनांक 26.09.2021	11.12.2022	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं
29	2021-2	कॉन्/डीके/2678 दिनांक 13.07.2021	11.12.2022	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं
30	2021-2	पूरीरे-कॉन्स्ट-मुख्यालय-इंजी। एलओए संख्या-सीई-कॉन्-डीके-एमबी-2020-06/009547100322	17.08.2022	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	शून्य	लागू नहीं



अनुलग्नक 2.11 कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
31	2021-2	52 दिनांक: 17/02/2021 कॉन/डीके/2698, 29.11.2021	24.09.2022	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	शून्य	लागू नहीं
32	2019-20	पूसीरे/सीओएन/मुख्यालय/इलेक्ट्रिकल/ईएल/सीओएन/05/2018-19/डीएमवी-केओएच/10164190006545 दिनांक 25.11.2019	15.03.2020	31.12.2021	सिविल इंजीनियरिंग का काम पूरा नहीं होने के कारण, कोविड-19 महामारी	3	16	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं
33	2019-20	डीवाईसीएसटीई/सीई/ए जीटीएल/2019/0701	30.12.2019	31.03.2022	इंजीनियरिंग का काम पूरा नहीं होने के कारण	8	27	कार्य प्रगति पर है	लागू नहीं

अनुलग्नक 2.11									
कार्य के निष्पादन में देरी के कारण दिए गए विस्तार और मूल्य परिवर्तन (पीवी) के भुगतान का विवरण									
[संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.2 (ख)]									
क्र. सं.	वर्ष	संविदा स. और दिनांक (₹ पांच करोड़ से अधिक का सीए मूल्य)	पूरा करने की मूल तिथि	तक नवीनतम विस्तार प्रदान किया गया	विस्तार देने के मुख्य कारण	प्रदान किए गए विस्तार की संख्या [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	विस्तार की अवधि [जीसीसी के खंड 17 के तहत]	क्या कार्य चालू है या पूरा हो गया है	भुगतान किया गया मूल्य परिवर्तन (पीवी) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		, दिनांक 30.09.2019							
कुल									अर्थात् ₹ 42.38 करोड़
									423812327

अनुलग्नक 2.12 खराब संविदा प्रबंधन के कारण गिट्टी की खरीद पर परिहार्य व्यय [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.3 (i)]						
क्र.सं.	आरआर संख्या	से- तक	भाड़ा की राशि (₹)	गिट्टी, घन मीटर में	औसत भाड़ा दर प्रति घन मीटर (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7
<b>I. पाकुड़ गिट्टी की औसत मालभाड़ा दर की गणना</b>						
1	512002055 दिनांक 10.10.2020	बकुदी से डीएमवी	4875261	2000.78	2436.68	
2	512002078 दिनांक 09.11.2020	बकुदी से डीएमवी	5534633	2132.53	2545.33	
3	512002685 दिनांक 20.12.2020	पाकुड़ से दीमापुर	5169522	2132.23	2424.46	
4	512002710 दिनांक 17.03.2021	पाकुड़ से दीमापुर	5069343	2080.12	2437.04	
5	512000026 दिनांक 12.03.2021	बाकुडी मालिटोक साइडिंग से डीएमवी	5030029	2024.85	2484.14	
6	512002707 दिनांक 08.03.2021	पाकुड़ से दीमापुर	5169986	2118.43	2440.48	
7	512000022 दिनांक 05.03.2021	बाकुडी मालिटोक साइडिंग से डीएमवी	4792933	1962.51	2442.24	

अनुलग्नक 2.12 खराब संविदा प्रबंधन के कारण गिट्टी की खरीद पर परिहार्य व्यय [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.3 (i)]						
क्र.सं.	आरआर संख्या	से- तक	भाड़ा की राशि (₹)	गिट्टी, घन मीटर में	औसत भाड़ा दर प्रति घन मीटर (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7
8	512000019 दिनांक 25.02.2021	बाकुडी मालिटोक साइडिंग से डीएमवी	4766338	1959.16	2432.84	
<b>I. पाकुड़ गिट्टी की औसत मालभाड़ा दर की गणना</b>						
9	512002670 दिनांक 22.02.2021	पाकुड़ अपर क्वारी पुरानी लाइन से डीएमवी	4980571	2041.07	2440.2	
10	512000015 दिनांक 19.02.2021	बाकुडी मालिटोक साइडिंग से डीएमवी	5687057	2145.14	2651.13	
11	512000069 दिनांक 28.06.2021	बाकुडी मालिटोक साइडिंग से डीएमवी	4826571	2002.26	2410.56	
12	512000088 दिनांक 22.06.2021	बाकुडी जेएनडब्ल्यूएन साइडिंग से डीएमवी	4904476	1982.69	2473.64	
13	512000066 दिनांक 19.06.2021	बीकेएमटी से डीएमवी	5041752	2087.26	2415.50	
14	512002743 दिनांक 18.06.2021	पीकेआरवाई से डीएमवी	5167522	2117.39	2440.50	
15	512000064 दिनांक 15.06.2021	बीकेएमटी से डीएमवी	4917230	2027.16	2425.67	

अनुलग्नक 2.12 खराब संविदा प्रबंधन के कारण गिट्टी की खरीद पर परिहार्य व्यय [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.3 (i)]						
क्र.सं.	आरआर संख्या	से- तक	भाड़ा की राशि (₹)	गिट्टी, घन मीटर में	औसत भाड़ा दर प्रति घन मीटर (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7
16	512000063 दिनांक 13.06.2021	बीकेएमटी से डीएमवी	5112284	2085.5	2451.34	
<b>I. पाकड़ गिट्टी की औसत मालभाड़ा दर की गणना</b>						
17	512000059 दिनांक 01.06.2021	बीकेएमटी से डीएमवी	4726893	1960.95	2410.50	
18	512002735 दिनांक 23.05.2021	पीकेआरवाई से डीएमवी	4778351	1959.16	2439.00	
19	512000088 दिनांक 25.08.2021	बीकेएमटी से डीएमवी	5117957	2093.87	2444.25	
20	512000072 दिनांक 08.07.2021	बीकेएमटी से डीएमवी	5114375	2114.31	2418.93	
21	512002748 दिनांक 07.07.2021	पीकेआरवाई से डीएमवी	5065948	2082.7	2432.40	
22	512000070 दिनांक 03.07.2021	बीकेएमटी से डीएमवी	4869418	1999.77	2435.00	
23	512000032 दिनांक 09.07.2021	ताजनी पुभी साइडिंग से डीएमवी	5076522	2094.69	2423.50	

अनुलग्नक 2.12 खराब संविदा प्रबंधन के कारण गिट्टी की खरीद पर परिहार्य व्यय [संदर्भ पैराग्राफ 2.1.2.3 (i)]						
क्र.सं.	आरआर संख्या	से- तक	भाड़ा की राशि (₹)	गिट्टी, घन मीटर में	औसत भाड़ा दर प्रति घन मीटर (₹)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7
24	512002746 दिनांक 30.06.2021	पीकेआरवाई से डीएमवी	5069186	2089.36	2426.20	
			120864158	49293.89	2451.91	
<b>II परिहार्य व्यय की गणना</b>						
पाकुड़ गिट्टी का प्रति घन मीटर औसत भाड़ा दर (₹)	पाकुड़ गिट्टी प्रति घन मीटर के लिए सीए दर (711.86 की अनुमानित दर से 77.10 प्रतिशत अधिक)	पाकुड़ गिट्टी प्रति घन मीटर की कुल दर (भाड़ा + निर्माण और आपूर्ति) (₹)	स्थानीय गिट्टी की दर सीए सं. सीओएन/डीके/2466 प्रति घन मीटर (अनुमानित दर ₹ 2315 से 7 प्रतिशत कम)	पाकुड़ गिट्टी और स्थानीय गिट्टी के बीच प्रति घन मीटर दर अंतर (₹)	पाकुड़ गिट्टी घन में खरीदी गई	परिहार्य व्यय (₹)
1	2	3 (कॉलम 1 + कॉलम 2)	4	5 (कॉलम 3 - कॉलम 4)	6	7 (कॉलम 5 * कॉलम 6)
2451.91	1260.70	3712.61	2152.95	1559.66	49275	76852246.50
						<b>अर्थात् ₹ 7.68 करोड़</b>

विवरण		अनुलग्नक 2.13 इकोन पीपी टोलवे प्रोजेक्ट (आईपीबीएल)- पनपीपी, आईआरआर, इक्विटी आईआरआर की गणना सिद्धि कैलकुलेशन 2.2.3.1 (ii)																										
		31/03/2016	31/03/2017	31/03/2018	31/03/2019	31/03/2020	31/03/2021	31/03/2022	31/03/2023	31/03/2024	31/03/2025	31/03/2026	31/03/2027	31/03/2028	31/03/2029	31/03/2030	31/03/2031	31/03/2032	31/03/2033	31/03/2034	31/03/2035	31/03/2036	31/03/2037	31/03/2038	31/03/2039	31/03/2040	31/03/2041	
1																												
इक्विटी	-174.25	0	0																									
आउट फ्लो	-244.06	-476.93	-189.01																									
इक्विटी सपोर्ट	31.23	213.37	84.56																									
पीएटी	0	0	15.86	24.34	15.24	(5.07)	4.57	52.10	22.00	30.18	38.13	47.76	71.49	13.15	102.18	119.31	135.09	152.71	172.42	96.24	219.48	246.20	277.56	311.39	348.51	258.38		
ब्याज	0	0	22.87	44.31	40.5	36.69	32.88	29.06	25.25	21.44	17.63	13.82	10.01	6.19	2.38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
इस	0	0	12.36	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	
शुद्ध भुगतान	0	0	0	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	
आईडीसी	11.07	21.63	8.57																									
भोजिक आईआरआर	-201.76	-241.93	76.51	44.69	49.98	56.34	62.17	1.68	71.97	76.34	80.48	86.30	106.22	44.06	129.28	144.03	159.81	177.43	197.14	120.96	244.20	270.92	302.28	336.11	373.23	283.10		
इक्विटी आईआरआर	-174.25	0	3.50	33.50	24.40	14.23	4.59	61.26	12.84	21.02	28.97	38.60	62.33	3.99	93.02	144.03	159.81	177.43	197.14	120.96	244.20	270.92	302.28	336.11	373.23	283.10		
परिचालना आईआरआर%	13.38%																											
इक्विटी आईआरआर%	13.75%																											
एनपीपी	70.97																											

अनुलग्नक 2.14 इकॉन पीवी टैबले - टॉप सवह और इक्विटी सपोर्ट पर व्यय मानते हुए परियोजना आईआरआर और इक्विटी आईआरआर की गणना संदर्भ पैरागफ 2.2.3.1 (ii)																											
विवरण	31/03/2016	31/03/2017	31/03/2018	31/03/2019	31/03/2020	31/03/2021	31/03/2022	31/03/2023	31/03/2024	31/03/2025	31/03/2026	31/03/2027	31/03/2028	31/03/2029	31/03/2030	31/03/2031	31/03/2032	31/03/2033	31/03/2034	31/03/2035	31/03/2036	31/03/2037	31/03/2038	31/03/2039	31/03/2040	31/03/2041	
1																											
इक्विटी	-174.25	0	0																								
आउट फ्लो	-244.06	-476.93	-189.01																								
इक्विटी सपोर्ट	31.23	213.37	82.4																								
पीएटी	0	0	(15.86)	34.88	26.76	17.18	8.13	65.44	7.99	15.47	22.69	31.54	54.46	4.73	83.40	99.60	114.39	130.98	149.60	72.28	194.33	219.79	249.82	282.27	317.93	226.27	
व्याज	0	0	22.87	44.31	40.5	36.69	32.88	29.06	25.25	21.44	17.63	13.82	10.01	6.19	2.38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
हॉस	0	0	12.36	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72	24.72
रूप भुगतान	0	0	0	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88
आईडीसी	11.07	21.63	8.57																								
पोसेट	-201.76	-241.93	78.67	34.15	38.46	44.23	49.47	11.66	57.96	61.63	65.04	70.08	89.19	26.18	110.50	124.32	139.11	155.70	174.32	97.00	219.05	244.51	274.54	306.99	342.65	250.99	
इक्विटी	-174.25	0	3.50	44.04	35.92	26.34	17.29	74.60	1.17	6.31	13.53	22.38	45.30	13.89	74.24	124.32	139.11	155.70	174.32	97.00	219.05	244.51	274.54	306.99	342.65	250.99	
आईआरआर	11.67%																										
परियोजना	11.47%																										
एनपीवी - परियोजना	-16.60																										



विवरण	अनुलग्नक 2.15 इकोन सिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड - पनपीवी, आईआरआर, इक्विटी आईआरआर की कंपनी द्वारा की गई गणना [संदर्भ: संसदक 2.2.3.1 (III)]																						
	31/03/2016	31/03/2017	31/03/2018	31/03/2019	31/03/2020	31/03/2021	31/03/2022	31/03/2023	31/03/2024	1	1	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
1																							
इक्विटी	-86.83	-173.65	0				-38.03																
आउट फ्लो	-86.83	-376.24	-405.19				-126.78																
इक्विटी समोटे	0	0	0																				
बीएटी	0	0		(49.15)	(39.94)	(27.25)	(12.85)	8.26	(69.79)	52.98	87.57	108.26	115.58	164.24	94.15	243.17	281.17	324.83	354.70	429.40	42.74		
व्याज	0	0	0	63.82	63.75	62.71	60.34	65.78	58.73	59.88	49.43	38.98	28.53	18.08	7.64	0	0	0	0	0	0	0	0
बाय	0	0	0	49.8	49.8	49.8	49.8	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	30.15	
भूण भूणतान	0	0	0	0.65	9.86	22.55	36.95	67.16	-10.89	99.5	99.5	99.5	99.5	99.5	72.72								
आईडीसी	0	0	0																				
प्रोजेक्ट आईआरआर	-86.83	-376.24	(405.19)	64.47	73.61	85.26	(29.49)	132.94	47.84	171.76	195.90	206.14	203.01	241.22	160.69	302.07	340.07	383.73	413.60	488.30	488.30	72.89	
इक्विटी आईआरआर	-86.83	-173.65	0	(0.00)			(38.03)			12.38	46.97	67.66	74.98	123.64	80.33	302.07	340.07	383.73	413.60	488.30	488.30	72.89	
परिवर्तना आईआरआर%	12.96%																						
इक्विटी आईआरआर%	15.07%																						
	314.23																						

अनुलग्नक 2.16 सेवाप्रतिष्ठा रिपोर्टिंग के बाद आईएसओ 9001 के लिए परामर्श, परियोजना आईआरए, इन्सिटी आईआरए की गणना (संदर्भ पैराग्राफ 2.2.3.1 (iii))																					
विवरण	31/03/2016	31/03/2017	31/03/2018	31/03/2019	31/03/2020	31/03/2021	31/03/2022	31/03/2023	31/03/2024	31/03/2025	31/03/2026	31/03/2027	31/03/2028	31/03/2029	31/03/2030	31/03/2031	31/03/2032	31/03/2033	31/03/2034	31/03/2035	31/03/2036
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
इन्सिटी	-86.83	-173.65	0	0	0	0	-38.03	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
आइट फलो	-86.83	-376.24	-405.19				-126.78														
इन्सिटी सपोर्ट	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
पीएटी	0	0	0	49.15	39.94	(27.25)	(12.85)	8.26	(69.79)	52.98	87.57	108.26	115.58	164.24	94.15	243.17	281.17	324.83	354.70	429.40	42.74
ब्याज	0	0	0	63.82	63.75	62.71	60.34	65.78	58.73	59.88	49.43	38.98	28.53	18.08	7.64	0	0	0	0	0	0
इस	0	0	0	49.8	49.8	49.8	49.8	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	58.9	30.15
ग्रुप भुगतान	0	0	0	50.65	50.65	50.65	50.65	61.74	61.74	61.74	61.74	61.74	61.74	61.74	61.74	61.74	61.74	61.74	61.74	61.74	61.74
आईडीसी	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
प्रोजेक्ट आईआरए	-86.83	-376.24	405.19	61.63	70.33	80.08	-36.49	122.14	34.15	154.55	173.25	178.82	168.79	199.96	110.24	239.56	266.00	295.13	307.01	361.27	7.34
इन्सिटी आईआरए	-86.83	-173.65	0	-52.83968	-44.07112	-33.27893	-58.73321	-5.384515	-86.31946	32.93095	62.07629	78.1018	78.51872	120.1437	40.85934	239.5565	265.9952	295.1317	307.0111	361.269	7.338293
परियोजना आईआरए%	10.85%																				
इन्सिटी आईआरए%	10.28%																				
एन पी वी	-65.91																				
12% की रूट																					
र पर																					

## अनुलग्नक 3.1

2014 की रिपोर्ट संख्या 31 के पैरा 2.8 के तहत लेखापरीक्षा की टिप्पणियों पर रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई - वैगनों में तकनीकी उन्नयन  
(संदर्भ पैराग्राफ 3.1.2)

1. पैरा 2.8.1: बीओएक्सएनआर वैगनों का डिजाइन और विकास- बीओएक्सएनआर में उन्नयन और पुनर्वास सार्वभौमिक अनुप्रयोग के लिए नहीं था। जंग लगने की समस्या को दूर करने के लिए जिस उद्देश्य से इस अपग्रेडेशन को मंजूरी दी गई थी, उसे हासिल कर लिया गया है। आरडीएसओ अध्ययन रिपोर्ट के कारण बीओएक्सएन पुनर्वास कार्य में कोई विलंब नहीं हुआ है।
2. पैरा 2.8.2: 28 टन एक्सल वैगनों का डिजाइन और विकास- रेलवे बोर्ड ने 28 टन एक्सल स्पेशल वैगनों को अस्थायी रूप से चलाने की मंजूरी दे दी है।
3. पैरा 2.8.3: वैगन का 25 टन एक्सल लोड में अपग्रेडेशन- भारतीय रेलवे एक्सल लोड को लगातार अपग्रेड कर रहा है। 25 टन एक्सल लोड वैगनों को चलाने की शुरुआत उच्च एक्सल लोड वैगनों के लिए पाथवे की उपलब्धता के अनुरूप होना चाहिए। मौजूदा वैगनों को 25टी एक्सल लोड (बीओएक्सएनईएल, बीओवाईईएल और बीओबीएसएन) में अपग्रेड किया गया है और 25टी एक्सल लोड ऑपरेशन के लिए अपग्रेडेड सेक्शन का उपयोग किया जा रहा है।
4. पैरा 2.8.4: बीसीएनएचएल वैगनों का डिजाइन- चूंकि बीसीएनएचएल वैगनों को बीसीएनए वैगनों की तुलना में अधिक चौड़ाई के साथ डिजाइन किया गया था, स्विंग और स्लाइड हिंज प्रकार के दरवाजों का नया डिजाइन तैयार किया गया था। चूंकि क्षतिग्रस्त होने की सूचना दी गई थी, इसलिए आरडीएसओ ने रेट्रोफिटबल स्लाइडिंग डोर डिजाइन किया। वैगनों में स्लाइडिंग दरवाजों का रेट्रोफिटमेंट किया जा रहा है जिसमें दरवाजे पहले से ही क्षतिग्रस्त हैं और उन्हें बदलने की आवश्यकता है। नए वैगनों को उनके पूर्ण उपयोग के लिए स्लाइडिंग दरवाजे प्रदान किए जा रहे हैं, जिससे चलने पर दरवाजा खुलने और स्थिर संरचनाओं से टकराने के मामलों से बचा जा सके।

अनुलग्नक 3.2 जोन द्वारा नमूना चयन का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.7)							
क्र. सं.	जोन	मंडल	लॉडिंग पॉइंट्स (साइडिंग/गुड्स शेड)	अनलोडिंग पॉइंट (साइडिंग/गुड्स शेड)	सिक लाइन सहित टर्मिनल यार्ड	वैगन डिपो	पीओएच कार्यशालाएं
1	2	3	4	5	6	7	8
1	मरे	मुंबई	1) जेएसडब्ल्यू डोलवी साइडिंग पेन 2) टीवीएसजी साइडिंग पेन	1) बल्क सीमेंट साइडिंग- कलंबोली (बीसीसीके) 2) कलंबोली गुड्स शेड	1) कल्याण यार्ड 2) जसाई यार्ड	अजनी वैगन डिपो	कुर्दुवाडी कार्यशाला
		नागपुर	1) घुघस माल 2) उमरेड साइडिंग	1) न्यू थर्मल पावर साइडिंग, चंद्रपुर (एनटीपीजी) 2) मध्य प्रदेश पावर जनरेशन कंपनी लिमिटेड (एमपीबीजी)			
2	पूरे	आसनसोल	1) प्योर सीतलपुर साइडिंग (एससीयू) 2) पुरुषोत्तमपुर साइडिंग (पीओसीपी)	1) दुर्गापुर स्टील एक्सचेंज यार्ड (डीएसईवाई) 2) मेजिया थर्मल पावर स्टेशन (एमटीपीएस)	1) अंदल 2) मालदा टाउन	अंदल	जमालपुर कार्यशाला
		मालदा	1) बाकुडी (बीकेएलई) 2) बरहरवा (बीएचडब्ल्यू)	1) फरक्का सुपर थर्मल पावर (एफएसटीपी)			

अनुलग्नक 3.2 जोन द्वारा नमूना चयन का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.7)							
क्र. सं.	जोन	मंडल	लोडिंग पॉइंट्स (साइडिंग/गुड्स शेड)	अनलोडिंग पॉइंट (साइडिंग/गुड्स शेड)	सिक लाइन सहित टर्मिनल यार्ड	वैगन डिपो	पीओएच कार्यशालाएं
1	2	3	4	5	6	7	8
3.	पूर	सोनपुर	1) आईओसी बरौनी 2) सेमापुर	1) नारायणपुर अनंत 2) कर्पूरीग्राम	1) नारायणपुर अनंत 2) पतरातू	बरवाडीह	समस्तीपुर कार्यशाला
		धनबाद	1) रे (कोल) 2) खलारी (कोयला)	1) डाल्टनगंज 2) बरकाकाना			
4.	पूर	खुर्दा रोड (केयूआर)	1) जीसीबी साइडिंग पारादीप (सीबीएसपी) 2) जेएनसी साइडिंग, तालचेर (एसबीसीटी)	1) पीपीएपी साइडिंग पारादीप (पीपीएपी) 2) टाटा बीएसएल साइडिंग, मेरामंडली (एमबीएमबी)	1) पारादीप टर्मिनल 2) इस्पात संयंत्र (वीएसपीएस)	सेंट्रल सिक लाइन (सीएसएल) / डब्ल्यूएटी	कोई वैगन वर्कशॉप नहीं
		वाल्तेयर (डब्ल्यूएटी)	1) गंगावरम पोर्ट (एमजीपीवी) 2) विशाखापत्तनम पोर्ट (वीजेडपी)	1) विशाखापत्तनम स्टील प्लांट (वीएसपीएस) 2) विशाखापत्तनम पोर्ट (वीजेडपी)			
5.	उरे	दिल्ली	1) आईसीबी (तेल रिफाइनरी साइडिंग, भौली) 2) बीपीएजी (भारत पेट्रोलियम लिमिटेड, असोती)	1) गाजियाबाद (गाजियाबाद स्टेशन) 2) एमटीएसएस (एम/एस तलवंडी साबो पावर लिमिटेड सड़डा सिंहवाला)	1) एसएसबी (शकुरबस्ती) 2) यूएमबी (अंबाला)	डब्ल्यूसीसी/टीके डी, (तुगलकाबाद)	जगाधरी वर्कशॉप (जेयडीडब्ल्यू)

अनुलग्नक 3.2 जोन द्वारा नमूना चयन का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.7)							
क्र. सं.	जोन	मंडल	लोडिंग पॉइंट्स (साइडिंग/गुड्स शेड)	अनलोडिंग पॉइंट (साइडिंग/गुड्स शेड)	सिक लाइन सहित टर्मिनल यार्ड	वैगन डिपो	पीओएच कार्यशालाएं
1	2	3	4	5	6	7	8
		अंबाला	1) जीएसीएल (अंबुजा सीमेंट साइडिंग, रूपनगर सीमेंट और क्लिंकर से संबंधित) 2) केएआरटी (करतारपुर साहिब स्टेशन- सीमेंट से संबंधित)	1) एनपीएसबी (एम/एस नाभा पावर लिमिटेड साइडिंग, सरायबंजारा /एसबीजे-कोयले से संबंधित) 2) पीएमआरजी (राजीव गांधी थर्मल पावर प्लांट, खेदड़ साइडिंग बरवाला - कोयले से संबंधित)			
6.	उमरे	प्रयागराज (पीआरवाईजे)	1) मैसर्स कानपुर फर्टिलाइजर्स एंड सीमेंट लिमिटेड पनकी (एमकेएफपी) 2) मैसर्स जयप्रकाश एस्मोल्ट्स चुनार (एमजेएसी)	1) प्रयागराज पावर जनरेशन कंपनी लिमिटेड (पीपीजीएस) 2) एनटीपीसी साइडिंग दादरी (एनटीसीडी)	1) कानपुर गुड्स मार्शलिंग यार्ड (जीएमसी) 2) सिक लाइन झांसी सहित टर्मिनल यार्ड	वैगन डिपो झांसी	वैगन वर्कशॉप झांसी
		झांसी (जेएचएस)	1) डायमंड सीमेंट साइडिंग पारीछा (डीसीपीजी)	1) उत्तर प्रदेश विद्युत उत्पादन पारीछा (पीटीपीपी)			

अनुलग्नक 3.2 जोन द्वारा नमूना चयन का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.7)							
क्र. सं.	जोन	मंडल	लोडिंग पॉइंट्स (साइडिंग/गुड्स शेड)	अनलोडिंग पॉइंट (साइडिंग/गुड्स शेड)	सिक लाइन सहित टर्मिनल यार्ड	वैगन डिपो	पीओएच कार्यशालाएं
1	2	3	4	5	6	7	8
			2) हिंदुस्तान पेट्रोएलियम गोगुमऊ रसूलपुर (एचपीटीआर)	2) ललितपुर पावर जनरेशन कंपनी एलटीडी (एलपीजीयू)			
7	उपरे	लखनऊ (एलजेएन)	1) सुभगपुर (सुबर) 2) सीतापुर सिटी थॉमसनगंज (टीएसजी)	1) सुभगपुर (एसयूबीआर) 2) नकाहा जंगल (जेईए)	1) रुद्रपुर सिटी (आरयूपीसी)	गौडा डिपो	इज्जतनगर कार्यशाला
		इज्जतनगर	1) बहेरी (बीएचआई) 2) रुद्रपुर सिटी (आरयूपीसी)	1) लालकुआँ (एलकेयू) 2) रुद्रपुर शहर (आरयूपीसी)	2) सुभगपुर (एसयूबीआर)		
8.	पूसीरे	कटिहार (केआईआर)	1) नुमालीगढ़ रिफाइनरी ऑयल साइडिंग (एनआरएसआर) (साइडिंग)	1) केआईआर मंडल- न्यू जलपाईगुड़ी (एनजेपी) (गुड्स शेड)	1) न्यू जलपाईगुड़ी (एनजेपी)	नई गुवाहाटी (एनजीसी)	न्यू बोंगाईगांव (एनबीक्यू) कार्यशाला
		लुमडिंग (एलएमजी)	1) एलएमजी मंडल- दितोकचेरा (डीटीसी) (गुड्स शेड)	1) एलएमजी मंडल- नई गुवाहाटी (एनजीसी) (गुड्स शेड)	2) नई गुवाहाटी (एनजीसी)		
9.	उपरे	अजमेर	1) लक्ष्मी सीमेंट साइडिंग (एलसीटीएस)	1) रासबाबरा (एसएमपीबी) द्वारा सेवा प्रदान की जाने वाली श्री मेगा पावर साइडिंग	शून्य	फुलेरा	डीजल लोको और वैगन वर्कशॉप, अजमेर

अनुलग्नक 3.2 जोन द्वारा नमूना चयन का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.7)							
क्र. सं.	जोन	मंडल	लोडिंग पॉइंट्स (साइडिंग/गुड्स शेड)	अनलोडिंग पॉइंट (साइडिंग/गुड्स शेड)	सिक लाइन सहित टर्मिनल यार्ड	वैगन डिपो	पीओएच कार्यशालाएं
1	2	3	4	5	6	7	8
10	दरे	जोधपुर	2) बिनापानी सीमेंट साइडिंग (बीजीकेजी)	2) श्री सीमेंट साइडिंग बांगरग्राम (बीएनजीएस)	1) मेलपक्कम यार्ड (एमएलपीएम)	टोंडियारपेट मार्शलिंग यार्ड (टीएनपीएम)	1) पेरम्बूर (पीईआर)
			1) जैसलमेर गुड्स शेड 2) नवा सिटी गुड्स शेड	1) भगतकी कोठी गुड्स शेड 2) जालौर माल शेड			
		चेन्नई मंडल (एमएएस)	1) थर्मल पावर प्लांट साइडिंग एट्टीपट्टूर (एआईपीएस)	1) कोरुकुपेट गुड्स (केओकेजी)	1) तिरुचिरापल्ली गुड्स यार्ड (टीपीजीवाई)		2) सेंट्रल वर्कशॉप, गोल्डन रॉक (जीओसी) (जैसा कि जीओसी में निर्माण किया जाता है, इस वर्कशॉप को भी चुना गया है। इसके अलावा, जीओसी में वैगनों की कोई
			2) वालाजाबाद (डब्ल्यूजे)	2) अल्ट्रा टेक सीमेंट लिमिटेड साइडिंग, अराक्कोनम (एमएलएलटी)			
		तिरुचिरापल्ली मंडल (टीपीजे)	1) कर्राईकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग (केआईकेपी)	1) टीएक्यूए नेवेली पावर कंपनी प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग उत्तंगलमंगलम (यूएमई)			
			2) टीएक्यूए नेवेली पावर कंपनी प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग एस/वाडालूर (वीएलएक्स) द्वारा	2) आईएल एंड एफएस तमिलनाडु पावर कंपनी लिमिटेड साइडिंग, पुडुछत्रम (पीयूसीएस)			



अनुलग्नक 3.2 जोन द्वारा नमूना चयन का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.7)							
क्र. सं.	जोन	मंडल	लोडिंग पॉइंट्स (साइडिंग/गुड्स शेड)	अनलोडिंग पॉइंट (साइडिंग/गुड्स शेड)	सिक लाइन सहित टर्मिनल यार्ड	वैगन डिपो	पीओएच कार्यशालाएं
1	2	3	4	5	6	7	8
11	दमरे	सिकंदराबाद (एससी)	1) रुद्रमपुर इनक्लाइन नंबर 5 कोलियरी (आरयूसजी) 2) गोदावरी खानी नं. 6 कोलियरी (जीएक्सएसजी) 1) मैसर्स अदानी कृष्णापट्टनम पोर्ट लिमिटेड साइडिंग, कृष्णापट्टनम (पुराना कोड-पीकेपीके, नया कोड-एकेपीके) 2) काकीनाडा बंदरगाह लिमिटेड (केएसएलके)	1) कोठागुडेम थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग 2) नेशनल थर्मल पावर कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एनटीपीसी) 1) मैसर्स अदानी कृष्णापट्टनम पोर्ट लिमिटेड साइडिंग, कृष्णापट्टनम (पुराना कोड- पीकेपीके, नया कोड-एकेपीके) 2) एपीजीईएनसीओ (केआई) के लिए थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग	1) न्यू गुड्स कॉम्प्लेक्स सनतनगर (एसएनएजी) 2) काकीनाडा बंदरगाह (सीओए)	विजयवाड़ा	मरम्मत्/खरखाव नहीं किया जाता है।) गुंटुपल्ली (डब्ल्यूडब्ल्यूएस/आरवा ईपीएस)
12	दप्पू	चक्रधरपुर	1) प्राइवेट साइडिंग- टिस्को वर्क्स साइट साइडिंग (टीडब्ल्यूएस) 2) काकीनाडा बंदरगाह लिमिटेड (केएसएलके)	1) प्राइवेट साइडिंग- टिस्को वर्क्स साइट साइडिंग (टीडब्ल्यूएस)	1) टाटानगर 2) निमपुरा	नीमपुरा वैगन डिपो	खड़गपुर कार्यशाला

अनुलग्नक 3.2 जोन द्वारा नमूना चयन का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.7)							
क्र. सं.	जोन	मंडल	लोडिंग पॉइंट्स (साइडिंग/गुड्स शेड)	अनलोडिंग पॉइंट (साइडिंग/गुड्स शेड)	सिक लाइन सहित टर्मिनल यार्ड	वैगन डिपो	पीओएच कार्यशालाएं
1	2	3	4	5	6	7	8
			2) गुड्स शेड- टाटानगर गुड्स शेड (टीएटीए)  1) प्रा .साइडिंग- अंबुजा सीमेंट ईस्टर्न लिमिटेड साइडिंग, आबादा (एसीएसवाई)	2) गुड्स शेड- टाटानगर गुड्स शेड (टाटा)  1) प्रा .साइडिंग- अंबुजा सीमेंट ईस्टर्न लिमिटेड साइडिंग, आबादा (एसीएसवाई)			
		खड़गपुर	2) गुड्स शेड- संकरेल गुड्स टर्मिनल यार्ड (एसजीटीवाई), संकरेल   1) न्यू कुशमुंडा कोलियरी	2) गुड्स शेड- संकरेल गुड्स टर्मिनल यार्ड (एसजीटीवाई), संकरेल   1) ज़िंदल स्टील एंड पावर, किरौडीमल नगर (कंडीटीआर),			
13	दूमरे	बिलासपुर	1) एम/एस अल्ट्राटेक सीमेंट, एमजीसीएच	1) भिलाई स्टील प्लांट, कंस्ट्रक्शन एरिया साइडिंग, भिलाई	1) बीसीएन यार्ड, बिलासपुर भिलाई एक्सचेंज यार्ड	आरओएच, डिपो, पीपी यार्ड, भिलाई	वैगन रिपेयर शॉप, रायपुर
		रायपुर	1) रंजीतपुरा (आरएनजेपी)	1) बल्लारी थर्मल पावर प्लांट साइडिंग कुदतिनी (बीटीपीके) द्वारा सेवा प्रदान की गई			
		हुबली (यूबीएल)	2) सेतिहल्ली (एसएमएलएल)	2) कुडगी थर्मल पावर प्लांट (केएसएनके)	1) नवलुर यार्ड (एनवीयू यार्ड) 2) व्हाइटफील्ड में सैटेलाइट गुड्स	हुबली मंडल के होसपेटे (एचपीटी)	कोई वैगन वर्कशॉप नहीं।
14	दपरे						

अनुलग्नक 3.2 जोन द्वारा नमूना चयन का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.7)							
क्र. सं.	जोन	मंडल	लोडिंग पॉइंट्स (साइडिंग/गुड्स शेड)	अनलोडिंग पॉइंट (साइडिंग/गुड्स शेड)	सिक लाइन सहित टर्मिनल यार्ड	वैगन डिपो	पीओएच कार्यशालाएं
1	2	3	4	5	6	7	8
		बैंगलुरु (एसबीसी)	1) होसुर (एचएसआरए) 2) सेचिहल्ली (एसईटी)	1) देवांगोथी (डीकेएन) 2) सेटेलाइट गुड्स टर्मिनल व्हाइटफील्ड (एसजीडब्ल्यूएफ)	टर्मिनल यार्ड (एसजीटी यार्ड)		
15	परे	अहमदाबाद	1) मुंद्रा कार्गो कॉम्प्लेक्स (एमडीसीसी) 2) कांडला पोर्ट डॉक रेलवे टर्मिनल (केपीआरके)	1) मुंद्रा कार्गो कॉम्पपएलेक्स (एमडीसीसी) 2) पेठापुर, गांधीनगर में गुजरात विद्युत बोर्ड (जीईटीएस)	1) गांधीधाम (जीआईएम) 2) शंभूपुरा (एसएमपी) टर्मिनल यार्ड	गांधीधाम (जीआईएम)	दाहोद (डीएचडी)
		रतलाम	1) आदित्य सीमेंट साइडिंग (एसीएस) 2) विक्रम सीमेंट साइडिंग (वीसीएसएन)	1) हिंदुस्तान जिंक लिमिटेड (एचजेडएल) 2) ग्रासिम इंडस्ट्रीज लिमिटेड साइडिंग, नागदा (जीआईएसएन)			
16	पमरे	जेबीपी	1) यूसीएलएम/एमआईआर 2) आरसीपीबी/बीयू	1) पीएलबीजी/बीएचटीएन 2) एलपीबीजी/बीएचटीएन	1. एनकेजे सिक यार्ड 2. कोटा सिक यार्ड	बॉक्स 'एन' के लिए एनकेजे	वैगन वर्क शॉप कोटा
		कोटा	1) सीएफसीएस/बीओएन 2) एलकेईएस / एलकेई	1) जीटीपीएस/एसकेटी 2) कोटा (माल)			

अनुलग्नक 3.3 2017-18 से 2020-21 के दौरान रेलवे कार्यशालाओं, पीएसयू और निजी क्षेत्रों द्वारा वैगन उत्पादन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.4)									
क्र.सं.	उत्पादन योजना	उद्योग			कुल	रेलवे कार्यशाला	कुल	कमी के कारण	
		सार्वजनिक क्षेत्र	प्राइवेट सेक्टर	कुल					
1	2	3	4	5	6	7	8		
प्रथम (ए)	2017-18 के लिए उत्पादन योजना मार्च 2018 तक का लक्ष्य	-	-	5920	1200	7120	आरडब्ल्यूएफ, बंगलौर से पहियों, विभिन्न इस्पात संयंत्रों से स्टील और इन्पुट सामग्री की अनुपलब्धता के कारण		
(बी)	मार्च 2018 तक संचयी उत्पादन	1349	4290	5639	651	7116			
(सी)	मार्च 2018 तक संचयी अधिकता/कमी	-	-	- 277	-549	6290			
द्वितीय (ए)	2018-19 के लिए उत्पादन योजना मार्च 2019 तक का लक्ष्य	-	-	9800	1200	11000			
(बी)	मार्च 2019 तक संचयी उत्पादन	-	-	9800	1200	11000			
(सी)	मार्च 2019 तक संचयी अधिकता/कमी	874	8140	9014	521	9535			
तृतीय (ए)	2019-20 के लिए उत्पादन योजना (फरवरी 2020 तक)	-	-	10800	1200	12000			
(बी)	फरवरी 2020 तक का लक्ष्य	-	-	9900	1100	11000			
(सी)	फरवरी 2020 तक संचयी उत्पादन	911	8759	9670	934	10604			
चतुर्थ (ए)	2020-21 के लिए उत्पादन योजना मार्च 2021 तक का लक्ष्य	-	-	9000	1000	10000			
(बी)	मार्च 2021 तक संचयी उत्पादन	-	-	9000	1000	10000			
(सी)	मार्च 2021 तक संचयी अधिकता/कमी	962	7944	8906	1156	10062			
		-	-	-94	156	62			

नोट: राष्ट्रव्यापी लॉकडाउन के कारण मार्च 2020 का कोई मासिक उत्पादन विवरण तैयार नहीं किया गया और आरबी द्वारा वेबसाइट में अपलोड नहीं किया गया।

अनुलग्नक 3.4 वैगन निर्माताओं का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.6)			
क्र. सं.	विवरण	क्र. सं.	विवरण
	रेल मंत्रालय के तहत पीएसयू		प्राइवेट सेक्टर
1	2	3	4
1	मैसर्स बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड बर्नपुर, पश्चिम बंगाल में	1	मैसर्स टेक्समैको लिमिटेड, कोलकाता
2	मैसर्स बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड हावड़ा, पश्चिम बंगाल में	2	मैसर्स हिंदुस्तान इंजीनियरिंग एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड कोलकाता
3	मैसर्स ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड, कोलकाता	3	मैसर्स मॉडर्न इंडस्ट्रीज, गाजियाबाद, यूपी
4	मैसर्स भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग कंपनी लिमिटेड, मोकामा, बिहार	4	मैसर्स टीटागढ़ वैगन लिमिटेड, कोलकाता
		5	मैसर्स बेस्को लिमिटेड, कोलकाता
		6	मैसर्स सिम्को लिमिटेड
		7	मैसर्स ज्यूपिटर वैगन्स लिमिटेड
		8	मैसर्स जिंदल रेल इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड
		9	मैसर्स सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज प्रा. लिमिटेड
		10	मैसर्स सीईबीबीसीओ लिमिटेड
		11	मैसर्स एमटेक रेल कार इंडस्ट्रीज प्रा. लिमिटेड
		12	मैसर्स ओरिएंटल फाउंड्री प्रा. लिमिटेड
		13	बेस्को फाउंड्री मंडल

अनुलग्नक 3.5 वैगनों की आपूर्ति की फर्म-वार स्थिति [संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.6 (क)]																	
क्र.सं.	फर्मों का नाम	2017-18				2018-19				2019-20				2020-21			
		1 अप्रैल 2017 तक बकाया आदेश	नया आदेश	कुल आदेश	उत्पादन	1 अप्रैल 2018 तक बकाया आदेश	नया आदेश	कुल आदेश	उत्पादन	1 अप्रैल 2019 तक बकाया आदेश	नया आदेश	कुल आदेश	उत्पादन	1 अप्रैल 2020 तक बकाया आदेश	नया आदेश	कुल आदेश	उत्पादन
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1.	मैसर्स बेस्को लिमिटेड	1275	2010	3285	579	2706	0	2706	412	2294	395	750	163	587	0	587	175
2.	मैसर्स सिमको	472	1191	1663	472	1191	0	1191	603	588	357 @	945	525	420	1652	2072	72
3.	मैसर्स एचईआई	707	1242	1949	415	1534	0	0	837	697	373 @	1070	694	376	600	976	504
4.	मैसर्स टीटागढ़ वैगन	218	1147	1365	197	1168	5058	6226	1395	4831	0	4831	2449	2382	1562 @	3944	2453
5.	मैसर्स टेक्समाको	399	1764	2163	399	1764	1621	3385	1047	2338	529@	2867	1460	1407	457 @	1864	863

क्र.सं.	फर्मों का नाम	2017-18				2018-19				2019-20				2020-21							
		1 नया आदेश	कुल आदेश	उत्पादन	1 अप्रैल 2017 तक बकाया आदेश	1 नया आदेश	कुल आदेश	उत्पादन	1 अप्रैल 2018 तक बकाया आदेश	1 नया आदेश	कुल आदेश	उत्पादन	1 अप्रैल 2019 तक बकाया आदेश	1 नया आदेश	कुल आदेश	उत्पादन	1 अप्रैल 2020 तक बकाया आदेश	1 नया आदेश	कुल आदेश	उत्पादन	
6.	मॉडर्न इंडस्ट्रीज	688	323	1011	249	762	2643	3405	627	2278	0	2778	1069	1709	0	1709	1055				
<b>अनुलग्नक 3.5</b> <b>वैगनों की आपूर्ति की फर्म-वार स्थिति</b> <b>[संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.6 (क)]</b>																					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18				
7.	मैसर्स एमटेक	681	0	581*	80	501	100	601	125	476	0	476	60	416	0	416	10				
8.	एम/एस ज्यूपिटर													1232	2228 @	3460	1637				
9.	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड													438	1200	1638	438				

\*100 वैगन रद्द किए गए \*\*1939 वैगन @ 30% विकल्प क्लॉज सहित रद्द किए गए

## अनुलग्नक 3.6

निजी निवेश के माध्यम से रैकों को शामिल करने का विवरण  
(संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.7)

वर्ष	जोन	आरबी द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव में रैकों की संख्या			भारतीय रेल प्रणाली में शामिल किए गए रैकों की संख्या						
		एलडब्ल्यू आईएस	एसएफटीओ	डब्ल्यू एलएस	जीपीडब्ल्यूआई एस	एलडब्ल्यूआईएस	एसएफटीओ	डब्ल्यूएस एस	जीपीडब्ल्यूआई एस		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017-18	मरे	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017-18	पूरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017-18	पूमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017-18	पूतरे	2	4	0	0	0	3	1	0	0	0
2017-18	उरे	0	0	3	2	0	0	0	3	2	0
2017-18	उमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017-18	उपूरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017-18	पूसीरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017-18	उपरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017-18	दरे	0	0	25	0	0	0	0	11	0	0
2017-18	दमरे	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017-18	दपूरे	5	0	0	0	0	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी
2017-18	दपूमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017-18	दपरे	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0
2017-18	परे	2	0	6	0	0	2	0	0	0	0
2017-18	पमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017-18 के लिए कुल		21	4	34	2	0	7	1	14	2	0



अनुलग्नक 3.6 निजी निवेश के माध्यम से रैकों को शामिल करने का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.7)												
वर्ष	जोन	आरबी द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव में रैकों की संख्या					भारतीय रेल प्रणाली में शामिल किए गए रैकों की संख्या					
		एलडब्ल्यू आईएस	एसएफटीओ	एफटीओ	डब्ल्यू एलएस	जीपीडब्ल्यूआई एस	एलडब्ल्यूआई एस	एसएफटीओ	एफटीओ	डब्ल्यूएल एस	जीपीडब्ल्यूआई एस	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
2018-19	मरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2018-19	पूरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2018-19	पूमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2018-19	पूतरे	2	6	0	0	48	5	4	0	0	2	
2018-19	उरे	0	0	0	5	0	0	0	0	5	0	
2018-19	उमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2018-19	उपूरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2018-19	पूसीरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2018-19	उपरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2018-19	दरे	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	
2018-19	दमरे	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	
2018-19	दपूरे	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	
2018-19	दपूमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2018-19	दपरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2018-19	परे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2018-19	पमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2018-19 के लिए कुल		2	6	0	5	48	7	4	4	5	2	

वर्ष	जोन	आरबी द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव में रैकों की संख्या				भारतीय रेल प्रणाली में शामिल किए गए रैकों की संख्या					
		एलडब्ल्यू आईएस	एसएफटीओ	डब्ल्यूएलएस	जीपीडब्ल्यूआईएस	एलडब्ल्यू आईएस	एसएफटी ओ	एफटीओ	डब्ल्यूएलएस	जीपीडब्ल्यूआईएस	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2019-20	मरे	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0
2019-20	पूरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019-20	पूमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019-20	पूतरे	0	3	0	0	25	2	2	0	0	21
2019-20	उरे	0	0	9	39	0	0	0	9	39	0
2019-20	उमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019-20	उपूरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019-20	पूसीरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019-20	उपरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019-20	दरे	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
2019-20	दमरे	6	0	0	0	0	1	0	0	0	0
2019-20	दपूरे	0	0	0	0	7	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी
2019-20	दपूमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019-20	दपरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019-20	परे	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
2019-20	पमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019-20 के लिए कुल		9	3	9	39	32	4	2	15	39	21

अनुलग्नक 3.6 निजी निवेश के माध्यम से रकों को शामिल करने का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.7)													
वर्ष	जोन	आरबी द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव में रकों की संख्या						भारतीय रेल प्रणाली में शामिल किए गए रकों की संख्या					
		एलडब्ल्यू आईएस	एसएफटीओ	एफटीओ	डब्ल्यूएलएस	जीपीडब्ल्यूआईएस	एलडब्ल्यूआईएस	एसएफटीओ	एफटीओ	डब्ल्यूएलएस	जीपीडब्ल्यूआईएस		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
2020-21	मरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2020-21	पूरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2020-21	पूमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2020-21	पूतरे	1	0	0	0	38	0	3	0	0	4		
2020-21	उरे	0	4	0	5	0	0	4	1	5	0		
2020-21	उमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2020-21	उपूरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2020-21	पूसीरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2020-21	उपरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2020-21	दरे	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0		
2020-21	दमरे	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0		
2020-21	दपूरे	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी		
2020-21	दपूमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2020-21	दपरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2020-21	परे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2020-21	पमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2020-21 के लिए कुल		1	4	0	5	38	2	7	3	5	4		

स्रोत: रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे के पीसीओएम/पीसीसीएम कार्यालय अभिलेख

अनुलग्नक 3.7				
जोनल रेलवे अभिलेख की तुलना में रेलवे बोर्ड के अभिलेख के अनुसार आवंटन की जोन-वार स्थिति (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.8)				
वर्ष	जोन का नाम	आरबी अभिलेख के अनुसार आरबी द्वारा ज़ोंनों को आवंटित वैगन	जोनल अभिलेख के अनुसार आरबी द्वारा ज़ोन को आवंटित वैगन	अंतर (कॉलम 4 - कॉलम 3)
1	2	3	4	5
2017-18	पूतरे	1302	1436	134
	दपरे	136	96	-40
	दरे	374	371	-3
	पमरे	320	564	244
2018-19	पूतरे	1447	1739	292
	दपूमरे	1555	1405	-150
	दपरे	1049	529	-520
	दमरे	620	420	-200
	दरे	1023	893	-130
	परे	2194	2234	40
2019-20	मरे	2557	2407	-150
	पमरे	446	346	-100
	पूतरे	229	289	60
	दपरे	69	471	402
	दरे	158	278	120
	पमरे	126	273	147

अनुलग्नक 3.7 जोनल रेलवे अभिलेख की तुलना में रेलवे बोर्ड के अभिलेख के अनुसार आवंटन की जोन-वार स्थिति (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.8)				
वर्ष	जोन का नाम	आरबी अभिलेख के अनुसार आरबी द्वारा ज़ोनों को आवंटित वैगन	जोनल अभिलेख के अनुसार आरबी द्वारा ज़ोन को आवंटित वैगन	अंतर (कॉलम 4 - कॉलम 3)
1	2	3	4	5
2020-21	उपूरे	222	145	-77
	दपूमरे	655	580	-75
	परे	1272	1069	-203
	पमरे	416	246	-170

अनुलग्नक 3.8 जोन-वार मांग पूर्ति [संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.9 (क)]															
जोन	2016-2017			2017-2018			2018-2019			2019-2020			2020-2021		
	माँग	पूर्ति	प्रतिशतता	माँग	पूर्ति	प्रतिशतता1	माँग	पूर्ति	प्रतिशतता2	माँग	पूर्ति	प्रतिशतता3	माँग	पूर्ति	प्रतिशतता4
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
बीपीटी	98	66	67.35	56	40	71.43	2	1	50	7	3	42.86	14	9	64.29
सीपीटी	133	133	100	207	205	99.03	534	485	90.82	277	267	96.39	163	160	98.16
मरे	23318	22068	94.64	26126	24267	92.88	27018	24086	89.15	26948	24418	90.61	29056	26261	90.38
पूमरे	41081	31301	76.19	49699	35289	71.01	55363	38177	68.96	57207	38840	67.89	51491	37161	72.17
पूतरे	59145	50516	85.41	62980	52468	83.31	67234	54909	81.67	67152	55414	82.52	68983	57415	83.23
पूरे	37143	33631	90.54	39876	32711	82.03	41339	29973	72.51	33393	28382	84.99	32125	26528	82.58
केआर	1577	1471	93.28	1527	1399	91.62	960	845	88.02	621	543	87.44	1440	1394	96.81
उमरे	6575	6347	96.53	8339	7586	90.97	8479	7969	93.99	8249	8075	97.89	10102	9190	90.97
उपूरे	1097	973	88.7	1264	1075	85.05	1445	1156	80	1504	1375	91.42	2140	1612	75.33
पूसीरे	7540	4377	58.05	7598	4772	62.81	11663	4760	40.81	8479	3887	45.84	6114	4274	69.91

अनुलग्नक 3.8 जोन-वार मांग पूर्ति [संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.9 (क)]															
जोन	2016-2017			2017-2018			2018-2019			2019-2020			2020-2021		
	माँग	पूर्ति	प्रतिशतता	माँग	पूर्ति	प्रतिशतता1	माँग	पूर्ति	प्रतिशतता2	माँग	पूर्ति	प्रतिशतता3	माँग	पूर्ति	प्रतिशतता4
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
उरे	31586	29386	93.03	32060	30057	93.75	31322	29243	93.36	29837	28868	96.75	32438	31512	97.15
उपरे	8999	8451	93.91	11829	9902	83.71	11698	10612	90.72	9379	9134	97.39	13003	12353	95
दमरे	30960	29634	95.72	32546	31401	96.48	37847	36622	96.76	33706	33030	97.99	32742	32150	98.19
दपूरे	45095	41664	92.39	48837	42526	87.08	52141	44355	85.07	55422	47349	85.43	53599	48315	90.14
दपूमरे	55688	48981	87.96	65527	49114	74.95	67348	50035	74.29	61007	44795	73.43	69005	48964	70.96
दरे	14348	14118	98.4	13524	13243	97.92	15546	15270	98.22	14447	14195	98.26	14769	14523	98.33
दपरे	15052	13814	91.78	14860	13306	89.54	13882	12293	88.55	12899	12044	93.37	13307	12637	94.97
पमरे	14176	13522	95.39	16195	14634	90.36	15339	13585	88.57	15250	14336	94.01	17344	16463	94.92
परे	30219	28847	95.46	33731	30933	91.7	36308	33345	91.84	34899	34149	97.85	40869	39913	97.66
कुल	423830	379300	89.49	466781	394928	84.61	495468	407721	82.29	470683	399104	84.79	488704	420834	86.11

अनुलग्नक 3.9 मांग पूर्ति में लगने वाला समय [संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.9 (क)]												
जोन	कुल मांग	मांग पूरी की गई						आवंटन के लिए औसत समय (दिन)				
		2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	औसत विलंब पांच वर्ष	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
बीपीटी	119	66	40	1	3	9	2.75	2.55	3.26	5.33	0.98	2.30
सीपीटी	1250	133	205	485	267	160	4.21	0.79	5.91	5.10	4.16	2.23
मरे	121100	22068	24267	24086	24418	26261	4.85	1.52	9.51	5.91	5.29	1.95
पूमरे	180768	31301	35289	38177	38840	37161	9.66	7.90	14.65	14.16	7.56	3.98
पूतरे	270722	50516	52468	54909	55414	57415	6.83	3.66	9.07	12.17	5.91	3.36
पूरे	151225	33631	32711	29973	28382	26528	6.48	3.14	10.17	9.83	4.50	4.50
केआर	5652	1471	1399	845	543	1394	0.59	0.41	0.46	1.30	0.65	0.46
उमरे	39167	6347	7586	7969	8075	9190	1.91	1.15	3.11	2.59	1.27	1.41
उपूरे	6191	973	1075	1156	1375	1612	3.61	2.60	3.02	3.59	2.17	5.87
पूसीरे	22070	4377	4772	4760	3887	4274	9.56	4.57	10.05	16.03	7.16	9.12



अनुलग्नक 3.9 मांग पूर्ति में लगने वाला समय [संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.9 (क)]												
जोन	मांग पूरी की गई							आवंटन के लिए औसत समय (दिन)				
	कुल मांग	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	औसत विलंब पांच वर्ष	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
उरे	149066	29386	30057	29243	28868	31512	1.02	1.30	1.14	1.41	0.58	0.69
उपरे	50452	8451	9902	10612	9134	12353	2.96	1.98	6.32	3.34	1.66	1.57
दमरे	162837	29634	31401	36622	33030	32150	1.14	0.51	0.94	1.99	0.94	1.14
दपूरे	224209	41664	42526	44355	47349	48315	6.17	3.77	6.44	9.58	6.75	4.30
दपूमरे	241889	48981	49114	50035	44795	48964	15.67	10.18	23.84	22.21	16.38	5.62
दरे	71349	14118	13243	15270	14195	14523	1.33	0.65	2.16	1.98	1.15	0.74
दपरे	64094	13814	13306	12293	12044	12637	0.97	0.65	1.01	1.22	0.96	1.05
पमरे	72540	13522	14634	13585	14336	16463	2.67	1.27	4.00	5.06	1.58	1.60
परे	167187	28847	30933	33345	34149	39913	2.16	1.26	3.49	4.37	0.92	1.00

अनुलग्नक 3.10 मांग पूर्ति में लगने वाला स्थानवार समय [संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.9 (क)]						
कोड	स्थान का नाम	मंडल	जोन	मांग	कुल विलंब	औसत विलंब
1	2	3	4	5	6	7
एनकेसीआर	न्यू कुसमुंडा कोलियरी साइडिंग, कोरबा	बीएसपी	दपूमरे	17082	614346.98	35.96
जीपीसीके	गेवरा परियोजना (जुनाडीह) कोलियरी i-iv	बीएसपी	दपूमरे	18003	421252.67	23.4
ओकेएसआर	पुरानी कुसमुंडा कॉली एसडीजी	बीएसपी	दपूमरे	9227	377845.04	40.95
एसबीसीटी	दक्षिण बलंदा-जगन्नाथ कोलियरी एसडीजी	केयूआर	पूत्रे	23666	356586.65	15.07
सीबीएसपी	जीसीबी साइडिंग पारादीप बंदरगाह, पारादीप	केयूआर	पूत्रे	24032	285411.87	11.88
सीसीएसआर	रे पर चुरी एसडीजी	डीएचएन	पूमरे	7528	265064.17	35.21
बीओएमबी	बेलपहाड़ ओपन कास्ट माइंस नंबर 6	बीएसपी	दपूमरे	12640	260472.42	20.61
डीपीसीबी	मैसर्स धामरा पोर्ट कंपनी लिमिटेड साइडिंग	केयूआर	पूत्रे	19801	228497.33	11.54
बीओसीएम	बेलपहाड़ ओपन कास्ट माइंस I और II	बीएसपी	दपूमरे	8279	212536.24	25.67
सीसीएसबी	मैसर्स चुरचा कोली. बैकुण्ठपुर	बीएसपी	दपूमरे	2060	189252.2	91.87

अनुलग्नक 3.10 मांग पूर्ति में लगने वाला स्टेशनवार समय [संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.9 (क)]						
कोड	स्टेशन का नाम	मंडल	जोन	माँग	कुल विलंब	औसत विलंब
1	2	3	4	5	6	7
एलओएमबी	मैसर्स लजकुरा ओपन कास्ट माइन्स I और II, ब्रजराजनगर	बीएसपी	दपूमरे	6090	179095.95	29.41
यूएमएसजी	उमरेड कोलियरी साइडिंग, बूटी बोरी	एनजीपी	मरे	10068	164193.92	16.31
एसपीयूस	स्पर लाइन नं.ii	डीएचएन	पूमरे	3626	162297.59	44.76
एनवाईजी	नयागढ़	केयूआर	पूतरे	10742	146808.07	13.67
बीकेएलई	बाकुडी	एमएलडीटी	पूरे	3776	138172.71	36.59
एमजीपीवी	मैसर्स गंगावरम पोर्ट लिमिटेड	डब्ल्यूएटी	पूतरे	17497	135967.01	7.77
डीएसजीआर	एसईसीएल एसआरवी गाड की दीपिका साइडिंग	बीएसपी	दपूमरे	6723	121342.39	18.05
बीएचडब्ल्यू	बरहरवा जं.	एमएलडीटी	पूरे	2370	108948.02	45.97
बीबीएमटी	मैसर्स एमसीएल की मैसर्स बलराम साइडिंग	केयूआर	पूतरे	4478	104594.75	23.36
एससीडीजी	एसईसीएल, कोलियरी साइडिंग दीपिका ii, गवरा रोड	बीएसपी	दपूमरे	3092	102109.77	33.02
एसएसएमएन	स्पर साइडिंग	डीएचएन	पूमरे	7357	101205.49	13.76
एसएलजे	सकरीगली जं.	एमएलडीटी	पूरे	2167	95884.66	44.25
पीजीसीजी	मैसर्स गुजरात स्टेट इलेक्ट्रिकल्स कापारिशन लिमिटेड गवरा रोड का निजी साइडिंग	बीएसपी	दपूमरे	3665	94498.87	25.78

अनुलग्नक 3.10 मांग पूर्ति में लगने वाला स्टेशनवार समय [संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.9 (क)]						
कोड	स्टेशन का नाम	मंडल	जोन	माँग	कुल विलंब	औसत विलंब
1	2	3	4	5	6	7
वीजेडपी	विशाखापत्तनम-बंदरगाह	डब्ल्यूएटी	पूतरे	14106	90002.34	6.38
बीसीएसआर	रे में बचरा साइडिंग	डीएचएन	पूमरे	9409	88855.93	9.44
बीएसपीएक्स	बांसपानी	सीकेपी	दपूरे	5303	86747.3	16.36
एलओएमसी	लजकुरा ओपन कास्ट माइंस -ii, ब्रजराजनगर	बीएसपी	दपूमरे	4048	85276.02	21.07
जीएसजी	घुगस कोलियरी एसडीजी, घुगस	एनजीपी	मरे	8197	83229.64	10.15
एचडीसीबी	हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स बल्क	केजीपी	दपूरे	14403	81610.66	5.67
एमसीके	मैसर्स मानिकपुर कोलियरी साइडिंग	बीएसपी	दपूमरे	1953	81103.92	41.53
एसटीपीएस	संतालडीह स्टेशन, संतालडीह	आद्रा	दपूरे	628	78806.34	125.49
केएसएन	खलारी एसडीजी सं., 1, खलारी	डीएचएन	पूमरे	4704	75945.93	16.14
एसीटीआर	अनंत कोलियरी साइडिंग	केयूआर	पूतरे	14136	74508.27	5.27
डीसीएसएन	दूधी चुआ साइडिंग शक्ति नगर	डीएचएन	पूमरे	15660	73154.91	4.67
जेआरएलआई	जारोली	सीकेपी	दपूरे	4618	73076.84	15.82
बीसीएसबी	बुरहर कोलियरी	बीएसपी	दपूमरे	3417	72583.66	21.24
बीबीएन	बारबिल	सीकेपी	दपूरे	4730	71436.7	15.1

अनुलग्नक 3.10						
मांग पूर्ति में लगने वाला स्टेशनवार समय						
[संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.9 (क)]						
कोड	स्टेशन का नाम	मंडल	जोन	माँग	कुल विलंब	औसत विलंब
1	2	3	4	5	6	7
एलओसीएम	लोकम - iii एसडीजी, बेलपहार	बीएसपी	दपूमेरे	5086	70422.63	13.85
बीओसीबी	बेलपहार खुली खदानें iii	बीएसपी	दपूमेरे	5529	69731.72	12.61
एसबीजी	साहिबगंज	एमएलडीटी	पूरे	1287	67580.04	52.51
केसीकेटी	कटकोना कॉली एसडीजी, कटोरा	बीएसपी	दपूमेरे	1179	67417.6	57.18
पीजेपीडी	मैसर्स जिंदल स्टील लि. के संयंत्र में निजी साइडिंग	सीकेपी	दपूरे	8575	65017.95	7.58
डीडब्ल्यूडब्ल्यूएस	दुधीचुआ व्हार्फवॉल साइडिंग	डीएचएन	पूमेरे	6565	64650.49	9.85
आईओजेबी	बासपानी आयरन ओर लि. जरुली	सीकेपी	दपूरे	6288	63176.71	10.05
एससीएसके	मैसर्स एमसीडीसी, कोरबा की सुरकछार कोलियरी	बीएसपी	दपूमेरे	1524	62101.02	40.75
एमबीसीबी	बल्लारपुर कोलियरी एसडीजी, बल्लारशाह	एनजीपी	मेरे	3075	60642.49	19.72
बीसीआरबी	बिजुरी कोलियरी एसडीजी, बिजुरी	बीएसपी	दपूमेरे	1440	60089.48	41.73

अनुलग्नक 3.11 पार्टी वार मांग पूर्ति [संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.9 (क)]			
परेषक	कुल मांग	पूर्ण की गई	प्रतिशतता
1	2	3	4
एमसीएफएल	180706	118930	65.81
सीओएनआर	158272	158268	100.00
एसईसीएल	114645	70742	61.71
एसएआईएल	91845	88960	96.86
सीसीएल	88409	60003	67.87
रेल	80967	73990	91.38
टीआईएससी	77919	75555	96.97
पीयूबी	70027	53577	76.51
एफसीआई	67676	62416	92.23
एनसीएल	65218	46044	70.60
एससीसीएल	54553	53707	98.45
ईसीएफ	52550	43114	82.04
यूटीसीएल	49109	47624	96.98
डब्ल्यूसीएफ	48796	45340	92.92
बीसीसीएल	43754	33585	76.76

अनुलग्नक 3.11 पार्टी वार मांग पूर्ति [संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.9 (क)]			
परेषक	कुल मांग	पूर्ण की गई	प्रतिशतता
1	2	3	4
आईओसी	37715	35435	93.95
एसीसी	29916	28453	95.11
जेवीएसएल	26930	25098	93.20
एनएमडीसी	26273	25900	98.58
बीपीसी	21858	21502	98.37
जेएसपीएल	21818	20509	94.00
एचपीसी	20662	17839	86.34
आईएफएफसी	19069	18655	97.83
जेएसडब्ल्यूटी	17445	17028	97.61
जीआरपीएल	16332	16330	99.99
केपीसीएल	15212	14945	98.24
एनटीपीसी	13874	13670	98.53
आरएमएल	13508	10612	78.56
एडीआईएल	12663	12663	100.00
एसीबी	12658	12126	95.80

अनुलग्नक 3.11 पार्टी वार मांग पूर्ति [संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.9 (क)]			
परेषक	कुल मांग	पूर्ण की गई	प्रतिशतता
1	2	3	4
एचटीपीएल	12155	12155	100.00
जीएल	11017	10416	94.54
बीएचयूएस	10820	10381	95.94
एनएफएल	10770	10313	95.76
आरआरवीयू	10265	10235	99.71
एससीपीएल	10112	9536	94.30
एनवीसीएल	10079	9735	96.59



अनुलग्नक 3.12 माल संचालन का सूचकांक (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.10)													
जोन	विवरण	2017-18			2018-19			2019-20			2020-21		
		लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
मरे	वैगन टर्नराउंड	एनएवी	2.35	एनएवी	एनएवी	2.23	एनएवी	2.20	2.11	-0.09	एनएवी	1.83	एनएवी
मरे	डिटेचमेंट (संख्या)	114	60	-54	60	69	9	60	59	-1	130	71	-59
मरे	पार्टिंग (संख्या)	29	18	-11	15	26	11	15	21	6	15	13	-2
मरे	हॉट एक्सल (संख्या)	48	16	-32	16	34	18	16	35	19	25	28	3
मरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
पूरे	वैगन टर्नराउंड	एनएवी	2.69	एनएवी	एनएवी	2.67	एनएवी	एनएवी	2.70	एनएवी	एनएवी	2.93	एनएवी
पूरे	डिटेचमेंट (संख्या)	10	26	16	18	6	12	10	3	7	एनएवी	एनएवी	एनएवी
पूरे	पार्टिंग (संख्या)	6	8	2	12	13	1	5	19	14	एनएवी	एनएवी	एनएवी
पूरे	हॉट एक्सल (संख्या)	5	5	0	12	13	1	8	10	2	एनएवी	एनएवी	एनएवी
पूरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	एनएवी	एनएवी	एनएवी
पूमरे	वैगन टर्नराउंड	2.57	2.61	0.04	2.45	2.41	-0.04	2.45	2.32	-0.13	2.45	2.53	0.08
पूमरे	डिटेचमेंट (संख्या)	84	144	60	84	115	31	84	176	92	संग्रह के तहत		
पूमरे	पार्टिंग (संख्या)	40	41	1	34	39	5	34	37	3	एनएवी	एनएवी	एनएवी

अनुलग्नक 3.12 माल संचालन का सूचकांक (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.10)													
जोन	विवरण	2017-18			2018-19			2019-20			2020-21		
		लक्ष्य	वास्तविक	कमी/ अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/ अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/ अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/ अधिकता
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
पूमरे	हॉट एक्सल (संख्या)	57	45	-12	38	51	13	38	52	14	एनएवी	एनएवी	एनएवी
पूमरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी
पूमरे	वैगन टर्नराउंड	2.25	2.26	0.01	एनएवी	2.1	एनएवी	एनएवी	2.45	एनएवी	एनएवी	2.31	0.00
पूमरे	डिस्टेचमेंट (संख्या)	27	30	3	34	35	1	34	32.0	-2	40	14	-26
पूमरे	पार्टिंग (संख्या)	43	36	-7	34	53	19	34	45	11	30	27	3
पूमरे	हॉट एक्सल (संख्या)	45	43	-2	34	35	1	34	32	-2	40	51	-11
पूमरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	एनएवी	0	एनएवी	एनएवी	0	एनएवी	एनएवी	0	एनएवी	एनएवी	0.00	0
उरे	वैगन टर्नराउंड	1.60	1.60	0.00	1.60	1.57	-0.03	1.57	1.48	-0.09	2.30	2.85	0.55
उरे	डिस्टेचमेंट (संख्या)	53	38	15	36	36	0	36	33	3	36	28	-8
उरे	पार्टिंग (संख्या)	7	7	0	10	10	0	10	10	0	8	8	0
उरे	हॉट एक्सल (संख्या)	28	21	7	16	16	0	16	14	2	25	24	-1
उरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
उमरे	वैगन टर्नराउंड	2.5	2.13	-0.37	2.5	2.01	-0.49	2.5	1.94	-0.56	2.5	2.15	-0.35
उमरे	डिस्टेचमेंट (संख्या)	110	87	-23	71	69	-2	71	83	12	3	89	86

अनुलग्नक 3.12 माल संचालन का सूचकांक (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.10)													
जोन	विवरण	2017-18			2018-19			2019-20			2020-21		
		लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
उमरे	पार्टिंग (संख्या)	20	16	-4	34	23	-11	34	18	-16	10	17	7
उमरे	हॉट एक्सल (संख्या)	62	56	-6	48	59	11	48	64	16	20	69	49
उमरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	एनएवी	4	एनएवी	एनएवी	1	एनएवी	एनएवी	1	एनएवी	0	0	एनएवी
उपूरे	वैगन टर्नराउंड	एनएवी	1.86	एनएवी	एनएवी	2.05	एनएवी	एनएवी	1.87	एनएवी	*	1.59	0
उपूरे	डिस्टेचमेंट (संख्या)	9	4	-5	9	4	-5	9	5	-4	4	2	-2
उपूरे	पार्टिंग (संख्या)	1	0	-1	2	1	-1	2	0	-2	2	2	0
उपूरे	हॉट एक्सल (संख्या)	9	11	2	8	11	3	8	9	1	3	9	6
उपूरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0
पूसीरे	वैगन टर्नराउंड	एनएवी	3.00	एनएवी	एनएवी	2.90	एनएवी	एनएवी	3.40	एनएवी	एनएवी	3.00	एनएवी
पूसीरे	डिस्टेचमेंट (संख्या)	32	28	-4	32	24	-8	32	11	-21	12	18	6
पूसीरे	पार्टिंग (संख्या)	10	11	1	8	1	-7	8	0	-8	8	3	-5
पूसीरे	हॉट एक्सल (संख्या)	7	10	3	7	9	2	7	15	8	4	18	14
पूसीरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी
उपूरे	वैगन टर्नराउंड	2.20	2.64	0.44	2.00	2.34	0.34	2.00	2.23	0.23	एनएवी	1.65	एनएवी

अनुलग्नक 3.12 माल संचालन का सूचकांक (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.10)													
जोन	विवरण	2017-18			2018-19			2019-20			2020-21		
		लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
उपरे	डिटेचमेंट (संख्या)	16	19	3	15	20	5	15	23	8	12	15	3
उपरे	पार्टिंग (संख्या)	7	10	3	10	8	-2	10	5	-5	5	11	6
उपरे	हॉट एक्सल (संख्या)	38	25	-13	15	31	16	15	26	11	30	40	10
उपरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
दरे	वैगन टर्नराउंड	एनएवी	2.38	एनएवी	एनएवी	2.49	एनएवी	एनएवी	3.35	एनएवी	एनएवी	3.00	एनएवी
दरे	डिटेचमेंट (संख्या)	21	30	9	21	19	2	21	11	-10	15	4	-11
दरे	पार्टिंग (संख्या)	10	5	-5	6	1	5	6	6	0	6	10	4
दरे	हॉट एक्सल (संख्या)	15	22	7	14	9	5	14	9	-5	10	8	-2
दरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
दमरे	वैगन टर्नराउंड	2.8	2.8	एनएवी	एनएवी	2.5	एनएवी	एनएवी	3.1	एनएवी	एनएवी	3	एनएवी
दमरे	डिटेचमेंट (संख्या)	20	11	-9	40	15	-25	40	17	-23	33	19	-14
दमरे	पार्टिंग (संख्या)	6	32	26	28	27	-1	28	23	-5	12	30	18
दमरे	हॉट एक्सल (संख्या)	20	51	31	40	31	-9	40	33	-7	25	41	16
दमरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0

अनुलग्नक 3.12 माल संचालन का सूचकांक (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.10)													
जोन	विवरण	2017-18			2018-19			2019-20			2020-21		
		लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
दपूरे	वैगन टर्नराउंड	एनएवी	1.87	एनएवी	एनएवी	1.76	एनएवी	एनएवी	1.58	एनएवी	0.00	1.93	0.00
दपूरे	डिस्ट्रिक्ट (संख्या)	15	25	10	20	27	7	20	18	-2	30	47	17
दपूरे	पार्टिंग (संख्या)	40	41	1	35	62	27	35	65	30	37	25	-12
दपूरे	हॉट एक्सल (संख्या)	28	26	-2	22	28	6	22	30	8	40	33	-7
दपूरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0
दपूरे	वैगन टर्नराउंड	एनएवी	2.63	एनएवी	एनएवी	2.64	एनएवी	एनएवी	2.56	एनएवी	एनएवी	2.45	एनएवी
दपूरे	डिस्ट्रिक्ट (संख्या)	39	17	-22	12	33	21	12	20	8	20	25	5
दपूरे	पार्टिंग (संख्या)	23	27	4	22	68	46	22	25	3	21	15	-6
दपूरे	हॉट एक्सल (संख्या)	31	28	-3	25	48	23	25	27	2	26	38	12
दपूरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	एनएवी	0	एनएवी	एनएवी	0	एनएवी	एनएवी	0	एनएवी	0	एनएवी	0
दपूरे	वैगन टर्नराउंड	एनएवी	2.10	एनएवी	एनएवी	2.20	एनएवी	एनएवी	2.60	एनएवी	एनएवी	3.10	एनएवी
दपूरे	डिस्ट्रिक्ट (संख्या)	4	2	-2	4	0	-4	3	0	-3	2	0	एनएवी
दपूरे	पार्टिंग (संख्या)	15	12	-3	10	8	-2	8	9	1	5	4	-1
दपूरे	हॉट एक्सल (संख्या)	6	13	7	9	4	-5	9	5	-4	5	14	9

अनुलग्नक 3.12 माल संचालन का सूचकांक (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.10)													
जोन	विवरण	2017-18			2018-19			2019-20			2020-21		
		लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता	लक्ष्य	वास्तविक	कमी/अधिकता
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
दपरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	शून्य	0.00	एनएपी
परे	वैगन टर्नराउंड	एनएवी	2.30	एनएवी	एनएवी	2.30	एनएवी	एनएवी	2.70	एनएवी	एनएवी	2.60	एनएवी
परे	डिस्टेचमेंट (संख्या)	50	36	-14	30	123	93	30	50	20	47	40	-7
परे	पार्टिंग (संख्या)	5	6	1	10	47	37	10	39	29	50	26	-24
परे	हॉट एक्सल (संख्या)	47	42	-5	40	59	19	35	30	-5	25	45	20
परे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	एनएवी	0	0	एनएवी	0	0	एनएवी	0	0	एनएवी	एनएवी	एनएवी
पमरे	वैगन टर्नराउंड	1.55	1.66	0.11	1.55	1.63	0.08	1.55	1.74	0.19	1.55	2.04	0.49
पमरे	डिस्टेचमेंट (संख्या)	91	107	16	84	131	47	84	102	18	41	129	88
पमरे	पार्टिंग (संख्या)	38	24	-14	28	26	-2	28	33	5	30	26	-4
पमरे	हॉट एक्सल (संख्या)	34	48	14	34	54	20	34	47	13	25	64	39
पमरे	खराब ब्रेक पावर (संख्या)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
एनएवी: उपलब्ध नहीं है													
एनएवी: लागू नहीं													

अनुलग्नक 3.13 लोडेड/खाली वैगनों के परिचालन की जोन वार स्थिति (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.12)						
जोनल रेलवे का नाम	वर्ष	कुल वैगन किमी (लोडेड + खाली) (लाख किमी में)	लोडेड वैगन किमी (लाख किमी में)	लोडेड किमी का कुल किमी के साथ प्रतिशत	खाली किमी का कुल किमी के साथ प्रतिशत	
1	2	3	4	5	6	
मरे	2017-18	13157.33	8548.39	64.97	35.03	
	2018-19	14461.33	9404.55	65.03	34.97	
	2019-20	13136.39	8437.65	64.23	35.77	
	2020-21	12157.67	7831.28	64.41	35.59	
	2017-18	4626.94	3111.34	67.24	32.76	
पूरु	2018-19	4731.22	3203.10	67.70	32.30	
	2019-20	5068.55	3372.48	66.54	33.46	
	2020-21	5260.43	3321.55	63.14	36.86	
	2017-18	12686.71	7486.63	59.01	40.99	
पूरु	2018-19	14459.74	8526.09	58.96	41.04	
	2019-20	14528.17	8335.50	57.37	42.63	
	2020-21	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी

अनुलग्नक 3.13 लोडेड/खाली वैगनों के परिचालन की जोन वार स्थिति (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.12)						
जोनल रेलवे का नाम	वर्ष	कुल वैगन किमी (लोडेड + खाली) (लाख किमी में)	लोडेड वैगन किमी (लाख किमी में)	लोडेड किमी का कुल किमी के साथ प्रतिशत	खाली किमी का कुल किमी के साथ प्रतिशत	
1	2	3	4	5	6	
पूतरे	2017-18	16399.22	11354.88	69.24	30.76	
	2018-19	16843.65	11765.73	69.85	30.15	
	2019-20	17623.58	12447.98	70.63	29.37	
	2020-21	18418.14	12646.43	68.66	31.34	
उरे	2017-18	17798.62	10781.46	60.57	39.43	
	2018-19	17948.69	10971.24	61.13	38.87	
	2019-20	14165.13	7964.81	56.23	43.77	
	2020-21	14823.66	8597.10	58.00	42.00	
उमरे	2017-18	15697.26	10154.56	64.69	35.31	
	2018-19	15739.20	10348.52	65.75	34.25	
	2019-20	16361.50	8276.91	50.59	49.41	
	2020-21	14778.14	8427.64	57.03	42.97	



अनुलग्नक 3.13 लोडेड/खाली वैगनों के परिचालन की जोन वार स्थिति (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.12)						
जोनल रेलवे का नाम	वर्ष	कुल वैगन किमी (लोडेड + खाली) (लाख किमी में)	लोडेड वैगन किमी (लाख किमी में)	लोडेड किमी का कुल किमी के साथ प्रतिशत	खाली किमी का कुल किमी के साथ प्रतिशत	
1	2	3	4	5	6	
उपरे	2017-18	4237.61	2177.83	51.39	48.61	
	2018-19	4329.49	2229.81	51.50	48.50	
	2019-20	4047.24	1978.28	48.88	51.12	
	2020-21	4585.09	2165.87	47.24	52.76	
	2017-18	4186.02	2379.69	56.85	43.15	
पूसीरे	2018-19	4309.46	2469.07	57.29	42.71	
	2019-20	4522.75	2526.26	55.86	44.14	
	2020-21	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी
	2017-18	9367.57	7180.27	76.65	23.35	
	2018-19	9191.81	7032.18	76.50	23.50	
उपरे	2019-20	9299.00	6736.75	72.45	27.55	
	2020-21	10823.51	8332.91	76.99	23.01	

अनुलग्नक 3.13 लोडेड/खाली वैगनों के परिचालन की जोन वार स्थिति (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.12)						
जोनल रेलवे का नाम	वर्ष	कुल वैगन किमी (लोडेड + खाली) (लाख किमी में)	लोडेड वैगन किमी (लाख किमी में)	लोडेड किमी का कुल किमी के साथ प्रतिशत	खाली किमी का कुल किमी के साथ प्रतिशत	
1	2	3	4	5	6	
दूरे	2017-18	4376.6	2482.79	56.73	43.27	
	2018-19	4786.6	2736.42	57.17	42.83	
	2019-20	4496.59	2580.32	57.38	42.62	
	2020-21	4852.46	2558.77	52.73	47.27	
दमरे	2017-18	17199.04	10367.00	60.28	39.72	
	2018-19	18031.59	11144.15	61.80	38.20	
	2019-20	16787.92	9957.07	59.31	40.69	
	2020-21	16199.00	9434.00	58.24	41.76	
दपूरे	2017-18	14864.45	10183.35	68.51	31.49	
	2018-19	15354.36	10847.14	70.65	29.35	
	2019-20	16705.01	11637.61	69.67	30.33	
	2020-21	18543.34	12306.56	66.37	33.63	

अनुलग्नक 3.13 लोडेड/खाली वैगनों के परिचालन की जोन वार स्थिति (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.12)						
जोनल रेलवे का नाम	वर्ष	कुल वैगन किमी (लोडेड + खाली) (लाख किमी में)	लोडेड वैगन किमी (लाख किमी में)	लोडेड किमी का कुल किमी के साथ प्रतिशत	खाली किमी का कुल किमी के साथ प्रतिशत	
1	2	3	4	5	6	
दप्पूरे	2017-18	17303.13	10376.48	59.97	40.03	
	2018-19	18283.31	10780.26	58.96	41.04	
	2019-20	17526.03	10546.59	60.18	39.82	
	2020-21	17915.70	10586.62	59.09	40.91	
दपरे	2017-18	3925.52	2409.10	61.37	38.63	
	2018-19	3765.89	2252.14	59.80	40.20	
	2019-20	3816.81	2218.80	58.13	41.87	
	2020-21	4120.60	2430.00	58.97	41.03	
परे	2017-18	15193.37	10879.52	71.61	28.39	
	2018-19	16430.34	12017.14	73.14	26.86	
	2019-20	15497.21	11230.45	72.47	27.53	
	2020-21	15009.00	10611.00	70.70	29.30	

अनुलग्नक 3.13 लोडेड/खाली वैगनों के परिचालन की जोन वार स्थिति (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.12)						
जोनल रेलवे का नाम	वर्ष	कुल वैगन किमी (लोडेड + खाली) (लाख किमी में)	लोडेड वैगन किमी (लाख किमी में)	लोडेड किमी का कुल किमी के साथ प्रतिशत	खाली किमी का कुल किमी के साथ प्रतिशत	
1	2	3	4	5	6	
पम्परे	2017-18	13550.79	8797.68	64.92	35.08	
	2018-19	14973.98	9927.38	66.30	33.70	
	2019-20	14875.35	9572.65	64.35	35.65	
	2020-21	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी
<b>कुल</b>		<b>724154.81</b>	<b>461395.73</b>	<b>63.72</b>	<b>36.28</b>	

अनुलग्नक 3.14 चयनित माल शेडों और साइडिंगों में अवसंरचना-वार पाई गई कमियां (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.15)	
ढांचागत सुविधाएं	अवसंरचना-वार कमी वाले गुड्स शेड और साइडिंग
1	2
पूर्ण रेक सुविधा	9 ज़ोन (मरे, पूरे, पूमरे, उपरे, उमरे, उमरे, पूसीरे, दरे, दमरे और पमरे) में 09 लोडिंग/अनलोडिंग पॉइंट
पक्का सर्कुलेटिंग एरिया	11 ज़ोन (मरे, पूरे, पूमरे, उमरे, उपरे, पूसीरे, उमरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे और उपरे) में 25 लोडिंग/अनलोडिंग प्वाइंट
सभी मौसम के एप्रोच रोड	10 ज़ोन (मरे, पूरे, उरे, उपरे, पूसीरे, उपरे, दपूरे, उपरे और परे) में 24 लोडिंग/अनलोडिंग पॉइंट
लोडिंग/अनलोडिंग को सुकर बनाने वाली लाइटिंग सहित लाइटिंग	10 ज़ोन (मरे, पूरे, पूमरे, उरे, दपूरे, उपरे, पूसीरे, उपरे, दपूरे, पमरे और उपरे) में 14 लोडिंग/अनलोडिंग पॉइंट
व्यापारी कक्ष	14 ज़ोन (मरे, पूरे, पूमरे, उरे, उमरे, उपरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, उपरे और पमरे) में 39 लोडिंग/अनलोडिंग प्वाइंट
टीएमएस/एफओआईएस कनेक्शन	10 ज़ोन (मरे, पूरे, पूमरे, उरे, उपरे, पूसीरे, उपरे और दरे) में 15 लोडिंग/ अनलोडिंग पॉइंट
एसटीडी सुविधा के साथ डॉट फोन	सभी 16 ज़ोन में 87 लोडिंग/अनलोडिंग प्वाइंट हालांकि, दमरे के चयनित साइडिंग को सीयूजी फोन प्रदान किया गया था।
पीने का ठंडा पानी, वॉशरूम की सुविधा	13 ज़ोन (मरे, पूरे, पूमरे, उरे, उमरे, उपरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, उपरे और परे) में 40 लोडिंग/अनलोडिंग पॉइंट
रेल स्तर /उच्च स्तरीय प्लेटफार्म	तीन ज़ोनों (उरे, उमरे और दपूरे) के पांच लोडिंग/अनलोडिंग बिंदुओं में आवश्यकता नहीं है। केएलआरई साइडिंग (पूमरे) जनवरी 2019 से बंद थी (ii) एचएसआर साइडिंग (उपरे) 07.02.2020 से बंद थी (iii) पीएमआरजी साइडिंग (उरे) प्राइवेट साइडिंग होने के कारण और (iv) जीइटीएस साइडिंग (परे) में अनलोडिंग परिचालन ट्रीपलर से किये जाते हैं।

अनुलग्नक 3.15 असंबद्ध वैगनों की स्थिति और यादों तथा माल शेडों में उनका अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.17)								
रेलवे का नाम	वर्ष	वर्ष के दौरान असंबद्ध वैगनों की संख्या	72 घंटों के भीतर जुड़े वैगनों की संख्या	72 घंटे के बाद में जोड़े गए वैगनों की संख्या	क्या असंबद्ध वैगनों को जोड़ने के लिए एफओआईएस एप्लीकेशन की सहायता ली गई	इन असंबद्ध वैगनों को जोड़ने में 72 घंटे से अधिक का लिया गया समय (दिनों की संख्या)	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	नहीं जोड़े गए वैगनों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7	8	9
मरे	2017-18	146	4	116	नहीं	एनएवी	0.00	26
	2018-19	131	2	105	नहीं	एनएवी	0.00	24
	2019-20	95	0	90	नहीं	एनएवी	0.00	5
	2020-21	7	5	2	नहीं	एनएवी	0.00	0
पूरे	2017-18	96	34	62	आंशिक रूप से	एनएवी	0.00	0
	2018-19	51	4	47	आंशिक रूप से	एनएवी	0.00	0
	2019-20	43	1	42	आंशिक रूप से	एनएवी	0.00	0
पूमरे	2020-21	66	1	60	आंशिक रूप से	एनएवी	0.00	5
	2017-18	0	0	0	एनएपी	एनएपी	0.00	0
	2018-19	4	4	0	हां	एनएवी	0.00	0

अनुलग्नक 3.15 असंबद्ध वैगनों की स्थिति और यार्डों तथा माल शेडों में उनका अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.17)								
रेलवे का नाम	वर्ष	वर्ष के दौरान असंबद्ध वैगनों की संख्या	72 घंटों के भीतर जुड़े वैगनों की संख्या	72 घंटे के बाद में जोड़े गए वैगनों की संख्या	क्या असंबद्ध वैगनों को जोड़ने के लिए एफओआईएस एप्लीकेशन की सहायता ली गई	इन असंबद्ध वैगनों को जोड़ने में 72 घंटे से अधिक का लिया गया समय (दिनों की संख्या)	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	नहीं जोड़े गए वैगनों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2019-20	9	7	2	हां	676	0.21	0
	2020-21	3	0	0	हां	एनएवी	0.00	3
पूतरे	2017-18	49	6	43	नहीं	एनएवी	0.00	0
	2018-19	58	17	41	नहीं	एनएवी	0.00	0
	2019-20	71	32	39	नहीं	एनएवी	0.00	0
	2020-21	98	51	47	नहीं	एनएवी	0.00	0
उरे	2017-18	94	14	77	नहीं	एनएवी	0.00	3
	2018-19	138	22	111	नहीं	एनएवी	0.00	5
	2019-20	135	8	125	नहीं	एनएवी	0.00	2
	2020-21	155	35	120	हां	एनएवी	0.00	0
उमरे	2017-18	80	18	62	नहीं	एनएवी	0.00	0

अनुलग्नक 3.15 असंबद्ध वैगनों की स्थिति और यार्डों तथा माल शेडों में उनका अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.17)									
रेलवे का नाम	वर्ष	वर्ष के दौरान असंबद्ध वैगनों की संख्या	72 घंटों के भीतर जुड़े वैगनों की संख्या	72 घंटे के बाद में जोड़े गए वैगनों की संख्या	क्या असंबद्ध वैगनों को जोड़ने के लिए एफओआईएस एप्लीकेशन की सहायता ली गई	इन असंबद्ध वैगनों को जोड़ने में 72 घंटे से अधिक का लिया गया समय (दिनों की संख्या)	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	नहीं जोड़े गए वैगनों की संख्या	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	2018-19	38	7	31	नहीं	एनएवी	0.00	0	
	2019-20	41	14	27	नहीं	एनएवी	0.00	0	
	2020-21	5	3	2	नहीं	एनएवी	0.00	0	
उपूरे *	2017-18	110	1	109	हां	768	5.71	0	
	2018-19	141	12	129	हां	617	3.43	0	
	2019-20	101	10	91	हां	4	0.25	0	
	2020-21	103	2	101	हां	188	0.27	0	
पूरीरे	2017-18	53	1	51	आंशिक रूप से	एनएवी	0.00	1	
	2018-19	64	2	61	आंशिक रूप से	एनएवी	0.00	1	
	2019-20	58	2	48	आंशिक रूप से	एनएवी	0.00	8	
	2020-21	13	0	7	आंशिक रूप से	एनएवी	0.00	6	



अनुलग्नक 3.15 असंबद्ध वैगनों की स्थिति और यार्डों तथा माल शेडों में उनका अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.17)									
रेलवे का नाम	वर्ष	वर्ष के दौरान असंबद्ध वैगनों की संख्या	72 घंटों के भीतर जुड़े वैगनों की संख्या	72 घंटे के बाद में जोड़े गए वैगनों की संख्या	क्या असंबद्ध वैगनों को जोड़ने के लिए एफओआईएस एप्लीकेशन की सहायता ली गई	इन असंबद्ध वैगनों को जोड़ने में 72 घंटे से अधिक का लिया गया समय (दिनों की संख्या)	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	नहीं जोड़े गए वैगनों की संख्या	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
उपरे	2017-18	0	0	0	एनएपी	एनएपी	0.00	0	
	2018-19	0	0	0	एनएपी	एनएपी	0.00	0	
	2019-20	0	0	0	एनएपी	एनएपी	0.00	0	
	2020-21	0	0	0	एनएपी	एनएपी	0.00	0	
दरे	2017-18	0	0	0	एनएपी	एनएपी	0.00	0	
	2018-19	2	1	1	नहीं	17	0.01	0	
	2019-20	0	0	0	एनएपी	एनएपी	0.00	0	
	2020-21	0	0	0	एनएपी	एनएपी	0.00	0	
दमरे	2017-18	35	35	0	नहीं	एनएपी	0.00	0	
	2018-19	24	24	0	नहीं	एनएपी	0.00	0	
	2019-20	19	19	0	नहीं	एनएपी	0.00	0	

अनुलग्नक 3.15 असंबद्ध वैगनों की स्थिति और यार्डों तथा माल शेडों में उनका अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.17)									
रेलवे का नाम	वर्ष	वर्ष के दौरान असंबद्ध वैगनों की संख्या	72 घंटों के भीतर जुड़े वैगनों की संख्या	72 घंटे के बाद में जोड़े गए वैगनों की संख्या	क्या असंबद्ध वैगनों को जोड़ने के लिए एफओआईएस एप्लीकेशन की सहायता ली गई	इन असंबद्ध वैगनों को जोड़ने में 72 घंटे से अधिक का लिया गया समय (दिनों की संख्या)	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	नहीं जोड़े गए वैगनों की संख्या	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	2020-21	2	2	0	नहीं	एनएपी	0.00	0	
दपूरे	2017-18	13	3	10	नहीं	4883	2.72	0	
	2018-19	14	2	12	नहीं	4737	2.69	0	
	2019-20	76	1	71	नहीं	16210	5.06	4	
	2020-21	15	4	10	नहीं	68	0.02	1	
	2017-18	63	11	43	नहीं	559	0.31	9	
दपूरे	2018-19	92	189	53	नहीं	752	0.43	0	
	2019-20	125	44	57	नहीं	246	0.08	24	
	2020-21	237	3	5	हां	85	0.03	229	
दपूरे	2017-18	16	16	0	नहीं	एनएपी	0.00	0	
	2018-19	0	0	0	एनएपी	एनएपी	0.00	0	

अनुलग्नक 3.15 असंबद्ध वैगनों की स्थिति और यार्डों तथा माल शेडों में उनका अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.17)									
रेलवे का नाम	वर्ष	वर्ष के दौरान असंबद्ध वैगनों की संख्या	72 घंटों के भीतर जुड़े वैगनों की संख्या	72 घंटे के बाद में जोड़े गए वैगनों की संख्या	क्या असंबद्ध वैगनों को जोड़ने के लिए एफओआईएस एप्लीकेशन की सहायता ली गई	इन असंबद्ध वैगनों को जोड़ने में 72 घंटे से अधिक का लिया गया समय (दिनों की संख्या)	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	नहीं जोड़े गए वैगनों की संख्या	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	2019-20	0	0	0	एनएपी	एनएपी	0.00	0	
	2020-21	5	1	4	नहीं	48	0.01	0	
परे	2017-18	5	0	5	हां	204	0.11	0	
	2018-19	1	0	1	हां	20	0.01	0	
	2019-20	1	1	0	हां	एनएपी	0.00	0	
	2020-21	5	2	3	हां	12	0.00	0	
पमरे	2017-18	53	2	39	नहीं	7224	4.03	12	
	2018-19	55	0	8	नहीं	4356	2.47	47	
	2019-20	70	1	33	नहीं	5568	1.74	36	
	2020-21	58	6	29	नहीं	11187	3.49	23	
<b>कुल</b>		<b>3242</b>	<b>686</b>	<b>2232</b>		<b>58429</b>	<b>33.08</b>	<b>324</b>	

अनुलग्नक 3.15 असंबद्ध वैगनों की स्थिति और यार्डों तथा माल शेडों में उनका अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.17)								
रेलवे का नाम	वर्ष	वर्ष के दौरान असंबद्ध वैगनों की संख्या	72 घंटों के भीतर जुड़े वैगनों की संख्या	72 घंटे के बाद में जोड़े गए वैगनों की संख्या	क्या असंबद्ध वैगनों को जोड़ने के लिए एफओआईएस एप्लीकेशन की सहायता ली गई	इन असंबद्ध वैगनों को जोड़ने में 72 घंटे से अधिक का लिया गया समय (दिनों की संख्या)	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	नहीं जोड़े गए वैगनों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7	8	9
एनएपी: लागू नहीं; एनएवी: उपलब्ध नहीं है।								
* उपरू - जारी किए गए विशेष पत्र और अन्य टिप्पणियों के आधार पर अर्जन क्षमता की हानि की गणना की गई है।								
इन असंबद्ध वैगनों को जोड़ने में 72 घंटे से अधिक लगने वाले समय (दिनों की संख्या) को अर्जन क्षमता की हानि की गणना के लिए ध्यान में नहीं रखा गया था क्योंकि वास्तविक दिनों के बजाय समय अवधि का उल्लेख किया गया था।								

अनुलग्नक 3.16 चयनित टर्मिनल यार्डों में अवसंरचना-वार/संयंत्र और मशीनरी-वार पाई गई कर्मियां (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.21)	
अवसंरचनागत सुविधायें	अवसंरचना-वार कमी वाले टर्मिनल यार्ड
1	2
गहन जाँच करने के लिए नामित लाइनों के लिए पटरियों के बीच पर्याप्त केंद्र से केंद्र की दूरी	13 जोनों (मरे, पूमरे, पूतरे, पूरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, दरे और पमरे) में 17 टर्मिनल यार्ड में। आंशिक रूप से तीन जोनों (पूमरे, दमरे और पमरे) में तीन टर्मिनल यार्ड में उपलब्ध।
एक छोर से दूसरे छोर तक कंक्रीट के रास्ते	आठ जोनों (मरे, पूमरे, उमरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, और पमरे) में 12 टर्मिनल यार्ड पर। आठ जोनों (पूमरे, पूतरे, उपूरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूरे और दरे) में दस टर्मिनल यार्ड पर आंशिक रूप से उपलब्ध।
ट्रेन की पूरी लंबाई पर वेल्डिंग ग्राइड	आठ जोनों (मरे, पूमरे, उमरे, पूसीरे, उरे, दपूमरे, दमरे और दपूरे) में 11 टर्मिनल यार्ड पर। छह जोनों (पूतरे, पूरे, उरे, दमरे दरे और पमरे) में आठ टर्मिनल यार्डों पर आंशिक रूप से उपलब्ध।
जूनियर इंजीनियर (सी एंड डब्ल्यू) के लिए इयूटी रूम	नौ जोनों (मरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दरे और पमरे) में 17 टर्मिनल यार्ड में।
स्टाफ कक्ष	दस जोनों (मरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, दरे और पमरे) में 19 टर्मिनल यार्ड पर।
एयर कंप्रेसर / वैक्यूम एगजॉस्टर कक्ष	दस जोनों (मरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, दरे और पमरे) में 17 टर्मिनल यार्ड पर। पमरे में दो में से एक टर्मिनल यार्ड में आंशिक रूप से उपलब्ध।
सामग्री रखने के लिए स्टोर रूम	11 जोनों (मरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, दरे, पमरे और परे) में 20 टर्मिनल यार्ड पर।
औजारों का कमरा	12 जोनों (मरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, पमरे और परे) में 18 टर्मिनल यार्ड पर।

<b>अनुलग्नक 3.16</b>	
<b>चयनित टर्मिनल यार्डों में अवसंरचना-वार/संयंत्र और मशीनरी-वार पाई गई कर्मियां</b>	
<b>(संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.21)</b>	
<b>अवसंरचनागत सुविधाएँ</b>	<b>अवसंरचना-वार कमी वाले टर्मिनल यार्ड</b>
<b>1</b>	<b>2</b>
तेल ग्रीस कक्ष	11 जोन (पूमरे, पूतरे, पूरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, पमरे और परे) में 16 टर्मिनल यार्ड पर। दपूमरे में एक टर्मिनल यार्ड में एनएपी।
वैल्टिडिंग मशीन, बैटरी चार्जिंग रूम	दस जोनों (मरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, उरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दरे और पमरे) में 14 टर्मिनल यार्ड पर। आंशिक रूप से दो जोनों (पूतरे और पूसीरे) में तीन टर्मिनल यार्ड में उपलब्ध है। दपूमरे में एक टर्मिनल यार्ड में एनएपी।
<b>आवश्यक संयंत्र और मशीनरी</b>	<b>संयंत्र और मशीनरी-वार कमी वाले टर्मिनल यार्ड</b>
डीजल पेंच कंप्रेसर	दस जोन (पूमरे, पूतरे, पूरे, उमरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, दरे और पमरे) में 18 टर्मिनल यार्ड पर।
वैक्यूम एग्जॉस्टर	छह जोन (पूतरे, पूरे, पूसीरे, उरे, दरे और परे) में 12 टर्मिनल यार्ड पर।*
वैल्टिडिंग संयंत्र	11 जोन (मरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे और पमरे) में 21 टर्मिनल यार्ड पर। आंशिक रूप से पूतरे में एक टर्मिनल यार्ड में उपलब्ध है।
रेक परीक्षण रिग	11 जोनों (मरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे और पमरे) में 19 टर्मिनल यार्ड में।
विभिन्न क्षमताओं के हाइड्रोलिक जैक	दस जोनों (मरे, पूमरे, उमरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे और पमरे) में 19 टर्मिनल यार्ड पर। आंशिक रूप से पूतरे में एक टर्मिनल यार्ड में उपलब्ध है।
ब्रेक ब्लॉक आदि जैसी सामग्री ले जाने के लिए लिस्टर ट्रक /	दस जोनों (पूमरे, पूतरे, पूरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे और पमरे) में 16 टर्मिनल यार्ड पर। आंशिक रूप से पूतरे में एक टर्मिनल यार्ड में उपलब्ध है।

**नोट: \*वैक्यूम एग्जॉस्टर की आवश्यकता चार जोनों (पूतरे, दमरे, दपूरे और पमरे) में पांच टर्मिनल यार्डों पर नहीं थी क्योंकि एयर ब्रेक सिस्टम का उपयोग किया गया था।**

अनुलग्नक 3.17 पीओएच के लिए वैगनों का त्रुटिपूर्ण प्रेषण [(संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.23 (क))]					
जोन	अवधि	पीओएच के लिए देय नहीं बल्कि गलती से वर्कशॉप में प्राप्त वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए गलती से प्राप्त वैगनों की कुल संख्या	अर्जन क्षमता कीहानि (₹ करोड़ में)	
1	2	3	4	5	
मरे	2017-18 से 2020-21	86	127	0.05	
पूरे	2017-18 से 2020-21	759	51589	21.21	
पूमरे	2017-18 से 2020-21	0	0	0.00	
पूतरे	2017-18 से 2020-21	0	0	0.00	
उरे	2017-18 से 2020-21	885	16650	7.62	
उमरे	2017-18 से 2020-21	2193	48296	20.02	
उपूरे	2017-18 से 2020-21	0	0	0.00	
पूसीरे	2017-18 से 2020-21	0	0	0.00	
उपरे	2017-18 से 2020-21	384	0	0.00	
दरे	2017-18 से 2020-21	1087	20677	9.71	
दमरे	2017-18 से 2020-21	1927	32851	15.03	
दपूरे	2017-18 से 2020-21	534	1031	0.36	
दूमरे	2017-18 से 2020-21	381	8011	3.75	
दपरे	2017-18 से 2020-21	0	0	0.00	
परे	2017-18 से 2020-21	187	992	0.32	
पमरे	2017-18 से 2020-21	1004	13317	4.78	
<b>कुल</b>		<b>9427</b>	<b>193541</b>	<b>82.85</b>	

अनुलग्नक 3.18																	
पीओएच से पहले/उसके दौरान/बाद में अवरुद्ध किए गए वैगनों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.24)																	
वर्ष	जोनल रेलवे	कार्यशाला का नाम	वैगनों की कुल संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की कुल संख्या	न्यूनतम दिनों की संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	अधिकतम दिनों की संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	10 दिनों से अधिक समय में पीओएच किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के बाद याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	न्यूनतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अधिकतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	अवरोधन के कारण कारण (कॉलम 8 और 10 के संदर्भ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2017-18	मुरे	वैगन वर्क शॉप कुर्दवाड़ी	367	235	4464	2	281	202	5319	11	313	91	733	2	71	4.73	
2017-18	पूमरे		0													0.00	
2017-18	पूत्रे		0													0.00	
2017-18	पूरे	जेएमपी	4469	2048	5125	1	555	1066	30897	11	385	3914	10814	1	40	20.16	
2017-18	उमरे	वैगन रिपेयर वर्कशॉप/झांसी	7789	7550	145827	1	1774	2940	81538	11	283	7592	33195	1	750	128.82	
2017-18	उपूरे	आईजेडएन कार्यशाला	96	63	766	1	62	5	58	11	12	6	26	1	10	0.45	



अनुलग्नक 3.18																	
पीओएच से पहले/उसके दौरान/बाद में अवरुद्ध किए गए वैगनों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.24)																	
वर्ष	जोनल रेलवे	कार्यशाला का नाम	वैगनों की कुल संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की कुल संख्या	न्यूनतम दिनों की संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	अधिकतम दिनों की संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	10 दिनों से अधिक समय में पीओएच किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के बाद याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	न्यूनतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अधिकतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	अवरोधन के कारण कारण (कॉलम 8 और 10 के संदर्भ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2017-18	पूसीरे	एनबीक्यू	1450	1204	14128	1	140	14	274	11	47	608	1869	1	37	8.99	
2017-18	उरे	जेयुडीडब्ल्यू	4729	4371	84182	1	205	319	6573	11	62	0	0	0	0	48.80	
2017-18	उपरे	अजमेर डीजल लोको वर्कशॉप	1101	1073	23566	1	109	449	5703	11	19	1097	9126	1	42	18.89	
2017-18	दमरे	डब्ल्यूआरएस/जीटीपीएल	5555	5251	48279	1	154	2281	47435	11	93	5439	47923	1	113	67.33	
2017-18	दुपूरे	डब्ल्यूआरएस/रायपुर	2034	2034	56708	1	439	0	0	0	0	0	0	0	0	31.60	
2017-18	दपूरे	पीओएच वर्कशॉप/खड़गपुर	4124													0.00	

अनुलग्नक 3.18																		
पीओएच से पहले/उसके दौरान/बाद में अवरुद्ध किए गए वैगनों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.24)																		
वर्ष	जोनल रेलवे	कार्यशाला का नाम	वैगनों की कुल संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की कुल संख्या	न्यूनतम दिनों की संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	अधिकतम दिनों की संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	10 दिनों से अधिक समय में पीओएच किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के बाद याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	न्यूनतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अधिकतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	अवरोधन के कारण कारण (कॉलम 8 और 10 के संदर्भ में)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
2017-18	दरे	सीडब्ल्यू/पीईआर	3441	2686	66391	1	653	15	198	11	32	3178	8394	1	147	41.70		
2017-18	दपरे		0													0.00		
2017-18	पमरे	डब्ल्यूआरएस-कोटा	6000	5994	87405	1	245	1886	41047	11	132	1052	4687	1	42	63.68		
2017-18	परे	डीएचडी	1163	1080	17539	1	82	299	4716	11	35	1107	2888	1	27	12.35		
<b>2017-18</b>	<b>कुल</b>		<b>42318</b>	<b>33589</b>	<b>554380</b>	<b>1</b>	<b>1774</b>	<b>9476</b>	<b>223758</b>	<b>11</b>	<b>385</b>	<b>24084</b>	<b>119655</b>	<b>1</b>	<b>750</b>	<b>447.51</b>		
2018-19	मरे	वैगन बर्क शॉप कुर्दवाड़ी	500	308	5174	2	150	258	8356	11	250	263	5333	2	276	9.24		
2018-19	पूमरे		0													0.00		
2018-19	पूतरे		0													0.00		
2018-19	पूरे	जेएमपी	5197	3936	10553	1	101	1182	27169	11	317	4855	17207	1	38	24.45		

अनुलग्नक 3.18																	
पीओएच से पहले/उसके दौरान/बाद में अवरुद्ध किए गए वैगनों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.24)																	
वर्ष	जोनल रेलवे	कार्यशाला का नाम	वैगनों की कुल संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की कुल संख्या	न्यूनतम दिनों की संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	अधिकतम दिनों की संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	10 दिनों से अधिक समय में पीओएच किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के बाद याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	न्यूनतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अधिकतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	अवरोधन के कारण कारण (कॉलम 8 और 10 के संदर्भ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2018-19	उमरे	वैगन रिपेयर वर्कशॉप/झांसी	8157	6880	92240	1	1066	2199	72388	11	372	8141	41653	1	378	104.53	
2018-19	उपरे	आईजेडएन कार्यशाला	156	80	427	1	21	0	0	0	8	2	11	1	10	0.25	
2018-19	पूसीरे	एनबीक्यू	1457	859	14666	1	138	36	804	11	75	590	2258	1	122	9.85	
2018-19	उरे	जेयूडीडब्ल्यू	620	474	10357	1	74	124	2017	11	49	0	0	0	0	6.32	
2018-19	उपरे	अजमेर डीजल लोको वर्कशॉप	1201	1157	20486	1	179	462	6051	11	19	1201	13749	1	51	20.23	
2018-19	दमरे	डब्ल्यूआरएस/ जीटीपीएल	6017	5723	66844	1	152	1623	42973	11	134	5973	68299	1	106	91.82	

अनुलग्नक 3.18																		
पीओएच से पहले/उसके दौरान/बाद में अवरुद्ध किए गए वैगनों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.24)																		
वर्ष	जोनल रेलवे	कार्यशाला का नाम	वैगनों की कुल संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की कुल संख्या	न्यूनतम संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	अधिकतम संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	10 दिनों से अधिक समय में पीओएच किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के बाद याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	न्यूनतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अधिकतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	अवरोधन के कारण कारण (कॉलम 8 और 10 के संदर्भ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
2018-19	दुपूरे	डब्ल्यूआरएस/ रायपुर	4801	2024	64412	1	831	0	0	0	0	4796	42896	1	158	60.87		
2018-19	दुपूरे	पीओएच वर्कशॉप/खड़गा पुर	5872													0.00		
2018-19	दरे	सीडब्ल्यू/ पीईआर	3599	2543	64423	1	306	541	11662	11	89	3337	6918	1	58	44.01		
2018-19	दुपूरे		0													0.00		
2018-19	पमरे	डब्ल्यूआरएस- कोटा	6008	5973	90426	1	233	1574	32154	11	181	2	308	2	254	60.77		
2018-19	परे	डीएचडी	1351	1305	19165	1	118	179	2688	11	46	1310	3644	1	35	13.45		
2018-19	कुल		44936	31262	459173	1	1066	8178	206262	11	372	30470	202276	1	378	445.78		

अनुलग्नक 3.18																	
पीओएच से पहले/उसके दौरान/बाद में अवरुद्ध किए गए वैगनों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.24)																	
वर्ष	जोनल रेलवे	कार्यशाला का नाम	वैगनों की कुल संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की कुल संख्या	न्यूनतम दिनों की संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	अधिकतम दिनों की संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	10 दिनों से अधिक समय में पीओएच किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के बाद याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	न्यूनतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अधिकतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	अवरोधन के कारण कारण (कॉलम 8 और 10 के संदर्भ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2019-20	मरे	वैगन वर्क शॉप कुर्दवाड़ी	506	465	7335	2	219	336	10353	11	179	334	3449	2	93	5.55	
2019-20	पूरु		0													0.00	
2019-20	पूरु		0													0.00	
2019-20	पूरे	जेएमपी	5415	5374	34598	1	472	1037	48429	11	508	5265	19433	1	82	28.74	
2019-20	उमरे	वैगन रिपेयर वर्कशॉप/झांसी	7746	7493	83531	1	1746	1701	73063	11	1103	6718	39846	1	370	55.99	
2019-20	उपूरे	आईजेडएन कार्यशाला	337	191	1147	1	54	0	0	0	9	1	3	3	3	0.36	
2019-20	पूरीरे	एनबीक्यू	1378	721	13317	1	208	18	409	11	58	608	2365	1	115	4.96	
2019-20	उरे	जेयूडीडब्ल्यू	2336	1687	29278	1	131	376	6496	11	72	0	0	0	0	9.99	

अनुलग्नक 3.18																		
पीओएच से पहले/उसके दौरान/बाद में अवरुद्ध किए गए वैगनों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.24)																		
वर्ष	जोनल रेलवे	कार्यशाला का नाम	वैगनों की कुल संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की कुल संख्या	न्यूनतम संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	अधिकतम संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	10 दिनों से अधिक समय में पीओएच किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	अधिकतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	न्यूनतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अधिकतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	अवरोधन के कारण कारण (कॉलम 8 और 10 के संदर्भ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
2019-20	उपरे	अजमेर डीजल लोको वर्कशॉप	1231	1168	16344	1	113	363	4833	1 1	20	1229	15524	1	58	10.32		
2019-20	दमरे	डब्ल्यूआरएस/जीटीपीएल	6006	5244	27022	1	164	1749	59903	1 1	155	5982	79896	1	183	46.60		
2019-20	दूपरे	डब्ल्यूआरएस/रायपुर	4691	3837	36796	1	224	757	21961	1 1	210	4687	41295	1	124	28.86		
2019-20	दूपरे	पीओएच वर्कशॉप/खड्गपुर	6398													0.00		
2019-20	दरे	सीडब्ल्यू/पीईआर	3879	2755	38037	1	243	721	15304	1 1	154	3559	10647	1	71	17.72		
2019-20	दूपरे		0													0.00		

अनुलग्नक 3.18																	
पीओएच से पहले/उसके दौरान/बाद में अवरुद्ध किए गए वैगनों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.24)																	
वर्ष	जोनल रेलवे	कार्यशाला का नाम	वैगनों की कुल संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की कुल संख्या	न्यूनतम संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	अधिकतम संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	10 दिनों से अधिक समय में पीओएच किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के बाद याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	न्यूनतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अधिकतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	अवरोधन के कारण कारण (कॉलम 8 और 10 के संदर्भ में)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2019-20	पमरे	डब्ल्यूआरएस-कोटा	5892	5876	66306	1	302	1820	35859	11	109	3033	25443	1	384	34.14	
2019-20	पूरे	डीएचडी	1527	1488	17357	1	146	254	3976	11	28	1467	4779	1	54	7.36	
2019-20	कुल		47342	36299	371068	1	1746	9132	280586	11	1103	32883	242680	1	384	250.56	
2020-21	मरे	वैगन वर्क शॉप कुर्दवाड़ी	545	478	3966	1	60	287	5435	11	105	143	365	1	22	2.15	
2020-21	पूमरे															0.00	
2020-21	पूतरे															0.00	
2020-21	पूरे	जेएमपी	5040	4961	85591	1	2581	1197	33758	11	510	0	0	0	0	33.51	
2020-21	उमरे	वैगन रिपेयर वर्कशॉप/झांसी	6959	6932	125805	1	2380	1660	81621	11	1068	6957	43482	1	352	73.11	

अनुलग्नक 3.18																	
पीओएच से पहले/उसके दौरान/बाद में अवरुद्ध किए गए वैगनों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.24)																	
वर्ष	जोनल रेलवे	कार्यशाला का नाम	वैगनों की कुल संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की कुल संख्या	न्यूनतम संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	अधिकतम संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	10 दिनों से अधिक समय में पीओएच किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के बाद याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	न्यूनतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अधिकतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	अवरोधन के कारण कारण (कॉलम 8 और 10 के संदर्भ में)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2020-21	उपरे	आईजेडएन कार्यशाला	443	427	3611	1	157	0	0	11	10	435	2254	1	24	1.83	
2020-21	पूसीरे	एनबीक्यू	1191	990	20516	1	330	27	814	11	50	1043	4135	1	42	7.86	
2020-21	उरे	जेयूडीडब्ल्यू	1887	0	0	0	0	1208	20915	11	197	0	0	0	0	2.76	
2020-21	उपरे	अजमेर डीजल लोको वर्कशॉप	1208	1189	18173	1	253	405	5035	11	20	1206	11884	1	45	9.69	
2020-21	दमरे	डब्ल्यूआरएस/जीटीपीएल	5722	5289	33098	1	207	1416	42610	11	213	5653	60235	1	149	38.00	
2020-21	दूपमरे	डब्ल्यूआरएस/रायपुर	4683	0	0	0	0	0	0	11	0	4555	38335	1	179	11.96	
2020-21	दूपरे	पीओएच वर्कशॉप/खड़गा पुर	21991	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0.00	



अनुलग्नक 3.18																		
पीओएच से पहले/उसके दौरान/बाद में अवरुद्ध किए गए वैगनों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.24)																		
वर्ष	जोनल रेलवे	कार्यशाला का नाम	वैगनों की कुल संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की कुल संख्या	न्यूनतम संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	अधिकतम संख्या जिसके लिए वैगन पीओएच के लिए भेजने से पहले याई में अवरुद्ध किए गए	10 दिनों से अधिक समय में पीओएच किए गए वैगनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए न्यूनतम दिनों की संख्या	पीओएच के लिए वास्तव में लिए गए अधिकतम दिनों की संख्या	पीओएच के बाद याई में अवरुद्ध किए गए वैगनों की संख्या	दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	न्यूनतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अधिकतम दिनों की संख्या जिनमें पीओएच के बाद वैगनों को सेवा में लगाने से पहले याई में अवरुद्ध किया गया	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)	अवरोधन के कारण कारण (कॉलम 8 और 10 के संदर्भ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
2020-21	दरे	सीडब्ल्यू/पीईआर	2720	2296	84199	1	584	392	5591	11	21	2424	12950	1	96	30.84		
2020-21	दपरे															0.00		
2020-21	पमरे	डब्ल्यूआरएस-कोटा	5751	5748	80322	1	234	1826	53738	11	153	5065	21712	1	142	42.91		
2020-21	परे	डीएचडी	1461	1454	16388	1	107	290	5662	11	101	1450	7403	1	29	8.29		
2020-21	कुल		59601	29764	471659	1	2581	8708	255179	11	1068	28931	202755	1	352	262.89		
	कुल योग		194197	130914	1856280	1	2581	35494	965785	11	1103	116368	767366	1	750	1406.75		

स्रोत: कार्यशाला के अभिलेख

अनुलग्नक 3.19					
लोड के अवरोधन का विश्लेषण, जहां अवरोधन समय 150 घंटे से अधिक है (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.33)					
प्रारम्भ करने वाला रेलवे	लोड की संख्या	अवरोधन समय सीमा (घंटे)		कुल समय सीमा (घंटे)	कुल समय के लिए अवरोधन समय का प्रतिशत
		3	4		
1	2			4	5
सीपीटी	2	154.70 से 227.07		211.03 से 271.33	73 से 84
मरे	20	151.23 से 286.77		189.33 से 392.42	60 से 97
पूमरे	11	154.73 से 324.57		169.47 से 333.58	77 से 98
पूलरे	74	152.57 से 487.43		163.42 से 498.67	52 से 98
पूरे	28	152.67 से 552.57		166.23 से 576.77	66 से 98
उमरे	11	157.07 से 258.83		170.20 से 307.17	65 से 96
उपूरे	4	183.87 से 398.40		202.30 से 434.33	83 से 92
पूसीरे	17	151.07 से 551.20		161.12 से 554.70	58 से 99
उरे	33	150.83 से 410.25		179.17 से 482.00	46 से 100
उपरे	11	161.77 से 544.17		213.50 से 617.67	68 से 98
दमरे	24	153.25 से 646.20		166.62 से 669.43	58 से 99
दपूरे	27	153.10 से 491.15		174.08 से 556.45	60 से 100
दपूमरे	35	150.17 से 389.37		168.25 से 427.50	65 से 99
दरे	16	159.52 से 342.77		170.35 से 351.27	65 से 99
दपरे	13	160.83 से 360.87		161.92 से 422.42	59 से 100
पमरे	11	153.02 से 398.43		164.97 से 403.33	65 से 99
परे	37	150.87 से 584.55		157.30 से 626.55	58 से 100
<b>कुल</b>	<b>374</b>	<b>150.17 से 646.20</b>		<b>157.30 से 669.43</b>	<b>46 से 100</b>

अनुलग्नक 3.20 मार्गस्थ स्टेशनों पर वैगनों का अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.33)										
जोन	लदा हुआ/ खाली	ट्रेनें	स्टॉप	चालन	पड़ाव	समय	दूरी	औसत गति	औसत गति बिना रुके	
				(घंटे में)	(घंटे में)	(घंटे में)	(किमी में)	(किमी प्रति घंटे में)	(किमी प्रति घंटे में)	(किमी प्रति घंटे में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
बीपीटी	खाली	13	229	253.45	222.82	476.27	6061.17	12.73	23.91	
बीआर	खाली	62	563	163.87	247.76	411.63	4496.12	10.92	27.44	
सीपीटी	खाली	29	159	153.76	89.27	243.03	2425	9.98	15.77	
सीपीटी	लदा हुआ	26	726	929.97	1225.36	2155.33	15936.78	7.39	17.14	
मरे	खाली	2191	52253	20693.41	26884.88	47578.29	698368.35	14.68	33.75	
मरे	लदा हुआ	2010	88394	35176.74	46471.73	81648.47	1115249.56	13.65	31.69	
पूमरे	खाली	3525	95498	35486.10	42544.93	78031.03	1075052.24	13.78	30.29	
पूमरे	लदा हुआ	3073	112534	63181.17	76239.59	139420.76	1637207.86	11.74	25.91	
पूतरे	खाली	3741	38853	22239.35	30518.05	52757.40	591589.46	11.21	26.60	
पूतरे	लदा हुआ	4487	151465	96877.74	143733.91	240611.65	2271253.53	9.44	23.44	
पूरे	खाली	2662	36945	23642.90	23691.16	47334.06	503547.84	10.63	21.29	
पूरे	लदा हुआ	1666	54494	29284.66	48119.41	77404.07	690961.62	8.93	23.59	
केआर	खाली	100	1463	897.60	456.75	1354.35	34094.98	25.17	37.98	

अनुलग्नक 3.20 मार्गस्थ स्टेशनों पर वैगनों का अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.33)										
जोन	लदा हुआ/ खाली	ट्रेनों	स्टॉप	चालन	पड़ाव	समय	दूरी	औसत गति	औसत गति बिना रुके	
				(घंटे में)	(घंटे में)	(घंटे में)	(किमी में)	(किमी प्रति घंटे में)	(किमी प्रति घंटे में)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
केआर	लदा हुआ	49	2742	1460.26	1843.58	3303.84	49086.55	14.86	33.61	
उमरे	खाली	1143	40958	21182.58	27215.54	48398.12	643564.86	13.30	30.38	
उमरे	लदा हुआ	586	23165	12991.05	15207.70	28198.75	381503.89	13.53	29.37	
उपूरे	खाली	569	30359	11195.13	14040.52	25235.65	370299.11	14.67	33.08	
उपूरे	लदा हुआ	143	7692	3396.58	4186.14	7582.72	105019.96	13.85	30.92	
पूसीरे	खाली	1218	49053	20852.82	24881.57	45734.39	649021.39	14.19	31.12	
पूसीरे	लदा हुआ	258	9919	4778.25	6406.86	11185.11	138034.55	12.34	28.89	
उरे	खाली	2640	97401	51855.02	43875.97	95730.99	1573911.67	16.44	30.35	
उरे	लदा हुआ	2045	122928	62357.40	51764.67	114122.07	1967114.19	17.23	31.54	
उपरे	खाली	646	31988	15748.30	15990.56	31738.86	515303.13	16.24	32.72	
उपरे	लदा हुआ	699	41035	15851.11	21470.27	37321.38	487844.96	13.07	30.78	
दमरे	खाली	2512	38225	17276.05	22386.54	39662.59	573315.5	14.45	33.19	
दमरे	लदा हुआ	2580	103181	46356.19	83732.12	130088.31	1375318.9	10.57	29.67	
दपूरे	खाली	4461	43330	29115.77	24266.31	53382.08	872722.48	16.35	29.97	

अनुलग्नक 3.20 मार्गस्थ स्टेशनों पर वैगनों का अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.33)										
जोन	लदा हुआ/ खाली	ट्रेनों	स्टॉप	चालन	पड़ाव	समय	दूरी	औसत गति	औसत गति बिना रुके	
				(घंटे में)	(घंटे में)	(घंटे में)	(किमी में)	(किमी प्रति घंटे में)	(किमी प्रति घंटे में)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
दपूरे	लदा हुआ	3874	120380	73280.34	92000.90	165281.24	1654555.34	10.01	22.58	
दपूमरे	खाली	3734	36568	29309.67	34763.97	64073.64	753219.54	11.75	25.69	
दपूमरे	लदा हुआ	3830	120686	95526.20	82970.62	178496.82	2368069.51	13.27	24.79	
दरे	खाली	1905	36174	11029.03	17838.26	28867.29	409824.48	14.20	37.16	
दरे	लदा हुआ	1291	43922	13923.24	18699.21	32622.45	486241.14	14.91	34.92	
दपरे	खाली	1387	39610	16816.65	19503.11	36319.76	541624.66	14.91	32.21	
दपरे	लदा हुआ	890	35933	15843.44	18889.97	34733.41	457278.85	13.17	28.86	
पमरे	खाली	1880	41227	24513.11	19620.86	44133.97	765043.37	17.33	31.20	
पमरे	लदा हुआ	1120	45139	26191.88	33254.10	59445.98	720327.8	12.12	27.50	
परे	खाली	2317	46931	15145.12	26401.87	41546.99	534974.4	12.88	35.32	
परे	लदा हुआ	2539	213170	67087.11	72724.24	139811.35	2306833.32	16.50	34.38	
आईआर	खाली	36735	757787	367569.69	415440.70	783010.39	11118459.75	14.20	30.25	
आईआर	लदा हुआ	31166	1297505	664493.33	818940.38	1483433.71	18227838.31	12.29	27.43	
<b>आईआर- कुल</b>		<b>67901</b>	<b>2055292</b>	<b>1032063.02</b>	<b>1234381.08</b>	<b>2266444.10</b>	<b>29346298.06</b>	<b>12.95</b>	<b>28.43</b>	

अनुलग्नक 3.21 पांच वर्षों (2016-17 से 2020-21) में वैगनों का मार्ग में अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.33)								
जोन	वर्ष	लोड	दूरी	पड़ाव	चालन	समय	औसत गति	औसत गति बिना रुके
1	2	3	4	5	6	7	8	9
बीपीटी	2016-2017	286	176481.54	6245.82	6605.95	12851.77	13.73	26.72
बीपीटी	2017-2018	228	130590.84	3587.62	4883.58	8471.20	15.42	26.74
बीपीटी	2018-2019	184	75377.35	1316.38	2811.20	4127.58	18.26	26.81
बीपीटी	2019-2020	159	51602.48	4005.40	2124.00	6129.40	8.42	24.29
बीपीटी	2020-2021	239	104099.77	4386.18	2286.12	6672.3	15.6	45.54
बीआर	2016-2017	764	59479.77	9660.13	2467.15	12127.28	4.90	24.11
बीआर	2017-2018	917	65824.49	10357.00	2946.10	13303.10	4.95	22.34
बीआर	2018-2019	843	63845.37	9831.75	2884.13	12715.88	5.02	22.14
बीआर	2019-2020	604	46145.39	4947.93	2030.10	6978.03	6.61	22.73
बीआर	2020-2021	1171	239927.51	20540.27	4745.2	25285.47	9.49	50.56
सीपीटी	2016-2017	654	191422.28	13105.15	10113.95	23219.10	8.24	18.93
सीपीटी	2017-2018	719	216582.05	15798.97	11955.25	27754.22	7.80	18.12
सीपीटी	2018-2019	979	331072.62	26113.65	18133.35	44247.00	7.48	18.26
सीपीटी	2019-2020	786	217867.29	15893.18	12330.92	28224.10	7.72	17.67
सीपीटी	2020-2021	703	225863.11	14379.83	5333.57	19713.4	11.46	42.35

अनुलग्नक 3.21 पांच वर्षों (2016-17 से 2020-21) में वैगनों का मार्ग में अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.33)									
जोन	वर्ष	लोड	दूरी	पड़ाव	चालन	समय	औसत गति	औसत गति बिना रुके	
	2	3	4	5	6	7	8	9	
मरे	2016-2017	44541	23141374.44	934098.55	684065.16	1618163.71	14.30	33.83	
मरे	2017-2018	47378	24117058.35	1093338.80	704814.80	1798153.59	13.41	34.22	
मरे	2018-2019	48924	24401333.94	1093005.20	730311.08	1823316.27	13.38	33.41	
मरे	2019-2020	44091	21594026.26	1055394.12	642509.94	1697904.06	12.72	33.61	
मरे	2020-2021	60675	29676182.61	1336324.32	615123.44	1951447.76	15.21	48.24	
पूरे	2016-2017	70925	28549813.73	1502115.78	1023550.56	2525666.34	11.30	27.89	
पूरे	2017-2018	73959	31519133.07	1502437.71	1137442.96	2639880.67	11.94	27.71	
पूरे	2018-2019	78988	35123032.73	1651592.39	1342213.99	2993806.39	11.73	26.17	
पूरे	2019-2020	75436	32811639.18	1498825.23	1209945.84	2708771.07	12.11	27.12	
पूरे	2020-2021	103196	41214848.78	1948044.46	910405.87	2858450.34	14.42	45.27	
पूरे	2016-2017	90753	33363025.47	1975383.48	1283353.04	3258736.52	10.24	26.00	
पूरे	2017-2018	92584	34748722.81	2059381.43	1348933.65	3408315.08	10.20	25.76	
पूरे	2018-2019	95835	34595025.87	1888941.45	1342886.73	3231828.18	10.70	25.76	
पूरे	2019-2020	89774	33633074.72	2208237.21	1363291.87	3571529.08	9.42	24.67	
पूरे	2020-2021	120159	46958760.73	2707566.36	1153667.29	3861233.65	12.16	40.7	

अनुलग्नक 3.21 पांच वर्षों (2016-17 से 2020-21) में वैगनों का मार्ग में अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.33)									
जोन	वर्ष	लोड	दूरी	पड़ाव	चालन	समय	औसत गति	औसत गति बिना रुके	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
पूरे	2016-2017	51125	15021855.37	1108840.30	635080.51	1743920.81	8.61	23.65	
पूरे	2017-2018	50694	15231334.60	1074126.31	646524.53	1720650.85	8.85	23.56	
पूरे	2018-2019	50810	15180304.98	1082513.56	649625.63	1732139.20	8.76	23.37	
पूरे	2019-2020	45324	13320283.77	979254.62	573141.78	1552396.40	8.58	23.24	
पूरे	2020-2021	65766	17661872.31	1483477.23	380273.58	1863750.81	9.48	46.45	
केआर	2016-2017	2898	1317341.32	34583.32	39220.72	73804.03	17.85	33.59	
केआर	2017-2018	2559	1290790.11	35843.67	32797.00	68640.67	18.81	39.36	
केआर	2018-2019	1825	875683.52	59785.77	23573.17	83358.93	10.50	37.15	
केआर	2019-2020	1165	632727.66	25337.32	18001.60	43338.92	14.60	35.15	
केआर	2020-2021	2387	1417271.91	60863.48	27795.37	88658.85	15.99	50.99	
उमरे	2016-2017	20740	13860184.24	758901.55	450833.66	1209735.21	11.46	30.74	
उमरे	2017-2018	22310	14779256.96	713041.75	491094.81	1204136.56	12.27	30.09	
उमरे	2018-2019	22758	15133251.62	687861.98	530831.41	1218693.40	12.42	28.51	
उमरे	2019-2020	21499	13072604.64	605771.93	426389.83	1032161.76	12.67	30.66	
उमरे	2020-2021	26457	15154120.39	887219.6	335865.2	1223084.8	12.39	45.12	



अनुलग्नक 3.21 पांच वर्षों (2016-17 से 2020-21) में वैगनों का मार्ग में अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.33)									
जोन	वर्ष	लोड	दूरी	पड़ाव	चालन	समय	औसत गति	औसत गति बिना रुके	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
उपूरे	2016-2017	8946	5821573.42	339195.77	193777.17	532972.93	10.92	30.04	
उपूरे	2017-2018	8658	6043147.78	276844.00	193550.88	470394.88	12.85	31.22	
उपूरे	2018-2019	8533	6101066.32	289847.60	200577.62	490425.21	12.44	30.42	
उपूरे	2019-2020	8134	5862967.25	271411.07	187121.05	458532.11	12.79	31.33	
उपूरे	2020-2021	12487	8237604.5	429128.7	174024.43	603153.13	13.66	47.34	
पूसीरे	2016-2017	17500	10593904.44	485799.18	347923.38	833722.56	12.71	30.45	
पूसीरे	2017-2018	17702	10893571.49	508138.43	348365.16	856503.59	12.72	31.27	
पूसीरे	2018-2019	18355	10778290.77	552432.78	344996.94	897429.72	12.01	31.24	
पूसीरे	2019-2020	17554	11453664.97	622012.10	373945.61	995957.71	11.50	30.63	
पूसीरे	2020-2021	25260	16614437.61	696409.62	351340.4	1047750.01	15.86	47.29	
उरे	2016-2017	57067	51495896.74	1733484.59	1630700.54	3364185.14	15.31	31.58	
उरे	2017-2018	58126	51397165.66	1810032.09	1620303.51	3430335.60	14.98	31.72	
उरे	2018-2019	58740	53457323.00	1749924.96	1736307.44	3486232.40	15.33	30.79	
उरे	2019-2020	55856	45479607.81	1550355.26	1428526.92	2978882.18	15.27	31.84	

अनुलग्नक 3.21 पांच वर्षों (2016-17 से 2020-21) में वैगनों का मार्ग में अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.33)									
जोन	वर्ष	लोड	दूरी	पड़ाव	चालन	समय	औसत गति	औसत गति बिना रुके	
	2	3	4	5	6	7	8	9	
उरे	2020-2021	70326	56729860.79	2333293.25	1214789.4	3548082.65	15.99	46.7	
उपरे	2016-2017	16612	12472346.15	612440.26	399023.08	1011463.35	12.33	31.26	
उपरे	2017-2018	18356	14203433.63	763567.71	456425.11	1219992.83	11.64	31.12	
उपरे	2018-2019	19775	15850657.86	687266.33	510669.30	1197935.63	13.23	31.04	
उपरे	2019-2020	16200	12669259.03	559633.93	392384.33	952018.26	13.31	32.29	
उपरे	2020-2021	22413	15386768.92	851307.78	335206.75	1186514.53	12.97	45.9	
पीआर	2016-2017	55	6853.05	184.98	67.43	252.42	27.15	101.63	
पीआर	2017-2018	80	9983.59	70.37	106.98	177.35	56.29	93.32	
पीआर	2018-2019	47	6074.74	61.72	63.90	125.62	48.36	95.07	
पीआर	2019-2020	25	3102.54	98.40	34.87	133.27	23.28	88.97	
दमरे	2016-2017	59460	23800802.31	987667.63	780021.97	1767689.60	13.46	30.51	
दमरे	2017-2018	58636	24639601.60	1070800.90	771086.82	1841887.71	13.38	31.95	
दमरे	2018-2019	67638	28071703.47	1218239.08	866241.05	2084480.13	13.47	32.41	
दमरे	2019-2020	58035	24550763.31	1224098.13	747847.03	1971945.17	12.45	32.83	

अनुलग्नक 3.21 पांच वर्षों (2016-17 से 2020-21) में वैगनों का मार्ग में अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.33)								
जोन	वर्ष	लोड	दूरी	पड़ाव	चालन	समय	औसत गति	औसत गति बिना रुके
	2	3	4	5	6	7	8	9
दमरे	2020-2021	69858	31023633.18	1637292.65	655722.23	2293014.88	13.53	47.31
दपूरे	2016-2017	87168	25943338.97	1417316.08	1036197.72	2453513.79	10.57	25.04
दपूरे	2017-2018	90183	28022041.59	1505477.43	1068595.25	2574072.68	10.89	26.22
दपूरे	2018-2019	97168	29979352.95	1472241.68	1107246.82	2579488.50	11.62	27.08
दपूरे	2019-2020	91717	29742127.77	1567974.92	1161636.89	2729611.80	10.90	25.60
दपूरे	2020-2021	112570	40423040.24	2143341.07	992456.82	3135797.88	12.89	40.73
दपूमरे	2016-2017	82685	38675039.26	1674837.28	1425756.22	3100593.50	12.47	27.13
दपूमरे	2017-2018	83009	48733368.46	1819570.21	1576200.57	3395770.79	14.35	30.92
दपूमरे	2018-2019	88053	51970130.00	1834037.40	1714944.99	3548982.39	14.64	30.30
दपूमरे	2019-2020	80980	44006703.59	1566734.37	1507367.60	3074101.97	14.32	29.19
दपूमरे	2020-2021	103395	40148473.03	2086634.63	991194.1	3077828.73	13.04	40.51
दरे	2016-2017	36635	11759120.72	378655.45	333905.91	712561.36	16.50	35.22
दरे	2017-2018	38539	12230581.93	459445.60	339332.58	798778.18	15.31	36.04
दरे	2018-2019	40841	13106673.58	531025.02	369251.31	900276.33	14.56	35.50

अनुलग्नक 3.21 पांच वर्षों (2016-17 से 2020-21) में वैगनों का मार्ग में अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.33)								
जोन	वर्ष	लोड	दूरी	पड़ाव	चालन	समय	औसत गति	औसत गति बिना रुके
1	2	3	4	5	6	7	8	9
दरे	2019-2020	37355	11188957.91	595556.82	314074.71	909631.53	12.30	35.63
दरे	2020-2021	49476	14915096.94	538275.72	310397.51	848673.23	17.57	48.05
दपरे	2016-2017	31425	13632927.35	497822.07	459494.33	957316.39	14.24	29.67
दपरे	2017-2018	32171	13794806.11	624658.60	437349.75	1062008.34	12.99	31.54
दपरे	2018-2019	30847	14786386.88	621715.90	466652.83	1088368.73	13.59	31.69
दपरे	2019-2020	27052	12263255.62	599651.08	397444.53	997095.61	12.30	30.86
दपरे	2020-2021	37334	16133917.2	1018240.07	337610.33	1355850.4	11.9	47.79
पमरे	2016-2017	31326	16569977.84	821223.13	566791.48	1388014.61	11.94	29.23
पमरे	2017-2018	32373	15980056.40	728703.30	561842.41	1290545.71	12.38	28.44
पमरे	2018-2019	32819	20058938.24	776312.30	674701.53	1451013.83	13.82	29.73
पमरे	2019-2020	32315	17254825.20	673374.97	589026.86	1262401.83	13.67	29.29
पमरे	2020-2021	40001	22997218.36	1237763.05	477640.48	1715403.53	13.41	48.15
परे	2016-2017	47671	34054622.06	1205635.24	996322.68	2201957.92	15.47	34.18
परे	2017-2018	50910	35260861.21	1422699.98	1035074.43	2457774.40	14.35	34.07

अनुलग्नक 3.21 पांच वर्षों (2016-17 से 2020-21) में वैगनों का मार्ग में अवरोधन (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.33)									
जोन	वर्ष	लोड	दूरी	पड़ाव	चालन	समय	औसत गति	औसत गति बिना रुके	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
परे	2018-2019	56099	37763113.35	1583920.41	1135658.08	2719578.49	13.89	33.25	
परे	2019-2020	53505	35119080.91	1500454.36	1035917.02	2536371.39	13.85	33.90	
परे	2020-2021	73772	44686582.76	1850103.7	1000782.24	2850885.94	15.67	44.65	
कुल	2016-2017	759236	360507380.47	16497195.74	12305272.60	28802468.34	12.52	29.30	
कुल	2017-2018	780091	383307912.73	17497921.87	12789626.14	30287548.01	12.66	29.97	
कुल	2018-2019	820061	407708639.16	17817987.31	13770582.51	31588569.81	12.91	29.61	
कुल	2019-2020	757566	364974287.30	17129022.34	12385093.31	29514115.65	12.37	29.47	
कुल	2020-2021	997645	459949580.7	23284592	10276660.3	33561252.29	13.7	44.76	
	कुल योग	4114599	1976447800	92226719	61527235	153753954	12.85	32.12	

अनुलग्नक 3.22 2016-17 से 2020-21 की अवधि के दौरान मालगाड़ियों की औसत गति की तुलना (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.35)		
जोन	औसत गति (किमी प्रति घंटे)	ट्रेनों की संख्या
1	2	3
	1 से 20 के बीच	735(67.06%)
बीपीटी	20 से अधिक और 40 तक	326(29.74%)
	40 से अधिक और 100 तक	35(3.19%)
	1 से 20 के बीच	3859(89.76%)
बीआर	20 से अधिक और 40 तक	325(7.56%)
	40 से अधिक और 100 तक	115(2.68%)
	1 से 20 के बीच	2310(60.13%)
सीपीटी	20 से अधिक और 40 तक	783(20.39%)
	40 से अधिक और 100 तक	748(19.47%)
	1 से 20 के बीच	148284(60.37%)
मरे	20 से अधिक और 40 तक	77567(31.58%)
	40 से अधिक और 100 तक	19758(8.04%)
	1 से 20 के बीच	250902(62.33%)
पूमरे	20 से अधिक और 40 तक	73305(18.21%)
	40 से अधिक और 100 तक	78297(19.45%)

अनुलग्नक 3.22 2016-17 से 2020-21 की अवधि के दौरान मालगाड़ियों की औसत गति की तुलना (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.35)		
जोन	औसत गति (किमी प्रति घंटे)	ट्रेनों की संख्या
1	2	3
पूतरे	1 से 20 के बीच	375981(76.87%)
	20 से अधिक और 40 तक	62569(12.79%)
	40 से अधिक और 100 तक	50555(10.34%)
पूरे	1 से 20 के बीच	202567(76.82%)
	20 से अधिक और 40 तक	23841(9.04%)
	40 से अधिक और 100 तक	37311(14.15%)
केआर	1 से 20 के बीच	3583(33.07%)
	20 से अधिक और 40 तक	5568(51.39%)
	40 से अधिक और 100 तक	1683(15.53%)
उमरे	1 से 20 के बीच	74558(65.53%)
	20 से अधिक और 40 तक	32023(28.15%)
	40 से अधिक और 100 तक	7183(6.31%)
उपूरे	1 से 20 के बीच	34075(72.87%)
	20 से अधिक और 40 तक	9352(20%)
	40 से अधिक और 100 तक	3331(7.12%)

अनुलग्नक 3.22 2016-17 से 2020-21 की अवधि के दौरान मालगाड़ियों की औसत गति की तुलना (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.35)		
जोन	औसत गति (किमी प्रति घंटे)	ट्रेनों की संख्या
1	2	3
	1 से 20 के बीच	55642(57.74%)
पूरीरे	20 से अधिक और 40 तक	33701(34.97%)
	40 से अधिक और 100 तक	7028(7.29%)
उरे	1 से 20 के बीच	163570(54.5%)
	20 से अधिक और 40 तक	119418(39.79%)
	40 से अधिक और 100 तक	17127(5.71%)
उपरे	1 से 20 के बीच	58072(62.21%)
	20 से अधिक और 40 तक	30121(32.26%)
	40 से अधिक और 100 तक	5163(5.53%)
पीआर	1 से 20 के बीच	18(8.69%)
	20 से अधिक और 40 तक	36(17.39%)
	40 से अधिक और 100 तक	153(73.91%)
दमरे	1 से 20 के बीच	190369(60.7%)
	20 से अधिक और 40 तक	75494(24.07%)
	40 से अधिक और 100 तक	47764(15.23%)



अनुलग्नक 3.22 2016-17 से 2020-21 की अवधि के दौरान मालगाड़ियों की औसत गति की तुलना (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.35)		
जोन	औसत गति (किमी प्रति घंटे)	ट्रेनों की संख्या
1	2	3
	1 से 20 के बीच	332988(69.55%)
दपूरे	20 से अधिक और 40 तक	101652(21.23%)
	40 से अधिक और 100 तक	44166(9.22%)
दपूमरे	1 से 20 के बीच	312253(71.28%)
	20 से अधिक और 40 तक	81719(18.65%)
	40 से अधिक और 100 तक	44150(10.08%)
दरे	1 से 20 के बीच	95935(47.3%)
	20 से अधिक और 40 तक	76198(37.56%)
	40 से अधिक और 100 तक	30713(15.14%)
दपूरे	1 से 20 के बीच	108209(68.13%)
	20 से अधिक और 40 तक	39870(25.1%)
	40 से अधिक और 100 तक	10750(6.77%)
पमरे	1 से 20 के बीच	107686(63.79%)
	20 से अधिक और 40 तक	49012(29.03%)
	40 से अधिक और 100 तक	12136(7.19%)

अनुलग्नक 3.22 2016-17 से 2020-21 की अवधि के दौरान मालगाड़ियों की औसत गति की तुलना (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.8.35)		
जोन	औसत गति (किमी प्रति घंटे)	ट्रेनों की संख्या
1	2	3
परे	1 से 20 के बीच	158385(56.18%)
	20 से अधिक और 40 तक	106492(37.77%)
	40 से अधिक और 100 तक	17080(6.06%)
आईआर	1 से 20 के बीच	2679981(65.14%)
	20 से अधिक और 40 तक	999372(24.29%)
	40 से अधिक और 100 तक	435246(10.58%)

अनुलग्नक 3.23													
विभिन्न गति स्लैबों के साथ जोन वार लोडों की संख्या (संदर्भ अनुच्छेद 3.1.8.35)													
जोन	1 <= 5	2 <= 10	3 <= 25	4 <= 40	5 > 40	लोड_आईडी	1 <= 5	2 <= 10	3 <= 25	4 <= 40	5 > 40	लोड_आईडी	का योग
	काउंट	काउंट	काउंट	काउंट	काउंट	कुल	प्रतिशतता	प्रतिशतता	प्रतिशतता	प्रतिशतता	प्रतिशतता	कुल	का योग
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	13
बीपीटी	2	4	6	1		13	15.38	30.77	46.15	7.69	0.00		100.00
बीआर	1	23	33	5		62	1.61	37.10	53.23	8.06	0.00		100.00
सीपीटी	5	15	13	12	10	55	9.09	27.27	23.64	21.82	18.18		100.00
मरे	163	717	2504	536	281	4201	3.88	17.07	59.60	12.76	6.69		100.00
पूररे	666	1292	3219	449	972	6598	10.09	19.58	48.79	6.81	14.73		100.00
पूत्रे	1059	2254	3493	496	926	8228	12.87	27.39	42.45	6.03	11.25		100.00
पूरे	558	1259	1787	173	551	4328	12.89	29.09	41.29	4.00	12.73		100.00
केआर		4	76	53	16	149	0.00	2.68	51.01	35.57	10.74		100.00
उमरे	136	296	1027	179	91	1729	7.87	17.12	59.40	10.35	5.26		100.00
उपूरे	28	105	495	55	29	712	3.93	14.75	69.52	7.72	4.07		100.00
पूसीरे	154	135	906	204	77	1476	10.43	9.15	61.38	13.82	5.22		100.00
उरे	171	398	2924	948	244	4685	3.65	8.50	62.41	20.23	5.21		100.00
उपरे	125	176	773	220	51	1345	9.29	13.09	57.47	16.36	3.79		100.00
दमरे	303	1042	2466	399	882	5092	5.95	20.46	48.43	7.84	17.32		100.00
दपूरे	739	1860	4113	604	1019	8335	8.87	22.32	49.35	7.25	12.23		100.00
दपूमरे	657	1559	4166	473	709	7564	8.69	20.61	55.08	6.25	9.37		100.00

अनुलग्नक 3.23												
विभिन्न गति स्लैबों के साथ जोन वार लोडों की संख्या (संदर्भ अनुच्छेद 3.1.8.35)												
जोन	1 ≤ 5		2 ≤ 10		3 ≤ 25		4 ≤ 40		5 > 40		लोड_आईडी का योग कुल	लोड_आईडी का योग कुल
	काउंट	काउंट	काउंट	काउंट	काउंट	काउंट	काउंट	काउंट	काउंट	काउंट		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
दरे	420	318	1612	464	382	3196	13.14	9.95	50.44	14.52	11.95	100.00
दपरे	72	220	1726	205	54	2277	3.16	9.66	75.80	9.00	2.37	100.00
पमरे	108	377	1790	444	281	3000	3.60	12.57	59.67	14.80	9.37	100.00
परे	351	403	3150	634	318	4856	7.23	8.30	64.87	13.06	6.55	100.00
<b>कुल</b>	<b>5718</b>	<b>12457</b>	<b>36279</b>	<b>6554</b>	<b>6893</b>	<b>67901</b>	<b>8.42</b>	<b>18.35</b>	<b>53.43</b>	<b>9.65</b>	<b>10.15</b>	<b>100.00</b>

अनुलग्नक 3.24 2016-17 से 2021-2022 की अवधि के लिए आयतित पुर्जों की कमी के कारण लोकोमोटिव के निष्क्रिय रहने का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 3.2 (3)]							
क्र.सं.	वर्ष	जोनल रेलवे/ पीयू	लोकोमोटिव प्रकार और संख्या	आयातित स्पेयर की विशिष्टता	क्या मांगपत्र स्वयं/ डीएलडब्ल्यू के माध्यम से रखा गया	अवधि जिसके लिए लोकोमोटिव निष्क्रिय रहा (दिनों में)	लोकोमोटिव के निष्क्रिय रहने के कारण हुई हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	2016-17	दपरे	डब्ल्यूडीपी4बी और 40016	पैड असंबली लेटरल थ्रस्ट, पार्ट स. 40074617	स्वयं	5	1512000
2	2016-17	दपरे	डब्ल्यूडीजी4 और 12042		स्वयं	24	7257600
3	2016-17	दपरे	डब्ल्यूडीजी4 और 12120		स्वयं	7	2116800
4	2016-17	दपरे	डब्ल्यूडीजी4 और 20022	पैड असंबली लेटरल थ्रस्ट, पार्ट स. 40074617, ड्राइव असंबली, ईएमडी के	स्वयं	10	3024000

अनुलग्नक 3.24 2016-17 से 2021-2022 की अवधि के लिए आयतित पुर्जों की कमी के कारण लोकोमोटिव के निष्क्रिय रहने का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 3.2 (3)]							
क्र.सं.	वर्ष	जोनल रेलवे/ पीयू	लोकोमोटिव प्रकार और संख्या	आयातित स्पेयर की विशिष्टता	क्या मांगपत्र स्वयं/ डीएलडब्ल्यू के माध्यम से रखा गया	अवधि जिसके लिए लोकोमोटिव निष्क्रिय रहा (दिनों में)	लोकोमोटिव के निष्क्रिय रहने के कारण हुई हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8
				लिए अनुषंगी जनरेटर पार्ट सं. 8460738			
5	2016-17	दपरे	डब्ल्यूडीजी4 और 12136	पैड असेंबली लेटरल श्रस्ट, पार्ट सं. 40074617	स्वयं	8	2419200
6	2016-17	दपरे	डब्ल्यूडीजी4 और 12140	पैड असेंबली लेटरल श्रस्ट, पार्ट सं. 40074617	स्वयं	16	4838400
7	2016-17	दपरे	डब्ल्यूडीजी4 और 12042	ड्राइव असेंबली, ईएमडी के लिए	स्वयं	24	7257600

अनुलग्नक 3.24 2016-17 से 2021-2022 की अवधि के लिए आयतित पुर्जों की कमी के कारण लोकोमोटिव के निष्क्रिय रहने का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 3.2 (3)]							
क्र.सं.	वर्ष	जोनल रेलवे/ पीयू	लोकोमोटिव प्रकार और संख्या	आयातित स्पेयर की विशिष्टता	क्या मांगपत्र स्वयं/ डीएलडब्ल्यू के माध्यम से रखा गया	अवधि जिसके लिए लोकोमोटिव निष्क्रिय रहा (दिनों में)	लोकोमोटिव के निष्क्रिय रहने के कारण हुई हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8
				अनुषंगी जनरेटर पार्ट सं. 8460738			
8	2017-18	दपरे	डब्ल्यूडीपी4 और 20056	बियरिंग कनेक्टिंग रॉड अपर स्लीव टू ईएमडी पार्ट सं. 8354118	स्वयं	27	8689680
9	2017-18	दपरे	डब्ल्यूडीपी4बी और 40066		स्वयं	1	321840
10	2019-20	दपरे	डब्ल्यूडीजी4 और 12647		स्वयं	64	21642240
11	2019-20	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40278		स्वयं	54	18260640

अनुलग्नक 3.24 2016-17 से 2021-2022 की अवधि के लिए आयातित पुर्जों की कमी के कारण लोकोमोटिव के निष्क्रिय रहने का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 3.2 (3)]							
क्र.सं.	वर्ष	जोनल रेलवे/ पीयू	लोकोमोटिव प्रकार और संख्या	आयातित स्पेयर की विशिष्टता	क्या मांगपत्र स्वयं/ डीएलडब्ल्यू के माध्यम से रखा गया	अवधि जिसके लिए लोकोमोटिव निष्क्रिय रहा (दिनों में)	लोकोमोटिव के निष्क्रिय रहने के कारण हुई हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8
12	2019-20	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40356	बियरिंग कनेक्टिंग रोड अपर स्लीव को ईएमडी पार्ट स. 8354118 पर	स्वयं	11	3719760
13	2019-20	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40362	ईएमडी के लिए एससीयू मॉड्यूल पार्ट स. 40199438	स्वयं	7	2367120
14	2019-20	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40465		स्वयं	32	कोविड-19 महामारी के दौरान सभी पैसेंजर लोको और पैसेंजर ट्रेन सेवाओं को निलंबित कर दिया गया था, लोको
15	2019-20	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40466		स्वयं	511	
16	2020-21	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40456		स्वयं	505	
17	2019-20	दपरे	डब्ल्यूडीपी4 और 20057		बीएलडब्ल्यू	761	



अनुलग्नक 3.24 2016-17 से 2021-2022 की अवधि के लिए आयातित पुर्जों की कमी के कारण लोकोमोटिव के निष्क्रिय रहने का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 3.2 (3)]							
क्र.सं.	वर्ष	जोनल रेलवे/ पीयू	लोकोमोटिव प्रकार और संख्या	आयातित स्पेयर की विशिष्टता	क्या मांगपत्र स्वयं/ डीएलडब्ल्यू के माध्यम से रखा गया	अवधि जिसके लिए लोकोमोटिव निष्क्रिय रहा (दिनों में)	लोकोमोटिव के निष्क्रिय रहने के कारण हुई हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8
18	2020-21	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40534	एमयूआई- इंटरस्टेट डीजल (आईडीएस) के लिए मरम्मत किट	बीएलडब्ल्यू	730	की कोई मांग नहीं थी। इसलिए हानि का आंकलन नहीं किया जा सकता है।
19	2020-21	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40551	ईएमडी लोकोमोटिव के लिए इकोटिप सुपर	बीएलडब्ल्यू	669	
20	2020-21	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40535	स्टैक फ्यूल इंजेक्टर के लिए पार्ट स.	बीएलडब्ल्यू	608	
21	2020-21	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40306	40086324 पीएल स. 16040247	बीएलडब्ल्यू	455	
22	2020-21	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40385		बीएलडब्ल्यू	455	
23	2020-21	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40520		बीएलडब्ल्यू	424	

अनुलग्नक 3.24 2016-17 से 2021-2022 की अवधि के लिए आयतित पुर्जों की कमी के कारण लोकोमोटिव के निष्क्रिय रहने का विवरण [संदर्भ पैराग्राफ 3.2 (3)]							
क्र.सं.	वर्ष	जोनल रेलवे/ पीयू	लोकोमोटिव प्रकार और संख्या	आयातित स्पेयर की विशिष्टता	क्या मांगपत्र स्वयं/ डीएलडब्ल्यू के माध्यम से रखा गया	अवधि जिसके लिए लोकोमोटिव निष्क्रिय रहा (दिनों में)	लोकोमोटिव के निष्क्रिय रहने के कारण हुई हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8
24	2020-21	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40400		बीएलडब्ल्यू	396	
25	2020-21	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40435		बीएलडब्ल्यू	396	
26	2021-22	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40409		बीएलडब्ल्यू	366	
27	2021-22	दपरे	डब्ल्यूडीपी4डी और 40531		बीएलडब्ल्यू	335	
<b>कुल</b>							<b>₹ 83426880</b>



# संकेताक्षर

---

---



## संकेताक्षर

संकेताक्षर	पूर्णरूप
एबीटी	उपलब्धता आधारित टैरिफ
एडीआई	अहमदाबाद जं.
एई	वास्तविक आय
एईपी	वार्षिक आय क्षमता
एएफएसपीए	सशस्त्र बल (विशेष शक्तियां) अधिनियम
एएफटीओ	ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर स्कीम
एआईआई	अजमेर जं.
एटीएम	स्वचालित टेलर मशीन
एटीएन	की गई कार्यवाई संबंधी नोट
एएक्सईएनएस	सहायक कार्यकारी अभियंता
बीसीएम	गिट्टी सफाई मशीन
बीई	बजट अनुमान
बीजी	ब्रॉड गेज
बीएलटी	गिट्टी रहित ट्रैक
बीएलडब्ल्यू	बनारस लोकोमोटिव वर्क्स
बीएमबीएस	बोगी माउंटेड एयर ब्रेक सिस्टम
बीओटी	बिल्ड - ऑपरेट - ट्रांसफर
बीपीएल	भोपाल जं.
बीपीसी	ब्रेक पावर सर्टिफिकेट
बीएसबी	वाराणसी जं.
बीएसपी	बिलासपुर जं.
बीजेडए	विजयवाड़ा जं.
सी	रद्द
सीए	संविदा करार
सीबीसी	सेंटर बफर कपलर
सीएओ/कॉन	मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण
सीसीआरएस	मुख्य आयुक्त रेलवे सुरक्षा
सीसीटीवी	क्लोजड सर्किट टेलीविज़न
सीसीएमएस	मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधको

संकेताक्षर	पूर्णरूप
सीईओ	मुख्य कार्यकारी अधिकारी
सीई	मुख्य अभियन्ता
सीएफटीएम	मुख्य माल परिवहन प्रबंधक
सीकेपी	चक्रधरपुर
सीएलडब्ल्यू	चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स
सीएमएस	चालकदल प्रबंधन प्रणाली
सीओए	नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन
सीओडी	मांग पर सामग्री
सीओएस	कार्यक्षेत्र में परिवर्तन
मरे	मध्य रेलवे
क्रिस	रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र
सीएसटीएम	छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, मुंबई
सीटीआरबी	कार्ट्रिज टेपर रोलर बीयरिंग्स
सीएंडडब्ल्यू	कैरिज एवं वैगन
डीसी	उपायुक्त
डीएल	दोहरी लाइन
डीएलआई	दिल्ली
डीएलडब्ल्यू	डीजल लोकोमोटिव वर्क्स
डीएमआरसी	दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन
डीएमवी	दीमापुर
डीएनआर	दानापुर
डीआरएफ	मूल्यहास आरक्षित निधि
डीआरएम	मंडल रेल प्रबंधक
डीप्टी सीई	उप मुख्य अभियंता
ईबीआर-आईएफ	अतिरिक्त बजटीय संसाधन - संस्थागत वित्तपोषण
पूमरे	पूर्व मध्य रेलवे
पूतरे	पूर्व तटीय रेलवे
ईएमडी	बयाना राशि
ईएमयू	इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट
पूरे	पूर्वी रेलवे
ईएंडएम	विद्युत एवं यांत्रिक

संकेताक्षर	पूर्णरूप
ईएंडवाई	अर्नस्ट एंड यंग
एफ	पूरा होना
एफएंडसीएओ	वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी
एफसीआई	भारतीय खाद्य निगम
एफआईएफओ	फर्स्ट इन फर्स्ट आउट
एफएलएस	अंतिम स्थान सर्वेक्षण
एफओबी	फुट ओवर ब्रिज
एफओआईएस	माल ढुलाई संचालन सूचना प्रणाली
जीबीएस	सकल बजटीय सहायता
जीसी	गेज रूपांतरण
जीसीसी	संविदा की सामान्य शर्तें
जीएम	महाप्रबंधक
जीपीडब्ल्यूआईएस	जनरल-पर्पज वैगन इन्वेस्टमेंट स्कीम
एचएचपी	उच्च अश्वशक्ति
एचडब्ल्यूएच	हावड़ा जं.
आईपीएस	एकीकृत विद्युत आपूर्ति
आईपीबीटीएल	इरकॉन फलौदी-बीकानेर टोलवे लिमिटेड
आईआर	भारतीय रेल
आईआरसीओएन	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड
आईआरसीटीसी	भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम
आईआरएफसी	भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड
आईआरआईसीएन	भारतीय रेल इंटर कनेक्टेड कम्युनिकेशन नेटवर्क
आईआरएसडीसी	भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम
आईआरएसओडी	भारतीय रेलवे के आयामों की अनुसूची
आईएसजीटीएल	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड
आईएसटीपीएल	इरकॉन सोमा टोलवे प्राइवेट लिमिटेड
आईटी	सूचना एवं प्रौद्योगिकी
जेबीपी	जबलपुर
जेएचएस	झांसी
जेपी	जयपुर
जेआरएनए	जिरानिया

संकेताक्षर	पूर्णरूप
जेपीओ	संयुक्त प्रक्रिया आदेश
केजीपी	खड़गपुर जं.
केआईआर	कटिहार जं.
केजेएम	कृष्णाराजापुरम
केयूआर	खुर्दा रोड जं.
एलसी	लेवल क्रॉसिंग
एलडी	परिसमापन हर्जाना
एलजेएन	लखनऊ जं.
एलकेओ	लखनऊ
एलएमजी	लुमडिंग जं.
एलओए	स्वीकृति पत्र
एलटीटी	लोकमान्यतिलक टर्मिनस
एलडब्ल्यूआईएस	लिबरलाइज्ड वैगन इन्वेस्टमेंट स्कीम
एलएंडए	भूमि एवं सुविधाएं
एमएजीपी	न्यूनतम वार्षिक गारंटीकृत भुगतान
एमएस	एमजीआर चेन्नई सेंट्रल
एमएआरएस	विपणन एवं विज्ञापन जोखिम सेवाएँ
एमएफसी	बहु-कार्यात्मक परिसर
एमएमसीटी	मुंबई सेंट्रल
एमओआर	रेल मंत्रालय
एमआर	मेट्रो रेलवे
एमटी	मीट्रिक टन
एमटीडीसी	महाराष्ट्र पर्यटन विकास निगम
एनएवी	अनुपलब्ध
एनबीक्यू-जीएलपीटी- केवाईक्यू	न्यू बोंगाईगांव-गोलपारा-कामाख्या
एनसीओ	तटस्थ नियंत्रण कार्यालय
उमरे	उत्तर मध्य रेलवे
उपूरे	उत्तर पूर्व रेलवे
पूसीरे	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
एनएफआर	गैर-किराया राजस्व



संकेताक्षर	पूर्णरूप
एनएफआरसीओ	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे निर्माण संगठन
एनएचएआई	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण
एनआईएल	नीलांबुर रोड
एनआईएनएफआरआईएस	नई, अभिनव एनएफआर विचार योजना
एनजीपी	नागपुर
एनजेपी	न्यू जलपाईगुड़ी
एनपीवी	शुद्ध वर्तमान मूल्य
उरे	उत्तर रेलवे
एनआरएसआर	नुमालीगढ़ रिफाइनरी ऑयल साइडिंग
एनएस	गैर अनुसूचित
एनटीकेएम	नेट टन किलोमीटर
एनटीएक्सआर	तटस्थ ट्रेन परीक्षक
उपरे	उत्तर पश्चिम रेलवे
ओएफसी	ऑप्टिकल फाइबर केबल
ओएचई	उपरि उपस्कर
ओओएच	आउट ऑफ होम विज्ञापन
ओवाईडब्ल्यूएस	ओन योर वैगन स्कीम
ओएंडबीडी	संचालन एवं व्यवसाय विकास
पीएसी	लोक लेखा समिति
पीसीई	प्रधान मुख्य अभियंता
पीसीसीएम	प्रधान मुख्य वाणिज्य प्रबंधक
पीसीएमई	प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता
पीसीओएम	प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक
पीसीयू	यात्री कार इकाई
पीएमएमईए	प्रोफेशनल मीडिया मार्केट इवैल्यूएशन एजेंसी
पीओएच	आवधिक मरम्मत
पीआरएस	यात्री आरक्षण प्रणाली
पीपीपी	सार्वजनिक निजी भागीदारी
पीएसयू	सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम
पीआरवाईजे	प्रयागराज
पीडब्ल्यूडी	लोक निर्माण विभाग

संकेताक्षर	पूर्णरूप
आरएएस	रेक आवंटन एवं विनियोजन प्रणाली
आरबी	रेलवे बोर्ड
आरसीएफ	रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला
आरडीएन	रेलवे डिस्प्ले नेटवर्क
आरडीएसओ	अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन
आरई	संशोधित अनुमान
आरईटीएस	आवीक्षण इंजीनियरिंग-सह-यातायात सर्वेक्षण
आरएफपी	प्रस्ताव निवेदन
आरआईटीईएस	रेल इंडिया तकनीकी और आर्थिक सेवा
आरएलडीए	रेल भूमि विकास प्राधिकरण
आरएमएस	रेल मेल सेवाएं
आरएनआई	रंगापानी
आरओबी	रोड ओवर ब्रिज
आरओसीएस	रिजिड ओवरहेड कंडक्टर रेल सिस्टम
आरओएच	नेमी मरम्मत
आरओआर	प्रतिफल दर
आरपीयू	रेलवे उत्पादन इकाइयां
आरआर	विश्राम कक्ष
आरएसपी	रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम
आरयूबी	रोड अंडर ब्रिज
आरडब्ल्यूएफ	रेल पहिया कारखाना
एसएण्डटी	संकेतन एवं दूरसंचार
एसबीसी	केएसआर बेंगलुरु
एसबीपी	संबलपुर
एससी	सिकंदराबाद
एससीए	सहायक संविदा करार
दमरे	दक्षिण मध्य रेलवे
एसडीएच	सियालदह
दपूरे	दक्षिण पूर्व रेलवे
दपूमरे	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसएफटीओ	स्पेशल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर

संकेताक्षर	पूर्णरूप
एसजीटीवाई	संकरेल गुड्स टर्मिनल यार्ड
एसओपी	मानक संचालन प्रक्रिया
एसओडी	आयामों की अनुसूची
एसपीवी	विशेष प्रयोजन वाहन
दरे	दक्षिण रेलवे
सीनियर डीसीएम	वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक
सीनियर डीएमई	वरिष्ठ मंडल यांत्रिक अभियंता
सीनियर डीओएम	वरिष्ठ मंडल संचालन प्रबंधक
सीनियर डीएसटीई	वरिष्ठ मंडल संकेत और दूरसंचार अभियंता
दपरे	दक्षिण पश्चिम रेलवे
एसएण्डटी	संकेत एवं दूरसंचार
टीएल	तिहरी लाइन
टीएमएस	टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली
टीओआर	संदर्भ की शर्तें
टीवीसी	त्रिवेन्द्रम सेंट्रल
टीएक्सआर	ट्रेन जाँच
टीएंडसी	पर्यटन एवं खानपान
यूबीएल	हूबली जं.
यूएमबी	अंबाला कैंट जं.
यूएमएसजी	उमरेड साइडिंग
यूपीआई	यूनीफाइड पेमेन्टस इंटरफेस
यूटीएस	अनारक्षित टिकट प्रणाली
डब्ल्यूएसीसी	पूंजी का भारित औसत मूल्य
डब्ल्यूएसीएस	मालाबार सीमेंट कंपनी साइडिंग, वालयार
डब्ल्यूएटी	वाल्टेयर
पमरे	पश्चिम मध्य रेलवे
डब्ल्यूएलसी	वे लीव प्रभार
डब्ल्यूएलएस	वैगन लीजिंग स्कीम
डब्ल्यूओएस	पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी
परे	पश्चिम रेलवे
डब्ल्यूटीआर	वैगन टर्न राउंड

संकेताक्षर	पूर्णरूप
एक्सईएनएस	कार्यकारी अभियंता
जेडआर	जोनल रेलवे







© भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक  
[www.cag.gov.in](http://www.cag.gov.in)