

विहंगावलोकन

इस प्रतिवेदन में 31 मार्च 2013 को समाप्त वर्ष हेतु संघ सरकार के रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) एवं इसके क्षेत्रीय कार्यालयों में अनुपालन लेखापरीक्षा के दौरान पाए गए महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष निहित हैं। प्रतिवेदन में पाँच अध्याय हैं। अध्याय 1 में लेखापरीक्षित इकाइयों का संक्षिप्त परिचय; लेखापरीक्षा के पहल पर मंत्रालय/विभाग द्वारा की गई वसूलियाँ; पिछली रिपोर्ट में की गई लेखापरीक्षा आपत्तियों के प्रति की गई सुधारात्मक कार्रवाईयाँ; की गई कार्रवाईयों की संक्षिप्त स्थिति निहित है। अध्याय 2 से 5 में संबंधित विभाग शीर्षक के अंतर्गत विस्तृत निष्कर्ष/आपत्तियाँ दी गई हैं।

इस रिपोर्ट में शामिल कुछ महत्वपूर्ण निष्कर्ष नीचे दिये गए हैं:

भारतीय रेल में तुलासेतुओं का निष्पादन

भारतीय रेल में कोयला, लौह अयस्क इत्यादि जैसी थोक वस्तुएँ लूज रूप में ही भेजी जाती हैं और राजस्व हानि का पता लगाने और साथ ही वैगनों की ओवरलोडिंग कम करने के उद्देश्य से तुलासेतुओं द्वारा शुरूआती स्टेशन, मार्ग में अथवा गंतव्य स्टेशनों पर इनका वजन किया जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड ने जोर दिया कि सभी रेकों के वजन हेतु सभी लोडिंग बिन्दुओं पर तुलासेतु होने चाहिए। हालांकि लेखापरीक्षा ने देखा कि 1176 लोडिंग में से 759 के पास अपने तुलासेतु नहीं थे। विशेषतः कोयला, लौह-अयस्क जैसे थोक खेपों के वजन के लिए वृहद पैमाने पर (65 प्रतिशत) निजी स्वामित्व वाले तुलासेतुओं पर निर्भर थे। तुलासेतुओं के समुचित रख-रखाव और अनुरक्षण में कमियाँ थीं। इन तुलासेतुओं के निष्पादन की नियमित मॉनिटरिंग नहीं की जा रही थी। इसके कारण माल ढुलाई में राजस्व हानि का जोखिम बढ़ गया।

(पैराग्राफ 2.1)

महाकुम्भ मेला 2013

उत्तर प्रदेश के इलाहाबाद में 14 जनवरी से 10 मार्च 2013 तक महाकुम्भ मेला 2013 का आयोजन हुआ। उत्तर मध्य रेलवे ने मूल्यांकन किया कि मेले के दौरान लगभग 34 लाख तीर्थयात्री रेल सेवाओं का उपयोग करेंगे। तीर्थयात्रियों के लिए की गई विशेष व्यवस्थाओं जैसे- विशेष ट्रेन चलाना, यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा के प्रावधान और अन्य बुनियादी सुविधाओं की व्यवस्था का प्रभाव तीन जोनल रेलवे (उत्तर मध्य, उत्तर और पूर्वोत्तर) पर पड़ा। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल प्रशासन इलाहाबाद स्टेशन पर भीड़ प्रबंधन के साथ-साथ तीर्थयात्रियों की भारी भीड़ को व्यवस्थित करने में राज्य प्राधिकरणों के साथ समन्वय स्थापित करने में विफल रहा। जिसके परिणामस्वरूप इलाहाबाद स्टेशन पर भारी भीड़ हुई। मेले की अवधि के दौरान विशेष रेलगाड़ियों के आवागमन में उचित प्रबंधन की कमी भी देखी गई। यात्रियों की सुरक्षा एवं संरक्षा सुनिश्चित करने के लिये, सुरक्षा स्टाफ की पर्याप्त तैनाती आवश्यक है। तथापि, सुरक्षा स्टाफ की तैनाती में 33 प्रतिशत की कमी देखी गई। मौनी अमावस्या के दिन यह समस्या और अधिक बढ़ी क्योंकि इलाहाबाद स्टेशन पर 48 प्रतिशत कमी थी।

(पैराग्राफ 2.2)

पार्सल कार्गो एक्सप्रेस गाड़ियों के कम उपयोग के कारण हानि

दक्षिण रेलवे एसआर प्रशासन पार्सल कार्गो एक्सप्रेस गाड़ियों (पीसीईटी) निश्चित पथ और समय सारणी के साथ चलाने के लिये संतोषजनक परिचालन व्यवस्था की उपलब्धता सुनिश्चित करने में विफल रहा। इससे

पीसीईटी के प्रारंभ न होने/गैर परिचालन के कारण चार रूटों पर ` 316.64 करोड़ की राजस्व आय प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुई। इसके अतिरिक्त, रेलवे को एक रूट पर परिचालित रैकों के कम उपयोग के कारण ` 15.44 करोड़ के पार्सल प्रभार का नुकसान उठाना पड़ा।

(पैराग्राफ 2.3)

रेलवे और पीपावाव रेलवे कार्पोरेशन लि. के बीच राजस्व के गलत विभाजन के कारण हानि

वास्तविक रूट के बजाय बुक किये गये रूट के आधार पर पश्चिम रेलवे प्रशासन द्वारा माल-भाड़े के शेयर के गलत विभाजन के परिणामस्वरूप पीपावाव रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड, रेल मंत्रालय के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र इकाई, पीपावाव पोर्ट से सुरेन्द्रनगर को जोड़ने वाली लाइन के बीच परिचालित को अप्रैल 2009 से मार्च 2013 के दौरान ` 39.88 करोड़ के अतिरिक्त शेयर का भुगतान हुआ।

(पैराग्राफ 2.4)

भारतीय रेल में सामग्री आशोधन के अन्तर्गत कार्यान्वित कार्य

सामग्री आशोधन (एमएम) संस्वीकृत कार्य अथवा योजना के कार्यक्षेत्र में पर्याप्त परिवर्तन का उल्लेख करता है जो प्रारम्भिक स्तर पर सोचा नहीं गया था परन्तु जिसे बाद में आवश्यक माना गया। स्वतंत्र कार्य/योजनाएँ/परियोजनाएं सामग्री आशोधन की श्रेणी में नहीं आती हैं क्योंकि इन्हें सक्षम प्राधिकारी की अलग से संस्वीकृति अपेक्षित है। लेखापरीक्षा में पता चला कि 38 मूल परियोजनाओं के प्रति 91 एमएम कार्य संस्वीकृत किए गए थे। इनमें से किसी को भी एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता क्योंकि ये परियोजनाएं संलग्न/पृथक संरक्षण पर थे। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि 31 एमएम का मूल परियोजनाओं के पूरे होने के बाद अनुमोदन

किया गया था। वास्तव में चार मामलों में एमएम का संस्वीकरण मूल परियोजना के पूरा होने के आठ वर्ष से दस वर्षों के विलम्ब (पूर्वोत्तर सीमान्तर रेलवे) से किया गया था। रेल मंत्रालय ने परियोजनाओं के निरूपण और अनुमोदन दोनों के लिए विहित प्रक्रियाएं निर्धारित की। यद्यपि, तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण करने जैसी प्राथमिक प्रक्रियाओं का पालन नहीं किया गया था। वास्तव में वार्षिक कार्य के कार्यक्रम में कार्य को शामिल करने से पहले योजना आयोग का अनुमोदन लेने की मानक प्रक्रिया का भी पालन नहीं किया गया था।

(पैराग्राफ 3.1)

सुरक्षा को खतरे में डालने वाली नई लाइन के निर्माण में अवमानक निर्माण कार्य की स्वीकृति

‘निर्माण कार्य’ में मुख्य कमियां सुधारे बिना दक्षिण पश्चिमी रेलवे पर ` 351.48 करोड़ की लागत पर निर्मित नई लाइन (कोटूर-हरीहर) को चालू करने के परिणामस्वरूप यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा/रेल के सुरक्षित संचालन से नियमित यातायात समझौते के लिये नया लाइन सेक्शन खेला गया।

(पैराग्राफ 3.2)

मार्गाधिकार प्रभारों के बिल प्रस्तुत न करने के कारण हानि

जयपुर विकास प्राधिकरण द्वारा अधिकृत तथा उपभुक्त भूमि के संबंध में उत्तर पश्चिम रेल प्रशासन द्वारा मार्गाधिकार प्रभारों के लिए बिल प्रस्तुत न करने के परिणामस्वरूप ` 30.02 करोड़ की हानि हुई।

(पैराग्राफ 3.3)

कर्षण उप स्टेशनों में आवश्यक उपस्करों का प्रावधान न करने के कारण कम पावर घटक अधिभार का परिहार्य भुगतान

दक्षिणी रेलवे प्रशासन द्वारा तेरह कर्षण उप-स्टेशनों में डायनेमिक रिएक्टिव पावर कमोन्शेसन उपस्कर प्रतिष्ठापित नहीं किये गए थे जबकि तमिलनाडु बिजली बोर्ड द्वारा बिजली घटक की गणना के तरीके में परिवर्तन के मद्देनजर इनका प्रावधान अनिवार्य बनाया गया था। इसके परिणामस्वरूप 2010-2013

के दौरान ` 9.77 करोड़ राशि का क्षतिपूर्ति/अधिभार का परिहार्य भुगतान हुआ। ऐसा परिहार्य भुगतान अपेक्षित उपस्करों के प्रावधान तक जारी रहेगा।

(पैराग्राफ 4.1)

भारतीय रेल में स्क्रेप प्रबन्धन

स्क्रेप निपटान की प्रक्रिया में समय से उदगम बिन्दुओं से स्क्रेप की पहचान करना तथा संग्रहण करना, स्क्रेप की एक विशेष मद के उपयुक्त मात्रा में गट्टे बनाना, उनका मूल्यांकन तथा बिक्री शामिल है लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेलवे द्वारा स्क्रेप की पहचान तथा उसके निपटान के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी। स्क्रेप के निर्धारण, क्षतिपूर्ति तथा निपटान की प्रणाली और स्थापित निगरानी तंत्र में कमियाँ थीं तथा विभिन्न स्तरों पर विलम्ब हुए थे जिससे स्क्रेप के खराब होने, मूल्य में कमी और चोरी तथा उठाईगिरी के जोखिम में वृद्धि हुई। पूँजी खाते से खरीदे गए चल स्टॉक के प्रतिलेखन समायोजन में महत्वपूर्ण विलम्ब हुए थे जिसके कारण परिहार्य लाभांश का भुगतान हुआ।

(पैराग्राफ 5.1)

इंटीग्रल कोच फैक्ट्री का कार्य चालन, चैन्ने

पेरम्बूर, चैन्ने में स्थित इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) भारतीय रेलवे की एक प्रमुख कोच उत्पादन यूनिट है तथा जो कोचों के डिजाइन, विकास तथा विनिर्माण हेतु उत्तरदायी है। लेखापरीक्षा ने आईसीएफ तथा रेलवे बोर्ड दोनों स्तरों पर उत्पादन योजनाओं ने बारम्बार संशोधनों के कारण वार्षिक उत्पादन कार्यक्रमों को अन्तिम रूप देने में विलम्ब देखा। विभिन्न प्रकार के कोचों का वास्तविक उत्पादन उनके लिए निर्धारित किये गए उत्पादन के लक्ष्यों की तुलना में घटा अथवा बढ़ा दिया गया था। इसने भारी निर्मित कोचों के

उत्पादन तथा कोचिंग स्टॉक की समय पर उपलब्धता को बुरी तरह से प्रभावित किया।

(पैराग्राफ 5.2)

रेलपहिया कारखाना येलहंका, वंगलौर का कार्यचालन

1984 में चालू किया गया रेल पहिया कारखाना (आरडब्ल्यूएफ) येलहंका भारतीय रेल की एक उत्पादन इकाई है और पहियों, धुरियों तथा रेलरोड बैगनों के पहिया सेटों, कोचों तथा लोकोमोटिव के उत्पादन में लगी है। लेखापरीक्षा ने पाया कि आरडब्ल्यूएफ की योजना प्रक्रिया कमजोर थी। तिमाही पहिया टायर एक्सल (डब्ल्यूटीए) आवंटन बैठक में निश्चित किये गए पहियों की प्रकार की वास्तविक आवश्यकता पर ध्यान दिये बिना ही रेल पहिया फेक्ट्री का फोकस प्राथमिक रूप से रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किये गए वार्षिक उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त करना/से अधिक उत्पादन करना है। उत्पादन तथा वितरण की योजना डब्ल्यूटीए आवंटन के अनुसार नहीं थी। इसके डब्ल्यूटीए आवंटन तथा उत्पादन के बीच संमकालिक की कमी के परिणाम स्वरूप पहियों के कुछ प्रकारों की सूची के स्टॉक का अम्बार लग गया।

(पैराग्राफ 5.3)