# विहंगावलोकन

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय और इसकी विभिन्न क्षेत्रीय इकाईयों के सम्बन्ध में अनुपालन मुद्दों से सम्बन्धित लेखापरीक्षा निष्कर्ष दिए गए हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में पांच अखिल भारतीय लम्बे पैराग्राफ और 40 अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणामों और निष्कर्षों का एक संक्षिप्त विहंगावलोकन नीचे दिया गया है:

## पैरा 2.1 भारतीय रेल में निजी मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना करना

निजी सैक्टर की भागीदारी के माध्यम से समग्र परिवहन श्रृंखला में रेलवे के भाग में वृद्धि करने के लिए निजी मालभाड़ा टर्मिनल (पीएफटी) नीति प्रारंभ की गयी। नीति के तहत टर्मिनल प्रबंधन कम्पनियों (टीएमसी) के नाम से जानी जाने वाली निजी पार्टियां मालभाड़ा टर्मिनल स्थापित करने के लिए आगे आई। उन्हें उनकी अपनी भूमि पर पीएफटी स्थापित करना और टर्मिनल उन सुविधाओं को विकास करना अपेक्षित है जहां से कोई निजी ग्राहक अपना मालभाड़ा यातायात बुक कर सकता है। इस सुविधा के लिए, वे टर्मिनल अभिगम प्रभार प्रभारित करते हैं। रेलवे टीएमसी को तार्किक सुविधाएं अर्थात रेलवे लाईन, रैकों, वाणिज्यिक स्टाफ तक संयोजकता प्रदान करने के लिए उत्तरदायी है। यह समीक्षा इस बात का निर्धारण करने के लिए की गयी थी कि क्या पीएफटी स्थापित करने के उद्देश्य प्राप्त किए गए थे। कुछ प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

- 2010 में नीति प्रारम्भ करने से पीएफटी स्थापित करने के लिए 121 आवेदन प्राप्त हुए थे। इसमें से मात्र 58 पीएफटी 13 क्षेत्रीय रेलवे में स्थापित किए जा सके। शेष आवेदन लम्बित थे क्योंकि अनुमोदन की प्रक्रिया में समय लगा और रेलवे द्वारा अनुमोदन में विलम्ब हुआ। विलम्ब का अन्य कारण टीएमसी द्वारा भूमि अधिग्रहण में कठिनाईयां थी।
- रेलवे मालभाड़ा आय में पर्याप्त सुधार करने में समर्थ नहीं थे। विस्तृत परियोजना रिपोर्टों में परिनियोजित अनुसार मात्र आठ पीएफटी व्यवसाय उत्पन्न करने में समर्थ रहे।
- 26 डिवीजनों में अठावन पीएफटी चालू किए गए। इन पीएफटी के माध्यम से यातायात का हिस्सा सृजित किए गए कुल यातायात का मात्र 1.82 प्रतिशत था और इन 26 डिवीजनों की कुल यातायात आय का 1.33 प्रतिशत था।

- 100 प्राइवेट टर्मिनल स्थापित किए जाने और 100 मिलियन टन यातायात के सृजन का लक्ष्य प्राप्त नहीं किया जा सका जैसाकि 'मिशन हंड्रेड' में परिकल्पना की गयी थी। लक्ष्य के प्रति प्राइवेट टर्मिनल स्थापित करने में 41 प्रतिशत और मालभाड़े के सृजन में 71 प्रतिशत की कमी देखी गई।
- रेलवे,पीएफटी में यातायात के कम सृजन के कारणों का विश्लेषण करे, और यह भी आकलन करेकि क्या लॉजिस्टिक सुविधाओं के प्रावधान के लिए भूमि और अन्य बुनियादी ढांचे को प्राप्त किया जा सकता था और इसे उस लागत पर स्थापित किया जा सकता था जो पीएफटीको टर्मिनल हैंडलिंग और प्रतिस्पर्धी मूल्य पर अन्य सेवाओं को प्रदान करने में सक्षम करे। दूसरे शब्दों में, पीएफटी की स्थापना की वित्तीय व्यवहार्यता की जांच की जाये।
- वाणिज्यिक स्टाफ की लागत टीएमसी द्वारा वहन की जा रही थी। इससे टीएमसी के स्तर पर अतिरिक्त व्यय हुआ।
- कई पीएफटी में तोलसेतु या तो प्रतिष्ठापित/चालू नहीं किए गए थे अथवा चालू हालत में नहीं पाए गए। इससे अतिलदान हो सकता है और रेलवे वैगनों और ट्रैकों को क्षति हो सकती है।

### *लेखापरीक्षा सिफारिशें*

1. ***रेलवे को पर्याप्त वित्तीय प्रोत्साहनों के साथ योजना को पुनः अभियंतीकरण की आवश्यकता है ताकि पीएफटी द्वारा प्रभारित टैरिफ रेलवे माल शेडो तथा साइडिंगो की तुलना में प्रतिस्पर्धात्मक है। रेलवे को नियमों और विनियमों को आसान बनाने और सम्पूर्ण क्षेत्र के लिए एक सिंगल विंडो क्लीयरेंस सिस्टम बनाने की आवश्यकता है***
2. ***जहां कहीं टीएमसी द्वारा भूमि के अधिग्रहण में कठिनाई हो वहां रेलवे पीएफटी स्थापित करने के लिए अधिशेष रेलवे भूमि को पट्टे पर देने की व्यवहार्यता का पता लगाये।***
3. ***रेलवे पीएफटी पर, तैनात वाणिज्यिक स्टॉफ के लिए लागत को वहन करके टीएमसी को प्रोत्साहन प्रदान करने पर विचार करे।***
4. ***रेलवे को सभी पीएफटी पर इलेक्ट्रानिक इन-मोशन तोल सेतुओं के चालू करने की संविदागत बाध्यता को लागू करने की आवश्यकता है। जहां कहीं ये टीएमसी द्वारा उपलब्ध नहीं कराए गए, वहां रेलवे को पट्टा/किराया***

*आधार पर ईआईएमडब्ल्यूबी उपलब्ध कराने की व्यवहार्यता का पता लगाना चाहिए।*

5. *रेलवे को टीएमसी के साथ पूर्व-सक्रियता से बातचीत, मालभाड़ा और आय की आवधिक रूप से समीक्षा और सामने आई बाधाओं का समाधान करना चाहिए।*

## पैरा 2.2 भारतीय रेल में आटोमैटिक टिकट वेंडिंग मशीन (एटीवीएम) की कार्यप्रणाली

अनारक्षित श्रेणी के यात्रियों की भीड़ और टिकट काउंटरों पर लंबी कतार को कम करने के लिए अक्टूबर 2007 में भारतीय रेलवे द्वारा स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीनें (एटीवीएम) शुरू की गईं। एटीवीएम स्मार्ट कार्ड का उपयोग करते हुए टच स्क्रीन आधारित टिकटिंग कियोस्क है। को-एटीवीएम नकद/स्मार्ट कार्ड संचालित टिकट वेंडिंग मशीन हैं। इन मशीनों का उपयोग यात्री स्वयं मुद्रा/सिक्कों के साथ-साथ स्मार्ट कार्ड के माध्यम से अनारक्षित टिकट खरीदने के लिए कर सकते हैं। एकल यात्रा टिकट, प्लेटफ़ॉर्म टिकट खरीदे जा सकते हैं और इन वेंडिंग मशीनों के माध्यम से सीज़न टिकट नवीनीकृत किए जा सकते हैं।

31 मार्च 2018 तक 14 ज़ोनल रेलवे में 3851 एटीवीएम और 459 को-एटीवीएम (नकदी/स्मार्ट कार्ड प्रचालित टिकट वेडिंग मशीनें) प्रतिष्ठापित की गई थी। ईसीआर और एनईएफआर में कोई एटीवीएम/को-एटीवीएम प्रतिष्ठापित नहीं की गई। 271 स्टेशनों, जहां 974 एटीवीएम और 199 को-एटीवीएम प्रतिष्ठापित किए गए, को नमूना तौर पर विस्तृत अध्ययन के लिए चयनित किया गया। समीक्षा में 2015-16 से 2017-18 तक की अवधि शामिल थी। लेखापरीक्षा उद्देश्य को उस सीमा को निर्धारित किया जाना था जिस तक ये उन उद्देश्यों को प्राप्त करने में समर्थ रहे है जिसके लिए वे प्रतिष्ठापित किए गए थे। कुछ प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

- स्टेशनों पर एटीवीएम/को-एटीवीएम की आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए ज़ोनल रेलवे द्वारा कोई व्यवहार्यता अध्ययन नहीं किया गया।
- एटीवीएम/को-एटीवीएम के माध्यम से बेची गयी टिकटों का हिस्सा 271 चयनित स्टेशनों पर अनारक्षित टिकटों की कुल बिक्री का मात्र 16.90 प्रतिशत था। चयनित गैर-उपनगरीय स्टेशनों में 87 प्रतिशत टिकट अभी भी विंडों कांउटरों के माध्यम से बेचे गये थे। चयनित उप-नगरीय स्टेशनों में,विंडो

कांउटनों के माध्यम से टिकटों की बिक्री बुक किए गए कुल टिकटों के 82 प्रतिशत थी।

- सभी चयनित स्टेशनों पर को-एटीवीएम के माध्यम से बेची गई टिकटों का भाग नगण्य था।
- एटीवीएम योजना मशीनों की लगातार विफलता, यात्री जागरूकता की कमी और अन्य कमियों से ग्रस्त थी। इन कमियों के परिणामस्वरूप मशीनों का उप-इष्टतम उपयोग होगा।
- जोनल रेलवे ने फर्मों के साथ एटीवीएम/को-एटीवीएम के सुधार/मरम्मत के मामलों पर प्रभावी ढंग से कारवाई नहीं की।
- यात्रियों को स्वयं टिकट खरीदने के लिए शिक्षित करने के लिए मददकर्ता (सेवानिवृत्त रेलवे कर्मचारी) नियुक्त किए गए। मददकर्ताओं के माध्यम से बेचे गए टिकटों की संख्या ने वृद्धि प्रवृत्ति दर्शायी। तथापि, यात्रियों द्वारा खरीदी गई टिकटों की संख्या में 2015-16 से 2017-18 के दौरान महत्वपूर्ण कमी रही।
- लेखापरीक्षा द्वारा किए गए यात्री सर्वेक्षण में पता चला कि 32 प्रतिशत यात्रियों को एटीवीएम की जानकारी नहीं थी। 87 प्रतिशत यात्रियों ने बताया कि रेलवे द्वारा कोई जागरूकता कार्यक्रम नहीं चलाया गया था। सर्वेक्षण किए गए 58 प्रतिशत यात्रियों ने बताया कि मददकर्ताओं ने यात्रियों को एटीवीएम को उपयोग करने की प्रक्रिया की शिक्षा नहीं दी।

**लेखापरीक्षा सिफारिशें**

1. ***रेलवे को एटीवीएम/को-एटीवीएम के प्रतिष्ठापन केस्थानों के साथ-साथ स्टेशनों की पहचान करने के लिए सर्वेक्षण/व्यवहार्यता का अध्ययनकरना चाहिए।***
2. ***एटीवीएम/को-एटीवीएम के माध्यम से टिकटों की खरीद की सुविधा के संबंध में यात्रियों को शिक्षित करने के लिए एटीवीएम/को-एटीवीएम पर नियुक्त किए गए मददकर्ताओं को प्रभावी ढंग से उपयोग किए जाए। मददकर्ताओं का प्रोत्साहन यात्रियों द्वारा स्वयं खरीदी गयी टिकटों की संख्या से सम्बंध होना चाहिए।***
3. ***एटीवीएम/ को-एटीवीएम के लिए डाउनटाईम में कमी, दोषों/कठिनाईयों का समय पर परिशोधन सुनिश्चित करके लाई जा सकती है।***

4. ***यात्रियों में एटीवीएम/को-एटीवीएम के उपयोग कोप्रचलित और लोकप्रिय बनाने के लिए प्रभावी एवं व्यापक जागरूकता की पहल की जा सकती है।***

5. ***एटीवीएम के प्रभावी उपयोग में यात्रियों के व्यवहारिक परिवर्तन अपेक्षित हैं। रेलवेनिर्धारित स्टेशनों पर एक चरणबद्ध तरीके में एटीवीएम/को-एटीवीएम के साथ बुकिंग काउंटरों का प्रतिस्थापन करने की योजना बना सकती है।***

## पैरा 2.3 मुम्बई उपनगरीय प्रणाली में ट्रेन प्रबंधन प्रणाली का कार्यान्वयन

रीयल टाईम में सूचना के प्रक्रियागत और प्रकटन के लिए 2008 में सीआर में ट्रेन प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) चालू की गई। टीएमएसको रीयल टाईम मानीटरिंग के माध्यम से ट्रेन के आवागमन को विनियमित करने और सभी स्टेशनों पर डिसप्ले बोर्डो/घोषणाओं के माध्यम से कम्यूटरों को समय पर सूचना प्रदान करने के लिए बनाया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मुम्बई डिवीजन के सभी खंडों में टीएमएस चालू नहीं किया गया था। इससे मध्य रेलवे की पूरी मुम्बई उपनगरीय प्रणाली के लिए प्रणाली के पूरे लाभों की उपलब्धता प्रतिबंधित हो गयी। कार्यों जैसे कि ट्रेन रजिस्टर में गाड़ी के आवागमन की रिकार्डिंग और टीएमएस में ट्रेन के विवरण की फीडिंग को मानवीय रूप से किया जा रहा था। वास्तविक प्रस्थान के सम्बन्ध में नियंत्रक द्वारा सूचना का संग्रहण और सूचना का प्रकटन मानवीय रूप से जारी रहा। टीएमएस के प्रचालन में रेलवे स्टाफ की अपर्याप्त जानकारी के कारण बेसिक इनपुट डाटा का अननुपालन हुआ और प्रणाली अप्रभावी रही। दिसम्बर 2013 तक ₹ 24.23 करोड़ के व्यय के बावजूद परिकल्पित लक्ष्य प्राप्त नहीं हुए।

### लेखापरीक्षा सिफारिशें

1. ***अभिप्रेत लाभ प्राप्त करने के लिए मध्य रेलवे के मुम्बई डिवीज़न में उपनगरीय रेल नेटवर्क के सभी उपनगरीय खंडों में टीएमएस चालू करने की आवश्यकता है।***

2. ***प्लेटफार्मों पर ट्रेनों के लिए प्रतीक्षारत कम्प्यूटरों को उपनगरीय ट्रेनों के आवागमन के बारे में वास्तविक समय आधार पर पूरी सूचना उपलबध करायी जानी चाहिए।***

3. ***चल रही सभी ट्रेनों के आवागमन के विवरणों को सही एमआईएस रिपोर्टे तैयार करने के लिए अभिग्रहित किया जाना चाहिए।***

4. ***समयबद्ध आंकडों की मानवीय रूप से हस्तक्षेप और संभावित जोड़तोड़ से बचने के लिए समयबद्ध आंकड़ों की संगणना टीएमएस के माध्यम से की जानी चाहिए।***

5. ***टीएमएस को उचित कार्यकारी स्थिति में रखने के लिए समय पर वार्षिक अनुरक्षण ठेका किया जाना चाहिए।***

## पैरा 2.4 घरेलू कटेंनर टर्मिनल के कंटेनर रेल टर्मिनल में अविवेकपूर्ण परिवर्तन के कारण राजस्व की हानि

दरे प्रशासन ने कॉनकॉर घरेलू कंटेनर टर्मिनल (डीसीटी), सेलम बाजार को कंटेनर रेल टर्मिनल (सीआरटी) में परिवर्तित करने का निर्णय कंटेनर या कार्गो भंडारण तथा स्टैकिंग सुविधा की उपलब्धता, जो सफलतापूर्वक सीआर के प्रचालन के लिए आवश्यक थी, को सुनिश्चित किए बिना लिया। डीसीटी कॉनकॉर द्वारा अनन्य रूप से प्रयुक्त किया किया गया था, जबकि सीआरटी सभी कंटेनर ट्रेन परिचालकों द्वारा प्रयुक्त करने के लिए था। यद्यपि, दरे ने सेलम बाजार स्टेशन जहां रेलवे सीआरटी पहले ही मौजूद था, पर अन्य सीआरटी तैयार करने की मांग का निर्धारण नहीं किया। सीआरटी के रूप में डीसीटी के परिवर्तन बाद, 2016-17 और 2017-18 के दौरान कोई बाहय लदान नहीं था। इसके परिणामस्वरूप, दरे प्रशासन ने कानकोर से मालभाड़ा ढुलाई प्रभार एवं लाइसेंस शुल्क के रूप में राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

## पैरा 2.5 लाइसेंस शुल्क के विलम्बित भुगतान के लिए राष्ट्रीयकृत बैंकों से शास्ति ब्याज की वसूली न होना

ज़ोनल रेलवे लाइसेंस फीस के विलम्बित भुगतान के लिए राष्ट्रीयकृत बैंकों के साथ करार में उपयुक्त शास्ति खंड समाविष्ट करने में विफल रहे। इसके परिणामस्वरूप 12 ज़ोनल रेलवे 2012-13 से 2017-18 तक की अवधि के लिए ₹ 7.81 करोड़ के शास्ति ब्याज की वसूली नहीं कर सके। तीन ज़ोनल रेलवे स्टेशनों की भिन्न श्रेणी पर एटीएम के प्रतिष्ठापन के लिए ₹ 94 लाख की लाइसेंस फीस की वसूली करने में भी विफल रहे।

## पैरा 2.8 शंटिंग,विलम्ब शुल्क और अवरोधन प्रभारों का गैर उद्ग्रहण/ संग्रहण

रेलवे बोर्ड के जुलाई 2014 के आदेश में अनुबद्ध था कि यदि एक रेलवे लोकोमोटिव का उपयोग लदान समायोजन के लिए किया जाता है तो शंटिंग प्रभार उद्ग्राहय होंगे। इसके अतिरिक्त, अतिलदान की स्थिति में लदान समायोजन के समय विलम्ब शुल्क और अवरोधन प्रभार उद्ग्रहित होंगे। तथापि

पूर्व मध्य रेलवे (ईसीआर) ने फरवरी 2014 से मार्च 2018 तक की अवधि के लिए तीन कोयला साइडिंग से ₹ 8.08 करोड़ के शंटिंग प्रभारों का उद्ग्रहण तथा वसूली नहीं की। ईसीआर ने इन तीन साइडिंग मालिकों से ₹ 21.51 करोड़ के विलम्ब शुल्क और अवरोधन प्रभार की भी वसूली नहीं की।

## 2.11 साईडिंग मालिकों से साइडिंग प्रभारों का अनुद्ग्रहण

रेलवे बोर्ड ने मानदंड निर्धारित किए (जून 2010) जिनके आधार पर साइडिंगो को दूरी आधार के माध्यम सेमाल प्रभारित भाड़ा करने के लिए अधिसूचित किया जाना था(अर्थात साइडिंग में उद्गम स्टेशन से गंतव्य बिंदु तक दूरी के लिए माल भाड़ा शुल्क)। ईसीआर की बोकारो थर्मल पावर साइडिंग और एनआर की गेटवे रेल फ्रेट लिमिटेड साइडिंग ने दूरी आधार के माध्यम से माल भाड़ा प्रभारित करने के लिए अर्हता प्राप्त नहीं की। हालांकि, ईसीआर और उत्तरी रेलवे (एनआर) ने जुलाई 2013 से मार्च 2018 की अवधि के लिए इन दोनों साइडिंगो पर साइडिंग प्रभार का उद्ग्रहण नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 19.74 करोड़ का नुकसान हुआ।

## पैरा 3.1सीमित ऊंचाई के सबवे (एलएचएस) का निर्माण और उपयोग

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (एसईसीआर) ने 2011 से 2016 के दौरान अपने तीन डिवीज़नों, रायपुर, बिलासपुर और नागपुर में 159 स्थानों पर 159 एलएचएस का निर्माण किया। लेखापरीक्षा में एसईसीआर द्वारा किए गए सीमित ऊंचाई के सबवे(एलएचएस) के निर्माण कार्य की समीक्षा की गयी। कुछ प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नवत् हैं:

- निर्धारित प्रतिमानों का अनुपालन किए बिना एलएचएस का निर्माणवहां किया गया जहां ट्रेन व्हीकल यूनिट (टीवीयू) का घनत्व बहुत कम था। इनका निर्माण भी रोड़ अंडर ब्रिज/ रोड़ ओवर ब्रिज (आरयूबी/आरओबी)के विपथन के बहुत नजदीक वालेस्थानों पर किया गया और इस प्रकार उपयोग नहीं किया गया। इस तरह,रेलवे ने बिना किसी लाभप्रद परिणाम के बिना ₹ 18.63 करोड़ का व्यय किया।

- कई एलएचएस में जल-निकासी व्यवस्था का या तो निर्माण नहीं किया गया या फिर आंशिक रूप से निर्माण किया गया। इन एलएचएस का निर्माण करने से पूर्व उपयुक्त व्यवहार्यता अध्ययन नहीं किया गया। इसके कारण पानी जमा हो गया और एचएचएस बंद पड़ा रहा/ उपयोग नहीं किया गया।

- रेलवे ने अनुरक्षण सम्बन्धित कार्यों का उत्तरदायित्व सम्बन्धित राज्य सरकारों को सौंपा। तथापि राज्य सरकारों द्वारा इसे स्वीकार नहीं किया गया तथा मामला समाधान हुए बिना पड़ा रहा।

**लेखापरीक्षा सिफारिशें**

1. ***इन एलएचएस को उपयोगी बनाने के लिए दपूमरे प्रशासन कार्रवाई करें ताकि रेलवे द्वारा निवेशित राशि बेकार न हो ओर ट्रेनों और रेलवे ट्रैक पार करने वालों की सुरक्षा को सुनिश्चित की जा सके।***
2. ***दुर्घटनाओं से बचने के लिए निर्माणधीन/अधूरे पड़े एलएचएस को शीघ्र पूरा किया जाए और सम्बन्धित लेवल क्रासिंग को बंद किया जाए।***
3. ***नगरपालिका क्षेत्र के बाहर राज्य सरकार द्वारा जल निकासी की सुविधाएं प्रदान करने के लिए राज्य सरकार तथा रेलवे के बीच ऐसा कोई करार नहीं है। रेलवे इन लागतों को कम करने के लिए राज्य सरकारों को समिति में लाने के लिए कार्रवाई करें।***

**पैरा 3.2 भवन और अन्य निर्माणकार्य कामगार कल्याण उपकर अधिनियम के अनुपालन में रेलवे द्वारा कामगार कल्याण उपकर का भुगतान**

भवन और अन्य निर्माणकार्य कामगार कल्याण उपकर अधिनियम तथा भवन और अन्य निर्माणकार्य कामगार कल्याण उपकर नियमावली को क्रमश: अगस्त 1996 और मार्च 1998 में अधिनियमित और अधिसूचित किया गया था।'नियोक्ता' होने के नाते यह सुनिश्चित करना रेलवे का उत्तरदायित्व था कि निर्माण की लागत का निर्धारित भाग (एक प्रतिशत) अलग किया जाए तथा कामगारों के कल्याण बोर्ड के पास जमा किया जाए।ज़ोनल रेलवे में निर्माण कार्य ठेकों की समीक्षा में निम्नलिखित पाया गया:

- रेलवे ने कुछ मामलों में ठेकेदारों से इस राशि के मात्र एक भाग की ही कटौती की तथा जमा कराया।
- ऐसे मामले भी देखे गए जहां ठेकेदारों से उपकर की कोई वसूली नहीं की गयी।
- ठेकेदारों से वसूल किया गया उपकर जांच किए गए सभी मामलों में निर्धारित अवधि के अन्दर कामगार कल्याण बोर्डों के पास जमा नहीं कराया गया।

- ठेकेदारों से ₹10.24 करोड़ रूपये की कम वसूली की गयी, ठेकेदारों से वसूल किए गए ₹ 2.28 करोड़ बोर्डों को हस्तांतरित नहीं किए गए और रेलवे द्वारा बोर्डों को₹ 12.95करोड़ अभी भी हस्तांतरित किए जाने थे।

**लेखापरीक्षा सिफारिशें**

1. ***बीओसीडब्ल्यू अधिनियम के प्रावधानों को सही ढंग से दर्शाने के लिए रेलवे निविदा शर्तों में संशोधन कर सकती है। वे बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम के अनुरूप उपकर की वसूली करने के लिए सभी क्षेत्रीय संगठनों को अनुदेश भी जारी कर सकते हैं।***

2. ***रेलवे यह सुनिश्चित करे कि रेलवे कामगार कल्याण बोर्डों को निर्माण की लागत पर निर्धारित दर पर उपकर प्रेषित करने का अपना उत्तरदायितव पूरा कर रही है। इसेठेकेदारों से वसूली गयी राशि पर ध्यान दिए बिना किया जाना चाहिए क्योंकि उपकर का भुगतान करने का उत्तरदायित्व पूर्णत: नियोक्ता पर होता है।***

3. ***रेलवे यह सुनिश्चित करे कि ठेकेदारों से वसूल किया गया उपकर बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम के अनुसार निर्धारित समयावधि के अन्दर कामगार कल्याण बोर्डों को प्रेषित किया गया है।***

4. ***रेलवे यह सुनिश्चित करे कि यथापेक्षित फार्मों को सभी सम्बन्धित विभागों के कार्यकारियों द्वारा कामगार कल्याण बोर्डों को प्रेषित किया गया है।***

## पैरा 3.3 ठेकेदार के चालू खाता बिल से झारखंड वैट की कम कटौती के परिणामस्वरूप परिहार्य देयता

1 अप्रैल 2012 से प्रभावी,झारंखड़ सरकार ने वैट की दर संशोधित करके दो से चार प्रतिशत कर दी। निर्माणकार्य ठेको के सम्बन्ध में उसकी पहले ही कटौती की जानी थी। निर्माणकार्यसंगठन, पूर्व मध्य रेलवे (ईसीआर) ने दिसम्बर 2012 और अप्रैल 2017 के बीच दिए गए 26 निर्माणकार्य ठेको में संशोधित दर पर वैट की कटौती नहीं की। भुगतान के लिए प्रक्रियागत 346 आन अकाउंट बिलों में,ठेकेदारों से₹ 12.14 करोड़ की राशि की कम वसूली हुई। जब कभी मांग की जाएगी, तब राज्य सरकार को इसका भुगतान करने का दायित्व अब रेलवे का है।

**पैरा 3.4 - अवमानक पिट लाइनों के निर्माण के कारण मऊमें नए कोचिंग टर्मिनल के विकास में विलम्ब**

मऊ में वाशिंग पिट लाईन के कार्य में विलम्ब ठेकेदार को आरेखण और स्थायी मार्ग सामग्री उपलब्ध कराने में विलम्ब के कारण हुआ। ठेकेदार ने अन्वेषण डिजाइन एवं मानक संगठन(आरडीएसओ) विनिर्देशनों के अनुपालन में कार्य निष्पादित नहीं किया और कार्य को पहले की बंद दिया गया। कार्य अन्य ठेकेदार को सौंप दिया गया। तथापि गुणवत्ता और आरडीएसओ विनिर्देशनों के अनुपालन के मुद्दे को सम्बोधित किए बिना कार्य पूर्ण किया गया। जब ट्रेन को अनुरक्षण के लिए रखा गया तो वाशिंग पिट में खंभे में दरार पड़ गयी। प्रथम ठेकेदार को प्रदत्त ₹ 13.32 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया। प्रारम्भिक अनुरक्षण के लिए मऊ और गोरखपुर के बीच कोचों की ढुलाई के कारण ₹ 3.80 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ क्योंकि मऊ पर कोचिंग टर्मिनल पूरा नहीं हुआ था।

**पैरा 3.7 यार्ड निर्माण कार्य के पूरा होने में विलम्ब और प्रत्याशित लाभ प्राप्त न होना**

दक्षिण पूर्व रेलवे ने बढ़े हुए यातायात का सामना करने और अवरोधन का कम करने के लिए टाटा नगर और आदित्यपुर यार्ड में रीमॉडलिंग का कार्य निष्पादित किया। आदित्यपुर यार्ड में अवरोधन में सुधार हुआ। तथापि टाटानगर यार्ड में स्थिति बिगड़ गई क्योंकि स्थान तथा अन्य बाधाओं को ₹ 21.66 करोड़ खर्च करने के बावजूद सम्बोधित नहीं किया गया। इसी प्रकार, एसईसीआर में, भिलाई एक्सचेंज यार्ड की रीमॉडलिंग और मरोड़ा में एक नए एक्सचेंज यार्ड के निर्माण हेतु लिये गए कार्य अलाभप्रद रहे। स्थल पर अतिक्रमण और खराब योजना के कारण कार्य पूरा नहीं किया जा सका। इसके परिणामस्वरूप ₹ 31.15 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ।

**पैरा 3.11 मेट्रो रेलवे, कोलकाता के महानायक उत्तम कुमार स्टेशन पर तीसरे प्लेटफार्म/लाईन के निर्माण में लिया गया अविवेकपूर्ण निर्णय**

मेट्रो रेलवे/कोलकाता के अभियांत्रिकी विभाग ने महानायक उत्तम कुमार स्टेशन पर तीसरे प्लेटफार्म/लाईन के निर्माण का प्रस्ताव दिया। उद्देश्य इस स्टेशन से/तक ट्रेन सेवाएं प्रारम्भ करना/समाप्त करना था। प्रस्ताव जांच करने पर, प्रचालन विभाग ने बताया कि प्रस्तावित तीसरे प्लेटफार्म की उपयोगिता सीमित थी और यह महानायक उत्तम कुमार स्टेशन से/तक खण्डित ट्रेन सेवाओं को सुलभ नहीं बनाएगा। तथापि, प्रचालन विभाग द्वारा बताए गए प्रतिबंधों

कासमाधान किए बिना तीसरे प्लेटफार्म/लाईन का निर्माण किया गया। इस प्रकार, योजनाबद्ध अनुसार ट्रेनों के प्रारम्भ करने/ समाप्त करने के लिए तीसरे प्लेटफार्म/लाईन का उपयोग नहीं किया जा सका और ₹ 11.27 करोड़ का व्यय अलाभप्रद रहा।

## पैरा 3.12 कॉर्ड लाइनों का निर्माण न होने के कारण मालगाडियों की लम्बे मार्ग से ढुलाई और रेलवे को राजस्व की आवर्ती हानि

मध्य रेलवे ने पनवेल-करजात लाईन के ऊपर से गुज़रने वाली उरान और रोहा लाईनों से आने वाली ट्रेनों के लिए पनवेल स्टेशन से होकर गुजरने वाली कोर्ड लाइनों का निर्माण नहीं किया जबकि मूल विस्तृत अनुमान में उसका प्रावधान किया गया था। एक कोर्ड लाईन के अभाव में,उरान और रोहा लाईनों से प्रारम्भ होने वाला अधिकांश मालभाड़ा यातायात 55 किमी के अधिक लम्बे मार्ग से होकर गुज़र रहा था। स्थिति तब ओर खराब हो गयी जब इन मालगाडियों को आगे कल्याण गुडस शेड में रोका गया। इसके कारण अप्रैल 2015 से मार्च 2018 के दौरान ₹ 68.57 करोड़ की हानि हुई।

## 3.14 ठेकेदार द्वारा घटिया पुल निर्माण कार्य का क्रियान्वयन

पूर्वोत्तर रेलवे में वाराणसी मंडल के छपरा-उनरिहार खंड पर घाघरा नदी पर पुल के पुनर्निर्माण के लिए कार्य को सितम्बर 2011 में अनुमोदित किया गया था। उपसंरचना कार्य के क्रियान्वयन के दौरान, दो कुंओं में अनुमेय सीमा से अधिक झुकाव हो गया। हालांकि, कार्य को न तो घटिया घोषित किया गया न ही ठेकेदार द्वारा कमियों को सुधारा गया। सुपर-स्ट्रक्चर के लिए बनाए गए ओपन वेब ब्रिज भी अप्रयुक्त रहें, क्योंकि उप-संरचना का कार्य अभी पूरा किया जाना था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 67.54 करोड़ की पूंजी अवरूद्य हो गई।

## पैरा 3.17निजी साइडिंग मालिकों को निर्माण करने के लिए लाइसेंस पर दी गयी रेलवे की भूमि के लिए लाइसेंस फीस की उगाही न होना

दिसम्बर 2010 में, रेलवे बोर्ड ने सभी लम्बित लाइसेंस करारों पर हस्ताक्षर करने के लिए एक मुहिम चलाने के लिए महाप्रबंधन/ मध्य रेलवे को अनुदेश दिया। तथापि मध्य रेलवे ने 14 साइडिंग के सम्बन्ध में भूमि लाइसेंस करार नहीं किए और कोई साइडिंग प्रभार उद्ग्रहित तथा संग्रहित नहीं किया गया। अन्य नौ साइडिंग में जहां करार निष्पादित किए गए वहां सीआर द्वारा कोई बिल प्रस्तुत नहीं किया गया। लेखापरीक्षा ने 31 मार्च 2018 तक इन 23 साइडिंग से वसूली हेतु बकाया लाइसेंस फीस की ₹ 127.15 करोड़ की राशि का मूल्यांकन किया।

## पैरा 4.1 भारतीय रेलवे में काफमाऊ द्वारा खरीदी गई प्रमुख मशीनरियों और संयंत्रों को चालू करने और उपयोग करने की प्रास्थिति

सेन्ट्रल आर्गेनाइजेशन फॉर माडर्नाइजेशन ऑफ वर्कशाप्स (काफमाऊ) रेलवे वर्कशाप और उत्पादन इकाईयों के आधुनिकीरण के लिए उत्तरदायी है। यह ज़ोनल रेलवे/उत्पादन इकाईयों के लिए विनिर्देशन तैयार करता है और मशीनरी और संयंत्र अधिप्राप्त करता है। लेखापरीक्षा ने काफमाऊ द्वारा अधिप्राप्त किए गए एमएंडपी के प्रभावी रूप से तथा समय पर प्रतिष्ठापन और चालू किए जाने की जांच की गयी। काफमाऊ और ज़ोनल रेलवे/उत्पादन इकाईयों के बीच समन्वय तंत्र तथा अधिप्राप्त एमएंडपी के उपयोग और निष्पादन का भी विश्लेषण किया गया। कुछ प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नवत हैं:

- उपयोगकर्ता/परेषिती द्वारा मशीनों की प्राप्ति में अत्यधिक विलम्ब हुआ।उपयोगकर्ताओं द्वारा मांग-पत्र देने की तारीख से एक वर्ष के अन्दर मात्र 12.65 प्रतिशत (498 में से 63) मशीनें प्राप्त की जा सकीं।

- रेलवे ने कई मामलों में आवश्यक स्थल तथा अवसंरचना की उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की। इसके परिणामस्वरूप मशीनें समय पर प्रतिष्ठापित/चालू नहीं की जा सकीं।

- चालू करने के तत्काल बाद अनेकों मशीनों में दोष पाए गए। समीक्षा की गयी 17.07 प्रतिशत मशीनों में चालू करने की तारीख से छह महीने के अंदर खराबी हो गई।

- शास्ति खंड को लागू करने में रेलवे की ओर से सतर्कता का अभाव रहा और फर्मों/आपूर्तिकर्ताओं ने दोषों को दूर करने का अपना उत्तरदायित्व पूरा नहीं किया। फर्मों/आपूर्तिकर्त्ताओं द्वारा दोषों को ठीक करने की असमर्थता के कारण हुए अत्यधिक विलम्ब के बाद अनेकमशीने उपयोग में लाई गई।

- काफमाऊ/ज़ोनल रेलवे समय पर मशीनों को अस्वीकार करने में भी विफल रहे जिसके परिणामस्वरूप आपूर्तिकत्ताओं से लागत की वसूली नहीं की जा सकी।

- पर्याप्त कार्यभार न मिलने के कारण बड़ी संख्या में मशीनों का बेहतर उपयोग नहीं किया जा सका। निर्धारित क्षमता के संदर्भ में नई संस्थापित मशीनों के काम में कमी रही।

***लेखापरीक्षा सिफारिशें***

*1. केंद्रीयकृत खरीद एजेंसी, काफमाऊ, मशीनों की समय पर खरीद करने/ संस्थापित करने/ चालू करने में विफल रही। रेलवे को यह विश्लेषण करने की आवश्यकता है कि क्या प्रमुख मशीनरी और संयंत्रों के लिए केंद्रीकृत खरीद की प्रणाली काम कर रही है।*

2. ***रेलवे पायलट आधार पर कुछ चयनित क्षेत्रीय कार्यालयों को संयंत्र और मशीनरी की खरीद की प्रक्रिया को विकेन्द्रीकृत कर सकता है। रेलवे यह आकलन करने के लिए लागतों की तुलना करे कि क्या विकेंद्रित खरीद में सीओएफएमओडब्ल्यू की तुलना में मूल्य लाभ है।***

## पैरा 4.2 रेल व्हील संयंत्र (आरडब्ल्यूपी),बेला की कार्यप्रणाली

रेलवे में रॉलिंग स्टॉक के लिए पहियों की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए रेल व्हील प्लांट (आरडब्ल्यूपी), बेला स्थापित किया गया। 1,00,000 कास्ट स्टील बॉक्सएन वैगन व्हील डिस्क प्रतिवर्ष का विनिर्माण करने की क्षमता के साथ संयंत्र स्थापित किया गया। आरडब्ल्यूपी में कोई एक्सल शाप तथा व्हील सेट असेंबली शाप नहीं है। व्हील सेटों के संयोजन के लिए रेल व्हील फैक्टरी, येलहांका (आरडब्ल्यूएफ) को खुले पहियों का भी प्रेषण किया गया था।

आरडब्ल्यूपी स्थापित करने से पहले, खुले पहियों के लिए भारतीय रेलवे की आवश्यकता तत्कालीन उत्पादन इकाईयों, आरडब्ल्यूएफ और दुर्गापुर स्टील प्लांट द्वारा पूरी की जा रही थी। आरडब्ल्यूएफ, स्वयं सम्पूर्ण रूप में भारतीय रेल कीआवश्यकताओं के लिए व्हील के उत्पादन का प्रबंधन करने में सक्षम थी। तथापि आरडब्ल्यूपी, बेला पर्याप्त औचित्य के बिना स्थापित की गयी। पिछले तीन वर्षों में, रेलवे बोर्ड द्वारा आरडब्लूपी को निर्धारित की गई उत्पादन की मात्रा इसकी स्थापित क्षमता से काफी कम है।

संयंत्र को स्थापित करने का कार्य एलएंडटी को सौंपा गया। आरडब्ल्यूपी ने मूल फर्म की बजाय थर्ड पार्टी के माध्यम से निष्पादन जांच करवाई। अंतिम स्वीकृति प्रमाणपत्र जारी किए बिना संयंत्र को उत्पादन इकाई के रूप में घोषित किया गया। उपयुक्त कार्यचालन स्थिति में अपेक्षित संयंत्र और मशीनरी सुनिश्चित किए बिना संयंत्र को परिचालनात्मक घोषित किया गया। इसके परिणामस्वरूप, 2015-16 से आरडब्ल्यूपी में पहियों का उत्पादन प्रारंभ होने के समय तक सभी मशीनों की वारंटी समाप्त हो गयी थी।

आरडब्ल्यूपी ने 2015-16 से 2017-18 के दौरान 47,901 पहियों का उत्पादन किया परन्तु निर्धारित प्रतिमानों से अधिक सभी प्रमुख इनपुट सामग्री और बिजली की खपत की। यह आरडब्ल्यूपी द्वारा अनुसरण की जा रही प्रणालियों और प्रक्रियाओं में अपर्याप्तताओं की सूचक थी। आरडब्ल्यूपी ने वायु, जल और भूमि प्रदूषण और खतरनाक कचरे के निपटान को समाधान करने के लिए भी पर्याप्त कार्रवाई नहीं की।

**लेखापरीक्षा सिफ़ारिशें**

1. ***संयंत्र स्थापित करने में किए गए व्यय को ध्यान में रखते हुए आरडब्ल्यूपी की क्षमता के इष्टतम उपयोग को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।***

2. ***आरडब्ल्यूपी को अधिक मात्रा में इनपुट सामग्री (स्क्रैप स्टील, ग्रेफाइट मोल्ड ब्लैंक्स, लिक्विड ऑक्सीजन, एलपीजी) और पहियों के उत्पादन के लिए बिजली की खपत के कारणों का विश्लेषण करने की आवश्यकता है। उसके निवारण के लिए सुधारात्मक कार्रवाई की जानी चाहिए।***

3. ***आरडब्ल्यूपी को निर्धारित मानकों के अनुसार खतरनाक कचरे के निपटान सहित पर्यावरण प्रदूषण को निवारण के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए।***

## पैरा 4.3 कट-टू-लेंथ मशीन चालू न होने के कारण निष्फल व्यय

रेलकोच फैक्टरी (आरसीएफ) ने अक्टूबर 2012 में सीओएफएमओडब्ल्यूके माध्यम से एक कट-टू-लेंथ मशीनका आयात किया। मशीन मई 2013 में प्रतिष्ठापित की गयी। उसके बाद परीक्षण किए गए। तथापि, चालू करने के लिए परीक्षण सफल नहीं थे क्योंकि बोली के अनुसार नियत की गयी परिशुद्धता कॉइलों को काटने में मशीनें समर्थ नहीं थीं और ठेके में नियत किए गए मानक पूरे नहीं करती थीं। मार्च 2014 में, आरसीएफ ने मशीन कोअस्वीकारकरने के सीओएफएमओडब्ल्यू को प्रस्ताव दिया। तथापि,सीओएफएमओडब्ल्यू ने फर्म के साथ लम्बे समय तक पत्र व्यवहार किया और एक समयबद्ध तरीके में मशीन को अस्वीकार करने के लिए संविदागत प्रावधानों का अनुपालन नहीं किया। उन्होंने फर्म द्वारा आपूर्ति की गयी मशीन की लागत की वसूली करने का अवसर गंवा दिया। रेलवे के पास बैंक गारंटी को भुनाने के अलावा कोई अन्य कानूनी उपाय उपलब्ध नहीं है।

इस प्रकार मशीन की खरीद पर किया गया ₹ 12.05 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया है।

## पैरा 4.4 बोगी बोल्स्टर और बोगी फ्रेम वेल्डिंग हेतु विशेष रूप से प्रस्तावित मशीन की खरीद पर निरर्थक व्यय

बोगी बोलस्टर एंव बोगी फ्रेम की रोबोटिक वेल्डिंग के लिए विशेष प्रयोजन वाली मशीन अप्रैल 2013 में मेकेनिकल वर्कशाप/अमृतसर (उत्तर रेलवे) में प्राप्त हुई थी। उसे मार्च 2015 में चालू किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि उपलब्ध 993 दिनों में से मात्र 211 कार्य दिवसों (21.25 प्रतिशत) के लिए मशीन का उपयोग किया गया। मशीन बोगी साईड फ्रेम, बॉडी बोलस्टर सब असेंबलीज़ की रोबोटिक वेल्डिंग के लिए थी। तथापि, चूंकि इनपुट सामग्री अपेक्षित विनिर्देशों के अनुरूप नहीं थी, इसलिए अधिकांश वेल्डिंग कार्य हाथों से किया जा रहा था। इसके परिणामस्वरूप, विशेष प्रयोजन वाली मशीन की अधिप्राप्ति पर ₹ 4.81 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया।

## पैरा 5 भारतीय रेल में ट्रेन सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) का कार्यान्वयन

रेलवे ने एक नयी प्रौद्योगिकी, टीपीडब्ल्यूएस प्रारम्भ की है। अधिकगति और खतरे में सिग्नल पार करने के कारण दुर्घटनाओं से बचने के लिए प्रणाली स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रदान करती है। टीपीडब्ल्यूएस का लक्ष्य रॉलिंग स्टाक, रेल अवसंरचना और यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करना है। प्रणाली यूरोपीय ट्रेन नियंत्रण प्रणाली (ईटीसीएस) के यूरोपीय प्रतिमानों पर आधारित है। रेलवे बोर्ड द्वारा गैर-उपनगरीय और उपनगरीय खंडों पर टीपीडब्ल्यूएस के कार्यान्वयन के परीक्षण 1999 से 2005 के बीच रेलवे संस्वीकृत किए गए थे। संस्वीकृति से उन्नीस वर्ष बीतने पर दिल्ली-आगरा खंड में टीपीडब्ल्यूएस (ईटीसीएस लेवल-I) पर कार्य परीक्षण चरण में ही रहा। रेलवे बोर्ड ने कार्य के कार्यक्षेत्र में कई बार संशोधन किए।इसके परिणामस्वरूप लागत में वृद्धि हुई और प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए समय सीमा में भी परिवर्तन हुआ। टीपीडब्ल्यूएस के साथ फिट किए गए लोकोमोटिव मई 2016 से जनवरी 2018 के दौरान ट्रेनों के कुल चालन के 17.15 प्रतिशत में मात्र चालू स्थिति में पाए गए। ट्रैक साइड उपस्कर मे विफलता दर भी काफी अधिक थी। तथापि, चेन्नई सेन्ट्रल-गुम्मीडिपंडी उप-नगरीय खंड में समग्र सफलता दर 70 प्रतिशत थी।

दिल्ली-आगरा खंड में पिछले 12 वर्षों से परीक्षण जारी थे। तथापि, ट्रेन सुरक्षा के लिए परिकल्पित प्रौद्योगिकी/उत्पाद को अभी प्रचालनात्मक चरण तक पहुंचना था। परीक्षणों की सफलता रेलवे द्वारा निर्धारित/अनुमानित नहीं थी। तथापि रेलवे बोर्ड ने अगस्त 2016 में नौ उच्च घनत्व नेटवर्क और नौ उपनगरीय खंडों में टीपीडब्ल्यूएस कार्यान्वित करने का फैसला किया। दिल्ली-आगरा और चेन्नई सेन्ट्रल-गुम्मीडिपुंडी खंडों पर ₹ 136.53 करोड़ का व्यय निष्फल रहा। लेखापरीक्षा में आगे पाया कि नवम्बर 2017 में, रेलवे बोर्ड ने ईटीसीएफ लेवल II के तहत टीपीडब्ल्यूएस कार्यान्वित करने का फैसला किया है। ईटीपीएस लेवल I के तहत सभी कार्यजो प्रगति में थे, को मई 2018 से रोक दिया गया। किया गया व्यय अब निष्फल हो गया है।

**लेखापरीक्षा सिफ़ारिशें**

1) ***रेलवे बोर्ड ने भारतीय रेलवे में ऑटोमेटिक ट्रेन प्रोटेक्शन ईटीसीएस लेवल II कार्यान्वित करने का निर्णय किया है। ईटीसीएस लेवल I के कार्यान्वयन के परीक्षणों से सीखें गए सबकों को टीपीडब्ल्यूएस ईटीसीएसलेवल II के कार्यों के निष्पादन के दौरान ध्यान में रखने की आवश्यकता है।***

2) ***नयी प्रणालियों (ईटीसीएस लेवलII) से सम्बन्धित टीपीडब्ल्यूएस कार्य एक पूरे खंड पर किए जाने चाहिए न की खंड के टुकडे वाले भागों में (जैसा ईटीसीएस लेवल I के लिए किया गया)। यह प्रणाली के व्यापक कार्यान्वयन और ट्रेन सुरक्षा प्रदान करने के लिए अभिप्रेत लाभ प्राप्त करने में सहायता करेगा।***

3) ***रेलवे को प्रौद्योगिकियों को प्रारम्भ करने के लिए परीक्षण करने और प्रलेखन करने के लिए चरणबद्ध प्रक्रिया को स्पष्टता से परिभाषित करने वाली एक मानक प्रचालन क्रियाविधि (एसओपी) तैयार करने की आवश्यकता है।***

## पैरा 6.1 भारतीय रेल में सौर ऊर्जा संयंत्रों का संस्थापन और चालू करना

भारतीय रेलवे भारत में बिजली का अकेला सबसे बड़ा उपभोक्ता है जो लगभग 1.8 करोड़ एमडब्लूएच प्रतिवर्ष की खपत करता है। यह देश के कुल विद्युत उत्पादन का लगभग दो प्रतिशत है। भारतीय रेलवे ने पारिस्थितिक स्थिरता में योगदान करने की योजना बनाई। इसने अपने लिए'नवीकरणीय'ऊर्जा स्त्रोतों जैसे सौर विद्युत और बायोमास के माध्यम से वर्ष 2020 तक अपनी कुल ऊर्जा मांग का 10 प्रतिशत पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया है। सोलर मिशन के रूप में रेलवे ने 1000 एमडब्ल्यू सौर संयंत्रों के स्थापित करने की योजना (2015-16) बनाई है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे मार्च 2018 तक योजनागत 295 एमडब्ल्यू में से मात्र 22.453 एमडब्ल्यू की सीमा तक परियोजनाएं कार्यान्वित करने में समर्थ रहा। ग्राउंड मांउटेड सौर संयंत्रों का कोई भी कार्य चालू नहीं किया गया। लेखापरीक्षा ने सौरसंयन्त्रों की स्थापना के लिए निर्धारित निर्देशों का गैर-अनुपालन भी पाया।

**लेखापरीक्षा सिफ़ारिश**

***रेलवे जोनल रेलवे और उत्पादन इकाईयों में वास्तविक आधार पर सौर संयंत्रों के प्रतिष्ठापन और चालू करने के लक्ष्य की पुन: जांच और निर्धारण करें।***

**पैरा 6.2जोनल रेलवे द्वारा एचएसडी तेल में जैव डीजल का गैर-मिश्रण/ सम्मिश्रण और पर्यावरणीय उद्देश्यों कर गैर उपलब्धि**

डीज़ल लोकोमोटिव द्वारा उपयुक्त बायो-डीज़ल की वांछित सीमा तक एचएसडी तेल में ब्लेडिंग/मिश्रण के लिए रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों का जोनल रेलवे द्वारा अनुपालन नहीं किया गया। इसके कारण एचएसडी तेल की खपत पर 2015-16 से 2017-18 की अवधि के दौरान ₹ 103.67 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त,रेलवे एक स्वच्छ और प्रदूषण रहित वातारण के प्रति प्रयासों में योगदान करने में भी रेलवे विफल रहा जोकि रेलवे बोर्ड के निर्णय का उद्देश्य था।

**पैरा 6.3 उच्च दर पर रेडीमेड कर्षण मोटरों की खरीद**

चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू)ने बने बनाए अधिप्राप्त रोटर और स्टाटर्स के साथ ट्रेक्शन मोटरोंके आंतरिक संयोजन की दरों की तुलना में उच्च कीमत पर ट्रेड (मार्किट) से ट्रेक्शन मोटरों की खरीद की। सीएलडब्ल्यू ने 2012-13 से 2018-19 (जून 2018 तक 2014-15 को छोड़कर) वर्ष के दौरान 1647 ट्रेक्शन मोटरों की बाजार से खरीद की और ₹ 57.74 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।

**पैरा 6.5 रतलाम डिवीजन में लिमखेड़ा पर ट्रकशन सब स्टेशन के कार्य को पूरा करने में विलम्ब के कारण अतिरिक्त परिहार्य व्यय**

पश्चिम रेलवे द्वारा मध्य गुजरात विज़ कम्पनी लिमिटेड (एमजीवीसीएल) से विद्युत आपूर्ति प्राप्त करने के लिए कर्षण उप-स्टेशन पर कार्य को पूरा करने में विलम्ब किया गया। इसके परिणामस्वरूप उन्हें एमजीवीसीएल को निम्नतम गारंटी प्रभारों और विस्तार प्रभारों के प्रति ₹ 4.21 करोड़ का भुगतान करना

पड़ा। इसके अतिरिक्त कार्य पूरा करने में विलम्ब के कारण तीन वर्षों की अवधि के लिए ₹ 12.40 करोड़ की राशि की पूंजी अवरूद्ध हो गयी।

## पैरा 7.1 उच्च दरों पर स्टोर खरीदने और निर्णीत हर्जाने के अनुद्ग्रहण के कारण अतिरिक्त व्यय

दक्षिण पूर्व रेलवे के स्टोर्स डिपार्टमेंट ने 2012 से 2017 के दौरान विभिन्न भंडार मदों की खरीद की जोकि पूर्व रेलवे द्वारा लगभग उसी समय अधिप्राप्त वैसी ही मदों की दर पर तुलना में उच्च दरों पर थी। पड़ोसी ज़ोनल रेलवे द्वारा अधिप्राप्ति की दरों पर सूचना आईएमएसआईएस में तुरन्त उपलब्ध थी। तथापि, उद्धृत दरों की तर्कसंगतता का निर्धारण करते समय निविदा समिति ने इन दरों पर विचार नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप उच्च दर पर भंडारों की अधिप्राप्ति के कारण दक्षिण पूर्व रेलवे ने ₹ 7.93 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया। इसके अतिरिक्त 51खरीद आदेशों में भले ही सामग्री की पूरी संविदागत मात्रा की आपूर्तिकर्त्ता द्वारा आपूर्ति नहीं की गयी, दक्षिण पूर्व रेलवे ने उच्च दरों पर नए क्रय आदेश जारी किए। इससे ₹ 4.49 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। इनमें से 23 क्रय आदेश में उच्चदरों पर उसी आपूर्तिकार को आर्डर दिए गए थे। इसके अतिरिक्त चूककर्ता ठेकेदारों पर ₹ 2.35 करोड़ का निर्णीत हर्जाना भी नहीं लगाया गया।

## पैरा 7.3 रेलवे द्वारा कुंभ मेला, 2019 का प्रबंधन

कुंभमेला, 2019 का आयोजन 15 जनवरी 2019 और 4 मार्च 2019 के बीच 49 दिनों के लिए किया गया था। रेलवे, राज्य सरकार के साथ सक्रिय रूप से समन्वय करके घटना के सुचारूकरण को सुनिश्चित करने में एक अभिन्न भूमिका निभाता है। इसमें निम्नलिखित शामिल थे

- तीर्थयात्रियों के प्रसार के लिए विशेष ट्रेनें चलाना,
- रेलवे परिसर में स्वच्छता और न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं का ख्याल रखना,
- स्टेशन परिसर में अस्थायी होल्डिंग की व्यवस्था करना,
- बुकिंग और यात्री सूचना के लिए मेला क्षेत्र में सुविधा; तथा
- आयोजन के दौरान तीर्थयात्रियों की सुरक्षा और सुविधा सुनिश्चित करना।

रेलवे बोर्ड में आयोजित मार्च 2019 के समीक्षा संगोष्ठी में मेला अवधि के दौरान रेलवे ने ₹73.66 लाख यात्रियों को निकालने के आंकड़े के बारें में सूचित किया था। रेलवे ने पुन: मेला अवधि के दौरान चलने वाली विशेष रेलगाड़ियों और

नियमित रेलगाड़ियों के आधार पर ₹73.41 लाख यात्रियों के आंकड़े की सूचना दी थी (अगस्त 2019)। रेलवे ने इन यात्रियोंकी विशेष और नियमित रेलगाड़ियों के माध्यम से ढुलाई की।

हालांकि, वाणिज्यिक विभाग के रिकार्ड के अनुसार, मेला अवधि के दौरान इलाहाबाद क्षेत्र (उमरे,उरे एवं उपूरे के स्टेशनों) में ₹31.21 लाख टिकट बेचे गए थे। यद्यपि यह तर्कों के लिए स्वीकार कर लिया जाये कि टिकट बिक्री का आंकड़ा कुल निकासी नहीं हो सकती क्योंकि अन्य स्टेशनों से इलाहाबाद से बाहर यात्रा के लिए भी टिकट की बिक्री हुई होगी, मेला अवधि के दौरान टिकट रहित यात्रा, जिसमें 40 लाख यात्रियों से अधिक का अंतर है, को स्पष्ट करना मुश्किल है।

लेखापरीक्षा में देखा कि विशेष ट्रेनें चलाने, यात्री सुविधाओं और सुरक्षा से संबंधित कार्य, यात्रियों को चिकित्सा सुविधा, स्टेशन परिसर में अपशिष्ट प्रबंधन जैसे मुद्दों को रेलवे द्वारा पर्याप्त रूप से सामाधान नहीं किया गया था। इससे कुंभ मेले के लिए आने वाले यात्रियों को असुविधा हुई। संवेदनशील स्थानों (ट्रैक एवं स्टेशन प्रवेश स्थल) पर अस्थायी बाड़ लगाने का काम पूरा नहीं हुआ था। इसके कारण मवेशियों की पटरियों पर स्वतंत्र आवाजाही और यात्रियों द्वारा अतिक्रमण के मामले सामने आए।

उपरोक्त मुद्दों को पर्याप्त रूप से समाधान नहीं करने से माघ मेला 2020 और महाकुंभ मेला 2025 जैसे अगले विशाल आयोजन में जोखिम हो सकता है। यह संभावना है कि भविष्य में इलाहाबाद में भीड़ का जमाव और जमावड़ा केवल बढ़ेगा। इसलिए, रेलवे को माघ मेला 2020 से पहले उपरोक्त मुद्दों पर ध्यान देने की आवश्यकता है।