

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली

28 मार्च 2023

संघ सरकार (रेलवे) पर नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन
संसद में प्रस्तुत

वर्ष 2022 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन स. 35- 'संघ सरकार (रेलवे)- लेखापरीक्षा प्रतिवेदन खंड
II' को 27 मार्च 2023 को संसद के दोनों सदनों के पटल पर रखा गया था।

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन, खंड II में रेल मंत्रालय के तीन अखल भारतीय पैराग्राफ, दो लंबे
पैराग्राफ और चार पृथक पैराग्राफों से सम्बंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष 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 पहले लेखापरीक्षा
प्रतिवेदनों में प्रतिवेदित नहीं किए जा सके; 2020-21 के बाद की अवधि से सम्बंधित
उदाहरणों को भी, जहाँ आवश्यक हो, शामिल किया गया है।

अखल भारतीय पैराग्राफ

पैरा 1.1 भारतीय रेल में वृद्धि 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
वृद्धि अर्जन 2017-18 में 4.85 से घटकर 2020-21 में 4.22 प्रतिशत हो गए थे। इसके
अलावा, गैर कराया राजस्व' (एनएफआर) जो कि वृद्धि 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, वृद्धि अर्जन और एनएफआर को बढ़ाने के लिए की गई सभी
पहले वांछित परिणाम प्राप्त नहीं कर सकीं। भारतीय रेल (आईआर) ने गैर-कराया 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 गति वृद्धियों द्वारा
एनएफआर निदेशालय के कार्यक्षेत्र को कम करता रहा। नीतियों के कार्यान्वयन के लिए,

व भन्न 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 लया 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 सर्फ लक्ष्य थोप दिए गए।

यहां तक कि वर्षों के अंत में काफी कम कथे गए संशोधन अनुमान भी हासल नहीं कए जा सके। वर्ष 2020-21 से, एनएफआर निदेशालय ने एनएफआर के व भन्न उप-मदों के लए मंडल स्तर पर एनएफआर से संबंधित आंकड़ों को संकलित करने का एक अच्छा उपाय शुरू कया।

पैरा 3.1 भारतीय रेल में माल-डब्बों की अधप्राप्ति और उपयोग

कोडल प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए जोनल रेलवे ने माल डब्बों की आवश्यकता के निर्धारण में भाग नहीं लया या रेलवे बोर्ड को माल-डब्बों के अधग्रहण के लए प्रस्ताव या औचित्य नहीं भेजा। जोनों से कसी इनपुट के अभाव में, आरबी ने माल-डब्बों की आवश्यकता को बदलना जारी रखा। समीक्षाधीन अवध के दौरान माल-डब्बा उपयोग मानदंड (एनटीकेएम) के आधार पर लेखापरीक्षा में कए गए निर्धारण के अनुसार उपलब्ध माल-डब्बा होल्डिंग माल-डब्बा आवश्यकता से अधक थी। माल-डब्बा निर्माताओं द्वारा माल-डब्बों की आपूर्ति रेलवे बोर्ड द्वारा कए गए माल-डब्बों के आवंटन के अनुरूप नहीं थी और आपूर्ति में अधक देरी हुई थी।

रेल प्रशासन द्वारा आपूर्ति न कए 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 रकों को रोके जाने के मामले में, जिसके परिणामस्वरूप माल-डब्बा दिवसों और उनकी अर्जन क्षमता की हानि हुई। लगभग 69 प्रतिशत माल-डब्बों में, असंबद्ध माल-डब्बों को जोड़ने में असामान्य देरी देखी गई, जिसके परिणामस्वरूप उन माल-डब्बों को जोड़ने में लगने वाले समय के लए उनकी अर्जन क्षमता की हानि हुई। इसके अलावा, उन असंबद्ध माल-डब्बों को जोड़ने के लए 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 अधक माल-डब्बे, जो कुल माल-डब्बों का 41 प्रतिशत थे, स्थानीय स्तर पर (एनसीओ अनुमोदन के बिना) पास कए गए थे। वर्षों यानी वर्ष 2016-17 से वर्ष 2020-21 के लए एफओआईएस डेटा के वश्लेषण से पता चला कि ठहराव का समय कुल यात्रा समय के आधे के करीब था और इस लए औसत गति भी बिना ठहरे औसत गति के आधे के करीब थी।

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 व भन्न भागों जैसे पहियों, धुरों आदि के लिए वैश्विक निवदाएं 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 निवदाओं 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 वनिर्देशों के प्रावधानों का उल्लंघन था और इससे ₹ 5.88 करोड़ की हानि हुई।

एक अन्य मामले में, अंतिम उपयोगकर्ता की आवश्यकता के अनुसार वनिर्देश वाले धुरों की बजाए अन्य वनिर्देश वाले धुरों के आदेश देने के परिणामस्वरूप धुरों की अतिरिक्त 3,400 इकाइयों की अधप्राप्ति 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 को वड-19 महामारी की अवधि से संबंधित हैं। इस प्रकार, लोकोमोटिव (को वड-19 के कारण मामलों को छोड़कर) के स्थिरीकरण से ₹ 8.34 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

लंबे पैराग्राफ

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 धन सरी और जुब्जा के बीच फर 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 शक्यता के कारण, परियोजना के एक बड़े भाग (60 कमी) 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 अधग्रहण 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 अधग्रहण/अधिप्राप्ति के लिए भुगतान किए गए मुआवजे के कारण ₹ 23.34 करोड़ का निरर्थक/परिहार्य व्यय, जो संरक्षण में संशोधन के कारण किसी काम की नहीं थी, सुरंगों के ऊपर अधग्रहण की गई भूमि के लिए ₹ 79.70 करोड़, अतिरिक्त भूमि अधग्रहण पर ₹ 12.97 करोड़, प्रभावित भूमि मालकों को किए गए मुआवजे के भुगतान के दो से तीन साल बाद अधग्रहित 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 गट्टी या गट्टी 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 गट्टी की अधिप्राप्ति करने की बजाय महंगी पाकुड़ गट्टी की अधिप्राप्ति के कारण ₹ 7.68 करोड़ का परिहार्य व्यय किया गया था।

हालांकि, नई लाइन परियोजना के लिए वस्तुतः 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 ववादों 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 वस्तुतः उदारतापूर्वक प्रदान किए गए थे जिसके परिणामस्वरूप मूल्य भ्रष्टता 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 अधग्रहण पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां कुछ उदाहरणात्मक मामले हैं जहां गंभीर अनियमितताएं पाई गईं 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 अधग्रहण के शेष मामलों की पूरी तरह से जांच कर सकता है।

पैरा 2.2 इरकॉन इंटरनेशनल ल मटेड के विशेष प्रयोजन वाहनों की कार्यप्रणाली

कंपनी ने पीपीपी मोड पर एनएचएआई की दो टोलवे परियोजनाओं (शवपुरी 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 वृत्तीय मॉडल के आधार पर वृत्तीय रूप से व्यवहार्य माना गया था। आईएसजीटीएल और आईपीबीटीएल द्वारा निष्पादित परियोजनाओं के एनपीवी को वृत्तीय मॉडल में सकारात्मक रूप में निकाला गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि वृत्तीय 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 वृत्तीय परिणामों ने भी लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों की पुष्टि की।

पृथक पैराग्राफ

पैरा 4.1 गुड्स शेड का अनियोजित निर्माण: दक्षिण रेलवे

दक्षिण रेलवे प्रशासन ने आने और जाने वाले ट्रेफिक 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।

पैरा 4.2 चालू संवदा से कार्य के एक भाग को मनमाने ढंग से हटाने के कारण परिहार्य संवदात्मक दायित्व: पूर्व तटीय रेलवे

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

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

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

पैरा 4.4 मद्रुरै में बहु-कार्यात्मक परिसर के निर्माण के लए रेल भूम वकास प्रा धकरण को आवंटित भूम के लए न्यूनतम वार्षक गारंटीकृत भुगतान की गैर-वसूली: द क्षण रेलवे वा णज्यिक उपयोग के लए खाली पड़ी रेलवे भूम को पट्टे पर देने की नीति के तहत, द क्षण रेलवे (दरे) ने मद्रुरै रेलवे स्टेशन पर एक बहु-कार्यात्मक परिसर के निर्माण के लए रेल भूम वकास प्रा धकरण (आरएलडीए) को भूम आवंटित की। दरे प्रशासन रेल मंत्रालय के अनुदेशों का उल्लंघन करते हुए जुलाई, 2013 से मार्च, 2020 की अव ध के लए आरएलडीए से ₹ 8.65 करोड़ का न्यूनतम वार्षक गारंटीकृत भुगतान की वसूली करने में वफल रहा।

BSC/SS/N/TT