

# भारत के नियंत्रक व महालेखापरीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली 21.07.2017

## प्रेस विज्ञप्ति

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

रेलवे में विद्युतीकरण परियोजनाओं के प्रस्तावों के प्रसंस्करण, परियोजनाओं के सौंपने में, विस्तृत प्राक्कलन के अनुमोदन में, समझौतों के क्रियांवयन में तथा उनके समापन में विलम्ब

'भारतीय रेल में विद्युतीकरण परियोजनाओं' पर भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2017 का प्रतिवेदन संख्या 22-संघ सरकार (रेलवे) को संसद के दोनों सदनों में प्रस्तुत किया गया है।

भारतीय रेल (भा.रे.) अपने 66,687 मार्ग किलोमीटर (आरकेएम) के विशाल नेटवर्क पर तथा 9,212, माल गाड़ी तथा 13,313 सवारी गाड़ी चलाती है। भारतीय रेल प्रति वर्ष 1,000 मिलियन टन से अधिक माल यातायात तथा 22 मिलियन यात्रियों को प्रत्येक वहन करती है। ये ट्रेने डीजल लोकोमोटिव व विद्युत लोकोमोटिव द्वारा ढुलाई करती है। वर्ष 2015-16 की अवधि में उर्जा/ईंधन (बीजी मार्ग पर) कुल व्यय ₹23,699 करोड़ था जिसमें से वर्ष 2015-16 में डीजल की लागत परव्यय 56 प्रतिशत और विद्युत की लागत 44 प्रतिशत थी। भारतीय रेल में 31 मार्च 2016 तक 66,687, मार्ग किलोमीटर (आरकेएस) में से 27,999 (42.40 प्रतिशत) मार्ग का विद्युतीकरण किया जा चुका है। पिछले पांच वर्षों के दौरान 1165 से 1730 मार्ग किलोमीटर का विद्युतीकरण किया गया है और ₹678 करोड़ से ₹1668 करोड़ रुपये प्रति वर्ष रेल विद्युतीकरण (आरई) परियोजना के तहत खर्च किये गये हैं।

रेल मंत्रालय ने रेल विद्युतीकरण की गति में तेजी लाने के लिए एक नई पहल की है। विद्युतीकरण परियोजनाओं को करने के लिए भारतीय रेल की वार्षिक रूप में वर्तमान क्षमता 2,000 आरकेएम है। मंत्रालय ने 2016-17 से 2020-21 के दौरान बीजी नेटवर्क के 24,400 आरकेएम के लिए एक कार्य योजना बनाई है (अगस्त 2016)। केन्द्रीय रेल विद्युतीकरण संगठन (कोर) एक विशेषज्ञता प्राप्त एजेंसी है जिसे 1979 में रेल विद्युतीकरण के लिए बनाया गया था। इसके अतिरिक्त रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं को रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल ) एक रेल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम को सौंपा गया। हाल के विकास क्रम में 31 मार्च 2021 तक 24,400 मार्ग किलोमीटर के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए भा.रे. ने रे.वि.

परियोजनाओं को भारत तथा विदेश में ट्रांसमिशन लाइनें बिछाने की विशेषज्ञता रखने वाले भारतीय रेल निर्माण संगठन, (इरकॉन), रेल इंडिया टेक्निकल व इकनामिक सर्विसेज लिमिटेड (आरआईटीईएस) (रेलवे पीएसयू) व पावर ग्रिड कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, (पीजीसीआईएल) (उर्जा मंत्रालय के अन्तर्गत पीएसयू) को देने का निर्णय लिया है।

इस प्रतिवेदन में रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं को लेने, क्रियान्वयन एजेंसी के पहचान, परियोजना का समय पर आरंभ सुनिश्चित करने के लिए परियोजना आयोजन, रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं का निष्पादन तथा पूर्ण रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाओं के पश्च परियोजना उपयोग के लिए स्वीकृतिप्रक्रिया का विश्लेषण शामिल है। लेखापरीक्षा ने विस्तृत जांच के लिए 14 पूर्ण परियोजनाओं, 15 चालू परियोजनाओं तथा सात नई परियोजनाओं का चयन किया।

### **मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष**

- प्रस्तावों का संसाधन करने और सार अनुमान तैयार करने में विलंब के कारण रेल विद्युतीकरण के लिए खण्ड को लिया जाए अथवा नहीं, इसका निर्णय करने के लिए समय बचाने का उद्देश्य पूरा नहीं किया जा रहा है जो 24 परियोजनाओं में 59 माह के बीच था। सार तथा विस्तृत अनुमानों के मध्य 6 प्रतिशत से 62 प्रतिशत तक की भिन्नता यह दर्शाती है कि सार अनुमान प्रणाली शायद ही प्रक्रिया का महत्व बढ़ा रही थी। कारेपल्ली-भद्राचलाम, शकूरबस्ती-रोहतक, झाँसी-कानपुर, बरौनी-कटिहार-गुवाहाटी और गुंटाकल-कलौर परियोजनाओं के संदर्भ में प्रतिशत भिन्नता 40 प्रतिशत से अधिक थी।

(पैरा- 3.1)

- रेलवे बोर्ड द्वारा वार्षिक कार्य कार्यक्रम में आरई परियोजना को शामिल करने के पश्चात एजेंसियों को आरई परियोजनाएं देने में विलंब देखे गए थे। कोर के मामले में 17 परियोजनाओं में यह विलंब 337 दिनों तक थे तथा आरवीएनएल के मामले में छः परियोजनाओं में यह 202 दिनों तक थे। कोर तथा आरवीएनएल द्वारा उनके मुख्य परियोजना निदेशकों को परियोजना सौंपने में भी और अधिक विलंब देखे गए थे जो कि क्रमशः 229 दिन तथा 40 दिन तक थे।

(पैरा 3.3)

- विस्तृत अनुमानों के अनुमोदन में कोर को सौंपी गई 27 परियोजनाओं में 35 माह तक का विलंब हुआ था तथा आरवीएनएल को सौंपी गई सात परियोजनाओं में 18 माह तक विलंब हुआ था।

(पैरा 3.4)

- लेखापरीक्षा ने देखा कि ई-निविदा प्रणाली जो निविदा संसाधन अवधि को पर्याप्त रूप से कम करने में सहायता करती है, कोर या आरवीएनएल में अपनाई नहीं गई थी। विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति के बाद एनआईटी जारी करने में लिया गया समय कोर को सौंपी गई 24 परियोजनाओं में 3177 दिनों तक तथा आरवीएनएल को सौंपी गई सात परियोजनाओं में 12 निविदाओं में 915 दिनों तक था। इस प्रकार, निविदाओं को परियोजना के समय पर समापन के उद्देश्य पर ध्यान दिए बिना संसाधित किया जा रहा था। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि परियोजना के कार्यान्वयन हेतु कोर को काफी मात्रा में ठेके दिए थे। बाराबंकी-गोरखपुर - बरौनी परियोजना में 116 ठेके दिए गए थे।

(पैरा 4.2.1, 4.2.2)

- कोर ने निविदा स्वीकार करते समय फर्म की शोधन क्षमता/वित्तीय सुदृढ़ता का मूल्यांकन नहीं किया था। इसके अतिरिक्त, कोर की निविदा समिति ने कार्य को पूरा करने की फर्म की योग्यता पर इसके काम के दबाव के संभावित प्रभाव का आकलन नहीं किया था, जबकि आरवीएनएल ने निर्धारण के दौरान इस पर विचार किया था।

(पैरा 4.3)

- कोर तथा आरवीएनएल दोनों द्वारा फर्मों को स्वीकृति पत्र जारी होने के पश्चात करार के कार्यान्वयन में काफी विलंब हुआ था। लिया गया अधिकतम समय उज्जैन-इंदौर तथा देवास -मकसी परियोजना में 798 दिन तथा बाराबंकी-गोरखपुर-बरौनी में 661 दिन था। कार्य के कार्यान्वयन तथा पूरा करने पर विलंब का परिणामी प्रभाव पड़ा था।

(पैरा 4.4)

- आरई परियोजनाओं को पूरा करने में विलंब के कारण अधिक समय लगा तथा अधिक लागत आई। औसतन, 16 पूर्ण परियोजनाओं में 35.12 माह का विलंब हुआ था। 16 पूर्ण परियोजनाओं में से 14 परियोजनाओं में 76.62 प्रतिशत अधिक लागत आई थी। 10 चालू परियोजनाओं में पूर्णता की लक्षित तिथि 21 माह से 57 माह पहले समाप्त हो गई थी। परियोजनाओं की पूर्णता में विलंब के कारण 21 परियोजनाओं के संबंध में ₹3006 करोड़ की प्रक्षेपित बचत प्राप्त नहीं की जा सकी थी।

(पैरा 4.5.1)

- लेखापरीक्षा ने देखा कि कोर तथा आरवीएनएल ने परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कई विस्तारण दिए थे। कोर द्वारा कार्यान्वित 21 परियोजनाओं के संदर्भ में 8190 माह के लिए 2026 विस्तारण दिए गए थे जिससे ठेको के कार्यान्वयन का समय दो गुना से अधिक बढ़

गया था। इसी प्रकार आरवीएनएल द्वारा निष्पादित छः परियोजनाओं के लिए 208 माह के लिए 30 विस्तारण दिए गए थे जिससे ठेकों के कार्यान्वयन की अवधि इन परियोजनाओं में लगभग 74 प्रतिशत तक बढ़ गई थी। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि ठेकेदारों को विस्तारण नियमित तरीके से दिए गए थे। खण्ड का उल्लेख किए बिना जिसके तहत यह अनुमत थे 1446 विस्तारण अनुमत किए गए थे। ठेकेदार के कारण समय वृद्धि के कारणों में बुनियाद के लिए माल की अनुपलब्धता, माल का देरी से प्राप्त होना, कर्षण सब स्टेशन कार्य (टीएसएस) का अपूर्ण होना, पर्याप्त श्रमबल न लगाना इत्यादि, और रेलवे के कारण हुए समय वृद्धि के कारणों में डिपो/टीएसएस हेतु जमीन सौंपने में देरी, अनुभाग की याई-रिमोडेलिंग, अभियन्ता विभाग, द्वारा कार्य में देरी, कार्य के क्षेत्र में बदलाव, गैर अनुमोदित, ड्राइंग, अपूर्ण, ट्रांसमिशन लाइन, माल की आपूर्ति ना होना, इत्यादि शामिल थे।

(पैरा- 4.5.2. और 4.5.3)

- परियोजनाओं को समय पर पूर्ण करने को सुनिश्चित करने हेतु रेलवे प्रशासन को उपलब्ध तन्त्र परिनिर्धारित हर्जाने (एलडी) की उगाही, शास्ति उगाही और रद्दीकरण का माध्यम था जिनका प्रभावी ढंग से प्रयोग नहीं किया गया। समयवृद्धि के बहुत से मामलों में परिनिर्धारित हर्जाना नहीं लगाया गया बल्कि डिफाल्टर ठेकेदारों से केवल टोकन हर्जाने की ही वसूली की गई। लेखापरीक्षा के आकलन में कोर द्वारा उगाही योग्य ₹ 250.28 करोड़ रुपये के परिनिर्धारित हर्जाने में से केवल ₹0.93 करोड़ की वसूली की गई और इसी प्रकार आरवीएनएल द्वारा 29 करोड़ में से ₹4.66 करोड़ की वसूली एलडी और टोकन हर्जाने के रूप में की गई।

(पैरा 4.5.3)

- खण्डों पर कार्य आरंभ करने के लिए एक ब्लॉक (खण्ड का हिस्सा) कार्यान्वयन एजेन्सी को परिचालन विभाग द्वारा दिया जाता है, जो कार्य के निष्पादन के लिए उपयोग होना है। इस समय के दौरान, खण्ड पर ट्रैफिक के परिचालन को आवश्यकतानुसार आंशिक/पूर्णतः निरस्त कर दिया जाता है। यह देखा गया है कि रे.वि. परियोजनाओं हेतु रेल प्रशासन की ओर से ब्लॉकों की उपयोगिता हेतु कोई बेंचमार्क निर्धारित नहीं किये गये हैं।

(पैरा- 4.8)

- अनेक शेष क्रियाकलापों जैसे ट्रांसमिशन लाईंस के कार्य को पूरा करना, टीएसएस कार्य का पूरा किया जाना, साईडिंग का विद्युतीकरण, याई में रेलवे विद्युतीकरण के लिए कार्यान्वयन एजेंसियों पर आरोपणीय याई कार्याकलाप सीआरएस संस्वीकरण के पश्चात भी 17 पूर्ण हो चुकी रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं में से 16 में अभी पूर्ण किए जाने थे। इनमें से

अधिकतर शेष कार्यकलाप विद्युतीकृत खण्ड के प्रभावी परियोजना उपयोग के लिए महत्वपूर्ण थे।

(पैरा 5.1)

- विद्युतीकृत खण्डों के पूर्ण उपयोग न होने के उदाहरण भी थे। 12 विद्युतीकृत खण्ड में से केवल 59 प्रतिशत ट्रेन विद्युत कर्षण पर चलाई जा रही हैं। 14 परियोजनाओं में वर्तमान उपयोगिता के प्रति अनुमानित बचत की लक्ष्य प्राप्ति में ₹ 404.05 करोड़ की कमी पाई गई।

(पैरा 5.2)

- 15286 आरकेएम के 66 विद्युतीकृत सेक्शनों वाले आठ जोनल रेलवे में, 15 डिवीज़नों के संबंध में लेखापरीक्षा ने आकड़ों की नमूना जांच की जहां विद्युतीकृत सेक्शनों पर 345 ट्रेनें डीजल कर्षण द्वारा दौड़ रही थीं। इसके मुख्य कारणों में मिसिंग लिंक्स, समय पर शेष कार्य कलापों का पूर्ण न होना टर्मिनल बाधाएं तथा माल गाड़ियों के लिए विद्युत लोकोमोटिव की कमी आदि निहित हैं।

(पैरा 5.3)