

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली

दिनांक: 3 अप्रैल, 2025

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

वर्ष 2025 का लेखापरीक्षा प्रतिवेदन स. 2- 'संघ सरकार (रेलवे)- अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन' को आज यहां संसद के दोनों सदनों के पटल पर रखा गया। प्रतिवेदन में संघ सरकार के रेल मंत्रालय के (क) पूर्व तटीय रेलवे में मंचेश्वर सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला की कार्यप्रणाली और (ख) छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) - कुर्ला स्टेशन के बीच 5वीं और 6ठी लाइन के निर्माण, का वित्त वर्ष 2022-23 की अवधि तक के अनुपालन लेखापरीक्षा परिणाम शामिल हैं। लेखापरीक्षा आपत्तियों की स्थिति को अद्यतन करने के लिए, जहां भी आवश्यक हो, 2022-23 के बाद की अवधि से संबंधित जानकारी भी शामिल की गई है।

लेखापरीक्षा आपत्तियों का संक्षिप्त विवरण:

1. पूर्व तटीय रेलवे में मंचेश्वर सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला की कार्यप्रणाली

पूर्व तटीय रेलवे का सवारी डिब्बा मरम्मत कार्यशाला, मंचेश्वर (सीआरडब्ल्यू/एमसीएस) नवंबर, 1981 में रेलवे कोचों की मरम्मत करने उद्देश्य से स्थापित किया गया था। सीआरडब्ल्यू/एमसीएस की आवधिक ओवरहॉलिंग (पीओएच) की प्रारंभिक क्षमता 45 कोच प्रतिमाह की थी, जिसे 2003-04 में बढ़ाकर 100 कोच प्रतिमाह कर दिया गया। 2008 से 2016 के दौरान, कार्यशाला की आउटटर्न क्षमता को 150 कोच प्रतिमाह तक बढ़ाने के लिए कार्यशाला का विस्तार किया गया था। प्रतिमाह 150 कोच की आउटटर्न क्षमता के प्रति 2016-17 से 2022-23 की अवधि के दौरान कार्यशाला का आउटटर्न 86 से 113 कोच प्रतिमाह के बीच था।

कार्यशाला की कार्यप्रणाली पर लेखापरीक्षा यह निर्धारित करने के लिए की गई थी कि क्या लक्ष्य कार्यशाला की वास्तविक पीओएच उत्पात्ति के आधार पर निर्धारित किए गए

थे और वो समयबद्ध तरीके से हासिल किए गए थे। लेखापरीक्षा ने मशीनरी और भंडार के प्रबंधन के साथ-साथ कार्यशाला की क्षमता में वृद्धि से संबंधित मुद्दों पर भी ध्यान केन्द्रित किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पीओएच के लिए देय कोचों के अनुमान यथार्थवादी नहीं थे और इसमें हर वर्ष नीचे की तरफ संशोधन किया गया था। डिपो द्वारा पीओएच के लिए कोच भेजने में देरी के अलावा, कोच के पीओएच को पूरा करने में कार्यशाला द्वारा लिया गया समय 15/20 दिनों के निर्धारित चक्र अवधि की तुलना में तीन वर्ष तक था। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि देरी के ज्यादातर मामले कोच बॉडी रिपेयर शॉप में थे। 191 कोच 10 दिनों से 171 दिनों की अवधि के लिए निष्क्रिय थे जिसमें 6558 निष्क्रिय कोच-दिवस शामिल थे और 43 मामलों में, कोच 50 दिनों से अधिक समय तक निष्क्रिय थे।

अगस्त 2012 में, रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को पीओएच के 100 दिनों के भीतर कोच की विफलता की निगरानी करने तथा निवारक उपाय करने का निर्देश दिया। इसके अलावा, फरवरी 2020 में आयोजित मुख्य कार्यशाला अभियंताओं की बैठक के कार्यवृत्त में, जोनल रेलवे के पीसीएमई को यह सुनिश्चित करने के लिए निर्देशित किया गया था कि आउटटर्न की गुणवत्ता उच्च स्तर की होनी चाहिए और गुणवत्ता मानकों जैसे पीओएच कोचों के दोष अंकन की निगरानी सीडब्ल्यूई/सीडब्ल्यूएम द्वारा की जानी चाहिए और रिपोर्ट की गई सभी विफलताओं के मूल कारण का विश्लेषण किया जाना चाहिए, और तदनुसार निवारक कार्रवाई की जानी चाहिए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2018-19 और 2019-20 की अवधि के दौरान पीओएच के 100 दिनों के भीतर विफल रहे कोचों की संख्या क्रमशः 103 और 139 थी। 2020-23 के दौरान ओवरहॉल किए गए 3402 कोचों में से, 131 कोच पीओएच के 100 दिनों के भीतर विफल हो गए।

रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करते समय कार्यशाला की पीओएच क्षमता कम बताई गई थी। 2016 में पीओएच क्षमता को 150 कोच प्रति माह तक बढ़ाने के बावजूद, मौजूदा बुनियादी ढांचे की अनुकूलता और भविष्य की यथार्थवादी आवश्यकता का आकलन किए बिना 2018-19 से 2022-23 के दौरान ₹ 181.78 करोड़ के आगे और क्षमता वृद्धि कार्य किए गए।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि कार्यशाला का बजट कोडल प्रावधानों के अनुसार इकाई लागत पर आधारित नहीं था और साथ ही कोचों के पीओएच के अनुमान के अनुरूप

नहीं था जिसके कारण अतिरिक्त बजटिंग हुई। वास्तविक समय डेटा फीड नहीं करने के कारण पूतरे के कोच स्वामित्व में डिपो, जोनल मुख्यालय और इंटीग्रेटेड कोच मैनेजमेंट सिस्टम (आईसीएमएस) के कोच होल्डिंग डेटा में व्यापक भिन्नता दिखाई देती है।

मशीनों के अंतर्निहित दोषों के कारण ₹ 4.15 करोड़ की चार उच्च मूल्य की मशीनें वर्षों से बेकार पड़ी थीं। सामग्री की खरीद में कमी के परिणामस्वरूप स्टॉक की कमी हुई थी और उपयोगकर्ता इकाइयों ने बार-बार सामग्री की अनुपलब्धता के बारे में शिकायत की थी।

कार्यशाला सूचना प्रणाली (वाइज) एप्लिकेशन के माध्यम से पीओएच गतिविधियों की निगरानी प्रभावी नहीं थी। वाइज और मैनुअल रिकॉर्ड के बीच डेटा के बेमेल होने के कई उदाहरण थे।

2. छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) - कुर्ला स्टेशन के बीच 5वीं और 6ठी लाइन का निर्माण

विस्तृत प्राक्कलन तैयार करते समय केवल कार्यात्मक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आवास के प्रावधान को न्यूनतम स्तर पर रखने और पूर्ण विवरण व औचित्य के साथ प्राक्कलन प्रस्तुत करने के लिए रेलवे बोर्ड के जून, 2008 के निर्देशों का पालन नहीं किया गया था। इसके कारण मेसर्स रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकनोमिक सर्विस (राइट्स) द्वारा अनुचित विस्तृत प्राक्कलन तैयार किया गया जिसके परिणामस्वरूप रेलवे बोर्ड द्वारा इसकी मंजूरी देने में विलंब हुआ।

चरण 1 के कार्य के लिए बेसलाइन सामाजिक-आर्थिक (बीएसई) सर्वेक्षण सितंबर 2012 से 11 साल से अधिक समय बीत जाने के बाद भी पूरा नहीं हुआ था। इसके अलावा, परियोजना प्रभावित व्यक्तियों (पीएपी) को पुनर्वासित नहीं किया गया (जनवरी 2024) क्योंकि मुंबई महानगर क्षेत्र विकास प्राधिकरण (एमएमआरडीए) किलबर्न, नाहुर में घरों का निर्माण कार्य पूरा नहीं कर सका। इससे भूमि पर कब्जा मिलने में देरी हुई।

भूमि के न्यूनतम अधिग्रहण के लिए कोडल प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के अनुदेशों का अनुपालन न करने परिणामस्वरूप विस्तृत प्राक्कलन चरण में भूमि आवश्यकता का अधिक आकलन किया गया। इसके अलावा, मेसर्स राइट्स और राज्य सरकार की एजेंसियों के बीच समन्वय की कमी के मामले देखे गए। इनके कारण बेसलाइन बीएसई सर्वेक्षण और भूमि अधिग्रहण में विलंब हुआ। परेल से सीएसएमटी तक दूसरे चरण के कार्य के लिए भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया अभी भी प्रारंभिक चरण में थी।

निर्माण के लिए संविदा अनुमोदित डिजाइन और ड्राइंग, स्पष्ट स्थल आदि के बिना दिए गए थे, जिसके कारण कार्य पूरा होने में देरी हुई। स्पष्ट स्थलों की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना संविदा दिए जाने के कारण इलेक्ट्रिकल और संकेत एवं दूरसंचार (एसएंडटी) सामग्रियों के निष्क्रिय रहने के दृष्टांत भी लेखापरीक्षा द्वारा देखे गए। जोनल रेलवे के बीच समन्वय की कमी थी, क्योंकि पश्चिम रेलवे (परे) से मध्य रेलवे (मरे) को भूमि के हस्तांतरण का प्रस्ताव मध्य रेलवे द्वारा दिसंबर 2015 में पश्चिम रेलवे को भेजा गया था, लेकिन पश्चिम रेलवे द्वारा भूमि का हस्तांतरण आज तक (जनवरी 2024) नहीं किया गया है। उपरोक्त कारकों ने परियोजना के पूरा होने की निर्धारित तिथि को मार्च 2021 से मार्च 2024 तक बढ़ाने में योगदान दिया। ₹ 890.89 करोड़ के स्वीकृत प्राक्कलन (सितंबर 2014) के मुकाबले ₹ 500.93 करोड़ (56.22 प्रतिशत) (जनवरी 2024) के व्यय के बावजूद, केवल 26 प्रतिशत कार्य भौतिक रूप से पूरा हुआ (जनवरी 2024) जो यह दर्शाता है कि परियोजना के पूरा होने की लक्ष्य तिथि को और बढ़ाया जाएगा।

BSC/RK/TT/20-25