

विहंगावलोकन

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय और इसकी विभिन्न क्षेत्रीय इकाइयों के संबंध में अनुपालन मुद्दों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में दो अखिल भारतीय पैराग्राफ और 31 पृथक पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों और परिणामों का संक्षिप्त विहंगावलोकन नीचे दिया गया है:

पैरा 2.1 भारतीय रेल में ट्रेन परिचालन में समयबद्धता और यात्रा का समय

समीक्षा से उजागर हुए मुख्य निष्कर्ष इस प्रकार हैं:

- (i) पिछले दशक (2008-19) के दौरान अवसंरचना के लिए ₹ 2.5 लाख करोड़ के महत्वपूर्ण निवेश के बावजूद लेखापरीक्षा ने गतिशीलता परिणाम संकेतकों में कोई स्पष्ट सुधार नहीं पाया। लेखापरीक्षा ने एक्सप्रेस ट्रेनों के समयबद्धता प्रदर्शन में 0.18 प्रतिशत सुधार, एक्सप्रेस ट्रेनों की औसत गति में 0.61 प्रतिशत सुधार और मालगाड़ियों की औसत गति में 9.72 प्रतिशत की कमी पाई। इसके अलावा, पांच महत्वपूर्ण कारकों (पथ, यातायात, इंजीनियरिंग, ब्लॉक और एसएंडटी) के 51 प्रतिशत के योगदान के प्रति, इन कारकों के प्रति केवल 19.81 प्रतिशत व्यय किया गया था।
- (ii) 160 किमी प्रति घंटे की गति प्राप्त करने की लक्ष्य तिथियां 1960 के बाद से संशोधित होती रही।
- (iii) एक नियम के रूप में, सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, एक समय में एक ब्लॉक सेक्शन में केवल एक ट्रेन चलनी चाहिए। हालांकि, समय सारिणी में अधिक संख्या में ट्रेनों को समायोजित करने के लिए, ब्लॉक सेक्शन में एक से अधिक ट्रेनें निर्धारित की जाती हैं। इसे संघर्ष के रूप में जाना जाता है। एक ट्रेन को दूसरे पर वरीयता प्रदान करने और अतिरिक्त भत्तों की आवश्यकता में संघर्ष का परिणाम होता है। नई दिल्ली-हावड़ा मार्ग के लिए वर्तमान कार्य समय सारिणी में लगभग 12,500 संघर्ष हैं। संशोधित समय सारिणी में शत-प्रतिशत समयबद्धता प्राप्त करना संभव है।
- (iv) इस समय सारिणी के अनुसार, नई दिल्ली-हावड़ा स्टेशनों के बीच 130 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चलने वाली ट्रेनों के लिए मौजूदा संसाधनों के भीतर ~ 2.5 घंटे (64 से 386 मिनट के बीच) की औसत बचत

संभव है। इसी तरह, 110 किमी प्रति घंटे की रफ्तार वाली ट्रेनों के लिए औसतन ~5.5 घंटे (23 फीसदी) की बचत संभव है। समान गति वाली ट्रेनों को समूहबद्ध करके और ऑफ-पीक घंटे/रात के समय में रखरखाव गतिविधियों का संचालन करके, जहां भी संभव हो, भारतीय रेल इन बचतों में और सुधार कर सकता है।

- (v) सबसे भीड़भाड़ वाले मार्ग पर 110 किमी प्रति घंटे की गति से चली ट्रेन के लिये प्रत्येक 100 किमी की दूरी के लिए 22-25 मिनट की औसत बचत निर्धारित की जाती है। 130 किमी प्रति घंटे की गति वाली ट्रेनों के लिए, प्रति 100 किमी पर संभावित औसत बचत 10-12 मिनट है।
- (vi) मार्ग पर पर्याप्त क्षमता की उपलब्धता से सभी यात्री गाड़ियाँ समय पर चल सकती हैं और अतिरिक्त माल ढुलाई भी कर सकती हैं। लेखापरीक्षा ने दावा किए गए और सिमुलेटेड आंकड़ों के बीच महत्वपूर्ण अंतर पाया, जो लाइन क्षमता उपयोग की ओवर पिचिंग को दर्शाता है।

सिफारिशें

रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है:

- एक लक्ष्य तिथि तय करना जिस तक वह अपने नेटवर्क में यात्री और माल गाड़ियों की औसत और अधिकतम गति में वांछित वृद्धि हासिल करेगा और इसे प्राप्त करने का प्रयास करेगा।
- एकीकृत कॉरिडोर ब्लॉकों के उपयोग को प्राथमिकता देना ताकि सभी विभागों की परिसंपत्तियों का प्रभावी रखरखाव परिचालन में न्यूनतम व्यवधान के साथ किया जा सके।
- ट्रेक संरक्षण, ट्रेक नवीनीकरण, सिग्नलिंग, दोहरीकरण कार्य आदि पर समान व्यय के साथ अवरोधन के महत्वपूर्ण कारकों का समाधान करना।
- यातायात रिकवरी समय के लिए मानदंड निर्धारित करना जिससे यातायात अनुमति के उच्च आवंटन में कमी हो और अवसंरचना और संसाधनों का उप-इष्टतम उपयोग हो।
- ग्राहकों को परेषणों की सुपुर्दगी समय की गारंटी सुनिश्चित करने के लिए मालढुलाई सेवा समय-सारणी के लिए एक कार्यान्वयन कार्यनीति तैयार करना।

- **वैज्ञानिक आधार पर समय सारणी तैयार करना जिससे यात्री/मालगाड़ियों के लिए अतिरिक्त पथों का निर्माण होगा। इससे लाइन क्षमता उपयोग का भी सही निर्धारण होगा।**

पैरा 2.2 लाइसेंसधारियों से सेवा कर की गैर-वसूली के कारण हानि: पश्चिम मध्य रेलवे और दक्षिण रेलवे

रेल मंत्रालय ने माल, यात्री, पार्सल और अन्य सहायक सेवाओं पर लाइसेंसधारियों से सेवाकर के उदग्रहण के संबंध में विस्तृत निर्देश जारी किए (सितम्बर/अक्टूबर 2012)। हालांकि, पश्चिम मध्य रेलवे प्रशासन, अप्रैल 2011 से जून 2017 की अवधि के दौरान लाइसेंसधारियों से सेवाकर का उदग्रहण करने में विफल रहा। जिसके परिणामस्वरूप, भारतीय रेल ने ₹ 5.41 करोड़ की हानि उठाई, क्योंकि रेल प्रशासन ने अपनी स्वयं की आय से सेवाकर माँग का भुगतान किया था। इसी प्रकार, दक्षिण रेलवे प्रशासन ने अपनी आय से ₹ 22.02 करोड़ के सेवा कर का भुगतान किया।

पैरा 2.4 साइडिंग मालिक से शंटिंग प्रभारों का गैर-उदग्रहण/गैर-संग्रह: पूर्व मध्य रेलवे

पूर्व मध्य रेलवे ने शंटिंग प्रभारों के उदग्रहण के संबंध में रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे को ₹ 18.37 करोड़ की हानि उठानी पड़ी।

पैरा 2.6 एक उर्वरक साइडिंग में खुले वैगन रैकों में लदान कार्यों के लिए अतिरिक्त समय छूट की अनुमति के कारण हानि: पश्चिम मध्य रेलवे

पश्चिम मध्य रेल प्रशासन ने मैनुअल (हस्त्य रूप से) और मशीनीकृत लदान के संयोजन के मामले में प्रतिबंधात्मक समय छूट की अनुमति देने के लिए रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू नहीं किया था। एक उर्वरक साइडिंग में लदान के लिए पांच घंटे की समय छूट की अनुमति के प्रति नौ घंटे के समय छूट की अनुमति दी गई थी। लदान कार्यों के लिए अतिरिक्त समय छूट की अनुमति देने के कारण सितंबर 2013 से फरवरी 2020 के दौरान ₹ 2.32 करोड़ के विलंब प्रभारों की कम प्राप्ति हुई।

पैरा 3.1 भारतीय रेल में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर परियोजना का कार्यान्वयन

लेखापरीक्षा ने चार खंडों (1486 कि.मी) के निष्पादन से संबंधित मुद्दों की नमूना जांच की। प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष इस प्रकार थे:

- (i) डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) विश्व बैंक निधि का पूर्ण रूप से उपयोग नहीं कर सका जिसके परिणामस्वरूप ₹ 16 करोड़ के परिहार्य प्रतिबद्धता प्रभारों का भुगतान हुआ।
- (ii) डीएफसीसीआईएल के लिए राजस्व का एकमात्र स्रोत उपयोगकर्ता प्रभार या 'पथ अभिगम प्रभार' (टीएसी) है। दिसंबर 2018 में रेल मंत्रालय द्वारा अनुमोदित टीएसी के अनुसार, रेल मंत्रालय द्वारा डीएफसीसीआईएल को "इक्विटी पर प्रतिफल" तब तक देय नहीं होगा जब तक भारतीय रेल एकमात्र उपयोगकर्ता है। डीएफसीसीआईएल को रेल मंत्रालय द्वारा वित्तपोषित इक्विटी में से ₹ 589.85 करोड़ का ऋण मार्च 2021 तक चुकाना था, क्योंकि डीएफसीसीआईएल ने कोई टीएसी उपार्जित नहीं किया था।
- (iii) डीएफसी के लिए चल स्टॉक के रखरखाव की योजना में कमियां, फीडर मार्गों के उन्नयन में देरी और पूर्वी और पश्चिमी डीएफसी में विभिन्न गतिशील आयामों को अपनाना।
 - भारतीय रेल की मौजूदा अवसंरचना के रखरखाव के लिए व्यक्त बाधाओं के बावजूद, डीएफसीसीआईएल द्वारा कोई रखरखाव सुविधा नहीं बनाई गई थी।
 - कुल 4844 मार्ग किलोमीटर में से नवंबर 2020 तक 2346 मार्ग किलोमीटर (48 फीसदी) के फीडर मार्ग को अपग्रेड किया गया था।

- अलग-अलग चलित आयामों (डब्ल्यूडीएफसी में डबल स्टैक कंटेनर मूवमेंट और ईडीएफसी में सिंगल स्टैक) को अपनाने से ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी के बीच ओवरहेड ट्रेक्शन इन्क्विपमेंट और लोडिंग स्टैंडर्ड की ऊंचाई में अंतर के कारण यातायात की अंतर-सुवाह्यता प्रतिबंधित हुई।
- (iv) डीएफसीसीआईएल ने भूमि के गलत निर्धारण तथा परियोजना प्रभावित व्यक्तियों को क्षतिपूर्ति/मुआवजे के भुगतान में विलम्ब के कारण ₹ 285.21 करोड़ का परिहार्य व्यय किया।
- (v) संविदा प्रदान करने और परामर्शदाताओं (सलाहकारों) की नियुक्ति में देरी के कारण परियोजना की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।
- डब्ल्यूडीएफसी में संविदा प्रदान करने में 21 माह से अधिक का विलम्ब था। ईडीएफसी में विलम्ब 13 से 25 माह के बीच था।
 - निविदा के प्रसंस्करण और अंतिम रूप देने के लिए और परियोजना के निष्पादन की निगरानी में डीएफसीसीआईएल को सहायता प्रदान करने में सलाहकारों की नियुक्ति 32 महीने तक का असामान्य विलंब पाया गया।
 - संविदा प्रदान करने में देरी और कार्यों की धीमी प्रगति के परिणामस्वरूप डीएफसीसीआईएल ने परामर्शी संविदाओं की अवधि के विस्तार के कारण ₹ 98.27 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।
- (vi) संविदाकारों को भूमि सौंपने में देरी, डिजाइन को अंतिम रूप देने और उपयोगिता स्थानांतरण के कारण संविदा की अवधि के कई विस्तार दिए गए थे। डीएफसीसीआईएल ने परियोजना के पूरा होने में देरी के कारण मूल्य वृद्धि के लिए मार्च 2021 तक ₹ 2233.81 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय किया।
- (vii) कार्यों की धीमी प्रगति के कारण संबंधित संविदाकारों से लामबंदी अग्रिम की वसूली में विलम्ब हुआ जिसके परिणामस्वरूप ₹ 82.17 करोड़ के ब्याज की परिहार्य हानि हुई।

सिफारिशें

रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है-

- डीएफसीसीआईएल के साथ रियायत करार के निबंधनों और शर्तों के अनुसार इक्विटी पर प्रतिफल के प्रावधानों के साथ ट्रेक एक्सेस प्रभारों का निर्धारण।
- फीडर मार्गों का शीघ्र उन्नयन और डीएफसी के चल स्टॉक के रखरखाव के लिए रणनीति को अंतिम रूप देना।
- प्रतिबद्धता प्रभारों के भुगतान से बचने के लिए कार्यों की प्रगति और उधार ली गई निधि के इष्टतम उपयोग के लक्ष्य का पालन सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्य योजना; और
- लक्ष्यों और लागत की आगामी चूक से बचने के लिए डीएफसी कार्यों की प्रगति की सक्रियता से मॉनिटरिंग करने के लिए आवश्यक कार्रवाई शुरू करना।

पैरा 3.3 रेलवे बोर्ड के निर्देशों के गैर-अनुपालन के कारण ग्रेड सेपरेटर के निर्माण में निष्फल व्यय: उत्तर रेलवे

रेल मंत्रालय ने संविदाएं प्रदान करने से पहले खाली कार्य स्थल सुनिश्चित करने के निर्देश जारी किए थे। उत्तर रेलवे निर्माण संगठन ने खाली कार्य स्थलों को सुनिश्चित किए बिना ग्रेड सेपरेटर के निर्माण के कार्य के लिए संविदाएं प्रदान कीं। दोनों तरफ के प्रवेश द्वारों पर अतिक्रमण था। अतिक्रमणों के कारण, कार्य को इसकी संस्वीकृति से 10 वर्ष बाद भी पूरा नहीं किया जा सका। 31 मार्च, 2021 तक कार्य पर किया गया ₹ 71.50 का करोड़ का पूंजीगत व्यय निष्फल रहा।

पैरा 3.5 साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की लागत की गैर-वसूली: मध्य रेलवे

कमज़ोर आंतरिक नियंत्रण के कारण मध्य रेल प्रशासन, 35 साइडिंग मालिकों (13 निजी पार्टियों सहित) से निजी साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक रेलवे स्टाफ की लागत की वसूली करने में विफल रहा। अगस्त 2008 से मार्च 2020 के दौरान ₹ 23.92 करोड़ की बकाया वसूली अंतरवर्ती अवधि से संबंधित थी।

पैरा 3.8 निजी साइडिंग से मरम्मत और रखरखाव प्रभारों की गैर-वसूली: दक्षिण पश्चिम रेलवे

दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) प्रशासन, जुलाई 2005 में, रेल मंत्रालय द्वारा जारी निजी साइडिंग करारों के संहिता प्रावधानों और विशिष्ट खंडों का अनुपालन करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप बेंगलौर मंडल के 11 निजी साइडिंग से मरम्मत और रखरखाव प्रभारों के लिए ₹ 8.84 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

पैरा 3.9 अनारा में कोचों की मध्यावधि पुनर्सुधार कार्यशाला की स्थापना के लिए अनुचित योजना के कारण अनुत्पादक व्यय: दक्षिण पूर्व रेलवे

रेल मंत्रालय ने दपरे के अनारा में मध्यावधि पुनर्सुधार कार्यशाला स्थापित करने को मंजूरी दी (फरवरी 2010)। हालांकि, प्रतिबद्ध निधियों के अभाव के कारण रेलवे बोर्ड द्वारा परियोजना को छोड़ दिया गया था (सितंबर 2017)। परिणामस्वरूप, परियोजना पर ₹ 8.42 करोड़ का प्रारंभिक व्यय अनुत्पादक रहा।

पैरा 3.11 रेल मंत्रालय के आदेशों को लागू करने में विफलता के परिणामस्वरूप रेलवे केबल को क्षति: दक्षिण पूर्व रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे

दपरे और पमरे प्रशासन सिग्नलिंग इलेक्ट्रिकल एंड टेलीकम्युनिकेशन केबल के आसपास खुदाई कार्य से संबंधित संयुक्त क्रियाविधि आदेश में निर्धारित शर्तों को सुनिश्चित करने में विफल रहे। इसके परिणामस्वरूप, जोनल प्रशासन केबल कटने के 537 मामलों में संविदाकारों पर ₹ 7.11 करोड़ की राशि की शास्ति नहीं लगा सका।

पैरा 3.13 पूंजीगत अवसंरचना पर निष्फल व्यय: दक्षिण पश्चिम रेलवे

राज्य सरकार से संपर्क मार्गों के लिए भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना ही दपरे प्रशासन ने एक चार लेन आरओबी के निर्माण के लिए एक संविदागत दायित्व से संबंधित करार किया। इसके परिणामस्वरूप संपर्क मार्गों के लिए भूमि की उपलब्धता के बिना आरओबी के निर्माण पर ₹ 16.84 करोड़ (रेलवे का हिस्सा ₹ 7.06 करोड़) की राशि का निष्फल व्यय हुआ।

पैरा 3.18 माल-भाड़ा अग्रिम योजना के लिए विकल्प लेने के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप ब्याज की हानि: भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड (कॉनकोर)

कॉनकोर इंडिया लिमिटेड ने रेल मंत्रालय की मालभाड़ा अग्रिम योजना का विकल्प अपनाया और कंपनी को होने वाले लाभों का उचित मूल्यांकन किए बिना रेलवे को ₹ 3,000 करोड़ के अग्रिम का भुगतान किया। अग्रिम के भुगतान के लिए, कंपनी ने ₹ 2,300 करोड़ के सावधि जमा का नकदीकरण किया और 8.45 प्रतिशत की वार्षिक ब्याज दर पर ₹ 700 करोड़ का कार्यशील पूंजी ऋण लिया। बाद में, कंपनी ने योजना से बाहर होने का विकल्प चुना। इसके परिणामस्वरूप कंपनी को ₹ 85.69 करोड़ की ब्याज राशि की हानि हुई।

पैरा 3.21 स्पेक्ट्रम प्रभार का निष्फल भुगतान: रेलटेल

रेलटेल ने आवंटित स्पेक्ट्रम के लिए रॉयल्टी प्रभार के लिए अक्टूबर 2006 से सितंबर 2018 की अवधि के दौरान संचार मंत्रालय को ₹ 13.82 करोड़ का भुगतान किया। हालांकि, रेलटेल ने आवंटित स्पेक्ट्रम का उपयोग नहीं किया क्योंकि स्पेक्ट्रम के उपयोग के लिए कोई रोलआउट योजना मौजूद नहीं थी। चूंकि आवंटित स्पेक्ट्रम को उसके उपयोग के बिना अभ्यर्पित कर दिया गया था, इसलिए ₹ 13.82 करोड़ की भुगतान की गई रॉयल्टी की राशि निष्फल हो गई थी।

पैरा 4.1 भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति परिहार्य व्यय: मध्य रेलवे और रेलवे बोर्ड

भारतीय रेल ने भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड (बीआरबीसीएल) से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति ₹ 968.73 करोड़ का परिहार्य व्यय किया था। इस परिहार्य व्यय में नियत क्षमता प्रभार के लिए ₹ 463.30 करोड़ और टाटा विद्युत-वितरण के साथ विद्युत खरीद करार को बंद करने और उच्च टैरिफ पर बीआरबीसीएल से विद्युत की अधिप्राप्ति के अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण ₹ 505.43 करोड़ शामिल हैं।

पैरा 4.2 अतिरिक्त भार के लिए शास्ति के भुगतान के कारण परिहार्य व्यय: पूर्वोत्तर रेलवे और उत्तर रेलवे

संविदा मांग की समीक्षा और इसके समय पर संशोधन के लिए रेल मंत्रालय के स्पष्ट निर्देशों के बावजूद पूर्वोत्तर और उत्तर रेलवे प्रशासन संविदा मांग का

वास्तविक रूप में निर्धारण करने और इसके संशोधन के लिए समय पर कार्रवाई करने में विफल रहा। संविदा मांग के निर्धारण और समय पर संशोधन में विफलता के परिणामस्वरूप पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा ₹ 16.87 करोड़ और उत्तर रेलवे द्वारा ₹ 15.16 करोड़ की शास्ति का परिहार्य भुगतान किया गया।

पैरा 4.5 रेल मंत्रालय द्वारा पोशाक भत्ते के भुगतान के लिए निर्देश जारी करने के बाद भी पोशाक सामग्रियों की खरीद: पश्चिम मध्य रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे

सातवें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों पर रेल मंत्रालय ने अक्टूबर 2017 में कर्मचारियों को पोशाक सामग्री के बदले पोशाक भत्ते के भुगतान के निर्देश जारी किए थे। हालांकि, जोनल रेलवे प्रशासन ने पोशाक सामग्री के लिए मौजूदा खरीद आदेशों को रद्द नहीं किये/समाप्त नहीं किये और इसके बजाय उन्होंने फर्मों को पोशाक सामग्रियों के लिए नए क्रय आदेश जारी किए। रेल मंत्रालय के निर्देश जारी होने के बाद ₹ 1.15 करोड़ की पोशाक सामग्रियों की अधिप्राप्ति अनियमित थी। अधिप्राप्त की गई पोशाक सामग्रियाँ भी भंडार डिपो में स्टॉक में रखी हुई थी।