

अध्याय 5 - यांत्रिक - क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशालाएं/उत्पादन यूनिटें

यांत्रिक विभाग मुख्यतः निम्न के प्रबन्धन के लिए जिम्मेदार है-

- मोटिव पावर उपलब्धता द्वारा गाड़ी प्रचालन, कर्मिंदल प्रबन्धन, चल स्टाक प्रबन्धन और दुर्घटनाओं के मामले में यातायात बहाली सुनिश्चित करना
- चल स्टाक और संबंधित संघटकों की मरम्मत, रखरखाव और विनिर्माण के लिए स्थापित कार्यशालाएं
- इंजनों, कोचों, पहिया सेटो आदि के उत्पादन में लगी उत्पादन यूनिट

यांत्रिक विभाग की अध्यक्षता रेलवे बोर्ड के सदस्य यांत्रिक द्वारा की जाती है जिसकी सहायता अतिरिक्त सदस्य/यांत्रिक इंजीनिरिंग, उत्पादन इकाइयों और चल स्टाक/भंडार के लिए सलाहकार द्वारा की जाती है।

जोनल स्तर पर, विभाग की अध्यक्षता मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (सीएमई) द्वारा की जाती है जो संबंधित रेलवे के महाप्रबंधक को रिपोर्ट करता है। रेलवे बोर्ड के सदस्य यांत्रिक का कार्यालय सीएमई को तकनीकी मामलों और नीति पर मार्गदर्शन करता है। डिविजनल स्तर पर, वरिष्ठ डिविजनल यांत्रिक इंजीनियर रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे द्वारा बनाई गई नीतियों के कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी हैं। कार्यशालाओं की अध्यक्षता मुख्य कार्य प्रबंधक द्वारा की जाती है और वह संबंधित जोन के सीएमई को रिपोर्ट करता है। उत्पादन यूनिटें रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करने वाले महाप्रबंधकों द्वारा स्वतंत्र रूप से प्रबंधित की जाती है।

वर्ष 2012-13 के दौरान यांत्रिक विभाग का कुल व्यय ` 25368.76 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा यांत्रिक विभाग के 763 कार्यालयों के निरीक्षण किए गए थे।

अध्याय में तीन लम्बे पैराग्राफ शामिल हैं अर्थात् 'भारतीय रेलवे में स्क्रेप प्रबंधन', 'इंटीग्रल कोच फ्रेक्ट्री परम्बूर चन्नई की कार्यप्रणाली', और 'रेल व्हील फ्रेक्ट्री, येलाहंका बैंगलोर की कार्यप्रणाली'।

भारतीय रेल में स्क्रेप प्रबंधन: लेखापरीक्षा से पता चला कि स्क्रेप की पहचान और उसके निपटान के लिए रेलवे द्वारा कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि स्क्रेप के निर्धारण, क्षतिपूर्ति और निपटान की प्रणाली और स्थापित मानीटरिंग तंत्र में कमियाँ थी और विभिन्न स्तरों पर विलम्ब हुए थे

जिससे स्क्रैप के खराब होने, मूल्य में कमी और चोरी और उठाईगिरी के जोखिम में वृद्धि हुई।

इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, पेरम्बूर, चेन्नई की कार्यप्रणाली: इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, भारतीय रेल की एक प्रमुख कोच उत्पादन इकाई है। लेखापरीक्षा से पता चला कि इकाई और रेलवे बोर्ड स्तर दोनों में वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम को अन्तिम रूप देने में नियमित विलम्ब हुए थे। इसने भारी निर्मित कोचों के उत्पादन और कोचिंग स्टॉक की समय पर उपलब्धता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया।

रेल व्हील फैक्ट्री, येलहंका, बेंगलोर की कार्य प्रणाली: रेल व्हील फैक्ट्री पहिये, ऐक्सल, और व्हील सेट का उत्पादन करती है। लेखापरीक्षा ने पाया कि रेल व्हील फैक्ट्री का मुख्य फोकस व्हील टायर ऐक्सल (डब्ल्यूटीए), आवंटन बैठक द्वारा यथा आंबटित पहियों के प्रकार की वास्तविक आवश्यकता के संदर्भ के बिना रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त करने/बढ़ाने पर है। डब्ल्यूटीए आवंटन और उत्पादन के बीच समामेलन की इस कमी के परिणामस्वरूप कुछ प्रकार के पहियों का भंडारण हुआ।

5.1 भारतीय रेल में स्क्रेप का प्रबंधन

5.1.1 प्रस्तावना

स्क्रेप को उस सामग्री के रूप में परिभाषित किया जा सकता है जोकि मूल रूप से इसके खरीदे या प्राप्त किए जाने के उद्देश्य हेतु रेलवे के लिए अब उपयोगी नहीं है। इसमें छोड़े गए चल स्टॉक (लोको, वैगन और कोच), अनुपयोगी घोषित की गई विमुक्त स्थायी रेलपथ सामग्री, कार्यशालाओं और अनुरक्षण डिपुओं में सृजित अनुपयोगी सामग्री और उत्पादन यूनिटों में सृजित स्क्रेप शामिल है। स्क्रेप निपटान की प्रक्रिया में स्क्रेप उदभूत केंद्रों से स्क्रेप की पहचान और संग्रहण, स्क्रेप की विशेष मद की किफायती मात्रा में खेप निर्माण, इसका मूल्य निर्धारण और बिक्री शामिल है। स्क्रेप की नियमित और शीघ्र बिक्री न केवल सर्वोत्तम संभव कीमत प्राप्त करने के लिए बल्कि अनावश्यक संचय, चोरी और उठाईगिरी से बचने के लिए भी आवश्यक है। स्क्रेप की घोषणा और निपटान में विलम्ब के परिणामस्वरूप इसका हास होता है और इसके मूल्य में कमी आती है।

भारतीय रेल में 17 जोन(68 डिवीजन), 42 कार्यशालाएं, 144 शेड (93 डीजल लोको शेड और 51 विद्युत लोको शेड) और 6 उत्पादन यूनिटें हैं। इन यूनिटों के प्रचालन के दौरान स्क्रेप की भारी मात्रा उत्पन्न होती है। 2012-13 के वर्ष के दौरान भारतीय रेल ने लगभग ` 3533.59 करोड़ का स्क्रेप बेचा था। भारतीय रेल में स्क्रेप की उत्पत्ति के स्रोतों और इसके निपटान को **परिशिष्ट I** में दर्शाया गया है।

रेलवे बोर्ड स्तर पर मैकेनिकल सदस्य की अक्षयक्षता में स्टोर निदेशालय स्क्रेप से संबंधित नीति मामलों के लिए उत्तरदायी है। जोनल/उत्पादन यूनिट स्तर पर स्टोर नियंत्रक (सीओएस) उपयोक्ता विभागों²²² से सुविधाजनक स्थानों पर स्क्रेप के नियमित संग्रहण और स्क्रेप की बिक्री के लिए उत्तरदायी है। वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफएएण्डसीएओ) स्क्रेप के उचित लेखाकरण और निपटान की मॉनिटरिंग के लिए उत्तरदायी है। डिवीजनल स्तर पर डिवीजनल रेलवे प्रबंधन (डीआरएम) की सहायता स्क्रेप की बिक्री और इसके निपटान के लिए प्रस्तावों के संबंध में विभिन्न डिवीजनल अधिकारियों द्वारा की जाती है।

²²² चार विभाग अर्थात् इंजीनियरिंग, मैकेनिकल, इलेक्ट्रिकल, सिग्नल एवं दूर संचार मुख्य उपयोक्ता विभाग है।

2008 (रेलवे) की निष्पादन लेखापरीक्षा स. 8 ने भारतीय रेल में स्क्रैप प्रबंधन की समीक्षा के परिणामों को उजागर किया जिसमें अनुमानित मात्राओं के प्रति स्थायी रेलपथ स्क्रैप की विमुक्ति में कमी, स्क्रैप के भार के निर्धारण में अपर्याप्तता के परिणामस्वरूप कम लेखाकरण, स्क्रैप के निपटान में विलम्ब, स्क्रैप की बिक्री उच्यत खाता से डेबिट/क्रेडिट शेषों की नामंजूरी, छोड़े गए चल स्टॉक के लिए समायोजन, वापस करने में विलम्ब आदि जैसे मामलों को उजागर किया गया था। संग्रहण के लिए लक्ष्यों के निर्धारण के लिए स्क्रैप उत्पत्ति के निर्धारण के लिए पर्याप्त प्रक्रिया विकसित करने और प्रेषक केंद्र पर उचित तुलाई के लिए सुविधाओं और स्टोर डिपु में लेखाकरण की आवश्यकता पर बल दिया गया था। वर्तमान लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि इन मामलों में से अधिकतर जारी रहे। पैरा 5.1.2 में इन पर चर्चा की गई है।

इस प्रकार इस अध्ययन का मुख्य उद्देश्य यह देखना था कि क्या विमुक्त सामग्रियों²²³ की ह्रास से बचने के लिए पर्याप्त रूप से पहचान की गई थी, स्क्रैप का पारदर्शी तरीके से न्यूनतम विलम्ब के साथ समय पर निपटान किया गया था और यह कि उक्त की निगरानी के लिए आंतरिक नियंत्रण तंत्र मौजूद था।

विभिन्न संहिताओं और नियमपुस्तकों²²⁴ में निर्धारित प्रावधानों और रेलवे बोर्ड द्वारा जारी दिशानिर्देश और अनुदेश मुख्य लेखापरीक्षा मानदंड थे। लेखापरीक्षा में समीक्षा किए गए मामलों में 2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए चयनित कार्यशालाओं, डिवीजनों, निर्माण संगठन और स्टोर डिपुओं में स्थायी रेलपथ सामग्री (मुख्यतः पटरियां), वैगनों, कोचो, लोकोज़ (ट्रोलिज, व्हील और एक्सिल सहित) और स्टोर मर्दों से संबंधित स्क्रैप की पहचान, संग्रहण और बिक्री शामिल है।

चयनित और समीक्षा किए गए नमूनों के ब्यौरों को *परिशिष्ट II* में दिया गया है।

5.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

5.1.2.1 नियोजन

स्क्रैप ने स्टोर डिपुओं के बेकार अधिशेष, सीटीआर/टीआरआर/जीसी²²⁵ कार्यों और नियमित रेलपथ रख-रखाव कार्यों के दौरान विमुक्त स्थायी रेलपथ सामग्री और मैकेनिकल या इलेक्ट्रिकल विभाग द्वारा छोड़ा गया चल स्टॉक शामिल है।

²²³ रेलवे के विनिर्माण या अनुरक्षण कार्यकलापों में विमुक्त सामग्री और बेकार अधिशेष स्टोर मर्दें

²²⁴ स्टोर विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता (आईआरएससी), भारतीय रेल लेखा संहिता, भारतीय रेल वित्तीय संहिता- खण्ड. I, भारतीय रेल मैकेनिकल संहिता

²²⁵ रेल नवीनीकरण/गेज परिवर्तन के माध्यम से सम्पूर्ण रेलपथ नवीनीकरण

आईआरएससी के पैरा 2402 में प्रावधान किया गया है कि स्क्रेप मर्दों की विस्तृत और एकीकृत अनुसूची का अनुरक्षण प्रत्येक जोनल प्रशासन द्वारा किया जाना चाहिए। अनुसूची को तैयार करने में सम्भावित क्रेताओं को ध्यान में रखना चाहिए जिससे कि मर्दें नीलामी बिक्रियों में उचित कीमत प्राप्त कर सकें। विभिन्न धातुओं और एलॉय के स्क्रेप की यथासंभव अलग मुख्य शीर्षों, बिक्री के लिए सामग्री को किस रूप में रखा गया है इसे स्पष्ट करने वाले उचित उप-शीर्षों में यथासंभव अनुसूची बनानी चाहिए।

प्रत्येक जोन रेलवे बोर्ड को स्क्रेप की सम्भावित उत्पत्ति की सूचना देगा। रेलवे बोर्ड संबंधित जोनों (*अनुबंध II*) की सम्भावित उत्पत्ति के आधार पर प्रत्येक जोन के लिए लक्ष्य निर्धारित करता है।

स्क्रेप की बिक्री के लक्ष्यों की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि:

- रेलवे बोर्ड ने स्क्रेप की सम्भावित उत्पत्ति की मध्यावधि समीक्षा के बाद प्रत्येक जोन के स्क्रेप की बिक्री के लिए लक्ष्यों में संशोधन किया। लक्ष्यों को सभी तीन वर्षों में कम से कम 12 जोनों और 2 उत्पादन यूनिटों में संशोधित किया गया था। स्क्रेप बिक्री के लक्ष्यों में संशोधन जोनल रेलवे के अनुरोध पर उचित विचार करने के बाद उर्ध्वगामी और अधोगामी दिशा दोनों में किया गया था।
- जोनों ने सामान्यतः निर्धारित अंतिम लक्ष्यों को पूरा कर लिया था। लक्ष्यों के अतिरिक्त उपलब्धियां 2010-11 में 39.86 प्रतिशत (इसीओआर), 2011-12 में 33.25 प्रतिशत (डब्ल्यूसीआर) और 2012-13 में 23 प्रतिशत (एमआर) तक थी। रेलवे द्वारा दिए गए लक्ष्यों से अतिरिक्त प्राप्ति के लिए मुख्य कारण अनुमान से अधिक स्क्रेप की उत्पत्ति और/या स्क्रेप की कीमत में वृद्धि थी। जैसकि पैरा 5.1.2.2.1 में चर्चा की गई है लेखापरीक्षा जांच के परिणामों से भी पता चला कि स्क्रेप उत्पत्ति का अनुमान-उचित रूप से नहीं लगाया जा रहा था जिसके परिणामस्वरूप अनुमान से अधिक स्क्रेप की उत्पत्ति हुई।
- कमी की प्रतिशतता 2010-11 में 27.3 प्रतिशत(एनसीआर) और 2012-12 में 15.14 प्रतिशत (डब्ल्यूआर) तक रही। केवल एसईसीआर जोन में 2001-12 में कमी आई थी (11.25 प्रतिशत)। ऐसी कमी के लिए मुख्य कारण स्क्रेप की कम उत्पत्ति, निपटान के लिए स्टोर विभागों को स्क्रेप सामग्री भेजने और नीलामी प्रधिकरण द्वारा निरस्त किया जाना है क्योंकि उदघृत कीमत आरक्षित

कीमत से कम थी। पैरा 5.1.2.2, 5.1.2.3, 5.1.2.4.3 में चर्चा किए गए लेखापरीक्षा जांच के परिणामों ने भी दर्शाया कि स्क्रेप की पहचान से संग्रहण और निपटान तक विभिन्न स्तरों पर विलम्ब थे।

- उत्पादन यूनिटों में लक्ष्यों के अतिरिक्त उपलब्धि समीक्षा अवधि के दौरान डीएलएफ, वाराणसी में 42.46 प्रतिशत से 62.02 प्रतिशत तक रही।

चूंकि, स्क्रेप की बिक्री के लिए लक्ष्यों को केवल मूल्य के संबंध में निर्धारित किया गया था और मात्रा के संबंध में नहीं तथा स्क्रेप की बिक्री की कीमत विभिन्न जोनों में अलग थी, इन लक्ष्यों के साथ-साथ लक्ष्यों के निर्धारण और निर्धारण उपलब्धि तुलना का एकरूप आधार प्रदान नहीं करती। तथापि, लक्ष्यों के अतिरिक्त उच्चतर उपलब्धि ने दर्शाया कि संभावित उत्पत्ति के आधार पर लक्ष्यों का निर्धारण वास्तविक नहीं था।

5.1.2.2 स्क्रेप की पहचान करना

आईआरएससी का पैरा 2401 स्क्रेप को उन विभिन्न प्रकारों की सामग्री के रूप में परिभाषित करता है जोकि अब अपने उस उद्देश्य के लिए उपयोगी नहीं जिसके लिए इसे मूलतः खरीदा गया था। इसे दूसरे स्टोरों और घटक भागों से अलग रखा जाना चाहिए जिसे मरम्मत या नवीनीकरण के बाद उपयोग किया जा सकता है। कभी-कभी स्क्रेप में पुरानी या नई सामग्री भी शामिल हो सकती है जिसकी खपत रेलवे स्वयं नहीं कर सका था। ये सामग्री अत्याधिक मरम्मत की स्थिति में हो सकती है और बाजार में उचित कीमत की मांग करती है जो स्क्रेप से संबंधित नहीं है। इसलिए, विभिन्न स्रोतों से उपलब्ध स्क्रेप की उचित पहचान करना आवश्यक है।

5.1.2.2.1 स्क्रेप सम्पूर्ण रेलपथ नवीकरण (सीटीआर), समस्त पटरियों का नवीकरण (टीआरआर) या गेज रूपांतरण (जीसी) कार्यों के दौरान उत्पन्न होता है। सीटीआर/टीआरआर और जीसी कार्यों के अनुमान तैयार करते समय प्रक्षेपित विमुक्त सामग्रियों को कार्य के समापन के बाद सामग्रियों के वास्तविक निर्मुक्त के साथ टेली करना चाहिए। स्थायी रेलपथ नियमपुस्तक के पैरा 320 (4) में स्थायी रेलपथ सामग्रियों के स्क्रेप की पहचान आधार सर्वेक्षण के दौरान की जाती है का प्रावधान किया गया है और वास्तविक अभ्युक्तियों को पीडब्ल्यूआई²²⁶ और

²²⁶ स्थायी रेलपथ निरीक्षण वर्तमान रूप से सेक्शन इंजीनियर (स्थायी रेलपथ) के रूप में पदनामित है।

आईएसए²²⁷/स्टॉक सत्यापक द्वारा संयुक्त रूप से अभिलेखित किया जाता है। पुराने और नए चल स्टॉक का निराकरण काल एवं स्थिति आधार पर किया जाता है। चल स्टॉक का सक्षम प्राधिकारी अर्थात् मुख्य मैकेनिकल इंजीनियर/मुख्य इलेक्ट्रिकल इंजीनियर या रेलवे बोर्ड, जैसा भी मामला हो, द्वारा निराकरण किए जाने के बाद स्क्रेप के रूप में पहचान की जाती है।

लेखापरीक्षा ने वास्तविक रूप में उत्पन्न स्क्रेप के साथ अनुमानित स्क्रेप उदभूत हुए की तुलना करने के लिए सभी जोनों में (अनुबंध III) 2010-13 की अवधि के दौरान पूरे किए गए 32 सीटीआर कार्यों, 33 टीआरआर कार्यों और 13 गेज रूपांतरण कार्यों के अभिलेखों की समीक्षा की।

- विमुक्त स्क्रेप सभी जोनों में प्रत्याशित उत्पत्ति के प्रति पर्याप्त रूप से भिन्न था।
- 78 कार्यों में से केवल 13 कार्यों (18 प्रतिशत) में वास्तविक रूप से विमुक्त सामग्री प्रक्षेपित आंकड़ों से मेल खाती है।
- शेष 65 कार्यों में अनुमानित विमुक्त सामग्री की तुलना में वास्तव रूप से विमुक्त सामग्री की या तो अधिकता थी या कमी थी।
 - 40 कार्यों में पटरियों की अनुमानित मात्राओं के प्रति कमी थी।
 - 23 कार्यों में प्रक्षेपित मात्राओं के प्रति आधिक्य था।
 - दो मामलों में विमुक्त सामग्री के लिए लेखा अभी ठेकेदार द्वारा दिया जाना था।
- सीटीआर कार्यों में, 984 एमटी की अधिकतम कमी एसईआर²²⁸ में देखी गई थी और 898.63 एमटी की अधिकतम वृद्धि एसईसीआर²²⁹ में देखी गई थी।
- टीआरआर कार्यों में 1977 एमटी की अधिकतम कमी एसडब्ल्यूआर²³⁰ में पाई गई थी और 572.526 एमटी की अधिकतम वृद्धि ईआर²³¹ में पाई गई थी।

²²⁷ स्टोर लेखा निरीक्षक

²²⁸ सलगजहारी-आदित्य पुरंद के बीच कि.मी 243.22-252.60 (अप), किमी 245.22-254.16 (डाउन), गमहरिया यार्ड में किमी 260/4-260/18 डाउन मेन लाईन

²²⁹ स्था. सं. 16/आर/09/राजस्व 89/आर/10)

²³⁰ मैसूर डिवीजन 24.35 किमी की लम्बाई के लिए वर्तमान 90 आर का टीआरआर (एस)

²³¹ डीडीआई-आरसीडी के बीच अप/सीसीआर लाईन पर टीआरआर (पी)

- जीसी कार्यों में 2304.006 एमटी की अधिकतम कमी एसआर²³² में पाई गई थी और 1742.081 एमटी की अधिकतम वृद्धि एसईसीआर²³³ में पाई गई थी।

किए गए कार्य के स्कॉप का गलत आकलन और विमुक्त सामग्री के प्रकार का गलत आकलन दो मुख्य कारण हैं जिनके परिणामस्वरूप लेखापरीक्षा में समीक्षा किए गए 78 कार्यों में से 25 (32 प्रतिशत) में विमुक्त सामग्री का गलत अनुमान लगाया गया।

अनुमानित विमुक्त सामग्री की तुलना में वास्तविक रूप से उत्पत्ति में वृद्धि/गिरावट के कुछ रुचिकर मामलों पर चर्चा नीचे की गई है:

- एससीआर में धर्मावरम पकला खण्ड के जीसी कार्य के संबंध में कार्य से वास्तव में प्राप्त स्क्रेप प्रक्षेपित स्क्रेप की अपेक्षा 1.80 करोड़ मूल्य के 1082.33 एमटी तक अधिक था। लेखापरीक्षा ने देखा कि 52 कि.ग्रा. और 90 आर पटरियों²³⁴ की कुछ मात्रा पर जीसी कार्य के स्क्रेप का अनुमान लगाते समय ध्यान नहीं दिया गया था।
- एसआर में, टीआरआर - पी²³⁵ के मामले में 'चेन्नई- अराक्कोणम' के बीच 6.042 कि.मी. के लिए पटरियों की विमुक्ति के लिए अनुमान 52 कि.ग्रा. पटरियाँ था अर्थात् पटरियां जिनकी पटरी की 1 मीटर का भार 52 कि.ग्रा. है। इसके बजाय, 60 कि.ग्रा. पटरियां विमुक्त की गई थी अर्थात् जिसका पटरी का 1 मीटर का भार 60 किग्रा है। इसने अनुमान की सामान्य प्रक्रिया के अननुपालन को दर्शाया।
- एसईआर में, जब रूपसा-बांगरीपोसी (90 कि. मी.) के गेज रूपांतरण कार्य को किया गया था तब गाड़ी संचालन को भांजपुर- बांगरीपोसी (34 कि.मी) नेरो गेज खण्ड में 2001 में रोक दिया गया था। कार्य को छः वर्षों (अप्रैल 2007) के पश्चात् शुरू किया गया था और 2009-10 के दौरान पूरा किया गया था। यह देखा गया कि 68000 मीटर की अनुमानित विमुक्त पटरियों के प्रति केवल 52786.29 मीटर पटरियां विमुक्त हुई थी जैसाकि निर्माण विभाग के अभिलेखों से पता चला। पीडब्ल्यूआई और स्टोर लेखा निरीक्षक/स्टोक

²³² वीएम-केपीडी के बीच जीसी-161 किमी

²³³ स्था. सं. पीटी-1-01/जी-बीटीसी/जीसी/99(राजस्व जी-बीटीसी/जीसीई-2010)

²³⁴ 52 कि.ग्रा. का अर्थ 1 मीटर पटरी का भार 52 कि. ग्रा है 90 आर पटरी का अर्थ 1 मीटर पटरी का भार 90 पोण्ड हैं।

²³⁵ समस्त पटरी नवीकरण (प्राथमिक), टीआरआर (पी) के रूप में संक्षिप्त, जहां केवल सामग्रियों को उपयोग किया गया था।

सत्यापक द्वारा भांजपुर-बांगरीपोसी (34 कि. मी) के बीच रेलवे लाइनों के संयुक्त निरीक्षण से पता चला कि दूसरी 10016.97 मीटर पटरियों को ठेकेदार द्वारा डिस्मैंटल किए जाने से पहले चुरा लिया गया था। यद्यपि, आरपीएफ, बालासोर में 2008 में चोरी की रिपोर्ट दर्ज कराई गई थी फिर भी इस आधार पर आरपीएफ द्वारा स्वीकार नहीं किया गया कि गुम हुई पटरिया बहुत पुरानी थी और यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका था कि वे कब चोरी हुई थी। इस प्रकार, गाड़ी संचालन रोकने के बाद गेज रूपांतरण कार्य को पूरा करने के लिए ठेकेदार को अंतिम रूप देने में विलम्ब के परिणामस्वरूप ` 0.94 करोड़²³⁶ की सम्भावित हानि की ` 15213.71 मीटर (359.65 एमटी) पटरियों की चोरी हुई और इसका लेखाकरण नहीं हुआ।

- लेखापरीक्षा द्वारा निरीक्षण के दौरान (अगस्त 2013) एसईआर में कुछ पुराने और नए (2851 बैरिंग प्लेट) और पुरानी (1134.26 मीटर 90 आर पटरियां) सामग्री का अनुपयोगी स्टॉक क्रमशः 2000 और 2009 से चक्रधरपुर डिवीजन में सैक्शन इंजीनियर (स्थायी रेलपथ) के स्टोर में पड़ा हुआ था। इनकी पहचान अभी निपटान के लिए की जानी थी।

5.1.2.2.2. आईआरएससी का पैरा 2219 स्टोर मर्दों को “निष्क्रिय अधिशेष” के रूप में वर्गीकृत करता है केवल यदि i) वे 24 माह की अवधि से जारी नहीं की गई हैं और अगले दो वर्षों में किसी रेलवे में उनका उपयोग किए जाने की सम्भावना भी नहीं है और ii) उनकी विधिवत जांच कर ली गई है और सर्वेक्षण समिति द्वारा अधिशेष घोषित कर दी गई है। स्टोर की ऐसे मर्दों का सर्वेक्षण, पुनः वर्गीकरण और शीघ्रता से निपटान किया जाए। भारतीय रेल के 40 स्क्रेप यार्डों/स्टोर डिपुओं पर 31 मार्च 2013 तक 36 माह²³⁷ से अचल मर्दों की स्थिति की समीक्षा की गई थी। यह पाया गया कि ` 37.98 करोड़ मूल्य की 3714 अधिशेष स्टोर मर्दें डिपु से 36 माह से नहीं हटाई गई थी।

- 3714 अधिशेष मर्दों में से ` 27.24 करोड़ मूल्य की 3005 मर्दों के लिए कोई सर्वेक्षण समिति नहीं बनाई गई थी (मार्च 2013)।
- केवल 709 मर्दों के मामले में उपरोक्ता विभाग, स्टोर विभाग और लेखा विभाग के सदस्यों के साथ गठन की गई सर्वेक्षण समिति ने केवल ` 0.48

²³⁶ @ ` 26,000/- प्रति मीटर

²³⁷ सर्वेक्षण पूरा होने के लिए और 12 माह का समय अनुमत करते हुए

मूल्य की केवल 60 मर्दों की स्क्रेप के रूप में घोषणा की। 70 मर्दों (एनआर-60, एनईआर-2 और एसईआर-8) के संबंध में मामले सर्वेक्षण समिति के पास प्रक्रियाधीन है। 67 मर्दों के संबंध में सर्वेक्षण समिति ने सत्यापन किया था किन्तु इन मर्दों के वैकल्पिक उपयोगों की उन्हें स्क्रेप घोषित करने से पहले व्याख्या की जा रही थी। शेष 512 मर्दों में सर्वेक्षण समिति को अभी निर्णय लेना था।

- रेल डिब्बा कारखाना (आरसीएफ) कपूरथला में (सिमम्बर 2013) यह देखा गया कि अब तक (मार्च 2013) 23 करोड़ के अधिशेष स्टोर डिजाइन, विनिर्देश में बदलाव या उत्पादन कार्यक्रम में बदलाव के कारण उत्पन्न हो रहा था। इन स्टोर मर्दों का पिछले तीन वर्षों के दौरान सर्वेक्षण समिति द्वारा सर्वेक्षण नहीं किया गया था।

अनुमानित प्रक्षेपणों की तुलना में पटरियों की वास्तविक विमुक्ति में बड़ी भिन्नता ने दर्शाया कि अनुमानों को क्षेत्र/रेलपथ स्थितियों के अनुसार और फुट सर्वेक्षण की स्थापित प्रक्रिया के पालन द्वारा तैयार नहीं किया गया था। अनुमानित की बजाय कम स्क्रेप की विमुक्ति चोरी/उठाईगीरी के उच्च जोखिम को दर्शाती है और इसके परिणामस्वरूप राजस्व की हानि हुई। अधिशेष स्टोर के सर्वेक्षण करने में विलम्ब और अचल मर्दों की घोषणा भी नहीं की गई थी। ये विभिन्न रेलपथ कार्यों और स्टोर डिपुओं से स्क्रेप की पहचान की प्रणाली में त्रुटियों की सूचक है।

5.1.2.3 स्टोर विभाग द्वारा स्क्रेप का संग्रहण

स्क्रेप के रूप में पहचान की गई स्टोर मर्दों और निराकरण चल स्टॉक को स्टोर डिपु से संग्रहीत किया जाता है और स्क्रेप यार्ड में पुनः निपटान के लिए भेजा जाता है। स्थायी पथ स्क्रेप को सुविधाजनक स्थान पर रखा जाता है अर्थात् पटरियों को रेलवे लाइनों के पास और स्विचिज, कसनियों को पीडब्ल्यूआई स्टोर में रखा जाता है। आईआरएससी का पैरा 1601 और 1539 में अनुबंध किया गया है कि स्क्रेप के रूप में चिन्हित स्टोर को अन्तिम निपटान के लिए परामर्श टिप्पणी के माध्यम से स्टोर डिपु को भेजा जाता है। डिपु पर परामर्श टिप्पणी के माध्यम से लौटाई गई मात्राओं के समाधान में सावधानी बरती जानी चाहिए।

39 डिपु पर परामर्श टिप्पणी की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि:

- 18 डिपों²³⁸ में 206.311 एमटी और 1567 स्टोर मर्दे ` 0.68 करोड़ के कम मूल्य के साथ प्राप्त की गई थी।
- पांच जोनों²³⁹ में प्रेषक द्वारा गलत भार निर्धारण और प्रेषक के पास तुलाई सुविधाओं की अनुपलब्धता/अपर्याप्त उपलब्धता के कारण कमियाँ उत्पन्न हुईं। जहां तुलाई सुविधाएं उपलब्ध नहीं थी, वहां भार मापन प्रत्यक्ष जांच और अनुमान के आधार पर किया जा रहा था इससे स्टोर डिपों के मार्ग पर सामग्री की उठाईगिरि/चोरी के जोखिम में वृद्धि हुई।
- एसईआर में, एक स्टोर डिपू ने सूचना दी कि कार्यशाला पर तुलाई मशीन की अनुपलब्धता के कारण स्क्रेप सामग्री को रिक्त परामर्श टिप्पणी के साथ भेजा जा रहा था जिसे उस डिपू पर भरा जाता है जहां तुलाई सुविधा उपलब्ध है। एआर में एक²⁴⁰ स्टोर डिपू पर लौटाए गए स्टोर की मात्रा को प्रेषक द्वारा परामर्श टिप्पणी में नहीं भरा गया था। इस प्रकार, स्टोर डिपू तक स्क्रेप सामग्री की तुलाई न करने के कारण उठाईगिरि/चोरी के जोखिम में वृद्धि हुई।
- रेलवे बोर्ड ने (जनवरी 2010 और नवम्बर 2012) स्क्रेप निपटान प्रणाली में दक्षता में सुधार करने और छलसाधन के लिए निवारक के रूप में सतर्कता का संदेश देने के लिए डिजीटल केमरा/सीसीटीवी जैसे आधुनिक प्रोद्योगिकीय साधनों का उपयोग करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे/उत्पादन इकाईयों को सलाह दी। नौ क्षेत्रों²⁴¹ और तीन पीयूज²⁴² में ऐसे सुरक्षा उपायों की स्थिति की समीक्षा से पता चला कि डिजीटल केमरा केवल चार क्षेत्रीय रेलवे(एससीआर, एसआर, ईआर और एमआर) में उपलब्ध कराए गए थे और सीसीटीवी लेखापरीक्षा के समय (अगस्त 2013) तक केवल एक क्षेत्रीय रेलवे (सीआर) और एक उत्पादन इकाई (आईसीएफ/चेन्नई) में उपलब्ध कराए गए थे।

यह भी देखा गया कि चल स्टॉक के स्क्रेप के प्रबंधन के विभिन्न स्तरों अर्थात् निराकरण, सूचना, खेपों को तैयार करना और निपटान के लिए कोई समय रेखा

²³⁸ डब्ल्यूआर में (डीएचडी, एसबीआई, एमएक्स, पीआरटीएन), सीआर में (एचबीएचआर, मनमाड), एससीआर में (लालगुडा), एसईसीआर में (जीएसडी/रायपुर), एसआर में (जीएसडी/पीईआर), एनआर में (एसएसबी, एमवी), ईसीआर में (एसपीजे), ईआर में (बेलुर, जमालपुर), एनईआर में (जीकेपी), इसीओआर में (एमसीएस/बीबीएस), एसईआर में (स्क्रेप यार्ड/केजीपी, आर-यार्ड/केजीपी)

²³⁹ एसईआर, ईआर, एसईआर, एसडब्ल्यूआर और डब्ल्यूआर

²⁴⁰ जीएसडी/पीईआर

²⁴¹ एनसीआर, एसआर, ईआर, एससीआर, सीआर, ईसीआर, एसडब्ल्यूआर, एसईसीआर और एमआर

²⁴² सीएलडब्ल्यू, डीएलडब्ल्यू और आईसीएफ

निर्धारित नहीं की गई थी। स्टोर विभागों को सूचना देने में उपयोक्ता विभागों²⁴³ द्वारा निराकरण से लिया गया औसत समय खेप की बिक्री की स्टोर विभाग को सूचना देने की तारीख से 60 दिनों और 96 दिनों का था। तथापि, लिया गया अधिकतम समय सीआर में 1232 दिनों (वैगनों के एक मामले में), एसआर में 5891 दिनों (कोचों के एक मामले में) और डब्ल्यूसीआर में 1447 दिनों (लोको के एक मामले में) का था।

प्रेषक के स्थान पर तुलाई सुविधाओं का अभाव कमजोर कड़ी था जिसने स्क्रेप डिपुओं तक रास्ते में स्टोर की चोरी/उठाईगिरी के जोखिम को बढ़ाया। स्टोर विभागों को उपयोक्ता विभागों द्वारा निराकरण किए गए चल स्टॉक की सूचना भेजने में भी विलम्ब था। इसके अलावा, अनुपयोगी विमुक्त मर्दों के निपटान न किए जाने से न केवल राजस्व का अवरोधन हुआ बल्कि स्क्रेप के मूल्य में हास और कमी के कारण वित्तीय हानि भी हुई।

5.1.2.4 स्क्रेप का निपटान

स्क्रेप की पहचान और संग्रहण के बाद समान मर्दों की खेपों को स्क्रेप यार्ड में रखा जाता है और सभी मर्दों के लिए सीओएस द्वारा आरक्षित कीमत नियत की जाती है और खेपों की नीलामी के लिए व्यवस्थित किया जाता है। पटरियों की खेपों की व्यवस्था 'जैसा है जहां है' आधार पर की जाती है और स्थायी रेलपथ सामग्री में कसनियों को सैक्शन इंजीनियर (रेलपथ) के परिसर में रखा जाता है और खेपों को नीलामी के लिए तैयार किया जाता है। चल स्टॉक की खेपों को भी स्क्रेप यार्ड में तैयार किया जाता है। नीलामी के बाद चल स्टॉक की वापस प्राप्त करने योग्य फिटिंग्स जैसे कि व्हील सैट, धुरी बॉक्स, स्प्रिंग आदि को चल स्टॉक को काटते हुए अलग किया जाता है।

5.1.2.4.1 खेपों की बिक्री

आईआरएससी के प्रावधानों के अनुसार रेल प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि खेपों के रजिस्टर में दर्शाई गई खेपों की मात्रा में और नीलामी करने और प्रभावी आपूर्तियां करने से पहले नीलामी सूची में उल्लिखित मात्रा में कोई भिन्नता नहीं होनी चाहिए।

²⁴³ मैकेनिकल और ईलेक्ट्रिकल विभाग

लेखापरीक्षा में समीक्षा से पता चला कि तेरह जोनों²⁴⁴ और पांच उत्पाद यूनिटों²⁴⁵ में 2010-13 के दौरान बेची गई 87520 खेपों में से 303 खेपों में 2849.60 एमटी भार का स्क्रेप और 6.75 करोड़ मूल्य की 690 मर्दे कम पाई गई थी।

रेल प्रशासन ने खेपों के प्रत्यक्ष मापन में कमी (एसईआर), स्क्रेप डिपों में कम पाई गई आपूर्तियों, पूर्वानुमान या औसत आधार पर भार का मापन (एनईआर, डब्ल्यूसीआर), चोरी (एसईसीआर), स्टॉक धारक के पास तुलाई सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण अनुमान आधार पर भार का मापन (डब्ल्यूआर) और विभिन्न सामग्रियों का मिश्रण और शॉप स्तर पर अपर्याप्त स्रोत प्रथक्करण (आईसीएफ) को इसका कारण बताया। उपरोक्त उत्तर उठाईगिरी/चोरी और भारतीय रेल को परिणामी हानि को रोकने के लिए प्रभावी आंतरिक नियंत्रण प्रणाली को सुनिश्चित करने में रेल प्रशासन की विफलता की पुष्टि करता है।

5.1.2.4.2 खेपों को आरक्षित कीमत से कम पर बेचा गया

आईआरएससी के पैरा 2411 (2) में अनुबंध किया गया है कि आरक्षित कीमतों का निर्धारण पिछली नीलामियों में प्राप्त बोलियों और किसी अन्य उपलब्ध सूचना के आधार पर सीओएस या डिपो अधिकारी द्वारा किया जाना चाहिए। आरक्षित कीमत के निर्धारण हेतु आधार पिछली नीलामी में विशेष मद के लिए प्राप्त दर, प्रचलित बाजार दर, खेपों की प्रत्यक्ष स्थिति, खेपों का स्थान और परिवहन है। रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार नीलामी प्राधिकरण के पास आरक्षित कीमत के 10 प्रतिशत कम तक मद को बेचने का विविकाधिकार है। तथापि, आरक्षित कीमत से कम पर बोलियों को डिपों अधिकारी द्वारा स्वीकार किया जा सकता है जहां उचित प्रावधान हो, ऐसा करने वाले डिपों अधिकारी को लिखित में अपने कारण अभिलेखित करने होंगे।

जोनों और उत्पादन यूनिटों में यादृच्छिकता से एक वर्ष में 50 खेपों के चयन द्वारा आरक्षित कीमत के निर्धारण के आधार की समीक्षा करने हेतु एक प्रयास किया गया था। तथापि, विभिन्न खेपों के लिए आरक्षित कीमतों की गणना के अभिलेख लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे। इसलिए, लेखापरीक्षा आरक्षित रिजर्व कीमत के निर्धारण के लिए अपनाए गए आधार का सत्यापन नहीं कर सकी। रेल

²⁴⁴ एसईआर, सीआर, एनडब्ल्यूआर, एसईसीआर, एसडब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर, डब्ल्यूआर, एसआर, एनसीआर, एनआर, ईसीआर, मेट्रो रेल

²⁴⁵ आईसीएफ, आरडब्ल्यूएफ, सीएलडब्ल्यू, डीएलडब्ल्यू और डीएमडब्ल्यू

प्रशासन ने 12 जोनों²⁴⁶ और तीन उत्पादन यूनिटों²⁴⁷ (डीएलएफ, आईसीएफ और आरसीएफ) में उक्त की गोपनीयता रखते हुए बेची गई खेपों के लिए आरक्षित कीमत प्रस्तुत करने से मना कर दिया था। चार जोनों (सीआर, एनएफआर, एसईआर, एसईसीआर) और दो उत्पादन यूनिटों (सीएलडब्ल्यू और आरडब्ल्यूएफ) में जहां सूचना दी गई थी, यह देखा गया कि किसी भी खेप को आरक्षित कीमत से कम पर 10 प्रतिशत से अधिक पर नहीं बेचा गया था। जांच की गई खेपों में से 150 में 32, (सीआर), 150 (एसईसीआर) में से 11, 157 में से 157 (एसईआर), 482 में से 11 (सीएलडब्ल्यू) और 50 में से 2 (आरडब्ल्यूएफ) को आरक्षित मूल्य से कम पर बेचा गया था।

5.1.2.4.3 खेपों के निपटान में विलम्ब

आईआरएससी के पैरा 2410 में अनुबंध किया गया है कि नीलामी बिक्री के लिए संचित की गई सभी स्क्रेप सामग्रियों को सुविधाजनक खेप आकारों में पृथक किया जाना चाहिए जो नीलामी पर बोलीदाताओं के लिए उपयुक्त हों। पिछले तीन वर्षों से 31 मार्च तक छः माह से अधिक से निपटान न की गई शेष की स्थिति निम्नानुसार थी:

तालिका 5.1 - 6 माह से अधिक से निपटान न की गई शेष खेपे

निम्नलिखित तक	स्क्रेप	निपटान न की गई खेपों का मूल्य (करोड़ में)
31 मार्च 2011	6 कोचों, 9 वैगनों और दूसरी 2013 मर्दों सहित 10542.331 एमटी स्क्रेप	25.70
31 मार्च 2012	4 कोचों, 6 वैगनों, 9 वैगनों और दूसरी 854 मर्दों सहित 8776.046 एमटी स्क्रेप	17.36
31 मार्च 2013	31 वैगनों, 10 वैगनों और दूसरी मर्दों सहित 17177.273 एमटी स्क्रेप	42.09

(स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के चयनित स्क्रेप यार्ड के खेप रजिस्टर)

उपरोक्त 31 मार्च 2013 को स्क्रेप से लम्बित निपटान में तीव्र वृद्धि को दर्शाता है जो मार्च 2011 में लम्बित निपटान से लगभग 64 प्रतिशत अधिक है। बोलियाँ प्राप्त

²⁴⁶ ईआर, एनएफआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर, डब्ल्यूआर, एसआर, ईसीओआर, एनआर, ईसीआर, एनसीआर, एनईआर

²⁴⁷ डीएलडब्ल्यू, आईसीएफ और आरसीएफ

न होना/आरक्षित कीमत से कम पर बोलियाँ प्राप्त होना/एप्रोच रोड की अनुपलब्धता सात जोनों²⁴⁸ में 6 माह से अधिक से निपटान न की गई शेष खेपों के मुख्य कारण थे।

नमूना जाँच के दौरान यह देखा गया कि:

➤ एसआर में, 1143.81 एमटी (3.24 करोड़) भार का स्थायी रेलपथ स्क्रैप का छः माह के अधिक से निपटान नहीं किए हुए पड़ा था। पटरियों के निपटान



पेराम्बेर में ट्रैकों के बीच पड़े रेल के स्क्रैप

न किए जाने का मुख्य कारण यह था कि पटरियों को रेलपथों के बीच रखा गया था, जल भराव, सड़क पहुँच का अभाव, क्रेन की उपयोगिता और मार्ग की दूरी थी।

➤ एनआर में नवीकरण कार्यों से उत्पन्न और जून 2010 से दिसम्बर 2012 के दौरान बेकार घोषित 1.16 करोड़ मूल्य की स्थायी पथ लौह सामग्रियों (450.23 एमटी पटरियाँ आदि और 1406 स्लीपर) के विभिन्न प्रकारों के 8 से 38 माह के बीच की अवधि हेतु जुलाई 2013 तक निपटान नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त “52 कि.ग्रा. पटरियों²⁴⁹” के 175.176 एमटी के इंजीनियरिंग स्क्रैप और 60.62 लाख मूल्य के 30.090 एमटी रौट लौह को लखनऊ डिवीजन में दिसम्बर 2012 में निपटान के लिए रखा गया था लेकिन जुलाई 2013 तक उसका निपटान नहीं किया जा सका था।

➤ ईसीआर में ओबरा थर्मल पावर स्टेशन (ओटीपीएस) में 143 टैंक वैगनों वाले दो रेको को फरवरी 2009 और अगस्त 2009 में एश स्लरी के लदान के लिए ओबरा “ख” यार्ड में लाया गया था। ये वैगन एश स्लरी के लदान हेतु उपयुक्त नहीं थे। व्हील और धूरी को छोड़कर इन सभी 143 वैगनों का 27 दिसम्बर 2010 को निराकरण कर दिया गया था। इनकी अभी तक नीलामी नहीं की गई है (मार्च 2014)। इन 143 वैगनों में से वापस लेने योग्य व्हील और धूरियों को दिसम्बर 2010 से ओबरा के “ख” यार्ड में रखा गया था। इन व्हील्स और धूरियों को पुनर्चक्रण के लिए भेजने हेतु कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

²⁴⁸ एसईआर, सीआर, डब्ल्यूसीआर, डब्ल्यूआर, ईसीओआर, एनआर और ईसीआर

²⁴⁹ 52 कि.ग्रा. पटरियाँ-पटरियों का एक प्रकार, इसके एक मीटर का भार 52 कि.ग्रा. है

मैकेनिकल और स्टोर विभागों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि निराकरण किए गए चल स्टॉक के निपटान के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं है। स्क्रेप चल स्टॉक के निपटान में लिए गए समय विभिन्न क्षेत्रों में काफी अन्तर था। निराकरण की तारीख से निराकरण किए गए चल स्टॉक की बिक्री में लिया गया अधिकतम समय सीआर में 1247 दिनों (वैगनोंके एक मामले में), एसआर में 6149 दिनों (कोचों के एम मामले में), डब्ल्यूसीआर में 1572 दिनों (लोको के एक मामले में) का था।

खेपों के निपटान में विलम्ब के परिणामस्वरूप क्षेत्रीय रेलवे में बेची न गई खेपों का संग्रहण हो गया। लेखापरीक्षा की अवधि के दौरान आयोजित की गई नीलामियों से संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि सभी क्षेत्रों में जांच किए गए बेची न गई खेपों की प्रतिशतता एनएफआर में 2010-11 के दौरान 3.5 प्रतिशत से 2011-12 के दौरान एनआर में 100 प्रतिशत और 2012-13 के दौरान एसईसीआर में रेल पहिया कारखाना, बैंगलुरु में भिन्न थी। क्षेत्रीय रेलवे में बेची न गई खेपों की प्रतिशतता 2010-11 के दौरान एनएफआर में 3.50 प्रतिशत से रेल पहिया कारखाना, बैंगलुरु में 97.62 प्रतिशत तक, 2011-12 के दौरान ईसीओआर में 0.40 प्रतिशत से एनआर में 100 प्रतिशत तक और 2012-13 के दौरान ईसीओआर में 4.99 प्रतिशत से एसईसीआर और रेल पहिया कारखाना, बैंगलुरु में 100 प्रतिशत तक भिन्न थी। तेरह²⁵⁰ क्षेत्रों और चार²⁵¹ उत्पादन इकाइयों में बेची न गई खेपों की प्रतिशतता 40 प्रतिशत से अधिक थी। तथपि, मेट्रो रेल, कोलकत्ता में 2012-13 के दौरान बेची न गई खेपों की प्रतिशतता 21 प्रतिशत थी। रेल प्रशासन ने बोलियां आयोजित करने और/या आरक्षित कीमत से कम पर बोली छोड़ने के कारण बेची न गई खेपों में इजाफा हुआ।

5.1.2.4.4 रेलवे द्वारा स्क्रेप का उपयोग

आईआरएससी के पैरा 2404 में अनुबंध किया गया है कि रेलवे वर्कशॉप में फाउन्डरियों के लिए कच्ची सामग्री के रूप में उपयोग के लिए उपयुक्त स्क्रेप को ऐसे उपयोग हेतु आरक्षित रखा जाना चाहिए, केवल ऐसी आवश्यकताओं से अधिक सामग्री को बेचा जाना चाहिए। स्क्रेप के आन्तरिक उपयोग पर 2004-05 के लिए अपने बजट भाषण में रेल मंत्री ने भी इस पर जोर दिया था।

²⁵⁰ एससीआर, एनडब्ल्यूआर, डब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर, एससीईआर, एसआर, एनआर, एसडब्ल्यूआर, एनसीआर, ईसीआर, एनईआर और मेट्रो रेल

²⁵¹ सीएलडब्ल्यू, डीएलडब्ल्यू, आर डब्ल्यूएफ और डीएमडब्ल्यू

जोन द्वारा आपूर्ति की तुलना में व्हील विनिर्माण संयंत्र (डब्ल्यूएमपी)/छपरा और रेल व्हील फैक्ट्री(आरडब्ल्यूएफ)/बेंगलौर द्वारा स्क्रैप पटरियों की मांग और संबंधित जोनोंद्वारा उक्त के प्रति पटरियों की आपूर्तिको नीचे दिया गया है

तालिका 5.2- स्क्रैप पटरियों की आपूर्ति की तुलना में मांग

वर्ष	स्क्रैप पटरियों की मांग (एमटी)	संबंधित रेलवे द्वारा आपूर्ति (एमटी)	अन्तर(+/-)
2010-11	65191	21874.695	(-)66 प्रतिशत
2011-12	33413	16911.747	(-)49 प्रतिशत
2012-13	52309.725	62163.969	(+)19 प्रतिशत

(स्रोत: अलग अलग माँग)

यह देखा गया कि यद्यपि पटरी स्क्रैप की पर्याप्त मात्रा की डब्ल्यूएमपी/छपरा और आरडब्ल्यूएफ/बेंगलौर की मांग को पूरा करने के लिए उत्पत्ति हुई थी, फिर भी सात जोनों²⁵² में स्क्रैप पटरियों को उस दर पर बेचा गया जोकि उपरोक्त रेलवे विनिर्माण संयंत्रों द्वारा प्रस्तावित दर की अपेक्षा 2 प्रतिशत (एसडब्ल्यूआर) से 26 प्रतिशत (एसडब्ल्यूआर) तक कम थी। इस प्रकार, निजी पार्टियों को बिक्री और डब्ल्यूएमपी/छपरा और आरडब्ल्यूएफ/बेंगलौर को मांगी गई पटरियों की आपूर्ति परिहार करने के परिणामस्वरूप से ` 21.11 करोड़ की हानि हुई।

5.1.2.4.5 स्क्रैप उठाना

रेलवे बोर्ड ने निर्धारित किया (मई 2012) की नीलामी की तारीख से अधिकतम 50 दिन का निःशुल्क सुपर्दगी समय होगा। समयसीमा सीओएस/सीएमएम द्वारा 65 दिनों तक बढ़ाई जा सकती है। तथापि, 65 दिनों से आगे सुपर्दगी केवल ग्राउंड किराए के भुगतान के बाद ही दी जा सकती है। लेखापरीक्षा ने नीलामी की तिथि से स्क्रैप पटरियों को उठाने की तिथि तक लिया जाने वाला न्यूनतम और अधिकतम समय क्रमशः एनडब्ल्यूआर में 1 दिन और एससीआर में 369 दिन था की समीक्षा की। नीलामी की गई 1370 खेपों में से 143 मामलों में सामग्री को अनुज्ञेय 65 दिन के अधिक समय से उठाया गया था। तथापि, केवल 10 मामलों

²⁵² एसईआर, ईसीआर, ईआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर, एसआर और एनआर

में ग्राउंड किराए की वसूली की गई थी और 133 मामलों में ग्राउंड किराए की वसूली नहीं की गई थी। कुल अप्राप्य राशि ` 3.52 करोड़ होने का अनुमान है।

5.1.2.5 मॉनीटरिंग और आन्तरिक नियंत्रण तंत्र

एक प्रभावी आन्तरिक नियंत्रण तंत्र प्रणाली की मौजूदगी स्क्रेप के निपटान में अनियमितताओं/धोखाधड़ी को रोकने और पता लगाने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है।

5.1.2.5.1 स्क्रेप डिपुओं पर स्क्रेप सामग्री का स्टॉक सत्यापन

आईआरएससी के खण्ड 4.4 के पैरा 3202 में सभी मदों जिनको 12 महीनों और उससे अधिक तक जारी नहीं किया गया का वर्ष में एक बार वार्षिक स्टॉक सत्यापन प्रदान करने का प्रावधान है। निर्धारित कार्यक्रमानुसार स्टोर का सत्यापन लेखा विभाग के स्टॉक सत्यापक द्वारा किया जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड ने बताया कि (फरवरी 2010) इन अनुदेशों की पुनरावृत्ति करते हुए केन्द्रीय सतर्कता आयोग (सीवीसी) ने अनुदेश दिया कि रेलवे को स्टोर में रखे स्टॉक का वार्षिक रूप से अनिवार्य सत्यापन सुनिश्चित करना चाहिए। 39 स्टोर डिपुओं (परिशिष्ट IV) जहाँ जारी सामग्री/स्क्रेप को निलामी हेतु रखा गया था के अभिलेखों की पुनरीक्षा से पता चला कि:

- दस²⁵³ जोनों और दो²⁵⁴ उत्पादन यूनिटों में 17 स्टोर्स डिपुओं में पुनरीक्षा अवधि के दौरान प्रति वर्ष स्टॉक सत्यापन किया जाता था।
- दस²⁵⁵ जोनों के 17 स्टोर डिपुओं में अर्थात् समीक्षा की अवधि के दौरान स्क्रेप का कोई स्टॉक सत्यापन नहीं किया गया था।
- एनईआर (गोरखपुर डिपो), सीएलडब्ल्यू (सीआरजे) और आरडब्ल्यूएफ/ वाईएनके (जीएसडी) में स्टॉक सत्यापन संवीक्षा के तहत तीन में से दो वर्षों में

²⁵³ एनडब्ल्यूआर (जेयूडिपो), डब्ल्यूआर (एमएक्स, डीएचडी और पीआरटीएन डिपो) सीआर (परेल डिपो) एससीआर (लालगुडा डिपो), एआर (जीएसडी/पीईआर और एसएसडी/पीटीजे), एनआर (एसएसबी, जेयूडीडब्ल्यू और एएमवी डिपो) एसडब्ल्यूआर (मैसूर डिपो), एनईआर (इजतनगर डिपो) एनएफआर (सेल्स डिपो पांडू, डीबीआरटी), एसईआर (आर-यार्ड और स्क्रेप यार्ड)

²⁵⁴ डीएलडब्ल्यू (स्क्रेप यार्ड), आईसीएफ (शैल डिपो)

²⁵⁵ मेट्रो रेल (नाओपारा डिपो), डब्ल्यूसीआर (डब्ल्यूआरएस कोटा और सीआरडब्ल्यूएस-भोपाल डिपो), सीआर (माटुंगा, मनमाड और हाजीबदर), एसईसीआर (जीएसडी/रायपुर), एसआर (जीएसडी और एसएसडी/जीओसी), एसडब्ल्यूआर (हुबली डिपो), एनसीआर, (जेएचएस और सीएनबी डिपो), ईसीआर (एसपीजे स्टोर डिपो), ईआर (बेलूर, जमालपुर और हलीसहर डिपो) और एनएफआर (सेल्स डिपो एनबीक्यू डिपो)

किया गया था। एनडब्ल्यूआर (बीकेएन) और एनएफआर (सेल्सडिपो, एनजेपी) में स्टॉक सत्यापन संवीक्षा अवधि के दौरान केवल एक बार किया गया था।

रेल प्रशासन ने प्रतिमानों के अनुसार स्टॉक सत्यापन न करने का कारण सामग्री (मिश्रित सामग्री) की गैर सत्यापन योग्य स्थिति (डब्ल्यूसीआर), स्टोर यूनिट द्वारा असहयोग (एनडब्ल्यूआर, एनएफआर सीएलडब्ल्यू) और एमएमआईएस²⁵⁶ में अनुचित सूचना प्रदर्शन (एनडब्ल्यूआर), स्टॉक सत्यापनकर्ता की अनुपस्थिति²⁵⁷ (एसडब्ल्यूआर और सीएलडब्ल्यू) और - तुलाई सुविधाओं की अनुलब्धता (सीएलडब्ल्यू) को बताया।

इस प्रकार, भंडार में पड़े हुए स्टॉक के अनिवार्य सत्यापन के लिए सीवीसी की सिफारिश के बावजूद, रेलवे बोर्ड यह सुनिश्चित करने में विफल रहा कि जोन निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार विमुक्त/स्क्रेप सामग्री का स्टॉक सत्यापन कर रहा था।

5.1.2.5.2 स्क्रेप बिक्री उंचत खाते से डेबिट/क्रेडिट शेषों की मंजूरी न होना

संव्यहारों जिन्हें किसी कारण से अन्तिम शीर्ष खाता में बुक नहीं किया जा सका था या विस्तृत विवरण की अनुपलब्धता के कारण उस समय तक अस्थायी उंचत शीर्ष के अन्तर्गत बुक किया गया है जब कि विस्तृत ब्यौरे उपलब्ध होने के बाद उन्हें उनके अंतिम शीर्ष खाता में समायोजित नहीं किया जाता। उंचत शीर्ष में पर्याप्त बकाया संव्यहारों के निपटान के विलम्ब और खाता में संव्यहारों के अनिश्चित प्रक्षेपण को दर्शाता है। जब तक उंचत शेषों की निकासी नहीं होती तब तक डेबिट को संबंधित व्यय शीर्ष पर प्रभारित नहीं किया जाएगा और क्रेडिट को अंतिम राजस्व शीर्ष पर प्रभारित नहीं किया जाएगा। 31 मार्च 2013 तक स्क्रेप बिक्री उंचत लेखा की समीक्षा से पता चला कि:

- ` 688.71 करोड़ का डेबिट शेष छः जोनों²⁵⁸ और दो उत्पादन यूनिटों²⁵⁹ में सुसंगत क्रेडिट विवरणों के अभाव में तीन वर्षों से लम्बित था। एसडब्ल्यूआर में ` 685.67 करोड़ का डेबिट उंचत सबसे अधिक था।

²⁵⁶ मैटिरियल मेनेजमेंट सूचना प्रणाली

²⁵⁷ स्टॉक सत्यापनकर्ता-आईआरएससी के पैरा 3202 में निर्धारित किया गया है कि भंडार, चाहे वह स्टोर डिपो या विभाग के पास हो का सत्यापन निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार लेखा विभाग के स्टॉक सत्यापनकर्ता द्वारा किया जाना चाहिए।

²⁵⁸ एनडब्ल्यूआर, डब्ल्यूआर, एनआर, एसडब्ल्यूआर, एनईआर और एसईआर

²⁵⁹ आरसीएफ और डीएमडब्ल्यू

- आठ जोनों²⁶⁰ और दो उत्पादन यूनिटों²⁶¹ में ` 712.40 करोड़ का क्रेडिट शेष सुसंगत बिक्री इश्यू नोट्स के अभाव में तीन वर्षों से अधिक से बकाया था, एसडब्ल्यूआर में ` 697 करोड़ का क्रेडिट उचंत सबसे अधिक था। एसआर में, अदालती मामलों के लम्बन के कारण ` 0.65 करोड़ की राशि तीन वर्षों से अधिक से बकाया थी, एक मामले में यह 13 वर्षों से अधिक से बकाया थी।

उचंत शीर्ष के अन्तर्गत डेबिट/क्रेडिट शेष की मंजूरी न होने से संबंधित यूनिटों द्वारा अपर्याप्त अनुवर्ती कार्रवाई और खराब आत्तरिक नियंत्रण तंक का पता चलता है।

5.1.2.5.3 लाभांश का परिहार्य भुगतान

पूँजी अर्थात् केन्द्र सरकार से प्राप्त सहायता से सृजित परिसम्पत्ति से रेलवे द्वारा देय लाभांश का भुगतान केन्द्र सरकार को किया जाता है। इस लाभांश की दर वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान क्रमशः 6 प्रतिशत, 5 प्रतिशत और 4 प्रतिशत थी। जब ऐसी परिसम्पत्ति का निपटान स्क्रेप के रूप में घोषित होने के बाद किया जाता है तब इसकी मूल लागत को पूँजी में प्रतिलेखन किया जाना अपेक्षित है ताकि प्रभार पर कुल पूँजी को कम किया जा सके, जिससे भारत सरकार को लाभांश के प्रति रेलवे द्वारा देय राशि को कम किया जाए इसलिए रेलवे द्वारा देय लाभांश में वृद्धि का इसकी लाभप्रदता पर प्रभाव पड़ता है। पूँजी से चल स्टॉक निधियन के निराकरण की स्थिति में एक अनुमान पूँजी से ऐसे स्टॉक की मूल लागत का अवलेखन करके तैयार किया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा द्वारा प्रतिलेखन समायोजन की जांच से पता चला कि:

- आठ जोनों²⁶² के 1110 कोर्चों, 13236 वैगनों और 144 इंजनों का प्रतिलेखन समायोजन निराकरण करने के बाद के वित्त वर्षों में किया गया था।
- एससीआर में, प्रतिलेखन समायोजन तिमाही संवीक्षा के आधार पर किया जाता था। एसडब्ल्यूआर में, प्रतिलेखन समायोजन चल स्टॉक के निराकरण के एक महीने से 12 महीने के अन्दर किया गया था।
- आठ जोनों²⁶³ में, 2010-13 के दौरान कोई चल स्टॉक का प्रतिलेखन समायोजन नहीं किया गया था जबकि चल स्टॉक का निराकरण कर दिया गया

²⁶⁰ एनडब्ल्यूआर, डब्ल्यूआर, एसईसीआर, एसआर, एनआर, एसडब्ल्यूआर, एनईआर और एसईआर

²⁶¹ आरसीएफ और डीएमडब्ल्यू

²⁶² एनडब्ल्यूआर, सीआर, ईआर, एनईआर, एनएफआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर और एसईआर

²⁶³ डब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर, एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, ईसीओआर और ईसीआर

था। चार डिवीजनों के डब्ल्यूआर में केवल दो चल स्टॉक का प्रतिलेखन समायोजन किया गया था।

चल स्टॉक के प्रतिलेखन समायोजन/गैर समायोजन के निराकरण में विलम्ब के कारण अर्थात् 122 कोचों, 650 वैगनों और 70 इंजनों (574 कोचों, 2973 वैगनों और 108 इंजनों को 2012-13 के दौरान निराकृत किया गया था जिसके लिए प्रतिलेखन समायोजन 2013-14 में देय था और लाभांश की गणना नहीं की गई है) रेल प्रशासन को ` 7.80 करोड़ के परिहार्य लाभांश का भुगतान करना पड़ा था।

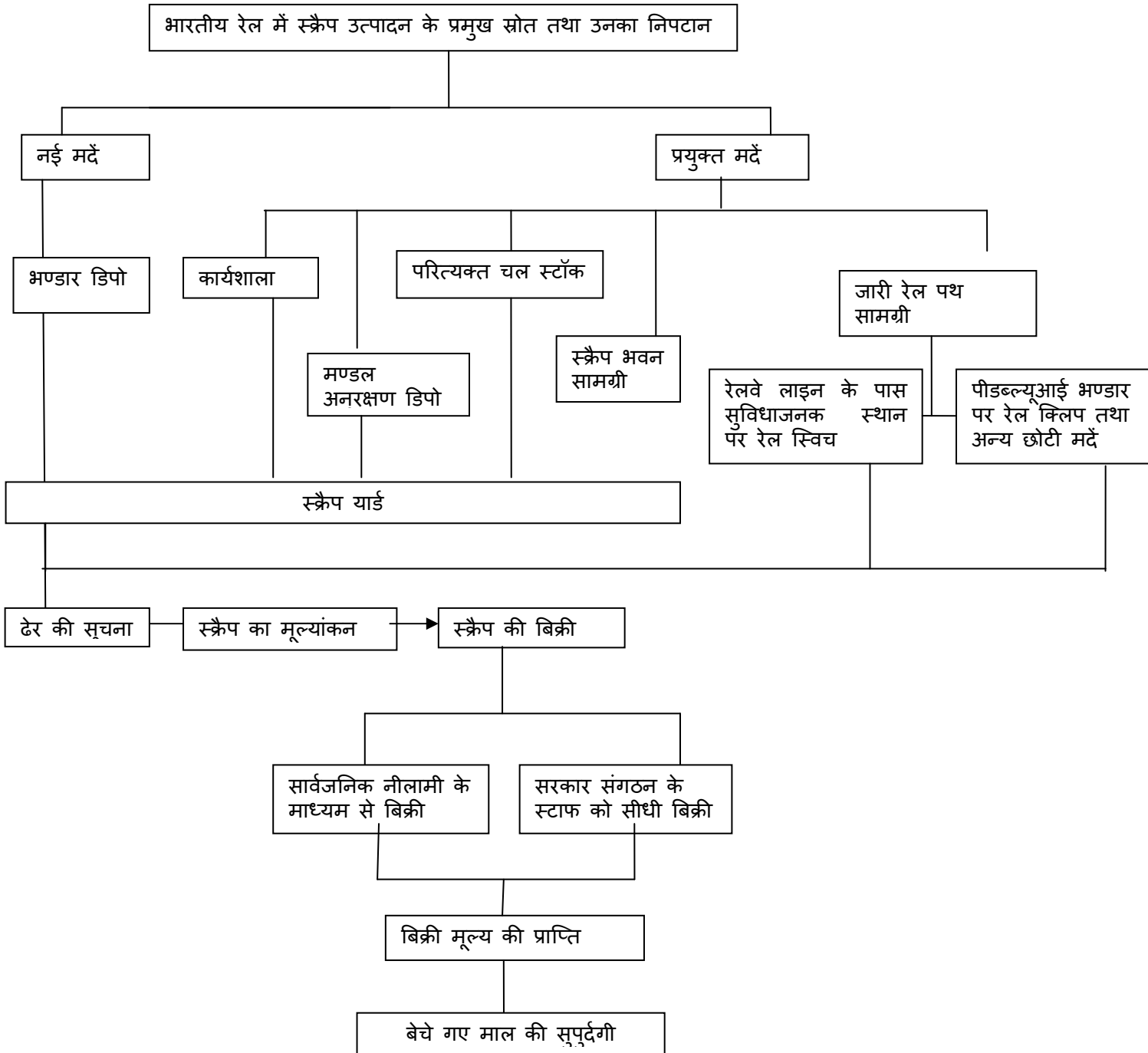
इस प्रकार आन्तरिक नियंत्रण तंत्र में कमी थी क्योंकि सभी जोन प्रत्यक्ष सत्यापन के संबंध में संहितीय प्रावधानों का अनुपालन नहीं कर रहे थे। जोन पूंजी से अधिप्राप्त चल स्टॉक के प्रतिलेखन समायोजन से संबंधित प्रतिमानों का अनुपालन करने में भी विफल रहा और जिसके कारण ` 7.80 करोड़ के परिहार्य लाभांश का भुगतान करना पड़ा।

5.1.3 निष्कर्ष

स्क्रेप उत्पत्ति का नियोजन और अनुमान वास्तविक नहीं था। चयनित कार्यों में अनुमानित प्रक्षेपणों की तुलना में पटरियों की विमुक्ति में बड़ी भिन्नता ने दर्शाया कि अनुमानों को क्षेत्र/रेलपथ स्थितियों के अनुसार तैयार नहीं किया गया था। विभिन्न जोनों में स्क्रेप की पहचान और संग्रहण में विलम्ब स्क्रेप प्रेषकों के स्थानों पर तुलाई सुविधाओं का अभाव दूसरी कमजोर कड़ी थी जिसने स्क्रेप डिपुओं तक रास्ते में स्टोरों की चोरी/उठाईगिरी के जोखिम को बढ़ाया। स्क्रेप के निपटान के उद्देश्य के लिए बनाई गई खेंपे सुपर्दगी के समय पर कम पाई गई थी। खेपों के निपटान में विलम्ब थे और इससे क्षेत्रीय रेलवे में बेची न गई खेपों का संग्रहण हो रहा था। अधिकतर क्षेत्रीय रेल और उत्पादन इकाईयों ने लेखापरीक्षा को बेची गई खेपों की आरक्षित कीमत प्रस्तुत नहीं की थी। आरक्षित कीमत के निर्धारण के आधार को साझा न करने के परिणामस्वरूप लेखापरीक्षा विभिन्न क्षेत्रों में निर्धारित आरक्षित कीमत की तुलना नहीं कर सकी और इसलिए आरक्षित कीमत के निर्धारण के आधार का आकलन नहीं कर सकी। स्टॉक सत्यापन जाँच किये गए स्टोर डिपुओं के 50 प्रतिशत से अधिक में प्रतिमानों के अनुसार नहीं किया गया था।

इस प्रकार, स्थापित निर्धारण की प्रणाली, स्क्रेप की पुनः प्राप्ति और निपटान तथा मॉनीटरिंग तन्त्र त्रुटिपूर्ण था और विभिन्न स्तरों पर विलम्ब से स्क्रेप के हास, मूल्य में कमी और चोरी एवं उठाईगिरी के जोखिम में वृद्धि हुई।

परिशिष्ट I
स्क्रेप का फ्लोचार्ट



परिशिष्ट II

लेखापरीक्षा के लिए चयनित जोनों में पूर्ण सीटीआर/टीआरआर/जीसी की संख्या

जोन	सीटीआर की संख्या	टीआरआर की संख्या	जीसी की संख्या
एनडब्ल्यूआर	2	2	1
डब्ल्यूआर	2	2	1
डब्ल्यूसीआर	2	2	-
सीआर	2	2	1
एससीआर	2	2	1
एसईसीआर	3	1	1
एसआर	1	3	1
एनआर	2	2	-
एसडब्ल्यूआर	1	3	1
एनसीआर	2	-	1
ईसीआर	4	-	1
ईआर	2	2	1
एनईआर	1	3	1
ईसीओआर	2	2	1
एनएफआर	-	4	1
एसईआर	3	1	-
सीएनडब्ल्यू	1	-	-
मैट्रो	-	2	-
जोड़	32	33	13

परिशिष्ट III

लेखापरीक्षा के लिए जोनों में चयनित डिपो

जोन	स्क्रेप यार्ड की संख्या	स्क्रेप यार्ड/डिपो
सीआर	4	(1)परेल,(2) माटुंगा, (3) मनमाड, (4) हाजीबूदा
ईआर	3	(1)बेलूर, (2) हालीसहर, (3) जमालपुर
एनसीआर	2	(1)झांसी, (2) कानपुर
एनईआर	2	(1)गोरखपुर, (2) इज्जतनगर
एनएफआर	4	(1)न्यू बोगाई गांव, (2) पांडू, (3) डिब्रूगढ़, (4) न्यू-जलपाईगुड़ी
एनआर	3	(1)साबरमती, (2) जेयूडीडब्ल्यू, (3) एएमवी
एनडब्ल्यूआर	3	(1)बीकानेर, (2) जोधपुर, (3) अजमेर
एससीआर	1	(1)लल्लागुड़ा,
एसईसीआर	1	(1)रायपुर
एसईआर	1	(1)खड़गपुर
ईसीओआर	1	(1)मंचेश्वर
एसडब्ल्यूआर	2	(1)हुबली, (2) मैसूर
डब्ल्यूसीआर	2	(1)भोपाल, (2) कोटा
डब्ल्यूआर	4	(1)दाहोद, (2) महालक्ष्मी, (3) प्रतापनगर, (4) साबरमती
ईसीआर	1	(1)समस्तीपुर
एसआर	1	(1)पैरम्बूर
मैट्रो	1	(1)नावपाड़ा
आईसीएफ	1	(1)आईसीएफ शैल
डीएलडब्ल्यू	1	(1) स्क्रेप यार्ड
आरडब्ल्यूएफ/ येलहंका	1	(1) स्क्रेप यार्ड
सीएलडब्ल्यू	1	(1) स्क्रेप यार्ड
डीएमडब्ल्यू/पटियाला	-	
आईसीएफ/कपूरथला	-	
जोड़	40	

5.2 इंडीग्रल कोच फैक्टरी का कार्य, चेन्नई

5.2.1 प्रस्तावना

1955 में स्थापित तमिलनाडु में पैराम्बर, चेन्नई स्थित इंडीग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ) भारतीय रेल की प्रमुख कोच उत्पादन यूनिट है। आईसीएफ का कारोबार विस्तार कोचों की डिजाइन, विकास तथा विनिर्माण शामिल करता है। इसकी वार्षिक उत्पादन क्षमता 1000 कोच (1990-91) निर्धारित थी जिसे 1250 कोच (2010-11) तथा 1500 कोच (2011-12) तक बढ़ाया गया। आईसीएफ में प्रतिवर्ष पारम्परिक कोच²⁶⁴, हैवी बिल्ड कोच²⁶⁵ तथा आईसीएफ बोगियों²⁶⁶ वाले एलएचबी²⁶⁷ डिजाइन, लाइट वेट, स्टेनलेस स्टील कोच सहित लगभग 1500 से 1600 विभिन्न प्रकार के कोचों का विनिर्माण किया जाता है। इसकी दो अलग यूनिटें तथा शैल डिवीजन तथा साजसज्जा डिवीजन हैं। शैल डिवीजन असाज्जीत शैल का विनिर्माण करता है और साजसज्जा डिवीजन फर्श, दिलहाबन्दी, वायरिंग,

²⁶⁴ पारम्परिक कोच गैर वातानुकूलित तथा वातानुकूलित कोचों के सामान्य तथा नेमी प्रकार के हैं। गैर वातानुकूलित पारम्परिक कोचों में द्वितीय श्रेणी सामान्य बैठने के कोच (एसजी जीएसएण्डएसजी जीएससीजैड), द्वितीय श्रेणी शयनयान (एसजी जीएससीएन), ब्रेक वैन तथा सामान रैक के साथ द्वितीय श्रेणी (एसजी एसएलआर) तथा द्वितीय श्रेणी सह ब्रेक वैन (एसजी एसआर) आदि शामिल होते हैं। वातानुकूलित कोचों में एसी चेरर कार (जीएस एससीजैडएसी), जन शताब्दी के लिए एसी चेरर कार, एसी प्रथम श्रेणी स्लीपर कोच (एसजीएफएसी), एसी द्वितीय श्रेणी टू टायर कोच (एसजी एसीसीडब्ल्यू), एसी प्रथम श्रेणी सह द्वितीय श्रेणी टू टायर को (एसजीएफएसीसीडब्ल्यू), एसी चेरर कार प्रथम श्रेणी तथा द्वितीय श्रेणी, डबल डेकर्स आदि शामिल होते हैं।

²⁶⁵ हैवी बिल्ड कोच या तो विशेष प्रकार के कोच होते हैं अथवा विशेष प्रयोजनों के लिए बने कोच होते हैं। ये वर्तमान इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट कोच (एसीईएमयू), मेनलाइन ईएमयू कोच (एसी एमईएमयू), डीजल इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट कोच (डेमू), बहु रूपात्मक परिवहन प्रणाली (एमएमटीएस) तथा मुम्बई रेल विकास निगम (एमआरवीसी) जैसी रेल परियोजनाओं के लिए एसीईएमयू कोच, पैलेस आन व्हील, डकन ओडिसी, स्वतः नोटित पराध्वानिकी (एसपीयूआरटी) कार, स्वतः नोटित दुर्घटना राहत औजार वैन ट्रेलर(स्पार्ट) कार आदि के लिए विशेष कोचों को स्थानापन्न कर रहे हैं।

²⁶⁶ हैवी बिल्ड कोच या तो विशेष प्रकार के कोच होते हैं अथवा विशेष प्रयोजनों के लिए बने कोच होते हैं। ये वर्तमान इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट कोच (एसीईएमयू), मेनलाइन ईएमयू कोच (एसी एमईएमयू), डीजल इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट कोच (डेमू), बहु रूपात्मक परिवहन प्रणाली (एमएमटीएस) तथा मुम्बई रेल विकास निगम (एमआरवीसी) जैसी रेल परियोजनाओं के लिए एसीईएमयू कोच, पैलेस आन व्हील, डकन ओडिसी, स्वतः नोटित पराध्वानिकी (एसपीयूआरटी) कार, स्वतः नोटित दुर्घटना राहत औजार वैन ट्रेलर(स्पार्ट) कार आदि के लिए विशेष कोचों को स्थानापन्न कर रहे हैं।

²⁶⁷ लिके होल्फमन बुस्च कम्पनी

सीट, खिड़कियां, पंखे तथा प्रकाश व्यवस्था मुहैया करने के द्वारा असाज्जीत शैल को पूर्णरूपेण कोचों में बदलता है।

भारत में दो और कोच उत्पादन यूनिटें यथा पंजाब में रेल कोच फैक्टरी (आरसीएफ) कपूरथला (1986 में स्थापित) तथा उत्तर प्रदेश में रेल कोच फैक्टरी (आरसीएफ)लालगंज, रायबरेली (2012 में स्थापित) हैं। आरसीएफ कपूरथला 1600 कोच प्रति वर्ष की कोच विनिर्माण क्षमता के साथ सबसे बड़ी कोच उत्पादन यूनिट है। आरसीएफ रायबरेली आधुनिकीकृत कम भार स्टेनलैस स्टील एलएचबी डिजाइन कोच, विशेषकर राजधानी तथा शताब्दी गाड़ियों के लिए अनुभूति कोचों का विनिर्माण करेगा और प्रत्याशित विनिर्माण क्षमता 1000 कोच प्रतिवर्ष है।

आईसीएफ का महाप्रबन्धक (जीएम) अध्यक्ष है। वह रेलवे बोर्ड के यांत्रिक के सदस्य को रिपोर्ट करता है जिसकी उत्पादन इकाई एवं कार्यकारी निदेशालय में पदस्थापित अतिरिक्त सदस्य (उत्पादन इकाईयों), कार्यकारी निदेशक (उत्पादन इकाईयों) तथा निदेशक (उत्पादन इकाईयों) द्वारा सहायता की जाती है। जीएम (आईसीएफ) मुख्य यांत्रिक अभियन्ता (सीएमई) मुख्य इलैक्ट्रीकल अभियन्ता (सीईई), मुख्य अभियन्ता सिविल कार्य (सीई), भण्डार नियंत्रक (सीओएस) मुख्य कार्मिक अधिकारी (सीपीओ) तथा वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफएएण्डसीएओ) तथा उनके सहायक कार्यालयों की सहायता से कार्य करता है।

निम्न निर्धारित करने के उद्देश्यों के साथ आईसीएफ के अभिलेखों की समीक्षा की गई

- क्या उत्पादन कार्यकलापों की योजना बनाई गई थी और मितव्ययी रूप में और दक्षतापूर्वक किए गए थे,
- विक्रेता विकास प्रभावी था और मालसूची प्रबन्धन मितव्ययी तथा सफल था; और
- मानव संसाधन प्रबन्धन सफल तथा प्रभावी था।

आईसीएफ के निष्पादन की समीक्षा करते समय उत्पादन कार्यक्रम, अनुमत समय²⁶⁸, जनशक्ति के प्रावधान आदि के अन्तिमीकरण के संबंध में समय-समय

²⁶⁸ एक कार्य के लिए 'स्वीकृत समय' वह समय है जिसके अन्दर एक श्रमिक को एक प्रचालन पूरा करना चाहिए तथा बोनस अर्जित करना होगा। यह समय फेटिग्यू (25%), कांटीजेंसी (12%), बोनस (33.33%) तथा गैजिंग (कार्यरत नहीं)-5% जैसे अन्य भत्तों के साथ सामान्य निर्धारित समय होगा। यह आशा की जाती है कि एक औसत कर्मचारी को 'स्वीकृत समय' के 75% में एक कार्य पूरा करेगा तथा 33.33% बोनस अर्जित करेगा।

पर रेलवे बोर्ड द्वारा जारी प्रतिमान तथा मार्गनिर्देश, आरडीएसओ²⁶⁹ तथा राइट्स²⁷⁰ आदि द्वारा जारी डिजाइन तथा विक्रेता विकास के संबंध में निर्देश/अनुदेश, कोडल प्रावधान²⁷¹ तथा विभिन्न रिपोर्टों²⁷² के अंश ध्यान में रखे गए थे। लेखापरीक्षा में शामिल की गई अवधि चार वर्ष अर्थात् 2009-13 थी। आईसीएफ, पेरमबुर की विभिन्न इकाईयों में अनुरक्षित अभिलेखों की संवीक्षा की गई थी।

5.2.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

5.2.2.1 उत्पादन प्रबन्धन

5.2.2.1.1 उत्पादन योजना तथा उत्पादन कार्यक्रमों में लगातार परिवर्तन

यात्री/माल सेवाओं को चलाने के लिए रेलवे ट्रेकों पर प्रयुक्त रेलवे स्टॉक चलस्टॉक के रूप में जाना जाता है। इसमें मुख्यतया विभिन्न प्रकार के इंजन, कोच तथा वैगन शामिल होते हैं।

लेखापरीक्षा ने आईसीएफ के उत्पादन कार्यक्रमों के अन्तिमीकरण की समीक्षा की तथा निम्नलिखित पाया:-

- आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, रेलवे बोर्ड भारतीय रेल की उत्पादन यूनिटों के प्रतिवर्ष चल स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) बनाता है और अन्तिम रूप देता है जिसमें खरीद उत्पादित किए जाने वाले चल स्टॉक की मात्रा शामिल हैं। आरम्भ में पाँच वर्षों की उत्पादन योजना रेलवे बोर्ड में बनाई गई है, इसके बाद प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक आरएसपी बनाया जाता है। कोडल निर्देशों²⁷³ के अनुसार वार्षिक आरएसपी में नए चल स्टॉक के प्रावधान कम से कम दो वर्ष अग्रिम में बनाए जाने हैं। योजना अवधि के प्रत्येक वर्ष में और उत्पादन यूनिट द्वारा कच्ची सामग्री की खरीद के लिए प्रारम्भिक समय प्रदान करने के लिए भी आवश्यकता का मेल खाना आवश्यक है।

आईसीएफ के वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम विलम्ब 2010-11 के लिए एक वर्ष और 2009-10, 2011-12 तथा 2012-13 प्रत्येक के लिए लगभग दो वर्ष

²⁶⁹ अनुसंधान डिजाइन तथा मानक संगठन

²⁷⁰ भारतीय रेल तकनीकी तथा आर्थिक सेवाएं

²⁷¹ यांत्रिक विभाग (कार्यशालाओं) की भारतीय रेल संहिता

²⁷² उच्च स्तर सुरक्षा समीक्षा समिति रिपोर्ट/राइट्स की अध्ययन रिपोर्ट

²⁷³ यांत्रिक विभाग (कार्यशालाओं) की भारतीय रेल संहिता का पैराग्राफ सं. 1503

होने पर रेलवे बोर्ड द्वारा विलम्बित रूप से अन्तिम किए गये थे। रेलवे बोर्ड ने उत्पादन योजनाओं को बारम्बार संशोधित किया। 2011-12 तथा 2012-13 में रेलवे बोर्ड ने क्रमशः दो बार तथा तीन बार उत्पादन योजनाएं संशोधित कीं।

- रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत उक्त आरएसपी के आधार पर, आईसीएफ प्रशासन को सामग्री खरीद की सुविधा के लिए प्रत्येक वर्ष के मार्च की समाप्ति तक अपने अस्थाई आन्तरिक उत्पादन कार्यक्रम को बनाना अपेक्षित है।

तथापि, आईसीएफ द्वारा अस्थायी उत्पादन कार्यक्रमों के अन्तिमीकरण में लगभग एक वर्ष का समान विलम्ब भी हुआ था। इसके अलावा, आईसीएफ ने समीक्षा के चार वर्षों के दौरान 27 अवसरों²⁷⁴ पर उत्पादन कार्यक्रम संशोधित किया। अन्तिम उत्पादन कार्यक्रमों में लगातार परिवर्तनों के लिए आईसीएफ द्वारा बताए गए मुख्य कारण निम्न थे-

- (i) रेलवे बोर्ड द्वारा उत्पादन कार्यक्रमों में लगातार परिवर्तन;
- (ii) रेलवे बोर्ड द्वारा उत्पादन के लिए योजित नए प्रकार के कोचों के संबंध में आईसीएफ द्वारा डिजाइन अन्तिमीकरण में विलम्ब;
- (iii) नई तकनीक के कोचों के भाग हेतु विक्रेता विकास में बाधाएं;
- (iv) बजट में नई गाड़ियों की घोषणा के मद्देनजर अधिक पारम्परिक जीएससीएन²⁷⁵ की आवश्यकता।

उत्पादन योजनाओं के अन्तिमीकरण में ऐसे विलम्ब और रेलवे बोर्ड तथा आईसीएफ स्तर पर उनकी बारम्बार संशोधन कोडल प्रावधानों का उल्लंघन थे जो उत्पादन समय रेखा को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर रहे हैं जैसा नीचे उप पैराग्राफ 2.2 में टिप्पणी की गई।

5.2.2.1.2 उत्पादन कार्यक्रमों में बारम्बार परिवर्तनों का प्रभाव

लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेलवे बोर्ड तथा आईसीएफ दोनों द्वारा लगातार परिवर्तनों ने आईसीएफ कार्यचालन तथा उत्पादन को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया। यह आगे पाया गया कि:

- कुछ दीर्घ प्रमुख मर्दें, जैसे विद्युत कर्षण मोटरें, विद्युत उपकरण, पहिया मर्दें, स्टील शीटें तथा प्लेटें कोचों के उत्पादन में उपयोग की जाती हैं। इन मर्दों

²⁷⁴ 2009-10 में 5 बार, 2010-11 में 9 बार, 2011-12 में 4 बार तथा 2012-13 में 9 बार

²⁷⁵ द्वितीय श्रेणी स्लीपर कोच

की खरीद को 12 से 18 माह सुपुर्दगी अवधि की अपेक्षा होती है। उत्पादन कार्यक्रमों के अन्तिमीकरण में विलम्ब के कारण आईसीएफ द्वारा ऐसी दीर्घ प्रमुख मदों (पहिया सेट, विद्युत तथा कर्षण मोटरों) की सामयिक उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की जा सकी। सदस्य (इलेक्ट्रिकल) ने पाया (फरवरी 2011) कि 2010-11 तथा 2011-12 के लिए इलेक्ट्रिक की खरीद को आईसीएफ द्वारा आठ तथा तीन माह के विलम्ब सहित क्रमशः मई 2010 तथा दिसम्बर 2010 में मै. भेल पर पाया गया। इसे बीजी एसी ईएमयू रैको²⁷⁶ के उत्पादन में कमी के लिए मुख्य कारण बताया गया। इसके अलावा, 2011-12 के लिए निर्धारित आर्डर कुल आवश्यकता²⁷⁷ हेतु भी नहीं था। लेखापरीक्षा ने पाया कि बीजी एसी ईएमयू रैको के लिए इलेक्ट्रिक तथा डीईएमयू रैको के लिए ट्रेक्शन मोटरो के संदर्भ में इंडेंट की प्राप्ति के पश्चात खरीद आर्डर के निर्धारण में लिया गया समय भिन्न²⁷⁸ था। इसने 2009-12 के दौरान हैवी बिल्ड कोचों²⁷⁹ के उत्पादन में कमी क्रमशः 19,09 तथा 15 प्रतिशत होने पर उत्पादन को प्रभावित किया।

- आईसीएफ को भण्डारों की आवश्यकता के ऊर्ध्व संशोधन के कारण भण्डार की एक ही मद के लिए एक से अधिक अवसर पर खरीद कार्रवाई का सहारा लेने को बाध्य होना पड़ा था। समीक्षा अवधि के दौरान भण्डार की 80 मदों की खरीद से सम्बन्धित अभिलेखों की लेखापरीक्षा में यादृच्छिक रूप से नमूना जांच ली गई और देखा गया कि भण्डार की 30 मदों के संबंध में अल्प अन्तराल के अन्दर एक से अधिक अवसर पर उच्च दरों पर खरीद आईसीएफ द्वारा की गई थी जिसमें ` 4.64 करोड़ का अतिरिक्त व्यय अन्तर्ग्रस्त था। (परिशिष्ट I)।
- डिजाइन परिवर्तनों के साथ उत्पादन कार्यक्रमों में लगातार परिवर्तनों के परिणामस्वरूप मालसूची का भारी संचय हुआ। मार्च 2013 के अन्त तक, आईसीएफ के साथ ` 33.41 करोड़ का चल अधिशेष था। ` 25.10 करोड़ (167 शैल मर्दे- ` 8.79 करोड़ तथा 267 साजसज्जा मर्दे ` 16.31 करोड़) मूल्य की कम से कम 386 स्टोर मर्दे 12 से 24 माह के लिए पड़ी थी तथा ` 8.31 करोड़ (48 शैल मर्दे- ` 1.51 करोड़ की तथा ` 6.80 करोड़ की 395

²⁷⁶ 16 रैको के लक्ष्य के प्रति आठ रैक

²⁷⁷ उत्पादन कार्यक्रम के अनुसार 40 रैको के प्रति 22 रैको हेतु

²⁷⁸ इलेक्ट्रिक के लिए 47 से 262 दिनों तथा कर्षण मोटरों के लिए 162 से 225 दिनों के बीच

²⁷⁹ मुम्बई रेल विकास निगम हेतु वैकल्पिक करंट इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट कोच तथा डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट कोच।

साजसज्जा मर्दें) मूल्य की 443 मर्दें दो से अधिक वर्षों के लिए पड़ी थी, जिससे मालसूची लागत में वृद्धि हुई। इनमें से आठ अचल मर्दों की नमूना जांच से पता चला कि मालसूची संचय उत्पादन कार्यक्रम में परिवर्तन/डिजाइनों में परिवर्तन के कारण था (परिशिष्ट II)।

आईसीएफ ने बताया (1 सितम्बर 2013) कि चल स्टाक कार्यक्रम रेलवे बोर्ड में केन्द्रित है और केवल आन्तरिक कार्यक्रम आईसीएफ द्वारा तैयार किया जाता है। रेलवे बोर्ड पर चर्चा (फरवरी 2014) के दौरान यह सूचित किया गया कि आरएसपीज में संशोधन घोषित ट्रेनों के आधार पर कोचो की वास्तविक आवश्यकता/वार्षिक रेलवे बजट भाषण में उदघोषित ट्रेनों की प्राथमिकता तथा पूर्व योजनित कोचो के उत्पादन में विलम्ब के कारण आईसीएफ में उपलब्ध उत्पादन क्षमता का उपयोग करने में भिन्नता के कारण थे।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि रेलवे बोर्ड तथा आईसीएफ के बीच एक सूचित तालमेल तंत्र की आवश्यकता है ताकि इसमें विभिन्न प्रकार के कोचों के डिजाइन, विकास तथा उत्पादन के लिए एक निश्चित योजना हो तथा आरएसपी को प्रस्तावित कोचो/डिजाइन में परिवर्तन के किसी संशोधन के लिए कोई गुजांइश न छोड़ते हुए समय पर अंतिम रूप दिया जाए। यह महत्वपूर्ण दीर्घ नेतृत्व मर्दों की खरीद के लिए समय पर कार्रवाई करने को सुविधाजनक बनाएगा जिससे डिजाइन आदि में परिवर्तन के कारण अधिशेष मालसूची के मिडवे उत्पादन तथा संचयन में बाधा नहीं होगी।

5.2.2.1.3 उत्पादन के लक्ष्यों की प्राप्ति

उत्पादन यूनिट के लिए यह महत्वपूर्ण है कि प्रतिवर्ष निर्धारित उत्पादन लक्ष्य सुसंगत रूप से प्राप्त किए जाते हैं।

जैसाकि पहले ही कहा गया है कि आईसीएफ विभिन्न प्रकार के कोचो अर्थात् पारम्परिक कोचो, हैवी बिल्ट कोचों तथा विशिष्ट एलएचबी हाइब्रिड कोचो²⁸⁰ का निर्माण करती है। डिजाइन, उपयोग की गई सामग्री/उपकरणों में भिन्नता तथा यात्रियों की सुविधाओं के लिए आवश्यकताओं के कारण, विभिन्न प्रकार के कोचो के निर्माण में सम्मिलित कार्य की जटिलता भिन्न होती है। एक तुलनीय प्लेटफॉर्म पर विभिन्न कोचो के लिए कार्य सामग्री लाने के लिए, जनरल सीटिंग (जीएस)

²⁸⁰ लिके हाफमन बुश (एलएचबी) ने हल्के लैस स्टील एसी द्वितीय श्रेणी टू टायर कोच डिजाइन किया। इन्हें हाइब्रिड कोच कहा जाता है क्योंकि प्रयुक्त बोगी फिएट बोगी के बजाय पारम्परिक आईसीएफ बोगी थी।

कोच की कार्य सामग्री को एक यूनिट अर्थात् मूल यूनिट या इक्यूटीड कोच यूनिट (ईसीयू) के रूप में अपनाया गया है। अन्य प्रकार के कोचों के लिए कार्य सामग्री को इस मूल यूनिट अर्थात् ईसीयू के अनुसार मापा जाता है।

लेखापरीक्षा द्वारा लक्ष्यों के निर्धारण तथा उपलब्धि के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-

तालिका 5.3

वर्ष	आईसीएफ द्वारा प्रस्तावित		रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत		उपलब्धि	
	कोचों की संख्या	ईसीयू	कोचों की संख्या	ईसीयू	कोचों की संख्या	ईसीयू
2009-10	1511	2265.25	1433	2171.37	1433	1968.00
2010-11	1600	2316.25	1500	2203.58	1503	2088.08
2011-12	1500	2029.25	1510	2098.60	1511	2014.60
2012-13	1564	2102.42	1585	2177.65	1620	2208.95

(स्रोत- आईसीएफ द्वारा तैयार अंतरिम वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम, रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम तथा आईसीएफ द्वारा रेलवे बोर्ड को भेजी गई कोच उत्पादन मात्रा)

2009-2013 के दौरान पारम्परिक कोचों, हैवी बिल्ड कोचों तथा विशेष एलएचबी डिजाइन हाईलिड कोचों के सम्बंध में रेलवे द्वारा अनुमोदित कोचों की संख्या के अनुसार लक्ष्यों की तुलना में वास्तविक उत्पादन निम्नवत थे:-

तालिका 5.4

कोचों का प्रकार	2009-10		2010-11		2011-12		2012-13	
	अनुमोदित लक्ष्य	वास्तविक उत्पादन	अनुमोदित लक्ष्य	वास्तविक उत्पादन	अनुमोदित लक्ष्य	वास्तविक उत्पादन	अनुमोदित लक्ष्य	वास्तविक उत्पादन
पारम्परिक कोच	392	819	553	771	743	852	1051	1079
हैवी बिल्ड कोच	756	608	807	732	747	633	489	521
एलएचबी हाई ब्रिड कोच	285	6	140	0	20	26	45	20
कुल	1433	1433	1500	1503	1510	1511	1585	1620

(स्रोत- रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम तथा आईसीएफ का उत्पादन मात्रा विवरण)

उपरोक्त तालिकाओं से यह देखा जा सकता है कि:

(I). यद्यपि आईसीएफ द्वारा उत्पादित कोचों की संख्या के अनुसार उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त किया गया था तथापि, 2012-13 को छोड़कर ईसीयू के अनुसार स्वीकृत वार्षिक उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त करने में कमी थी।

चूँकि हैवी बिल्ड कोचों के लिए ईसीयू उच्चतर है अतः केवल कोचों की संख्या के अनुसार लक्ष्यों की उपलब्धि यह दर्शाती है कि हैवी बिल्ड कोचों का निर्धारित लक्ष्य से कम निर्माण किया गया तथा पारम्परिक कोचों का उत्पादन निर्धारित लक्ष्य से अधिक था। रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित हैवी बिल्ड कोचों की 3289 संख्या के कुल लक्ष्य के प्रति आईसीएफ की कुल वास्तविक उत्पादन मात्रा 2546 कोच थी (77 प्रतिशत)। दूसरी ओर, पारम्परिक कोचों का लक्ष्य से अधिक निर्माण किया गया अर्थात् 2739 कोचों के लक्ष्य के प्रति 3521 पारम्परिक कोच (129 प्रतिशत)।

ईसीयू के अनुसार लक्षित उत्पादन की कम उपलब्धि हेतु आईसीएफ द्वारा देखी मुख्य बाधाएं निम्नलिखित थीं:

- हैवी बिल्ड कोचों के लिए व्हील सेटों का अभाव, तथा
- भेल से इलेक्ट्रिक उपकरणों तथा कर्षण मोटरों की प्राप्ति में विलम्ब तथा हैवी बिल्ड कोचों के लिए क्रॉम्पटन ग्रीव्स तथा इन मर्दों के केवल दो आपूर्तिकर्त्ता।

लेखापरीक्षा ने पाया कि ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना (2007-12) की रेलवे योजना पर कार्यकारी दल ने पारम्परिक कोचों में उपयुक्त स्केलिरियन बागियों से एलएचबी डिजाइन बागियों में पूर्ण रूप से बदलने की आवश्यकता पर बल दिया है क्योंकि ये रखरखाव अनुकूल थे तथा इनमें कम पिट अटेनशन अपेक्षित थी। उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति ने एलएचबी प्रकार के कोचों के पूर्ण अंतरण तथा पारम्परिक रूप के कोचों के उत्पादन को रोकने की भी सिफारिश की है। तथापि, 2009-12 के दौरान हैवी बिल्ड कोचों²⁸¹ के लिए व्हील सेटों के अभाव तथा इलेक्ट्रिक उपकरणों तथा ट्रेक्शन मोटरों की प्राप्ति में विलम्ब के कारण आईसीएफ को पारम्परिक कोचों के उत्पादन पर ध्यान केन्द्रित करना पड़ा। इस प्रकार, तुलनात्मक रूप से पारम्परिक कोचों का अधिक उत्पादन पारम्परिक कोचों को हटाने के उद्देश्य के विपरीत था। यदि स्टोर की पुरानी मुख्य मर्दों की समय पर आपूर्ति को अग्रिम में दो वर्षों के वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम को अंतिम रूप देने के माध्यम से सुनिश्चित किया जाता जैसाकि कोड²⁸² में परिकल्पित था, तो इन बाधाओं से प्रभावी ढंग से निपटा जा सकता था।

²⁸¹ मै. भेल तथा मै. क्रॉम्पटन ग्रीव्स से

²⁸² यांत्रिक विभाग (कार्यशालाओं) की भारतीय रेल संहिता

(II). आईसीएफ बोगी पर निर्धारित कोर्टन स्टील से बने पारम्परिक कोचों में जंग की समस्या से निपटने तथा एलएचबी डिजाइन की सहयोगी जीवन चक्र लागत लाभ प्राप्त करने के लिए एक विचार के साथ, रेलवे बोर्ड ने आईसीएफ बोगी (एफआईएटी²⁸³ बोगी के बजाय) पर फिट किए गए एलएचबी डिजाइन के सेल्फ जनरेटिंग स्टेनलेस स्टील शैलों अर्थात् हाईब्रिड कोचो के निर्माण के अंतरण का निर्णय लिया (नवम्बर 2007)। तथापि, रेलवे बोर्ड ने एफआईएटी बोगी पर एलएचबी कोचो की श्रेष्ठता के बावजूद उनकी स्पीड सीमा तथा रखरखाव समस्याओं को ध्यान में रखते हुए उत्पादन रोकने का निर्णय लिया (अगस्त 2011)। उनकी गति सीमाओं तथा सुरक्षा तथ्यों के संदर्भ में, निर्धारित लक्ष्यों के प्रति उनके उत्पादन को जारी किया है ताकि निर्मित कोच शैलों तथा खरीदी गई सामग्री/संग्रहण का उपयोग हो।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2009-12 के दौरान ईसीयू टर्मों में उत्पादन में कमी 402.82 ईसीयू थी। तथापि, 2012-13 में 31.30 ईसीयू की सीमा तक उत्पादन में अधिकता थी। 2009-13 के दौरान ईसीयू के अनुसार स्वीकृत उत्पादन योजना की अनुपलब्धि की वजह से उत्पादन में इस निवल कमी (371.57 ईसीयू) के कारण कोचो की कम उत्पादन मात्रा के मूल्य को ` 760.71 करोड़ अनुमानित किया गया है। ईसीयू के साथ सबसे सस्ते कोच के रूप में जनरल सीटिंग कोच (एसजीजीएस) के लिए कम उत्पादन मात्रा का कम से कम मूल्य ` 282.31 करोड़ तक है। ईसीयू टर्मों में कम उत्पादन मात्रा के परिणामस्वरूप बजटीय प्रक्रिया विकृत होने के अलावा अधिक मांग वाले कोचो का कम उत्पादन, खरीदी गई मालसूची पर निवेश का अवरूद्धन, श्रम का कम उपयोग, कारोबार अनुपात में वृद्धि हुई।

आईसीएफ ने बताया (सितम्बर 2013) कि अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रमों में परिवर्तन रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से किए गए थे। तथ्य यह शेष रहता है कि आईसीएफ रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित संशोधित उत्पादन लक्ष्यों को पूरा करने में असमर्थ था। इसके अलावा आदेश देने में विलम्ब मुख्यतया उत्पादन कार्यक्रमों के विलम्बित अन्तीमीकरण के कारण थे। परिणामस्वरूप खरीद प्रक्रिया के समापन में विलम्ब के मद्देनजर आईसीएफ ने परम्परागत कोचों का उत्पादन बढ़ा दिया यद्यपि ऐसे कोच बन्द किए जाने अपेक्षित हैं।

²⁸³ एफआईएटी-फेब्रिका इतालियाना ऑटोमोबिली टोरीनों

5.2.2.1.4 आईसीएफ तथा आरसीएफ में विनिर्माण लागत की तुलना

किसी उत्पादन यूनिट का उद्देश्य विनिर्माण लागत को निम्नतम रखना होना चाहिए। आरसीएफ/कपूरस्थला तथा आईसीएफ/चेन्नई जैसे दो संगठनों में विभिन्न इनपुटों की लागत की तुलना पर्याप्त उत्पादन में कमी का पता लगाने के लिए उपयोगी दिशा-निर्देश होगी।

- (i) 2009-2013 की अवधि के दौरान आईसीएफ तथा आरसीएफ द्वारा विनिर्मित समान प्रकार के कोचों की यूनिट लागत की तुलना से पता चला कि आईसीएफ नीचे दिए ब्यौरों के अनुसार 12 से 30 प्रतिशत के बीच उच्च लागतें उठा रहा था:

तालिका 5.5

(लाख में)

वर्ष	कोच का प्रकार	उत्पादन	आईसीएफ में यूनिट लागत	आरसीएफ में यूनिट लागत	अन्तर	अतिरिक्त लागत	विचरण की प्रतिशतता
2009-10	जीएस ²⁸²	292	75.69	59.61	16.08	4695.36	26.98
	एससीएन ²⁸³	180	80.12	66.14	13.98	2516.40	21.14
	एसएलआर ²⁸⁴	33	72.89	58.37	14.52	479.36	24.88
2010-11	जीएस	265	75.25	64.47	10.78	2856.70	16.72
	एससीएन	128	76.28	66.40	9.88	1264.64	14.88
	एसएलआर	97	80.14	61.58	18.56	1800.32	30.14
2011-12	जीएस	375	78.68	69.00	9.68	3630.00	12.30
	एससीएन	183	84.84	71.95	12.89	2358.87	17.92
	एसएलआर	85	83.21	67.37	15.84	1346.40	23.51
जोड़						20948.05	

(स्रोत: आईसीएफ के कुल उत्पादन विवरण और कोचों की लागत का संक्षेप)

जैसा उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, इसके परिणामस्वरूप 2009-12 की अवधि में ` 209.4 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

- (ii) कोच की उत्पादन लागत में श्रम, सामग्री, उपरिव्यय तथा उपरिलागत²⁸⁵ शामिल है। लेखापरीक्षा में लागत घटक वार ` 209.48 करोड़ की अतिरिक्त लागत

²⁸² सामान्य बैठने के लिए

²⁸³ स्लीपर श्रेणी

²⁸⁴ स्लीपर व लगेज कोच

²⁸⁵ ऊपरी खर्चों में कुछ ऐसे खर्च शामिल होते हैं जो विनिर्मित वस्तु अथवा किए गए कार्य को सीधे प्रभारित नहीं किए जा सकते हैं। ऊपरी खर्च अर्थात् रेलवे कार्यशालाओं में किए गए कार्य की लागत

का विश्लेषण किया और पाया कि आईसीएफ में श्रम तथा उपरिव्यय आईसीएफ की तुलना में ब्यौरों के अनुसार काफी अधिक थी।

तालिका 5.6

(८ लाख में)

वर्ष	कोच का प्रकार	श्रम		% उच्च तर	सामग्री		उपरिव्यय		% उच्चतर	लागत पर	
		आई सीए फ	आरसी एफ		आई सीए फ	आर सीएफ	आरसी एफ	आर सीएफ		आर सीएफ	आरसीएफ
2009-10	जीएस	9.86	3.78	161	37.48	41.28	25.49	11.92	114	2.86	2.63
	एससीएन	10.28	4.11	150	39.22	46.15	27.74	12.97	114	2.88	2.91
	एनएलआर	10.75	3.82	181	33.69	39.95	25.61	12.03	113	2.84	2.57
2010-11	जीएस	10.67	4.05	163	37.38	44.49	24.33	13.56	79	2.87	2.37
	एससीएन	10.75	4.38	145	39.08	45.71	23.57	14.68	61	2.88	1.63
	एनएलआर	11.26	4.07	177	39.69	41.99	26.29	13.63	93	2.90	1.89
2011-12	जीएस	10.19	5.81	75	41.45	43.95	24.90	17.14	45	2.14	2.10
	एससीएन	11.59	6.33	83	42.60	44.76	28.48	18.67	53	2.17	2.19
	एनएलआर	11.93	5.84	104	39.75	42.24	29.37	17.24	70	2.16	2.05

(स्रोत: एफए एण्ड सीएओ/आईसीएफ पत्र सं. एसीए/सीआर/लागत/सं./649/616 दिनांक 05 जून 2012 निदेशक वित्त (रेलवे बोर्ड) और कोच लागत का संक्षेप भेजा गया)

- उपर्युक्त तालिका से पता चलता है कि श्रम तथा उत्पादन उपरिव्यय लागतें आईसीएफ में सभी प्रकार के कोच के लिए उच्च थीं। यहाँ यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण होगा कि 2011-12 के दौरान दोनों उत्पादन यूनिटों ने समान महत्व²⁸⁶ के कोचों का विनिर्माण किया। तथापि आईसीएफ में तैनात कुल श्रम आरसीएफ²⁸⁷ की अपेक्षा 60 प्रतिशत अधिक था। इस प्रकार

में शामिल न किए गए सभी ऊपरी खर्च जो वाणिज्यिक लागत निर्धारण में इस तरह शामिल नहीं किए गए होंगे, (ii) सामान्य ऊपरी खर्च-प्रोफार्मा ऊपरी खर्चों के अतिरिक्त सभी ऊपरी खर्च जो एक कार्यशाला एक कर्मशाला अथवा विभाग में समान किया गया है और (iii) कर्मशाला ऊपरी खर्च-एक लेखाकरण यूनिट (कर्मशाला, विभाग अथवा खण्ड) के अन्दर किए गए सभी ऊपरी खर्च के रूप में वर्गीकृत किए जाते हैं।

²⁸⁶ आईसीएफ ने 1511 कोचों का विनिर्माण किया और आरसीएफ ने 1501 कोचों का विनिर्माण किया।

²⁸⁷ आईसीएफ-12226 और आरसीएफ 7645 में कुल श्रमबल

आरसीएफ ने कोच उत्पादन का समान स्तर लगभग 37 प्रतिशत कम स्टाफ से प्राप्त किया।

- लेखापरीक्षा में देखा गया कि बढ़ हुए ईओडब्ल्यू²⁸⁸ के अधिक संख्या में नियोजन और पुरानी परिसम्पत्तियों के अनुरक्षण की लागत के कारण थे। कुल 1016 मशीनों में से 864 मशीनें (67 प्रतिशत) पुरानी थी क्योंकि वे अपने सामान्य केडल काल (15 वर्ष) को पूरा कर चुके थे जैसा निम्न तालिका में दर्शाया गया है-

तालिका 5.7

मशीन का काल	मशीनों की संख्या	प्रतिशतता (कुल मशीनों के संबंध में)
50 वर्ष से अधिक	186	18.31
26 से 50 वर्ष के बीच	237	23.32
16 से 25 वर्ष के बीच	261	25.69
जोड़	684	

(स्रोत: आईसीएफ में संयंत्र और मशीनरी के आंकड़े)

- अपनी अध्ययन रिपोर्ट (मई 2006) में राइट्स ने पाया था कि जब अनेक प्रकार के कोच भी साथ-साथ विनिर्माण के लिए आरम्भ किए जाते हैं तब बहुमान उत्पादन का लाभ खो जाता है। कार्यचालन की इष्टतम क्षमता तथा आसानी के लिए राइट्स ने सिफारिश की कि किसी भी समय पर कोचों के पांच प्रकार से अधिक विनिर्माणधीन नहीं होने चाहिए। तथापि आईसीएफ ने इस सिफारिश को कार्यान्वित नहीं किया और पांच प्रकार के कोचों की प्रस्तावित सीमा के 6.8 से 9.6 गुना²⁸⁹ विनिर्माण किया, परिणामस्वरूप छोटी मात्राओं के अनेक बैच आदेश में जिनको अधिक स्थापित समय और परिणामतः बढ़े अनुमत समय²⁹⁰ की आवश्यकता थी। औजार, जिग, जुड़नार तथा कच्ची सामाग्री बदलने में समय की हानि के कारण उत्पादकता प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुई थी।

²⁸⁸ सहायक कार्य करने के लिए तैनात आवश्यक अप्रत्यक्ष श्रमिक

²⁸⁹ 2009-10, 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान क्रमशः 45,34,36 तथा 48 प्रकार के कोच

²⁹⁰ कार्य पूरा करने/वस्तु के विनिर्माण में अनुमत समय

(iii) तथापि आईसीएफ में कोचों के उत्पादन पर उपयोग की गई सामग्री की लागत आरसीएफ की अपेक्षा कम थी। पारम्परिक कोचों के विनिर्माण के लिए अपेक्षित घटकों को व्यापार से कच्चा माल की खरीद के बाद आईसीएफ द्वारा देश में ही बनाए जाते हैं और केवल कच्चे माल की लागत को माल की लागत के रूप में लिया गया था। तथापि, आरसीएफ में कोच घटकों²⁹¹ को तैयार उत्पाद के रूप में व्यापार से खरीदा गया था जिसने सामग्री की लागत में वृद्धि की थी।

आईसीएफ ने रेलवे बोर्ड को सूचित किया (जून 2012) कि आईसीएफ की तुलना में आईसीएफ में उत्पादन लागत अधिक है क्योंकि आईसीएफ में विनिर्माण प्रक्रिया भिन्न थी। आईसीएफ में संघटकों का आन्तरिक उत्पादन अधिक था और मशीनों एवं संयंत्रों/ उपकरणों का प्रहस्तन परिष्कृत था। इसके अलावा आईसीएफ में श्रम लागत आरसीएफ की तुलना में चेन्नई, जहां आवास किराया भत्ता तथा परिवहन भत्ता भुगतान की दरें अधिक थीं, में आईसीएफ स्टाफ की तैनाती के कारण उच्च थीं। एफएण्डसीएओ/आईसीएफ ने विचार व्यक्त किया (जून 2012) कि लागत नियंत्रित करने के लिए विभिन्न निवेशों का विस्तृत विश्लेषण अपेक्षित था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया (2013) कि विनिर्माण लागत को नियंत्रित करने के लिए आईसीएफ द्वारा विभिन्न निवेशों का विस्तृत विश्लेषण नहीं किया था। आईसीएफ उच्च श्रम तथा उपरिव्यय लागतों के कारणों की जांच करने को सहमत हो गया (सितम्बर 2013)। इस संबंध में उनके द्वारा की गई कार्रवाई के संदर्भ में आईसीएफ से कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई थी।

5.2.2.1.5 लागत निर्धारण प्रणाली

आईसीएफ बैच आदेश लागत निर्धारण प्रणाली अपनाता है जहां कोचों के विनिर्माण में श्रम, भण्डार और उपरिव्यय के प्रतिउठाई गई सभी लागत बैच वार ग्रहण की जाती है। कोच के पूर्णता पर विनिर्माण की सम्पूर्ण लागत जोनल रेलवे के बीच बांटने के लिए रेलवे बोर्ड को हस्तांतरित की जाती है। प्रावधानों²⁹² के अनुसार एक बैच आदेश का पूर्णता प्रमाणपत्र जारी होने के बाद 10 सप्ताह के अन्दर का पूर्णता प्रमाणपत्र जारी होने के बाद 10 सप्ताह के अन्दर लागत रिपोर्ट अन्तिम की जानी हैं। रेलवे बोर्ड भारतीय रेल की विभिन्न उत्पादन यूनिटों द्वारा विनिर्मित कोचों की लागत तुलना के प्रयोजनहेतु प्रति वर्ष एक लागत सार संग्रह संकलित करता है।

²⁹¹ बोगी चौखटा, बोगी ब्लास्टर, एण्ड वाल, अण्डर फ्रेम, बाडी ब्लास्टर, एलएसबीम आदि

²⁹² आईसीएफ के संयुक्त प्रक्रिया आदेश (मई 2010) के साथ पठित यांत्रिक विभाग (कार्यशालाओं) की भारतीय रेल संहिता का पैराग्राफ सं. 1337 से 1343

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की जांचसेपता चला कि आईसीएफ के लागत अभिलेखों की स्थिति पर रेलवे बोर्ड ने अंसतोष व्यक्त किया था और 2010-11 के लागत सार संग्रह में अनेक बैच आदेशों के अन्तर्गत लागत के अवकथन के मामलों का उल्लेख किया गया था। 2009-12 की अवधि से संबंधित 373 लागत रिपोर्टों में से 45 लागत रिपोर्टों (शैल डिजविजन की 21 रिपोर्टें तथा साजसज्जा डिजविजन की 24 रिपोर्टें) की लेखापरीक्षा में नमूना जांच में पता चला कि:

- कोई भी लागत रिपोर्ट 10 सप्ताह की अनुबद्ध अवधि के अन्दर अन्तिम नहीं की गई थी। लागत रिपोर्टें तैयार करने में औसत विलम्ब 60 सप्ताह था।
- यद्यपि बैच की लागत की तुलना समान प्रकार के कोचों के विनिर्माण के पूर्व बैच आदेश की लागत से की गई थी परन्तु लागत परिवर्तनों का कोई अर्थपूर्ण विश्लेषण नहीं किया गया था।

यद्यपि लागत रिपोर्टें बहुत महत्वपूर्ण दस्तावेज हैं, जो लागत नियंत्रित करने में प्रबंधन की सहायता करते हैं परन्तु आईसीएफ द्वारा सामग्री आदि के समायोजन में विलंब के कारण उनकी तैयारी विलम्बित थी। परिणामस्वरूप सम्बन्धित जोनल के लिए रेलवे को डेबिटों के विलम्बित अन्तरण के अतिरिक्त के बीच लागत के आगे वितरण लागत नियंत्रण के लिए महत्वपूर्ण प्रबन्धकीय साधन का उपयोग नहीं किया जा सका था।

5.2.2.1.6 आधारभूत संरचना सुविधा का संवर्धन

110 से 120 किलोमीटर प्रति घण्टा की नियंत्रित उच्च गति के साथ-साथ चल रही भारतीय रेल में यात्री गाड़ियों के रेंकों के लम्बे रेंकों की संरचना की शुरुआत के साथ आईसीएफ डिजाइन के पारम्परिक कोच सुरक्षा की दृष्टि से वांछित नहीं थे। भारतीय रेल ने 160 किलोमीटर प्रति घण्टे की प्रचालन गति पर वर्तमान अवसंरचना पर चलने में सक्षम कम वजन के कोचों को डिजाइन करने का निर्णय किया (1993-94)। कोच डिजाइन को पहले आरसीएफ/कपूरथला में परीक्षण किया जाना था और सफल परीक्षण के बाद आईसीएफ/चेन्नई में। रेलवे बोर्ड ने 24 कोचों²⁹³ की आपूर्ति और आरसीएफ को 'प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण (टीओटी)' के लिए एलएचबी, एक जर्मन कम्पनी (1995) को नियुक्त किया था। आरसीएफ ने प्रौद्योगिकी को प्राप्त किया और उत्पादन शुरू कर दिया (2001) और

²⁹³ एफआईएटी बोगी पर फिट किए गए एचएचबी डिजाइन के स्टेनलेस स्टील शैल

एफआईएटी²⁹⁴ बोगियों पर फिट किए गए स्टेनलेस स्टील एचएचबी डिजाइन के कोचों के पहले रिक को रोल-आउट किया (दिसम्बर 2002)।

इसके अलावा, जैसाकि उप-पैरा 5.2.5.1.3 (II) में उल्लिखित है रेलवे बोर्ड के निर्णय (नवम्बर 2007) के अनुसार आईसीएफ में एचएसबी डिजाइन के हाइब्रिड कोचों के उत्पादन को उनकी गति सीमाओं और उनके रख-रखाव में सामने आई समस्याओं के कारण रोकना पड़ा था (अगस्त 2011)। उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति ने आईसीएफ डिजाइन पारम्परिक कोचों का उत्पादन बंद करने और तत्काल एचएचबी डिजाइन के विनिर्माण के सम्पूर्ण कायापलट की सिफारिश की (फरवरी 2012)। इसके मद्देनजर, रेलवे बोर्ड ने इस संबंध में आवश्यक योजना आरम्भ करने के लिए आईसीएफ को निर्देश दिया (मार्च 2012)²⁹⁵।

लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि एलएचबी डिजाइन के कोचों के विनिर्माण के लिए प्रौद्योगिकी को आरसीएफ/कपूरथला को हस्तांतरित कर दिया गया है और उन्होंने दिसम्बर 2002 में ऐसे कोचों के पहले रिक को रोल आउट कर दिया है फिर भी ऐसे कोचों के उत्पादन के लिए डिजाइन के परीक्षण के संबंध में आईसीएफ में कोई गति नहीं आई। तथापि, परियोजना को 300 एलएचबी कोचों सहित प्रति वर्ष 1700 कोचों के उत्पादन के लिए आईसीएफ की क्षमता को बढ़ाने के लिए ` 252.04 करोड़ (2010-11) की लागत पर मंजूर किया गया था (2010-11)। 2014-15 तक पूरा करने के लिए निर्धारित परियोजना की गति धीमी थी। परियोजना की प्रगति बहुत धीमी थी। संस्वीकृत लागत का केवल 53 प्रतिशत (` 133.65 करोड़) खर्च किया गया था (जून 2014)। यह देखा गया कि पारम्परिक कोचों के वर्तमान उत्पादन को प्रभावित किए बिना 100 प्रतिशत एलएचबी डिजाइन कोचों में हस्तांतरित करने के मद्देनजर आईसीएफ ने विभिन्न कारकों जिसके लिए तकनीकी विशेषज्ञ आईसीएफ के पास उपलब्ध नहीं है की पहचान करने के लिए मैं राइट्स से अनुरोध किया (सितम्बर 2012)। मैं राइट्स ने पूर्ण कायापलट के लिए रोड मैप पर अपनी अन्तिम रिपोर्ट प्रस्तुत की (जून 2013)। रिपोर्ट की कार्य की योजना के लिए संवीक्षा की जा रही थी (जुलाई 2014)।

आईसीएफ ने बताया (सितम्बर 2013) कि पूर्ण कायापलट में चार वर्ष लगेंगे। तथ्य यह शेष रहता है कि यद्यपि 2000 में आरसीएफ कपूरथला को जर्मन फर्म द्वारा प्रौद्योगिकी पहले ही हस्तान्तरित की गई थी और आरसीएफ ने अपना

²⁹⁴ फेब्रिका इटैल्लिआना ऑटोमोबिल टोरिनो, एक इटैलियन कम्पनी

²⁹⁵ रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2008/एम्(पीयू)1/27 दिनांक 12.03.2012

पहला रैंक 2002 में बाहर कर दिया था परन्तु आईसीएफ सात वर्षों की लम्बी अवधि के बाद भी एलएचबी कोचों के विनिर्माण के पूर्ण कायापलट के लिए तकनीकी विशेषज्ञता प्राप्त करने में समर्थ नहीं हुआ है।

5.2.2.1.7 विक्रेता विकास

5.2.2.1.7.1 सुरक्षा/अत्यावश्यक मदों के लिए अपर्याप्त विक्रेता विकास

उत्पादन यूनिटें रेलवे परिसम्पत्तियों में उपयोग के लिए विनिर्माण तथा मदों अथवा संघटकों की आपूर्ति हेतु विक्रेताओं का विकास करती हैं। उनके ऐसी मदें हैं जो उत्पादन के लिए या तो अत्यावश्यक हैं अथवा सुरक्षा महत्व की हैं। ऐसी मदों की खरीद केवल अनुमोदित स्रोत आरजीएसओ से की जाती है। यदि किसी मद के लिए विक्रेता विकसित किया जाता है तो वह आरडीएसओ²⁹⁶ द्वारा अनुमोदित ड्राइंग तथा विनिर्देशनों के अनुकूल होना चाहिए। ड्राइंग, विनिर्देशनों तथा मानकों के संबंध में आरडीएसओ के सभी मार्ग निर्देशों/निर्देशों का पालन करना उत्पादन यूनिट प्रशासन की बाध्यता है।

एक्सल बाक्स हाउसिंग तथा बफर केजिंग कोचों के विनिर्माण में प्रयुक्त सुरक्षा मदें हैं। ये दो मदें आरडीएसओ अनुमोदित पूर्तिकारों से खरीदी जाती हैं। कास्ट स्टील एक्सल बाक्स हाउसिंग तथा बफर केजिंग की गुणवत्ता में सुधार करने के उद्देश्य से आरडीएसओ ने बल दिया। (जुलाई तथा अक्टूबर 2009) कि ये मदें श्रेणी 'क' ढलाई घरों में ढाली जानी चाहिए। इस निर्देश के आधार पर आईसीएफ ने उनकी अनुमोदित विक्रेता सूची की समीक्षा की और अयोग्य फर्मों को सूची से निकाल दिया (मार्च 2010)। परिणामस्वरूप केवल तीन अनुमोदित फर्में आपूर्ति हेतु उपलब्ध थीं। तथापि आईसीएफ की उत्पादन योजना के अनुसार आवश्यकता को पूरी करने में अनुमोदित विक्रेताओं की असमर्थता के कारण उन्होंने ` 7.58 करोड़ मूल्य की सुरक्षा/अत्यावश्यक मदों²⁹⁷ की आपूर्ति के लिए निकाली गई फर्मों²⁹⁸ को

²⁹⁶ अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन

²⁹⁷ एक्सल बाँक्स हाउसिंग की आपूर्ति के लिए दो आदेश और मै. जगदम्बा लिक्विफाइड स्टील हाथरस पर साइड बफर व्यवस्था (` 6.59 करोड़ मूल्य की) के लिए एक आदेश, एक्सल बाँक्स हाउसिंग की आपूर्ति के लिए एक आदेश और बफर व्यवस्था के लिए अन्य आदेश (` 0.99 करोड़ मूल्य का) मै. एफिन स्टील्स प्रा.लि. हरिद्वार को दिए गए थे।

²⁹⁸ मै. जगदम्बा लिक्विफाइड स्टील्स, हाथरस और मै. एफिन स्टील्स प्राइवेट लिमिटेड

पॉच खरीद आदेश²⁹⁹ दिए। यह तथ्य कि फर्म सूची संख्या निकाल दी गई थी, निविदा समिति की जानकारी में नहीं लाया गया था।

निकाली गई फर्मों से सुरक्षा/अत्यावश्यक मदों की खरीद ने दर्शाया कि विक्रेता विकास पर्याप्त नहीं था और निकाली गई फर्मों को आदेश देने से रोकने की प्रणाली कोचों तथा यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा का समझौता करने वाली नहीं थी।

5.2.2.1.7.2 अनुमोदित विक्रेताओं का निष्पादन

मदों की आपूर्ति हेतु अनुमोदित विक्रेताओं को दिए गए खरीद आदेशों की शर्तों तथा निबन्धनों के अनुसार फर्म को खरीद आदेश (पीओ) में उल्लेखित सुपुर्दगी की नियत तारीख के अन्दर आपूर्तियां पूर्ण करनी चाहिए। विक्रेताओं का निष्पादन इस संबंध में उनकी कार्यक्षमता से आंका जा सकता है।

लेखापरीक्षा में भण्डार की 180 मदों के संबंध में चयनित 544 पीओ की नमूना जांच के माध्यम से अनुमोदित विक्रेताओं के निष्पादन का निर्धारण किया गया और पाया गया कि:

- 62 पीओ में फर्मों ठेकागत मात्रा की भी आपूर्ति करने में विफल हो गई और आदेश रद्द कर दिए गए थे। विफलताओं ने दर्शाया कि आदेश देते समय फर्म की क्षमता का सही प्रकार निर्धारण नहीं किया गया था जिसके कारण आदेशों की रद्दगी हुई और परिणामतः आपूर्तिकारों से उच्च दरों पर खरीद की गई जिसमें ₹ 4.65 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय अन्तर्गस्त था।
- शेष 482 खरीद आदेशों में से 258 आदेशों (54 प्रतिशत) में फर्म मूल सुपुर्दगी अवधि का पालन किया। 105 आदेशों (21.78 प्रतिशत) के मामले में आपूर्तियां मूल रूप में तारीखों से 50 दिन से अधिक के विलम्ब से पूर्ण हुई थीं।

क्योंकि निर्धारित सुपुर्दगी अवधियों के अन्दर आदेशित मात्रा आपूर्त करने में फर्मों की विफलता उत्पादन अनुसूची को गड़बड़ा देती है इसलिए इस संबंध में उचित कार्रवाई किए जाने की आवश्यकता है।

²⁹⁹ एक्सल बाक्स हाडसिंग तथा साइड बनकर प्रबन्ध

5.2.2.1.7.3 सामग्री की अस्वीकृति

सामग्री की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के उद्देश्य से भण्डार राइट्स/आरडीएसओ द्वारा पूर्व निरीक्षण किए जाते हैं और गुणवत्ता सुनिश्चित करने के बाद भण्डार सामग्री की आपूर्ति की जाती है। उस रूप में उनका गुणवत्ता प्रमाणन बड़ा महत्व रखता है और अग्रिम भुगतान के आधार पर भी होते हैं। इसलिए उन एजेंसियों द्वारा निरीक्षण प्रमाण पत्र जारी किए जाने के बाद फर्मों द्वारा आपूर्ति सामग्री का अस्वीकरण नहीं होना चाहिए।

लेखापरीक्षा संवीक्षा में पता चला कि राइट्स/आरडीएसओ द्वारा पूर्व निरीक्षित भण्डार 2009-13 के दौरान 338 अवसरों पर आईसीएफ द्वारा अस्वीकार किए गए थे। इनमें से 270 मामलों में अस्वीकृत सामग्री आपूर्तिकारों द्वारा कमियों को सुधारने के बाद आईसीएफ द्वारा स्वीकार की गई थीं। 31 मार्च 2013 को शेष 68 अस्वीकरण मामले निपटाए नहीं गए थे सबसे पुराना अस्वीकरण वर्ष 2009 से संबंधित था।

यह देखा गया था कि निरीक्षण एजेंसियां अच्छी तरह निरीक्षण पूरा नहीं कर रही थीं क्योंकि निरीक्षण एजेंसियों द्वारा प्रमाणन के बाद भी अस्वीकरण हुए थे। यह अच्छी प्रथा नहीं है क्योंकि आईसीएफ द्वारा खरीदी गई अधिकांश सामग्री सुरक्षा अथवा अत्यावश्यक मदों के रूप में वर्गीकृत है।

5.2.2.1.7.4 मालसूची प्रबंधन

टर्नओवर अनुपात³⁰⁰ (टीओआर) मालसूची प्रबंधन की क्षमता की माप करता है। टर्नओवर अनुपात की अत्यधिक प्रतिशतता वर्ष के दौरान कर्म निर्गमों और/अथवा अधिक प्राप्तियां (प्रत्याशित संख्या की तुलना में) सूचित करता है। चूँकि मालसूची का अंत शेष पूँजी के अवरोधन से जुड़ा है इसलिए टीओआर का स्तर निम्नतम सम्भावना तक रखा जाना चाहिए। आईसीएफ ने टर्नओवर अनुपात को लक्ष्य के वांछित स्तर 12 प्रतिशत निर्धारित किया था।

निम्नतालिका से यह देखा जा सकता है कि प्रतिवर्ष टीओआर 12 प्रतिशत के लाक्ष्यीत/वांछित स्तर से अधिक था (2012-13 के लिए 11.68 प्रतिशत)।

³⁰⁰ वर्ष के दौरान किए गए कुल मामलों के स्टॉक में रखे गए स्टोर्स के वर्ष के अन्त शेष का अनुपात

तालिका 5.8

वर्ष	टर्नओवर अनुपात (प्रतिशत)
2009-10	17.50
2010-11	17.48
2011-12	16.52
2012-13	19.38

(स्रोत: आईसीएफ के स्टोर संव्यवहार विवरणों से विचलन)

लेखापरीक्षाओं के आगे देखा गया कि मार्च 2010, 2011, 2012 तथा 2013 के अन्त में धारित स्टॉक का मूल्य क्रमशः ` 222.41 करोड़, ` 227.70 करोड़, ` 247.72 करोड़ तथा ` 282.01 करोड़ होने पर पर्याप्त था। यह इस तथ्य का संकेत है कि 12 प्रतिशत के लाक्ष्यीत स्तर तक टीओआर कम करने के लिए आईसीएफ प्रशासन द्वारा कोई प्रयास नहीं किए गए थे।

कोचों के विनिर्माण के लिए अनेक यांत्रिक मर्दें कार्यों पर खपत के लिए कर्मशालाओं को जारी करने हेतु भण्डार-डिपो में स्टॉक की जानी अपेक्षित हैं। सामान्यतया स्टॉक मर्दें व्यापार विक्रेताओं से खरीदी जाती हैं। स्टॉक मर्दों की प्राप्ति प्रतिवर्ष उनके निर्गमों की अपेक्षा अधिक हुई हैं परिणामस्वरूप मालसूची का संचय हुआ। यह संकेत करता है कि आईसीएफ अपनी वार्षिक उत्पादन योजना लागू करने के लिए अपेक्षित सामग्री का सही रूप से निर्धारित करने में समर्थ नहीं था जिससे मालसूची अधिक हो गई।

मालसूची प्रबंध में कमियां दर्शाने वाले दो मामलों पर नीचे चर्चा की गई है:

- कोचों में लगाई गई एयर स्प्रिंग सुरक्षा मद हैं। दोलन परीक्षणों के माध्यम से निर्बाधन के अध्यक्षीन आईसीएफ कोचों(परम्परिक तथा एलएबी हाईब्रिड कोच) के द्वितीयक स्थगन में एयर स्प्रिंग लगाने का रेलवे बोर्ड ने निर्णय लिया (नवम्बर 2007)। उन्होंने उन परीक्षणों के लिए अपेक्षित एयर स्प्रिंग की निम्नतम संख्या खरीदने के लिए आईसीएफ को निर्देश दिया (अगस्त 2009) और इन परीक्षणों की व्यवस्था करने के लिए योजना बनाने के लिए आरडीएसओ को निर्देश दिए।
- आईसीएफ ने 162 कोचों के लिए एयर स्प्रिंग सेटों की खरीद हेतु खुली निविदा जारी की (फरवरी 2009) दोलन परीक्षण करने के लिए अपेक्षित निम्नतम सेटों की खरीद करने के स्थान पर आईसीएफ ने ` 12.99 करोड़ की लागत पर 326 कोचों के लिए एयर स्प्रिंग सेटों का आदेश दिया (सितम्बर/अक्तूबर 2009)। आईसीएफ ने दोलन परीक्षण करने के लिए एक

एसी कोच तथा एक गैर एसी कोच का विनिर्माण किया और क्रमशः सितम्बर 2009 तथा मार्च 2010 के दौरान आरडीएसओ को उन्हें भेज दिया। तथापि रेलवे बोर्ड ने आईसीएफ को निर्देश दिया (फरवरी 2011 तथा जनवरी 2012) कि आईसीएफ डिजाइन बोगी पर एयर स्प्रिंग को स्थिर कर दिया जाना चाहिए। और तब तक पारम्परिक फाइल स्प्रिंग का उपयोग एलएचबी हाईब्रिड कोचों पर जारी रखा जाना चाहिए। यह परीक्षण अभी तक पूर्ण नहीं हुए हैं (दिसम्बर 2013)।

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की जांच में पता चला कि आईसीएफ ने 2011-12 में अर्थात् दोलन परीक्षणों के समापन और आरडीएस ओके अनिवार्य अनुमोदन से पूर्व 139 कोचों (दोलन परीक्षण करने के लिए तीन सेट और आईआरसीटीसी कोचों तथा एलएचबी हाईब्रिड कोचों में लगाने के लिए 136 सेट) के लिए एयर स्प्रिंग सेटों का उपयोग किया था। यह उपयोग उचित नहीं था क्योंकि इससे यात्री सुरक्षा से समझौता हुआ क्योंकि आरडीएसओ का अनिवार्य अनुमोदन अभी प्रतीक्षित है। इसके अलावा एयर स्प्रिंग सेटों की निम्नतम आवश्यकता से अधिक खरीद के आईसीएफ प्रशासन के निर्णय के परिणामस्वरूप अधिक खरीद हुई और तीन वर्ष से ` 7.46 करोड़ की मालसूची (एयर स्प्रिंग सेट-187 नग) की निष्क्रियता हुई। रेलवे बोर्ड के अनुदेशों और अपने आवश्यक अनुमोदन के लिए आरडीएसओ द्वारा दोलन परीक्षण के पूरा होने के बावजूद आईसीएफ ने आईआरसीटीसी³⁰¹ कोचों और एलएचबी हाईब्रिड कोचों में फिट करने के लिए एयर स्प्रिंग्स के 136 कोच सेटों को जारी कर दिया (2011-12) जोकि यात्रियों की सुरक्षा के साथ गम्भीर समझौता था। ` 7.46 करोड़ मूल्य के एयर स्प्रिंग्स के शेष 187 कोच सेट पिछले तीन वर्ष से अधिशेष के रूप में पड़े थे।

- आईसीएफ ने पाँच ईएमयू रैक छोड़कर 2011-12 में मुम्बई रेल विकास निगम (एमआरवीसी) परियोजना के ईएमयू रैकों का विनिर्माण पूर्ण किया। इन पाँच रैकों नई प्रौद्योगिकी वाले उच्च गति सीमेन्स बोगी के साथ विनिर्माण की योजना बनाई गई थी। उस रूप में प्रोटो टाइप आरडीएस ओ द्वारा निर्बाधित नहीं किया जा सका इसलिए पाँच ईएमयू रैकों का विनिर्माण नहीं किया गया था। तथापि आईसीएफ के इन ईएमयू रैकों के लिए ` 69.96 करोड़ मूल्य की विद्युत कर्षण मोटरों की खरीद कर ली थी

³⁰¹ इंडियन रेलवे कैटरिंग एण्ड टूरिंग कार्पोरेशन

(जून/अगस्त 2010) प्रोटोटाइप के अनुमोदन से पूर्व माल की खरीद नियमित नहीं थी परिणामस्वरूप ` 69.96 करोड़ की मालसूची तीन वर्ष से अधिक के लिए निष्क्रिय हो गई।

5.2.2.1.8 मानव संसाधन प्रबन्धन

5.2.2.1.8.1 उत्पादन के लिए अपेक्षित श्रम घंटों का आकलन

जाब पूर्ण करने के लिए अपेक्षित 'अनुमत समय' कार्य एवं गति अध्ययन आधार पर निर्धारित किया जाता है। इस प्रकार 'अनुमत समय' प्रोत्साहन के भुगतान तथा आउट सोर्स की आवश्यकता के आकलन का आधार है। आईसीएफ ने उत्पादन कार्यक्रम के संदर्भ में उपलब्ध श्रमघंटों को विधिवत हिसाब में लेकर अपेक्षित श्रमघंटों के प्रतिवर्ष प्रक्षेपण बनाए। उपलब्ध श्रमघंटों के अतिरिक्त श्रम घंटों की आवश्यकता आउटसोर्स की जानी प्रस्तावित थी।

तालिका 5.9

क्र. स.	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1	कोचों के उत्पादन के लिए आरम्भिक लक्ष्य	1511	1600	1578	1600
2	कोचों का वास्तविक उत्पादन	1433	1503	1511	1620
3	'अनुमत समय' अपनाकर लक्ष्यित उत्पादन के लिए प्रक्षेपित श्रम घंटे	27295545	28168080	24991345	25782743
4	'अनुमत समय' अपनाकर वास्तविक उत्पादन के लिए अपेक्षित श्रम घंटे	25255634	25150045	23832844	25312444
5	आईसीएफ स्टाफ द्वारा दिए गए श्रम घंटे	13564619	12839089	12084746	11886612
6	आउटसोर्स श्रम घंटे	5552723	5258613	5131390	6429544
7	आईसीएफ में प्रयुक्त तथा आउटसोर्स कुल श्रम घंटे (5 + 6)	19117342	18097702	17216136	18316156
8	वास्तविक आवश्यकता तथा प्रयुक्त समय के बीच परिवर्तन की प्रतिशतता $\{(4-7)/4\} \times 100$	24.30	28.04	27.76	27.64

(स्रोत: रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम, मासिक आउटटर्न विवरण, आउटसोर्स किए जाने वाले मानव घण्टों के वार्षिक प्रस्ताव और वास्तव में आउटसोर्स किए गए मानव घण्टों के ब्यौरें)

उपर्युक्त से यह देखा जाता है कि 'अनुमत समय' के आधार पर वास्तविक उत्पादन के लिए अपेक्षित श्रम घंटे उत्पादन में प्रयुक्त वास्तविक कुल श्रम घंटों

की अपेक्षा 24 से 28 प्रतिशत अधिक थे। इसके अलावा आईसीएफ स्टाफ द्वारा उपलब्ध कराए गए श्रम घंटे 12.50 प्रतिशत की कमी होने पर 2009-10 में 1.36 करोड़ घंटे से कम होकर 2012-13 में 1.19 करोड़ घंटे हो गए। आउटसोर्स श्रम घंटे 2012-13 में 2011-12 की तुलना में पर्याप्त रूप से (0.13 करोड़ घंटे) अर्थात् 25 प्रतिशत बढ़ गए। ऐसे परिवर्तनों के लिए लेखापरीक्षा में पहचाना गया मुख्य कारण यह था कि आईसीएफ ने 1960 के दशक के दौरान विभिन्न जाब करने के लिए श्रम घंटों को मानवीकृत किया जो 'अनुमत समय' का आधार बना। 'अनुमत समय' आधारभूत संरचना³⁰² और श्रमिक की कुशलता के आधुनिकीकरण उन्नयन के साथ संशोधित नहीं किया गया था। किसी विशिष्ट कार्य को करने के लिए अपेक्षित वास्तविक समय का निर्धारण करने के लिए कोई वास्तविक समय अध्ययन/चलायमान अध्ययन/ कार्य माप नहीं किया गया था।

5.2.2.1.8.2 समयोपरि बुकिंग

कर्मशाला, जिसमें प्रोत्साहन योजना लागू है, ये तैनात श्रमिक प्रोत्साहन श्रमिकों के रूप में जाने जाते हैं। कोडल प्रावधानों³⁰³ के अनुसार प्रोत्साहन योजना में आने वाले श्रमिक को उसी अवधि के दौरान समयोपरि अनुमत नहीं किया जाना है।

लेखापरीक्षा में देखा गया (2013) कि प्रोत्साहन योजना के अधीन कर्मशाला में तैनात स्टाफ को समयोपरि के लिए आईसीएफ प्रशासन बुक कर रहा था और नीचे दिए ब्यौरों के अनुसार उन्हें समयोपरि भत्ते का भुगतान किया जा रहा था:

तालिका 5.10

(` करोड़ में)

वर्ष	प्रोत्साहन कर्मशाला के स्टाफ को प्रदत्त प्रोत्साहन	आईसीएफ में प्रदत्त कुल समयोपरि भत्ता	प्रोत्साहन कर्मशाला के स्टाफ को प्रदत्त समयोपरि भत्ता	प्रोत्साहन कर्मशाला के स्टाफ को प्रदत्त समयोपरि भत्ते की प्रतिशतता
2009-10	27.61	22.26	20.30	91.19
2010-11	37.68	10.55	8.65	81.99
2011-12	37.18	8.35	6.28	75.21
2012-13	37.81	14.19	12.24	86.26
जोड़	139.28	55.35	47.47	

(स्रोत: आईसीएफ में प्रोत्साहनों और ओवरटाइम के मासिक भुगतानों के ब्यौरें)

³⁰² विभिन्न मशीन एवं संयंत्र कार्यक्रमों, मुम्बई रेल विकास निगम परियोजना, पेंट शेड परियोजना आदि के अन्तर्गत नई मशीनों का प्रतिष्ठापन।

³⁰³ मैकनिकल विभाग (वर्कशॉप) के लिए भारतीय रेल संहिता का पैराग्राफ सं. 426

उपर्युक्त से यह पाया जाता है कि श्रमिकों, जो प्रोत्साहन योजना द्वारा शासित थे, को समीक्षाधीन अवधि के दौरान समयोपरि भत्ते के रूप में ` 47.47 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया था। भुगतान का नियमित साधन के रूप में और विशेष क्षतिपूर्ति पर नहीं, सहारा लिया गया था। यह कार्यकलाप कोडल प्रावधानों और रेलवे बोर्ड द्वारा जारी अनुदेशों के प्रतिकूल था (जनवरी 2013)।

5.2.2.1.8.3 प्रत्यक्ष श्रमिकों का अनिवार्य अप्रत्यक्ष श्रमिकों से अनुपात

कोडल प्रावधानों³⁰⁴ के अनुसार अनिवार्य अप्रत्यक्ष श्रमिकों (ईआईडब्ल्यू)³⁰⁵ सहित प्रत्यक्ष श्रमिकों के रूप में लगाए गए अकुशल स्टाफ की संख्या कुल संख्या (प्रत्यक्ष श्रमिकों³⁰⁶ सहित) के 10 से 25 प्रतिशत के बीच होनी चाहिए।

लेखापरीक्षा में पाया गया (2013) कि प्रोत्साहन योजना के अधीन 28 कर्मशालाओं में से 14 कर्मशालाओं में ईओडब्ल्यू की क्षमता प्रत्यक्ष श्रमिकों से 27 से 144 प्रतिशत के बीच थी।

निर्धारित प्रतिशतता से अधिक ईआईडब्ल्यू का प्रचालन बढ़े उपरिव्ययों के कारण कोचों के उत्पादन की लागत बढ़ाता है।

5.2.3 निष्कर्ष

रेलवे बोर्ड ने आईसीएफ के वार्षिक उत्पादन कार्यक्रमों के अन्तिमीकरण में विलम्ब किया, ये विलम्ब एक से दो वर्षों के बीच थे। इसके अतिरिक्त आईसीएफ भी लगभग एक वर्ष के समान विलम्ब से अपने अस्थाई उत्पादन कार्यक्रमों को अन्तिम किया था। परिमस्वरूप दीर्घ प्रमुख मर्दों की समय से उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की जा सकी थी। परिणामतः हैवी बिल्ड कोचों का लक्ष्य से कम विनिर्माण किया गया था और उपलब्ध उत्पादन क्षमता का उपयोग करने के लिए आईसीएफ ने अधिक पारम्परिक कोचों का विनिर्माण किया था। आईसीएफ की यह कार्रवाई परम्परागत कोचों को बन्द करने के उद्देश्य के प्रतिकूल थी। इसके अतिरिक्त डिजाइनों के परिवर्तनों के साथ उत्पादन कार्यक्रमों में लगातार परिवर्तनों के परिणामस्वरूप मालसूची का भारी संचय हुआ। इसके अलावा 2012-13 को छोड़कर ईसीयू के अनुसार अनुमोदित उत्पादन लक्ष्य प्राप्त करने में आईसीएफ विफल हो गया, परिणामस्वरूप ` 760.71 करोड़ उत्पादन कम हुआ।

³⁰⁴ मैकेनिकल विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता का पैराग्राफ सं. 431

³⁰⁵ उत्पादन बूथों से सामग्री और औजारों की उठाना और फोर्क ट्रेक आदि का प्रचालन

³⁰⁶ विनिर्माण की प्रक्रिया में प्रत्यक्ष रूप से शामिल होना

आईसीएफ में कम तथा उपरिव्यय लागतें अधिक थीं जिसके कारण समान प्रकार के कोचों की विनिर्माण यूनिट लागत आरसीएफ, कपूरथला की तुलना में अधिक थी। उत्पादन के समरूप स्तर के लिए आईसीएफ में प्रयुक्त जनशक्ति आरसीएफ, कपूरथला की तुलना में 60 प्रतिशत अधिक थी। कोचों की छोटी मात्राओं के अनेक बैच आदेश में थे जिनको अधिक स्थापित समय अपेक्षित था परिणामतः उपरिव्ययों को बढ़ाकर अनुमत समय बढ़ाया गया। आईसीएफ ने विनिर्माण लागत नियंत्रित करने के लिए विभिन्न निवेशों का विश्लेषण नहीं किया था। उपरिव्यय फैक्ट्री/प्रशासनिक उपरिव्ययों की प्रत्यक्ष लागत के 124 तथा 160 प्रतिशत के बीच थे। निर्धारित प्रतिशतता के आधिक्य में आवश्यक अप्रत्यक्ष कामगारों के प्रचालन भी अधिक उपरिव्यय में योगदान कर रहे थे।

आईसीएफ प्रशासन की मालसूची पर कोई प्रभावी नियंत्रण नहीं था क्योंकि टर्नओवर अनुपात 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष के निर्धारित लक्ष्य से अधिक था। वित्तीय वर्षों (2009-10 से 2012-13) के अंत में धारित स्टॉक का मूल्य ` 222.41 तथा ` 282.01 करोड़ के बीच थी जो दर्शाता है कि अपनी वार्षिक योजना कार्यान्वित करने के लिए अपेक्षित सामग्री सही-सही निर्धारित नहीं की गई थी।

परिशिष्ट-I

30 स्टॉक मदों की सूची जिनकी खरीद कम अन्तराल पर उच्चतर दर पर की गई थी

क्रम सं.	सामग्री का विवरण	अधिक भुगतान (लाख में)
1.	ड्रॉ गीयर जनरल अरेंजमेंट	6.98
2.	जीएस कोच के लिए अन्त निर्माण	132.67
3.	एसएस शीट 0.8x1250x1900एमएम	1.61
4.	ब्रेक हैड	12.36
5.	चालक के केबिन का दरवाजा	0.53
6.	डोरवे पिलर फ्रेम	4.51
7.	हैंडल ईएमयू	0.68
8.	लिवर इनर एण्ड आऊटर	9.57
9.	बॉडी बोल्सटर डीएमसी/टीसी	13.36
10.	साइड बफर व्यवस्था	74.28
11.	पार्टिशन फ्रेम, लेवोटरी एण्ड वाटर टैंक	3.30
12.	वैन्टिलेटर ग्रिल	0.28
13.	डीआई एमओयू रोलर बियरिंग के लिए कॉलर	12.32
14.	फुली मशील्ड एक्सल बॉक्स रीयर कवर	4.99
15.	स्टील फ्लैट्स 40x40 एमएम	2.73
16.	एण्ड पार्ट का एक क्रॉस सैक्शन	19.43
17.	इक्वलाइजिंग स्टे	3.28
18.	इलेक्ट्रोड वायर	1.61
19.	वर्टिकल डैम्पर	15.19
20.	हैंगर	5.26
21.	एक्सल बॉक्स हाउसिंग	8.83
22.	कोरो रेस एसएम कॉडल 5x125xशेल	45.49

23.	एक्सल बॉक्स हाऊसिंग	48.62
24.	ब्लॉक हैंगर	2.33
25.	स्प्रिंग स्टील राऊण्डस 36x4230xएमएम	4.40
26.	स्टील राऊण्डस 49 एमएम डाय	1.09
27.	एसएस शीट 1.7x1180x3135 एमएम	4.90
28.	लेटरल डेम्पर	17.14
29.	6 डोर शैल के लिए सीआरएफ लाइट रेल	2.74
30.	एमएम स्कवायर ट्यूब 20x20x1.6एमएम	3.24
	कुल	`463.72 , अर्थात `4.64 करोड़

परिशिष्ट-II

नमूना जांच की गई आठ उपयोग में न लाई गई स्टॉक मदों का विवरण जहां मामलसूची को डिजाइन में परिवर्तन/उत्पादन कार्यक्रम में परिवर्तन के कारण रखा गया था।

क्रम सं.	मदें	टिप्पणियां
1.	एफआरपी बॉडी साइड विंडो एसे (30305428810101)	इस मद को मेमू और डीएमयू कोचों के लिए खरीदा गया था किन्तु डिजाइन में परिवर्तन के कारण अधिशेष छोड़ दिया गया था। पारम्परिक कोचों में अधिशेष को आशोधित करने के लिए निर्णय लिया गया है।
2.	एलएच सीएचईक्यू शीट 2.03X1084X2830 (30309461160101)	इस मद को एलएचबी हाइब्रिड कोचों के लिए खरीदा गया था किन्तु उत्पादन कार्यक्रम में परिवर्तन के कारण अधिशेष छोड़ दिया गया था, पारम्परिक कोचों में अधिशेष का उपयोग करने के लिए निर्णय लिया गया है।
3.	एफआरपी रूफ पैनल (30309462560101)	उपरोक्त मद 2 के प्रति
4.	एफआरपी साइड, एंड वाल पार्टिशन एण्ड मोल्डिंग (30314201630301)	इस मद को एमआरवीसी कोच के लिए खरीदा गया था। कोई एमआरवीसी कोच 2012-13 में नहीं पाया गया। 2013-14 के दौरान चार सेटों को उपयोग किया गया और शेष पांच सेटों का उपयोग किया जाएगा यदि एसी ईएमयू कोचों के विनिर्माण की योजना बनाई जाती है।
5.	रूफ के लिए पैनल और मोल्डिंग (30314402530301)	इस मद को एमआरवीसी कोचों के लिए खरीदा गया था। कोई एमआरवीसी कोच 2012-13 में नहीं पाया गया। अधिशेष मद का उपयोग किया जाएगा यदि

		एमआरवीसी कोच के उत्पादन पर विचार किया गया।
6.	रूफ के लिए पैनल और मोल्डिंग (30314402770301)	यह मद डिजाईन में परिवर्तन के कारण अधिशेष बन गई। एसी ईएमयू कोचों में इस अधिशेष मद के उपयोग की व्याख्या इस डिजाईन सैक्शन से परामर्श के बाद की जाएगी।
7.	रूफ के लिए पैनल और मोल्डिंग (30304361990101)	उपरोक्त मद 6 के प्रति
8.	एलुमिनियम इनर फ्रेम 4 फीट (30305488100101)	इस मद को केएसटीडीसी कोचों के लिए खरीदा गया था। अधिशेष स्टॉक का दूसरे कोचों में उपयोग नहीं किया जा सकता क्योंकि मद का आकार गैर पारम्परिक है।

5.3 रेल पहिया कारखाना येलहंका, बंगलौर का कार्यचालन

5.3.1 प्रस्तावना

1984 में चालू किया गया रेल पहिया कारखाना (आरडब्ल्यूएफ), येलहंका भारतीय रेल (आईआर) के अन्तर्गत एक उत्पादन इकाई है और भारतीय रेल के उपयोग हेतु पहिया, धूरियों और रेलरोड वैगनों के पहिया सैटों, कोचों और लोकोमोटिव के उत्पादन में लगा हुआ है। रेलवे की आंतरिक मांग को पूरा करने के बाद रेल पहिया कारखाना 2009-10 तक यूएसए, मलेशिया, सुडान, अंगोला, मोजांबिक, सेनेगल और माली जैसे चयनित विदेशी ग्राहकों को भी उक्त का निर्यात कर रहा था। तथैपि, भारतीय रेल की बढ़ती आंतरिक मांग के कारण निर्यात को बाद में बंद कर दिया गया है। संयंत्र को मै. ब्यूरो वेरीटस क्वालिटी इंटरनेशनल (बीबीक्यूआई) फ्रांस द्वारा 1994 में आईएसओ-9001 और 1999 में आईएसओ-14001 मानदंडों के अनुवर्ती के रूप में प्रमाणित किया गया है। इसे नए पहियों और धूरियों के विनिर्माण के संबंध में अमेरिकन रेलरोड संगठन (एएआर) के गुणवत्ता आश्वासन कार्यक्रम के सदृश भी 1995 में प्रमाणित किया गया था।

आर डब्ल्यू एफ 2,00,000 पहिये, 48,000 एक्सल तथा 64,000 एक्सल सेट वार्षिक उत्पादन करने की संवर्धित क्षमता रखता है। रेलवे बोर्ड संयंत्र की संवर्धित क्षमता, उपलब्ध जनशक्ति तथा विभिन्न जोनल रेलवे से प्राप्त आवश्यकताओं के आधार पर उत्पादन के वार्षिक लक्ष्य निर्धारित करता है। निर्धारित वार्षिक लक्ष्यों के आधार पर आरडब्ल्यूएफ द्वारा मासिक उत्पादन कार्यक्रम बनाए जाते हैं।

आरडब्ल्यूएफ रेलवे के स्तर पर सदस्य यांत्रिक के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन है। जोलन स्तर पर महाप्रबंधक इसका अध्यक्ष है जिसकी वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी, मुख्य यांत्रिक अभियंता, भण्डार नियंत्रक, मुख्य अभियंता (सिविल इंजीनियरी विभाग, मुख्य विद्युत अभियंता, मुख्य कार्मिक अधिकारी तथा सुरक्षा आयुक्त द्वारा सहायता की जाती है।

रेल पहिया कारखाना की लेखापरीक्षा यह देखने के लिए मई 2013 से सितम्बर 2013 में की गई थी कि क्या संसाधनों (कच्चा माल, संयंत्र, मशीनरी) के इष्टतम उपयोग के लिए प्रभावी प्रबंधन मौजूद था, नियोजन, खरीद और उत्पादन के संबंध में समय-समय पर जारी नियमों, विनियमों और अनुदेशों का अनुपालन किया जा रहा था और संबंधित योजना चरण II परिकल्पित प्रामाणिकता को प्राप्त किया गया था।

लेखापरीक्षा ने रेल पहिया कारखान में अनुरक्षित 2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए अभिलेखों की समीक्षा की। जहां आवश्यक था रेल पहिया कारखाना के अधिकारियों और पर्यवेक्षकों के साथ चर्चा की गई थी। एन्ट्री कॉन्फ्रेंस मई 2013 में महाप्रबंधक/रेल पहिया कारखाना के साथ आयोजित किया गया और एक्जिट कॉन्फ्रेंस सितम्बर 2013 में किया गया था। एन्ट्री कॉन्फ्रेंस में लेखापरीक्षा उद्देश्यों और कार्यक्षेत्र के बारे में बताया गया और एक्जिट कॉन्फ्रेंस में सभी अभ्युक्तियों पर चर्चा की गई थी। महाप्रबंधक के उतरों का संबंधित पैराओं में उचित रूप से शामिल किया गया था।

अन्तिम पैराग्राफों को रेलवे बोर्ड को जारी किया गया था (अप्रैल 2014) और रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) का उत्तर 30 जुलाई 2014 को प्राप्त हुआ था और इसे उचित रूप से शामिल कर लिया गया है।

5.3.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

5.3.2.1 योजना

किसी संगठन के सफल कार्यचालन के लिए योजना अत्यावश्यक है। रेलवे बोर्ड का यांत्रिक विभाग पहिया, एक्सल तथा पहिया सेट के उत्पादन हेतु योजना प्रक्रिया के लिए उत्तरदायी है। जोनल रेलवे तथा रेल कोच फैक्ट्री कपूरथला और इंटीग्रल कोच फैक्ट्री पेराम्बूर जैसी उत्पादन यूनिटों द्वारा पहिया, टायरों तथा एक्सल के लिए पूर्व वर्ष के 31 जुलाई तक रेलवे बोर्ड (भण्डार निदेशालय) को भेजी मांग के आधार पर प्रतिवर्ष आरडब्ल्यूएफ का उत्पादन लक्ष्य निर्धारित करता है। समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा किए गए आशोधनों को भी योजना प्रक्रिया में ध्यान में रखे जाने की आवश्यकता है।

रेल पहिया कारखाने के प्रतिनिधियों के साथ अतिरिक्त सदस्य/उत्पादन यूनिट (रेलवे बोर्ड) द्वारा प्रति तिमाही पहिया टायर एक्सल (डब्ल्यूटीए) आवंटन बैठकें की जाती हैं। उत्पादन प्रक्रिया में आरडब्ल्यूएफ द्वारा झेली गई बाधाओं के साथ आरडब्ल्यूएफ द्वारा रद्दी की आवश्यकता का बैठक के दौरान उल्लेख किया जाता है।

उपर्युक्त बैठक के आधार पर मासिक उत्पादन कार्यक्रम तैयार करने हेतु उन्हें योग्य बनाने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा आरडब्ल्यूएफ को तिमाही आवंटन सूचित किए जाते हैं। आरडब्ल्यूएफ इन निर्णयों के आधार पर उत्पादन के लिए प्रतिमाह अपने विभिन्न शॉपो (पहिया शॉपो, एक्सल शॉपो और एसेम्बली शॉपो) पर कार्य आदेश जारी करता है।

5.3.2.2 पहियों का अधिक/अनियमित उत्पादन

आरडब्ल्यूएफ द्वारा पहियों/एक्सल/पहिया सेट का उत्पादन लक्ष्य रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक लक्ष्य तथा तिमाही पहिया टायर एक्सल (डब्ल्यूटीए) आवंटनों द्वारा निर्देशित है। जबकि रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक लक्ष्य सभी प्रकार के पहियों को शामिल करता है परन्तु तिमाही डब्ल्यूटीए आवंटन और मासिक उत्पादन कार्यक्रम विशेष प्रकार के अर्थात् वाक्सन पहिया 840 व्यास पहिया, इलेक्ट्रिक बहु इकाई पहिया, मीटर गेज पहिया, ब्रोड गेज लोको पहिया आदि और प्रेषिती को डब्ल्यूटीए आवंटन में निर्दिष्ट किया गया है।

लेखापरीक्षा में उत्पादन के लक्ष्यों तथा उपलब्धियों का विश्लेषण किया गया, ये नीचे दिए गए हैं:

तालिका 5.11 - लक्ष्य और उत्पादन उपलब्धि

वर्ष	विवरण	लक्ष्य	उत्पादन	अंतर	अंतरक %
2007-08	पहिया	130047	147007	+16960	13.04
	एक्सल	52492	52870	+378	0.72
	पहिया सेट	37584	40509	+2925	7.78
2008-09	पहिया	180000	196261	+16261	9.03
	एक्सल	65826	84428	+18602	28.26
	पहिया सेट	57500	64673	+7173	12.47
2009-10	पहिया	186000	187450	+1450	0.78
	एक्सल	70320	65302	-5018	-7.17
	पहिया सेट	60500	55940	-4560	-7.14
2010-11	पहिया	180000	180810	+810	0.45
	एक्सल	85720	88481	+2761	3.22
	पहिया सेट	61000	61281	+281	0.46
2011-12	पहिया	200000	201135	+1135	0.56
	एक्सल	98800	100504	+1704	1.72
	पहिया सेट	68158	70315	+2157	3.2
2012-13	पहिया	200000	191501	-8499	-4.24
	एक्सल	105600	100001	-5599	-5.30
	पहिया सेट	73000	60100	-12900	-17.67

(स्रोत: आरडब्ल्यूएफ की वित्तीय उत्पादन मात्रा विवरण)

आरडब्ल्यूएफ द्वारा उत्पादित मात्राओं के लेखापरीक्षा विश्लेषण से निम्नलिखित पता चला:

- 2007-08 से 2011-12 की अवधि के दौरान पहियों का उत्पादन रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित 0.45 प्रतिशत से 13.04 प्रतिशत की सीमा तक बढ़ा। यद्यपि 2012-13 में उत्पादन लक्ष्य से 4.24 प्रतिशत कम था। इसी प्रकार एक्सल का लक्ष्य भी 2007-08 से 2011-12 तक 0.72 प्रतिशत से 28.26 प्रतिशत की सीमा तक बढ़ा, 2009-10 को छोड़कर जहां उत्पादन 7.17 प्रतिशत तक कम था। 2012-13 के दौरान एक्सल का उत्पादन भी लक्ष्य से 5.30 प्रतिशत तक कम था। पहिया सेट के मामले में 2007-08 से 2011-12 के दौरान उत्पादन 0.46 प्रतिशत से 12.47 प्रतिशत की सीमा के लक्ष्य से बढ़ा। यद्यपि, 2009-10 और 2012-13 के दौरान पहिया सेटों का उत्पादन 7.17 प्रतिशत और 17.67 तक कम हुआ। अभिलेखों के जाँच परीक्षण से यह पता चला कि
- (क) 2012-13 के दौरान पहियों का उत्पादन लक्ष्य से कम था और कमी वार्षिक अनुरक्षण के लिये तीन सप्ताह तक प्लांट को बंद रखने के कारण थी।
- (ख) 2009-10 के दौरान एक्सल उत्पादन में कमी, जनवरी 2010 से मई 2010 तक लॉग फोर्जिंग मशीन में खराबी के कारण थी और 2012-13 के दौरान कमी आउटसोर्स³⁰⁷ किये गये एक्सल की उपलब्धता न होने के कारण थी।
- (ग) 2009-10 के दौरान पहिया सेटों में कमी जनवरी एक्सल के कम उत्पादन के कारण थी क्योंकि जनवरी 2010 से मई 2010 के बीच लॉग फोर्जिंग मशीन में बड़ी खराबी थी और 2012-13 में कमी मुख्य यांत्रिक अभियंता/आरडब्ल्यूएफ द्वारा फाइल में नोटिंग के अनुसार रेलवे बोर्ड द्वारा लक्ष्य के अवास्तविक निर्धारण के कारण थी।
- निर्धारित लक्ष्यों से अधिक उत्पादन के परिणामस्वरूप 2010-13 के दौरान आरडब्ल्यूएफ प्रतिवर्ष औसतन 22255 पहियों और एक्सलों की सीमा तक स्टॉक जमा हुआ। इससे औसतन ₹75.71 करोड़ की सीमा तक पूंजी ब्लॉक हुई और परिणामस्वरूप भारतीय रेल (2010-13) द्वारा भारत सरकारको ₹11.34 करोड़ की परिहार्य लाभांश देयता³⁰⁸ हुई। क्षेत्रीय रेलों को एक तरफा उत्पादन पद्धति और तदर्थ आपूर्ति के परिणामस्वरूप आरडब्ल्यूएफ में माल का स्टॉक जमा हुआ। (अनुलग्नक V)

³⁰⁷ क्योंकि संयंत्र की क्षमता 48,000 एक्सल प्रतिवर्ष है, जाली एक्सल मैसर्स विश्वेश्वर्या आयर्न और स्टील लिमिटेड, भद्रावती (मैसर्स वीआईएएएल) और मैसर्स मेटल स्टील फैक्ट्री, ईशापुर (मैसर्सएमएसएफ) से खरीदी गई।

³⁰⁸ रेलवे पर पूंजी परिव्यय पर लाभांश जो सामान्य राजस्व को देय है।

- आरडब्ल्यूएफ ने क्षेत्रीय रेलो/उत्पादन इकाईयों को त्रैमासिक डब्ल्यूटीए बैठक के दौरान निर्धारित आबंटन से अधिक पहियों की आपूर्ति की। इससे 20066³⁰⁹ पहियों की अधिक आपूर्ति हुई और परिणामस्वरूप क्षेत्रीय रेलों/उत्पादन इकाईयों द्वारा स्टॉक जमा किया गया।

लेखापरीक्षा ने आयोजित मात्रा के प्रति विभिन्न पहियों के प्रकार के उत्पादन लक्ष्यों की प्राप्ति का विश्लेषण किया। यह नीचे तालिका में दिया गया है:

तालिका 5.12 - 2010-13 के दौरान पहियों का डब्ल्यूटीए आबंटन उत्पादन और आपूर्ति

पहिये का प्रकार	2010-11			2011-12			2012-13		
	कुल आयोजित डब्ल्यूटीए	वास्तविक उत्पादन	आपूर्ति की गई मात्रा	कुल आयोजित डब्ल्यूटीए	वास्तविक उत्पादन	आपूर्ति की गई मात्रा	कुल आयोजित डब्ल्यूटीए	वास्तविक उत्पादन	आपूर्ति की गई मात्रा
बॉक्सन	145370	114163	137416	155400	156948	153811	109215	123418	101907
बीजी कोचिंग	65454	56122	54775	46284	39504	41686	58099	50775	47731
बीवीजेडआई के लिये पहिये	500	0	0	0	0	0	0	0	0
840 डीआईए	1673	6059	1436	2030	3083	2220	3090	9952	2762
बीजी लोको	7238	0	1666	0	0	0	10778	659	7438
बीजी ईएमयू	4500	1757	1362	0	209	0	8520	5563	5562
एलएचबी	0	53	0	0	76	0	0	0	0
डीएसएल लोको	0	1648	0	0	0	0	0	0	0
एमजी कोचिंग	4440	1008	816	1717	1315	934	750	1134	674
कुल	229175	180810	197471	205431	201135	198651	190452	191501	166074

(स्रोत: कॉलम 3 और 4 के आंकड़े वर्ष 2010-13 के लिये आरडब्ल्यूएफ की उत्पादन मात्रा विवरण से ली गई हैं और डब्ल्यूटीए त्रैमासिक बैठकों के कार्यवृत्त से लिये गये हैं)

2010-13 की अवधि के लिये आबंटन, उत्पादन और आपूर्ति के लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि

क. 2010-11

(क) 145370 बॉक्सन पहियों के डब्ल्यूटीए आबंटन के प्रति आरडब्ल्यूएफ ने 114163 पहियों का उत्पादन किया। आरडब्ल्यूएफ ने वर्ष के दौरान 137416 पहिये भेजे।

³⁰⁹ 2010-11: 8372 पहियो, 2011-12: 6731 पहियो, 2012-13: 4963 पहियो

- (ख) 840 डाइ पहियों (6059 संख्या) के संबंध में उत्पादन आवश्यकता (1673 संख्या) से अधिक था। अधिक उत्पादन के बावजूद, विभिन्न इकाईयों के आपूर्ति कराई गई मात्रा पहियों के आवंटन से कम थी। इस निर्णय का कारण अभिलेखों में उपलब्ध नहीं था।
- ग) बीजी कोचिंग, ईएमयू और एमजी कोचिंग पहियों के संबंध में, यह देखा गया कि आपूर्ति आयोजित आवंटन से बहुत कम थी। लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि आपूर्ति उत्पादित मात्रा से कम की गई थी जिसके परिणामस्वरूप उत्पादन की तुलना में आपूर्ति में बहुत कमी हुई।
- (ग) लेखापरीक्षा में देखा गया कि 1666 बीजी लोको पहियों की 7238 की संख्या के आवंटन के प्रति आपूर्ति की गई, यद्यपि 2010-11 के दौरान उसका कोई उत्पादन नहीं था, जिसका अर्थ है कि पहले उत्पादित पहिये 2010-11 के दौरान भेजे गये।

ख. 2011-12

- (क) कुल 155400 बॉक्सन पहियों की योजना बनाई गई थी, जिसके प्रति आरडब्ल्यूएफ द्वारा केवल 153811 भेजे गये, यद्यपि उत्पादन की संख्या 156948 थी। डब्ल्यूटीए योजना के अनुसार आवंटन के आवंटियों को वंचित करने की प्रामाणिकता अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थी।
- (ख) 46284 पहियों की डब्ल्यूटीए योजना आवंटन के प्रति 41686 बीजी कोचिंग पहियों की आपूर्ति की गई लेकिन वर्ष में केवल 39504 का उत्पादन हुआ यह दर्शाता है कि उत्पादन डब्ल्यूटीए आवंटन के संदर्भ में नहीं किया गया था।
- (ग) 840 डाइ के अंतर्गत, लेखापरीक्षा में देखा कि आपूर्ति (2220 संख्या) आवंटन (2030 संख्या) से अधिक थी; वर्ष में उत्पादन (3083 संख्या) भी आवश्यकता से अधिक था। क्योंकि 840 डाइ पहियों का उत्पादन कॉनकॉर और अन्य पीएसयूज द्वारा मांग पर किया गया, मांग के संदर्भ के बिना अधिक उत्पादन नहीं होना चाहिये था।
- (घ) सभी प्रकार के पहियों के लिये कुल डब्ल्यूटीए आवश्यकता 205431 थी जिसके प्रति केवल 198651 की आपूर्ति की गई। वर्ष के दौरान उत्पादन 201135

पहियों का था। यद्यपि वर्ष के दौरान उत्पादन अधिक था आपूर्ति कम हुई जिसके लिये अभिलेख में कोई कारण नहीं दिये गये थे।

ग. 2012-13

(क) 840 डाइ पहिये: जैसे कि पूर्व वर्ष का उत्पादन आवश्यकता से अधिक था, 2012-13 के दौरान 840 पहियों के फिर से उत्पादन के परिणामस्वरूप उत्पाद शेष और अधिक बढ़ा क्योंकि डब्ल्यूटीए आवंटन को पहियों से पूरा किया जा सकता था जिनका 2010-11 और 2011-12 के दौरान अधिक उत्पादन हुआ था। 2013-14 के दौरान, आरडब्ल्यूएफ ने केन्द्रीय उत्पाद शुल्क अधिसूचना³¹⁰ को ध्यान में रखते हुये पीएसयूज को कोई भी पहिये आपूर्ति न करने का निर्णय (मई 2013) लिया। इसके परिणामस्वरूप आरडब्ल्यूएफ में ` 4.41 करोड़ की राशि के 1424 पहियों की स्थाई अधिक इन्वेंटरी जमा हुआ। इसलिये आरडब्ल्यूएफ को इन पहियों की उपयोगिता के लिये तत्काल निर्णय लेना चाहिये, क्योंकि यह पहिये पीएसयूज के लिये बनाये गये थे। इस माल की गैर-उपयोगिता को ध्यान में रखते हुये आरडब्ल्यूएफ भारत सरकार को लाभांश देने का उत्तरदायी हैं जब तक माल खत्म नहीं होता।

(ख) वर्ष के दौरान कुल बॉक्सन डब्ल्यूटीए आवंटन 109215 पहिये था, जिसके प्रति 123418 का उत्पादन हुआ। आपूर्ति केवल 101907 की थी जिसके परिणामस्वरूप 14203 पहियों का स्टॉक जमा हुआ।

पहियों के अधिक उत्पादन के परिणामस्वरूप स्टाफ को प्रोत्साहन और समयोपरि भत्ते का भुगतान हुआ जैसा कि क्रमशः पैरा 5.3.2.6.3 और पैरा 5.3.2.6.4 में उल्लेखित है।

महाप्रबंधक ने एग्जिट कांफ्रेंस में कहा कि बहुत सारी बाधाओं के कारण जोनों को कम आपूर्ति और कुछ प्रकार के पहियों का अधिक उत्पादन होता है और आरडब्ल्यूएफ के यांत्रिक विभाग को इस पहलू पर विस्तृत उत्तर देने के निर्देश दिये।

³¹⁰ केन्द्रीय उत्पाद शुल्क की नवीनतम अधिसूचना के अनुसार, रेलवे में उत्पादन इकाईयों को स्क्रेप पर उत्पाद शुल्क के भुगतान पर छूट है जब तक पूरी गतिविधि भारतीय रेल की कैप्टिव आवश्यकता को पूरा करने के उद्देश्य के लिये है। यदि कोई भी गैर रेलवे आदेश क्रियान्वित होते हैं, यह छूट समाप्त हो जायेगी, गैर रेलवे आदेश के आकार और मात्रा पर ध्यान दिये बिना और पूर्ण उत्पन्न स्क्रेप पर ईडी लिया जायेगा।

आरडब्ल्यूएफ स्वयं आरडब्ल्यूएफ के साथ परामर्श में रेलवे बोर्ड द्वारा बनाई गई उत्पादन योजना को लागू नहीं कर पाया। जबकि रेलवे बोर्ड द्वारा कुल निर्धारित लक्ष्य (2010-13) एकल प्रकार के पहियों से अधिक था, आरडब्ल्यूएफ उत्पादन योजना का पालन नहीं कर पाया। इससे 840 डाई जैसे पहियों के कुछ प्रकार के लिये माल अधिक हुआ और बॉक्सन, बीजी कोचिंग, बीजी लोको ईएमयू और एमजी कोचिंग पहियों में कमी हुई। बदले में इसका कोचो और वैगनों के उत्पादन और रखरखाव पर प्रतिकूल प्रभाव होने की संभावना है। इस प्रकार आरडब्ल्यूएफ द्वारा उत्पादन कार्य की योजना बहुत खराब थी। उपरोक्त विश्लेषण से पता चला कि कई अवसरों पर उत्पादन डब्ल्यूटीए आवंटन के संदर्भ में नहीं किया गया था। एकतरफा उत्पादन पद्धति और क्षेत्रीय रेलों की तदर्थ आपूर्ति के परिणामस्वरूप आरडब्ल्यूएफ और जोनों में माल का स्टॉक जमा हुआ जैसाकि पहले पैरा में उल्लिखित है।

रेलवे बोर्ड आरडब्ल्यूएफ द्वारा अपनी योजना के कार्यान्वयन की निगरानी नहीं कर सका।

5.3.2.3 आवर्धन चरण II

क) रेलवे बोर्ड ने 1 लाख से 1.15 लाख पहियों का उत्पादन बढ़ाने के लिये जुलाई 1999 के दौरान 47.71 करोड़ की लागत पर आरडब्ल्यूएफ का आवर्धन (चरण II) की मंजूरी दी। रेलवे बोर्ड ने सामग्री संशोधन के माध्यम से अप्रैल 2007 के दौरान 1.15 लाख से 2 लाख की क्षमता को और बढ़ाने के लिये आरडब्ल्यूएफ को सलाह दी।

सामग्री संशोधन (मई 2007) के लिये प्रस्ताव स्तर के दौरान, एफए और सीएओ/आरडब्ल्यूएफ ने कहा कि अर्थव्यवस्था में सामान्य उछाल को ध्यान में रखते हुये, यह आवश्यक था कि छपरा³¹¹ पहिया संयंत्र से अपेक्षित उत्पादन को यथावत ध्यान में रखते हुये नवीनतम उपलब्ध आंकड़ों के साथ निवेश की व्यवहार्यता की रेलवे बोर्ड में समीक्षा हो।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि इस पहलू को सामग्री संशोधन के लिये अनुमोदन लेते समय ध्यान में नहीं रखा गया था इस आधार पर कि संशोधन आरडब्ल्यूएफ में

³¹¹ छपरा पहिया संयंत्र केवल पहियों के उत्पादन के लिये भारतीय रेलवे के अंतर्गत एक और उत्पादन इकाई है। फैक्ट्री का निर्माण जुलाई 2008 के दौरान शुरू हुआ था और प्रतिवर्ष 1 लाख उत्पादन के उद्देश्य से।

पहिये के उत्पादन में महत्वपूर्ण क्षेत्रों का मार्गावरोध न करने के लिये था। आवर्धन चरण II सहित, सामग्री संशोधन ` 99.44 करोड़ (आवर्धन चरण II की वास्तविक लागत सहित) की कुल राशि के लिये 2009 तक 1.15 लाख से 2 लाख तक पहियों के उत्पादन को बढ़ाने के लिये जुलाई 2007 के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूर की गई थी।

इसके अतिरिक्त, अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि मार्च 2013 तक आवर्धन के अंतर्गत वित्तीय प्रगति ` 68.81 करोड़ (69 प्रतिशत) थी और भौतिक प्रगति लगभग 75 प्रतिशत थी।

आवर्धन चरण II (सामग्री संशोधन) को सही तरीके से पूर्ण करने के लिये और 2 लाख पहियों की क्षमता बनाये रखने के लिये, आरडब्ल्यूएफ ने स्वीकृति को ` 99.44 करोड़ से ` 117.11 करोड़ तक बढ़ाने का प्रस्ताव (मई 2013) दिया।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि 2011-12 और 2012-13 के दौरान मूल क्षेत्र में स्वीकृत मशीनों से क्रमशः 8412 और 6356 पहियों की कुल लागत 2 लाख के लक्ष्य से बढ़ गई। यद्यपि, जैसाकि पैरा 5.3.2.2 में बताया गया है उत्पादन बहुत सी अवस्था में एक तरफा था परिणामस्वरूप डब्ल्यूटीए आवंटन के संदर्भ में कम आपूर्ति/अधिक आपूर्ति हुई।

क्योंकि आवर्धन चरण II के पूर्ण होने और छपरा पहिया संयंत्र के विकास होने से पूर्व चरण II का यह उद्देश्य पहले ही प्राप्त कर लिया गया है। सामग्री संशोधन को और अधिक बढ़ाने की आवश्यकता वर्कसंगत नहीं है।

ख) इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला है कि आरडब्ल्यूएफ ने सामग्री संशोधन के क्षेत्र से ` 13.35 करोड़ की कीमत की 10 मशीने खरीदने के प्रस्ताव को स्वीकार न करने का अनुरोध किया है, यह बताया कि इन मशीनों की खरीद के लिये कोई प्रगति नहीं हुई (मई 2011) है। यह दर्शाता है कि शुरुआती तौर पर तैयार योजना और प्रस्ताव दीर्घावधि आवश्यकताओं को पूरा नहीं करता।

यह भी देखा गया कि ` 3.48 करोड़ (विशेष उद्देश्य मशीन-ऑनलाइन) की लागत की एक मशीन को वापस करने का प्रस्ताव यह न्यायोचित ठहरा कर किया गया कि आरडब्ल्यूएफ के पास पहले ही स्वयं की पर्याप्त ऑफलाइन मशीनिंग क्षमता है। यद्यपि, आरडब्ल्यूएफ ने मशीनिंग के लिये स्वयं अपर्याप्त क्षमता बताकर और वार्षिक लक्ष्य को प्राप्त करने के लिये बहुत सा मशीनिंग कार्य आउटसोर्स किया है। 2010-11 से 2012-13 के दौरान पहियों और एक्सलॉ की मशीनिंग के

आउटसोर्सिंग की संवीक्षा की गई और यह देखा गया कि इन वर्षों के दौरान मशीनिंग कर्यों के लिये ` 2.01 करोड़ के मूल्य के 11 ठेके दिये गये। क्योंकि विशेष उद्देश्य ऑनलाइन मशीन की खरीद को छोड़ दिया गया था। अपने पास पर्याप्त मशीनिंग क्षमता की उपलब्धता बताकर, आउटसोर्स की गई मशीनिंग पर व्यय करना तर्कसंगत नहीं है।

5.3.2.4 पूंजी उपकरणों का निष्फल व्यय

आरडब्ल्यू में अधिक शारीरिक कार्य से बचने के क्रम में, नापने में त्रुटियों के कम अवसरों और पहियों शॉप के निरीक्षण सेल में श्रम शक्ति प्रभावी रूप से कम करना। दो स्वचालित पहिया आयाम मापक उपकरणों को ` 0.46 करोड़ की लागत पर में प्रोडीजी लैब प्रा.लि., बैंगलुरु से (मार्च 2009) खरीदा गया था।

उपकरणों को निष्पादन गारंटी जांच तथा उपयोगकर्ता विभाग द्वारा स्वीकृति के पश्चात अक्टूबर 2010 में चालू किया गया था। मात्र तीन माह के कार्य के पश्चात् उपकरण जनवरी 2011 में बेकार हो गए। आपूर्तिकर्ता वारंटी की शिकायतों पर ध्यान नहीं दे सका क्योंकि आरडब्ल्यूएफ द्वारा मशीनों को खराबकर दिया गया था। फर्म ने उन्हें उठाये गये मुद्दों पर ध्यान देने में सक्षम बनाने के लिये मशीन की बहाली का अनुरोध किया। लेखापरीक्षा द्वारा भौतिक जांच से इसकी पुष्टि हुई कि उपकरणों को खराब कर दिया गया था।

मामलों पर ध्यान देने के लिये मशीन को फिर चालू करने हेतु आपूर्तिकर्ता से बार-बार अनुरोध के बावजूद, आरडब्ल्यूएफ को अभी तक इसका अनुपालन करना था (जुलाई 2014) वारंटी अवधि के दौरान आरडब्ल्यूएफ द्वारा उपकरणों को खराब करने से वारंटी के लाभ से वंचित रहे। दूसरी ओर क्योंकि उपकरण 4 वर्षों से अधिक से कार्य नहीं कर रहे थे, पूरा निवेश निष्फल हुआ और परिणामस्वरूप श्रमशक्ति कम करने, माप को त्रुटिमुक्त करने, उपकरणों और संचालन कार्यों से बचने जैसे सहायक लाभ नहीं हुये।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने उत्तर (जुलाई 2014) कहा कि चालू करने के बाद मशीन केवल करीब छः महीने चली और उसके बाद नहीं चली। उसे सुधारने के लिए आरडब्ल्यूएफ द्वारा उत्तम प्रयासों के बावजूद मशीन पर ध्यान नहीं दिया गया क्योंकि फर्म से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ। क्योंकि फर्म बाद में बंद हो गई और कर्मों जो उस फर्म में कार्य कर रहे थे से मिलने के प्रयास के बावजूद कोई प्रगति नहीं हुई। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि जैसाकि फर्म ने कहा (फरवरी 2011) कि उनके इंजीनियरों ने लाइटों और फ्रेमों को अपनी जगह से हटा हुआ देखा

जिसके परिणामस्वरूप वह गैर-कार्यशील हुई। फर्म ने उठाये गये मुद्दे को पूरा करने के लिये उन्हें सक्षम करने हेतु मशीन को फिर चालू करने का अनुरोध किया। आरडब्ल्यूएफ को अभी मशीन को फिर चालू करने और उसे क्रियाशील करवाना है।



चित्र 5.2 - खराब पहिया आयाम उपकरणों को दर्शाते चित्र

5.3.2.5 रोड द्वारा स्क्रेप की ढुलाई

(क) स्टील स्क्रेप पहियों के उत्पादन के लिये मुख्य आवश्यक कच्चा माल है और स्टील स्क्रेप (बेकार पहिया की डिस्क, रेल, एक्सल आदि) की आवश्यकता जोनल रेलवे/उत्पादन इकाईयों द्वारा उत्पन्न स्क्रेप से पूरी की जाती है। जोनल रेलवे/उत्पादन इकाईयां रोड से भेजने के साथ-साथ पीसमील वैगनों³¹² में रेल यातायात द्वारा आरडब्ल्यूएफ को स्टील स्क्रेप भेजती है। रेलवे बोर्ड ने वैगनों की कमी के कारण रोड/रेल यातायात (मार्च 2009) के माध्यम से स्क्रेप भेजने के लिये जोनल रेलवे को अनुमति दी।

आरडब्ल्यूएफ में परिवहन ठेकों के अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

सड़क मार्ग से परिवहन इस अवधि (2008-13) में काफी बढ़ गया था। सड़क परिवहन में अन्तरण करने के लिए आरडब्ल्यूएफ द्वारा बताया गया प्रमुख कारण वैगनों का कमी था। लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि 2010-13 के दौरान आरडब्ल्यूएफ ने समय पर वैगन मिलने में परेशानी और रेल सामग्री को समय से भेजना सुनिश्चित करने का उल्लेख करते हुये सड़क परिवहन पर ` 146.15 करोड़ (लगभग) व्यय किए।

अप्रैल 2012 से दिसम्बर 2012 माह के लिए दक्षिण पश्चिम रेलवे (एसडब्ल्यूआर) में होल्डिंग पोजीशन वैगन की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा से 73 वैगनों की

³¹² पीसमील वैगन का अर्थ है रैक जो 59 वैगनों से कम से बना हो।

प्रतिदिन औसत धारण अवस्था³¹³ का पता चला। इसके अलावा, आमतौर पर 2 से 3 अवसरों पर दक्षिण पश्चिम रेलवे द्वारा वेंगनों को जब आरडब्ल्यूएफ द्वारा आवश्यकता/मांग की जाती थी तब स्थापित किया जाता था। जैसेकि वेंगनों की अनुपलब्धता को दर्शाते हुए सड़क परिवहन को चुनना उचित नहीं था खासतौर पर इसलिये रेल द्वारा ढुलाई रोड़ से 1.6 गुना सस्ती थी तथा आरडब्ल्यूएफ भारतीय रेल का एक हिस्सा था, अतः रेलवे सामग्री की ढुलाई करने के लिए रेल परिवहन को प्राथमिकता देनी चाहिए।

सड़क (नई स्क्रैप प्री-कंडीशनिंग बे तथा पार्किंग लोट बी तथा सी का विस्तार) द्वारा स्टील स्क्रैप तथा डब्ल्यूटीए मर्दों के सरल आवागमन को सक्षम बनाने के लिए बुनियादी सुविधाओं के संवर्धन से संबंधित अभिलेखों के अनुसार आरडब्ल्यूएफ द्वारा ` 7.58 करोड़ की एक आकलित लागत पर सितम्बर 2011 से आरम्भ किया गया था। कार्य को दौं ठेकों के माध्यम से आरंभ किया गया तथा अभी तक कार्य पर ` 6.16 करोड़ व्यय किए जा चुके थे। संवर्धित कार्य विशेष रूप से आरडब्ल्यूएफ को स्क्रैप के सड़क परिवहन की सुविधा और आरडब्ल्यूएफ से पहिये, एक्सल और पहियों के सेट ले जाने के लिए था।

महाप्रबंधक ने एक्जिट कान्फ्रेंस में कहा कि परिवहन प्रणाली को सुव्यवस्थित किया गया था तथा उन्हें अब रेल परिवहन द्वारा माल के 70 प्रतिशत आवागमन हेतु लक्षित किया जा रहा था। उन्होंने यह भी कहा कि सड़क परिवहन की एक नियमित ढंग से सहायता नहीं ली जा रही है जैसाकि पहले ली जाती थी।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि अप्रैल-अगस्त 2013 की अवधि के लिए केवल स्क्रैप के 41 प्रतिशत तथा व्हील सेट के 59 प्रतिशत को रेल द्वारा परिवहन के लिए निर्धारित किया गया जबकि व्हील तथा एक्सल की पूरी तरह से सड़क द्वारा ढुलाई की गई। इससे रेल के माध्यम से परिवहन के लिए बुनियादी सुविधाओं की उपलब्धता के बावजूद सड़क परिवहन पर एक रेलवे उत्पादन इकाई की अधिक निर्भरता संकेत मिलता है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने उत्तर में सड़क यातायात पर निर्भरता के तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि पीसमील लोडिंग में प्रतिबंध के कारण और जब भी रैक लोड नहीं बनता, रोड यातायात पर निर्भरता से बचा नहीं जा सकता। यह भी कहा गया कि आरडब्ल्यूएफ रैक लोड में माल की ढुलाई के लिये संबंधित

³¹³ दैनिक औसत धारण से तात्पर्य लोडिंग प्रयोजन हेतु वेंगनों की दैनिक उपलब्धता के लिए की गई संगणना है।

प्रयास कर रहा है, वो तथ्य से स्पष्ट है कि पहियों के सेट के 58 प्रतिशत प्रेषण 2013-14 के दौरान रेल द्वारा था।

5.3.2.6 वित्तीय प्रबंधन

5.3.2.6.1 स्क्रेप की कम प्राप्ति

आरएएफ में पहिया ढलाई के लिये स्क्रेप भारतीय रेल में आंतरिक रूप से उत्पन्न किया जाता है। स्क्रेप भेजते समय क्षेत्रीय रेल/उत्पादन इकाईयाँ सेल इश्यू वाउचर तैयार करती हैं और आरडब्ल्यूएफ को सामग्री के मूल्य के डेबिट³¹⁴ को स्वीकार करने के लिये भेजी गई सामग्री की मात्रा और मूल्य पूर्ण रूप से दर्शाते हुये प्रेषित करती हैं।

आरडब्ल्यूएफ (लेखा विंग) प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे/उत्पादन इकाईयों द्वारा भेजे गये सेल इश्यू वाउचरों में उल्लिखित विवरण, मात्रा, दर, सूचना आदि की जांच के बाद, प्रत्येक माह स्थानांतरण प्रमाणपत्र (टीसी) तैयार करता है और आरडब्ल्यूएफ में स्टोर डिपो को प्राप्त और लेखांकित स्क्रेप की वास्तविक मात्रा की जांच और प्रमाणित करने के लिये प्रेषित करता है। वरिष्ठ प्रबंधक/सामान्य स्टोरडिपो अंतर को सही तरीके से रिकॉर्ड करने, यदि कोई है, मात्रा की जांच के बाद एफए और सीएओ/आरडब्ल्यूएफ को टीसी वापस कर देता है। कमी के मामले में, आरडब्ल्यूएफ को कम प्राप्त मात्रा के लिये संबंधित क्षेत्रीय रेलवे/उत्पादन इकाईयों को दोबारा से डेबिट करना पड़ता है।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि ` 1313.64 करोड़ के स्क्रेप प्राप्ति के डेबिट 2010-13 के दौरान स्वीकार किए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच³¹⁵ में ` 10.34 करोड़ मूल्य के स्क्रेप की कम प्राप्ति का पता चला। कम प्राप्ति की वास्तविक मात्रा काफी अधिक होने की सम्भावना है। यद्यपि स्क्रेप की कम प्राप्ति को लेखाओं के लिए डिपो द्वारा सूचित किया गया था, तथापि उस सीमा तक डेबिट के उत्क्रमण अथवा ऐसी कम प्राप्तियों के लिए कारकों की जांच करने हेतु कोई कार्यवाही नहीं की गई।

यद्यपि लेखापरीक्षा ने पहले जांच न करने के मुद्दे पर प्रकाश डाला, स्क्रेप की कम प्राप्ति की जांच के लिये आरडब्ल्यूएफ द्वारा कोई कार्यवाही नहीं की गई। सभी मामलों के पूर्ण पैमाने पर समीक्षा के लिए स्क्रेप की कम प्राप्तियों की कुल मात्रा

³¹⁴ क्षेत्रीय रेलवे/उत्पादन इकाईयों के बीच लेनदेन बुक समायोजन के माध्यम से किया जाता है।

³¹⁵ जहां आरडब्ल्यूएफ से प्राप्त मात्रा में अंतर 10मी.ट से अधिक था, समीक्षा के लिये चयनित था।

तथा की गई सुधारात्मक कार्यवाही का आकलन करने की आवश्यकता है। चूंकि जोनल रेलवे द्वारा उल्लेखित अनुसार स्क्रेप के मूल मूल्य के लिए स्थानांतरण प्रमाणपत्रों को स्वीकार कर लिया गया था तथा कम प्राप्त मात्रा के लिए संबंधित रेलवे डेबिट करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गई थी अतः उस सीमा तक स्क्रेप पर व्यय अनियमित होगा। स्क्रेप डेबिट का समाधान न होने के परिणामस्वरूप पहियों की लागत में वृद्धि हुई क्योंकि कम प्राप्त मात्रा का मूल्य पहियों के उत्पादन में अवशोषित हो गया था। शिथिलता सभी स्तरों पर आन्तरिक नियंत्रण के अभाव का संकेत देती है।

वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए और सीएओ) ने एक्जिट कान्फ्रेंस में कहा कि इसकी जांच की जाएगी तथा शीघ्र ही कार्रवाई आरम्भ की जाएगी।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने उत्तरों में रोड यातायात पर निर्भरता के तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि पीसमील लोडिंग में प्रतिबंध के कारण और जब भी रैक लोड नहीं बनता, रोड यातायात पर निर्भरता से बचा नहीं जा सकता। यह भी कहा गया कि आरडब्ल्यूएफ रैक लोड में माल की दुलाई के लिये संबंधित प्रयास कर रहा है, वो तथ्य से स्पष्ट है कि पहियों के सेट के 58 प्रतिशत प्रेषण 2013-14 के दौरान रेल द्वारा था।

5.3.2.6.2 मोल्ड ब्लैक की खरीद-गलत योजना

(क) ग्रेफाइट मोल्ड ब्लैक (जीएमबी) एक आयातित आइटम है। विभिन्न आकारों अर्थात् 43.5''³¹⁶, 48.5''³¹⁷ के जीएमबी को व्हील निर्माण के लिए उपयोग किया जाता है। व्हील को ग्रेफाइट मोल्ड में ढाला जाता है जो पूर्व-गर्म तथा स्प्रे किया हुआ होता है। पूर्व निर्धारित स्थापन काल की मंजूरी के पश्चात मोल्ड को विभाजित किया जाता है तथा व्हील मोल्ड से बाहर लाया जाता है।

43.5'' ग्रेफाइट मोल्ड ब्लैक (जीएमबी) के लिए औसत खपत के मानदण्ड 3.60 प्रति 840 डाइ/बीजी कोचिन प्रकार के 1000 व्हील है। 43.5'' मोल्ड ब्लैक की खरीद आवश्यकता के अनुरूप नहीं थी। 43.5'' जीएमबी की उपलब्धता न होने के कारण 71 नम्बरों के 48.5'' जीएमबी को व्हील में ढालने के लिए 43.5'' मोल्ड में बदला आरडब्ल्यूएफ ने जिसके कारण 0.98 करोड़ की हानि हुई। जैसा नीचे

³¹⁶ 840 डाइ पहियों और बीजीसी पहियों के कास्टिंग के लिये 43.5'' जीएमबी प्रयोग किया गया

³¹⁷ बॉक्सन पहियों की कास्टिंग के लिये 48.5'' जीएमबी प्रयोग किया गया।

विवरण है:

तालिका 5.13

वर्ष	48.5"मोल्ड में परिवर्तित 43.5" मोल्ड	48.5" मोल्ड की बुक औसत दर ³¹⁸ (°)	43.5" मोल्ड की बुक औसत दर (°)	बुक औसत दर का अंतर कॉल (3)-कॉलम (4)	परिवर्तम के कारण हानि
1	2	3	4	5	6
2010-11	13	403988.88	338371.21	65617.67	853029
2011-12	0	0	0	0	0
2012-13	58	584885.59	430643.58	154242	8946036
कुल	71		97,99,065		

(स्रोत: मोल्ड रिपेयर रूप रिकार्ड एवं स्टोर ऑफिस रिकार्ड)

इस हानि को रोका जा सकता था यदि 43.5" जीएमबी के खरीद की बेहतर योजना होती। एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान रेल प्रशासन ने कहा कि विकल्प या तो उत्पादन खोना था अथवा अधिक जीएमबी की खपत करना था। अतः उन्होंने उत्पादन प्रक्रिया को जारी रखना चुना।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि 2012-13 के दौरान रेलवे बोर्ड का बीजी लोको (जिसे 43.5" जीएमबी की आवश्यकता है) के लिये उत्पादन लक्ष्य 7500 पहियें था जो बाद में डब्ल्यूटीए आबंटन पर 10778 पहियों तक बढ़ा दिया गया। बीजी कोचिंग के संबंध में 2012-13 के दौरान रेलवे बोर्ड का लक्ष्य 33500 था जबकि डब्ल्यूटीए आबंटन 58099 था। अभिलेखों में डब्ल्यूटीए आबंटन द्वारा वृद्धि के लिये कोई कारण नहीं था। लक्ष्यों में आकस्मिक वृद्धि के कारण, जीएमबी को बदलने का सहारा लिया। क्योंकि जीएमबी लंबी अवधि तक प्रयोग होने वाले³¹⁹ आयातित मद है, आरडब्ल्यूएफ को 43.5" मोल्ड ब्लैक की कमी के बारे में रेलवे बोर्ड को सूचित करना चाहिये और जिससे बदलने के कारण हानि हुई।

लेखापरीक्षा में देखा कि 2011-12 और 2012-13 के दौरान बॉक्सन पहियों का उत्पादन डब्ल्यूटीए आबंटन से अधिक था। जीएमबी आयातित मंहगे मद होने के कारण, आरडब्ल्यूएफ ने खरीद की उचित योजना नहीं बनाई जिससे 840डाई/बीजी

³¹⁸ बुक औसत दर मात्रा संतुलन द्वारा मूल्य लेजर में दिखाये मूल्य संतुलन को विभाजित करने पर पाई गई दर है।

³¹⁹ लंबे समय तक चलने वाले मद-वह मद जिनके लिये खरीद अवधि लंबी है।

कोचिंग के लिये कास्टिंग पहियों के लिये 48.5'' मोल्ड ब्लैक को बदलना पड़ा। जबकि यह तथ्य है कि रेलवे बोर्ड द्वारा आरडब्ल्यूएफ अचानक की गई मांग के कारण जीएमबी में वृद्धि की आवश्यकता हुई। यद्यपि तथ्य यह है कि 48.5'' जीएमबी आरडब्ल्यूएफ में उत्पादन की आवश्यकता से अधिक आरडब्ल्यूएफ पर स्टॉक में पड़ा था। यह इस तथ्य के बावजूद कि 2011-12 और 2012-13 के दौरान बॉक्सन पहिये अधिक उत्पादित हुये थे।

(ख) ग्रेफाइट मोल्ड ब्लैक की अधिक खपत

आरडब्ल्यूएफ में 48.5'' ग्रेफाइट मोल्ड ब्लैक (जीएमबी) के बॉक्सन प्रकार के लिए स्वीकृत उपभोग मानदण्ड 1.88 प्रति 1000 व्हील है। यह पाया गया कि 2010-13 की समयावधि के दौरान प्रति 1000, व्हील पर जीएमबी की औसत खपत प्रति 1000 व्हील पर 2.1 से 4.63 की दर तक बहुत अधिक थी। यह देखा गया कि जीएमबी को खुली अवस्था में संग्रहित किया गया तथा लगातार नमी, बारिश, धूप आदि में खुला छोड़ा गया जो उनकी कार्य स्थिति में कमी तथा परिमाणतः अधिक खपत के लिए एक कारण था।

लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि पिछले तीन वर्षों के दौरान खपत किए गए अधिक जीएमबी का मूल्य ` 1.27 करोड़ के अनुरूप था। एक आयातित कीमती आइटम होने के नाते मोल्ड ब्लैक को उनके जीवन काल की कमी से बचने के लिए उपयुक्त संग्रहण सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

5.3.2.6.3 प्रोत्साहन बोनस का भुगतान

उत्पादन स्तर कायम रखने के लिए स्टाफ को सामान्यतया प्रोत्साहन बोनस दिया जाता है। आरडब्ल्यूएफ के स्टाफ को प्रदत्त प्रोत्साहन बोनस इसके लिए निर्धारित मानक संयंत्र क्षमता (एसपीसी) से जुड़ा है।

संयंत्र का एसपीसी उपलब्ध पूँजीगत उपकरणों तथा जनशक्ति की उपलब्धता पर निर्भर करता है। आरडब्ल्यूएफ के स्टाफ को प्रदत्त प्रोत्साहन बोनस उत्पादन को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है। रेलवे बोर्ड के अनुरोध पर राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद³²⁰ ने 1999 में एक विस्तृत अध्ययन किया और वैज्ञानिक तरीके में उपलब्ध मशीनरी के परिचालन के लिए अपेक्षित जनशक्ति के प्रतिमान निर्धारित किए। इस प्रकार संयंत्र का एसपीसी 8300 पहिए तथा 4200 एक्सल प्रतिमाह पर

³²⁰ एनपीसी प्रशिक्षण, परामश देने वाला और उत्पादकताके क्षेत्र में अनुसंधान करने वाला वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय, भारत सरकार के अधीन एक राष्ट्रीय स्तर संगठन है।

निर्धारित किया गया था। बाद में एसपीसी संयंत्र क्षमता में वृद्धि के कारण 2003 में 8475 पहिया तथा 4230 एक्सल तक संशोधित किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने शर्त कि उत्पादकता में 5 प्रतिशत सुधार होना चाहिए के साथ जून 2009 से स्टाफ को प्रदत्त प्रोत्साहन बोनस की दर बढ़ाने का निर्णय लिया। तदनुसार संयंत्र क्षमता में वृद्धि को हिसाब में लेने के बाद एसपीसी पुनः निर्धारित करने के लिए नवम्बर 2009 में जीएम/आरडब्ल्यूएफ द्वारा एक समिति नामित की गई थी। समिति ने 2009 में राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद की रिपोर्ट को ध्यान में रखकर मामले की जाँच की। समिति ने दिसम्बर 2009 से 9860 पहिया तथा 4800 एक्सल प्रति माह तक एसपीसी के उर्ध्व संशोधन की सिफारिश की। तथापि आरडब्ल्यूएफ ने समिति की सिफारिशों को स्वीकार नहीं किया और इसके स्थान पर स्टाफ परिषद के साथ बातचीत के आधार 8899 पहिया तथा 4442 एक्सल प्रतिमाह के रूप में एसपीसी का निर्धारण किया (मार्च 2010)।

निर्धारित एसपीसी से वार्षिक उत्पादन की तुलना नीचे दी गई है:

तालिका 5.14

(यूनिट में)

वर्ष	विवरण	वार्षिक उत्पादन	मानक संयंत्र क्षमता मासिक क्षमता x12	एसपीसी के संदर्भ में अंतर
2006-07	पहिये	126126	101700	+24426
	एक्सल्स	58259	50760	+7499
2007-08	पहिये	147007	101700	+45307
	एक्सल्स	52870	50760	+2110

(स्रोत: कुल उत्पादन विवरण)

लेखापरीक्षा में निम्नलिखित पाया गया:

जैसा उपर्युक्त तालिका से दखा जा सकता है स्टाफ के साथ बातचीत के आधार पर मार्च 2010 में निर्धारित एसपीसी संयंत्र के वार्षिक उत्पादन से काफी कम था।

वैज्ञानिक आधार पर और संयंत्र के औसत मासिक उत्पादन की अपेक्षा कम स्तर पर एसपीसी निर्धारित करने में विफलता के परिणामस्वरूप आरडब्ल्यूएफ संयंत्र के एसपीसी का निर्धारण निम्नतर हुआ था। इसके परिणामस्वरूप 2010-13 की अवधि के दौरान 3.35 करोड़ (लगभग) के अतिरिक्त प्रोत्साहन बोनस का भुगतान हुआ है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने उत्तर (जुलाई 2014) में कहा कि आरडब्ल्यूएफ का उत्पादन 5 प्रतिशत बढ़ाने के लिये और मौजूदा को दोगुना संशोधित बोनस कारक प्रस्तुत करने के लिये कह दिया गया था। इस प्रकार, मानक श्रम घंटों में बिना वृद्धि के मानक संयंत्र क्षमता 5 प्रतिशत तक बढ़ी और प्रोत्साहन दर संशोधित हुई।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है। रेलवे बोर्ड के सभी कार्यों और उत्पादन की प्रक्रिया में प्रस्तुत नवीनता जिसके कारण उत्पादन का संवर्धन हुआ को ध्यान में रखते हुये वार्षिक रूप से प्रोत्साहन योजना की समीक्षा के निर्देश के विपरीत आरडब्ल्यूएफ ने अपनी मौजूदा क्षमता का केवल 5 प्रतिशत जोड़कर अभिकलित किया। जिसके परिणामस्वरूप एसपीसी वास्तविक उत्पादन से भी कम निर्धारित किया गया और प्रोत्साहन बोनस का परिहार्य भुगतान किया गया जैसा उपरोक्त पैरा में बताया गया है।

5.3.2.6.4 समयोपरि

रेलवे बोर्ड के निर्देश अनुबद्ध करते हैं कि आरडब्ल्यूएफ में प्रोत्साहन योजना के अंतर्गत आने वाली अनुभागों में समयोपरि³²¹ बुकिंग पूर्णतया निकाल दी जानी चाहिए (दिसम्बर 1999)।

पहिया उत्पादन, पहिया अनुरक्षण, एक्सल फोर्ज उत्पादन, एक्सल फोर्ज अनुरक्षण, एक्सल मशीन शाप उत्पादन, एक्सल मशीन शाप अनुरक्षण, सामान्य अनुरक्षण आरडब्ल्यूएफ में 'प्रोत्साहन योजना' के अन्तर्गत आने वाली यूनितें हैं। लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की जांच में चता चला कि प्रोत्साहन योजना के अन्तर्गत आने वाले अनुभागों में समयोपरि बुकिंग जारी की और 2010-13 वर्षों के दौरान समयोपरि भत्ते के प्रति ` 5.57 करोड़ का भुगतान किया गया था।

एक्जिट कान्फ्रेंस में यह बताया गया था कि 'समयोपरि' केवल अनुरक्षण स्टाफ के लिए बुक किया गया था। तथापि अभिलेखों की संवीक्षा पर यह देखा गया कि समयोपरि का उत्पादन तथा अनुरक्षण स्टाफ दोनों को भुगतान किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर (जुलाई 2014) में कहा कि आरडब्ल्यूएफ में सामूहिक प्रोत्साहन योजना है और चितरंजन लोकोमोटिक वर्क (सीएलडब्ल्यू) की प्रोत्साहन योजना की पद्धति नहीं। 1999 में, प्रारंभिक रूप से केवल सीएलडब्ल्यू प्रकार की प्रोत्साहन योजना प्रमुख है और इसलिये, निर्देश मुख्य रूप से उस प्रकार की

³²¹ निर्धारित सूचीबद्ध घंटों से अधिक रेलवे कर्मचारियों द्वारा किए गए कार्य के अतिरिक्त घंटों का विवरण

प्रोत्साहन योजना से संबंधित है। समयोपरि केवल तत्काल परिस्थितियों के लिये और आरडब्ल्यूएफ के लिये निर्धारित उत्पादन मात्रा प्राप्त करने के लिये दिया जाता है। समयोपरि अत्यंत सावधानी से विनियमित किया जाता है।

रेलवे बोर्ड का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि समयोपरि का भुगतान रेलवे बोर्ड के आदेश का पूर्ण उल्लंघन था। बोर्ड के प्रोत्साहन योजना के अंतर्गत कवर्ड अनुभागों में समयोपरि बुकिंग को पूर्ण रूप से हटाने के लिये जीएम/आरडब्ल्यूएफ को संबोधित दिनांक 17 दिसम्बर 1999 के निर्देश को भी समीक्षा सभी समिति द्वारा दोहराया गया है। ये निर्देश लागू नहीं किये गये।

5.3.2.6.5 जल आपूर्ति कनेक्शन का पृथक्करण न होने के कारण हानि

आरडब्ल्यूएफ फैक्ट्री तथा आवासीय कॉलोनी की आवश्यकताओं के लिए बेंगलूर जल आपूर्ति तथा सीवरेज बोर्ड (बीडब्ल्यूएसएसबी) से एक 300 एमएम व्यास के जल आपूर्ति कनेक्शन के माध्यम से जल आपूर्ति प्राप्त करता है। बेंगलूर जल आपूर्ति अधिनियम 1965 (खण्ड 35) अनुबंधित करता है कि परिसर के लिए जल आपूर्ति को अंशतः घरेलू तथा अंशतः गैर-घरेलू उद्देश्य के लिए उपयोग किया जाता है तथा कनेक्शन का पृथक्करण नहीं किया जाता तो आवश्यक जांच के बाद जल आपूर्ति इंजीनियर को घरेलू/गैर घरेलू उद्देश्य के लिए उपयुक्त जल की प्रतिशतता का निर्धारण करना पड़ता है तथा तदनुसार बिल दिए जाते हैं।

बीडब्ल्यूएसएसबी को 2010-13 के दौरान भुगतान किए गए जल बिलों की समीक्षा से पता चला कि जैसेकि बीडब्ल्यूएसएसबी से प्राप्त 70 प्रतिशत जल को इन वर्षों के दौरान घरेलू उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जा रहा था, तथापि घरेलू/गैर-घरेलू कनेक्शन के पृथक्करण तथा बीडब्ल्यूएसएसबी अधिनियम के अनुसार बनाए गए बिल प्राप्त करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गई। इसके परिणामस्वरूप 2010-13 में 1.91 करोड़ की सीमा तक जल प्रभार का अधिक भुगतान हुआ। जब तक उपचारात्मक कार्यवाही होती है तब तक यह हानि जारी रहेगी।

एक्जिट कान्फ्रेंस में मुख्य अभियंता द्वारा यह कहा गया कि यद्यपि बीडब्ल्यूएसएसबी ने फरवरी 2011 तथा मई 2011 में पृथक्करण के लिए संपर्क किया था, तथापि वे घरेलू तथा गैर-घरेलू उद्देश्य के लिए पृथक बिल बनाने में अनिच्छुक थे क्योंकि यह बीडब्ल्यूएसएसबी के लिए हानि का कारण बनेगा। चूंकि बीडब्ल्यूएसएसबी अधिनियम पृथक्करण अथवा बीडब्ल्यूएसएसबी इंजीनियर द्वारा अनुमानित आकलन के आधार पर बने बिल प्राप्त करने की व्यवस्था करता है

अतः आरडब्ल्यूएफ को घरेलू उपयोग के लिए कम की गई दरों का लाभ प्राप्त करने के लिए बीडब्ल्यूएसएसबी के साथ अपने मामले को आगे बढ़ाने की जरूरत है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने उत्तर (जुलाई 2014) में कहा कि संयंत्र और कालोनियों के लिये घरेलू और गैर-घरेलू कनेक्शन के लिये अलग पानी के मीटर लगाने के मामले की नियमित रूप से बीडब्ल्यूएसएसबी के अधिकारियों से पूछताछ की जा रही है लेकिन प्रयासों से कोई परिणाम नहीं निकला। तथ्य यह रह जाता है कि पानी की घरेलू खपत के लिये कम दर का लाभ न उठाने के कारण आवृत्ति हानि हो रही है।

5.3.3 निष्कर्ष

- आरडब्ल्यूएफ ने डब्ल्यूटीए द्वारा आवंटित पहियों के प्रकारकी वास्तविक आवश्यकता के संदर्भ के बिना रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त करने/बढ़ाने पर मुख्य रूप से ध्यान केन्द्रित किया। उत्पादन और वितरण के लिये योजना डब्ल्यूटीए आबंटन के अनुसार नहीं थी। तदनुसार बीजी लोको पहियों, एमजी लोको पहियों के लिये उत्पादन लक्ष्य को पूरा नहीं किया जा सका और बॉक्सन पहियों और 840 डायल पहियों आदि का उत्पादन बढ़ा। इसके परिणामस्वरूप स्टॉक इकट्ठा होने के कारण भारत सरकार को लाभांश का भी परिहार्य भुगतान हुआ। डब्ल्यूटीए आबंटन और उत्पादन के बीच तुल्यकालन में कमी के कारण कुछ प्रकार के पहियों की मालसूची का स्टॉक इकट्ठा हुआ। रेलवे बोर्ड स्तर पर योजना प्रक्रिया में आरडब्ल्यूएफ की भागीदारी के बावजूद, यह मुद्दे उठे।
- संवर्धन चरण II के लिये विस्तारित सामग्री संशोधन के लिये प्रावधान सुविचारित निर्णय नहीं था इस तथ्य को ध्यान में रखकर कि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा पहियों के लिये मांग के भाग आगामी छपरा पहिया संयंत्र द्वारा पूरा किया जायेगा।
- ग्रेफाम्ट मोल्ट ब्लैक (जीएमबी) की खरीद की अनुचित योजना के परिणामस्वरूप 48.5'' जीएमबी को 43.5'' जीएमबी में परिवर्तित किया।
- वित्तीय प्रबंधन में आंतरिक कमियां देखी गई जैसे:
 - क) स्टोर में प्राप्त वास्तविक मात्रा और स्क्रेप पर बुक किया गये व्यय के संदर्भ में हस्तांतरण प्रमाण पत्र में उल्लिखित, के अनुसार स्क्रेप की मात्रा का

समन्वय न होना, जिसके परिणामस्वरूप स्पष्ट रूप से आंतरिक नियंत्रण में कमी दर्शाते हुये पहियों की कीमत में वृद्धि हुई।

ख) अधिक यांत्रिकीकरण को ध्यान में रखते हुये जो संवर्धन योजना के तहत हुआ हो, वैज्ञानिक तरीके से संयंत्र की वार्षिक उत्पादन क्षमता पर आधारित मानक संयंत्र क्षमता का संशोधन न होना।

(सुमन सक्सेना)

नई दिल्ली

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

दिनांक:

प्रतिहस्ताक्षरित

(शशि कान्त शर्मा)

नई दिल्ली

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

दिनांक: