

विहंगावलोकन

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

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

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

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

(पैराग्राफ 2.1)

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

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

(पैराग्राफ 2.2)

करार खण्ड में अस्पष्टता के कारण पट्टा प्रभारों का परिहार्य भुगतान

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

(पैराग्राफ 2.3)

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

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

(पैराग्राफ 3.1)

भूमि की खरीद का अविवेपूर्ण निर्णय

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

(पैराग्राफ 3.2)

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

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

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

(पैराग्राफ 4.1)

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

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

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

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

(पैराग्राफ 4.2)

हाइब्रिड कोचों के लिए सामग्री की खरीद पर निष्फल व्यय

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

(पैराग्राफ 4.3)

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

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

(पैराग्राफ 5.1)