

**रेलवे पर नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का अनुपालन लेखापरीक्षा
प्रतिवेदन संसद में प्रस्तुत**

वर्ष 2025 का लेखापरीक्षा प्रतिवेदन स. 24- 'संघ सरकार (रेलवे)- अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन' को आज संसद के दोनों सदनों के पटल पर रखा गया। प्रतिवेदन में संघ सरकार के रेल मंत्रालय के (क) भारतीय रेल में निजी साइडिंगो पर प्रभारों का उद्ग्रहण एवं वसूली और (ख) दक्षिण पश्चिम रेलवे में सिग्नलिंग प्रणालियों की कार्यप्रणाली, 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. भारतीय रेल में निजी साइडिंगो पर प्रभारों का उद्ग्रहण एवं वसूली

स्टेशनों पर माल की हैंडलिंग और उत्पादन/उपभोग स्थल तथा रेलवे स्टेशन के बीच स्थानीय ढुलाई को कम करने के लिए साइडिंगो का निर्माण किया जाता है। साइडिंग मालिकों से बकाया राशि की वसूली के संबंध में 2015 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 24 में शामिल लेखापरीक्षा निष्कर्षों के संदर्भ में रेलवे बोर्ड के निर्देशों (अप्रैल 2017) के बावजूद, इस समस्या के समाधान के लिए प्रभावी कदम नहीं उठाए गए। लेखापरीक्षा ने पाया कि 269 निजी साइडिंग मालिकों से मार्च 2023 तक ₹ 4087.33 करोड़ (विलंबित भुगतान पर ब्याज सहित) की राशि वसूल की जानी थी, जो साइडिंग मालिकों पर लगाए गए विभिन्न साइडिंग प्रभारों, जैसे भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ), मरम्मत और रखरखाव, स्टाफ लागत, विलंब प्रभार, निरीक्षण प्रभार, साइडिंग प्रभार आदि से सम्बंधित थी। ₹ 2016.20 करोड़ का एलएलएफ मध्य रेलवे से संबंधित है, जो एलएलएफ के प्रति ₹ 2134.90 करोड़ के कुल बकाया राशि का 95 प्रतिशत था।

विभिन्न साइडिंग प्रभारों (विलंबित भुगतानों पर ब्याज को छोड़कर) के प्रति कुल वसूली योग्य राशि ₹2625.86 करोड़ थी। हालाँकि, बिलों के जारी करने में देरी और संबंधित साइडिंग मालिकों से उनकी वसूली न होने के कारण बकाया राशि बढ़ती गई। साइडिंग मालिकों से वसूली में अधिकतम 1825 दिनों तक की देरी देखी गई। इसके अलावा, जोनल रेलवे विभिन्न प्रभारों के विलंबित भुगतान पर अर्जित ₹1461.47 करोड़ का ब्याज उद्ग्रहण नहीं कर सके और न ही इसकी वसूली कर सके।

इसके अलावा, इंजन ऑन लोड (ईओएल) योजना के दोषपूर्ण कार्यान्वयन के कारण भारतीय रेल को ₹ 131.88 करोड़ का नुकसान हुआ।

साइडिंग रजिस्टर जैसे बुनियादी अभिलेख, जिनमें साइडिंग से संबंधित विभिन्न जानकारी जैसे लंबाई, शुरुआत की तारीख, माल-भाड़ा लेने का आधार, समझौते का विवरण आदि दर्ज होते हैं, जोनल रेलवे द्वारा अनुरक्षित नहीं किए जा रहे थे। विभिन्न साइडिंग प्रभारों का उद्ग्रहण एवं वसूली की निगरानी के लिए कोई भी आईटी एप्लिकेशन नहीं थी, जिसके कारण बिल जारी करने में देरी हुई और साइडिंग मालिकों से वसूले जाने वाले विभिन्न प्रभारों का संचयन हुआ। साइडिंग समझौता, जिसमें विभिन्न प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए नियम और शर्तें बताई जाती हैं, रेलवे बोर्ड के मौजूदा दिशानिर्देशों के अनुसार या तो निष्पादित नहीं किया गया था या समय-समय पर नवीनीकृत नहीं किया गया था।

2. दक्षिण पश्चिम रेलवे में सिग्नलिंग प्रणालियों की कार्यप्रणाली

लेखापरीक्षा में पाया गया कि दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) में प्रति वर्ष औसतन 2,961 घटनायें सिग्नल विफलताओं की थी, जो सिग्नलिंग प्रणाली की विश्वसनीयता और उपलब्धता को खराब रूप में प्रतिबिंबित करती हैं। सिग्नलिंग परिसंपत्तियों के संबंध में रखरखाव कार्यक्रम निर्दिष्ट आवश्यकता पर किए गए थे और 2020-21 से 2022-23 की अवधि के दौरान कोई कमी नहीं थी। हालांकि 100 प्रतिशत आवश्यक अनुरक्षण ब्लॉक प्रदान किए गए थे, लेकिन सिग्नल विफलताओं के मामले पर्याप्त संख्या में होते रहे। एसएसई/जेई द्वारा सिग्नल और सिग्नलिंग परिसंपत्तियों का संयुक्त निरीक्षण भारतीय रेलवे सिग्नल इंजीनियरिंग मैनुअल (आईआरएसईएम) में निर्धारित कार्यक्रमों के अनुसार बिना किसी कमी के किया गया। समीक्षा अवधि के दौरान सिग्नल पासिंग एट डेंजर (एसपीएडी) के कुल छह मामले सामने आए। हालांकि दपरे में दुर्घटनाओं के मामलों में कमी आ रही है, लेकिन एसपीएडी के मामले और कई स्टेशनों पर पिछली ट्रेनों के आने के बाद खाली लाइनों पर फेसिंग प्वाइंट न लगाने के मामले चिंता का कारण हैं।

संरक्षा लेखापरीक्षा में कई अनियमित रखरखाव प्रक्रियाओं की ओर भी इशारा किया गया था। ज्यादातर टिप्पणियाँ दोहराव वाली थीं, जिससे पता चलता है कि निरंतर निगरानी का अभाव था। संरक्षा विभाग द्वारा निरीक्षणों/संयुक्त निरीक्षणों के दौरान बताई गई कमियों को दूर करने में असामान्य देरी के कई मामले थे।

रेलवे बोर्ड के आदेशों का उल्लंघन करते हुए सिग्नलिंग उपकरणों के डिस्कनेक्शन/रिकनेक्शन के कई मामले सामने आए, जिनमें कहा गया था कि स्टेशन मास्टर को डिस्कनेक्शन मेमो जारी किए बिना और आवश्यक अनुमोदन प्राप्त किए बिना कोई भी डिस्कनेक्शन/रिकनेक्शन नहीं किया जाना चाहिए। रखरखाव कर्मचारी सिग्नलिंग उपकरणों के डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन के संबंध में निर्धारित नियमों का कड़ाई से पालन नहीं कर रहे हैं, जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटनाएँ हो सकती हैं।

ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) और सिग्नल केबल कटने की घटनाएँ लगातार जारी रहीं, जिससे उपकरण खराब हो गए और सिग्नलिंग एवं दूरसंचार सेवाएँ बाधित हुईं। एकीकृत केबल रूट योजना अभी तक तैयार नहीं की गई है। संविदाकारों के साथ केबल योजनाओं को साझा करने और सिग्नलिंग एवं इंजीनियरिंग विभागों के बीच समन्वय की कमी से संबंधित समस्याएँ जारी हैं।

तकनीकी रूप से उन्नत प्रणालियों के साथ मौजूदा सिग्नलिंग परिसंपत्तियों को उन्नत करने के लिए कोई उन्नयन योजना नहीं थी।

50,000 और 20,000 से अधिक ट्रेन व्हीकल यूनिट (टीवीयू) वाले बड़ी संख्या में मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग (एमएलसी) को इंटरलॉक किया जा चुका था। हालाँकि, मैसूर मंडल में 50,000 से अधिक टीवीयू वाले छह एमएलसी को अभी इंटरलॉक किया जाना बाकी है। इसी प्रकार, दपरे में 20,000 से अधिक टीवीयू वाले 57 एमएलसी को अभी इंटरलॉक किया जाना बाकी है।

मार्च 2023 तक 67 स्टेशनों पर स्वचालित अग्नि संसूचन और अलार्म प्रणालियाँ उपलब्ध कराई जानी बाकी थी और 206 लेवल क्रॉसिंग पर आपातकालीन स्लाइडिंग बूम (ईएसबी) उपलब्ध कराए जाने बाकी हैं। सिग्नलिंग परिसंपत्तियों के पूर्वानुमानित रखरखाव की सुविधा के लिए सिग्नल मेंटेनेंस मैनेजमेंट सिस्टम (एसएमएमएस) और कम्प्यूटरीकृत ट्रेन सिग्नल रजिस्ट्रों के कार्यान्वयन को दक्षिण पश्चिम रेलवे में अभी लागू किया जाना है।

महत्वपूर्ण कार्य जैसे कि पारंपरिक पैनलों को उन्नत विजुअल डिस्प्ले यूनिटों (वीडीयू) से बदलना, पुराने सिग्नलिंग गियरों को बदलना, पुरानी इंटरलॉकिंग प्रणालियों को

इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणालियों से बदलना तथा पूर्वानुमानित रखरखाव प्रणाली का कार्यान्वयन अभी पूरा होना बाकी है।

BSC/SS/IK/114-25