

# भारत के नियंत्रक व महालेखापरीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली 21.07.2017

## प्रैस विज्ञप्ति

भारत के नियंत्रक व महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन -मार्च 2016 को समाप्त हुए वर्ष के लिये संघ सरकार(रेलवे) के प्रतिवेदन को संसद में पेश किया गया

यह प्रतिवेदन रेल मंत्रालय तथा इसके विभिन्न क्षेत्रीय इकाइयों से सम्बन्धित अनुपालन मुद्दों पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों के आधार पर तैयार किया गया है.

मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का 2017 का प्रतिवेदन संख्या 14-संघ सरकार (रेलवे), संसद के दोनों सदनों में प्रस्तुत किया गया।

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों और स्वायत्त निकायों सहित रेल मंत्रालय और उसके विभिन्न क्षेत्रीय इकाइयों से संबंधित मामलों के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में वर्ष 2015-16 के दौरान भारतीय रेल में संव्यवहार लेखापरीक्षा के दौरान देखी गई कमियों/अनियमितताओं के परिणामस्वरूप 31 अलग-अलग लेखापरीक्षा निष्कर्ष एवं सभी जोनल रेलवे में चयनित विषयों पर की गई चार समीक्षाएँ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणामों और निष्कर्षों का संक्षिप्त विवरण नीचे दिया गया है:

### **भारतीय रेल में पार्सल कारोबार**

रेल अधिनियम 1989 के अनुसार, 'पार्सल' को यात्री या पार्सल ट्रेन द्वारा माल ढुलाई हेतु रेल प्रशासन को सुपुर्द किए गए माल के रूप में परिभाषित किया जाता है। वस्तुओं, जैसे कि- रेलवे द्वारा निर्धारित शर्तों के अनुसार पैक किए गए व्यक्तिगत सामान, सामान्य माल, संवेदनशील वस्तुएं, स्कूटर और मोटरसाईकिल रेलवे द्वारा बुकिंग और ढुलाई हेतु पार्सल के रूप में स्वीकार किए जाते हैं।

- भारतीय रेल ने पार्सल सेवाओं में सुधार के लिए बुनियादी और अन्य संस्थागत व्यवस्थाओं की स्थापना हेतु पर्याप्त कदम नहीं उठाए।
- रेलवे द्वारा पट्टाकृत पार्सल यातायात की तुलाई के लिए पर्याप्त तुलाई व्यवस्थाएँ नहीं की गई/सुनिश्चित नहीं की गई। दूसरी ओर, ओवरलोडिंग की

चौथी चूक के बाद ठेके समाप्त करने के नियम बना दिए गए थे। हालांकि, ये निवारक नहीं थे क्योंकि, निर्धारित मानकों की बजाए ओवरलोडिंग की जांच हेतु नियमित आधार पर उपाय के रूप में तुलाई नहीं की जा रही थी।

- ब्रेकयान के साथ-साथ पार्सलयानों के माध्यम से पट्टाकृत पार्सल यातायात की बुकिंग के लिए मांग अपर्याप्त थी तथा पट्टाकृत स्थान अभी भी पूरी तरह से अनुपयोगी थे। ग्राहक अनुरूपता के अभाव और आईआर की आंतरिक प्रक्रियाओं से संबंधित निर्णय लेने में कमियों/देरी जैसी विकृतियों के कारण पट्टाकृत यातायात सेवाओं पर बुरा प्रभाव पड़ा।
- गैर पट्टाकृत यातायात के लिए, जोनल रेलवे ने कई मामलों में पार्सलों की उनके वांछित गंतव्य से आगे पार्सलों की टुलाई की। नमूना जांच किए गए दो महीनों में रेलवे को, अधिक दूर ले जाए गए 13565 पार्सलों को उनके वास्तविक गंतव्य पर वापस लाना पड़ा।

**(पैरा 2.1)**

पर्यटन संभावना का मूल्यांकन किए बिना पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे द्वारा दो स्टेशनों को धरोहर के रूप में संरक्षित करने का निर्णय औचित्यपूर्ण नहीं सिद्ध हुआ। इसके कारण उनके संरक्षण/पुनरुद्धार पर किया गया ₹ 27.33 करोड़ का व्यय निष्फल रहा।

**(पैरा 2.3)**

रेलवे में, वातानुकूलित (एसी) कोचों में वातानुकूलित सुविधा प्रदान करने में विफलता पर प्रभारों की वापसी हेतु नियम हैं। तथापि, उन मामलों में जहां सुपरफास्ट सेवा यात्रियों को उपलब्ध नहीं कराई गई यात्रियों को सुपरफास्ट अधिशुल्क की वापसी हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा नियम नहीं बनाये गये हैं। नमूना जांच करने पर, लेखापरीक्षा ने देखा कि उत्तर मध्य और दक्षिण मध्य रेलवे में, यात्रियों से 2013-14 से 2015-16 की अवधि के दौरान ₹ 11.17 करोड़ का सुपरफास्ट प्रभार वसूल किया गया, जबकि 21 सुपरफास्ट ट्रेन 55 कि.मी प्रति घंटे की औसत गति (ब्रॉड गेज में) तक नहीं पहुंची।

**(पैरा 2.5)**

उत्तर रेलवे निर्धारित नियमों के अनुसार एटीएम के लिये बैंको द्वारा प्रदत्त/अधिकृत अतिरिक्त/अधिक जगह हेतु लाइसेंस शुल्क की वसूली में विफल रही। लेखापरीक्षा ने उत्तर रेलवे के 97 रेलवे स्टेशनों पर बैंको से कुल ₹ 9.40 करोड़ की कम वसूली देखी।

### (पैरा 2.8)

डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू) वाराणसी भारतीय रेल के लिये रेल इंजनों का निर्माण करता है। डीएलडब्ल्यू ने उच्च हॉर्स पावर डीजल इंजनों के निर्माण के लिये ट्रांसफर ऑफ टेक्नॉलोजी (टीओटी) हेतु अमेरिका के मैसर्स इलैक्ट्रो मोटिव डीजल (ईएमडी) के साथ करार किया, जो यूएस \$1.75 करोड़ की कुल लागत पर 1996-2006 की अवधि तक बढ़ा।

टीओटी के 10 वर्ष समाप्त होने के बावजूद भी, डीएलडब्ल्यू टीओटी के परिणामस्वरूप स्वदेशी स्रोत विकसित करने में विफल रहा और अपनी आवश्यकता का एक-तिहाई आयात करना जारी रखा। अधिकतर आयात (लगभग 91.73 प्रतिशत-₹ 4329 करोड़) एक ही आपूर्तिकर्ता मैसर्स ईएमडी (यूएसए) से किया जा रहा था जिससे तकनीक ली गई थी। डीएलडब्ल्यू ने प्रतियोगी दर सुनिश्चित करने के लिये नये विक्रेताओं में वृद्धि करने हेतु प्रभावी कदम नहीं उठाये और आपूर्तिकर्ताओं के एक ही स्रोत पर निर्भर रहना जारी रखा, विशेष रूप से विदेशी आपूर्तिकर्ताओं पर।

### (पैरा 3.1)

अगस्त 2014 में, रेलवे बोर्ड ने क्रैंककेस (डीजल इंजन के घटक) का आयात न करने बल्कि उसका आंतरिक उत्पादन और स्वदेशी स्रोत बढ़ाने के निर्देश दिये। यदि आवश्यकता हो तो, इंजनों की उत्पादन क्षमता में परिवर्तन करने के भी निर्देश दिये। तथापि, डीएलडब्ल्यू ने उच्च लागत पर मैसर्स ईएमडी से क्रैंककेस का आयात जारी रखा और सितम्बर 2014 से नवंबर 2015 के बीच 81 क्रैंककेस के आयात में ₹ 59.28 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।

### (पैरा 3.2)

#### **भारतीय रेल में लिनन का प्रबंधन**

भारतीय रेल में एसी श्रेणी में यात्रा करने वाले सभी यात्रियों को साफ, स्वच्छ, अच्छी तरह से इस्तरी की हुई और अच्छी गुणवत्ता की लिनन प्रदान करने के लिये, लिनन की खरीद, धुलाई और वितरण हेतु सुदृढ़ प्रणाली की आवश्यकता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि

- लिनन की नई आपूर्ति की जांच के प्रावधान का प्राप्त लिनन की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी रूप से प्रयोग नहीं किया जा रहा था। सामान्य स्टोर डिपो में स्टोर करने की जगह पर्याप्त नहीं थी और मर्दों को उचित रूप से स्टोर नहीं किया जा रहा था। कोचिंग डिपो में स्टोर करने की जगह भी पर्याप्त नहीं थी और कई स्थानों पर स्टोर करने की उचित व्यवस्था नहीं की गई थी।
- ट्रेन में ले जाये जाने वाले बिस्तर के इष्टतम स्टॉक के लिये कोई मानदंड निर्धारित नहीं किये गये थे।
- यात्रियों को आपूर्ति करने से पूर्व काफी लंबे समय से कंबल और तकिये ड्राईक्लीन और/या साफ नहीं किये गये थे।
- मौजूदा विभागीय रूप से संस्थपित लॉडरी में पर्याप्त हैंडलिंग क्षमता नहीं थी तथा रेलवे आऊट सोर्सिंग से काफी संख्या में अपनी आवश्यकता पूरी करता रहा। विभागीय यंत्रिकृत लॉडरी को तैयार करने की गति भी काफी धीमी थी।
- विभागीय यंत्रिकृत लॉडरी द्वारा न तो धुलाई की गुणवत्ता जांच की गई न ही उक्त के लिए कोई प्रतिमान निर्दिष्ट किये गये। 30 यंत्रिकृत लॉडरी में से 26 के लिए संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से प्रचालन हेतु आवश्यक अनुमति प्राप्त नहीं की गई थी। 30 यंत्रिकृत लॉडरी में से 15 में एफ्लुएन्ट ट्रीटमेंट प्लांट (ईटीपी) संस्थापित नहीं किए गए थे।
- धुलाई ठेकों में कमियां थी जिसने गुणवत्ता परक मानदंडों के लागू करने के महत्व को कम कर दिया।

#### (पैरा 4.1)

कोच पुनरुद्धार कार्यशाला (सीआरडब्ल्यूएस), भोपाल 12 से 15 वर्ष पुराने यात्री कोचों का मध्य-कालिक पुनरुद्धार (एमएलआर) कार्य करती है। इस कार्य में जंग लगे और खराब हुये आंतरिक भागों को सही किया जाता है और इसे 'एज गुड एज न्यू' के स्तर तक लाने के लिए फर्निश किया जाता है।

- 2012-13 से 2015-16 के दौरान, सीआरडब्ल्यू में प्राप्त कुल 137 कोच 1066 दिनों के कुल अवरोधन के साथ वापस किए गए जिसके परिणामस्वरूप कोचों की 2.21 करोड़ की आय क्षमता की हानि हुई। इन कोचों को नये/अल्पकालिक, अधिक प्रयोग, पहले ही एमएलआर होने, मरम्मत योग्य न होने, पर्याप्त जगह की अनुपलब्धता आदि जैसे कारणों की वजह से वापस कर दिया गया था।

- अपर्याप्त जगह और मशीनों के बार-बार खराब होने के कारण निर्धारित प्रतिमानों के प्रति वर्कशॉप में एमएलआर कार्यों में विलंब हुआ।
- 2012-13 से 2015-16 अवधि के दौरान बहाल की गई कुल 2286 कोचों में से, 855 कोच खराब पाए गए और उनकी पुनः मरम्मत करनी पड़ी। पुनः मरम्मत करने में कुल 2423 दिनों का समय लगा।

(पैरा 4.2)

रेलवे बोर्ड ने अपनी भूमि के अधिग्रहण हेतु एक मुआवजे के रूप में भूमि खोने वालों की भर्ती की एक नीति आरम्भ की यद्यपि भर्ती की प्रतिबद्धता किए बिना शीघ्र भूमि अधिग्रहण हेतु 'विशेष परियोजनाओं' की अधिसूचना के माध्यम से समर्थ प्रावधानों का उपयोग करके भूमि को अधिग्रहित किया जा सकता था। जब इस मामले पर दक्षिण पूर्व रेलवे ने स्पष्टीकरण मांगा गया तो रेलवे बोर्ड नीति पर एक स्पष्ट मत लेने में विफल हुआ। इससे सन्देह की स्थिति उत्पन्न हुई तथा फलस्वरूप भूमि खोने वालों द्वारा आंदोलन हुआ। दूपरे के खंडगपुर डिविजन में बगनान-अमता तथा देशप्रान-नन्दीग्राम न्यू रेलवे लाइन परियोजनाओं के कार्य को रोकना पड़ा तथा ₹93.89 करोड़ का व्यय निरर्थक हुआ।

(पैरा 5.1)

उरे तथा पूमरे द्वारा स्पेक्ट्रम प्रभारों के भुगतान में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 19.47 करोड़ की विलम्ब फीस/अधिशुल्क का भुगतान हुआ। उसीरे, पूरे तथा उमरे में, ₹ 89.77 करोड़ (₹ 26.75 करोड़ के अधिशुल्क/विलम्ब फीस सहित) तक के स्पेक्ट्रम प्रभार अधिशुल्क/विलम्ब फीस बकाया थे। यदि स्पेक्ट्रम प्रभारों का समय पर भुगतान न हो, तो दूरसंचार विभाग द्वारा विलम्ब शुल्क/अधिशुल्क लगाया जाएगा जिसका भुगतान जोनल रेलवे द्वारा किया जाएगा क्योंकि स्पेक्ट्रम प्रभारों पर विलम्ब शुल्क की छूट का कोई प्रावधान नहीं है।

(पैरा 5.2)

ठेकेदार को अनिवार्य सुविधा/सामग्री/क्षेत्र प्रदान करने में पूमरे प्रशासन की ओर से विलम्ब के परिणामस्वरूप कियूल और लक्खीसराय स्टेशनों के बीच नए पुल के निर्माण में विलम्ब हुआ। दूसरी ओर, मौजूदा पुल को मजबूत बनाने के लिए किया गया कार्य भी रेल प्रशासन की ओर से चूकों के कारण समय पर पूरा नहीं हुआ। इसके परिणामस्वरूप स्थाई गति प्रतिबन्ध तथा पिछले 12 वर्षों से कियूल पुल पर ट्रेनों का चलना जारी रहा जो एक सुरक्षा जोखिम है।

(पैरा 5.5)

रेलवे के खाली स्थान तथा ड्राइंग सुनिश्चित किए गए बिना एफओबी के प्रतिस्थापन के लिए ठेका देने के निर्णय के परिणामस्वरूप एफओबी के लिए स्टील सामग्री के निर्माण पर ₹ 5.75 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ जो कार्य करने हेतु अगले निर्णय तक अवरूद्ध पड़ा रहा। मौजूदा उपरिगामी पुल बहुत पुराने हैं तथा इन्हें संस्थापन के बाद से बदला/परिवर्तित नहीं किया गया है। जब तक इन्हें बदला नहीं जाता है तब तक इनका उपयोग यात्रियों के लिए असुरक्षित हैं।

**(पैरा 5.8)**