

अध्याय 4

चल स्टॉक

रेलवे बोर्ड स्तर पर, सदस्य चल स्टॉक कार्यशाला और उत्पादन इकाईयों (लोको मोटिव के अतिरिक्त) सहित यांत्रिकी अभियांत्रिकी विभाग के संपूर्ण प्रभारी हैं। सदस्य चल स्टॉक ईएमय/मेयू से संबंधित एवं सभी कोचिंग स्टॉक के विद्युत रखरखाव के लिये भी उत्तरदायी हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर, मुख्य यांत्रिकी अभियंता (सीएमई) समग्र पर्यवेक्षण और सभी कोचों के प्रबंधन, माल मोड़ आदि के लिए जिम्मेदार हैं। मुख्य यांत्रिकी अभियंता (सीएमई) चल स्टॉक और संबंधित मर्दों के प्रबंधन से संबंधित कार्यशालाओं के कार्यान्वयन के लिए संपूर्ण प्रभारी हैं। उत्पादन इकाईयों रेल बोर्ड पर सदस्य चल स्टॉक की प्रतिवेदन के लिए महाप्रबंधक द्वारा स्वतंत्र रूप से प्रबंधित की जाती हैं।

वर्ष 2015-16 के दौरान विभाग का कुल व्यय ₹ 37144.96 करोड़ था। वर्ष के दौरान, वाऊचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अतिरिक्त विभाग के 528 कार्यालयों के निरीक्षण किये गये।

इस अध्याय में 'भारतीय रेल में लिनन प्रबंधन' पर एक समीक्षा शामिल की गई है। इस समीक्षा में, लेखापरीक्षा ने धुलाई और वितरण की प्रणाली की प्रभावकारिता के साथ लिनन (चदर, कंबल, तकिया और तकिया कवर) की खरीद, प्रबंधन, भंडारण की पर्याप्तता और प्रभावकारिता का आकलन किया। इस अध्याय में भोपाल में स्थित 'कोच पुनरूद्धार कार्यशाला की कार्यप्रणाली' पर स्थानीय समीक्षा भी शामिल की गई है।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में ट्रैफिक के स्थान पर स्क्रेप के भंडारण के लिए पीओएच के बाद वैगनों; कोचों के निर्माण के लिए सामग्री की अविवेकपूर्ण खरीद; मशीनों की खरीद और गैर-संस्थापन में त्रुटिपूर्ण योजना आदि जैसे मामलों को दर्शाने वाले पांच एकल पैराग्राफ भी शामिल किये गये हैं।

4.1 भारतीय रेल में लिनन का प्रबंधन

4.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल में 58825¹³⁰ किलोमीटर के नेटवर्क पर प्रतिदिन 3362¹³¹ मेल/एक्सप्रेस रेल गाड़ियां चलती हैं। भारतीय रेल के कोचिंग स्टॉक में प्रथम श्रेणी कोच (7500 बर्थ) में 390 एयर कंडीशनड, 2375 एयर कंडीशनड स्लीपर (2 टियर) कोच (112350 बर्थ) और 5302 एयर कंडिशनड 3-टियर स्पीलर कोच (345091 बर्थ)¹³² हैं। ऐसी श्रेणियों¹³³ में यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए साफ, स्वच्छ, इस्त्री किया गया और अच्छी गुणवत्ता का लिनन उपलब्ध करवाने के लिए लिनन की खरीद, धुलाई और वितरण के लिए एक मजबूत प्रणाली की आवश्यकता है। इस उद्देश्य की प्राप्ति के लिए, रेल बोर्ड पॉलिसी परिपत्र 1999 में निम्नलिखित रणनीतियां दर्शाई गयी हैं:

- i. अच्छी गुणवत्ता वाले लिनन की खरीद
- ii. निजी क्षेत्र से निपुणता के साथ आधुनिक और विशिष्ट यंत्रीकृत धुलाई सुविधा
- iii. यात्रियों के लिए बैड रॉल्स के सेट के पर्यावरण अनुकूल पैकेजिंग
- iv. स्टेशनों और रेल गाड़ियों पर उपयुक्त भंडारण सुविधा का विकास
- v. भंडारण, परिवहन और लोडिंग और अनलोडिंग के लिए सुधारे गये लॉजिस्टिक्स।

पृष्ठभूमि

वर्ष 2009-10 के लिए बजट भाषण¹³⁴ में रेल मंत्रालय ने घोषणा की कि भारतीय रेल आधुनिक यंत्रीकृत स्वचालित लॉन्ड्री द्वारा धुलाई की महत्वपूर्ण रूप से सुधारी गई गुणवत्ता के लिए सुधारे गये लिनन प्रबंधन को अपनाया। लिनन प्रबंधन को सरल बनाने के लिए, रेलवे बोर्ड ने रेल गाड़ियों में लिनन किट की धुलाई, भंडारण, आपूर्ति और वितरण के कार्य रेल के एकल विंडो एंजेसी के रूप में यांत्रिकी (केरिज और वैगन) विभाग को सौंपा (दिसम्बर 2009)। यांत्रिकी विभाग संबंधित कोचिंग डिपो के कार्य भार को संभालने के योग्य स्वचालित/यंत्रीकृत लॉन्ड्री के संचालन में उपयुक्त अनुभव और निपुणता वाली

¹³⁰ ब्रांड गेज रूट - स्रोत : भारतीय रेल ईयर बुक 2014-15

¹³¹ ब्रांड गेज रूट - स्रोत : भारतीय रेल ईयर बुक 2014-15 (तालिका VI यात्री कार्य)

¹³² ब्रांड गेज रूट - स्रोत : भारतीय रेल ईयर बुक 2014-15 (विवरण 10)

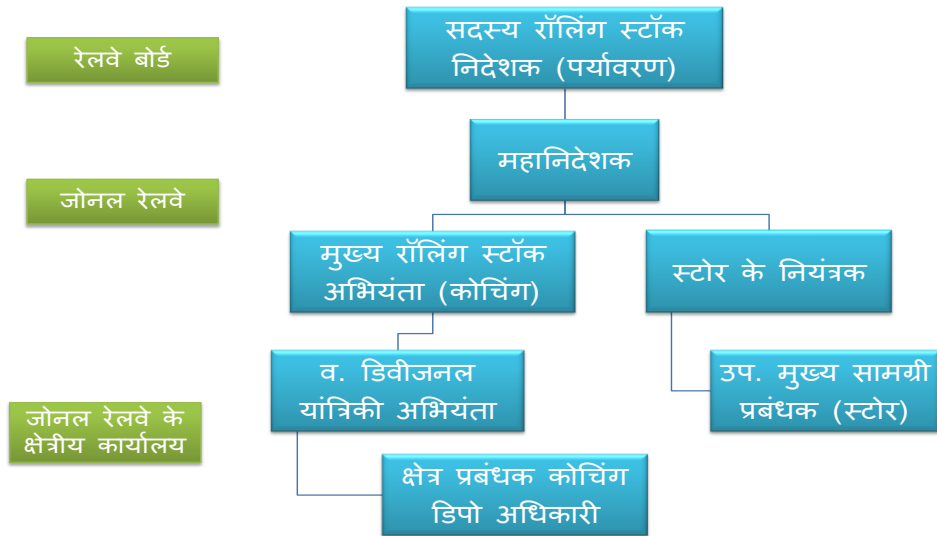
¹³³ दिनांक 7.1999 के रेल बोर्ड नीति 19 सं. 97/टीजी-V/17/पी द्वारा जारी किया गया।

¹³⁴ बजट भाषण 2009-10 का पैराग्राफ 15

पेशेवर एजेंसियों द्वारा मॉडल बीओओटी (निर्माण, स्वीकरण, संचालन और हस्तांतरण) द्वारा लिनन की धुलाई/सफाई के लिए स्वचालित/यंत्रिकृत लॉन्ड्री बनाने के लिए कार्यवाही आरंभ करने के लिए निर्देश दिये (2012)। रेलवे बोर्ड ने इसके अतिरिक्त स्टोर डिपो में लिनन प्रबंधन, लिनन जांच, लिनन जारी करना, लिनन की प्राप्ति पर नमूना जांच, धुली हुई लिनन की जांच, धुलाई ठेकेदार के संयंत्र और मशीनरी की जांच, लिनन की सूची, लिनन किट का जीवन, लिनन का समाप्त करना आदि के क्षेत्रों को कवर करते हुए विस्तृत दिशा-निर्देश जारी किये (जनवरी 2010)।

संगठनात्मक संरचना

लिनन प्रबंधन से संबंधित संगठनात्मक चार्ट नीचे दर्शाया गया है:



रेल बोर्ड स्तर पर, लिनन प्रबंधन की संपूर्ण निगरानी सदस्य (रॉलिंग स्टॉक) के अंतर्गत पर्यावरण निदेशालय द्वारा की जाती है। क्षेत्रीय स्तर पर, स्टोर की खरीद स्टोर के नियंत्रक (सीओएस) द्वारा की जाती है जिसे उप. सीओएस और सहायक सीओएस द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। रेलगाड़ियों में लिनन के वितरण यांत्रिकी विभाग (कुछ क्षेत्रीय रेलवे में विद्युत विभाग द्वारा कुछ सीमा तक) द्वारा पर्यवेक्षित होते हैं। क्षेत्र स्तर पर, लिनन प्रबंधन की दैनिक कार्यप्रणाली क्षेत्र प्रबंधक/कोचिंग डिपो अधिकारी और वरिष्ठ मण्डल यांत्रिकी अभियंता की संयुक्त जिम्मेदारी होती है।

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और उद्देश्य

इस लेखापरीक्षा में 2013-14 से 2015-16 तक तीन वर्षों की अवधि के कवर किया और रेल गाड़ियों में एसी कोचों में उपलब्ध कराये गये लिनन का प्रबंधन भी शामिल था। रेल अस्पतालों और रेल रैस्ट हाऊस में उपलब्ध कराया गया लिनन समीक्षा में कवर नहीं किया गया। अध्ययन निम्नलिखित के मद्देनजर किया गया

1. लिनन की खरीद संभाल और भंडारण की उपयुक्तता और प्रभाकारिता का आकलन करने के लिए; और
2. यंत्रिकृत लॉन्ड्री की कार्य प्रणाली की समीक्षा और लिनन की धुलाई और वितरण के व्यवस्था की प्रभावकारिता का आकलन करने के लिए।

लेखापरीक्षा मापदंड

अध्ययन के लिए लेखापरीक्षा मापदंड निम्नलिखित थे:

- 1999 का रेल बोर्ड नीति परिपत्र 19
- वर्ष 2009-10 के लिए रेल मंत्री का बजट भाषण
- लिनन प्रबंधन पर बुकिंग व्यय हेतु नये लेखा शीर्ष का आरंभ किया जाना
- 'निर्माण, स्वीकरण, संचालन, हस्तारण (बीओओटी) मॉडल¹³⁵ पर लिनन धुलाई के लिए यंत्रिकृत लॉन्ड्री स्थापित करने' पर रेल बोर्ड परिपत्र
- एकल विंडो एजेंसी के रूप में यांत्रिकी विभाग (सी एंड डब्ल्यू) को सुपूर्द किये गये रेल बोर्ड निर्देश¹³⁶
- समय-समय पर रेल बोर्ड और क्षेत्रीय रेल द्वारा जारी किये गये अन्य आदेश और परिपत्र

लेखापरीक्षा कार्यपद्धति और नमूना

भारतीय रेल में लेखापरीक्षा कार्यपद्धति में लिनन के आकलन और निर्धारण, स्टोर और कोचिंग डिपो पर लिनन का प्रबंधन, यंत्रिकृत लॉन्ड्री को तैयार करना और कार्य प्रणाली, लिनन की धुलाई और वितरण, धुली हुई लिनन की गुणवत्ता जांच, विभिन्न प्राधिकारियों द्वारा लिनन का निरीक्षण और यात्री शिकायत सुधार तंत्र से संबंधित रिकॉर्डों की जांच शामिल थी।

¹³⁵ दिनांक 14.01.2011 और 04.07.2012 के रेल बोर्ड पत्र सं. 2009/एम(सी)/165/6

¹³⁶ दिनांक 17.02.2011 के रेल बोर्ड पत्र सं. 2009/एम(सी)/165/6

रेल बोर्ड द्वारा जारी किये गये दिशा-निर्देश/निर्देश से संबंधित रिकॉर्ड और क्षेत्रीय रेलवे में उनके कार्यान्वयन की जून 2016 से सितम्बर 2016 के दौरान लेखा परीक्षा में जांच की गई। क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय और मण्डल कार्यालयों में स्टोर, यांत्रिकी, वाणिज्यिक, सामान्य और विद्युत अभियांत्रिकी विभागों के रिकॉर्डों की जांच धुली हुई लिनन की गुणवत्ता में सुधार करने के लिए पहल और निष्पादन के लिए की गई थी। वास्तविक स्थिति के सत्यापन के लिए रेलवे अधिकारियों के साथ संयुक्त जांच की गई। राजधानी, दुरंतो, गरीबरथ एक्सप्रेस रेलगाड़ियों सहित मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में सीमित यात्री सर्वेक्षण द्वारा यात्रियों से फीडबैक भी प्राप्त किया गया था।

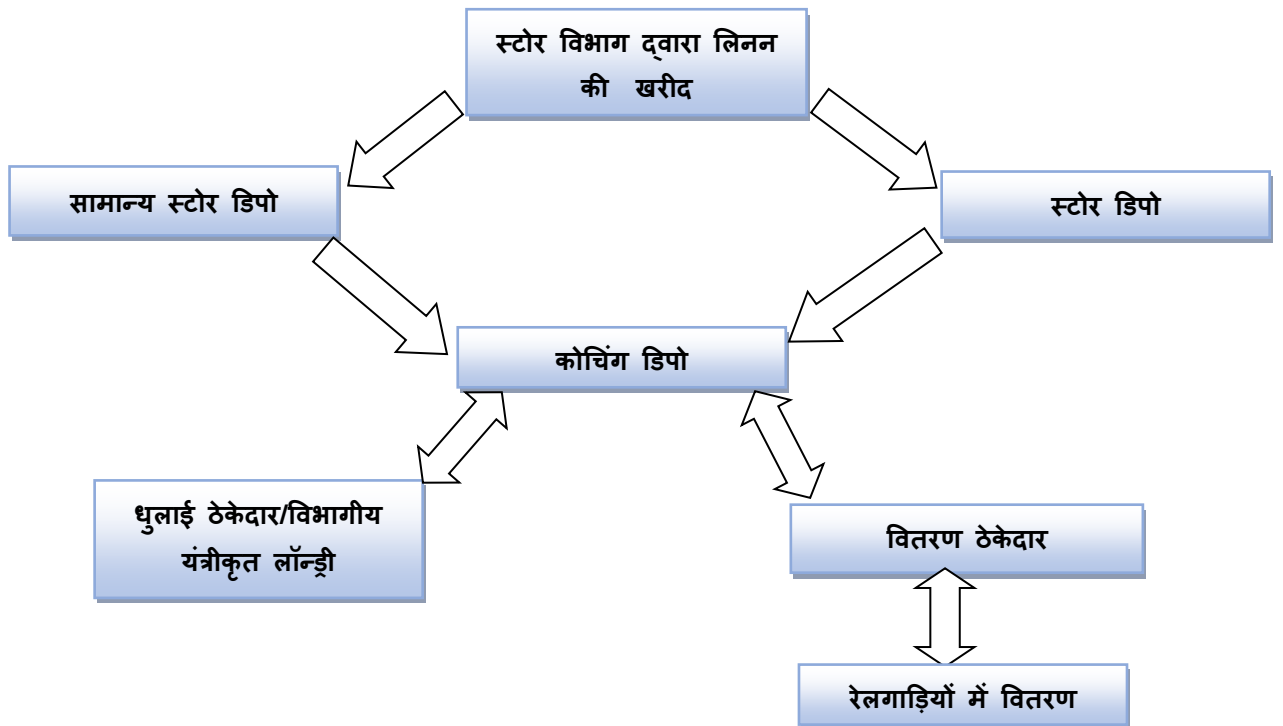
लेखापरीक्षा उद्देश्य, कार्यक्षेत्र और कार्यपद्धति पर विचार करने के लिए क्षेत्रीयरेलवे स्तर पर एंटी कांफ्रेस की गई थीं। लेखापरीक्षा निष्कर्ष और सिफारिशों पर विचार करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे और रेलवे बोर्ड स्तर पर इग्जिट कांफ्रेस की गई थी। प्रतिवेदन में रेल की प्रतिक्रिया का उचित रूप से दर्शाया गया है।

नमूने के चयन के लिए और चयनित नमूने के लिए मापदंड का नीचे विवरण दिया गया है:

तालिका 4.1 - नमूना चयन और चयनित नमूने के लिए मापदंड				
क्र. सं.	नमूना विवरण	कुल नमूना	चयन के लिए मापदंड	चयनित नमूना आकार
1.	सामान्य स्टोर डिपो/स्टोर डिपो	32	प्रत्येक क्षेत्र में एक/दो मुख्य डिपो जहां से लिनन खरीदा और प्राप्त होता है।	26
2.	कोचिंग डिपो (रेलगाड़ियों से लिनन की आपूर्ति)	117	रेल सेवाओं की संख्या में प्राथमिकता के अनुसार लिनन सेवा वाले प्रत्येक क्षेत्र में दो मुख्य डिपो	33
3.	यंत्रिक लॉन्ड्री	32	धुलाई क्षमता के अनुसार प्रत्येक क्षेत्र में दो विभागीय यंत्रिक लॉन्ड्री	26
4.	खरीद ठेके	619	समीक्षा अवधि के दौरान प्रत्येक क्षेत्र में लिनन के सभी मदों को कवर करते हुए अधिकतम दस के अंतर्गत 50 प्रतिशत	191
5.	धुलाई ठेके	118	समीक्षा अवधि के दौरान प्रत्येक चयनित कोचिंग डिपो के अधिकतम चार के अंतर्गत 50 प्रतिशत	76
6.	वितरण ठेके	84	समीक्षा अवधि के दौरान प्रत्येक चयनित कोचिंग डिपो के अधिकतम चार के अंतर्गत 50 प्रतिशत	65

तालिका 4.1 - नमूना चयन और चयनित नमूने के लिए मापदंड				
क्र. सं.	नमूना विवरण	कुल नमूना	चयन के लिए मापदंड	चयनित नमूना आकार
7.	यात्री सर्वेक्षण	--	एक राजधानी एक दुरंतो एक गरीबरथ तीन मेल और एक्सप्रेस रेल गाड़ियां	79 रेलगाड़ियां और 25 यात्री प्रति रेलगाड़ी

निम्नलिखित चार्ट भारतीय रेल में लिनन के प्रबंधन में महत्वपूर्ण स्थानों और उत्तरदायित्व बिंदुओं को दर्शाता है:



नवम्बर 2010 में रेल बोर्ड ने लिनन संबंधित गतिविधियों पर अलग बजटिंग और व्यय का लेखाकरण करने के लिए भारतीय रेल वित्त कोड संस्कारण II (पुनः प्रकाशित संस्कारण 1996) के राजस्व व्यय के वर्गीकरण से परिशिष्ट I में मांग सं. 08 - एक्सट्रैक्ट 'एफ' - संचालन व्यय -रालिंग स्टॉक और उपस्कर के अंतर्गत निम्नलिखित लेखा शीर्ष आरंभ किये:

लघु शीर्ष	उप-शीर्ष	विस्तृत शीर्ष
500-कैरिज और वैगन (मौजूदा)	590-लिनन की लागत और प्रबंधन	591-लिनन की लागत 592-धुलाई और लिनन पर अन्य व्यय

दो क्षेत्रीय रेलवे (पूमरे और उरे) को छोड़कर सभी रेलवे ने 2015-16 तक लिनन पर व्यय की बुकिंग आरंभ की। यद्यपि, लिनन प्रबंधन पर उपयुक्त शीर्ष वास्तविक व्यय पर व्यय की बुकिंग पर विलंबित कार्यान्वयन के कारण सुनिश्चित नहीं किया जा सका।

लेखापरीक्षा परिणाम

लेखापरीक्षा उद्देश्य 1- लिनन की खरीद संभाल और भण्डारण की पर्याप्तता और प्रभावशीलता का आकलन करने के लिये

4.1.2 लिनन की आवश्यकता और खरीद का आकलन

यात्रा कर रहे यात्रियों को आपूर्ति किये गये लिनन की उपलब्धता नये लिनन के साथ पुराने और खराब लिनन के बदले जाने पर निर्भर करती है। रेल बोर्ड ने निर्देश (जनवरी 2010) दिये कि रेलवे को यदि आवश्यक हो तो, दैनिक ज़रूरतों का उपयुक्त आकलन करना चाहिए। काफी संख्या में बफर स्टॉक होना चाहिए ताकि ट्रेन सेवाएं प्रभावित न हो और इसे अनिवार्यता जैसे विशेष ट्रेन का चलाना और अल्प सूचना पर ट्रेन लंबाई के बढ़ाये जाने को ध्यान में रखने के योग्य होना चाहिए।

रेल बोर्ड 1999 के नीति परिपत्र सं. 19 द्वारा 1st एसी, 2nd और 3rd एसी यात्रियों को उपलब्ध कराने के लिए बैडरोल किट और मानक मदों को निर्धारित किया गया जिसमें दो चद्दर, एक फेस टावल, एक कंबल और एक तकिये सहित तकिया कवर, दो टावल (केवल 1st एसी के लिए) शामिल हैं। 1st एसी, 2nd एसी और 3rd एसी में लिनन की गुणवत्ता¹³⁷ अलग-अलग है। सभी पॉलीवस्त्र मद खादी और ग्राम उद्योग आयोग (केवीआईसी) और बाकी एसोशिएशन ऑफ

¹³⁷ 1st एसी के लिए

- (i) प्रसिद्ध निर्माता से उच्चतम मुलायम ऊनी कंबल (एक)
- (ii) 36x50 से.मी. आकार के उच्च गहनता पॉलीयूथरेन फोम तकिया (एक)
- (iii) प्रति यात्री दो पॉलीवस्त्र चद्दर आकार 140x22 सेमी. (सफेद)
- (iv) प्रसिद्ध निर्माता से आकार 60x120 सेमी. (सफेद) के साथ टैरी टॉवल गुणवत्ता के बाँध टॉवल
- (v) प्रसिद्ध निर्माता से आकार 40x60 सेमी. (सफेद) के साथ टैरी टॉवल गुणवत्ता के बाँध टॉवल
- (vi) 69x46सेमी. तकिये कवर

2nd एसी और 3rd एसी के लिए

- (i) प्रसिद्ध निर्माता से (एक) का कंबल
- (ii) 30x45सेमी. आकार (एक) धुलाई योग्य फोम तकिया
- (iii) प्रसिद्ध निर्माता से प्रति यात्री दो पॉलीवस्त्र चद्दर आकार 140x22 सेमी. (सफेद) राजधानी ट्रेन के एसी-2 टियर के लिए पॉलीवस्त्र चद्दर
- (iv) आकार 40x60 सेमी. (सफेद) के साथ टैरी टॉवल गुणवत्ता के बाँध टॉवल
- (v) 50x36सेमी. तकिया कवर

कार्पोरेशन और एपैक्स सोसायटीज़ ऑफ हेंडलुम्स (एसीएसएच) से खरीद जाने थे।

वाणिज्य मंत्रालय, आपूर्ति¹³⁸ विभाग द्वारा परिचालित भारत सरकार की नीति के अनुसार, वस्त्र मंत्रालय द्वारा निर्धारित मूल्य पर एकल निविदा पर वस्त्र मंत्रालय के अंतर्गत एसीएसएच से खरीद की जानी थी, इसी प्रकार, एमएसएमई¹³⁹ मंत्रालय के अंतर्गत केवीआईसी से खरीद भी केवीआईसी द्वारा निर्धारित मूल्य के आधार पर एकल निविदा पर की जानी होती है। रेल बोर्ड ने केवीआईसी एसीएसएच के निविदा व्यवस्था समिति के आदेश की औपचारिकताओं को निपटाने का निर्णय लिया¹⁴⁰ (अक्टूबर 2014) और खरीद की शक्तियां निविदा समिति जांच की औपचारिकताएं किये बिना उनकी खरीद सामान्य स्वीकार शक्तियों के प्राधिकार पर निर्भर करती हैं।

2013-14 से 2015-16 की अवधि के लिए विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के सामान्य स्टोर डिपो के रिकॉर्डों की जांच के दौरान, यह देखा गया था कि पूर्व वर्षों में विषय सूची की उपयोगिता की धनमूल्य के आधार पर क, ख और ग श्रेणी में भारतीय रेल में विषय सूची को वर्गीकृत किया गया है। क, ख और ग श्रेणी मर्दों के लिए वास्तविक खपत, की जाने वाली खपत, सीमा का संशोधन, सुपुर्दगियों की पुनः अभिव्यक्ति क्रमशः सीओएस द्वारा मासिक, उप-सीओएस द्वारा अर्द्ध-वार्षिक और सहायक सीओएस द्वारा वार्षिक रूप से की जाने की आवश्यकता है। इसी प्रकार लिनन मर्दों के लिए, क्षेत्रीय रेल प्रशासन श्रेणी क, ख और ग मर्दों के लिए श्रेणीकरण और समीक्षा अवधि का निर्णय लेते हैं। स्टोर के प्रत्येक 'स्टॉक मर्द' की मात्रा के लिए अधिकतम और न्यूनतम सीमा, जो सामान्यतः किसी भी समय पर किसी डिपो में कम या ज्यादा शेष नहीं होने चाहिए, निर्धारित की जानी चाहिए। मौजूदा बाजार स्थिति और आपूर्ति के सामान्य स्थान से डिपो की निकटता के संभावित आधार पर जहां तक संभव हो कम से कम न्यूनतम स्टॉक सीमा निर्धारित की जानी चाहिए ताकि कम स्टॉकिंग से बचा जा सके।

इसी प्रकार अधिकतम स्टॉक सीमा एक ढंग से निर्धारित की जानी चाहिए कि पूँजी की अनावश्यक रूकावट, स्टोर के हास को जोखिम, अतिरिक्त भंडारण और सुरक्षा व्यवस्था, स्टोर की अनावश्यक अग्रिम अधिशेष के संचयन को रोका जा सके। यह पाया गया कि लिनन मर्दों की समीक्षा को ध्यान में रखने के बाद

¹³⁸ दिनांक 28.07.89 पत्र सं. पी.111/10(4)/7

¹³⁹ अति लघु और मध्यम उद्योग मंत्रालय

¹⁴⁰ दिनांक 29.10.2014 रेल बोर्ड के पत्र सं. 2009/आरएस9जी/113/1

विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे बफर स्टॉक रखती है जो क्षेत्र-दर-क्षेत्र भिन्न होता है और वर्ष (उक्त क, ख और ग श्रेणी मद के आधार पर विभिन्न लिनन मद के लिए अलग-अलग बताये गये) के निर्धारित महीनों के दौरान पुनः आदेश मात्रा पर की गई निर्णय लेते हैं। प्राक्कलित वार्षिक खपत के आधार पर अपेक्षित स्टॉक के लिए खरीद प्रक्रिया शुरू की जाती है (के लिए मांग की जाने से ले कर समझौता होने की बीच की मध्य अवधि के लिए), जिसमें लगभग 6-7 महीने लगते हैं और आगामी वर्ष के लिए खरीद आदेश दिया जाता है। बफर स्टॉक सीमा और खरीद प्रक्रिया आरंभ से स्टॉक के बंद होने/कम होने पर सिस्टम द्वारा स्वचालित मांग प्राप्ति की पद्धति कहीं भी नहीं पाई गई।

31 मार्च 2016 तक (जीएसडी) अंत स्टॉक की समीक्षा से पता चला कि जबकि चयनित जीएसडी में कुछ लिनन मदों के संबंध में मौजूदा स्टॉक एक महीने की आवश्यकता से कम था, अन्य के संबंध में यह 12 महीने की आवश्यकता (जैसा कि तालिका में दर्शाया गया है) से अधिक था। उपयुक्त स्टॉक स्तरों का अनुरक्षण, बेहतर विषय सूची प्रबंधन तथा उपयोगकर्ता के स्टॉक जारी करने (विभिन्न कोचिंग की आवश्यकतानुसार), में सहायता करता है।

तालिका 4.2 - 31 मार्च 2016 तक, जीएसडी में इएसी की एक वर्ष की आवश्यकता से अधिक स्टॉक में मौजूद विभिन्न लिनन मद

क्षेत्रीय रेलवे	लिनन के मद	संभावित वार्षिक खपत (इएसी) (सं. में)	31 मार्च 2016 तक अंत शेष	महीनों की आवश्यकता के रूप में अंत शेष
उमरे/कानपुर सेंट्रल	टावल हैंड खादी ब्लिचड हक्का-बक्का	14000	15561	13
उमरे/झांसी	तकिया कवर (पॉलीवस्त्र)	240	503	25
उपूरे	टॉवल टर्किश बाथ	916	1234	16
उपूरे	पालिस्टर स्टेपल फाईबर तकिया (डीपी-II) (2 एसी)	7328	9654	16
उपरे/जोधपुर	धुलाई योग्य तकिया (डीपी-I) (1 एसी)	4108	4238	12
उपरे/अजमेर	पालिस्टर स्टेपल फाईबर तकिया (डीपी-II) (2 एसी)	10260	14436	17
दमरे	फेज टॉवल	10000	12269	15
दमरे	पालिस्टर स्टेपल फाईबर तकिया (डीपी-II) (2 एसी)	20000	21522	13
दपूरे/हतिया	चदर (पॉलिस्टर)	600	665	13

तालिका 4.2 - 31 मार्च 2016 तक, जीएसडी में इएसी की एक वर्ष की आवश्यकता से अधिक स्टॉक में मौजूद विभिन्न लिनन मद

क्षेत्रीय रेलवे	लिनन के मद	संभावित वार्षिक खपत (इएसी) (सं. में)	31 मार्च 2016 तक अंत शेष	महीनों की आवश्यकता के रूप में अंत शेष
दपूरे/दुर्ग	चदर (पॉलिस्टर)	5	14	34
दपूरे/दुर्ग	तकिया कवर (पॉलिस्टर)	8	101	152
दपूरे/दुर्ग	धुलाई योग्य तकिया (डीपी-I) (1 एसी)	586	1965	40
दपरे/हबली	चदर (पॉलिस्टर)	3130	3189	12
दपरे/हबली	तकिया कवर (बड़े आकार के)	1320	4235	39
दपरे/मैसूर	पालिस्टर स्टेपल फाईबर तकिया (डीपी-II) (2 nd एसी)	360	475	16

- उपरे में, टर्किश बाथ टावल (1st एसी के लिए) 916 की अधिक संभावित वार्षिक खपत से अधिक खरीदी गई, जिसके कारण 1234 (मार्च 2016) का स्टॉक बच गया। वे टावल 31 महीनों के लिए स्टॉक में पड़े रहे क्योंकि उपलब्ध स्टॉक सात महीनों की अवधि के लिए लिनन की आवश्यकता को पूरा करने के लिए काफी था।
- उसीरे, दपूमरे, दरे और उपरे में, कोई 'पॉलीवस्त्र' चदर नहीं खरीदी गई थी और समीक्षा के अवधि के दौरान यात्रियों की संबंधित श्रेणी को उपलब्ध नहीं कराई गई थी। 1st, 2nd और 3rd एसी कोचों में बैड रॉल किट भी उसी गुणवत्ता की थीं। नियमानुसार 1st श्रेणी ऐसी कोच यात्रियों को कोई बाथ टावल वितरित नहीं किये गये।

विभिन्न लिनन मदों की वार्षिक आवश्यकता को काफी अधिक या कम स्तर के स्टॉक की स्टॉकिंग के कारण उपयुक्त रूप से आकलित नहीं किया गया था। बफर स्तर से काफी नीचे स्टॉक अनुरक्षित करने के कारण लिनन की जीवन अवधि समाप्त होने के बाद लगातार प्रयोग होता रहा जिससे उनकी गुणवत्ता प्रभावित हुई। दूसरी ओर, स्टॉक के काफी अधिक स्तर पर अनुरक्षित करने से भंडारण की गुणवत्ता में कमी आने का जोखिम है।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे ने कहा (फरवरी 2017) कि 2013-14 में, एसीएसएच आवश्यकता के अनुसार आपूर्ति करने में सक्षम नहीं था। इसके अतिरिक्त यह कहा गया कि बाद में स्थिति सुधर गई थी। यद्यपि लेखापरीक्षा

ने कहा कि इस पैरा में दर्शाये गये स्टॉकिंग और अधिक स्टॉकिंग की स्थिति 31 मार्च 2016 तक ऐसी ही थी।

4.1.3 लिनन का भंडारण और संचालन

4.1.3.1 सामान्य स्टोर डिपो पर

विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के सामान्य स्टोर डिपो (जीएसडी) पर खरीदा गया लिनन प्राप्त किया जाता है जहां से उक्त को विभिन्न कोचिंग डिपो का आवश्यकता के आधार पर जारी किया जाता है। स्टोर डिपो पर नये लिनन की प्राप्ति पर, रेल बोर्ड ने कुछ नियंत्रण निर्दिष्ट किये (जनवरी 2010) जैसे निर्माता के नाम की मार्किंग, निर्माण का महीना और वर्ष, त्रैमासिक स्टॉक सत्यापन के सहित लिनन मर्दों पर बैच संख्या/लॉट संख्या। यह भी विनिर्दिष्ट किया गया था कि स्टोर डिपो से प्राप्त नई आपूर्ति का कम से कम पांच प्रतिशत पर यांत्रिकी विभाग के वरिष्ठ पर्यवेक्षण/वरिष्ठ सैक्शन अभियंता (एसएसई) द्वारा जांच की जानी चाहिए थी।

जून 2016 से सितम्बर 2016 के दौरान जीएसडी पर संयुक्त निरीक्षण में, यह देखा गया कि

- चार क्षेत्रीय रेलवे के छ¹⁴¹ जीएसडी में उपयुक्त स्टोरेज सुविधा की कमी थी। भंडारण सुविधाएं जैसे रैक उपलब्ध नहीं थे और अधिकतर बंडल फर्श पर रखे गये थे।
- आठ क्षेत्रीय रेलवे में नौ¹⁴² जीएसडी में सीलबंद बंडल पर बैच संख्या, आकार के साथ निर्माता का नाम और निर्माण का वर्ष चिन्हित नहीं थे।
- परे में, महालक्ष्मी और साबरमती में नया लिनन जीएसडी में धूल और मिट्टी में बेतरतीब ढंग से स्टोर किया गया था।
- त्रैमासिक विभागीय स्टॉक सत्यापन, समीक्षा अवधि के दौरान 15 क्षेत्रीय रेलवे के 22¹⁴³ जीएसडी में नहीं किया गया था।



चित्र 2: अनुपयुक्त भंडारण के कारण महालक्ष्मी सामान्य स्टोर डिपो, पश्चिम में बेतरतीब ढंग से स्टोर किया गया था। (3 अगस्त 2016)

- निर्माता का नाम, निर्माण का महीना और वर्ष दर्शाने वाले टैग पांच क्षेत्रीय रेलवे में पांच¹⁴⁴ जीएसडी में प्रत्येक तकिये कवर और हैंड टावल पर नहीं लगाये गये थे।
- चार¹⁴⁵ क्षेत्रीय रेलवे में, प्रत्येक लॉट में परिणाम, रंग, प्रकार और कारीगरी आदि की गुणवत्ता जांच जून 2016 से सितम्बर 2016 के दौरान संयुक्त जांच के दौरान यह देखा गया कि पॉलिस्टर स्टेपल फाईबर तकिया, टावल टर्किश बाथ, तकिया कवर और चद्दर (पॉलिवस्त्र) के संबंध में यांत्रिकी विभाग के व. पर्यवेक्षक/एसएसई द्वारा नहीं की गई थी।
- नौ क्षेत्रीय रेलवे के 11¹⁴⁶ जीएसडी में, डिपो में प्राप्त लिन्न की नई आपूर्ति के पांच प्रतिशत जांच समीक्षा अवधि के दौरान यांत्रिकी विभाग के एसएसई द्वारा नहीं की गई थी।
- जहां पांच प्रतिशत जांच की गई थी, यह देखा गया था कि छः क्षेत्रीय रेलवे के सात जीएसडी में समीक्षा अवधि के दौरान भीगे हुए, खराब स्थिति में मिलना, लैब टैस्ट में विफल रहना आदि के कारण 64.94 लाख मूल्य के 4100 चद्दर¹⁴⁷, 4113 तकिया¹⁴⁸ और 14553 ऊनी कंबल¹⁴⁹ को नामंजूर कर दिया गया। इन्हें आपूर्तिकर्ता द्वारा (मार्च 2016) अभी भी बदला जाना था। दमरे में, ऐसे एक मामले में, 20000 चद्दरे नामंजूर कर दी गई परंतु जीएसडी मेटूगुडा में उपयुक्त स्टॉक की अनुपलब्धता के कारण नामंजूरी वापस ले ली गई।
- उपरे और दपूमे में, यह देखा गया कि कंबल की गुणवत्ता अच्छी नहीं थी क्योंकि एसीएसएच द्वारा आपूर्त किये गये कंबलों के किनारे उपयुक्त रूप से सीले हुए नहीं थे और जैसा कि जून 2016 से सितम्बर 2016 के दौरान संयुक्त जांच के दौरान विभागीय स्टाफ तैनात करके उनकी दीर्घावधि के लिए कोचिंग डिपो पर दोबारा उन्हें सिलवाया गया था।

¹⁴⁴ दपूमे (जीएसडी/रायपुर), उसीरे (जीएसडी/पांडू), दरे (जीएसडी/शकूरबस्ती), और उमरे (जीएसडी/झांसी), परे (जीएसडी/साबरमती)

¹⁴⁵ महालक्ष्मी और साबरमती-परे, मेटूगुडा-दमरे, शकूरबस्ती-उरे, खड़गपुर, हतिया और टाटा-दपूरे

¹⁴⁶ पेरंबर-दरे, भोपाल-पमरे, गोरखपुर-उपूरे, कानपुर-उमरे, पंडू-उसीरे, शकूरबस्ती-उरे, जोधपुर-उपरे, मेटूगुडा-दमरे, खड़गपुर, हतिया और टाटा-दपूरे

¹⁴⁷ करे रोड़-मरे, बिलासपूर-दपूमे, साबरमती-परे

¹⁴⁸ मुटूगुडा-दमरे

¹⁴⁹ महालक्ष्मी और साबरमती-परे, हुबली-दपरे

- जीएसडी/खड़गपुर पर, फेस टावल के बंडल वर्षा जल के रिसाव के कारण अति संवेदनशील टूटी हुई खिड़कियों के साथ रखने के कारण खराब हो गये।
- उपर्युक्त में, यह देखा गया कि सामान्य स्टोर पर स्टॉक जीएसडी/गोरखपुर में प्राप्त करने से पहले इसके निर्माण की तिथि से 2 से 7 महीने की जीवन काल पहले ही पूरा कर चुके थे। दूपरे में, चदर (12 महीनों की जीवन काल) और तकिये कवर (9 महीनों के जीवन काल) सात महीने तक अप्रयुक्त रहे और इसी प्रकार सामान्य स्टोर डिपो में पांच महीनों तक फेस टावल (9 महीने का जीवनकाल) अप्रयुक्त रहे। इससे प्रतीत हुआ कि पहले प्राप्त हुए लॉट पहले जारी नहीं किये गये।



चित्र 3: जीएसडी, खड़गपुर, दक्षिण पूर्व रेलवे (31 अगस्त 2016) में कमने में टूटी हुई खिड़की के साथ रखा गया लिनन

इसके अतिरिक्त, लेखा विभाग के साथ-साथ स्टोर (लिनन के मामले में यांत्रिकी विभाग) अधिकार वाले विभागीय अधिकारियों द्वारा स्टोर का स्टॉक सत्यापन नियमावली¹⁵⁰ में विनिर्दिष्ट किया गया है। सत्यापन के दौरान पाई गई स्टोर में कोई कमी और अधिकता को विनिर्दिष्ट कार्य पद्धति अपनाकर समायोजित करना चाहिए। यह देखा गया था कि 2013-14 से 2015-16 के दौरान, विभागीय स्टॉक सत्यापन छः क्षेत्रीय रेलवे में नौ¹⁵¹ सामान्य स्टोर डिपो में नहीं किया गया था। पमरे में, सामान्य स्टोर डिपो, भोपाल का कोई स्टॉक सत्यापन 2015-16 में लेखा विभाग द्वारा नहीं किया गया था।

इस प्रकार, नई आपूर्ति की विनिर्दिष्ट प्रतिशतता की जांच का प्रावधान प्राप्त लिनन की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी रूप से लागू नहीं किया गया था। सामान्य स्टोर डिपो पर भंडारण स्थान उपयुक्त नहीं था और उपयुक्त वातावरण में मर्दों का भंडारण नहीं किया गया था। भंडारण संयोजित ढंग से भी नहीं किया गया था और पहले आये पहले जाये (फिफो) कार्य पद्धति इस मामले

¹⁵⁰ स्टोर विभाग (सरक II) के लिए भारतीय रेल कोड के अध्याय XIII और XXXII

¹⁵¹ पेरंबूर-दरे, पंडू-उसीरे, झांसी और कानपुर-उमरे, सिकंदराबाद-दमरे, हावड़ा-पूरे, संतरागची, हतिया और टाटा-दूपरे

के लिए नहीं अपनाई गई थी। परिणामस्वरूप, लिनन स्टॉक अनुपयुक्त परिस्थितियों में लंबी अवधि तक रखा गया जिसका प्रभाव स्वच्छता और सफाई की गुणवत्ता पर पड़ा।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे सहमत हुआ (फरवरी 2017) कि लिनन के भंडारण पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

4.1.3.2 कोचिंग डिपो में लिनन का भंडारण, जारी करना और खत्म करना

कोचिंग डिपो, ट्रेन में वितरण के लिए स्टोर में नये स्टॉक वाले लिनन के स्टॉक को रखने, धुलाई ठेकेदार को प्रयुक्त और गंदे स्टॉक सौंपने और धुली हुई लिनन का स्टॉक रखने के लिए उत्तरदायी हैं। वातानुकूलित कोचों वाली यात्री ट्रेन में उपलब्ध कराई गई बैड रॉल किट की संख्या के अधिकतम स्टॉक के संबंध में रेल बोर्ड या क्षेत्रीय रेलवे से कोई निर्देश नहीं दिये गये हैं। एसी कोच, कवर की गई दूरी, रास्ते के विराम, यात्रियों के रास्ते में उतरने और चढ़ने आदि की संख्या के पिछले अनुभव के आधार पर ट्रेन में उपलब्ध कराये जाने वाली बैडरोल किट की संख्या कोचिंग डिपो निर्धारित करता है। ट्रेन में किसी कमी से बचने के लिए और शिकायत करने पर बैड रॉल बदलने के लिए, अतिरिक्त बैड रॉल उपलब्ध कराये जाते



चित्र 4: हटिया, दक्षिण पूर्व रेलवे (22 अगस्त 2016) को उक्त स्थान पर भंडारित खराब लिनन और चालू स्टॉक

हैं। चूंकि कोचिंग डिपो को इसी के अनुसार ही लिनन के अधिक स्टॉक रखने पड़ते हैं, इससे कोचिंग डिपो के साथ-साथ ट्रेन में भंडारण स्थान पर प्रभाव पड़ता है।

(क) कोचिंग डिपो में लिनन का भंडारण

जून 2016 से सितम्बर 2016 के दौरान 33 कोचिंग डिपो पर रिकॉर्ड की समीक्षा से निम्नलिखित ज्ञात हुआ:

- कोचिंग डिपो, हटिया में एक ही स्थान पर खराब लिनन और चालू लिनन का भंडारण किया गया था जिससे खराब लिनन के प्रयोग और प्रयोज्य लिनन को खराब छोड़ देने की संभावना बढ़ जाती है।

- दरे में कोचिंग डिपो बेसिन ब्रिज और तिरुवनंतपुरम में, उपयुक्त स्टॉक रजिस्टर लिनन के लिए अनुरक्षित नहीं किया गया था। बेसिन ब्रिज पर, जीएसडी से प्राप्त लिनन की सारी मात्रा मौजूदा स्टॉक अनुरक्षित किये बिना ठेकेदार को सौंपा गया था। इसके अतिरिक्त, तकिये कवर बेसिन ब्रिज पर कमी से निपटने के लिए प्रयुक्त चद्दरों से सीले गये थे।



चित्र 5: एसएसई/कोचिंग डिपो, दुर्ग/दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (27 सितम्बर 2016) के कार्यालय में बेड रोल स्टोर किये गये थे।

- बेंगलोर सिटी कोचिंग डिपो (दपरे) और दुर्ग कोचिंग डिपो (दपूमरे), संतरागाछि (दपूरे) में रैक आदि की उपयुक्त भंडारण सुविधा की कमी थी।
- उरे में, आठ¹⁵² ट्रेनों में तकिये कवर की कम संख्या थी। कुछ मामलों में, प्रयुक्त तकिये कवर ही यात्रियों को उपलब्ध कराये गये थे।

(ख) कोचिंग डिपो में स्टॉक की उपलब्धता

विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में चयनित 33 कोचिंग डिपो द्वारा ट्रेनों को जारी किये गये लिनन किट¹⁵³ के संबंध में डाटा वर्ष 2015-16 के लिए एकत्र किया गया। यह देखा गया था कि 31 मार्च 2016 तक, आने वाली यात्राओं की आवश्यकता से ऊपर या अधिक लिनन के अतिरिक्त व्यवस्था¹⁵⁴ दर्शाया गया है:

¹⁵² तकिया कवर (एसीएसएसएच-II, एसी), ट्रेन सं. 12402 (मगध एक्सप्रेस), 12205 (नंदा देवी एक्सप्रेस) 12445 (उत्तर संपन्न क्रांति एक्सप्रेस), 22416 (आंध्र प्रदेश एसएफ एक्सप्रेस), और तकिया कवर (पॉलिवस्त्र) ट्रेन सं. 12425 (नई दिल्ली जम्मू तवी राजधानी एक्सप्रेस), 12442 (नई दिल्ली रांची राजधानी एक्सप्रेस), 12440 (नई दिल्ली रांची राजधानी एक्सप्रेस)

¹⁵³ एक ट्रेन में आने जाने के लिए लिनन के दो पैकेट, एक कंबल और एक तकिया प्रयोग किया गया था।

¹⁵⁴ अतिरिक्त चद्दर = उपलब्ध किये गये लिनन की सं. 2 (प्रति यात्री) x 2 यात्राएं (आना और जाना)

अतिरिक्त तकिया कवर/टॉवल = उपलब्ध किये गये लिनन की सं. 1 (प्रति यात्री) x 2 यात्राएं (आना और जाना) x बर्थ की सं.

अतिरिक्त कंबल/तकिया = उपलब्ध किये गये लिनन की सं. बर्थ की सं.

तलिका 4.3 - आवश्यकता से ऊपर या अधिक ट्रेन में रखे गये अतिरिक्त लिनन की प्रतिशता									
क्षेत्रीय रेलवे	चदर (एसीएसएच)	चददर (पॉलीवस्त्र)	तकिया कवर (एसीएसएच-आईआईएस)	तकिया कवर (पॉलीवस्त्र)	फेज टावल	टावल टर्किश बाथ	ऊनी कंबल	पॉलिस्टर स्टेपल फाईबर तकिया (डीपी-II) (2 nd एसी)	धुलाई योग्य तकिया (डीपी-I) (1 st एसी)
मरे	1 to 116	20 to 40	0 to 58	प्रयुक्त नहीं	0 to 58	0	0 to 7	0 to 5	प्रयुक्त नहीं
पूतरे	21 to 48	28 to 346	24 to 39	28 to 346	41 to 51	0	7 to 17	6 to 14	6 to 8
पूमरे	20 to 27	21 to 28	25 to 42	30 to 44	26 to 42	27 to 38	0 to 11	0 to 2	0 to 6
पूरे	0 to 68	0 to 300	0 to 68	0 to 300	0 to 83	0 to 225	3 to 28	2 to 27	0 to 620
उमरे	0 to 18	0	0 to 18	0	0 to 18	0	0	0	0
उपूरे	0 to 54	25	0 to 36	25	0 to 24	20 to 25	0 to 9	0 to 9	0
उसीरे	20 to 50	प्रयुक्त नहीं	20 to 50	प्रयुक्त नहीं	20 to 50	प्रयुक्त नहीं	0 to 5	प्रयुक्त नहीं	0 to 2
उरे	0 to 35	0 to 108	0 to 25	0 to 108	0 to 72	0	0 to 25	0 to 25	0
उपरे	2 to 37	--	0 to 21	--	0 to 32	--	0 to 8	0 to 8	--
दमरे	0 to 90	0	0 to 90	0 to 50	0 to 90	20	0 to 6	0 to 6	--
दपूरे	0 to 100	1 to 22	0 to 100	22 to 54	0 to 100	0 to 22	0 to 11	4 to 7	0 to 11
दपूमरे	17 to 18	प्रयुक्त नहीं	34 to 36	प्रयुक्त नहीं	34 to 36	0	4 to 77	प्रयुक्त नहीं	4 to 77
दरे	0 to 48	--	0 to 48	--	0 to 48	--	0	0	--
दपरे	0 to 152	--	0 to 152	--	0 to 152	0 to 56	0 to 16	0 to 16	--
पमरे	0 to 41	25 to 67	0 to 44	25 to 67	0 to 45	0	0 to 6	0 to 6	0
परे	8 to 324	--	0 to 145	--	0 to 145	--	0 to 23	0 to 23	--

अधिकतर मामलों में आवश्यकता से डेढ़ गुना से दुगुना से भी अधिक सामान रखने से ट्रेन में भंडारण में परेशानी हुई।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे ने कहा (फरवरी 2017) कि उन्होंने डिपो और ट्रेन में स्थान की कमी के बारे में क्षेत्रीय रेलवे से संदर्भ प्राप्त हुए हैं। इसके

अतिरिक्त उन्होंने कहा कि रेलवे मांग के अनुसार मध्यवर्ती स्टेशनों से लिनन की आपूर्ति का पता लगा रहा है, जिससे ट्रेनों में स्थान बाधा से निपटा जा सकेगा।

समीक्षा में कवर की गई तीन वर्ष की अवधि के लिए कोचिंग डिपो पर नये लिनन की उपलब्धता की स्थिति की लेखा परीक्षा में जांच की गई थी और यह देखा गया था कि कोचिंग डिपो में विभिन्न लिनन मदों के स्टॉक स्तरों के अनुरक्षण के लिए कोई नियम निर्दिष्ट नहीं थे। 31 मार्च 2016 तक, अग्रलिखित मदों का अंत स्टॉक, दो वर्षों की आवश्यकता से अधिक था, जो कोचिंग डिपो में स्टॉक के उच्च स्तर को दर्शाती है:

तालिका 4.4 - 31 मार्च 2016 तक दो वर्षों की आवश्यकता से ऊपर और अधिक मौजूदा नये लिनन का स्टॉक					
क्षेत्रीय रेलवे	कोचिंग डिपो	मद	इएसी	31 मार्च 2016 तक फ्रेश स्टॉक की अंत शेष	महीने की आवश्यकता के रूप में मौजूदा स्टॉक
उपरे	लखनऊ	धुलाई योग्य तकिया (1 st एसी)	40	115	35
उरे	नई दिल्ली	चदर (एसीएसएच) और (पॉलीवस्त्र)	9940	56895	69
उरे	नई दिल्ली	तकिया कवर (एसीएसएच-II एसी) और (पॉलीवस्त्र)	20710	46270	27
उपरे	जयपुर	ऊनी कंबल	2075	7208	42
दपरे	संतरागांछि	टॉवल टर्किश बाथ	157	1,200	92
दपरे	यशवंतपुर	चदर (पॉलीवस्त्र)	1200	3864	39
दपरे	यशवंतपुर	तकिया कवर (पॉलीवस्त्र)	1500	3393	27
दपरे	यशवंतपुर	धुलाई योग्य तकिया (डीपी-I) (1 st एसी)	120	2094	209

कोचिंग डिपो पर स्टॉक न्यूनतम होना चाहिए और जीएसडी से स्टॉक के हस्तांतरण के लिए अपेक्षित समय के मद्देनजर निर्धारित किया जाना चाहिए।

इसके अतिरिक्त, स्टोर मदों का स्टॉक सत्यापन करना अपेक्षित है जैसा कि नियम में बताया गया है। यह देखा गया था कि 10 क्षेत्रीय रेलवे के 15¹⁵⁵ कोचिंग डिपो में समीक्षा अवधि के दौरान, कोई विभागीय स्टॉक सत्यापन नहीं

¹⁵⁵ दरे-(बूट लॉन्ड्री/बेसिन ब्रिज और कोचवली), पूतरे-(भुवनेश्वर और पूरी), पमरे-जबलपुर, कोटा, दपरे-(बेंगलोर सिटी और यशवंतपुर), दपूमे (दूर्ग), दपूरे-लखनऊ जंक्शन, उमरे (इलाहाबाद), मरे (नागपुर, वाडीबुदर), दमरे (सिकंदराबाद), पूरे (टिकियापारा)

किया गया था और छः क्षेत्रीय रेलवे के आठ¹⁵⁶ कोचिंग डिपो में लेखा स्टॉक सत्यापनकर्ता द्वारा कोई स्टॉक सत्यापन नहीं किया गया था उपरे में कोई रिकॉर्ड उपलब्ध नहीं थे। स्टॉक सत्यापन के दौरान पाई गई कमी के संबंध में ₹45.37 लाख¹⁵⁷ की राशि अभी भी चार क्षेत्रीय रेलवे में वसूलनी थी।

(ग) लिनन को खराब घोषित करना

रेलवे बोर्ड ने लिनन किट¹⁵⁸ के विभिन्न मर्दों का जीवन काल संशोधित किया (जनवरी 2010)। विभागीय रेलवे प्रबंधन (डीआरएम) द्वारा नामित एक समिति की सिफारिश के अनुसार निर्दिष्ट जीवन काल या अवस्था के आधार पर लिनन को खराब घोषित किया जाना था। रेलवे में खराब घोषित किये गये बैडरॉल मर्दों को शून्य मूल्य स्क्रेप के रूप में लिया गया और जलाकर समाप्त कर दिया गया। चूंकि खराब घोषित किये गये लिनन का कुछ विभागीय उपयोग था और अवशेष मूल्य था, निपटान की मौजूदा पद्धति को बाद में संशोधित किया गया था। अब खराब घोषित किये गये लिनन को कोचिंग डिपो के अंतर्गत स्टोर सैक्शन को भेजा जाता है। कुछ लिनन मद विभागीय उपयोग के लिए जारी किये और कुछ जरूरतमंद लोगों द्वारा उपयोग के लिए सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के साथ धर्मार्थ संगठन को जारी किये गये थे। शेष स्टॉक निलामी बिक्री के लिए स्टोर विभाग को भेजे गये थे। यह देखा गया था कि दरे में, खराब घोषित किया गया लिनन 2015-16 के दौरान बूट लॉडरी/कोचवेली पर जला दिया गया था। छः क्षेत्रीय रेलवे (दपूरे, पमरे, दमरे, उमरे, मरे और पूतरे) में, निपटान समय पर नहीं किया गया और लेखापरीक्षा द्वारा संयुक्त जांच के दौरान यह देखा गया कि लिनन खराब घोषित करने के बाद भी कोचिंग डिपो या स्टोर डिपो में पड़ा हुआ था। इसने प्रयोग हो रही लिनन के लिए भंडारण स्थान की कमी हो गई। उसीरे (डिब्रुगढ़) में, खराब घोषित की गई लिनन की समीक्षा अवधि के दौरान निलामी नहीं की गई थी।

उपरोक्त परिणाम दर्शाते हैं कि कोचिंग डिपो में भंडारण स्थान उपयुक्त नहीं था और उपयुक्त भंडारण प्रबंधन कई स्थान पर नहीं किये गये थे। ट्रेन में बैडरॉल के अधिकतम स्टॉक के लिए कोई नियम विनिर्दिष्ट नहीं किये गये थे। ट्रेन में

¹⁵⁶ दरे (दोनों बूट लॉन्ड्री), दपरे (यशवंतपुर), उसीरे (सीडीओ/गोवाहटी), दमरे (सीडी/हैदराबाद), पूमरे, पूरे (सीडी/सियालदह और हावड़ा)

¹⁵⁷ पूतरे - ₹21.85 लाख, दमरे - ₹4.42 लाख, उरे - ₹3.81 लाख, परे - ₹15.29 लाख

¹⁵⁸ चददर में एसीएसएच द्वारा आपूर्त खादी के लिए 24 महीने से 12 महीने, केवीआईसी द्वारा आपूर्त किये गये पोलीवस्त्र के लिए 24 महीने या 12 महीने से 9 महीने के मिल में तैयार की गई प्रकार, 36 महीनों से 24 महीनों तक तकिया, 60 महीनों से 48 महीनों तक कंबल

शिकायत की स्थिति में बैडरॉल बदलने के लिए और किसी कमी से बचने के लिए अतिरिक्त बैडरोल किट उपलब्ध कराये गये थे। इसके कारण ट्रेन में उपलब्ध भंडारण स्थान पर प्रभाव पड़ा पुराने स्टॉक को खराब घोषित करने में विलंब के कारण कोचिंग डिपो में भंडारण के लिए उपलब्ध स्थान को भी घेर लिया।

लेखापरीक्षा उद्देश्य 2: यंत्रिकृत लॉन्ड्री की कार्यप्रणाली की समीक्षा करना और लिनन की धुलाई और वितरण की पद्धति की प्रभावकारिता का आकलन करना

4.1.4 लिनन धुलाई के लिए यंत्रिकृत लॉन्ड्री तैयार करना और इसकी कार्य प्रणाली

धुलाई की गुणवत्ता में महत्वपूर्ण सुधार लाने के लिए, क्षेत्रीय रेलवे ने निजी पार्टी द्वारा बूट (निर्माण, स्वीकरण, संचालन, और हस्तांतरण) के आधार पर धुलाई/सफाई के लिए स्वचालित/यंत्रिकृत लॉन्ड्री के निर्धारण के लिए निर्देश (दिसम्बर 2009) दिये।

भारतीय रेलवे ने विभाग और बूट मॉडल के अंतर्गत यंत्रिकृत लॉन्ड्री को तैयार करने की योजना बनाई। अलग-अलग जोन में अलग-अलग समय पर 45 ऐसी लॉन्ड्री (चयनित कोचिंग डिपो पर) तैयार कराई गई थी। जनवरी 2013 में रेलवे बोर्ड ने 17 लॉन्ड्री (संवर्धन सहित) के कार्यों को पूरा करने के लिए जनवरी और दिसम्बर 2013 के बीच लक्षित तिथि निर्धारित नहीं की थी और स्थिति की जानकारी ली। यंत्रिकृत लॉन्ड्री को तैयार करने की स्थिति 2013-14 से 2015-16 की अवधि हेतु जांच की थी और यह देखा गया था कि

- 31 मार्च 2016 तक, 17¹⁵⁹ लॉन्ड्री में से, दस¹⁶⁰ तैयार कर दी गई हैं और सात¹⁶¹ अभी भी पूरी तरह से तैयार की जानी हैं। योजनाबद्ध पांच बूट मॉडल के प्रति केवल दो ही पूरे किये गये हैं। संभावनाओं में संशोधन, परीक्षण में विलंब और निविदाओं को अंतिम रूप देने में विलंब के कारण 30 महीनों तक का विलंब हुआ।

¹⁵⁹ वाडीबुंदर (बूट), नागपुर (बूट), पूने (बूट)-मरे, दानापुर-पूमरे, सिलाहदह, हावड़ा मालदा, टाऊन-पूरे, डिब्रुगढ़ जलपाईगुड़ी न्यू जलपाईगुड़ी-उसीरे संतरागछि (बूट), चक्रधरपुर, हतिया-दपूरे, तिरुवनंतपुरम (बूट), इर्णाकुलम-दरे हुबली, मैसूर-दपरे, सूरत-परे

¹⁶⁰ मरे-1 (वाडीबुंदर), पूमरे-1 (दानापुर), उसीरे-1 (न्यू जलपाईगुड़ी), दपूरे-2 (चक्रधरपुर और हतिया), दरे-1 (तिरुवनंतपुरम), दपरे-2 (हुबली, मैसूर), परे-1 (सूरत), पूरे (मालदा टाऊन)

¹⁶¹ मरे-2 (नागपुर, पुने), पूरे-2 (सियालदह, हावड़ा), पूसीरे-1 (डिब्रुगढ़), दपूरे-1 (संतरागछि), दरे-1 (इर्णाकुलम),

- विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में जो 28¹⁶² लॉन्ड्री स्थापित होने थे, में से, 20¹⁶³ यंत्रिकृत विभागीय लॉन्ड्री स्थापित किये गये और सात¹⁶⁴ अभी भी स्थापित की जानी है। इन्हीं कारणों से 35 महीनों तक का विलंब हुआ।
- दो जोन (पूतरे और उमरे) में कोई यांत्रिकी लॉन्ड्री तैयार नहीं की गई थी।
- बूट मॉडल लॉन्ड्री के लिए रूचि रखने वाली पार्टों की अपर्याप्त अनुक्रिया के कारण, रेलवे ने विभागीय लॉन्ड्री स्थापित की। लेखापरीक्षा ने 26¹⁶⁵ विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री के संभालने की क्षमता की उपलब्ध सूचना की समीक्षा की और पाया कि संस्थापित क्षमता रेलवे की आवश्यकता के लिए काफी नहीं थी और रेलवे ने समीक्षा अवधि के दौरान आऊटसोर्सिंग (चयनित कोचिंग डिपो द्वारा धुलाई के लिए सौंपा गया कुल लिनन का 93 प्रतिशत) द्वारा अपनी अधिकांश आवश्यकता को पूरा करती रही। 21¹⁶⁶ विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री के संबंध में उपलब्ध सूचना के अनुसार, यह देखा गया कि समीक्षा अवधि के दौरान 40082 एमटी की धुलाई की कुल क्षमता के प्रति, वास्तविक रूप से 29780 एमटी अर्थात् 10302 एमटी (26 प्रतिशत) तक कम थी। उपलब्ध क्षमता मशीनों के खराब होने के कारण इनका पूर्णतः प्रयोग नहीं किया गया था।

अनुलग्नक 4.1 और 4.2

- विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री वहां स्थापित की गई जहां रूचि रखने वाली पार्टियां बूट मॉडल के अंतर्गत लॉन्ड्री तैयार करने के लिए सामने नहीं आईं। विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री काफी प्रयुक्त उपयोज्य और धुला हुआ लिनन रखती हैं। 11 क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूरे, उपूरे, उसीरे, उरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दपरे, और परे) के 21 कोचिंग डिपो में अलग-अलग ठेकेदारों द्वारा धुलाई के मामले में प्रति टन उपयोज्य डिटरजेंट और अन्य रसायनों का उपयोग से विभागीय

¹⁶² समस्तीपुर-पूमरे, ग्वालियर, इलाहाबाद-उमरे, गोरखपुर, लखनऊ, काठगोदाम, मंडुवाडीह-उपूरे, बनारस, लखनऊ-उरे, सिकंदराबाद, काचेगुडा (वि.भा.) कांचीगुडा (बूट), तिरुपति (बूट), काकीनाडा (बूट)-दमरे, बिलासपुर, गुर्ण-दपूमरे, बेसिन ब्रिज (बूट), मैंगलोर (बूट), कोयम्बटूर (बूट), मदुरै (बूट), जबलपुर, कोटा-पमरे, इंदौर, ग्रांट रोड, अहमदाबाद (बूट), जुनागढ़-परे, जोधपुर, बिकानेर-उपरे

¹⁶³ समस्तीपुर-पूमरे गोरखपुर, लखनऊ, काठगोदाम, मंडुवाडीह-उपूरे, बनारस, लखनऊ-उरे, सिकंदराबाद कांचीगुडा (वि.भा.), काचेगुडा (बूट)-दमरे, बिलासपुर दुर्ग-दपूमरे, बेसिन ब्रिज (बूट)-दरे, जबलपुर, कोटा-पमरे, ग्रांट रोड, अहमदाबाद (बूट), जुनागढ़-परे, जोधपुर, बिकानेर-उपरे

¹⁶⁴ ग्वालियर, इलाहाबाद-उमरे, तिरुपति (बूट), काकीनाडा(बूट)-दमरे, मैंगलोर (बूट), कोयम्बटूर (बूट), मदुरै(बूट)-दरे,

¹⁶⁵ मरेवाडीबुदर, पूमरे - दानापुर और समस्तीपुर, पूरे - सियालदह और हावड़ा, उपूरे - काठगोदाम और गोरखपुर, उसीरे - कामाख्या और न्यूजल पाईपाईगुडी, उरे - लखनऊ और वाराणसी, उपरे - जोधपुर और बीकानेर, दमरे - सिकंदराबाद और हैदराबाद, दपूमरे - बिलासपुर और दुर्ग, दपूरे - संतरागची, हतिया और टाटा, दपरे - हुबली और मैसूर, पमरे - जबलपुर और कोटा, परे - इंदौर, ग्रांट रोड

¹⁶⁶ मरे-1 (वाडीबुदर), पूमरे-2 (दानापुर, समस्तीपुर), पूरे-1 (सियालदह), उपरे-2 (गोरखपुर, काठगोदाम), उसीसे (न्यू जलपाईगुडी), उरे-1 (लखनऊ), उपरे-2 (जोधपुर और बीकानेर), दमरे-2 (सिकंदराबाद, कांचीगुडा), दपूरे-3 (संतरागाछि, टाटा और हतिया), दपरे-2 (हुबली और मैसूर), पमरे-2 (जबलपुर और कोटा), परे-2 (इंदौर, ग्रांट रोड)

यंत्रिकृत लॉन्ड्री के मामले में धुलाई की गुणवत्ता जांच की कोई प्रणाली नहीं थी।

इगिजट क्रांफेस के दौरान, रेलवे सहमत (फरवरी 2017) हो गई कि यंत्रिकृत लॉन्ड्री में धुलाई के लिए उनके पास उपलब्ध क्षमता सीमित है और अधिकतर आवश्यकता आऊटसोर्सिंग द्वारा पूरी की जा रही थी। इसके अतिरिक्त इन्होंने कहा कि सभी क्षेत्रीय रेलवे में यंत्रिकृत लॉन्ड्री को स्थापित करने के लिए कार्य किये गये हैं और क्योंकि विभागीय स्टाफ यंत्रिकृत लॉन्ड्री को संचालन के प्रबंधन के योग्य नहीं है, ये केवल बूट मॉडल पर स्थापित की जाएंगी। उन्होंने कहा कि वे सभी आवश्यकता का ध्यान रखने के लिए उच्च क्षमता यंत्रिकृत लॉन्ड्री स्थापित करना सुनिश्चित कर रहे हैं।

4.1.4.1 यंत्रिकृत लॉन्ड्री के बहिःस्त्राव का उपचार

रेलवे बोर्ड ने निर्देश (जनवरी 2011¹⁶⁷) दिया कि यंत्रिकृत लॉन्ड्री से सभी बहिःस्त्राव प्रदूषण नियंत्रण की पुष्टि करते हैं और यंत्रिकृत लॉन्ड्री के संस्थापन और संचालन हेतु अपेक्षित सांविधिक और गैर-सांविधिक प्राधिकरणों से मंजूरी हेतु अपेक्षित सांविधिक और गैर-सांविधिक प्राधिकारी से मंजूरी प्राप्त करते हैं। यंत्रिकृत लॉन्ड्री से निकले गंदे पानी का बहिःस्त्राव उपचार संयंत्र (इटीपी) में उपचार किया जाना या इस उद्देश्य हेतु विशेष रूप से बनाये गये चूषक गढ़ों में भंडारित किया जाना अपेक्षित है। 2013-14 से 2015-16 की अवधि के रिकॉर्डों की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि

- 14 क्षेत्रीय रेलवे में 30 यंत्रिकृत लॉन्ड्री में से, केवल चार मामलों (दमरे-1 बूट, दरे-1 बूट, परे-1 विभागीय और 1 बूट) में राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से मंजूरी प्राप्त की गई थी।
- 14 क्षेत्रीय रेलवे में 30 यंत्रिकृत लॉन्ड्री में से, 15 विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री में 10 क्षेत्रीय रेलवे (मरे-1, पूमरे-2, पूरे-2, उपूरे-1, उरे-2, उपरे-1, दमरे-1, दपूमरे-1, दपूरे-3, पमरे-1) में, कोई बहिःस्त्राव संयंत्र (इटीपी) संस्थापित नहीं की गई थी और अनुपचारित पानी उपचार के बिना ही छोड़ने की आज्ञा दी गई थी। तीन यंत्रिकृत लॉन्ड्री (पमरे-1, दमरे-1, दपरे-1) में मार्च 2016 तक इटीपी क्रियाशील नहीं थे। कामाख्या (उसीरे) इटीपी में यंत्रिकृत लॉन्ड्री में खराब पानी का केवल पुनः चक्रण किया जा रहा था।

अनुलग्नक 4.3

¹⁶⁷ बूट मॉडल पैरा 6 पर लिनन धुलाई के लिए यंत्रिकृत लॉन्ड्री स्थापित करने के लिए दिनांक 14.01.2011 रेल बोर्ड के पत्र सं. 2009/एमसी/165/6 किसी धुलाई ठेकेदार या यंत्रिकृत लॉन्ड्री हेतु समान होने चाहिए।

निजी पार्टियों से अपर्याप्त अनुक्रिया के कारण, रेलवे ने विभागीय यंत्रीकृत लॉन्ड्री संस्थापित की थी। यद्यपि इनमें पर्याप्त संचालन क्षमता नहीं थी और रेलवे आऊटसोर्सिंग से काफी संख्या में अपनी आवश्यकता पूरी करता रहा। विभागीय यंत्रीकृत लॉन्ड्री को तैयार करने की गति भी काफी कम थी। विभागीय यंत्रीकृत लॉन्ड्री द्वारा न तो धुलाई की गुणवत्ता की जांच की गई न ही उक्त के लिए कोई नियम निर्दिष्ट किये गये। 30 विभागीय यंत्रीकृत लॉन्ड्री में से 26 के लिए संबंधित राज्य प्रदुषण नियंत्रण बोर्ड से संचालन हेतु आवश्यक मंजूरी प्राप्त नहीं की गई थी। शेष के संबंध में, इटीपी लॉन्ड्री में संस्थापित किये गये थे, परंतु ये क्रियाशील नहीं थे और एक इटीपी में केवल खराब पानी का पुनः चक्रण किया जा रहा था।

एग्जिट क्रांफ्रेस के दौरान, रेलवे ने लेखापरीक्षा आपत्तियां को नोट (फरवरी 2017) किया और कहा कि मामले पर तुरंत ही ध्यान दिया जाएगा। उन्होंने कहा कि सभी स्थानों पर इटीपी स्थापित किये जाएंगे और नियमित रूप से उनके कार्य की निगरानी की जाएगी।

4.1.4.2 ठेकेदारों द्वारा लिनन की धुलाई

रेलवे, धुलाई ठेके वहां देती है जहां कोई विभागीय यंत्रीकृत लॉन्ड्री सुविधा नहीं है या जहां उपलब्ध क्षमता मांग को पूरा करने में सक्षम नहीं है। रेल बोर्ड ने लिनन धुलाई से संबंधित ठेकेदारों के कार्य¹⁶⁸ क्षेत्र निर्दिष्ट किये जिसमें प्लेटफार्म/धुलाई लिनन से एसी कोच परिचारक से मैले लिनन के संग्रहण और यंत्रीकृत लॉन्ड्री के लाने-ले जाने, लिनन एकत्र किये जाने/आपूर्त किये जाने वाले ट्रेन-वार स्थान/स्थिति के साथ-साथ ट्रेन के कोचों से धुली हुई लिनन की आपूर्ति आदि साफ लिनन के मानक, दाग-धब्बों को हटाना, धुलाई, सुखाना, कैलेंडरिंग, स्वचालित लॉन्ड्री में इस्त्री करना, पर्यावरण अनुकूल बैग में लिनन सैट की पैकिंग और भंडारण तथा लिनन मर्दों का उपयुक्त लेखा अनुरक्षित करना शामिल थे।

लेखापरीक्षा ने ठेकेदार के निष्पादन सहित 2013-14 से 2015-16 की अवधि के लिए 33 चयनित कोचिंग डिपो में 76 चयनित आऊटसोर्स ठेकेदारों की जांच की। यह देखा गया था कि सभी कोचिंग डिपो से लिनन के मद के अनुसार धुलाई की दरों में विभिन्नताएं थीं। कुछ क्षेत्रीय रेलवे में, दरें बहुत कम थीं। एक नमूना जांच में पाया गया कि कुछ क्षेत्रीय रेलवे में जहां दरें बहुत कम थीं, चदरें तकिये

¹⁶⁸ बूट मॉडल पैरा 6 पर लिनन धुलाई के लिए यंत्रीकृत लॉन्ड्री स्थापित करने के लिए दिनांक 14.01.2011 रेल बोर्ड के पत्र सं. 2009/एमसी/165/6

कवर और फेस टावल में अस्वीकरण की प्रतिशतता अधिक थी, जिसने यह दर्शाया कि काफी कम दरों के कारण गुणवत्ता से समझौता किया गया।

सभी क्षेत्रीय रेलवे (पूमरे और दपरे को छोड़कर) में समीक्षा अवधि के दौरान धुले हुए लिनन की धुलाई की खराब गुणवत्ता के लिए भिन्न-भिन्न मात्राएं अस्वीकार की गई थी। चदर (एसीएएसएच), उपरे में 17 प्रतिशत तकिये कवर-उपरे में 31 प्रतिशत फेज टावल-उपरे में 61 प्रतिशत और ऊनी कंबल-उपरे में 5 प्रतिशत)

बैडरॉल के विभिन्न मर्दों की धुलाई हेतु दरों में काफी विभिन्नताएं थीं। क्षेत्रीय रेलवे में जहां धुलाई की दरें बहुत कम थीं, वहां अस्वीकरण की प्रतिशतता तुलनात्मक रूप से अधिक थी। इससे पता चला कि कम दरों के कारण गुणवत्ता से समझौता किया गया था।

उत्तम प्रथा

दरे में, बेसिन ब्रिज की दो बूट लॉन्ड्री में, लिनन की संख्या धुलाई के लिए भुगतान के प्रबंधन के लिए गिनी नहीं जाती थी। इसकी अपेक्षा यात्रा करने वाले यात्रियों (जो भी कम हो) की वास्तविक संख्या से संबंधित क्रिस से प्राप्त आंकड़ों के अनुसार बैडरोल के साथ जारी मैले लिनन/यात्रियों की संख्या के आधार पर आकलित की जाती है क्योंकि धुलाई और वितरण दोनों एक ही ठेकेदार द्वारा किये जा रहे हैं।

4.1.4.3 कंबलों की धुलाई और साफ सफाई

रेलवे बोर्ड निर्देशों¹⁶⁹ के अनुसार, लिनन की (कंबल को छोड़कर) धुलाई प्रत्येक एकल प्रयोग के बाद की जानी चाहिए और दो महीने में कम से कम एक बार कंबलों को ड्राईक्लीन कराया जाना चाहिए। यह पाया गया कि विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में कंबलों की धुलाई के लिए पाक्षिक/दो-तीन महीनों में एक बार की आवधिकता प्रदान की गई थी। लेखापरीक्षा ने 33 चयनित कोचिंग डिपो में समीक्षा अवधि के दौरान प्रयोग में कंबलों की संख्या और धुले हुए कंबल की संख्या के डाटा का संग्रहण किया। समीक्षा अवधि (2012-13 से 2015-16) के दौरान, यह देखा गया था कि

- नौ क्षेत्रीय रेलवे (मरे-2, पूमरे-1, उपरे-1, उसीरे-1, उपरे-2, दमरे-2, दरे-2, पमरे-2, परे-1) के 14¹⁷⁰ चयनित कोचिंग डिपो में, कोई कंबल ड्राई वॉश नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, पांच क्षेत्रीय रेलवे (पूरे-1, उरे-2, दपूमरे-1,

¹⁶⁹ 1999 की पॉलिसी परिपत्र सं. 19

¹⁷⁰ मरे-लोकमान्य तिलक टर्मिनल, वाडीबुदर; पूमरे-दरभंगा, उपरे-लखनऊ; पूसीरे-गुवाहटी; उपरे-जोधपुर, जयपुर; दमरे-सिकंदराबाद, हैदराबाद; दरे-चेन्नै सेंट्रल, तिरुवनंतपुरम; पमरे-जबलपुर, कोटा; परे-इलाहाबाद

दपरे-2 और पमरे-1) के सात¹⁷¹ डिपो को छोड़कर, किसी भी चयनित डिपो में लाईनों की सफाई नहीं की गई थी।

- दमरे में, क्लोरो-इथीलेन प्रयुक्त संचालित ड्राई-क्लीनिंग मशीनों द्वारा ऊनी कंबलों की ड्राई-क्लीनिंग के लिए सभी धुलाई ठेकों में एक विशिष्ट क्लॉज जोड़ा गया था। तथापि, उपरोक्त ठेका प्रावधान के उल्लंघन में, ऊनी कंबलों को धोया जा रहा था।
- तीन क्षेत्रीय रेलवे (उमरे, मरे और परे) में, सयुक्त जांच के दौरान यह देखा गया था कि प्रत्येक महीने कंबलों की ड्राईक्लीनिंग के लिए ठेके में प्रावधान दिये गये थे, परंतु यह मासिक रूप से नहीं किया गया था। इसी प्रकार, दपूरे में (कोचिंग डिपो संतरागची), एक महीने में दो बार का प्रावधान था, परंतु उक्त को माना नहीं गया था।
- कंबलो की सफाई/रोगाणुनाशक के लिए प्रक्रिया विनिर्दिष्ट नहीं थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि 33 कोचिंग डिपो में से, कंबलों की सफाई का प्रावधान पांच क्षेत्रीय रेलवे (मरे-1, पूरे-1, दपूमरे-1, दपरे-2 और पमरे-1) के केवल छः¹⁷² डिपो के लिए ठेकों में मौजूद थे। यद्यपि, उरे के दो डिपो के ठेकों में कोई प्रावधान नहीं थे, कंबलों को 'हॉट एयर' तरीके से 30 दिन (लखनऊ)/15 दिन (नई दिल्ली) के अंतराल पर साफ किया जाता था और कंबलों की भाप से सफाई या रसायन से सफाई नहीं की जाती थी।
- यह पाया गया कि 2015-16 के दौरान, आठ क्षेत्रीय रेलवे के 12 कोचिंग डिपो के संबंध में, जैसा कि नीचे दर्शाया गया है, 6 से 26 महीनों के अंतराल के बाद कंबलों को धोया गया था:

तालिका 4.5 - चयनित कोचिंग डिपो में कंबलों की धुलाई में कमी की प्रतिशतता							
क्षेत्रीय रेलवे	डिपो	प्रयोग हो रहे कंबलो की संख्या	धोये जाने वाले कंबल (कंबलों की सं. X6)	धुले हुए कंबल	कमी सं. प्रतिशत में	बारम्बारता (महीने)	
मरे	लोकमान्य तिलक टर्मिनल और वाडीबंदर	13732	82392	1248 8	69904	85	13
पूरे	सियालदह	14500	87000	9127	77873	90	19
उमरे	ग्वालियर	2456	14736	2616	12120	82	11
उसीरे	गुवाहटी	12799	76794	5957	7083	92	26

¹⁷¹ पूरे-सियालदह, उरे-नई दिल्ली, लखनऊ; दपूमरे-दुर्ग; दपरे-यशवंतपुर, केएसआर बेंगलुरु सिटी; पमरे-कोटा

¹⁷²मरे-नागपुर, पूरे-एनसीसी/सियालदह, दपूमरे-दुर्ग, दपरे-यशवंतपुर एंड केएसआर बेंगलुरु सिटी, पमरे-कोटा

तालिका 4.5 - चयनित कोचिंग डिपो में कंबलों की धुलाई में कमी की प्रतिशतता							
क्षेत्रीय रेलवे	डिपो	प्रयोग हो रहे कंबलों की संख्या	धोये जाने वाले कंबल (कंबलों की सं. X6)	धुले हुए कंबल	कमी सं. प्रतिशत में	बारम्बारता (महीने)	
					7		
उसीरे	डिबरूगढ़	6305	37830	9687	28143	74	8
उरे	लखनऊ	5760	34560	2767	31793	92	25
दमरे	सिकंदराबाद	21987	131922	43580	88342	67	6
दपूरे	हतिया	6,327	37962	6,327	31635	83	12
दपूरे	टाटानगर	2778	16668	5698	10970	66	6
पमरे	जबलपुर	10028	60168	7634	52534	87	16
पमरे	कोटा	1282	7692	1282	6410	83	12

4.1.4.4 तकियों की धुलाई और सफाई

मार्च 2016 में, रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिये कि तकियों की धुलाई प्रत्येक छः महीने में या आवश्यकता पड़ने पर पहले भी कम से कम एक बार की जानी चाहिए ताकि प्रत्येक यात्री को साफ स्वच्छ तकिये उपलब्ध कराये जा सके। मार्च 2016 से पहले, तकियों की धुलाई के संबंध में कोई निर्देश नहीं दिये गये थे। तथापि जहां धुलाई योग्य तकिये खरीदे गये, उन तकियों की धुलाई अपेक्षित थी। यह देखा गया कि निर्देशों के अभाव में, समीक्षा की अवधि के दौरान पूतरे और उसीरे (जहां कुछ स्टॉक की धुलाई की गई थी) को छोड़कर किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में तकिये नहीं धोये गये थे। तकियों की सफाई/किटापूनाशन के लिए प्रक्रिया भी विनिर्दिष्ट नहीं की गई थी।

अनुलग्नक 4.4

इस प्रकार, कंबलों और तकियों को यात्रियों की आपूर्ति कराने से पहले काफी अवधि तक न तो ड्राई क्लीन और न ही उनकी सफाई की गई थी।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे ने कहा (फरवरी 2017) कि भविष्य में एक महीने में एक बार कंबल धोने के लिए निर्देश जारी कर दिये गये हैं।

4.1.4.5 धुली हुई लिनन की गुणवत्ता

(क) लिनन मर्दों की सफाई की गुणवत्ता

रेलवे बोर्ड ने लिनन की सफाई के मानक निर्दिष्ट (जनवरी 2011) किये:

- 5 धुलाई के बाद नये लिनन मर्दों की औसत सफेदी आधारभूत संदर्भ अर्थात 100 प्रतिशत का सूचकांक लिया गया था। ठेकेदार को लिनन किट के सभी

कारकों के लिए हर समय 75 प्रतिशत के सफेदी सूचकांक के न्यूनतम स्तर पर सुनिश्चित करने चाहिए।

- (ii) धुलाई ठेकेदार द्वारा लिनन की सफेदी की जांच और अन्य गुणवत्ता संबंधी मानदंड के लिए उपस्कर उपलब्ध कराना भी अपेक्षित है।
- (iii) कैलेंडरिंग के बाद कोई सिलवटें या नमी नहीं होनी चाहिए। हैंड टावल में उनकी सॉफ्ट फील और पानी सोखने की क्षमता बनाये रखी जानी चाहिए। धुला हुआ लिनन स्वच्छ, किटाणु रहित, धब्बे रहित और बदबूरहित होना चाहिए।

धुलाई ठेके में अतिरिक्त मानदंड जैसे परफ्यूम का प्रयोग, टॉवल के लिए मुलायम रखने वाला रसायन, चद्दरों के लिए स्टॉर्च और तकिये कवर के लिए क्रिस्प फीलिंग भी उपलब्ध कराई जाये। 33 कोचिंग डिपो में 2012-13 से 2015-16 की अवधि के लिए धुलाई ठेकों की समीक्षा ने दर्शाया कि

- 14 क्षेत्रीय रेलवे के 24¹⁷³ कोचिंग डिपो में, लिनन की सफेदी जांच के लिए उपस्कर उपलब्ध करने के लिए न तो किसी ठेके में कोई प्रावधान मौजूद था न ही ठेकेदार द्वारा या रेलवे द्वारा प्रबंधित लिनन की सफेदी की जांच की कोई प्रणाली है। गुणवत्ता मापने के लिए विद्युत उपस्करों के अभाव में और गुणवत्ता मानकों को न अपनाने के लिए ठेके में पैनल प्रावधान की कमी के कारण, रेल बोर्ड द्वारा विनिर्दिष्ट गुणवत्ता मानकों को लागू करना कठिन था।
- आठ क्षेत्रीय रेलवे के 10¹⁷⁴ कोचिंग डिपो में, ठेके में मौजूद कार्य और जांच उपस्कर द्वारा की गई थी, परंतु समीक्षा अवधि के दौरान तीन¹⁷⁵ कोचिंग डिपो में किसी उपस्कर को ठीक नहीं किया गया था।
- 10 क्षेत्रीय रेलवे में, 18¹⁷⁶ कोचिंग डिपो में, धुली हुई लिनन में परफ्यूम के प्रयोग हेतु प्रावधान नहीं हैं। यद्यपि, परफ्यूम के प्रयोग के लिए 11 क्षेत्रीय

¹⁷³ मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल, नागपुर), पूतरे (भुवनेश्वर, पुरी), पूमरे (राजेन्द्र नगर, दरभंगा), पूरे (सियालदह, हावडा), उमरे (इलाहाबाद, ग्वालियर), पूसीरे (डिब्रुगंज), उरे (लखनऊ), दमरे (सिकंदाबार, हैदराबाद), दपूमरे (दुर्ग), दपूरे (संतरागची, टाटा, हतिया), दपरे (यशवंतपुर, बेंगलुरु सिटी), पमरे (जबलपुर, कोटा), परे (बांद्रा टर्मिनल), उपरे (जयपुर)

¹⁷⁴ मरे (वादीबुंदर-बूट मॉडल), उपूरे (काठगोदाम, गोरखपुर), पूसीरे (गुवाहटी), उरे (नई दिल्ली), दपूमरे (बिलासपुर), दरे (चेन्नै सेंट्रल, तिरुवनंतपुरम), परे (कंकरिया), उपरे (जोधपुर)

¹⁷⁵ दरे (चेन्नै सेंटर, तिरुवनंतपुरम), उपरे (जोधपुर)

¹⁷⁶ मरे (लोमान्य तिलक टर्मिनल, वादीबंदर-वि. एंड बूट, नागपुर), पूमरे-राजेन्द्र नगर, दरभंगा), पूरे (सियालदह), उपूरे (काठगोदाम, गोरखपुर), दपूमरे (बिलासपुर), दपूरे (टाटा एंड हतिया), दरे (चेन्नै सेंट्रल, तिरुवनंतपुरम), पमरे (कोटा), परे (कंकरिया), उपरे (जोधपुर और जयपुर)

रेलवे के 17 कोचिंग डिपो में प्रावधान मौजूद थे, छः¹⁷⁷ कोचिंग डिपो में परफ्यूम का प्रयोग नहीं हो रहा था जैसाकि सयुक्त जांच में देखा गया था।

- इसी प्रकार, तीन¹⁷⁸ क्षेत्रीय रेलवे के चार डिपो में टावल सॉफ्ट रखने के लिए रसायन के प्रयोग के लिए ठेके में प्रावधान मौजूद नहीं थे। यद्यपि, टावल को सॉफ्ट रखने के लिए रसायनों के प्रयोग के लिए 16¹⁷⁹ रेलवे के 30 कोचिंग डिपो में प्रावधान मौजूद थे, उक्त को दो¹⁸⁰ डिपो में प्रयोग नहीं किया गया।
- 11¹⁸¹ क्षेत्रीय रेलवे के 22 डिपो में क्रिस्प फिलिंग के लिए चदरों और तकिये कवर के लिए स्टार्च के प्रयोग के लिए ठेके में प्रावधान नहीं थे। तथापि, आठ¹⁸² क्षेत्रीय रेलवे के 13 डिपो में प्रावधान हैं, लेखापरीक्षा द्वारा संयुक्त जांच के दौरान धुली हुई चदरों या तकिये कवर के लिए स्टार्च के उपयोग के लिए यह देखा गया कि तीन¹⁸³ क्षेत्रीय के पांच डिपो में पूमरे-राजेन्द्रनगर, दरभंगा, पूरे (सियालदह), उपूरे (काठगोदाम, गोरखपुर), चददरें क्रिस्प नहीं थी।

(ग) धुले हुए लिनन की निरीक्षण जांच

रेलवे बोर्ड (जनवरी 2010) ने धुली हुई लिनन के लिए की जाने वाली जांच के लिए दिशा-निर्देश निर्दिष्ट किये और यादृच्छिक नमूना जांच, आवधिकता की मात्रा और लिनन को भेजने से पहले और डिपो में धुली हुई लिनन प्राप्त करते हुए धुलाई संयंत्र पर निरीक्षण स्तर विनिर्दिष्ट की। केवल आपात काल मामले में, प्राथमिक रूप से निरस्त लॉट उचित जुर्माना लगाने के बाद स्वीकृत नहीं किया जा सका। तथापि, यह कार्य केवल उन मामलों में ही किया जाता था, जहां ट्रेन सेवाएं कमी के कारण प्रभावित हो सकती थी। यह भी बताया गया था कि कोई धुलाई ठेका अपेक्षित आधारभूत संरचना और सामर्थ्यता और फर्म की क्षमता की उपलब्धता के पूर्ण आकलन के बिना नहीं सौंपा जाना चाहिए। चयनित कोचिंग

¹⁷⁷पूतरे (भुवनेश्वर, पुरी) पूरे (हावड़ा), पूसीरे (दिब्रुगढ़), दमरे (सिकंदराबाद, हैदराबाद)

¹⁷⁸पूमरे (दरभंगा), दपूरे (टाटा और हतिया), पमरे (कोटा)

¹⁷⁹मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल, वादीबंदर- वि. और बूट, नागपुर), पूतरे (भुवनेश्वर, पुरी), पूमरे (राजेन्द्र नगर), पूरे (सियालदह, हावड़ा), उमरे (इलाहाबाद, ग्वालियर), उपूरे (काठगोदाम, गोरखपुर), पूसीरे (गुवाहटी, दिब्रुगढ़), उरे (लखनऊ, नई दिल्ली), दमरे (सिकंदराबाद, हैदराबाद), दपूमरे (बिलासपुर, दुर्ग), दपूरे (संतरागाछि), दरे (चेन्नै सेंट्रल, तिरुवंतपुरम), दपरे (यशवंतपुर, केएसआर बेंगलुरु सिटी), पमरे (जबलपुर), परे (बांद्रा टर्मिनल, कंकरिया), उपरे (जोधपुर, जयपुर)

¹⁸⁰ पूरे (हावड़ा), दपूरे (संतरागाछि)

¹⁸¹ मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल, वादीबंदर वि. और बूट), पूमरे (राजेन्द्र नगर, दरभंगा), पूरे (सियालदह, हावड़ा), उपूरे (काठगोदाम, गोरखपुर), उरे (लखनऊ, नई दिल्ली), दपूमरे (बिलासपुर, दुर्ग), दपूरे (टाटा, हतिया), दरे (चेन्नै सेंट्रल, तिरुवंतपुरम), पमरे (जबलपुर, कोटा), परे (कंकरिया), उपरे (जोधपुर, जयपुर)

¹⁸²मरे (नागपुर), पूतरे (भुवनेश्वर, पुरी), उमरे (इलाहाबाद, ग्वालियर), पूसीरे (गुवाहटी, दिब्रुगढ़), दमरे (सिकंदराबाद, हैदराबाद), दपूरे (संतरागाछि), दपरे (यशवंतपुर केएसआर बेंगलुरु सिटी), परे (बांद्रा टर्मिनल)

¹⁸³ मरे (नागपुर), पूतरे (भुवनेश्वर, पुरी) पूसीरे (गुवाहटी, दिब्रुगढ़)

डिपो पर समीक्षा अवधि के दौरान किये गये निरीक्षण से संबंधित समीक्षा अवधि (अप्रैल 2013 से मार्च 2016) के दौरान रिकॉर्ड की लेखापरीक्षा की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि

- सहायक स्केल अधिकारी/व. पर्यवेक्षक/एसएसई द्वारा लिनन भेजने से पूर्व धुलाई संयंत्र पर प्रत्येक तिमाही में जांच आठ¹⁸⁴ कोचिंग डिपो में एक बार भी नहीं की गई थी। किये गये निरीक्षण के रिकॉर्ड, यदि कोई है, तीन¹⁸⁵ कोचिंग डिपो में अनुरक्षित नहीं किये गये थे।



चित्र 6: ट्रेन सं. 18238 - छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस में गीले बेड रॉल (21 सितम्बर 2016)

- जेए ग्रेड अधिकारी द्वारा कोचिंग डिपो में धुली हुई लिनन प्राप्त करते समय निरीक्षण प्रत्येक तिमाही में एक बार की जानी थी। नौ¹⁸⁶ कोचिंग डिपो में यह नहीं किया गया था, दो¹⁸⁷ कोचिंग डिपो में विनिर्दिष्ट समय में नहीं की गई थी और दो¹⁸⁸ कोचिंग डिपो में कोई प्रलेखी सबूत उपलब्ध नहीं थे।
- सहायक स्केल अधिकारी/व. स्केल अधिकारी स्तर पर, यह, महीने में एक बार किया जाना था। समीक्षा अवधि के दौरान, तीन¹⁸⁹ कोचिंग डिपो में उक्त नहीं किया गया था और छः¹⁹⁰ कोचिंग डिपो में विनिर्दिष्ट समय पर नहीं किया गया था। इसी प्रकार, ठेका देने से पहले संयंत्र और धुलाई

¹⁸⁴दरे-(कुचुवेल्ली-बूट), मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल), पूरे (सियालदह, हावड़ा), उरे (लखनऊ), परे (बांद्रा टर्मिनल), दपूरे (संतरागाछि), हतिया)

¹⁸⁵ दरे (बसिन ब्रिज - 2013-14, 2014-15), उमरे (ग्वालियर), उरे (नई दिल्ली)

¹⁸⁶ दरे (चेन्नै सेंटर, तिरुवनंतपुरम), दपरे (यशवंतपुर, बेंगलुरु सिटी), मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल), पूरे (हावड़ा), उरे (लखनऊ, नई दिल्ली), दपूरे (हतिया)

¹⁸⁷ मरे (वादीबंदर), दमरे (हैदराबाद)

¹⁸⁸ उमरे (इलाहाबाद), परे (कंकरिया)

¹⁸⁹ दरे (तिरुवनंतपुरम, चेन्नै सेंटर), उरे (लखनऊ)

¹⁹⁰ मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल, वादीबंदर), उमरे (ग्वालियर), परे (बांद्रा टर्मिनल), दमरे (सिकंदराबाद, हैदराबाद)

ठेकेदार की मशीनरी समीक्षा अवधि के दौरान तीन¹⁹¹ कोचिंग डिपो में नहीं किया गया था।

- स्वचालित संयंत्र और उपस्कर आदि की कार्य पद्धति अनुपालन/उपयोग के लिए धुलाई ठेकेदार के संयंत्र और मशीनरी का निरीक्षण प्रत्येक छः महीने में सहायक स्केल अधिकारी/व. स्केल अधिकारी द्वारा किया जाना था। समीक्षा अवधि के दौरान निर्दिष्ट जांच चार¹⁹² कोचिंग डिपो में नहीं की गई थी। कोई प्रलेखी प्रमाण नहीं था कि दपू मरे और परे में निरीक्षण निर्दिष्ट थे या नहीं।
- सभी निरीक्षण/नमूना जांच की विवरण की मासिक प्रतिवेदन समीक्षा अवधि के दौरान सात¹⁹³ क्षेत्रीय रेलवे में उपलब्ध नहीं थी।

(ग) असंतुष्ट निष्पादन के लिए धुलाई ठेकेदारों पर जुर्माने

रेलवे बोर्ड ने लिनन प्रबंधन जैसे धुली हुई लिनन की सुपुर्दगी में विलंब, लिनन की हानि या नुकसान, धुलाई की गुणवत्ता पर यात्रियों की शिकायत, सफाई या इस्त्री, पैकेजिंग, लदान और उतराई, सुरक्षित परिवहन आदि के विभिन्न स्तरों पर असंतुष्ट निष्पादन के लिए धुलाई ठेकेदारों पर जुर्माने निर्धारित किये (जनवरी 2011)।

वर्ष 2013-14 से 2015-16 हेतु 33 कोचिंग डिपो में 76 धुलाई ठेका समझौतों की समीक्षा से पता चला कि

- दस क्षेत्रीय रेलवे (दमरे, उसीरे, मरे, पूमरे, पमरे, पूतरे, उपूरे, दरे, उरे और उमरे) में, रेल बोर्ड द्वारा निर्दिष्ट दर से अलग (अधिकतम मामलों में कम) होने के कारण गलत पैकेजिंग के लिए ठेके में जुर्माने की दर की घटनाएं मिली।
- उमरे में असंतुष्ट निष्पादन हेतु जुर्माने उद्ग्रहण के ठेके में कोई प्रावधान नहीं थे।
- उरे में, यद्यपि, नमूने का अस्वीकरण 21.72 प्रतिशत और 12.79 प्रतिशत अर्थात् दो प्रतिशत से अधिक है, पूरे लॉट को रेल बोर्ड के निर्देश के अनुसार निरस्त कर दिया जाना चाहिए था, जिसे नहीं किया गया।

¹⁹¹ उरे (लखनऊ), दपूरे (संतरागाछि, हतिया)

¹⁹² दरे (बसिया ब्रिज, कुचुवेली-बूट), दपूरे (संतरागाछि, हतिया)

¹⁹³ उपूरे, पूतरे, पूमरे, उमरे, उपूरे, पमरे, दपूरे

- 13 क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूतरे, परे,उमरे, उरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, दमरे, पमरे और परे) में, समीक्षा अवधि के दौरान, ₹6.26 करोड़ की राशि उनके असंतोषजनक निष्पादन के कारण धुलाई ठेकेदारों से वसूली गई थी और आठ क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूमरे, उमरे, उसीरे, उपरे, दपूरे दरे और परे) में, 47 धुलाई ठेकेदारों से ₹1.48 करोड़ की राशि अब भी वसूल की जानी थी।
- 10 क्षेत्रीय रेलवे(मरे, पूरे, उसीरे, उरे, उपरे, दमरे, दरे,दपरे, पमरे और परे) में, ₹4.75 करोड़ की राशि लिनन की हानि के कारण धुलाई ठेकेदारों से वसूल की गई थी और दो क्षेत्रीय रेलवे (पूमरे और दमरे) में, ₹1.19 करोड़ की राशि बकाया थी।

धुलाई ठेकों में कमियाँ थी जिसने गुणवत्तापरक मानदंडों के लागू करने के महत्व को कम कर दिया। गुणवत्ता मानदंडों के लिए विद्युत उपस्कर अधिकतर क्षेत्रीय रेलवे में प्रयोग नहीं किये गये थे। ठेकों की निबंधन और शर्तों द्वारा भी इस पर बल नहीं दिया गया था। गुणवत्ता की जांच उपयुक्त रूप से नहीं की जा रही थी। असंतोषजनक निष्पादन के लिए धुलाई ठेकेदारों से काफी बड़ी राशि वसूल की जा रही थी।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे सहमत हुआ (फरवरी 2017) कि धुलाई की गुणवत्ता के निरीक्षण और पर्यवेक्षण महत्वपूर्ण था और उस पर ध्यान दिया जाना आवश्यक था। उन्होंने कहा कि वे कोच सफाई और लॉन्ड्री के लिए तीसरी पार्टी लेखापारीक्षा के लिए जा रहे हैं।

4.1.4.6 ट्रेन में यात्रियों को लिनन का वितरण

1999 के नीति परिपत्र 19 के अनुसार, लिनन का वितरण रेलवे स्टाफ अर्थात कोचों में कोच परिचालक द्वारा की जाती थी ताकि कार्य की उपयुक्त रूप से निगरानी की जा सके। रेल बोर्ड ने अगस्त 2005 में निर्देश संशोधित किये और निर्णय लिया कि जहां ऐसे वितरण के लिए स्टाफ की उपलब्धता अपर्याप्त है, उक्त कार्य निजी पार्टी को सौंपा जा सकता है। इसी प्रकार, क्षेत्रीय रेलवे ने एसी कोच/कोच परिचारक सहायक के अतिरिक्त कार्य के साथ-साथ बैडरोल वितरण सहायक आऊटसोर्स किया। दमरे में, यह देखा गया कि दो डिपो की नमूना जांच में कोच सहायक वितरण में समानता नहीं थी। तिरुपति डिपो पर, यद्यपि प्रति कोच एक सहायक को तैनात किया गया था, सिकंदराबाद और हैदराबाद में कोचिंग डिपो पर एक सहायक द्वारा दो कोच की संभाल की गई थी। समानता की इस कमी के परिणाम स्वरूप परिहार्य उच्चतर तैनाती की गई जिसके कारण

परिहार्य संभावित व्यय से नहीं बचा जा सका और भारतीय रेल के डिपो में पुनर्गठन की आवश्यकता है।

(क) यात्रियों द्वारा मांग पर लिनन की आपूर्ति के प्रति राशि की वसूली सुनिश्चित करने के लिए तंत्र

दुरंतो एक्सप्रेस¹⁹⁴ की स्लीपर श्रेणी और गरीब रथ एक्सप्रेस¹⁹⁵ के एसी III में, यात्रियों के पास टिकट के भुगतान के साथ-साथ बैडरोल के लिए बुक करने और भुगतान करने के विकल्प हैं। रेलवे के पास भी ट्रेन में प्रति किट ₹25 के भुगतान पर यात्री द्वारा मांग पर बैडरोल की आपूर्ति के प्रावधान हैं। यह देखा गया था कि तीन रेलवे (दपूरे, दरे और उमरे) में, यह जांच के लिए कोई प्रणाली नहीं थी कि क्या ट्रेन में बैडरोल लेने वाले यात्रियों से बैडरोल शुल्क एकत्र कर लिये गये थे और उपयुक्त रूप से जमा कराये गये थे क्योंकि न तो कोचिंग डिपो न ही मुख्य टिकट इंस्पेक्टर कार्यालय में कोई अलग रिकॉर्ड रखे गये थे। गरीब रथ और दुरंतो एक्सप्रेस में यात्री सर्वेक्षण (जून 2016 से सितम्बर 2016 के बीच किये गये) के दौरान, यह देखा गया था कि यात्रियों को ट्रेन में मांगे जाने पर उपलब्ध कराई गई लिनन की या तो भुगतान की कोई पावती नहीं दी गई थी या भुगतान लिया ही नहीं गया था।

(ख) चूककर्ता वितरण ठेकेदारों से जुर्माने की वसूली

रेलवे बोर्ड ने उनके शेष जीवन के आधार पर बैडरोल मर्दों की हानि हेतु वसूली के लिए अपनाई जाने वाली कार्य पद्धति विनिर्दिष्ट (मार्च 2006) की। रेल बोर्ड ने लिनन मर्दों का जीवन काल कम कर दिया (जनवरी 2010)। यद्यपि लिनन की हानि के प्रति वसूली की दर केवल 2015 में संशोधित की थी। क्षेत्रीय रेलवे ने लिनन की हानि प्रतिवेदन करते हुए नियमित चूककर्ता पर नजर रखने का परामर्श भी दिया गया था (सितम्बर 2015) और उद्ग्रहण जुर्मानों के साथ सलाह/प्रशिक्षण दिया गया।

वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए 33 कोचिंग डिपो में 65 वितरण ठेके समझौतों के रिकॉर्ड की नमूना जांच से ज्ञात हुआ कि दरे में, चेन्नै कोचिंग डिपो में रेल गाड़ी पर वितरित ट्रेन की हानि को अप्रैल 2013 से नवम्बर 2013 की अवधि के दौरान नहीं आंका गया था और कोई वसूली नहीं की गई थी। समीक्षा अवधि के दौरान, ₹7.42 करोड़ की राशि 11 क्षेत्रीय रेलवे (पूतरे, पूमरे, पूरे, उमरे,

¹⁹⁴ अक्टूबर 2009 से लागू

¹⁹⁵ दिसम्बर 2012 से लागू

उपूरे, उसीरे, उरे, उपरे, दमरे और दपूमरे) में वसूली की गई थी और लिनन की हानि के लिए वितरण ठेकेदार से ₹1.64 करोड़ आठ क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूतरे, पूमरे, पूरे, उमरे, उपूरे, दपूरे ओर दपूमरे) में बकाया था।

रेलवे ने वितरण ठेकेदारों के मजदूरों को किये गये भुगतानों के संबंध में सांविधिक अपेक्षाओं का पालन नहीं किया गया।

4.1.4.7 ट्रेन में लिनन का भंडारण स्थान

जुलाई 1999 के रेलवे बोर्ड नीति परिपत्र सं.19 ने यात्रा कर रहे यात्रियों से अच्छी गुणवत्ता की लिनन की आपूर्ति के लिए कार्यनीति प्रदान की और स्टेशनों के साथ-साथ ट्रेनों में उपयुक्त भंडारण सुविधा के विकास पर बल दिया। रेलवे बोर्ड ने मौजूदा एसी-3 टियर कोचों के स्वरूप संशोधन के लिए निर्देश भी जारी किये (जुलाई 1995) और 67 से 64 तक संख्या कम कर दी। भंडारण क्षमता की पर्याप्तता/अपर्याप्तता निर्धारण के लिए गरीब रथ एक्सप्रेस के साथ-साथ प्लेटफार्मों पर ट्रेनों में ऑन बोर्ड क्षेत्र/संयुक्त जांच के दौरान यह देखा गया था कि



- नमूना जांच की गई किसी भी ट्रेन में, भंडारण स्थान पर्याप्त नहीं था। गरीब रथ में, एलएचबी टाईप कोचों में, दो लिंक से अधिक वाली ट्रेनों में लिनन भंडारण के लिए सीमित स्थान था।
- चार क्षेत्रीय रेलवे (दपूरे, उपूरे, दरे, परे) में, नया लिनन भी कोचों के बरामदे/गलियारों के फर्श पर, शौचालयों आदि के पास प्रवेश/एग्जिट गेटों पर भंडारित किये जा रहे थे।
- रांची स्टेशन (दपूरे) में, यह देखा गया था कि प्लेटफार्म पूर्णतः शैड द्वारा कवर नहीं किये गये थे और चढ़ाई और उतराई के दौरान लिनन गीला, गंदा और अस्वच्छ होने की संभावना थी।

इस प्रकार, ट्रेनों में भंडारण क्षमता अपर्याप्त थी और फर्श पर, गलियारे और शौचालयों के पास भंडारित लिनन इसे गंदा कर सकता है और जो प्रयोग के लिए अस्वच्छ है।

4.1.5 फीडबैक और शिकायत निवारण तंत्र

4.1.5.1 यात्री फीडबैक

लिनन की गुणवत्ता और पर्याप्तता की निगरानी फीडबैक द्वारा यात्री संतोष पर निर्भर करती है। रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिये कि (1999 नीति परिपत्र सं. 19) ऑन बोर्ड स्टॉफ लॉबी कार्यालय में लिनन की मात्रा के बारे में फीडबैक देने चाहिए। यात्रा कर रहे यात्रियों से भी फीडबैक सेवा में सुधार करने के लिए उचित फीडबैक फार्म समय-समय पर तैयार किये जाने चाहिए।

इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिये कि (जनवरी 2011) ठेकेदार ऑन बोर्ड एसी स्टॉफ/एसीसीआई पर विभाग द्वारा यात्रियों को उपलब्ध निर्दिष्ट फार्मों पर फीडबैक देने के लिए प्रबंध करेगा। जो प्रत्येक दिशा में एसी कोच के अनुसार कम से कम पांच यात्रियों से यात्री फीडबैक प्राप्त करेगा। प्रत्येक दिशा के लिए यात्री से एवं ट्रेन अधीक्षक/यात्राटिकट परीक्षक (टीएस/टीटीई) से भी एक फीडबैक फार्म भरवाना होगा। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यात्री समीक्षा के रिकॉर्डों के ने दर्शाया कि 16 क्षेत्रीय रेलवे में 33 कोचिंग डिपो में से

- यात्री फीडबैक के संग्रहण के लिए प्रावधान परे की अहमदाबाद मण्डल के केवल एक कंकरिया कोचिंग डिपो के धुलाई ठेके में मौजूद थे।
- दो क्षेत्रीय रेलवे (उसीरे में गुवाहटी और डिब्रुगढ़ और दमरे में सिकंदराबाद और हैदराबाद) के केवल चार कोचिंग डिपो हेतु वितरण ठेके में, यात्री फीडबैक के संग्रहण के प्रावधान मौजूद थे।

- उसीरे में, किसी डिपो के संबंध में यात्रियों से कोई फीडबैक नहीं लिया गया था।
- दमरे में, दो डिपो के लिए सर्वेक्षण किये जाने वाले 579400 यात्रियों में से, 393276 (68 प्रतिशत) यात्रियों का सर्वेक्षण किया गया जिसमें 48 प्रतिशत संतुष्ट नहीं थे परंतु कोई जुर्माना उद्ग्रहित नहीं किया गया था।
- दरे में, चेन्नै और तिरुवनंतपुरम कोचिंग डिपो के दोनों धुलाई और वितरण ठेके यात्रियों से फीडबैक के संग्रहण के लिए दिये गये थे। तथापि, संग्रहित यात्रा फीडबैक के विवरण किसी भी डिपो में लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराये गये थे।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे ने कहा (फरवरी 2017) कि वे लिनन सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार के बारे में यात्रियों से फीडबैक का प्रयोग करेंगे।

4.1.5.2 यात्री शिकायत और निपटान प्रणाली

भारतीय रेलवे ने यात्रियों को अच्छी गुणवत्ता, साफ, सुथरी, क्रिस्प, इस्त्री और धब्बे सहित लिनन उपलब्ध करवाने के लिए अपने वादे को बार-बार दोहराया। इस प्रकार, एक प्रभावी शिकायत निपटान तंत्र यात्रियों की शिकायतों के निपटान के लिए आवश्यक है। यात्रियों के पास विभिन्न साधनों¹⁹⁶ द्वारा अपनी शिकायतें दर्ज कराने के विकल्प हैं।

यह देखा गया था कि समीक्षा अवधि के दौरान, लिनन के संबंध में 6726 शिकायतें (31 डिपो में 2013-14 में 1559, 33 डिपो में 2014-15 में 2768, 33 डिपो में 2015-16 में 2399) सभी क्षेत्रीय रेलवे में 33 चयनित कोचिंग डिपो के संबंध में यात्रियों द्वारा दर्ज कराई गई थीं। सभी क्षेत्रीय रेलवे में 538 शिकायतों

¹⁹⁶ 138 - 138 डायल कर यात्री शिकायतें दर्ज करा सकते हैं। संदेश मण्डल और क्षेत्रीय मुख्यालय के वाणिज्य नियंत्रण पर स्टोर हो जाता है।

शिकायत निगरानी प्रणाली (यूआरएल: coms.indianrailways.gov.in) - यह पोर्टल आधारित वेब है जहां कोई यात्री शिकायत दर्ज करा सकता है। यह मोबाइल ऐप और एसएमएस द्वारा किया जा सकता है। क्षेत्रीय रेलवे वार, मण्डल वार, शिकायत प्रकार वार रिपोर्ट किस द्वारा तैयार, विकसित और अनुरक्षित की जा सकती है।

ट्वीटर: सोशल नेटवर्किंग साइट जैसे ट्वीटर द्वारा शिकायतें दर्ज की जा सकती हैं। शिकायत संबंधित विभागों को भेज दी जाती है।

केंद्रीयकृत सार्वजनिक शिकायत निपटान और निगरानी प्रणाली (सीपीजीआरएमएस): यात्री प्रशासनिक सुधार और सार्वजनिक शिकायत विभाग के इस वेब पोर्टल/मोबाइल ऐप द्वारा शिकायतें दर्ज की जा सकती हैं। रिपोर्ट विभाग वार, शिकायत प्रकार वार तैयार की जाती है।

यात्री जीएम/एजीएम/व. सीसीएम के इमेल/पत्र द्वारा शिकायतें दर्ज करा सकते हैं। बाद में इन्हें संबंधित विभागों को भेज दिया जाता है।

यात्रा के दौरान, टीटीई द्वारा शिकायत पुस्तिका अनुरक्षित की गई है और पुस्तक को ट्रेन इंस्पेक्टर द्वारा डिपो को भेजी जानी होती है।

की विस्तृत समीक्षा की गई थी और यह देखा गया था कि ये शिकायतें साफ और इस्त्री न किये गये बैड रोल, हैंड टावल की आपूर्ति न करवाना, गंदे और अस्वच्छ बैडरोल, धुल से भरे कंबल और तकिये आदि जारी करने से संबंधित हैं। अधिकतर मामलों में, रेलवे द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी और संबंधित ठेकेदार पर ₹500 से ₹2,000 (दो मामलों में ₹10,000 और एक मामले में ₹4,000) का जुर्माना लगाया गया था। तथापि, कोचिंग डिपो जहां विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री धुलाई का काम कर रही थी, के संबंध में शिकायतों के संदर्भ में लिनन के अस्वीकरण और बदलने के लिए कोई रिकॉर्ड नहीं रखे गये थे।

अनुलग्नक 4.5

4.1.5.3 लेखापरीक्षा दलों द्वारा यात्री सर्वेक्षण

रेल बोर्ड द्वारा विनिर्दिष्टानुसार रेल प्रशासन/धुलाई या वितरण ठेकेदारों द्वारा यात्री फीडबैक से संबंधित रिकॉर्ड के अभाव में, लेखापरीक्षा ने प्रत्येक ट्रेन में यादृच्छिक रूप से चयनित 25 यात्रियों का सभी क्षेत्रीय रेलवे में 79 ट्रेनों में एक यात्री सर्वेक्षण किया (जून 2016 से सितम्बर 2016)। लेखापरीक्षा द्वारा यात्री सर्वेक्षण से निम्नलिखित ज्ञात हुआ:

- 23 प्रतिशत यात्रियों ने लिनन (कंबल और तकिये का छोड़कर बेडरोल) की कुल गुणवत्ता को 'औसत' या 'खराब' ग्रेड दिया।
- 48 प्रतिशत यात्रियों को शिकायत दर्ज करने की जानकारी नहीं थी और 55 प्रतिशत का विचार था कि रेल अधिकारियों को शिकायत करने से कोई लाभ नहीं होगा।
- 91 प्रतिशत यात्री बेडरोल वितरण स्टाफ के व्यवहार से संतुष्ट थे।
- 56 प्रतिशत यात्री रात में अत्यधिक ठंडे तापमान में असुविधाजनक स्थिति थे और 76 प्रतिशत यात्री का विचार था कि कंबल रात में ठंडे तापमान के लिए आवश्यक थे।
- 67 प्रतिशत यात्रियों ने बताया कि कंबल बार-बार प्रयोग होने के कारण स्वच्छ नहीं थे और 52 प्रतिशत यात्रियों ने महसूस किया कि कंबलों को अच्छी तरह से धोया नहीं गया था।

यात्रियों से उपयुक्त फीडबैक नहीं लिया गया था जैसा कि नियमों में दर्शाया गया गया है। कोचिंग डिपो जहां विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री धुलाई का काम कर रही थी, के संबंध में शिकायतों के संदर्भ में लिनन के अस्वीकरण और बदलने के लिए कोई रिकॉर्ड नहीं रखे गये थे।

4.1.6 मुख्य नियोक्ता के रूप में सांविधिक आकांक्षाओं की अननुपालना

निदेशों के अनुसार, मुख्य नियोक्ता के रूप में रेलवे को अवश्य यह सुनिश्चित करना चाहिए कि वितरण ठेकेदार कर्मचारी भविष्य निधि (पीएफ) अधिनियम और कर्मचारी राज्य बीमा (इएसआई) अधिनियम के श्रमिक कानून और प्रावधान की अननुपालना की है। लिनन वितरण ठेकेदार इसके लिए आवश्यक रूप से उत्तरदायी है और इसके साथ-साथ समान योगदान भी ठेका श्रमिकों के संबंधित खातों में जमा करायेगा। 65 वितरण ठेकों की जांच लेखापरीक्षा में की गई थी और यह देखा गया कि

- चार क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, उमरे, दपूरे और पमरे) और उपरे के एक डिपो (जोधपुर) में, न्यूनतम वेतन अधिनियम के आधार पर अनुमान तैयार नहीं किया गया था।
- चार क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, उमरे, उपरे और दमरे), में बैंक खातों द्वारा वेतन के भुगतान के लिए कोई प्रावधान नहीं था।
- यह दर्शाने के लिए कोई प्रमाण नहीं था कि किसी¹⁹⁷ क्षेत्रीय रेलवे में श्रमिकों को किये गये भुगतानों के संबंध में बैंक विवरण ठेकेदार ने प्रस्तुत किये हैं।
- छः क्षेत्रीय रेलवे (दपूमरे, उमरे, उरे, दरे, मरे, उपूरे) में, श्रमिकों के वेतन से इएसआई, पीएफ की कटौती के प्रति प्रमाण के रूप में ठेकेदार द्वारा कोई दस्तावेजीकृत प्रमाण प्रस्तुत नहीं किये गये थे। उपरे के एक डिपो (जोधपुर) में दस्तावेजीकृत प्रमाण प्रस्तुत करने की प्रक्रिया को नहीं अपनाया गया था। पूरे में, दस्तावेजीकृत प्रमाण (पूमरे अर्थात् इलेक्ट्रॉनिक चालान कम रिटर्न) दो वितरण ठेकेदारों द्वारा प्रस्तुत नहीं किये गये थे। तथापि, पूमरे में द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना एक वितरण ठेकेदार के संबंध में कर्मचारी भविष्य निधि संगठन की आधिकारिक वेबसाइट में प्रमाणित नहीं किया जा सका।
- दो क्षेत्रीय रेलवे (उपूरे, उमरे (इलाहाबाद और ग्वालियर) में, ठेकेदार ने वेतन का भुगतान नकद रूप में किया और श्रमिकों के लिए पीएफ और इएसआई के प्रति कोई वसूली नहीं की।

¹⁹⁷ दरे छोडकर (तिरुवंतपुरम)-एनएपी, पमरे (कोटा)-एनएपी, पूतरे (पूरी, भुवनेश्वर), पमरे (जबलपुर), परे (बांद्रा टर्मिनल और अहमदाबाद), मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल), उरे (लखनऊ), दरे (चेन्नै सेंट्रल, तिरुवंतपुरम)

इस प्रकार, मुख्य नियोक्ता के रूप में, भारतीय रेल के पास वितरण ठेकेदारों द्वारा सांविधिक प्रावधानों की अनुपालना सुनिश्चित करने के लिए कोई तंत्र नहीं था।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे सहमत हो गया (फरवरी 2017) कि ठेकेदारों द्वारा श्रमिक कानून की अनुपालना भारतीय रेल के लिये चिन्ता की बात थी।

4.1.7 निष्कर्ष

विभिन्न लिनन मदों की वार्षिक आवश्यकता का ठीक से मूल्यांकन नहीं किया जा रहा था जिससे काफी अधिक या कम स्तर का भंडारण हो रहा था। सामान्य स्टोर डिपो में प्राप्त लिनन की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए नई आपूर्ति की विनिर्दिष्ट प्रतिशतता की जांच के प्रावधान प्रभावी रूप से लागू नहीं किये गये थे। भंडारण स्थान पर्याप्त नहीं था और मदों को स्टोर में उचित वातावरण में भंडारित नहीं किया गया था। भंडारण सुनियोजित ढंग से भी नहीं किया गया था और पहले आये पहले जाये (फिफो) पद्धति को नहीं अपनाया गया था। परिणामस्वरूप, लिनन स्टॉक प्रतिकूल परिस्थितियों में लंबी अवधि हेतु रखे गये थे जिसका उनकी गुणवत्ता पर प्रभाव पड़ा था।

कोचिंग डिपो में भंडारण स्थान भी पर्याप्त नहीं था और उपयुक्त भंडारण प्रबंध नहीं किये गये थे। 31 मार्च 2016 तक नये लिनन के स्टॉक एक महीने की आवश्यकता से काफी कम थे और कोचिंग डिपो उनकी सेवा अवधि के काफी बाद भी पुराने/खराब लिनन का उपयोग करते रहे। ट्रेन में ले जाने वाले बैड रोल के अधिकतम स्टॉक के लिए कोई नियम निर्दिष्ट नहीं थे। किसी कमी से बचने के लिए और ट्रेन में शिकायतों के मामलों में बैडरोल बदलने के लिए, अतिरिक्त बैडरोल उपलब्ध कराये गये थे। इसका ट्रेन में भंडारण पर भी प्रभाव पड़ा। पुराने स्टॉक को खराब घोषित करने में विलंब भी कोचिंग डिपो में भंडारण के लिए उपलब्ध स्थान की कमी हो गयी।

निजी पार्टियों से अपर्याप्त अनुक्रिया के कारण, रेलवे ने विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री संस्थापित की। तथापि, इनमें संभालने की पर्याप्त क्षमता नहीं थी और रेलवे काफी अधिक संख्या में अपनी आवश्यकता बाहर से पूरी करता रहा। विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री स्थापित करने की गति भी काफी कम थी। धुलाई की गुणवत्ता जांच नहीं की गई थी या विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री के लिए कोई नियम निर्दिष्ट नहीं थे। यंत्रिकृत लॉन्ड्री के संचालन के लिए आवश्यक मंजूरी संबन्धित राज्य

प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से प्राप्त नहीं की गई थी और इटीपी या तो संस्थापित नहीं की गई थी, या कार्यरत नहीं थी या प्रभावी रूप से कार्य नहीं कर रही थी।

बैड रोल के विभिन्न मर्दों की धुलाई के लिए दरों में बहुत अधिक भिन्नता थी। क्षेत्रीय रेलवे में जहां धुलाई की दरें बहुत कम थीं वहां अस्वीकरण की प्रतिशतता तुलनात्मक रूप से अधिक थी। इसने दर्शाया कि कम दरों के कारण गुणवत्ता से समझौता किया गया।

कंबल और तकियों को काफी लंबे समय तक ड्राईक्लीन और/या कीटाणुरहित किए बिना ही यात्रियों को जारी किया गया था। गुणवत्ता मापन के लिए इलेक्ट्रॉनिक उपस्कर अधिकतर क्षेत्रीय रेलवे में प्रयोग नहीं किये गये थे। गुणवत्ता मानकों को न अपनाने के कारण ठेको में पैनल प्रावधान की कमी के कारण, इन्हें लागू करना कठिन था। गुणवत्ता की जांच उपयुक्त रूप से नहीं की गई थी और ये गुणवत्ता मानकों को सुनिश्चित करने में सक्षम नहीं थे। असंतोषजनक निष्पादन के लिए धुलाई ठेकेदारों से काफी बड़ी राशि वसूल की गई थी, परंतु, इसने एक निवारक के रूप में कार्य नहीं किया क्योंकि कोई सुधार नहीं देखा गया था। ट्रेनों में भंडारण स्थान अपर्याप्त था और फर्श, गलियारे, शोचालय के पास लिनन का भंडारण किया गया था जिससे यह प्रयोग हेतु गंदी और अस्वच्छ हो गई थी।

मुख्य नियोक्ता के रूप में रेलवे में लिनन वितरण ठेकेदारों द्वारा श्रमिक कानूनों की अनुपालना सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व की कमी थी।

4.1.8 सिफारिशें

यह सिफारिश की गई कि

1. भंडारण स्थिति की निगरानी के लिए आंतरिक नियंत्रण तंत्र के साथ-साथ खरीद प्रक्रिया को तर्कपूर्ण और सुदृढ़ करने की आवश्यकता है। उपयुक्त भंडारण स्थान स्टोर डिपो में लिनन के भंडारण के लिए उपलब्ध कराया जा सकता है, ताकि सुनियोजित रूप से लिनन को जारी किया जा सके।
2. कोचिंग डिपो पर न्यू स्टॉक सामान्य स्टोर डिपो से स्टॉक के स्थानांतरण के लिए अपेक्षित समय के मद्देनजर निर्धारित किया जा सकता है। उपयुक्त भंडारण स्थान कोचिंग डिपो में लिनन के भंडारण के लिए उपलब्ध कराया जा सकता है। इसी प्रकार, ट्रेन में जारी किये जाने वाले स्टॉक के लिए नियम निर्दिष्ट किये जा सकते हैं ताकि ट्रेन में भंडारण समस्याओं को निपटाया जा सके।

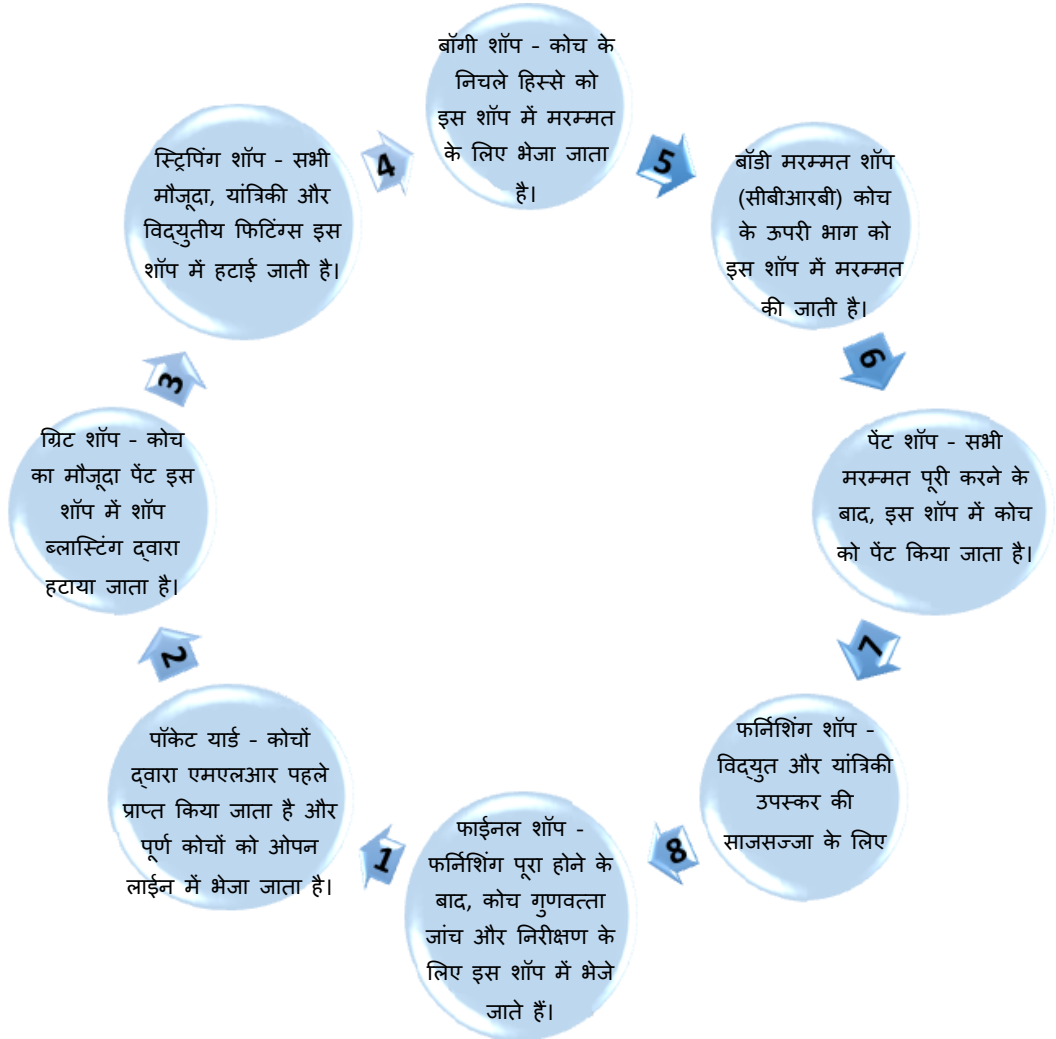
3. रेलवे को यंत्रिकृत लॉन्ड्री को स्थापित करने की गति बढ़ाने और धुली हुई लिनन के लिए गुणवत्ता मानकों के लिए नियम निर्विष्ट करने की आवश्यकता है।
4. रेलवे को धुली हुई लिनन के गुणवत्ता मानकों की जांच पर नजर रखने की आवश्यकता है। धुलाई के लिए गुणवत्ता मानदंड लागू किये जा सकते हैं। ठेका निबंधन और शर्तों को लागू करने के लिए पर्यवेक्षण को सुदृढ करने की आवश्यकता है।
5. अपेक्षित आवश्यकता के अनुसार कंबलों और तकियों की सफाई के नियमों की सटीक अनुपालना सुनिश्चित करने के लिए एक व्यवस्था आरंभ की जा सकती है।
6. विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री स्थापित करते समय राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से आवश्यक मंजूरी प्राप्त करने के बाद जहां आवश्यक हो, स्थापित किये जा सकते हैं। बहिःस्त्रावी उपचार संयंत्र उचित रूप से प्रबंधित किया जाना चाहिए और संचालनात्मक स्थिति में रखी जानी चाहिए ताकि खराब पानी का प्रभावी रूप से उपचार किया जाना सुनिश्चित किया जा सके।
7. यात्रियों से फीडबैक का तंत्र लिनन की गुणवत्ता के संबंध में यात्रा संतोष में सुधार करने के लिए प्रभावी रूप से प्रयुक्त की जा सकती है।
8. रेलवे न्यूनतम वेतन, बैंक खातों में भुगतान, भविष्य निधि, इएसआईसी आदि के संबंध में वितरण ठेकेदारों की श्रमिकों को किये गये भुगतानों के संबंध में सांविधिक नियमों का सटीक पालन सुनिश्चित करे।

4.2 कोच पुनरूद्धार कार्यशाला, भोपाल का संचालन

4.2.1 प्रस्तावना

कोच पुनरूद्धार कार्यशाला (सीआरडब्ल्यूएस) 300 कोच प्रति वर्ष के जीवन के अर्धभाग में पुनरूद्धार (एमएलआर) की क्षमता के साथ वर्ष 1989 में स्थापित की गई थी। स्टील बॉडी कोचों का जीवन काल 25 वर्षों तक बताया गया है। पुनरूद्धार कार्य उन कोचों पर किया जाता है जो 12 से 15 वर्ष पुराने हैं। इस प्रक्रिया में, खराब और विकृत आंतरिक सज्जा की मरम्मत और साज-सज्जा “नये किये जाने के” स्तर तक की जाती है।

रेलवे कोचों के एमएलआर की प्रक्रिया आठ मुख्य शॉप द्वारा की जाती है। शॉप-वार कार्य नीचे दर्शाया गया है:



इस प्रक्रिया के कारण यात्रियों को संशोधित उपभोक्ता संतुष्टि उपलब्ध कराने के साथ-साथ कोचों की सर्विस के बाद के वर्षों में मरम्मत लागत में भी बचत होती है। उपरोक्त के अतिरिक्त, यात्रा कोचों के अन्य सुरक्षात्मक प्रबंधन जैसे मध्यवर्ती ओवरहोलिंग (आईओएच) और आवधिक ओवरहोलिंग (पीओएच) भी कार्यशाला में की जाती है। कार्यशाला सभी क्षेत्रीय रेलवे के लिए कार्य करती है।

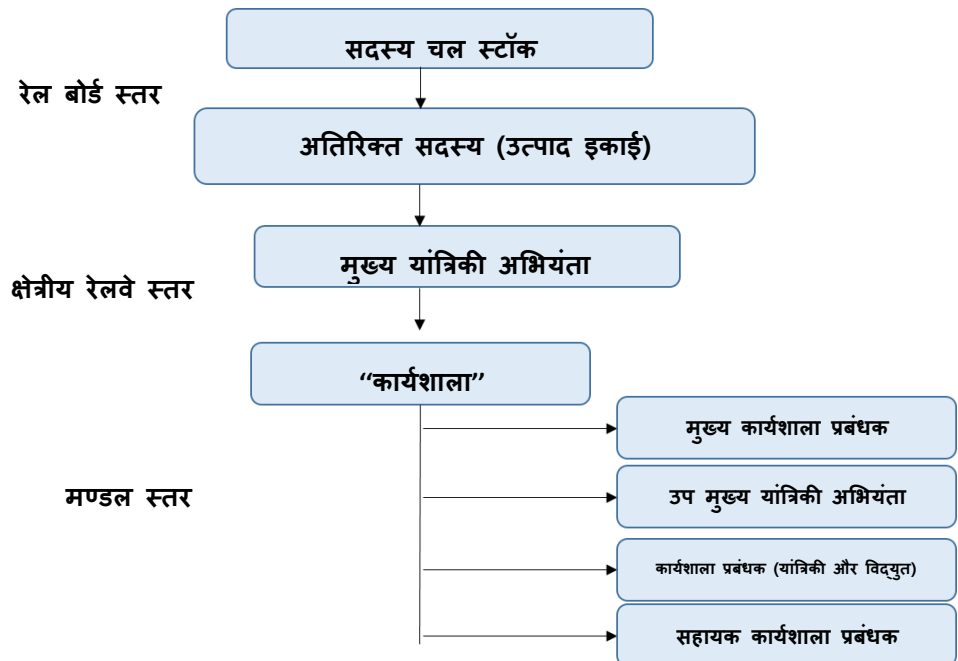
2005-06 में, सीआरडब्ल्यूएच की क्षमता 300 से 500 एमएलआर कोच प्रति वर्ष तक बढ़ाई गई थी। कोचों की संख्या में वृद्धि के साथ कार्यशाला की क्षमता और बढ़ाने की आवश्यकता भी महसूस हुई। 2006-07 के निर्माण कार्य कार्यक्रम में, 500 से 700 कोचों तक की क्षमता बढ़ाने के लिए कार्य को स्वीकृति दी गई।

क्षमता संवर्धन का कार्य अब भी प्रगति में हैं और सीआरडब्ल्यूएस का वर्तमान आऊट-टर्न 600 कोच प्रति वर्ष से कम है।

संगठनात्मक संरचना

रेल बोर्ड स्तर पर, सीआरडब्ल्यूएस, भोपाल, सदस्य चल स्टॉक जिसको अतिरिक्त सदस्य (उत्पादन इकाई) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है, के नियंत्रण में है।

क्षेत्रीय स्तर (डब्ल्यूसीआर) में, मुख्य यांत्रिकी अभियंता (सीएमई) और मुख्य कार्यशाला अभियंता (सीडब्ल्यूई) रेल बोर्ड के नीति, दिशा-निर्देश/आदेश लागू करने के लिए उत्तरदायी हैं। कार्यशाला का अध्यक्ष मुख्य कार्यशाला प्रबंधक (सीडब्ल्यूएम) होता है जिसको कार्यशाला प्रबंधक (डब्ल्यूएम) यांत्रिकी और विद्युत के साथ-साथ उप-मुख्य यांत्रिकी अभियंता और उप-मुख्य यांत्रिकी अभियंता (मॉडल रेक) द्वारा कार्य सहायता प्रदान की जाती है। स्टोर की खरीद और स्क्रेप का निपटान आदि की उप-मुख्य सामग्री प्रबंधक (उप-सीएमएम) द्वारा निगरानी की जाती है जिसे वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक (एसएमएम) और सहायक सामग्री प्रबंधक (एएमएम) द्वारा कार्य सहायता प्रदान की जाती है। वित्त विभाग का अध्यक्ष उप एफए और सीएओ होता है और कार्यशाला लेखा अधिकारी (डब्ल्यूएओ) द्वारा उसे कार्य सहायता प्रदान की जाती है। अनुक्रम नीचे दर्शाया गया है:



लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और उद्देश्य

लेखापरीक्षा ने 2012-13 से 2015-16 तक की अवधि को कवर किया और जांच की गई कि

1. क्या एमएलआर की योजना, वित्त पोषण और कार्यान्वयन कुशल, प्रभावी और लाभप्रद थीं;
2. क्या एमएलआर के गतिविधियों के लिए उपलब्ध संसाधन पर्याप्त थे और इनको कुशल और प्रभावी रूप से उपयोग किया गया था।

लेखापरीक्षा मापदंड और कार्य पद्धति

निम्नलिखित लेखापरीक्षा मापदंड के मद्देनजर लेखापरीक्षा की गई थी:

- निविदा प्रबंधन, स्थापना मामलों आदि से संबंधित यांत्रिकी विभाग (कार्यशाला) हेतु भारतीय रेल कोड, भारतीय स्टोर कोड संस्करण-I और संस्करण-II और अन्य कोड और मैनुअल।
- समय-समय पर विषय पर जारी किये गये रेल बोर्ड आदेश, दिशा-निर्देश
- क्षेत्रीय रेलवे द्वारा संयुक्त प्रक्रियात्मक आदेश

क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालय (डब्ल्यूसीआर) के साथ-साथ मुख्य कार्यशाला प्रबंधक, उप-मुख्य यांत्रिकी अभियंता, उप-मुख्य सामग्री प्रबंधक और निर्माण कार्य प्रबंधक (विद्युत) के कार्यालय में समीक्षा की गई थी। गतिविधियों (फूटकर कार्य ठेकों को छोड़कर) से संबंधित एमएलआर के लिए सौंपे गये सभी ठेकों की समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा ने अक्टूबर 2016 में मुख्य कार्यशाला प्रबंधक, भोपाल के साथ विचार-विमर्श किया।

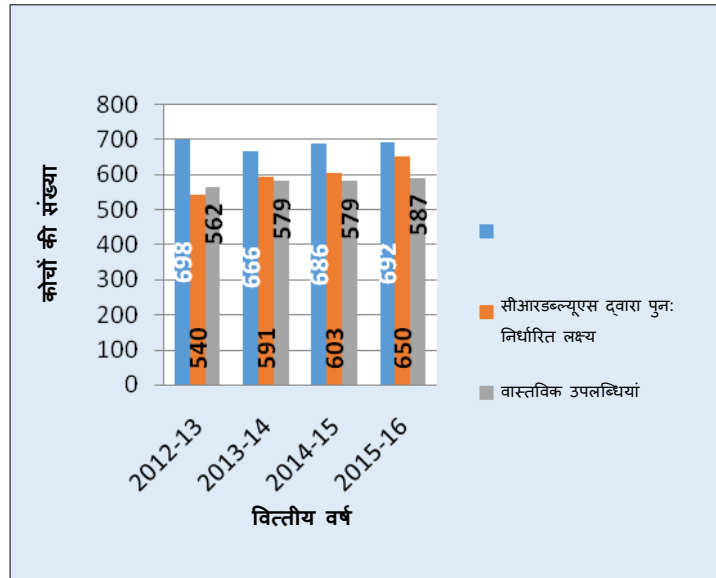
लेखापरीक्षा परिणाम

4.2.2 एमएलआर गतिविधि की योजना, वित्त पोषण और कार्यान्वयन

4.2.2.1 कार्यशाला के लक्ष्य और उपलब्धियां

कोर्चों के एमएलआर के आऊटटर्न के लिए लक्ष्य, 'पीओएच और एमएलआर के लिए लक्ष्यों के निर्धारण' के लिए रेल बोर्ड में वार्षिक बैठकों के दौरान लिये गये निर्णयों के आधार पर रेल बोर्ड द्वारा निर्धारित किया गया, जिसमें सभी क्षेत्रीय रेलवे के सभी यांत्रिकी अध्यक्ष उपस्थित थे। तथापि, यह देखा गया था कि सीआरडब्ल्यूएस के लिए एमएलआर लक्ष्यों को निर्धारित करने के लिए, कार्यशाला के श्रमबल और आधारभूत क्षमता को ध्यान में नहीं रखा गया था। लेखापरीक्षा ने

पाया कि रेलवे बोर्ड के लिए निर्धारित कोचों के एमएलआर के लिए लक्षित लक्ष्य समीक्षा अवधि के दौरान प्राप्त नहीं किये जा सके और उक्त को स्वयं अपर्याप्त श्रम बल उपलब्धता के आधार पर सीआरडब्ल्यूएस द्वारा पुनः निर्धारित किये गये थे। रेल बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य कार्यशाला द्वारा पुनः संशोधित किये गये और ग्राफ में वास्तविक आऊटटर्न को दर्शाया गया है।



जैसा कि देखा जा सकता है कि कार्यशाला में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किये गये लक्ष्यों को 7 से 19 प्रतिशत तक कम कर दिया गया था। इसकी सूचना क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालय (पमरे) को दे दी गई थी और रेल बोर्ड को सूचित किया था परंतु कोई औपचारिक अनुमोदन नहीं लिया गया।

इस अवधि के दौरान वास्तविक आऊटटर्न 562 से 587 की रेंज, जो स्वयं कार्यशाला द्वारा पुनः निर्धारित लक्ष्यों से भी कम थे, के बीच था। कार्यशाला 750 कोच प्रति वर्ष के लक्ष्यों के प्राप्त करने के आस-पास भी नहीं थी फिर भी 500 से 750 तक क्षमता संवर्धन के लिए, क्षमता वर्धन निर्माण कार्य समापन के अग्रिम स्तर पर है। संभावित लक्ष्य के प्राप्त न किये जाने के कारण श्रमबल की अनुपलब्धता थी। इसके अतिरिक्त, क्षमता वर्धन कार्य को पूरा करने में अत्यधिक विलंब, महत्वपूर्ण उच्च मूल्य वाली मशीनों को शुरू कराने में विलंब और उनके बार-बार विफल होने के कारण कम आऊट टर्न रहा।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, कार्यशाला प्रशासन ने कहा कि कार्य कर रही स्टाफ की संख्या और उनके द्वारा ध्यान में रखी गई विभिन्न अन्य गतिविधियां जैसे मॉडल रेकों का विकास, कोचों के पीओएच आदि के कारण लक्ष्यों को कम किया गया था।

वर्ष के अंत में प्राप्त, आऊट टर्न और एमएलआर प्रक्रिया के अंतर्गत कोचों के डाटा की एक समीक्षा से पता चला कि यद्यपि आऊट टर्न कोचों की संख्या बढ़ चुकी है, पिछले चार वर्षों में चालू कोचों की प्रतिशतता के रूप में आऊट टर्न कोच घट रहे हैं। पॉकेट यार्ड में, जहां एमएलआर के लिए कोच आते हैं, कोच रखने के लिए अपर्याप्त क्षमता कम आऊट टर्न का कारण था।

तालिका 4.6 - कार्यशाला द्वारा प्राप्त और आऊट टर्न कोचों की स्थिति

वर्ष	आदि शेष	प्राप्त कोच	एमएलआर के बाद आऊट टर्न कोच	अंत शेष
2012-13	68	562	562	68
2013-14	68	609	579	98
2014-15	98	600	579	119
2015-16	119	606	587	138

स्त्रोत: कार्यशाला की पंजिका

4.2.2.2 एमएलआर के लिए कोचों की योजना और चयन

रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित मापदंड के अनुसार, 12 से 15 वर्ष पुराने कोचों को एमएलआर कार्य के लिए चयनित किया गया था। प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे के कोचों की संख्या रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित की गई है और नियमित रूप से कार्यशाला को परामर्श दिया गया है। कार्यशाला प्राधिकरण को रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित कोचों की संख्या के अनुसार विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे से अंतर्ग्रहण की योजना बनानी पड़ती है।

सीआरडब्ल्यूएस/भोपाल और क्षेत्रीय रेलवे के अधिकारियों की तिमाही बैठकें, एमएलआर के दिये जाने वाले कोचों के अन्तर्ग्रहण का आकलन और निगरानी करने के लिये की जाती है। विगत तीन वर्षों के रिकॉर्डों की समीक्षा ने दर्शाया कि 137¹⁹⁸ कोच, जो 12 से 15 वर्ष पुराने नहीं थे, को एमएलआर के लिए कार्यशाला को भेजा गया था। यह समीक्षा अवधि के दौरान एमएलआर के लिए कार्यशाला में प्राप्त कुल कोच (1815) का 7.55 प्रतिशत था। वापस किये गये कोचों के रिकॉर्ड की समीक्षा ने दर्शाया कि नीचे दर्शाये गये विभिन्न कारणों से संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को वापस किये गये थे:

¹⁹⁸ 2013-14-32, 2014-15-39 और 2015-16-70

तालिका 4.7 - कार्यशाला में प्राप्त के बाद वापस किये गये कोचों की संख्या																
कोचों को वापस करने का कारण	मरे	पूमरे	पूतरे	पूरे	उमरे	उपूरे	उसीरे	उरे	दमरे	दपूरे	दरे	दपरे	पमरे	परे	कुल योग	
पहले ही किया गया एमआरएल	1		1			2		2					1		7	
मरम्मत के बाद				15				1	1						17	
आईओएच मरम्मत हेतु शेष													2		2	
अधिक रखा जाना	3		14	6		2		4		2	2			1	34	
नये कोच						1		3					1		5	
जीवन काल से अधिक	2	1	3	2		1	3	6	4	1	3	1	4	3	34	
जीवन काल से कम		1	3		1		1	3			1		3		13	
राजधानी, जनशताब्दी, इओजी, पीपीएच कोचों से कोच प्राप्त नहीं किये जाते	0	0	2	1	0	0	0	3	2	2	0	0	0	1	11	
अन्य	0	0	0	3	0	0	0	5	0	1	0	0	3	2	14	
															कुल	137

उपरोक्त डाटा से पता चलता है

- 34 कोच वापस लौटा दिये गये क्योंकि पॉकेट यार्ड में कोचों की रखने की क्षमता अपर्याप्त थी।
- एमएलआर के लिए 52 कोच बकाया नहीं थे क्योंकि वे या तो जीवन काल से अधिक¹⁹⁹, जीवन काल से कम थे या बिल्कुल नये थे। इन कोचों में से नौ 20 से 23 वर्ष से भी अधिक पुराने थे। इसने यह भी दर्शाया कि यदि एक बार कोई कोच एमएलआर के लिए रह जाता है, तो यह दोबारा इसके खराब घोषित होने तक पुनरूद्धार के लिए कभी नहीं आता। यद्यपि पीओएच और आईओएच के दौरान कुछ मामलों को सुलझाया भी जा सकता है, मुख्य मरम्मत जैसे क्षय मरम्मत, कड़े रवे हटाने के बाद पेटिंग आदि पीओएच और आईओएच में नहीं किया जा सकता।
- 11 कोच वापस भेज दिये गये क्योंकि ये राजधानी, जनशताब्दी, वीपीएच आदि से संबंधित हैं, जिसके लिए एमएलआर नहीं किया जाता।
- प्राप्त किये गये सात कोच हाल ही में पहले से ही एमएलआर के अंतर्गत थे।

¹⁹⁹ दिनांक 29.05.2006 के रेल बोर्ड पत्र के अनुसार, किसी यात्री कोच का कोडल जीवन 25 वर्ष है।

- 17 कोचों की मरम्मत नहीं की जा सकती थी और वे जल्द ही खराब घोषित हो जाने थे।
- इन कोचों में से 51 कोच कार्यशाला में 5 से 159 दिनों तक रोक लिये गये थे। समस्त रूप से इन कोचों को 1066 दिनों तक रोक कर रखा गया जिसके कारण कोचों के ₹2.21 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

काफी संख्या में कोचों की प्राप्ति निर्दिष्ट मापदंड के अनुसार नहीं है और बाद में उनका वापस देना यह दर्शाता है कि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा एमएलआर के लिए कोच भेजने से पहले उचित जांच नहीं की जा रही थी।

4.2.2.3 एमएलआर के लिए भेजे गये कोचों में साज-सामान की कमी सूची की तैयारी के लिए कोडल प्रावधान की गैर अननुपालना

भारतीय रेल प्रबंधन मैनुयूल (बीजी कोच) के पैरा 119 के अनुसार, कोच में कमियों की संयुक्त जांच एमएलआर के लिए कार्यशाला में कोच भेजने से पहले क्षेत्रीय रेलवे के यांत्रिकी, विद्युत और सुरक्षा विभागों के प्रतिनिधियों द्वारा की जानी चाहिए। इस संयुक्त जांच के आधार पर, साज-सामान²⁰⁰ की कमी सूची तीन प्रतिनिधियों के संयुक्त सहयोग के अंतर्गत तैयार की जानी चाहिए और कोच पर चिपका देनी चाहिए। कमी सूची की प्रति कार्यशाला के कोच के आने पर, कार्यशाला के तीन विभागों के प्रतिनिधियों द्वारा संयुक्त जांच की जानी चाहिए। किसी अतिरिक्त कमी पाये जाने मामले में, ऐसी कमी की सूची आवश्यक कार्रवाई के लिए बेस स्टेशन को प्रतिवेदन की जानी चाहिए।

सीआरडब्ल्यूएस कार्यशाला की स्ट्रिपिंग शॉप के रिकॉर्ड से संबंधित जांच के दौरान यह देखा गया था कि उपरोक्त निर्दिष्ट प्रक्रिया या तो बेस स्टेशन या सीआरडब्ल्यूएस द्वारा अपनाई नहीं गई थी। अपेक्षानुसार, कोच पर बेस स्टेशन द्वारा कमी सूची को चिपकाया नहीं गया था जिससे ज्ञात होता है कि साज-सामान की संयुक्त जांच एमएलआर के लिए कार्यशाला कोच भेजने से पहले बेस स्टेशन पर की जा रही थी। इसी प्रकार, कार्यशाला से इस कोच के पहुँचने पर, यद्यपि साज-सामान की जांच स्ट्रिपिंग शॉप स्टाफ द्वारा की गई है, उक्त की बेस स्टेशन पर सूचना नहीं दी गई है।

इस महत्वपूर्ण प्रक्रिया को न अपनाकर, क्षेत्रीय रेलवे ने रास्ते में साज-सामान की चोरी के लिए कोचों को छोड़ दिया। जब फरवरी 2013 में लेखापरीक्षा द्वारा यह मामला उठाया गया था, कार्यशाला ने कहा (जून 2013) कि सभी क्षेत्रीय रेलवे

²⁰⁰ पंखे, वाशबेसिन, विंडोशटर, दिवार सुरक्षा, शौचालय पैन आदि

कार्यशाला में कोच को भेजने से पहले ये साज-सामान हटाये जाने के निर्देश दिये क्योंकि एमएलआर के दौरान इस साज सामान को बदल दिया जाता है। बेस स्टेशन द्वारा इस प्रकार हटाये गये साज-सामान को नियमित प्रबंधन के दौरान उनके द्वारा प्रयोग किया जा सकता था। तथापि, ये निर्देश उपरोक्त कोडल प्रावधानों के विपरीत थे, जिनमें साज सामान हटाने की अपेक्षा कोच पर पिछले साज-सामान की कमी सूची तैयार करने को कहा गया था। तथ्य यह है कि प्रावधान सही ढंग से नहीं अपनाये गये थे और बेस स्टेशन पर कमी को प्रकाश में न लाकर, कोचों के रास्ते में चोरी होने की संभावना के साथ छोड़ दिया।

4.2.2.4 एमएलआर में लिया गया समय

कोचों के मध्यवर्ती पुनरूद्धार एमएलआर कार्यशाला की सात मुख्य शॉप द्वारा किया जा रहा है। सहायक शॉप मुख्य शॉप द्वारा गतिविधियों द्वारा सहायता प्रदान करती है आरंभ की गई शॉप-वार गतिविधियों का विवरण नीचे इस प्रकार दिया गया है:

तालिका 4.8 - मुख्य शॉप द्वारा आरंभ की गई गतिविधियां	
शॉप	शॉप द्वारा आरंभ की गई गतिविधियां
पाकेट/यार्ड शॉप	यह शॉप एमएलआर के लिए ओपन लाईन से कोच प्राप्त करते हैं और एमएलआर पूरे हुये कोचों को संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को कोच के लिए ओपन लाईन को वापस भेज रहा है।
गिट शॉप	कोच के मौजूदा पेंट की स्थिति यहां जांच की जाती है। यदि कोच का मौजूदा पेंट हटाये जाने की आवश्यकता है, तो कोच इस शॉप में पेंट को हटाने के लिए भेज दिया जाता है। यदि कोच का पेंट ठीक है, शॉप से निकाल दिया जाता है।
स्ट्रिपिंग शॉप	मौजूदा सभी विद्युत और यांत्रिकी साज-सामान कोच (बॉडी) से हटा लिया जाता है और कोच को ढांचा बनाया दिया जाता है। हटाया गया सामान संबंधित सहायक शॉप (विद्युत और ट्रेन लाईटिंग/लकड़ी) को भेज दिया जाता है।
बाडी एवं एअर ब्रेक शॉप	स्ट्रिपिंग के बाद कोच की कंकाल बाडी प्राप्त होने पर इसे यहाँ मरम्मत के लिए भेजा जाता है। कोच के निचले हिस्से को सीबीआरए और कोच के उपरी भाग को सीबीआरबी शॉप में भेजा जाता है।
पेंट शॉप	बॉडी शॉप द्वारा मरम्मत का खत्म करने के बाद, कोच को पेंट की शॉप में भेज दिया जाता है।
फर्निशिंग शॉप	पेंटिंग के बाद, सभी विद्युत, और लकड़ी के सामान को दोबारा लगाया जाता है और कोच की बॉडी को पूरा किया जाता है।
फाईनल शॉप	पूरी हुई कोच बॉडी और पूरी हुई बोगी को एक पूरा कोच बनाने के लिए दोबारा जोड़ दिया जाता है। गुणवत्ता उद्देश्यों के लिए इसकी जांच की जाती है और जांच के लिए एनटीएक्सआर की सलाह दी जाती है। एक बार जब यह स्वीकृत हो जाती है, इसे निपटान के लिए पॉकेट यार्ड में भेज दिया जाता है।

उपरोक्त मुख्य शॉप के अतिरिक्त, एमएलआर गतिविधियों जैसे कोच (लिफ्टिंग बे शॉप) की बोगी और बॉडी अलग करना, कोच (बोगी शॉप) से व्हील एसेंबली, वियरिंग अलग करना, व्हील/बियरिंग (शैल शॉप) की मरम्मत, विद्युत हिस्से (विद्युत और ट्रेन लाईटिंग शॉप) की मरम्मत/बदलना, लकड़ी के कार्य (लकड़ी की शॉप) आदि में भी सहायक शॉप शामिल होते हैं।

प्रत्येक प्रक्रिया के लिए मानक समय सीडब्ल्यूआरएस, भोपाल, संस्करण-1 में संशोधित योजनाओं के कार्यान्वयन पर उनकी प्रतिवेदन के पैरा 6.8 के द्वारा रेल इंडिया तकनीकी और आर्थिक सेवा (राइट्स) द्वारा निर्धारित किया गया। कुल 38.50 दिन किसी कोच के पूरे एमएलआर के लिए निर्दिष्ट किये गये थे।

ऐसी शॉप द्वारा लिया गया वास्तविक समय और एमएलआर के पूरे होने में लिये गये कुल दिन का 2013-14 से 2015-16 की अवधि हेतु अध्ययन किया गया था और यह पाया गया था कि विनिर्दिष्ट नियमों के विपरीत विभिन्न शॉप में लिये गये दिनों की संख्या में काफी अधिक भिन्नता थी। इस अवधि के दौरान, एमएलआर के अंतर्गत कोचों के लिए एमएलआर 38.5 दिनों की निर्दिष्ट समय अवधि में पूरा किया जाना था। समीक्षा अवधि के दौरान इन 1691 कोचों के एमएलआर के लिए लिया गया औसत समय 57 दिन था। कार्यशाला ने श्रमबल की कमी, मशीन का बार-बार खराब होना आदि विलंब का कारण बताया। यदि सभी कोचों के एमएलआर निर्दिष्ट समय अवधि में किये गये थे, लगभग बीस प्रतिशत से अधिक कोचों का आऊट टर्न भी किया जा सकता था।

लेखापरीक्षा ने मुख्य शॉप में लिये गये औसत समय की समीक्षा की, जहां मुख्य गतिविधियों पूरी की गई और परिणाम नीचे तालिकाबद्ध किये गये हैं:

तालिका 4.9 - निर्दिष्ट नियमों के प्रति शॉप कार्य में लिये गये दिनों की संख्या									
शॉप का नाम	नियम* (दिनों में)	एक कोच के लिए लिया जाने वाला औसत दिन			राइट्स द्वारा फिक्स नियम से परे एक कोच के लिये लिया जाने वाला औसत दिन			औसत विलंब	विलंब हेतु संक्षिप्त कारण
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16		
पाकेट यार्ड/शॉप	1	26	13	5	25	12	4	13.67	अपर्याप्त स्थान (निशातपुरा यार्ड)
ग्रिट शॉप	1	--	--	8	--	--	7	--	2013-14 और 2014-15 के दौरान प्राप्त कोचों पर कोई ग्रिट नहीं किया गया था।

तालिका 4.9 - निर्दिष्ट नियमों के प्रति शॉप कार्य में लिये गये दिनों की संख्या									
शॉप का नाम	नियम* (दिनों में)	एक कोच के लिए लिया जाने वाला औसत दिन			राइट्स द्वारा फिक्स नियम से परे एक कोच के लिये लिया जाने वाला औसत दिन			औसत विलंब	विलंब हेतु संक्षिप्त कारण
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16		
		स्ट्रिपिंग शॉप	4	6	6	4	2		
बोगी रिपेयर शॉप	8	5	5	4	-3	-3	-4	शून्य	
बॉडी रिपेयर शॉप	6	4	4	4	-2	-2	-2	शून्य	
पेंट शॉप	6	31	15	10	25	9	4	12.67	पीयू पेंटिंग मशीन का बार-बार खराब होना
फर्निशिंग शॉप	8	7	5	4	-1	-3	-4	शून्य	
फाईनल शॉप	1	4	3	2	3	2	1	2	मरम्मत हेतु एनटीएक्सआर द्वारा लिया गया समय

*प्रत्येक कोच के लिए शॉप हेतु राइट्स के द्वारा निर्धारित दिनों की सं.

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि

- यार्ड शॉप, पेंट शॉप में लिया गया औसत समय 2013-14 के दौरान निर्दिष्ट नियमों से काफी अधिक था। इसके बाद सुधार हुआ है और 2015-16 के दौरान विलंब को मूलतः नियंत्रित किया गया। तथापि, कार्यशाला द्वारा लिये गये समय को आगे नियंत्रित किये जाने की आवश्यकता है ताकि उसे नियमों के अंतर्गत लाया जा सके।
- बोगी मरम्मत, बॉडी-मरम्मत और फर्निशिंग शॉप निर्दिष्ट नियमों के अंदर कार्य पूरा करने में सक्षम हैं।
- इन शॉप में कार्यों के पूरा करने में विलंब के कारण एमएलआर कार्य के पूरा करने में विलंब और आऊटटर्न में कमी हुई।
- 2013-14 और 2014-15 के दौरान प्राप्त किसी भी कोच पर ग्रिट नहीं किया गया था। यह भी देखा गया था कि ग्रिट ब्लास्टिंग मशीन²⁰¹ अगस्त 2014 से अगस्त 2015 तक खराब पड़ी हुई थी। 2015-16 में, ग्रिट शॉप ने 1 दिन के नियम के विपरित प्रति कोच औसतन आठ दिन का समय लिया।

²⁰¹ कोच के मौजूदा पेंट को हटाने और पेंट हटाने के बाद आधार को समतल करने के लिए मशीन का प्रयोग किया जाता है।

एग्जिट कांफ्रेंस के (अक्टूबर 2016) दौरान, सीडब्ल्यू ने सूचित किया कि मौजूदा वर्ष (सितम्बर 2016 तक) के दौरान, एमएलआर के लिए एक कोच का औसत समय अधिकतम 44 दिनों तक कम किया गया था। यद्यपि, उक्त 38.5 दिनों की निर्दिष्ट समय अवधि से काफी अधिक है।

4.2.2.5 एमएलआर से पहले और बाद में रोका जाना

लेखापरीक्षा ने एमएलआर कार्य के पूरा होने से पहले और बाद में कोचों को रोके रखने की समीक्षा की। सीआरडब्ल्यूएस कार्यशाला के पॉकेट यार्ड के रिकार्ड की वर्ष 2015-16 में नमूना जांच की गई और यह पाया गया था कि एमएलआर के लिए आ रहे कोचों को कार्यशाला में अपेक्षित स्थान के लिए प्रतीक्षा करनी पड़ रही थी। 2015-16 के दौरान निशातपुरा यार्ड द्वारा 686 कोचों में से, 2557 दिनों के लिए 264 कोच रोक कर रखे गये थे। निशातपुरा यार्ड से पॉकेट यार्ड से कोच भेजने और एमएलआर के पूरा करने के बाद वापस निशातपुरा यार्ड में लाने के लिए कोई समयावधि निर्धारित नहीं की गई है। प्रतीक्षा स्थिति के अंतर्गत 20 दिनों के औसत रोके जाने के साथ 1 दिन से 35 दिनों तक के बीच रोक गया था। वर्ष 2015-16 के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा आंकलित 2557 दिनों के लिए कोचों को रोकने के कारण अर्जन क्षमता की हानि ₹ 25.30 करोड़ थी। एमएलआर के बाद कोचों को रोका जाना काफी अधिक नहीं था और 1 से 2 दिन के बीच था।

एमएलआर कार्य से पहले कोचों को रोका जाना कोच के सेवा से बाहर रहने के कारण कुल अवधि को बढ़ा देता है।

4.2.2.6 एमएलआर का पश्च-निष्पादन

एमएलआर की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए, कार्यशाला द्वारा श्रमिक द्वारा कार्य की गुणवत्ता सुनिश्चित करने की आवश्यकता है और सामग्री उपयोग अधिकतम है। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने पाया कि कोई विशेष नियम एमएलआर में श्रमिकता सुनिश्चित करने के लिए विनिर्दिष्ट नहीं किये गये थे।

पूर्ण एमएलआर कोचों की जांच निष्पक्ष ट्रेन जांचकर्ता (एनटीएक्सआर) द्वारा भारतीय रेल सम्मेलन संगठन (आईआरसीए) के स्वतंत्र प्राधिकरण द्वारा की जाती है। एनटीएक्सआर द्वारा इंगित की गई कमियों को कार्यशाला द्वारा पुनः पूरा किया जाता है। इनकी एनटीएक्सआर द्वारा पुनः जांच की जाती है और संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को कोच भेजने के लिए यार्ड शॉप को उपंत में भेज दिया जाते हैं।

(i) एनटीएक्सआर के परामर्श पर एमएलआर पूर्ण कोचों की पुनः मरम्मत

लेखापरीक्षा ने पाया कि समीक्षा अवधि के दौरान पुनरुद्धार किये गए कुल 2286 कोचों में से, 855 (37.40 प्रतिशत) कोच की फाईनल शॉप पुनः मरम्मत के लिए की गई थी। इस प्रकार, वर्कशॉप से निकाले गए प्रत्येक तीसरे कोच में किसी न किसी प्रकार की पुनः मरम्मत अपेक्षित थी। इन 855 कोचों की मरम्मत पर 2423 दिनों का कुल समय लगा और पुनः मरम्मत के लिए प्रति कोच पर 2.83 दिनों का औसत समय लगा। एनटीएक्सआर द्वारा इंगित मुख्य कमियां चित्रकारी, स्टैंसिल लेखन, बफर उंचाई मार्जिन एवं सफाई आदि हैं। यह कर्म-कौशल की गुणवत्ता में कमियाँ दर्शाते हैं। कोचों के अवरोधन का यह भी मुख्य कारण था।

(ii) एमएलआर के बाद कोचों की ऑनलाइन निष्फलता²⁰²

लेखापरीक्षा ने देखा कि समीक्षा अवधि के दौरान पुनर्नियुक्त 2286 कोचों में से 87 ऑनलाइन निष्फल हो गए। इन 87 कोचों में से, 49 कोच एमएलआर के 100 दिनों के भीतर निष्क्रिय हो गए एवं शेष 38 कोच एमएलआर के 100 दिनों के बाद निष्क्रिय हो गए। कोचों की ऑनलाइन निष्फलता के कारण खराब सामग्री जैसे कि बी-बेल्ट, इलैक्ट्रॉनिक रेक्टिफायर-कम-रेगुलेटिंग यूनिट (ईआरयू), 24 मामलों में अल्टरनेटर पुली चैन ब्रेक एवं शेष मामलों में निष्फलता परिचालन खतों जैसे कि कर्मीदल कैरिज एवं वैगन स्टाफ द्वारा अनुचित व्यवहार आदि पर था जैसा कि निम्न तालिका में देखा जा सकता है:

तालिका 4.10 - चालु ट्रेनों से कोच अथवा बैगन अलगाव मामलों का विस्तृत विवरण दर्शाता ब्यौरा

वर्ष	ऑनलाइन निष्फलता के कारण अलग किए गए कोचों/वैगनो की संख्या	एमएलआर के 100 दिनों के भीतर निष्क्रिय कोचों की संख्या	एमएलआर के 100 दिनों के बाद निष्क्रिय कोचों की संख्या	निष्क्रिय सामग्री का विवरण	निष्फलता का कारण	टिप्पणी
2012-13	44	32	12	निष्फल सामग्री वी-बेल्ट ईआरयू, अल्टरनेटर	44 मामलों में से 08 मामलों में सामग्री खराब पाई गई।	एमएलआर कोचों की ऑनलाइन निष्फलता के
2013-14	19	7	12	पुली चैन ब्रेक	19 मामलों में से 08 मामलों में	87 मामलों में से निष्फलता

²⁰² जहां कोच को ट्रांसिट में निष्फलता के कारण अलग करना पड़ा हो

			सिलेंडर आदि हैं।	सामग्री खराब पाई गई	का कारण 24 मामलों में
2014-15	16	6	10	16 मामलों में से 06 मामलों में से सामग्री खराब पाई गई	खराब सामग्री थी।
2015-16	8	4	4	08 मामलों में से 02 मामलों में सामग्री खराब पाई गई।	
कुल	87	49	38		

4.2.3 परिसम्पत्ति प्रबंधन (इन्फ्रास्ट्रक्चर एवं इसका अद्यतन)

रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम, खरीद की प्रक्रिया, संस्थापन, प्लांट एवं मशीनरी की नियुक्ति एवं उपयोगिता के लिए प्रस्तावों से संबंधित रिकॉर्डों की लेखापरीक्षा में अध्ययन किया गया था। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर नीचे चर्चा की गई है।

4.2.3.1 अधिक पुरानी मशीनों का उपयोग

मुख्य कार्यशाला प्रबंधक के कार्यालय में रखी गई मशीनरी एवं प्लांट रजिस्टर की समीक्षा ने दर्शाया कि 31 मार्च 2016 तक ₹1.59 करोड़ की लागत की 11 मशीनरियों ने उनका कोडल कार्यकाल पूर्ण किया था, किन्तु उन्हें अभी तक खराब घोषित नहीं किया गया था। कार्यशाला प्रशासन ने कहा (दिसम्बर 2011) कि इन मशीनों को खराब घोषित नहीं किया गया जो कि रेलवे के लिए लाभप्रद था। मध्यप्रदेश के राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा की गई आपत्ति के कारण ₹0.51 करोड़ लागत का 'फोस्फेटिंग प्लांट' मार्च 2002 से उपयोग में नहीं लाई गई सबसे पुरानी मशीनरी में से एक है। इसके स्थान पर, फरवरी 2004 में एक नई शॉट ब्लास्टिंग मशीन संस्थापित की गई थी। फोस्फोटिंग प्लांट के कुछ मुख्य पुर्जों को अन्य गतिविधियों में उपयोग किया जा रहा है और मशीन की लागत अब भी परिसम्पत्ति रजिस्टर में है। परिणामस्वरूप, रेलवे को प्रत्येक वर्ष ₹3.28 लाख की दर पर लाभांश का भुगतान करना पड़ा। इन अधिक पुरानी निष्क्रिय पड़ी हुई ग्यारह मशीनों के प्रति लाभांश के भुगतान की कुल देयता ₹10.33 लाख प्रति वर्ष थी।

4.2.3.2 क्षमता में संवर्धन

सीआरडब्ल्यूएस, भोपाल 1989 में 300 कोच प्रति वर्ष की प्रारंभिक क्षमता के साथ स्थापित किया गया था। इस कार्यशाला की अधिकतम संभव क्षमता का लाभ उठाने के लिए जैसा कि नीचे तालिकाबद्ध किया गया है 2003-04 के बाद से तीन क्षमता में वृद्धि के कार्य किए गए:

तालिका 4.11 - सीआरडब्ल्यूएस, भोपाल में किये गये क्षमता वृद्धि कार्यों का विस्तृत विवरण			
क्र. सं.	कार्य का नाम	अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	संस्वीकृत वर्ष
(i)	एमएलआर उत्पादन मात्रा क्षमता को 300 कोचों से 500 कोच प्रति वर्ष ²⁰³ की वृद्धि के लिए सुविधाओं में संवर्धन	5.74	2003-04
(ii)	एमएलआर उत्पादन मात्रा क्षमता को 500 कोचों से 750 कोच प्रति वर्ष ²⁰⁴ की वृद्धि के लिए सुविधाओं में संवर्धन	30.00	2005-06

(i) एमएलआर की उत्पादन मात्रा क्षमता को 300 कोचों से 500 कोच प्रति वर्ष का क्षमता वृद्धि कार्य को ₹5.74 करोड़ की अनुमानित लागत पर रेलवे बोर्ड ने 2003-04 में मंजूरी दी थी। कार्य 29 जुलाई 2005 को निर्धारित समापन तिथि के साथ 30 जुलाई 2004 को शुरू किया गया था। यह कार्य संवर्धन विस्तृत अनुमानों में बार-बार संशोधनों एवं तिथि की कमियों के कारण सात वर्षों के विलम्ब से पूर्ण (31 अक्टूबर 2012) हुआ था। इस कार्य के समापन के बाद, 500 कोचों की अपेक्षित उत्पादन मात्रा को कार्यशाला द्वारा प्राप्त किया गया।

(ii) एमएलआर उत्पादन मात्रा क्षमता को प्रति वर्ष 500 कोच से 750 कोच तक वृद्धि के कार्य को ₹30 करोड़ की लागत पर अगस्त 2006 में स्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमानों में कुछ संशोधनों के बाद, कार्य 26 दिसम्बर 2008 को शुरू किया गया। इस कार्य के समापन की निर्धारित तिथि 25 जून 2010 थी। परियोजना में ₹4.54 करोड़ की कुल लागत पर कुछ 37 यांत्रिक एवं 27 इलैक्ट्रिकल मशीनरियों की खरीद एवं संस्थापन निहित था। इसके अतिरिक्त परियोजना में उच्च मूल्य मशीनों जैसे कि मिलोटीन सेयरिंग मशीन, ग्रिट ब्लास्टिंग मशीन एवं पॉली यूरीथेन पेंटिंग मशीन की खरीद संस्थापन एवं नियुक्ति निहित थी। तथापि, परियोजना को अब भी पूरा किया जाना था (अक्टूबर 2016)। जैसाकि कार्यशाला प्राधिकरणों द्वारा कहा गया था कार्य के

²⁰³ पिक बुक मद सं. 182

²⁰⁴ पिक बुक मद सं. 296

समापन में विलम्ब के कारण निधि की कमी एवं बार-बार विस्तृत अनुमानों में संशोधन थे। उपरोक्त क्षमता संवर्धन कार्य में खरीदी जाने वाली मशीनों के लिए सिविल संरचना का निर्माण, अधिक कोचों को रखने के लिए शैडों तथा शॉप का विस्तारण, अतिरिक्त पिट लाईनों का प्रावधान तथा स्टोर डिपो का निर्माण आदि शामिल है।

4.2.3.3 पोली यूरीथेन पेंट लाइन सिस्टम की खरीद तथा इसका प्रतिष्ठापन

यह मशीन रेलवे कोचों की पेंटिंग के लिए एक स्वचालित स्प्रे पेंटिंग सिस्टम है। कोच की सतह की सफाई के पश्चात सतह को इस मशीन से पेंट किया जाता है और फिर बैंकिंग ओवन में सुखाया जाता है। इस मशीन की खरीद केवल क्षमता संवर्धन के उद्देश्य हेतु की गई थी। इस मशीन की प्रत्याशित लागत ₹17.30 करोड़ थी (मशीन की सही लागत ₹13 करोड़ तथा ₹4.30 करोड़ सिविल अवसंरचना के निर्माण हेतु)। इस मशीन की खरीद तथा प्रतिष्ठापन का कार्य 2008-09 में संस्वीकृत हुआ था। विस्तृत अनुमान को अंतिम रूप देने तथा प्रशासनिक अनुमोदनों के पश्चात, इस मशीन की आपूर्ति हेतु यह ठेका मार्च 2010 में कोफमों द्वारा दिया गया था। इस मशीन की आपूर्ति ठेका की तिथि से 10 माह के अंदर की जानी थी किंतु इसमें जीए ड्राइंग की कमी के कारण फरवरी 2013 तक का विलम्ब हुआ जिन्हें कार्यशाला प्राधिकारियों द्वारा अंतिम रूप दिया जाना है।

इस मशीन हेतु संरचना निर्माण का कार्य भोपाल डिविजन के निर्माण संगठन को दिया गया था। संरचना के निर्माण हेतु निविदा 15 अप्रैल 2009 को दी गई थी। इसके समापन की निर्धारित तिथि ठेका देने को तिथि से 11 माह की थी किंतु यह कार्य मार्च 2016 में पूरा हुआ था। ड्राइंग तथा डिजाइन को अंतिम रूप देने तथा निधियों की कमी के कारण सिविल कार्य में विलम्ब हुआ तथा मशीन को संरचना निर्माण पूरा होने के बाद मार्च 2016 में शुरू किया जा सका था। इस मशीन को शुरू करने में सात वर्षों का समय लगा। विभिन्न चरणों में विलम्ब को नीचे तालिका बद्ध किया गया है:

तालिका 4.12 - पीयू पेंट लाइन सिस्टम को शुरू करने में विलंब	
कारण	विलंब माह में
प्राक्कलन के संशोधन तथा अतिरिक्त निधियों के प्रावधान में विलंब	6
पेंट सिस्टम की आपूर्ति तथा इसे शुरू करने हेतु ठेका देने में विलंब	5
जीए ड्राइंग की मंजूरी में विलंब	35

पेंट सिस्टम हेतु सिविल संरचना के निर्माण हेतु ठेके देने में विलंब	6
सिविल संरचना निर्माण कार्य को पूरा करने में विलंब	25
शुरू करने में विलंब	7
कुल विलंब (माह में)	84

यह उच्च प्रौद्योगिकीय स्वचालित पेंटिंग मशीन थी तथा इसमें पेंटिंग समय में कमी आने की अपेक्षा थी जो एमएलआर दिनों को अंततः कम कर देगा तथा उत्पादन को बढ़ा देगा। परन्तु इस मशीन को शुरू करने में विलंब के कारण रेलवे पेंटिंग पर समय बचाने का लाभ प्राप्त नहीं कर सका। वर्कशाला का उत्पादन 562 तथा 587 के बीच रहा। अतः क्षमता संवर्धन हेतु पीयू पेंट लाइन सिस्टम पर निवेश का प्रयोजन पूरा नहीं हो पाया।

लेखापरीक्षा ने आगे अप्रैल से जून 2016 की अवधि के दौरान पीयू पेंट लाइन सिस्टम के पश्च निष्पादन का विश्लेषण किया था। यह देखा गया कि 6 दिन प्रति कोच के निर्धारित समय के प्रति पेंट शॉप अभी थी 13 से 20 दिनों का समय ले रही है जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 4.13 - प्रति कोच पीयू लाइन सिस्टम में लगा समय			
माह	पेंट शॉप द्वारा प्रबंधित कोचों की संख्या	लिए गए कुल दिन	औसत दिन प्रति कोच
अप्रैल 2016	46	946	20.56
मई 2016	45	894	19.86
जून 2016	52	669	12.86

इस प्रकार, एमएलआर कार्यकलापों के लिए लगे समय में विलंब के परिणामस्वरूप परिकल्पित की अपेक्षा कम उत्पादन हुआ।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस (अक्टूबर 2016) के दौरान वर्कशॉप ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया तथा सलाह दी कि कम उत्पादन हेतु मुख्य कारण श्रमबल बाध्यता है। तथापि, यह देखा गया कि आऊटसोर्सिंग तथा प्रोत्साहन देने के माध्यम से श्रमबल में संवर्धन के बावजूद वर्कशॉप, लक्ष्यों को प्राप्त करने में असफल रही। मशीनों के पतिष्ठापन/शुरू करने में विलंब तथा नई मशीनों की लगातार खराबी भी कम उत्पादन का कारण थी।

4.2.4 श्रमबल

श्रमबल का उचित मूल्यांकन करना किसी संगठन के श्रमबल प्रबंधन का प्राथमिक कदम है। वर्कशॉप में अपेक्षित श्रमबल का मूल्यांकन कार्यकलापों, कार्यों,

कौशलों तथा कार्यों के करने के लिए अपेक्षित समय, अवसंरचना की उपलब्धता आदि का यथावत विश्लेषण करने के बाद किया जाता है। किसी कार्यशाला की क्षमता सामान्यतः श्रमबल की उपलब्धता, संयंत्र तथा मशीनरी तथा उत्पादन निर्धारित करने वाले व्यक्तियों तथा मशीनरी के निष्पादन स्तर के साथ वर्कशॉप विन्यास से संबंधित होगी। प्रोत्साहन योजना पर राइट्स द्वारा किए गए व्यवहार्यता अध्ययन (फरवरी 2002) के आधार पर रेलवे बोर्ड ने 647 कोचों के लक्षित उत्पादन के लिए संस्वीकृत श्रमबल को 1909 से 2385 तक बढ़ा दिया था (03 मई 2013)। 31 मार्च 2016 तक प्रमुख शॉप के श्रमबल के विस्तृत विश्लेषण नीचे दिए गए हैं:

तालिका 4.14 - प्रमुख शॉप के लिए श्रमबल संबंधी सूचना					
शॉप का नाम	संस्वीकृत श्रमबल	तैनात व्यक्ति	रिक्ति प्रतिशतता	2015-16 के दौरान आऊटसोर्स किए गए श्रमबल के माध्यम से पूरा करना	भुगतान की गई जीआईएस राशि (₹ लाख में)
स्ट्रिपिंग शॉप	119	89	25.2	0	50.97
शैल शॉप	80	47	41.3	0	29.11
बॉगी शॉप	192	206	-7.3	0	121.26
व्हील शॉप	71	80	-12.7	0	49.93
फर्निशिंग शॉप	432	342	20.8	9	201.66
पेंट शॉप	154	126	18.2	16	73.86
कारपेंटरी शॉप	228	196	14.0	5	129.05
बॉडी रिपेयर शॉप (सीवीआरए+सीबीआरबी)	690	532	22.9	30	353.86
इलेक्ट्रिक तथा ट्रेन लाइटिंग (इटीएल)	194	165	14.9	2	93.94

यह देखा जा सकता है कि

- हालांकि प्रमुख शॉप में कमियां थी, व्हील शॉप तथा बोगी शॉप में तैनात व्यक्ति संस्वीकृत श्रमबल से अधिक थे। इससे असंतुलन पैदा हुआ क्योंकि एमएलआर कार्यकलाप सभी शॉप में कार्यकलापों का कुल जोड़ है तथा कुछ शॉप में आवश्यकता से अधिक श्रमबल समग्र उत्पादन में वृद्धि नहीं करता।

यह देखा गया कि इन शॉप में किए गए अधिक कार्य के लिए ₹ 1.71 करोड़ के प्रोत्साहन का भुगतान किया गया था जो तर्क संगत नहीं था।

- आऊटसोर्सिंग द्वारा श्रमबल में वृद्धि करने के बावजूद बॉडी रिपेयर शॉप, पेंटशॉप, फर्निशिंग शॉप तथा कारपेंटरी शॉप में प्रोत्साहन हेतु बड़ी राशि का भुगतान किया गया था।
- इन शॉप में 2015-16 के दौरान प्रोत्साहन के रूप में ₹11.03 करोड़ का कुल भुगतान किया गया था। तथापि, लक्ष्यों के अनुसार उत्पादन प्राप्त नहीं किया जा सका था।

4.2.5 रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) के तहत एमएलआर लागत में संशोधन न करना

मार्च 2002 में, रेलवे बोर्ड ने रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम तथा मूल्यहास आरक्षित निधि के तहत प्रभारित किए जाने वाले एमएलआर की पूंजीगत लागत के द्विभाजन की अधिसूचना दी थी। दिशा निर्देशों के अनुसार एसी कोच के लिए ₹ 25 लाख तथा गैर एसी कोच के लिए ₹ 12.5 लाख पूंजीगत लागत के रूप में प्रभारित किए जाने हैं तथा एसी कोच के लिए ₹ 5 लाख तथा गैर-एसी कोच के लिए ₹3.5 लाख पीओएच लागत (रख रखाव पर राजस्व व्यय) के रूप में प्रभारित की जानी है जिसे संबंधित क्षेत्रीय रेलवे से डेबिट किया जाना है।

समय बीतने के साथ मजदूरी तथा स्टोर सामग्री की लागत पर्याप्त वृद्धि हुई है परन्तु उपरोक्त अधिकतम सीमा में अभी तक रेलवे बोर्ड द्वारा संशोधन नहीं किया गया है। तदनुसार, आरएसपी पर प्रभारित एमएलआर की लागत, एसी कोच के केवल ₹ 25 लाख तथा गैर-एसी कोच के लिए ₹ 12.5 लाख है। शेष राशि पीओएच लागत के रूप में क्षेत्रीय रेलवे से प्रभारित है।

लागतों की बुकिंग हेतु उपरोक्त प्रक्रिया को अपना कर वर्षों से पूंजीगत लागत कम बताई जा रही है तथा राजस्व लागत (अर्थात् क्षेत्रीय रेलवे से प्रभारित पीओएच लागत) अधिक बताई जा रही है। जैसाकि प्रति कोच एमएलआर की वास्तविक लागत को ठीक से नहीं दर्शाया गया।

4.2.6 निष्कर्ष

यात्री कोचों का मिडलाइफ रिहैबिलिटेशन (एमएलआर) इस वर्कशॉप का मुख्य कार्यकलाप है। इस कार्यकलाप का उद्देश्य यात्रियों को बेहतर ग्राहक संतुष्टि देने के अलावा कोचों की सेवा में अनुवर्ती वर्षों में मरम्मत लागत में बचत करना है।

एमएलआर कोचों के उत्पादन हेतु लक्ष्यों को रेलवे बोर्ड द्वारा वार्षिक रूप से निर्धारित किया जाता है। वर्कशॉप द्वारा इनमें 19 प्रतिशत तक कमी की गई थी। वर्कशॉप द्वारा कम किए गए लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी आई थी।

वर्कशॉप में प्राप्त कोचों की बड़ी संख्या को एमएलआर के लिए स्वीकार नहीं किया गया था तथा इन्हे वर्कशॉप (पॉकेट यार्ड) में रोकने के बाद वापस कर दिया गया था क्योंकि यह एमएलआर हेतु निर्धारित मापदंड के लिए उचित नहीं थे। क्षेत्रीय रेलवे एमएलआर हेतु कोचों को भेजने से पूर्व पर्याप्त जांच तथा सतर्कता नहीं बरत रही थी। यह भी देखा गया कि एक बार कोच एमएलआर हेतु विंडो मिस कर दे तो यह कभी पुनर्सुधार के विषयाधीन नहीं होता जब तक इसे निराकृत नहीं कर दिया जाता।

पॉकेट शॉप में क्षमता बाध्यताए थी जिससे कोचों के अवरोधन में वृद्धि हुई तथा कुछ कोचों को क्षेत्रीय रेलवे को वापस भी भेज दिया गया था। अपर्याप्त स्थान तथा मशीनों में लगातार खराबी के कारण निर्धारित प्रतिमानों के प्रति विभिन्न प्रमुख शॉप में उत्पादन में विलंब हुए। इसके परिणामस्वरूप लक्ष्यों की कम प्राप्ति तथा कोचों का अवरोधन हुआ जिससे अर्जन क्षमता की हानि हुई। वर्कशॉप द्वारा की जाने वाली क्षमता संवर्धन परियोजना (500 से 750 कोच प्रति वर्ष) को जून 2010 की पूर्णता की लक्ष्य तिथि के प्रति अभी पूरा किया जाना है (अक्टूबर 2016)।

मामले को दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

4.2.7 सिफारिशें

यह सिफारिश की जाती है कि

1. क्षेत्रीय रेलवे को आंतरिक नियंत्रण सुनिश्चित करने के लिए निर्देश दिया जाए ताकि निर्धारित मानकों के अनुसार एमएलआर हेतु योग्य कोचों को ही एमएलआर वर्कशॉप में भेजा जाए।
2. पॉकेट यार्ड की क्षमता को प्राथमिकता आधार पर बढ़ाए जाने की आवश्यकता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि एमएलआर हेतु योग्य सभी कोचों को ले लिया गया है।
3. वर्कशॉप यह मांग कर सकते हैं कि क्षेत्रीय रेलवे एमएलआर हेतु प्राप्त कोचों के साथ त्रुटि सुचियां अवश्य भेजे।

4. सीआरडब्ल्यूएस, भोपाल कोच उत्पादन के लक्ष्यों की प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए विभिन्न शॉप में निर्धारित प्रतिमानों से परे कोचों के अवरोधन को कम करने हेतु प्रभाव पूर्ण कदम उठाए।

4.3 उत्तर मध्य रेलवे (उमरे): झांसी वर्कशाप में पीओएच वैगनों का माल ढुलाई की बजाय स्क्रेप के भंडारण हेतु उनके प्रयोग द्वारा अवरोधन

उमरे प्रशासन ने पीओएच वैगनों को माल परिवहन हेतु ओपन लाइन पर उन्हें भेजने की बजाय स्क्रेप व्हील/एक्सिल के भंडारण हेतु उपयोग किया था। इसके परिणामस्वरूप 318 पीओएच किए गए वैगनों का अवरोधन हुआ (अप्रैल 2012 से जून 2016) तथा इसके परिणामस्वरूप ₹ 22.87 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

‘माल वाहक’ के रूप में भारतीय रेल का निष्पादन इसके रॉलिंग स्टॉक के इष्टतम उपयोग पर निर्भर करता है। इष्टतम यातायात उपयोग हेतु वैगनों (रोलिंग स्टॉक) को दुरुस्त रखने के लिए नियमित तथा आवधिक रख रखाव/मरम्मत आवश्यक है। रेलवे वैगन सिक लाइनों तथा वर्कशॉप पर समयबद्ध तरीके तथा निर्धारित कार्यक्रमों के अनुसार नियमित रख रखाव तथा आवधिक मरम्मत (पीओएच) करता है। वैगनों के लिए आवधिक मरम्मत प्रत्येक छह वर्षों के पश्चात तथा नियमित मरम्मत (आरओएस)/मध्यावधि मरम्मत (आईओएच) प्रत्येक दो वर्षों के बाद की जाती है।

उमरे में झांसी वर्कशॉप प्रमुख पीओएच वैगन वर्कशॉप है तथा यह भारतीय रेल के 22 प्रतिशत पीओएच कार्य का प्रबंधन करती है। इसे रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित योजना के अनुसार क्षेत्रीय रेलवे से पीओएच हेतु विभिन्न प्रकार के वैगन प्राप्त होते हैं। झांसी वर्कशॉप के आधुनिकीकरण के पश्चात (अक्टूबर 1995 से) पीओएच हेतु अनुमत समय चार दिन निर्धारित किया गया है।

झांसी वर्कशॉप तथा इसके स्टोर विभाग के अभिलेखों की संवीक्षा लेखापरीक्षा द्वारा की गई थी झांसी वर्कशॉप द्वारा वर्ष 2012-13 से 2015-16 के दौरान कुल 30,056 वैगनों²⁰⁵ का पीओएच किया गया था। यह देखा गया कि:

1. इस अवधि के दौरान पीओएच के पश्चात 289 वैगनों को तत्काल यातायात उपयोग हेतु ओपन लाइन पर नहीं भेजा गया था, इसमें तीन से 607 दिनों

²⁰⁵ बीओएक्सएन/बीओएक्सएन - एचएस-मुख्यतः कोयले, लौह अयस्क, पत्थर आदि के लदान के लिए उपयोग किया जाता है।

का विलंब हुआ था; औसत विलंब 58 दिनों का था। पीओएच के बाद फिट वैगनों को ओपन लाइन को सौंपने हेतु कोई समयावधि निर्धारित नहीं की गई है।

2. इन पीओएच किए गए वैगनों (289) को झांसी वर्कशॉप द्वारा 2012-13 से 2015-16 की अवधि के दौरान स्क्रेप व्हील/एक्सिल के भंडारण हेतु उपयोग किया जा रहा था। इन वैगनों में इन व्हील/एक्सिलों के भंडारण के पश्चात स्क्रेप व्हील/एक्सिलों को रेल व्हील फैक्ट्री, येलहंका, बेंगलोर भेजने के लिए रैक बनाए गए थे।
3. स्क्रेप व्हील/एक्सिल के भंडारण की पद्धति जारी थी तथा अप्रैल से जून 2016 के दौरान स्क्रेप व्हील/एक्सिल से लदे 29 वैगनों को वर्कशॉप में रखा गया था। एक बार स्क्रेप की पहचान होने के पश्चात इसे निपटान/परिवहन हेतु उप मुख्य सामग्री प्रबंधन/स्क्रेप को सौंपा जाना आवश्यक है।

इन 318 पीओएच किए गए वैगनों के स्क्रेप व्हील/एक्सिल के भंडारण हेतु उपयोग (जून 2016 तक) के कारण वैगनों का अवरोधन हुआ तथा ₹22.87 करोड़²⁰⁶ की अर्जन क्षमता की परिणामी हानि हुई।

स्क्रेप के भंडारण हेतु वैगनों के अवरोधन के मामले को मार्च 2015 में वर्कशॉप प्राधिकारियों के पास ले जाया गया था। वर्कशॉप प्राधिकारियों ने अपने उत्तर में बताया (अक्टूबर 2015) कि वर्कशॉप में व्हील/एक्सिलों के भंडारण हेतु स्थान पर्याप्त नहीं था। उन्होंने आगे बताया कि स्थान महंगा पड़ता है अतः स्क्रेप को तब तक वैगनों में भंडारित किया जाता था जब तक कि रेल व्हील फैक्ट्री, येलहंका, बेंगलोर को परिवहन हेतु रैक लोड स्क्रेप उपलब्ध नहीं हो जाता। तथापि, उमरे प्रशासन ने अपने अगले उत्तर (दिसम्बर 2016) में बताया कि झांसी वर्कशॉप में भंडारण स्थान की बाधा नहीं थी।

अतः पीओएच किए गए वैगनों को स्क्रेप व्हील/एक्सिल के भंडारण हेतु उपयोग किया जा रहा है, राजस्व अर्जन हेतु यातायात उद्देश्य के लिए नहीं। इसके कारण वैगनों का अवरोधन हुआ तथा इसके परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता की हानि हुई जो परिहार्य है।

इसे मामले को दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

²⁰⁶ अर्जन हानि की संगणना वर्ष 2012-13, 2013-14 तथा 2014-15 के लिए सांख्यिकीय विवरण सं. 15 तथा 24 के अनुसार की गई है।

4.4 एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ):

कोलकाता मेट्रो के लिए कोचों के विनिर्माण हेतु सामग्री की अनुचित खरीद

एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) प्रशासन द्वारा पात्रता मानदंड सुनिश्चित किए बिना इलेक्ट्रिक्स की आपूर्ति हेतु भेल की अनुशंसा करने की अनुचित कार्यवाही तथा रेलवे बोर्ड द्वारा निविदा के अनुमोदन से पूर्व सामग्री खरीद के परिणामस्वरूप ₹6.17 करोड़ की हानि हुई क्योंकि खरीदी गई सामग्री मेट्रो रेको के विनिर्माण हेतु नीति में परिवर्तन के कारण अप्रचलित हो गई थी।

एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ), चेन्नई भारतीय रेल की एक उत्पादन इकाई है। यह विभिन्न प्रकार के रेलवे यात्री कोचों का विनिर्माण करती है जिनमें पारम्परिक डीसी इलेक्ट्रिक्स²⁰⁷ के साथ कोलकाता मेट्रो हेतु एसी रेक शामिल है।

रेलवे बोर्ड ने प्रौद्योगिकी के उन्नयन हेतु आईसीएफ को मेट्रो रेको के विनिर्माण हेतु आईजीबीटी²⁰⁸ आधारित आधुनिक 3-फेज प्रौद्योगिकी में अंतरण करने का निर्देश दिया था (नवम्बर 2011) क्योंकि यह अधिक ऊर्जा कुशल थे। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि आईसीएफ को नई 3-फेज प्रणोदन-प्रौद्योगिकी में अंतरण करने में थोड़ा समय लगेगा, रेलवे बोर्ड ने कोलकाता मेट्रो की तत्काल आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पारम्परिक डीसी इलेक्ट्रिक्स के साथ सात अतिरिक्त रेकों का विनिर्माण करने के लिए प्रशासनिक अनुमोदन दिया था (मार्च 2012)। रेलवे बोर्ड ने उत्पादन कार्यक्रम 2012-13 के अनुसार नियोजित संख्या के अतिरिक्त 2012-13 में इन सात अतिरिक्त रेकों के विनिर्माण की व्यवहार्यता की पुष्टि के लिए आईसीएफ से भी पूछा था। दिसम्बर 2012 में इन सात अतिरिक्त रेकों को रेलवे बोर्ड द्वारा आईसीएफ के उत्पादन कार्यक्रम में शामिल किया गया था।

एकीकृत कोच फैक्ट्री ने उत्पादन योजना में संशोधन (दिसम्बर 2012) से पूर्व इन सात रेकों के विनिर्माण हेतु खरीद प्रक्रिया शुरू की थी (अप्रैल 2012) तथा 'कोलकाता मेट्रो के लिए इलेक्ट्रिक्स (प्रणोदन उपस्कर) की खरीद' के लिए निविदा जारी की थी। (अप्रैल 2012)। निविदा मई 2012 में खोली गई थी तथा

²⁰⁷ प्रणोदन उपस्कर - एक प्रणोदन प्रणाली में मैकेनिकल पावर के स्रोत तथा प्रणोदक (इस पावर को नोदक बल में बदलने का साधन) शामिल है।

²⁰⁸ एक इन्सुलेटेड - गेट बायपोलार ट्रांजिस्टर (आईजीबीटी) एक थ्री टर्मिनल पावर सेमिकंडक्टर यंत्र है जिसे मुख्यतः इलेक्ट्रॉनिक स्विच के रूप में उपयोग किया जाता है जो उच्च दक्षता तथा तीव्र स्विचिंग के जोड़ने के लिए है जिसके लिए यह विकसित किया गया था।

आईसीएफ ने रेलवे बोर्ड को स्वीकृति हेतु भेल की ₹178.69 करोड़ की बोली की सिफारिश की थी (जनवरी 2013)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे बोर्ड की मूल्यांकन समिति की अक्टूबर 2013 से सितम्बर 2014 की अवधि में 11 बार²⁰⁹ बैठके हुई थी तथा निविदा हेतु भेल की पात्रता पर आईसीएफ के साथ विचार विमर्श किया गया था। मूल्यांकन समिति का मत था कि भेल द्वारा कोलकाता मेट्रो को पिछले पांच वर्षों के दौरान आपूर्ति किए गए डीसी इलेक्ट्रिक्स के निविदा खुलने की तिथि से सेवा में दो वर्ष पूरे नहीं हुए थे जैसा कि पात्रता मानदंडों में से एक के रूप में निविदा दस्तावेज में अनुबंधित है इसलिए भेल का प्रस्ताव पात्रता मानदंड को पूरा नहीं करता। आईसीएफ की सिफारिश के दो वर्षों के पश्चात, रेलवे बोर्ड ने अंततः निविदा को निरस्त कर दिया (जनवरी 2015) तथा निर्णय किया कि अब से मेट्रो रेको का विनिर्माण केवल आधुनिक 3-फेज प्रणोदन से ही होगा।

जबकि निविदा पर विचार विमर्श चल रहा था, आईसीएफ प्रशासन ने कोलकाता, मेट्रो के लिए अतिरिक्त सात रेकों के विनिर्माण के संबंध में इलेक्ट्रिक की खरीद के अलावा अन्य सामग्रियों जैसे दरवाजा, व्हील, एक्सल, साईड विंडो, लाइट फिटिंग, इलेक्ट्रिकल केबलों, जक्शन बॉक्स, टर्मिनल बोर्ड आदि की खरीद हेतु प्रक्रिया आरम्भ कर दी थी तथा ₹19.45 करोड़ के मूल्य के खरीद आदेश दे दिए थे (अप्रैल 2012 से जुलाई 2013)। इन सामग्रियों की सुपुर्दगी आपूर्तिकर्ता द्वारा कर दी गई थी (जुलाई 2012 से सितम्बर 2014)। तथापि, पारम्परिक डीसी इलेक्ट्रिक्स के साथ मेट्रो रेको के उत्पादन को बंद करने के रेलवे बोर्ड के निर्णय के कारण खरीदी गई सामग्री बेकार पड़ी रही।

प्रशासन ने स्वयं स्वीकार किया (दिसम्बर 2015) कि उच्च मूल्य की मदों की योजना इलेक्ट्रिक्स की खरीद हेतु निविदा को अंतिम रूप देने के बाद ही बनाई जानी है तथा बताया कि चूंकि मामले की स्वीकृति हेतु सिफारिश की गई थी, तब उस समय पर रेकों के विनिर्माण में कोई समस्या प्रत्याशित नहीं थी। एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) ने आगे स्वीकार किया कि कोलकाता मेट्रो के लिए खरीदी गई मदे अचल है तथा बताया कि यह आधुनिक 3-फेज प्रणोदन के साथ ही मेट्रो रेकों के विनिर्माण के लिए रेलवे बोर्ड की नीति में बदलाव के कारण हुआ था।

²⁰⁹ मूल्यांकन समिति की बैठक 11 बार हुई - 3 अक्टूबर 2013, 8 अक्टूबर 2013, 3 दिसम्बर 2013, 8 जनवरी 2014, 10 फरवरी 2014, 19 फरवरी 2014, 25 फरवरी 2014, 28 फरवरी 2014, 29 अप्रैल 2014, 28 अगस्त 2014, 2 सितम्बर 2014

एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) प्रशासन ने सामग्री के उपयोग के संबंध में बताया (अप्रैल 2016) कि ₹1.97 करोड़ की सामग्रियों का उपयोग किया जा सकता है, ₹6.17 करोड़ की सामग्री का उपयोग नहीं किया जा सकता है। तथा ₹10.66 करोड़ की सामग्री को आशोधन के बाद उपयोग किया जा सकता। उन्होंने आगे बताया कि अचल मर्दों को परिसमाप्त करने के लिए वैकल्पिक वर्कशॉप/उत्पादन इकाईयों पर इन्हे उपयोग करने के लिए निरंतर प्रयास किए जा रहे हैं।

जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा जांच किया गया, जून 2016 तक ₹19.45 करोड़ में से ₹18.80 करोड़ मूल्य की सामग्री बेकार पड़ी थी। इसके अतिरिक्त ₹49 लाख की मदे वर्कशॉप को आशोधन के बाद वैकल्पिक उपयोग हेतु भेजी गई थी तथा ₹17 लाख मूल्य की सामग्री वर्कशॉप को भेजी गई थी क्योंकि यह वैकल्पिक उपयोग के लिए है। तथापि, यह दर्शाने के लिए कोई अभिलेख नहीं है कि इस सामग्री का उपयोग किया गया था।

इस प्रकार, आईसीएफ प्रशासन द्वारा पात्रता मानदंड सुनिश्चित किए बिना इलेक्ट्रिक्स की आपूर्ति हेतु भेल की सिफारिश करने तथा रेलवे बोर्ड द्वारा निविदा अनुमोदन से पहले सामग्री की खरीद की अविवेकपूर्ण कार्यवाही के कारण ₹6.17 करोड़ की हानि हुई क्योंकि खरीदी गई सामग्री मेट्रो रेको के विनिर्माण के लिए नीति में बदलाव के कारण अप्रचलित हो गई थी। इसके अलावा ₹12.63 करोड़ की राशि उस सामग्री के कारण अवरूद्ध हो गई जिसे उसी स्थिति में (₹1.97 करोड़) या आशोधन के बाद (₹10.66 करोड़) उपयोग किया जा सकता था, जैसाकि आईसीएफ ने बताया, और यह अनुपयुक्त पड़ी रही।

मामले को अक्टूबर 2016 में आईसीएफ प्रशासन के पास भेजा गया था। उन्होंने बताया (दिसम्बर 2016) कि ₹4.27 करोड़ मूल्य की सामग्री कोलकाता मेट्रो को दी जानी है, ₹6 लाख मूल्य की सामग्री शॉप को जारी की गई है तथा शेष सामग्री की चालू वर्ष के बाद खपत करने की योजना बनाई गई है। तथापि, लेखा परीक्षा ने देखा कि दिसम्बर 2016 तक कोलकाता मेट्रो को कोई सामग्री नहीं दी गई है, ₹71 लाख मूल्य की सामग्री का उपयोग कर लिया गया था तथा खपत हेतु कोई योजना नहीं बनाई गई है। इस प्रकार, ₹18.09 करोड़ मूल्य की सामग्री अनुपयुक्त पड़ी है।

मामले को दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था; उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

4.5 दक्षिण पूर्वी रेलवे (दपूरे): खरीद में त्रुटिपूर्ण योजना तथा उसी कॉम्प्लैक्स में साथ ही मशीनों का प्रतिष्ठापन न करने के कारण खड़गपुर वर्कशॉप पर वैगन शॉप में स्व-यथेष्ट व्हील शॉप के उद्देश्य की प्राप्ति नहीं हुई।

आधुनिकीकरण योजना के तहत खड़गपुर वर्कशॉप में एक स्थान पर खरीद की त्रुटिपूर्ण योजना तथा मशीनों के प्रतिष्ठापन न करने के कारण ₹5.90 करोड़ का निष्फल निवेश हुआ।

रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2006 में कुल निर्धारित वर्कशॉप, जिसमें दक्षिण पूर्वी रेलवे (दपूरे) में खड़गपुर वर्कशॉप शामिल है, में पुरानी मशीनरी एवं सयंत्र (एमएण्डपी) मर्दों को बदलने के लिए वर्कशॉप आधुनिकीकरण योजना की परिकल्पना की थी। इसका मुख्य उद्देश्य आवधिक मरम्मत (पीओएच) समय को कम करना, श्रमबल में कमी करना/ उसी श्रमबल के साथ उत्पादन बढ़ाना तथा गुणवत्ता में समग्र सुधार करना आदि था। आधुनिकीकरण योजना के लिए वित्तीय संस्वीकृति मार्च 2008 में जीएम, दपूरे द्वारा दी गई थी।

आधुनिकीकरण योजना के अंतर्गत, वर्कशॉप ने वैगन शॉप में स्वतंत्र तथा स्व यथेष्ट 'व्हील शॉप' बनाने के लिए मुख्य तथा वैगन वर्कशॉप दोनों के लिए (i) एक 500 टी होरिजोन्टल व्हील तथा एक्सिल प्रैस मशीन (ii) एक वर्टिकल टर्निंग तथा बोरिंग मशीन (iii) एक युनिवर्सल एक्सिल जर्नल 'टर्निंग तथा बर्निशिंग (एजेटीबी) लैड और (iv) एक नान-सीएनसी एक्सिल टर्निंग लैड तथा दूसरी मशीनों की आवश्यकता की पहचान की थी। आधुनिकीकरण योजना के समर्थन में रेलवे प्रशासन ने एक ही स्थान पर टायर बदलने, प्रैस कार्य, एक्सिल बदलने, जर्नल बर्निशिंग आदि जैसे कार्यों को करने के लिए स्वतंत्र तथा स्व-यथेष्ट व्हील शॉप की आवश्यकता पर बल दिया।

वैगन शॉप में स्वतंत्र तथा स्व-यथेष्ट व्हील शॉप की स्थापना हेतु चार²¹⁰ मशीनों की खरीद की जानी थी। एक कॉम्प्लैक्स में मशीनों को साथ ही शुरू करना तथा प्रचालन करना बेहतर उत्पादन के लिए महत्वपूर्ण था।

खड़गपुर वर्कशॉप में अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि वर्कशाप प्रशासन ने समान कॉम्प्लैक्स में मशीनों की साथ ही खरीद तथा इन्हें शुरू करने की प्रभाव पूर्ण योजना नहीं बनाई थी, जोकि वैगन व्हील की मरम्मत तथा जांच सहित कई कार्यकलापों में प्रचालनात्मक सहक्रिया प्राप्त करने के लिए आवश्यक था।

²¹⁰ व्हील एण्ड एक्सिल प्रैस मशीन, वर्टिकल टर्निंग लैड (वीटीएल), युनिवर्सल एक्सिल जर्नल टर्निंग तथा बर्निशिंग लैड (एजेटीबी) तथा एक्सिल टर्निंग लैड (एटीएल)

आरम्भ में, शॉप सं. 48 में चार मशीनों के प्रतिष्ठापन की योजना बनाई गई थी तथा एजेटीबी एवं वीटीएल मशीनों को क्रमशः वर्ष 2010 तथा 2011 में शॉप 48 में प्रतिष्ठापित तथा शुरू किया गया था। तथापि, वर्कशॉप में नए प्रकार के वैगनों (वीबीजेडआई²¹¹) के पीओएच कार्य की बढ़ती के कारण शॉप सं. 48 के स्थान को पीओएच हेतु वर्कशॉप में प्राप्त इन वैगनों की बर्थिंग के लिए उपयोग किया गया था तथा व्हील शॉप की अवस्थिति को अप्रैल 2013 में शॉप सं. 44 में बदल दिया गया था। यह देखा गया कि एजेटीबी को जुलाई 2016 में नए स्थान पर स्थानांतरित कर दिया था। किंतु वीटीएल को अभी नए स्थान पर स्थानांतरित किया जाना था (नवम्बर 2016)। दूसरी मशीन (व्हील एण्ड एक्सिसल प्रैस) को मई 2013 में शॉप सं. 44 में प्रतिष्ठापित तथा शुरू किया गया था। चौथी मशीन के बारे में, आरम्भ में नान-सीएनसी एटीएल मशीन खरीदने की योजना बनाई गई थी। तथापि कोफमों ने फरवरी 2008 में सुझाव दिया कि नान-सीएनसी एटीएल मशीन की बजाए दपूरे को सीएनसी एटीएल मशीन खरीदनी चाहिए। तथापि, वर्कशॉप ने सात वर्ष से अधिक बीत जाने के बाद जुलाई 2015 में सीएनसी एटीएल मशीन खरीदने के लिए कोफमों को मांग भेजी थी। यह मशीन (सीएनसी एटीएल मशीन) अभी तक प्राप्त नहीं हुई है तथा दो मशीनों (व्हील एण्ड एक्सिसल प्रैस तथा वीटीएल) का तब तक उपयोग नहीं किया जा सकता जब तक कि सीएनसी एटीएल मशीन प्रतिष्ठापित तथा शुरू नहीं हो जाती। वर्कशॉप व्हील सैटों को वैगनशॉप में व्हील शॉप से मुख्य वर्कशॉप में व्हील शॉप तक ले जाने तथा वापस लाने का बंदोबस्त करती है; यह दोनों शॉप दो किलोमीटर की दूरी पर हैं। इससे न केवल कार्यक्षमता प्रभावित हो रही है, अपितु इसके परिणामस्वरूप निहित सामग्री के प्रबंधन तथा श्रमबल व्यय के अलावा मुख्य वर्कशॉप में व्हील शॉप तथा वैगन वर्कशॉप से व्हील शॉप के बीच व्हील सैटों को ले जाने तथा वापस लाने की टुलाई पर आवर्ती व्यय भी हुआ।

इस मामले को जुलाई 2016 में रेलवे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था। रेलवे प्रशासन ने उत्तर दिया (सितम्बर 2016) कि पहले यह निर्णय किया गया था कि सभी मशीनों को स्व-यथेष्ट व्हील शॉप के लिए नए शैड (शॉप सं. 48) में प्रतिष्ठापित किया जाएगा। एजेटीबी तथा वीटीएल मशीनों को क्रमशः वर्ष 2010 तथा 2011 में शॉप सं. 48 में प्रतिष्ठापित तथा शुरू कर दिया गया था। परन्तु यथा समय वैगन शॉप के पीओएच लक्ष्य में वृद्धि होती रही तथा उसी समय

²¹¹ बोगी ब्रेक वैन: इस 8 पहियों की ब्रेक वैन को गुड्स गार्ड के लिए लोको के बराबर कम्फर्ट स्तर (राईट सुचकांक) प्राप्त करने तथा 10 किमी प्रति घंटा पर चलाने क्षमता हेतु आईसीएफ बोगी के साथ 2004 में डिजाइन किया गया था। ब्रेक वैन बीबीजेडसी ब्रेक वैन से 5 मीटर लम्बी है जोकि एयर ब्रेक के साथ 4 पहियों वाली ब्रेक वैन है।

पीओएच हेतु वर्कशॉप में नया स्टॉक आना शुरू हो गया। इससे इओटी क्रेन के तहत नई बर्थिंग सुविधा का सृजन करना आवश्यक हो गया था। तब बीवीजेडआई की बार्थिंग तथा पीओएच के लिए शॉप सं. 48 के बचे हुए स्थान का उपयोग करने तथा शॉप सं. 44 में मशीनों के प्रतिष्ठापन का निर्णय लिया गया था।

हालांकि इन चार मशीनों की कार्यप्रणाली अंतर-आश्रित है तथा वैगन शॉप को स्व-यथेष्ट बनाने के लिए तथा ढुलाई एवं मरम्मत हेतु श्रम बल एवं चक्र समय की लागत कम करने के लिए इन्हें एक स्थान (वैगन शॉप की व्हील शॉप) पर प्रतिष्ठापित करना अपेक्षित था अतः ₹5.90 करोड़ का निवेश निष्फल रहा तथा यह जारी रहेगा जब तक कि नए स्थान पर सीएनसी एटीएल मशीन खरीद, प्रतिष्ठापित एवं शुरू नहीं कर दी जाती।

इस मामले को दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था। उत्तर में, उन्होंने बताया (फरवरी 2017) कि पारम्परिक (नान-सीएनसी) एटीएल मशीन की बजाए सीएनसी एटीएल मशीन खरीदने का निर्णय बेहतर उत्पादकता तथा गुणवत्ता प्राप्त करने के लिए था। उक्त को फरवरी 2017 तक प्राप्त करना संभावित था तथा यह अपेक्षा कि जाती है कि मशीन को प्रतिष्ठापित कर दिया जाएगा तथा व्हील शॉप जून 2017 तक पूर्ण रूप से प्रचारित हो जाएगी। उन्होंने आगे बताया गया कि एजेटीबी मशीन को जुलाई 2016 में शॉप सं. 44 में प्रतिष्ठापित कर दिया गया था तथा दूसरी मशीन वीटीएल को फरवरी 2017 तक शॉप सं. 44 में स्थानांतरित कर दिया जाएगा। उन्होंने यह भी बताया कि व्हील प्रैस से शॉप सं. 44 में शुरू होने (मई 2013) से कार्य हो रहा था।

हालांकि, मशीन के प्रयोक्ता (वरि. अनुभाग इंजीनियर खड़गपुर) के अनुसार एटीएल मशीन के अभाव में व्हील प्रैस तथा वीटीएल मशीनों द्वारा कोई उत्पादन नहीं हुआ है। प्रयोक्ता ने यह भी पुष्टि की (दिसम्बर 2016) कि एटीएल मशीन की कमी के कारण दिसम्बर 2016 तक एजेटीबी द्वारा अक्टूबर 2015 से किसी व्हील डिस्क की माऊटिंग तथा डिस्मांटिंग नहीं की गई थी।

4.6 दक्षिण पूर्वी रेल (दपूरे): ईआरआरयूज का समय पूर्व निराकरण

ईआरआरयूज, ₹5.05 करोड़ की लागत की एक प्रकार की इलेक्ट्रॉनिक आधारित रख-रखाव मुक्त मद, अपने सेवा काल को पूरा किए बिना त्रुटिपूर्ण हो गई तथा दक्षिणपूर्वी रेलवे के वर्कशॉप/कोचिंग डिपो में त्रुटिपूर्ण/खराब स्थिति में अनुपयोगी पड़ी रही।

यात्री कोच बैटरी को शोधक-सह-विनियामक इकाई (आरआरयू)/ इलेक्ट्रॉनिक शोधक-सह-विनियामक इकाई (ईआरआरयू) के माध्यम से आल्टरनेटर से जोड़ा जाता है जो आल्टरनेटर की आल्टरनेटिंग विद्युत धारा (एसी) को विनियमित डायरेक्ट विद्युत धारा (डीसी) में बदलता है तथा गैर-उत्पादन की अवधि के दौरान बैटरी के आल्टरनेटर में विद्युत धारा के विपरीत प्रवाह को रोकता है। चूंकि आरआरयूज में कुछ अंतर्निहित कमियां थी, अनुसंधान डिजाइन तथा मानदंड संगठन (आरडीएसओ) ने आर्थिक सुरक्षा सुविधा, अधिक विश्वसनीयता तथा रखरखाव मुक्त इन्सुलेटिड गैर बाई-पोलार ट्रांजिस्टर (आईजीबीटी) यंत्र अर्थात् ईआरआरयू का उपयोग करते हुए बेहतर डिजाइन की आवश्यकता महसूस की। आरडीएसओ ने घटकों की विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए जुलाई 2008 में ईआरआरयूज की विशिष्टताओं को मानकीकृत किया तथा फिर विशिष्टता का उन्नयन किया गया था। दपूरे प्रशासन ने 2011 से आरआरयू की स्थान पर ईआरआरयू का उपयोग करना शुरू कर दिया था। आरडीएसओ की विशिष्टताओं के अनुसार, ईआरआरयू रख-रखाव मुक्त घटक है तथा विनिर्माता को यह उदघोषणा देनी होगी कि माउंटिंग तथा बाह्य क्षतियों के लिए प्रकट जांच को छोड़कर कोई निर्धारित रख-रखाव अपेक्षित नहीं है। एक आल्टरनेटर विनियामक का निर्धारित कार्य काल 12 वर्ष है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि वारन्टी विफलता पर ध्यान देने में आपूर्तिकर्ता फर्म की तरफ से चूक हुई थी। संबंधित रेलवे अधिकारी भी त्रुटिपूर्ण ईआरआरयूज की समय पर मरम्मत को सुनिश्चित करने में विफल रहे जिसके परिणामस्वरूप उनका संचय हो गया। लेखापरीक्षा द्वारा ईआरआरयूज के निष्पादन की 2010-2011 से 2015-16 तक छह वर्षों की अवधि के लिए खड़गपुर वर्कशॉप में समीक्षा की गई थी। यह देखा गया कि

- ईआरआरयूज की पर्याप्त संख्या में कम वॉल्टेज, अधिक/कम उत्पादन, जलने आदि जैसे कारणों से एक से सात वर्ष की अवधि में (12 वर्षों के निर्धारित कोडल कार्यकाल के प्रति) समयपूर्व कमियां आ गई थी।
- कोचों में लगाए गए 399, 4.5 केडब्ल्यू तथा 48, 25 केडब्ल्यू ईआरआरयूज खड़गपुर वर्कशॉप में अप्रैल 2010 और नवम्बर 2015 की अवधि के बीच, आवधिक रख-रखाव/मरम्मत के दौरान त्रुटिपूर्ण पाए गए थे।
- उसी अवधि के दौरान दपूरे के कोचिंग डिपो में समान जांच से पता चला कि कोचों में फिट किए गए संतरागांछी कोचिंग डिपो पर 23, 4.5 केडब्ल्यू तथा

तीन²¹² कोचिंग डिपों में 105, 25 केडब्ल्यू ईआरआरयू रख-रखाव के दौरान त्रुटिपूर्ण पाए गए थे।

- मुख्य इलेक्ट्रिकल जनरल इंजीनियर (सीईजीई)/दपूरे ने वर्कशॉप को किट खरीदकर ईआरआरयू की मरम्मत/उन्नयन करने के लिए परामर्श दिया (अक्टूबर 2014 तथा नवम्बर 2014) यद्यपि वर्कशॉप ने मरम्मत/उन्नयन हेतु प्रस्ताव रख दिया था, फिर भी उक्त को मुर्त रूप नहीं दिया जा सका तथा इसके बजाय खरीद द्वारा स्टॉक का बढ़ाने का प्रस्ताव रखा गया। ईआरआरयू आपूर्तिकर्ताओं की प्रतिक्रिया भी वारन्टी विफलताओं का समाधान करने हेतु काफी खराब थी। वर्कशॉप ने कुछ ईआरआरयू की मरम्मत आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए त्रुटिपूर्ण ईआरआरयू में से कलपूर्जों के उपयोग का सहारा लिया उसके कारण त्रुटिपूर्ण ईआरआरयू को प्रतिपादित करना अनावश्यक तथा बेकार था।
- यह भी देखा गया कि यद्यपि सभी फर्मों द्वारा आपूरित ईआरआरयू के संबंध में कमियां पाई गई थी फिर भी आरडीएसओं द्वारा गारन्टी विफलता पर ध्यान न देने एवं कार्य के उन्नयन हेतु केवल एक फार्म को गैर-सूचीबद्ध किया गया था (जुलाई 2015)।
- जुलाई 2016 तक, खड़गपुर वर्कशॉप के परिसर में 341, 4.5 केडब्ल्यू ईआरआरयू त्रुटिपूर्ण स्थिति में पड़े थे तथा खुली निविदा के माध्यम से ईआरआरयू विनिर्माताओं (आरडीएसओ द्वारा अनुमोदित) द्वारा 42, 25 केडब्ल्यू ईआरआरयू तथा 100, 4.5 केडब्ल्यू ईआरआरयू की मरम्मत/उन्नयन का निर्णय लिया गया। जैसाकि रेलवे द्वारा मूल्यांकन किया गया मरम्मत की लागत नई खरीद की लागत का लगभग 66 प्रतिशत है जोकि उच्च की तरफ है। इसके अलावा, वारन्टी त्रुटिपूर्ण 4.5 केडब्ल्यू ईआरआरयू में से 150 के उन्नयन का कार्य ₹93.75 लाख की लागत पर दिया गया था जिसे बाद में 225 ईआरआरयू हेतु ₹1.4 करोड़ पर संशोधित किया गया था।
- मुख्य वर्कशॉप इंजीनियर (सीडब्ल्यूई), दपूरे ने दिसम्बर 2014 में निर्देश जारी किए कि रोलिंग स्टॉक की मरम्मत/आवधिक रख-रखाव के दौरान घटकों के निराकरण से संबंधित उचित प्रलेखन का अनुरक्षण किया जाए तथा एक माह में निराकृत ईआरआरयू की मात्रा सुनिश्चित करने हेतु मासिक सार तैयार

²¹² खड़गपुर मण्डल के संतरागांची में 76, रांची मण्डल के हतिया में 28 तथा चंद्रधरपुर मण्डल के टाटा में एक

किया जाए। तथापि, खड़गपुर वर्कशॉप के इलेक्ट्रिकल विभाग द्वारा त्रुटिपूर्ण तथा निराकृत ईआरआरयूज के लिए किसी प्रणालीगत अभिलेखों का रख-रखाव नहीं किया गया था। उच्च प्राधिकारियों या आपूर्तिकर्ता फर्मों को त्रुटियों की सूचना देते समय केवल कुछ आवधिक स्थिति तैयार की गई थी।

मामले को जनवरी 2016 तथा जुलाई 2016 में रेलवे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था। उन्होंने उत्तर दिया (सितम्बर/अक्टूबर 2016) कि

- (i) ईआरआरयू एक नई विकसित मद थी तथा बेहतर सेवा देने के मद्देनजर आरआरयूज के साथ इसके प्रतिस्थापन की योजना बनाई गई थी। परन्तु इसमें कुछ अंतर्निहित समस्याएं थी जिनके परिणामस्वरूप इनमें खराबी आई। आरडीएसओ निरंतर खराबी की जांच कर रहा था तथा ईआरआरयूज की कार्यप्रणाली को स्थापित करने के लिए आशोधन कर रहा था।
- (ii) मरम्मत/उन्नयन करने हेतु सीईजीई/दपूरे के परामर्श पर कार्यवाही की गई थी, परन्तु मरम्मत की व्यवस्था नहीं की जा सकी। शॉप में भी, मरम्मत/उन्नयन को मूर्त रूप नहीं दिया जा सका क्योंकि शॉप/शैड में सामग्री तथा तकनीकी विशेषज्ञ उपलब्ध नहीं थे। वर्कशॉप और शैड से भी पीओएच के पश्चात कोचों को बाहर निकालना संभव नहीं था क्योंकि अच्छी सामग्री उपलब्ध नहीं थी, इसलिए शॉप/शैड के पास त्रुटिपूर्ण ईआरआरयूज को तैयार करने तथा कोचों को बाहर निकालने के लिए अंगोपयोग की एकमात्र समाधान बचा था। तथापि, त्रुटिपूर्ण ईआरआरयू के निर्माण वार अभिलेख शॉप/शैड द्वारा हमेशा रखे गए थे। नई प्रौद्योगिकी के कारण लगभग सभी निर्माण विफल रहे क्योंकि इसे स्थायीकरण में समय लग रहा था।
- (iii) स्टेसेलिट की खराबी काफी अधिक थी तथा उसी समय फर्म ने परिशोधन में उचित रूचि नहीं ली, इसलिए फर्म को आरडीएसओ ने असूचीबद्ध कर दिया। हालांकि, दूसरी फर्म खराबी का परिशोधन करने हेतु तत्काल प्रतिक्रिया दे रही थी। इसलिए उन्हें असूचीबद्ध नहीं किया गया है तथा यह अभी भी आशोधित रूप के साथ ईआरआरयू की आपूर्ति कर रहे हैं।
- (iv) आरडीएसओ से अगस्त 2015 और जून 2016 के माह में त्रुटिपूर्ण ईआरआरयूज की मरम्मत हेतु दिशानिर्देश देने के लिए कहा गया था। अब मरम्मत/उन्नयन हेतु अनुदेश प्राप्त हो गए हैं वर्कशॉप आरडीएसओ के अनुमोदित विक्रेता से त्रुटिपूर्ण ईआरआरयूज की मरम्मत के लिए खुली

निविदा मंगाना चाहती है। इसलिए, रेलवे प्रशासन द्वारा त्रुटिपूर्ण ईआरआरयूज के यथा शीघ्र उपयोग/मरम्मत करने के लिए सभी प्रयास किया जा रहे हैं।

अतः, चूंकि ₹5.05 करोड़ की लागत के ईआरआरयूज अपना कार्यकाल पूरा किए बिना खराब हो गए थे और दक्षिण पूर्वी रेलवे के वर्कशॉप/कोचिंग डिपो में त्रुटिपूर्ण/खराब स्थिति में अनुपयोगी पड़े थे, आरडीएसओ/क्षेत्रीय रेलवे को विभिन्न कारकों का पता लगाने, जो त्रुटियों का कारण हो सकते हैं तथा शीघ्रता से उचित उपचारात्मक उपाय करने की आवश्यकता है।

मामले को दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था; उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

4.7 पश्चिम रेलवे (परे): रेल दुग्ध टैंकरो (आरएमटी) के लिए मरम्मत तथा रख-रखाव प्रभारों हेतु करार खण्ड में संशोधन न करने के कारण हानि

कोडल प्रावधानों के अनुरूप राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड के स्वामित्व वाले रेल दुग्ध टैंकरों के रख-रखाव प्रभारों हेतु करार के खण्ड में संशोधन न करने के परिणामस्वरूप रेलवे प्रशासन को हानि हुई।

मैकेनिकल कोड के पैरा 1417 से 1430 में सार्वजनिक/निजी निकायों के लिए रेलवे वर्कशॉप में किए गए कार्यों के संबंध में विभिन्न लागतों की गणना करने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया निर्धारित की गई है। रेलवे बोर्ड ने 2014 के मालभाडा विपणन परिपत्र सं. 23 के माध्यम से विशेष पार्सल ट्रेन प्रचालन नीति (एसपीटीओ) जारी की थी (नवम्बर 2014)। इस परिपत्र का पैरा 4.1 आरएमटी को श्रेणी II (कोचिंग स्टॉक) के तहत वर्गीकृत करता है तथा परिपत्र के पैरा 7.2.2 के अनुसार पीओएच के लिए प्रभारों के अलावा ऐसे रैकों के ओपन लाइन रख-रखाव के लिए 5 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर पर रख-रखाव प्रभारों की वसूली की जाएगी जो कि वर्कशॉप द्वारा दिए गए वास्तविक आकड़ों के अनुसार होगा।

राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड (एनडीडीबी) के स्वामित्व वाले 91²¹³ रेल दुग्ध टैंकरों (आरएमटी) की मरम्मत तथा रख-रखाव प्रताप नगर में रेलवे वर्कशॉप द्वारा पश्चिम रेलवे के वाणिज्यिक विभाग तथा एनडीडीबी के बीच समय-समय पर किए गए करारों के अनुसार किया जा रहा है। वर्तमान करार 23 अप्रैल 2015 को

²¹³ वर्ष 2015-16 के लिए

किया गया था जो 1 अप्रैल 2015 से प्रभावी तथा 31 मार्च 2020 तक वैध है। इस करार के खण्ड 6.2 की शर्तों में, बोगियों तथा अंडर फ्रेम की पूंजीगत लागत पर पांच प्रतिशत प्रति वर्ष की दर पर रख-रखाव प्रभारों का उदग्रहण किया जाएगा तथा संशोधित पूंजीगत लागत की गणना रेलवे बोर्ड द्वारा उनके पत्र दिनांक 14 दिसम्बर 2007 के द्वारा जारी दिशा-निर्देश के अनुसार की जाएगी। आगे, पैरा 6.5 अनुबंध कहता है कि अंडरफ्रेम तथा बोगियों पर पूंजीगत लागत पर पांच प्रतिशत प्रति वर्ष प्रभार में चालन रख-रखाव के साथ-साथ वर्कशॉप रखरखाव की लागत शामिल होगी। जैसाकि वाणिज्यिक विभाग द्वारा कार्यान्वित करार में पूंजीगत लागत के पांच प्रतिशत पर ओपन लाइन के साथ-साथ वर्कशॉप में रख-रखाव की लागत को कवर किया गया था और वास्तविक आधार पर पीओएच लागत की वसूली को नहीं जैसेकि एसपीटीओं दिनांक नवम्बर 2014 में परिकल्पित है।

इस संबंध में मुख्य वर्कशॉप प्रबंधक प्रतापनगर (सीडब्ल्यूएम/पीआरटीएन) ने ₹6.08 लाख प्रति आरएमटी के रूप में अनुमानित पीओएच की गणना की थी (अक्टूबर 2013), जिसे जुलाई 2015 में ₹6.65 लाख प्रति आरएमटी पर संशोधित किया गया था। यह देखा गया कि पीओएच की इस लागत की वास्तविक आकड़ों के अनुसार एनडीडीबी से वसूली नहीं की जा रही थी क्योंकि करार के निबंधन एवं शर्तों में इसके लिए प्रावधान नहीं था। करार के अनुसार प्रभारित लागत तथा मैकेनिकल कोड प्रावधानों के अनुसार आई वास्तविक लागत के बीच भारी अंतर के मामले को मुख्य दावा अधिकारी के साथ मुख्य वर्कशॉप अभियंता/चर्च गेट के पास ले जाया गया (मई 2014), जहां पर वाणिज्यिक विभाग ने स्पष्ट किया (8 जुलाई 2014) कि यह करार मार्च 1993 तक फरवरी 1995 में जारी रेलवे बोर्ड के दिशा निर्देशों के अनुसार कार्यान्वित किया गया था तथा इस करार में किसी संशोधन के लिए बोर्ड के अनुमोदन की आवश्यकता होगी। मुख्य दावा अधिकारी तथा मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधन/एफएस, पश्चिम रेलवे ने इस मामले को स्पष्टीकरण मांगने हेतु रेलवे बोर्ड के यातायात परिवहन निदेशालय को भेज दिया था (जून 2014 तथा अक्टूबर 2014)। यातायात वाणिज्यिक निदेशालय/रेलवे बोर्ड ने (नवम्बर 2014) स्पष्ट किया कि रख-रखाव प्रभारों की वसूली निष्पादित करार के अनुसार जारी रहनी चाहिए।

क्षेत्रीय/बोर्ड स्तर पर मैकेनिकल तथा वाणिज्यिक विभाग के बीच लम्बे समय तक पत्राचार के बावजूद, इस करार का वास्तविक आधार पर पीओएच प्रभारों की वसूली हेतु खण्ड को शामिल किए बिना अप्रैल 2015 में पांच वर्षों की अगली

अवधि के लिए नवीकरण कर दिया गया था। तत्पश्चात, महाप्रबंधक/परे ने अपने पत्र दिनांक 27 मई 2015 के माध्यम से सीसीएम को अगले तीन महीनों के वास्तविक आकड़ों के अनुसार प्रभारों को बढ़ाने के लिए संशोधन करार के लिए कहा तथा मामले को कोडल प्रावधानों तथा 2014 के मालभाड़ा विपणन परिपत्र सं. 23 के अनुरूप दिशानिर्देशों में संशोधन करने के लिए 16 अक्टूबर 2015 को अपर सदस्य/उत्पादन यूनिट रेलवे बोर्ड को भी भेज दिया था। रेलवे बोर्ड द्वारा 06 नवम्बर 2015 को स्पष्ट किया गया कि यह मामला रेलवे बोर्ड के नोडल निदेशालय अर्थात् मालभाड़ा विपणन तथा वाणिज्यिक के विचाराधीन है तथा शीघ्र निर्णय हेतु उक्त का सक्रियता से अनुसरण किया जा रहा है। इसी बीच ठेका करार शर्तों का पालन किया जाना चाहिए।

इस प्रकार, मामले को पश्चिम रेलवे के मैकेनिकल विभाग को भेजने के बावजूद वास्तविक आधार पर पीओएच प्रभारों की वसूली हेतु करार में खण्ड शामिल करने में विफलता के कारण अप्रैल 2015 से सितम्बर 2016 के दौरान राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड से ₹4.43 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

मामले को नवम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड के पास भेज दिया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (फरवरी 2017)।