

## अध्याय 4 – यांत्रिक – क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशालाएं/उत्पादन यूनिटें

यांत्रिक विभाग मुख्यतः निम्न के प्रबन्धन के लिए जिम्मेदार है-

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

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

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

वर्ष 2013-14 के दौरान यांत्रिक विभाग का कुल व्यय ₹ 26388.62 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा यांत्रिक विभाग के 588 कार्यालयों के निरीक्षण किए गए थे।

अध्याय में दो लंबे पैराग्राफ हैं अर्थात् 'अनुसंधान डिजाइन मानक संस्थान (आरडीएसओ)' की कार्यपद्धति और रेलकोच फैक्ट्री (आरसीएफ) कपूरथला की कार्यपद्धति/आरडीएसओ नई तकनीक के अर्जन, अपनाने और विकास के केन्द्र के रूप में और भारतीय रेल के लिये मौजूदा तकनीक के सुधार के लिये कार्य करती है दूसरी ओर, आरसीएफ आईआर की एक कोच उत्पादन इकाई है। इन दो इकाइयों की रेलवे बोर्ड पर यांत्रिकी विभाग द्वारा निगरानी की जाती है।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में आईआर की उत्पादन इकाइयों (डीएलडब्ल्यू, आरसीएफ, आईसीएफ) द्वारा चल स्टाक पर उत्पाद शुल्क के भुगतान के समय सेनवेट के लाभ न लेने और निष्क्रिय होनिंग मशीनों के प्रयोग करने वाले लाइनरों

की दोषपूर्ण होनिंग के कारण सिलिंडर लाइनर (डीजल लोकोमोटिव में प्रयोग होने वाले सिलिंडर ब्लॉक का भाग) के पुनर्निर्माण के कारण दरे प्रशासन द्वारा किये गये निष्फल व्यय से संबंधित दो अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं।

#### 4.1 अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ की कार्यपद्धति

##### मुख्य विशेषताएं

अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) रेल मंत्रालय के अंतर्गत संगठन है, जो भारतीय रेल के लिये मौजूदा तकनीक के उन्नतीकरण और नई तकनीक के विकास के लिये उत्तरदायी है। आरडीएसओ की कार्यपद्धति पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की 2004 की रिपोर्ट संख्या 9 में पहले ही टिप्पणी की गई थी; जिसमें अनुसंधान एवं विकास (आरएंडडी) परियोजनाओं के अपर्याप्त निष्पादन और निगरानी के संबंध में मुद्दों को उजागर किया गया था। इस पैरा में चर्चा किये कुछ मुख्य निष्कर्ष नीचे उल्लिखित किये गये हैं:

- 15 चयनित आरएंडडी परियोजनाओं की संवीक्षा से पता चला कि 11 परियोजनाएं 10 और 82 माह के बीच में विलम्ब से पूर्ण की गई थीं। इनमें से, पांच परियोजनाएं जो सुरक्षित ट्रेन प्रचालन के लिये नई तकनीक के विकास से संबंधित हैं को मार्च 2014 के अंत तक क्रियान्वित नहीं किया जा सका। आरडीएसओ के लिये समर्पित टेस्ट ट्रैक के निर्माण और कैप्सूल टाइप एबसोर्बर के विकास से संबंधित दो परियोजनाएं लक्ष्य पूर्ण करने के तिथि के छह वर्ष समाप्त होने के बाद भी पूर्ण नहीं हो सकी थी। [पैरा 4.1.3.1 (क) और (ख)]
- आरडीएसओ को आरएंडडी परियोजनाएं शुरू करने लिये आंतरिक दक्षता की आवश्यकता नहीं थी और आरएंडडी कार्य के अपने मुख्य कार्य को करने के लिये बाहरी विशेषज्ञ पर निर्भर रहना पड़ा। [पैरा 4.1.3.2(क)]
- आरडीएसओ, आरएंडडी कार्य के अपने मुख्य कार्य पर ध्यान देने के लिये पुनर्गठन समिति (मई 2003) की सिफारिशों को लागू और विक्रेता विकास और निरीक्षण से संबंधित कार्य को विकेंद्रित करने में विफल रहा। इसकी बजाय, जैसा लेखापरीक्षा से पता चला आरडीएसओ आरएंडडी कार्य पर कम और विक्रेता विकास, निरीक्षण और डिजाइन कार्य जैसे अपने सहायक कार्य पर अधिक ध्यान दे रहा है। [पैरा 4.1.3.2(ख)]
- सुरक्षा और सुरक्षा संबंधित मदों की खरीद के लिये नये विक्रेताओं के विकास से संबंधित आरडीएसओ का महत्वपूर्ण कार्य। इसके लिये, भारतीय मानक संस्थान (आईएसओ) द्वारा दिशानिर्देश निर्धारित किये गये हैं, जिसमें विक्रेताओं के पंजीकरण और उनके उन्नयन और निम्नीकरण की प्रक्रिया शामिल है। लेखापरीक्षा से पता चला कि 2008 से इलेक्ट्रिकल, मकेनिकल और सिग्नलिंग

मदों से संबंधित 51 मदों के लिये एक ही विक्रेता होने के बावजूद, आरडीएसओ ने सीमित मौजूदा विक्रेताओं के लिये कार्यक्षेत्र खुला रखते हुये और एकाधिकार देते हुये इन मदों के लिये नये विक्रेताओं के विकास हेतु कोई कार्यवाही नहीं की थी। (पैरा 4.1.3.4)

#### 4.1.1 प्रस्तावना

अनुसंधान डिजाइन और मानक संस्थान; लखनऊ (आरडीएसओ) भारतीय रेल के लिये मौजूदा तकनीक के उन्नयन और नई तकनीक के अधिग्रहण, समावेश और विकास के लिये केन्द्र के साथ में कार्य करती है। इसके मुख्य कार्य में नई तकनीकों के विकास, समावेश और स्वीकरण, नये और उन्नत डिजाइन, सामग्री और उत्पादों के लिये मानकों का विकास, क्षेत्रीय रेलवे को तकनीकी सलाह प्रदान करना और विक्रेता अनुमोदन एवं परमर्श प्रदान करना और भारतीय रेल में प्रयोग किये जाने वाले महत्वपूर्ण और सुरक्षा मदों से संबंधित निरीक्षण शामिल हैं।

आरडीएसओ का मुख्य महानिदेशक<sup>68</sup> है और अध्यक्ष रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करता है। महानिदेशक को अतिरिक्त महानिदेशक और वरिष्ठ कार्यकारी निदेशकों/कार्यकारी निदेशकों की अध्यक्षता में 32 निदेशालयों से सहायता प्राप्त होती है। नई और जारी परियोजनाओं से संबंधित अनुसंधान और विकास (आरएंडडी) कार्य नये डिजाइन/विनिर्देशों के विकास, मौजूदा डिजाइन/विनिर्देशों आदि के उन्नयन के लिये उत्तरदायी, 27 अलग-अलग निदेशालयों द्वारा संचालित किये जाते हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर, आरडीएसओ की कार्यकारी निदेशक/निदेशक की अध्यक्षता में, पूर्ण भारतीय रेल में फैली कुल नौ इकाईयां<sup>69</sup> हैं। यह इकाईयां आरडीएसओ की क्षेत्रीय रेलवे ठेकों के प्रति अनुमोदित विक्रेताओं से प्राप्त, सुरक्षा और सुरक्षा संबंधित मदों की सामग्री के निरीक्षण के अतिरिक्त विक्रेता विकास कार्य में सहायता करती हैं।

इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने, दो शीर्ष निकायों अर्थात आरडीएसओ में आरएंडडी कार्यों की निगरानी और नियंत्रित करने के लिये केन्द्रीय बोर्ड रेलवे अनुसंधान (सीबीआरआर) और संचालन परिषद (जीसी) का गठन किया।

<sup>68</sup> भारतीय रेल में महानिदेशक, महाप्रबंधक की श्रेणी के बराबर है।

<sup>69</sup> आरडीएसओ की क्षेत्रीय इकाईयां, बेंगलुरु, भोपाल, मुंबई, बर्नपुर, कोलकाता, नई दिल्ली, जयपुर, हैदराबाद और ग्वालियर में स्थित हैं।

आरडीएसओ के कार्य पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की 2004 की रिपोर्ट संख्या 9 में पहले टिप्पणी की गई थी। लेखापरीक्षा ने बताया कि पिछले कुछ वर्षों में आरडीएसओ आरएंडडी कार्य पर कम और विक्रेता विकास और निरीक्षण जैसे कार्यों पर अधिक ध्यान दे रहा है। लेखापरीक्षा ने आरएंडडी परियोजनाओं के अपर्याप्त निष्पादन और निगरानी जिसके कारण परियोजनाओं के पूर्ण/लागू करने में काफी विलम्ब हो रहा था पर टिप्पणी की। अपनी की गई कार्यवाही नोट में (जनवरी 2011); आरडीएसओ ने आश्वासन दिया है कि रोजमर्रा के कार्य जैसे निरीक्षण, गुणवत्ता आश्वासन, विक्रेता विकास आदि से आरएंडडी कार्यों को अलग करने के मुख्य उद्देश्य से आंतरिक पुनर्गठन किया गया था, ताकि आरएंडडी कार्यों पर अधिक जोर दिया जा सके।

लेखापरीक्षा ने आरडीएसओ के कार्य की फिर से समीक्षा यह आकलन करने के लिये की, कि क्या आरडीएसओ पर शुरू की गई आरएंडडी परियोजनाएँ उचित समय सीमा में सफलतापूर्वक पूर्ण/लागू की गई थी और क्या परियोजनाओं के उद्देश्य और प्रदेय प्राप्त हो रहे थे। यह भी जांच की गई, कि क्या आरडीएसओ के पास आरएंडडी कार्य करने के पर्याप्त श्रमबल थी और रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों का विक्रेताओं, उन्नयन, नवीकरण, असूचीयन, निरीक्षण आदि के शुरुआती विकास में निष्ठापूर्वक पालन किया जा रहा था। लेखापरीक्षा ने आरडीएसओ द्वारा संचालित आरएंडडी परियोजनाओं और 2008-09 से 2013-14 की अवधि के दौरान विक्रेता से संबंधित उसके कार्यों पर ध्यान केन्द्रित किया।

पिछले पांच वर्षों में, लेखापरीक्षा ने एकीकृत रेलवे आधुनिकीकरण योजना, रेलवे सुरक्षा के लिये तकनीकी मिशन (टीएमआरएस), कॉरपोरेट सुरक्षा योजना के आधार पर समीक्षा के लिये आरडीएसओ में प्रारंभ किया गया, 58 आरएंडडी परियोजनाओं को निर्धारित किया। इन 58 परियोजनाओं में से, विस्तृत अध्ययन के लिये लेखापरीक्षा ने 15 परियोजनाओं का चयन किया (टीएमआरएस-5, सुरक्षा संबंधित परियोजनाएं-6, सुरक्षा संबंधित परियोजनाओं के अलावा-4)। लेखापरीक्षा ने आरडीएसओ में विक्रेता विकास कार्य की संवीक्षा के लिये विक्रेताओं के प्रतिदर्श का भी चयन किया (50 प्रत्येक पंजीकृत और नवीकृत विक्रेता और 20 प्रत्येक हटाये गये और उन्नत किये गये विक्रेता)। आरडीएसओ पर पुनर्गठन समिति की रिपोर्ट और आरएंडडी परियोजनाओं और विक्रेता विकास के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी दिशानिर्देश लेखापरीक्षा द्वारा मानदंड के रूप में प्रयोग किये जा रहे थे।

### 4.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 4.1.2.1 आरएंडडी परियोजनाओं का समापन और लागू करना

आरडीएसओ के अनुसंधान कार्यक्रम और जारी परियोजनाओं की निगरानी के लिये, रेलवे बोर्ड ने दो शीर्ष निकाय अर्थात् क्रमशः दिसम्बर 1987 और फरवरी 2002 में संचालन परिषद (जीसी) और केन्द्रीय बोर्ड रेलवे अनुसंधान (सीबीआरआर) का गठन किया। यह शीर्ष निकाय समय पर समापन/लागू करने के लिये आरएंडडी परियोजनाओं की निगरानी और मूल्यांकन के लिये उत्तरदायी हैं ताकि कथित उद्देश्यों को प्राप्त किया जा सके।

जीसी और सीबीआरआर की बैठक जारी आरएंडडी परियोजनाओं की निगरानी और मूल्यांकन के लिये, छह महीने में कम से कम एक बार, नियमित रूप से की जानी अपेक्षित है। 2008-09 से 2013-14 की अवधि के दौरान आयोजित बैठकों के अभिलेखों की समीक्षा की गई और यह देखा गया कि-

- (i) 14 जीसी बैठकों की आवश्यकता के प्रति, 2008 से 2014 की अवधि के दौरान केवल तीन बैठकें (मार्च 2008, मार्च 2011 और मई 2012) आयोजित की गई थी।
- (ii) उपरोक्त अवधि के दौरान रेलवे बोर्ड के निर्देशों (सितम्बर 2006) के अनुसार 14 बैठकों की आवश्यकता के प्रति सीबीआरआर की केवल आठ बैठकें की गईं।

जीसी और सीबीआरआर की नियमित बैठकों के अभाव के कारण, आरएंडडी परियोजनाओं के विकास और निष्पादन की उचित निगरानी के साथ समझौता हुआ। जिसके परिणामस्वरूप आरएंडडी परियोजनाओं के समय पर समापन/लागू करना प्रभावित हुआ। इसके अतिरिक्त जारी परियोजनाओं का उचित मूल्यांकन न हो सका फलस्वरूप परियोजनाएं विफल हुईं जिसके परिणामस्वरूप वांछित उद्देश्य को प्राप्त नहीं किया जा सका। आरएंडडी परियोजनाओं के समापन/लागू होने में विलम्ब और विफलता की निम्नलिखित उप-पैरा में चर्चा की गई है।

#### (क) आरएंडडी परियोजनाओं के समापन होने में विलम्ब

लेखापरीक्षा ने पिछले पांच वर्षों के दौरान आरडीएसओ में प्रारंभ किए गए 58 आरएंडडी निर्धारित परियोजनाओं के अभिलेखों की समीक्षा की। इन 58 परियोजनाओं में से, सितम्बर 2004 और अक्टूबर 2010 के बीच पूरा होने के

लक्ष्य वाली 17 परियोजनाओं को तीन और 82 महीनों के बीच के विलम्ब से समापन किया गया था। चार परियोजनाएं जिनका मार्च 2007 से दिसम्बर 2014 के बीच समापन होना था; अप्रैल 2015 तक समापन होना बाकी था। विलम्ब के लिये आरडीएसओ द्वारा जिम्मेदार ठहराये गये मुख्य कारण ठेके को अंतिम रूप देने में विलम्ब, आउटसोर्सड एजेंसी (आईआईटी/कानपुर) द्वारा तकनीक के विकास में विलम्ब परीक्षणों को करने में विलम्ब आदि हैं। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि आरडीएसओ में प्रारंभ किए गए 58 आरएंडडी परियोजनाओं में से, 12 परियोजनाएं समय पर समापन किया गया था।

पहले की लेखापरीक्षा रिपोर्ट (2004 की संख्या 9) में की गई कार्यवाही नोट में, रेलवे बोर्ड ने आश्वासन दिया था कि अलग-अलग परियोजनाओं की निगरानी और मिशन को मजबूत बनाया जायेगा। तथापि, 15 आरएंडडी परियोजनाओं के अभिलेखों की विस्तृत जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि मई 2005 और अक्टूबर 2010 के बीच समापन होने के लिये नियत 13 परियोजनाओं में से, 11 परियोजनाओं 10 और 82 महीनों के बीच के विलम्ब से समापन हुआ। अन्य दो परियोजनाएं<sup>70</sup> अपनी लक्षित समापन होने की तिथि (मार्च 2008/मार्च 2007) के छह/सात वर्ष समाप्त होने के बाद भी मार्च 2014 तक प्रगति पर थी। बची हुई दो परियोजनाएं<sup>71</sup> जून 2016/जून 2017 तक पूर्ण होनी है।

लेखापरीक्षा ने इन परियोजनाओं के समापन में विलम्ब के लिये कारणों का विश्लेषण किया। इन परियोजनाओं के समापन में विलम्ब के लिये देखे गये कुछ सामान्य कारण आरएंडडी भागीदारों द्वारा तकनीक के विकास में विलम्ब, पूर्व जांच में विलम्ब निविदा समापन करने में विलम्ब, अव्यावहारिक विनिर्देशों को तैयार करना, निर्देशों को अंतिम रूप देने में विलम्ब, समय पर कार्यस्थल का निर्णय न लेना आदि थे। यह स्पष्ट है कि इन कारणों में से कई प्रबंधन के नियंत्रण में थे जिन्हें अधिक न्यायसंगत पर्यवेक्षण के माध्यम से रोका जा सकता था।

<sup>70</sup> आरडीएसओ के लिये समर्पित टेस्ट ट्रैक का निर्माण और कैप्सूल प्रकार के एबसोर्बर का विकास।

<sup>71</sup> रेल जंग रोकथाम प्रणाली और डीएफसी के लिये एक्सल लोड वैगनों का विकास और डिजाइन।

**(ख) सम्पूर्ण परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलम्ब**

11 सम्पूर्ण परियोजना में से, तीन<sup>72</sup> सफलतापूर्वक क्रियान्वित की गई थीं जबकि तीन परियोजनाएं<sup>73</sup> विफल रहीं। इन तीन परियोजनाओं की विफलता के कारण की उप पैरा (ग) में अलग से चर्चा की गई है। यद्यपि बची हुई पांच परियोजनाएं सितम्बर 2009 और दिसम्बर 2010 के बीच सम्पूर्ण की गई थी; वे 31 मार्च 2014 तक क्रियान्वित की जानी बाकि थी। लेखापरीक्षा ने इन पांच परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलम्ब के कारणों को विश्लेषण किया, जो नीचे दिये गये हैं:

**तालिका 4.1 – परियोजनाओं का लंबित कार्यान्वयन**

क्र. सं.	परियोजना का संक्षेप	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
1	<b>ट्रैक साइट बोगी मानिट्रिंग सिस्टम (टीबीएमएस)</b> वेगनों की बोगी में कमियों के कारण मालगाडी के पटरी से उतरने को रोकने के लिये, आरडीएसओ ने 2005 में आईआईटी/कानपुर के साथ परियोजना शुरू की।	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ क्षेत्र परीक्षण उरे/उपरे में आयोजित किया गया (अप्रैल, मई और जुलाई 2008) था। परियोजना का ₹ 1.21 करोड़ की लागत पर सितम्बर 2009 में समापन किया गया था।</li> <li>➤ इस विकास पर ध्यान न देते हुये, आरडीएसओ ने समान उद्देश्य से एक और परियोजना शुरू की (2006) और प्रयासों की दोहराव से संबंधित आरडीएसओ वित्तीय निष्कर्षों के बावजूद ₹ 5.34 करोड़ की लागत पर आस्ट्रेलियन फर्म से एक टीबीएमएस खरीदा।</li> <li>➤ प्रणाली जनवरी 2010 में लखनऊ-सुल्तानपुर खण्ड में संस्थापित/शुरू की गई थी।</li> <li>➤ यद्यपि, दोनों परियोजनाएं सम्पूर्ण हो गई थी, आईआर में व्यापक स्तर पर इसको अपनाना अभी भी लंबित था।</li> </ul>
2.	<b>रेलों में जंग की रोकथाम</b> भारतीय रेल के जंग प्रवृत्त खंड में रेल ट्रैक की सर्विस लाइफ सुधारने के जंग रोधक रेलों (तांबे-संवर्णातु-सीयू-एमओ; या निकेल, क्रोमियम और तांबे - एनसीसी) का विकास	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ आरडीएसओ ने सीयू-एमओ के विकास और एनसीसी से बने जंग रोधक रेल के विकास के लिये क्रमशःसेल और आईआईटी/कानपुर के साथ संयुक्त परियोजना शुरू की (2003 और 2005)।</li> <li>➤ दमरे और पूतरे के तटीय क्षेत्र में सीयू-एम रेलों की 2003 से 2006 के दौरान जांच की गई थी और एनसीसी रेलों की मार्च 2009 में जांच की गई थी।</li> <li>➤ आरडीएसओ ने आरबी से सिफारिश की (मार्च 2009) कि</li> </ul>

<sup>72</sup> डब्ल्यूआईएलडी प्रणाली, आर्ट ट्रैक रिकॉर्डिंग प्रणाली का प्रावधान और बोगी माउंटेड ब्रेक प्रणाली का विकास।

<sup>73</sup> हाईस्पीड अल्ट्रासोनिक रेल टेस्टिंग कार (एसपीयूआरटी), ट्रेन एक्यूएटेड वार्निंग डिवाइस (टीएडब्ल्यूडी) का डिजाइन और विकास और बेहतर रेल फेसिंग।



		<p>प्रयोगशाला मूल्यांकन के दौरान एनसीसी रेलों ने सीयू-एमओ रेलों की अपेक्षा बेहतर जंग प्रतिरोध दर्शाया और जंग रोधक क्षेत्रों के भविष्य में नवीकरण के लिये विचार किया जा सकता है।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ आरबी के निदेशों के अनुसार (अप्रैल 2009), सेल के भिलाई स्टील प्लांट (बीएसपी) ने तुलनात्मक अध्ययन के लिये पांच क्षेत्रीय रेलवे (परे, दपूरे, दमरे, दरे और दपरे) को दो प्रकार की रेलों की आपूर्ति की। तुलनात्मक अध्ययन के लिये ₹ 53.68 करोड़ पर रेलवे (पूरे, दपूरे, दमरे, दरे और दपरे)।</li> <li>➤ However, laying of rails in these Railways was not completed (September 2014).</li> </ul>
3.	<p><b>बेहतर धातु के पहिए तथा ऐक्सल</b></p> <p>पहियों की खराबी एवं ऐक्सल के टूटने को कम करने/बचने के लिए “बेहतर धातु के पहिए एवं ऐक्सल” का विकास</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ आरडीएसओ ने आईआईटी/कानपुर के सहयोग से परियोजना को आरंभ किया (अगस्त 2005) और बेहतर धातु की प्रौद्योगिकी को अप्रैल 2007 में विकसित किया गया था।</li> <li>➤ इन पहियां सेटों को आरसीएफ द्वारा 16 कोचों में फिट किया गया था और क्षेत्रीय परीक्षण के लिए मई 2010 से जून 2010 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे को भेजा गया था। किसी रेलवे से कोई प्रतिकूल निष्पादन रिपोर्ट अब तक प्राप्त नहीं हुई है।</li> <li>➤ विकसित की गई प्रौद्योगिकियों को परीक्षणों के पूरा होने के बाद अप्रैल 2012 तक भारतीय रेल में शामिल किया जाना था।</li> </ul>
4.	<p><b>पर्यावरण हितैषी कोच टॉयलेट डिस्चार्ज सिस्टम</b></p> <p>ठोस/तरल अवशेष के जीरो डिस्चार्ज को प्राप्त करने के लिए गाड़ी पर जल की न्यूनतम मात्रा का उपयोग तथा मलिन हालात का उन्मूलन करना।</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ परियोजना, नामतः जीरो टॉयलेट डिस्चार्ज सिस्टम (जेडटीडीएस) को अगस्त 2008 में समापन की लक्षित तिथि के साथ अगस्त 2005 में आरंभ किया गया था।</li> <li>➤ जेडटीडीएस के प्रारूप को अगस्त 2008 में विनिर्मित किया गया था और इसने 2009 में पांच रेलगाड़ियों में अपने क्षेत्रीय परीक्षणों को पूरा किया था। तथापि, आरबी ने विस्तारित परीक्षणों के लिए डिपुओं पर अवशेष प्रबंधन प्रणाली को विकसित करने का निर्णय किया था।</li> <li>➤ इस कार्य के लिए प्रदत्त ठेका (दिसम्बर 2010) को समाप्त कर दिया गया था (मई 2012) क्योंकि फर्म द्वारा प्रस्तुत किए गए डिजाइन के ब्यौरे अपेक्षाओं के अनुसार नहीं थे।</li> <li>➤ अवशेष प्रबंधन प्रणाली के साथ जेडटीडीएस के विस्तारित परीक्षणों के लिए आईआईटी/कानपुर द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव (जुलाई 2012) अभी प्रक्रियाधीन है।</li> </ul>
5.	<p><b>आर्ट एलुमिनो थर्मिट वेल्डिंग टेक्नोलॉजी की स्थिति</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ रेलवे बोर्ड ने थर्मिट वेल्डिंग में आधुनिक प्रौद्योगिकी के लिए विनिर्देशों को फ्रेम करने के लिए आरडीएसओ को निर्देश</li> </ul>

<p>भारतीय रेल में एटी वेल्ड्स की खराबी दर उच्च है जो गाड़ी की सुरक्षा को सुनिश्चित करने में गंभीर चुनौती रखती है। रेलवे बोर्ड ने रेल-वेल्ड प्रौद्योगिकी में सुधार लाने का निर्णय किया (2000)।</p>	<p>दिया (मई 2001)।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ आरडीएसओ ने अक्टूबर 2006 में अंतिम विनिर्देश प्रस्तुत किए। आरबी ने प्रौद्योगिकी, जिसे सम्पादित किया जाना था (जुलाई 2008), के मूल्यांकन के लिए वैश्विक निविदा बुलाने के लिए दपूरे को निर्देश दिए (दिसम्बर 2006), क्योंकि प्रस्तावित प्रौद्योगिकी आरडीएसओ के विनिर्देशों के अनुसार नहीं थी।</li> <li>➤ तत्पश्चात, आरडीएसओ ने संशोधित विनिर्देशों के साथ उन्नत वेल्डिंग प्रौद्योगिकी के लिए इओआई को आमंत्रित किया (मार्च 2009)। यद्यपि परियोजना को सितम्बर 2010 में बंद कर दिया गया था, फिर भी वेल्डिंग प्रौद्योगिकी के लिए विक्रेता विकास अभी प्रक्रियाधीन है।</li> </ul>
---	--

(ग) आर एण्ड डी परियोजनाओं की विफलता के कारण उद्देश्यों की प्राप्ति ना होना

15 चयनित आर एण्ड डी परियोजनाओं में से तीन परियोजनाएं (एक टीएमआरएस से संबंधित और अन्य दो सुरक्षा से संबंधित परियोजनाएं थीं) विफल रहीं। इन परियोजनाओं के ब्यौरों का उल्लेख निम्नानुसार है:

तालिका 4.2-विफल परियोजनाएं

क्रम सं.	परियोजना का सार	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
1	<p><b>बेहतर रेल फैसनिंग</b> फैसनिंग नमनीय सामग्री है और इसे स्लीपर्स के साथ पटरियों को जोड़ने के लिए उपयोग किया जाता है। टो लोड की हानि फैसनिंग में समस्याओं जैसाकि इलास्टिक रेल्स क्लिप्स (इआरसीएस) की खराबी, गुण्ड रबड पैड्स की क्राशिंग/क्षति/शिफ्टिंग और लाइनर्स का अपरदन/टूटना, के कारण होती है।</p>	<p>आरडीएसओ ने चोरी रोधी तथा तोड़-फोड़ रोधी विशेषताओं के साथ बेहतर रेल फैसनिंग के विकास हेतु परियोजना को आरंभ किया (अगस्त 2005)। हालांकि, इआरसी के प्रारूप को सैद्धान्तिक डिजाइनों के अनुसार विकसित किया गया था (दिसम्बर 2008), फिर भी यह वांछित जांच परिणामों को पूरा करने में विफल रहा क्योंकि जांच परिणाम टो लोड के वांछित मूल्य को पूरा नहीं कर सके दूसरे प्रारूप को संशोधित सैधांतिक डिजाइन के साथ विकसित किया गया था किंतु फिर से परिणामों ने अपेक्षित विनिर्देशों को पूरा नहीं किया। जैसाकि प्रौद्योगिकी को निष्फल ₹ 1.24 करोड़ के समस्त व्यय का प्रतिपादन किए बिना प्रदान किया गया था।</p>
2.	<p><b>हाई स्पीड अल्ट्रासोनिक रेल टेस्टिंग कार (एसपीयूआरटी)</b> एसपीयूआरटी कार को तीव्र पद्धति में</p>	<p>आरडीएसओ ने तीव्रता से परीक्षण के लिए हाई स्पीड अल्ट्रासोनिक रेल टेस्टिंग कार को खरीदने का निर्णय लिया। एसपीयूआरटी की खरीद के लिए दो कार्य</p>

	पटरी के अल्ट्रासोनिक परीक्षण के लिए उपयोग किया जाता है।	संस्वीकृत किए गए (1998-99 और 1999-2000)। यह देखा गया कि प्रदत्त ठेका (दिसम्बर 2003) के प्रति आपूरित (अप्रैल 2005) एसपीयूआरओ कार विदिनेशों का पालन करने में विफल रही और प्रणाली को निरस्त कर दिया गया (सितम्बर 2006)। संचालक परिषद ने आरडीएसओ द्वारा तैयार किए गए अव्यवहारिक विनिर्देशों हेतु एसपीयूआरटी कार की विफलता में योगदान दिया (नवम्बर 2006)। तत्पश्चात, तीन एसपीयूआरटी की खरीद हेतु अन्य कार्य को संसाधित नहीं किया गया क्योंकि रेलवे बोर्ड ने एसपीयूआरटी कार को खरीदने की बजाय ठेका आधारित सेवा पर पटरियों के परीक्षण को जारी रखने का निर्णय लिया। अन्ततः परियोजना को मार्च 2012 में बंद कर दिया गया था।
3.	गाड़ी चालित चेतावनी उपकरण (टीएडब्ल्यूडी) का डिजाइन एवं विकास आने वाली गाड़ियों के बारे में सड़क उपयोक्ताओं को दृश्य श्रव्य चेतावनी देकर लेवल क्रॉसिंग पर दुर्घटनाओं को रोकने के लिए डिजाइन किया गया	टीडब्ल्यूडी का विकास आरडीएसओ द्वारा किया गया था (सितम्बर 1998)। दो फर्मों <sup>74</sup> द्वारा आपूरित प्रारूपों को परे तथा पूरे में कार्यक्षेत्र परीक्षणों पर देखा गया था (मार्च 2001) जिसे उनकी विफलता, खराब विश्वसनीयता, अंतर्निहित कार्यक्षेत्र समस्याओं के कारण आरबी के निदेशों के अनुसार रोक दिया गया था (जुलाई 2003)।  तत्पश्चात, आरबी ने विभिन्न विनिर्देशों के साथ टीएडब्ल्यूडी को विकसित करने का निर्णय लिया (दिसम्बर 2004) और 90 मानवरहित और आबाद लेवर क्रॉसिंग पर विभिन्न विनिर्देशों के साथ कार्यक्षेत्र परीक्षण जारी रखने के लिए आरडीएसओ को निर्देश दिया। तदनुसार प्रणालियों को आरडीएस अनुमोदित फर्मों <sup>75</sup> द्वारा नौ जोनों (दमरे, दपरे, दरे, पूतरे, उरे, उपरे, उमरे एवं दपूरे) में व्यापक परीक्षणों के लिए प्रतिष्ठापित किया गया था।  दूसरी टीएडब्ल्यूटी प्रणाली के परीक्षणों में क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सूचित विफलताओं के फलस्वरूप आरबी ने निर्देश दिया (सितम्बर 2005) कि ठेकागत प्रतिबद्धताओं के साथ पहले से प्रगतिशील कार्यों से परे कोई अन्य परीक्षण दौर नहीं किया जाएगा।

<sup>74</sup> मै. मार्बल, मुम्बई और बीइएल, न्यू मुम्बई

<sup>75</sup> मै. सीइएल, साहिबाबाद और मै जीजी ट्रोनिक्स, बेंगलोर

		<p>तथापि, तब तक फर्मों ने उपरोक्त नौ जोनों को 89 उपस्करों की आपूर्ति पहले ही कर दी थी। परियोजना को अंततः सितम्बर 2008 में रेलवे बोर्ड द्वारा बंद कर दिया गया था।</p> <p>इस प्रकार, प्रारूप परीक्षण के बिना टीएडब्ल्यूटी उपस्करों की बड़ी मात्रा (90) की खरीद ने इन उपस्करों की खरीद में हुए ₹ 7 करोड़ के निष्फल व्यय के अलावा प्रौद्योगिकी के अभीष्ट लाभों से भारतीय रेल को वंचित कर दिया।</p>
--	--	--

#### (घ) परियोजनाओं के कार्यान्वयन के बाद वांछित उद्देश्यों की प्राप्ति ना होना

पहियों के चपटीकरण को “व्हील फ्लैट” के रूप में परिभाषित किया जाता है जोकि पटरियों पर पहियों की अनैच्छिक स्लाइडिंग के कारण होता है। चपटे पहियों के निरंतर उपयोग से पटरियों का टूटना/रोलिंग स्टॉक में खराबी आती है। व्हील फ्लैट का पता लगाने के लिए पहिया प्रभाव दबाव पहचान (डब्ल्यूआईएलडी) प्रणाली परियोजना को आईआईट, कानपूर के सहयोग से आरडीएसओ द्वारा आरंभ किया गया था (2001-2006)। प्रारूप को विकसित किया गया और परीक्षणों को अगस्त/सितम्बर 2006 में किया गया था। परियोजना को अक्टूबर 2006 में पूरा किया गया था। रेलवे बोर्ड ने आरडीएसओ द्वारा तैयार किए गए विनिर्देशों के अनुसार प्रणालियों की खरीद तथा प्रतिष्ठापन के लिए कोफमो को नामांकित किया था (फरवरी 2006)। विनिर्देशों के अनुसार प्रणाली निम्न हेतु सक्षम होगी (i) 770 एमएम से 1100 एमएम डायमीटर की रेंज में खराब पहियों का पता लगाना (ii) 30 से 160 किमी प्रतिघंटा की गति रेंज में प्रभाविकता से कार्य करना; और (iii) पहले पास पर 95 प्रतिशत या अधिक खराब पहियों का पता लगाना।

रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार कोफमो ने ₹ 11.43 करोड़ की लागत पर पंद्रह डब्ल्यूआईएलडी प्रणालियों की आपूर्ति के लिए दो ठेके दिए (अप्रैल 2007 एवं अप्रैल 2010)। चयनित फर्मों द्वारा आपूरित डब्ल्यूआईएलडी प्रणालियों को अगस्त 2007 से मई 2011 के दौरान दस क्षेत्रीय रेलवे (दपूरे, दपरे, दरे, दमरे, दपूमरे, पूमरे, पूरे, पूतरे, मरे एवं पमरे) में प्रतिष्ठापित किया गया था।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि प्रणाली के प्रतिष्ठापन/प्रवर्तन के बाद क्षेत्रीय रेलवे ने विफलताओं की सूचना दी जैसाकि झूठी चेतावनी के कारण अनावश्यक अवरोधन के कारण खराब विश्वसनीया, प्रणाली पर स्किडिड पहियों के गुजरने पर चेतावनी ना मिलना आदि। आरडीएसओ ने कमियों को स्वीकार किया

(मार्च 2011) कि यह प्रणाली 55 और 65 किमी प्रति घ. की गति पर 1000 एमएम व्हील डायमीटर के लिए ही इष्टतम परिणाम देने हेतु सक्षम थी।

इस मामले पर जीएम सम्मलेन (जनवरी 2012) में भी चर्चा की गई थी जिसमें यह टिप्पणी की गई कि डब्ल्यूआईएलडी का प्रदर्शन बहुत ही खराब है और 93 प्रतिशत चेतावनियां निरर्थक हैं।

इस प्रकार, डब्ल्यूआईएलडी प्रणाली को प्रणाली की सीमित उपयोगिता के कारण 31 मार्च 2014 तक कार्यान्वित नहीं किया जा सका था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 11.43 करोड़ का अनुत्पादक व्यय भी हुआ।

उपरोक्त निष्कर्ष (4.1.3.1-क से घ) स्पष्ट रूप से नई परियोजनाओं के विकास में पर्याप्त मॉनीटरिंग तंत्र और समय पर समापन तथा कार्यान्वयन हेतु उनके निष्पादन की कमी को दर्शाते हैं। आरण्डडी परियोजनाओं के समापन/कार्यान्वयन में विलम्ब के कारण नई प्रौद्योगिकी के अभीष्ट लाभों से रेलवे को वंचित करने के अलावा प्रौद्योगिकी पुरानी हो सकती है।

#### 4.1.2.2 श्रमबल प्रबंधन

##### (क) अपेक्षित शोध विशेषज्ञों की अनुपलब्धता

अगस्त 2007 में जारी की गई लेखापरीक्षा जांच के प्रतिक्रियास्वरूप आरडीएसओ ने बताया (मई 2008) कि आरडीएसओ कार्मिकों का डिजाइन/आरण्डडी कार्यकलापों और यथासंभव परामर्श हेतु प्रयुक्त किया जाता है। आरडीएसओ ने यह भी बताया कि इसके स्टाफ में मुख्यतः डिप्लोमा धारक/इंजीनियरिंग स्नातकों को शामिल किया गया था और उनके पास उच्च स्तरीय शोध करने के लिए पर्याप्त योग्यता नहीं थी।

इसके अलावा, रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत की गई अपनी स्थिति रपट में आरडीएसओ ने बताया (अप्रैल 2010) कि आरण्डडी एक बहुविषयक कार्यकलाप है जिसके लिए वर्तमान में विभिन्न आईआईटीज आदि के साथ विशेष समझौता ज्ञापनों के माध्यम से बाध्य स्रोतों से प्राप्त विशेषज्ञों और वैज्ञानिकों की आवश्यकता है। आरडीएसओ ने आगे स्वीकार किया कि वैज्ञानिकों एवं विशेषज्ञों की इन-हाऊस उपलब्धता निश्चित रूप से ऐसी परियोजनाओं को शीघ्रता से करने के लिए सहायक होगी। इसे निम्नलिखित द्वारा प्राप्त किया जा सकता था।

- एचएजी स्तर तक पदोन्नति अवसर के साथ यूपीएससी के माध्यम से भर्ती किए गए वैज्ञानिकों (डॉक्टरेट) के प्रथक सदृश संवर्ग द्वारा।

- अन्य वैज्ञानिक संगठनों से प्रौद्योगिकी विशेष विशेषज्ञों की प्रतिनियुक्ति द्वारा।
- जटिल आरण्डडी परियोजनाओं पर कार्य करने हेतु आवश्यक विशेषज्ञों की हायरिंग द्वारा।

अभिलेखों से आगे पता चला कि केंद्रीय रेलवे अनुसंधान बोर्ड (सीबीआरआर) ने आरडीएसओ के लिए उच्चतर योग्यता धारण करने वाले व्यक्तियों के समर्पित नियमित अनुसंधान संवर्ग के लिए सुझाव दिया (जून 2010)। पिछली लेखापरीक्षा रिपोर्ट (2004 की स. 9) पर की गई कार्रवाई टिप्पणी में रेलवे बोर्ड ने स्वयं बताया (जनवरी 2011) कि आरण्डडी गतिविधियों के प्राथमिक कार्य पर ध्यान केंद्रण के उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए एक प्रथक अनुसंधान समुह बनाया जाएगा जो बहु-विषयक दलों की अपेक्षा रखने वाली मुख्य परियोजनाओं का प्रबंधन करेगा। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि आरडीएसओ ने उच्चतर योग्यता वाले व्यक्तियों की सीधी भर्ती द्वारा अनुसंधान संवर्ग के पुनर्निर्माण के लिए समय-समय पर (मई 2011, सितम्बर 2011, मार्च 2013 तथा अगस्त 2013) प्रस्ताव रखे। हालांकि, यह मामला रेलवे बोर्ड के पास लंबित था। जैसाकि रेलवे बोर्ड द्वारा दिए गए आश्वासन के चार वर्षों के बीत जाने के बाद और आरडीएसओ के निरंतर प्रस्तावों के बावजूद प्रथक अनुसंधान संवर्ग के गठन का मामला अब तक रेलवे बोर्ड के पास लंबित है (मार्च 2015)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि समीक्षा अवधि के दौरान आरडीएसओ ने 48 आरण्डडी कार्यकलापों में विभिन्न आईआईटीज तथा विदेशी फर्मों से परामर्शदात्री सेवाएं प्राप्त की थी जिसमें ₹ 70.19 करोड़ की अनुमानित लागत शामिल है। आरण्डडी परियोजनाओं को शुरू करने के लिए आवश्यक विशेषज्ञ आरडीएसओ में उपलब्ध नहीं थे और आरडीएसओ को आरण्डडी कार्यकलापों की मात्रा एवं गुणवत्ता से समझौता करते हुए अनुसंधान एवं विकास की अपनी प्राथमिक जिम्मेदारियों के लिए बाहरी विशेषज्ञों पर निर्भर रहना पड़ा।

#### (ख) नवीनीकरण समिति की सिफारिशों की कार्यान्वित ना करना

रेल मंत्रालय ने सरल तरीके से क्षेत्रीय रेलवे के रूप में आरडीएसओ को परिवर्तित करने के लिए और आरडीएसओ के नवीनीकरण की रूपात्मकता की गणना करने के लिए एक समिति का गठन किया (अगस्त 2002)। विक्रेता विकास/निरीक्षण और डिजाइन कार्यकलापों के नियमित कार्यों से आरडीएसओ को मुक्त करने का विचार था जिससे कि यह पूर्णरूप से अनुसंधान कार्य पर ध्यान केंद्रित कर सके।

अपनी रिपोर्ट में (मई 2003) नवीनीकरण समिति ने अन्य बातों के साथ-साथ बताया कि:

- आरडीएसओ को मुख्य अनुसंधान संगठन होने के नाते अनुसंधान के अपने मुख्य कार्य पर ध्यान केंद्रित करना चाहिए।
- डिजाइन एवं विक्रेता विकास से संबंधित कार्य का चरणबद्ध तरीके से विकेंद्रीकरण किया जाना चाहिए जिससे कि आरडीएसओ को इस कार्यकलाप से मुक्त किर दिया जाएगा और यह अनुसंधान कार्य पर ध्यान दे सकेगा।
- डिजाइन एवं विक्रेता विकास स्टाफ को अन्य उत्पादन यूनिटों को हस्तांतरित किया जाना चाहिए।

उपरोक्त रिपोर्ट के आधार पर रेलवे बोर्ड ने सिफारिशों के कार्यान्वयन हेतु संबंधित रेलवे बोर्ड के निदेशालयों को निर्देश दिए (सितम्बर 2003)।

लेखापरीक्षा ने समिति की सिफारिशों के कार्यान्वयन का निर्धारण किया और पाया कि:

- 481 डिजाइन स्टाफ की कुछ संस्वीकृत क्षमता के प्रति 31 मार्च 2014 तक आरडीएसओ के 13 निदेशालयों में 408 अभी तक कार्य कर रहे थे। लेखापरीक्षा जांच पर प्रतिक्रिया में आरडीएसओ ने बताया (मार्च 2013) कि रेलवे बोर्ड से स्पष्ट निर्देशों के अभाव में डिजाइन स्टाफ के स्थानांतरण हेतु कार्रवाई नहीं की गई थी।
- डिजाइन स्टाफ के स्थानांतरण पर कार्रवाई करने की बजाय आरडीएसओ ने जनवरी 2004 से अक्टूबर 2014 के दौरान 133 डिजाइन स्टाफ की नई नियुक्तियां की जिसमें 31 अक्टूबर 2014 तक उनके वेतन एवं भत्तों के प्रति लगभग ₹ 14.05 करोड़ व्यय शामिल है।
- विक्रेता विकास स्टाफ के संबंध में 134 की संस्वीकृत क्षमता के प्रति 110 स्टाफ अगस्त 2014 तक आरडीएसओ में कार्य कर रहा था।

उपरोक्त से स्पष्ट है कि नवीनीकरण समिति की सिफारिशों के दस वर्षों के बीत जाने के बाद भी विक्रेता विकास और डिजाइन स्टाफ का विकेंद्रीकरण आरडीएसओ द्वारा नहीं किया गया था जिसके कारण आरडीएसओ अनुसंधान एवं विकास के अपने मुख्य उत्तरदायित्व पर ध्यान केंद्रित करने में असमर्थ था।

#### 4.1.2.3 पूंजी की लागत अनुसंधान एवं विकास कार्यकलापों के अनुरूप नहीं थी

आरडीएसओ कार्यकलापों पर व्यय पूंजीगत लेखाशीर्ष पर प्रभारित है। आरडीएसओ में अनुसंधान कार्यकलापों की कार्यप्रणाली को सुधारने के लिए आरडीएसओ का पूंजीगत बजट पर्याप्त होना चाहिए। लेखापरीक्षा ने पाया कि (दिसम्बर 2005) की बैठक में अध्यक्ष रेलवे बोर्ड ने बताया कि भारतीय रेल के कुल व्यय के अनुपात में आरडीएसओ के व्यय केवल 0.2 प्रतिशत है जोकि काफी कम और भारतीय रेल की उत्पादकता, सुरक्षा और प्रवाह क्षमता को सुधारने के लिए कार्यो/परियोजनाओं हेतु अनुपयुक्त है। अपनी स्थिति रिपोर्ट में आरडीएसओ ने बताया (अप्रैल 2010) कि आरडीएसओ का पूंजीगत बजट भारतीय रेल के पूंजीगत बजट का लगभग 0.25 प्रतिशत है जोकि रेलवे जैसे प्रौद्योगिकी चालित उद्यम की अनुसंधान एवं विकास आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं है। आरडीएसओ ने यह भी बताया कि इसका पूंजीगत बजट सारे विश्व में लगभग 2-3 प्रतिशत के समान उद्यम औसत की तुलना में काफी कम है। तदनुसार आरडीएसओ ने पूंजीगत बजट को भारतीय रेल के पूंजीगत बजट के लगभग 2-3 प्रतिशत तक बढ़ाने का सुझाव दिया था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि एक तरफ आरडीएसओ ने बताया कि इसका पूंजीगत बजट काफी कम था और दूसरी तरफ आरडीएसओ ने मूल बजट आबंटन (ओबीए) की तुलना में संशोधित बजट आबंटन (आरबीए) के रूप में कम बजट की मांग की थी और यहां तक कि अंतिम बजट आबंटन (एफबीए) भी आरबीए से कम था, जिसे निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 4.3

(आकंड़े करोड़ में)

वर्ष	ओबीए	आरबीए	एफबीए
2010-11	78.00	41.91	40.60
2011-12	50.00	38.63	38.42
2012-13	51.11	51.19	51.19
2013-14	40.00	28.06	24.00
2014-15	25.00	25.00	19.25
<b>कुल</b>	<b>244.11</b>	<b>184.79</b>	<b>173.46</b>
<b>औसत</b>	<b>48.82</b>	<b>36.96</b>	<b>34.69</b>

स्रोत: आरडीएसओ के वित्त विभाग के अभिलेख

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि आरबीए के रूप में आरडीएसओ द्वारा मांगा गया बजट पांच वर्षों में से तीन वर्षों में ओबीए के बजट से कम (₹ 11.37 करोड़ और ₹ 36.09 करोड़ के बीच) था। यह भी देखा गया कि एफबीए



भी चार वर्षों में आरबीए से कम (₹ 0.21 करोड़ और ₹ 5.75 करोड़ के बीच) था। उपरोक्त पांच वर्षों के दौरान औसतन आरबीए; ओबीए से 32 प्रतिशत कम है और एफबीए; ओबीए से 42 प्रतिशत न्यूनतर है। इस तथ्य से यह स्पष्ट है कि आरडीएसओ द्वारा कम मांग किया गया और आबंटित पूंजीगत बजट वित्तीय बाधाओं के कारण आरडीएसओ कार्यकलापों में रूकावट पैदा कर सकता है।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि 2009-10 से 2013-14 की अवधि के दौरान आरएण्डडी कार्यकलापों पर आरडीएसओ द्वारा किया गया व्यय कुल व्यय का केवल 9 से 18 प्रतिशत था (राजस्व एवं पूंजीगत शीर्षों के अंतर्गत) जिसके ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

तालिका 4.4

(₹ करोड़ में)

वर्ष	राजस्व शीर्ष के अंतर्गत व्यय	पूंजीगत शीर्ष के अंतर्गत व्यय	कुल व्यय	आरएण्डडी के अंतर्गत व्यय	कुल व्यय में से आरएण्डडी पर किए गए व्यय की प्रतिशतता
2009-10	145.99	43.56	189.55	23.0	12
2010-11	122.23	43.91	166.14	29.53	18
2011-12	134.59	38.91	173.50	31.24	18
2012-13	149.36	52.44	201.80	33.63	17
2013-14	162.01	24.50	186.51	18.64	9

स्रोत: आरडीएसओ के बिल विभाग के अभिलेख

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि आरएण्डडी कार्यकलापों पर आरडीएसओ द्वारा किए गए कुल व्यय का अनुपात काफी कम था और बढ़ती आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं था। इसके परिणामस्वरूप आरडीएसओ के आरएण्डडी प्रयास त्रुटिपूर्ण थे।

#### 4.1.2.4 विक्रेता विकास कार्यकलाप

आरडीएसओ के कार्यों में सुरक्षा एवं सुरक्षा से संबंधित वस्तुओं की खरीद हेतु नए विक्रेताओं का पंजीकरण करना भी शामिल है। क्षेत्रीय रेलवे की उत्पादन इकाइयां भी सुरक्षा एवं सुरक्षा से संबंधित वस्तुओं के लिए विक्रेताओं के पंजीकरण हेतु उत्तरदायी हैं। क्षेत्रीय रेलवे एवं उत्पादन इकाइयां आरडीएसओ/उत्पादन इकाइयों द्वारा पंजीकृत विक्रेताओं से सुरक्षा एवं सुरक्षा से संबंधित वस्तुओं की खरीद के लिए आवश्यक हैं।

विक्रेताओं के नए पंजीकरण के लिए दिशानिर्देशों को भारतीय मानदंड संगठन (आईएसओ) द्वारा निर्धारित किया गया है जिसमें विक्रेताओं के पंजीकरण और

उनके उन्नयन तथा अपनयन हेतु प्रक्रिया को शामिल किया गया है। आरडीएसओ में विक्रेता विकास के लिए आरएसओ दिशानिर्देशों में उल्लिखित प्रक्रिया को नीचे दिया गया है:

- रूचि-प्रकटन (इओआई) को तीन विक्रेताओं से कम को लेकर सभी अनुमोदित सुरक्षा एवं सुरक्षा संबंधी वस्तुओं के लिए समाचार पत्रों (प्राथमिकता से त्रैमासिक आधार पर) में प्रकाशित किया जाता है। इओआई के ब्यौरों को आरडीएसओ वेबसाइट पर भी डाला जाता है।
- इओआई पर प्रक्रिया में विक्रेता संबंधित मद्दों के लिए अनुमोदित आपूर्तिकर्ताओं के रूप में पंजीकरण के लिए आवेदन करते हैं।
- नए पंजीकरण को आईएसओ दिशानिर्देशों में निर्धारित पात्रता मानदंड को पूरा करने के बाद दो वर्षों की अधिकतम अवधि के लिए भाग-II विक्रेता के रूप में दिया जाता है। नवीकृत पंजीकरण (दूसरा एवं आगामी) तीन वर्षों की अवधि के लिए वैध है।
- विक्रेताओं को उनके अनुभव (न्यूनतम निर्दिष्ट गुणवत्ता को पूरा करने के बाद पिछला निरीक्षण प्रमाणपत्र जारी करने की तारीख से एक वर्ष या 15 माह की न्यूनतम अवधि) के आधार पर भाग-I विक्रेता के रूप में अपग्रेड किया जाता है। तथापि, विक्रेता की असंतोषजनक गुणवत्ता/कार्यकुशलता हेतु आरोप्य प्रतिकूल निष्पादन पर उन्नयन के समय विचार किया जाना है।
- विक्रेता को खराब प्रदर्शन, गैर-अनुरूपता, अनुमोदित क्यूएपी का अननुपालन आदि के आधार पर अपनयन या अस्थायी/स्थायी रूप से डिलिस्ट किया जा सकता है।

लेखापरीक्षा ने आरडीएसओ के निदेशालय में अनुरक्षित विक्रेता विकास के अभिलेखों की जांच की। इस संबंध में विस्तृत निष्कर्षों पर नीचे चर्चा की गई है।

#### (क) रूचि प्रकटन (इओआई) को जारी ना करना

आरडीएसओ के अभिलेखों से पता चला कि समीक्षा अवधि (2008-09 से 2013-14) के दौरान 118 इओआईज को आरडीएसओ द्वारा इसके वेबसाइट पर प्रकाशित किया गया था। तथापि, इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल एवं सिग्नलिंग के संबंध में 51 एकल विक्रेता 2008 से निरंतर थे। छह वर्षों से अधिक से इन वस्तुओं के लिए एकल विक्रेताओं के बावजूद कोई इओआईज समाचार पत्रों में या आरडीएसओ वेबसाइट पर प्रकाशित नहीं की गई है।

यह स्पष्ट है कि आरडीएसओ एकल विक्रेताओं के मध्य एकाधिकार की प्रवृत्ति के विकास के जोखिम को अपरिहार्य बनाते हुए इओआई जारी करने हेतु आईएसओ द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों का पालन नहीं कर रहा था।

**(ख) आरंभिक विकास, उन्नयन, नवीकरण, डिलिस्टिंग आदि में विसंगतियां**

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित नमूना के आधार पर 2008-09 से 2013-14 तक की अवधि के दौरान आरडीएसओ के विक्रेता प्रबंधन की प्रक्रिया की समीक्षा की:

**तालिका 4.5**

विक्रेता की श्रेणी	विक्रेताओं की कुल संख्या	लेखापरीक्षा द्वारा चयनित नमूना
पंजीकरण विक्रेताओं की कुल संख्या	515	50
डिलिस्टिड/अपनयन किए गए विक्रेताओं की कुल संख्या	386	20
नवीनीकरण मामलों की कुल संख्या	2392	50
उन्नयन किए गए विक्रेताओं की कुल संख्या	257	20

समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

यद्यपि आरडीएसओ में विक्रेताओं के आरंभिक पंजीकरण, अयनयन और डिलिस्टिंग के लिए निर्धारित दिशानिर्देशों (पैरा 7.4 में उल्लिखित) का पालन किया जा रहा था फिर भी दो विक्रेताओं के उन्नयन में प्रक्रियात्मक चूक देखी गई थी। इसके ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

- एक फर्म<sup>76</sup> को दो वर्षों की अवधि के लिए उच्च क्षमता के हाइटेरल अपर लॉअर वाशरर्स की आपूर्ति के लिए भाग-II विक्रेता के रूप में आरडीएसओ द्वारा पंजीकृत (जून 2007) किया गया था। फर्म ने इस तथ्य के बावजूद भाग-I हेतु उन्नयन के लिए आवेदन किया था (सितम्बर 2009) कि भाग-II के लिए पंजीकरण जून 2009 में समाप्त हो चुका था और इसे नवीकरण की आवश्यकता थी। तथापि, आरडीएसओ ने फर्म द्वारा स्वयं एकत्र की गई छह क्षेत्रीय रेलवे की निष्पादन रिपोर्टों के आधार पर भाग-I विक्रेता के रूप में फर्म का उन्नयन कर दिया था (दिसम्बर 2009)। यह निर्धारित दिशानिर्देशों को विरुद्ध था जिसके अनुसार उन्नयन हेतु विचार करते समय प्रेषितियों (क्षेत्रीय

<sup>76</sup> मै. कॉलस्टर स्टील लिमिटेड, कोलकाता

रेलवे) से आरडीएसओ द्वारा विक्रेताओं के निष्पादन को एकत्र किया जाना चाहिए।

उपरोक्त तथ्य दर्शाते हैं कि आरडीएसओ ने किसी क्षेत्रीय रेलवे से अपेक्षित कोई भी प्रत्यक्ष फीड बैक प्राप्त किए बिना और इस तथ्य की अवहेलना करते हुए कि भाग-II विक्रेता के रूप में फर्म की अनुमोदित अवधि पहले ही समाप्त हो चुकी थी, फर्म का उन्नयन कर दिया इससे फर्म को अनुचित लाभ पहुंचाया गया।

- (ii) एक अन्य मामले में एक्सिल बॉक्स बैरिंग की आपूर्ति के लिए भाग-I के रूप में पंजीकृत एक फर्म<sup>77</sup> का क्षेत्रीय रेलवे की खराब रिपोर्टों के आधार पर एक वर्ष की अवधि के लिए भाग-II हेतु अपनयन कर दिया गया था (अक्टूबर 2008)। इस तथ्य के बावजूद, कि फर्म की विफलता 2008 से 2010 के दौरान जारी रही, आरडीएसओ ने इस आधार पर भाग-I हेतु फर्म का उन्नयन कर दिया (2009) कि भाग-I में केवल एक फर्म थी और पिछली अवधियों की तुलना में 2009-10 के दौरान बैरिंग में खराबी में काफी कमी आई थी। आरडीएसओ का यह कार्य विक्रेताओं उन्नयन हेतु निर्धारित दिशानिर्देशों को विरुद्ध था जिसमें उन्नयन के समय पर विक्रेताओं के किसी प्रतिकूल निष्पादन को नहीं देखा जाना चाहिए। इससे भी फर्म को अनुचित लाभ पहुंचाया गया था।

#### 4.1.2.5 आरडीएसओ की बजाय विक्रेता विकास कार्यकलापों पर अधिक बल देना।

भारतीय रेल का मुख्य अनुसंधान संगठन होने के नाते आरडीएसओ के मुख्य कार्य के रूप में अनुसंधान एवं विकास (आरएण्डडी) को परिकल्पित किया गया है। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि 2008-14 की अवधि के दौरान आरडीएसओ को विक्रेता विकास कार्यकलापों में मुख्य रूप से संलिप्त पाया गया और आरएण्डडी पर नहीं। यह इस तथ्य से उदाहरण देकर समझाया गया है कि 31-12-2014 को 999 मर्दों के लिए आरएण्डडी के पास 3468 विक्रेता पंजीकृत थे। इसके अलावा, समीक्षा अवधि के दौरान आरडीएसओ ने 515 भाग-II विक्रेताओं को पंजीकृत, 386 विक्रेताओं को डिलिस्टिड/अपनयन, भाग-II से भाग-I में 257 विक्रेताओं का उन्नयन तथा 2392 विक्रेताओं का नवीकरण किया था। इन विक्रेता विकास कार्यकलापों के लिए आरडीएसओ के 32 निदेशालयों में 14 सक्रियता से शामिल

<sup>77</sup> मै. एनईआई, ज्यपुर

थे। इसके अलावा, विक्रेता विकास तथा डिजाइन कार्यकलापों का विकेंद्रीकरण नवीकरण समीति की सिफारिशों के अनुसार आरडीएसओ द्वारा नहीं किया गया था जैसाकि पिछले पैरा 4.1.3.2 (ख) में भी बताया गया है।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि आरडीएसओ आरण्डडी कार्यकलापों को करने के लिए आवश्यक तकनीकी श्रमबल से पर्याप्त रूप से सज्जित नहीं था। घरेलू क्षमता एवं विशेषज्ञों के निर्माण की बजाय आरडीएसओ ने विभिन्न आईआईटीज/विदेशी सत्वों के साथ समझौता ज्ञापन किए और समीक्षा अवधि के दौरान 48 आरण्डडी कार्यकलापों को आऊटसोर्स किया जिन्हे आरडीएसओ का मुख्य कार्य माना जाता था। इन तथ्यों को पैरा 4.1.3.2 (क) में भी बताया गया है। लेखापरीक्षा ने आगे बताया कि आरडीएसओ द्वारा आरण्डडी कार्यकलापों पर किए कुल व्यय का अनुपात पैरा 4.1.3.3 में निर्दिष्ट की गई बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपर्याप्त था।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि मुख्य आरण्डडी कार्यकलापों पर ध्यान केंद्रित करने की बजाय आरडीएसओ मुख्य रूप से विक्रेता विकास के सहायक और गौण कार्यों और आहरणों एवं विनिर्देशों जैसे अन्य साधारण कार्यकलापों में लगा हुआ था। यह आरडीएसओ द्वारा किए जाने वाले आरण्डडी कार्यकलापों की गुणवत्ता एवं मात्रा तथा भारतीय रेल के तकनीकी उन्नयन एवं आधुनिकीकरण में इसके समस्त योगदान को प्रभावित कर सकता है।

#### 4.1.3 निष्कर्ष

आरडीएसओ में 58 चिन्हित आरण्डडी परियोजनाओं में से 17 को पूरा करने में काफी विलम्ब (तीन से 82 माह के बीच) देखे गए थे। पूरी की गई परियोजनाओं के गैर-कार्यान्वयन के मामलें (सितम्बर 2009 और दिसम्बर 2010) भी देखे गए थे जिसके परिणामस्वरूप नई प्रौद्योगिकियों के विकास पूराने हो सकते हैं। रेलवे को परियोजनाओं के समय पर समापन/कार्यान्वयन के लिए प्रणाली में प्रभावी मॉनीटरिंग तंत्र को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

पर्याप्त देशी योग्यता प्राप्त अनुसंधान विशेषज्ञों की कमी ने आरडीएसओ को बाहरी एजेंसियों से परामर्श कार्य पर निर्भर करने के लिए दबाव डाला जिसके कारण आरडीएसओ पर वित्तीय भार वृद्धि के अलावा परियोजना समापन/कार्यान्वयन में विलंब हुआ। वर्षों से आरडीएसओ, रेलवे बोर्ड की सिफारिशों/अनुदेशों की पूनरावर्ती के बावजूद आरण्डडी कार्यकलापों पर कम और विक्रेता विकास/निरीक्षणों एवं डिजाइन कार्यकलापों जैसे सहायक कार्यों पर अधिक ध्यान केंद्रण करता है।

आरडीएसओ को मुख्य आरण्डडी कार्यकलापों पर अपने पूंजीगत व्यय को बढ़ाना चाहिए जिससे कि आरण्डडी के इसके मुख्य कार्यकलापों पर उचित बल दिया जा सके।

मामले को फरवरी 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

## 4.2 रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला की कार्यप्रणाली

### मुख्य बातें

रेल कोच फैक्ट्री कपूरथला, भारतीय रेल की कोच उत्पादन इकाई, को 1986 में स्थापित किया गया था। डिब्बों के डिजाइन, विकास एवं विनिर्माण की जिम्मेदारी इसे सौंपी गई है। आरंभ में उत्पादन क्षमता 1000 कोच प्रति वर्ष थी जो 2010 में बढ़ कर 1500 कोच प्रति वर्ष हो गई थी।

रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला प्रति वर्ष 1500 कोचों से अधिक का विनिर्माण करता है जिसमें लगभग 470 एलएचबी कोच शामिल हैं। यह अत्याधिक संयंत्र तथा लेजर कटिंग प्लाजमा कटिंग, रोबोटाइज्ड कटिंग तथा स्पॉट वेल्डिंग सुविधाओं जैसी विशेष सुविधाओं वाली मशीनरी से सज्जित है।

लेखापरीक्षा आरसीएफ की कार्यप्रणाली पर संसाधनों के उचित आबंटन तथा उपयोगिता, उत्पादन कार्यकलापों में दक्षता और मॉनीटरिंग प्रणाली की प्रभावकारिता को सुनिश्चित करने के लिए बजटिंग एवं लेखाकरण प्रक्रियाओं की सटीकता के निर्धारण के उद्देश्यों के साथ की गई थी।

कुछ महत्वपूर्ण निष्कर्षों का उल्लेख निम्नानुसार है :

- मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के विनियोजन को उत्पाद की लागत का घटक माना जाता है। कोचों की लागत पर अधिक डीआरएफ के भारण के परिणामस्वरूप कोचों की लागत में वृद्धि और 2011-12 से 2013-14 के दौरान ₹ 3.31 करोड़ के लाभांश का परिहार्य भुगतान हुआ।

(पैरा 4.2.6.1 ख)

- वार्षिक रौलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) में नए कोचिंग स्टॉक हेतु प्रावधानों, जिन्हें कम से कम दो वर्ष पूर्व बनाया जाना था, को रेलवे बोर्ड द्वारा विलम्ब से अंतिम रूप दिया गया था। आरसीएफ के कोच उत्पादन कार्यक्रम के रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदन में समान विलम्ब देखे गए थे। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने इसके द्वारा अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम के संबंध में निरंतर परिवर्तन किए थे जैसाकि वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 में देखा गया। अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम में किए गए परिवर्तनों के परिणामस्वरूप ₹ 31.93 करोड़ मूल्य की वस्तुएं/सामग्रियां अनुपयोगी पड़ी रही।

(पैरा 4.2.6.2)

- एलएचबी स्टेनलेस स्टील कोचों के उत्पादन के लिए पूर्ण अंतरण हेतु परियोजना को अप्रैल 2008 में शुरू किया गया था। उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति ने अपनी रिपोर्ट में सुरक्षा कारणों से एलएचबी प्रकार के कोच उत्पादन में पूर्ण अंतरण एवं पारम्परिक प्रकार के कोचों के उत्पादन को रोकने की सिफारिश की थी (फरवरी 2012)। परियोजना असफल रही क्योंकि आरसीएफ अब तक किसी भी उत्पादन वर्ष में 470 एलएचबी कोचों से अधिक का विनिर्माण करने में समर्थ नहीं था और आरसीएफ में उत्पादित अधिकतर कोच अभी भी पारम्परिक प्रकार के थे जो पारम्परिक कोचों को चरणबद्ध तरीके से हटाने के उद्देश्य के विरुद्ध थे।

(पैरा 4.2.6.2 क)

- राइट्स/आरडीएसओ द्वारा भंडारों का पूर्व-निरीक्षण सामग्रियों की गुणवत्ता को सुनिश्चित करने के लिए था। राइट्स/आरडीएसओ द्वारा पूर्व निरीक्षण की गई वस्तुओं का आरसीएफ द्वारा निरस्तीकरण के मामले लेखापरीक्षा संवीक्षा के दौरान देखे गए थे। कई मामलों में आपूर्तिकर्ताओं द्वारा त्रुटियों को आशोधित किया गया था या निरस्त सामग्री की लागत को वसूल किया गया था। राइट्स/ आरडीएसओ जैसी प्रतिष्ठित एजेंसियों द्वारा निरीक्षण एवं प्रमाणित किए जाने के बाद आपूर्ति सामग्री के निरस्तीकरण के मामले त्रुटिपूर्ण निरीक्षण प्रक्रिया को दर्शाते हैं।

(पैरा 4.2.6.7 ख)

- तकनीकी संवर्ग में श्रमबल की कमी से तकनीशियों एवं पर्यवेक्षकों, जिसके लिए उच्चतर तकनीकी योग्यता अपेक्षित है और जिन्हें रेलवे भर्ती बोर्ड द्वारा भर्ती किया जाता है, के स्थान पर पूरक के रूप में महाप्रबंधक द्वारा अधिक गुप-डी स्टाफ की नियुक्ति द्वारा लपरवाहीपूर्ण से डील किया गया था।

(पैरा 4.2.6.8 ख)

- सभी तैयार कोचों को उनके विनिर्माण के आद शीघ्र ही आबंटी क्षेत्रीय रेलवे को भेजा जाना आवश्यक है। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि 286 विनिर्मित कोचों को समय पर नहीं भेजा गया और निर्धारित समय सीमा से परे एक से दस माह के बीच की अवधियों के लिए रोका गया था। तैयार कोचों के प्रेषण में इस विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 414.40 करोड़ का निवेश निष्फल रहा। इसके कारण ₹ 46.14 करोड़ की अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि हुई जो अप्रभावी मॉनीटरिंग तंत्र को दर्शाती है।

(पैरा 4.2.6.9 क)



- ₹21.53 करोड़ मूल्य के भंडार घटक 36 माह से अधिक समय से बिना निर्गम के अनुपयोगी पड़े हुए थे। इन वस्तुओं को स्क्रैप या उपयोज्य घोषित नहीं किया गया था क्योंकि सर्वेक्षण समिति ने इन वस्तुओं का सर्वेक्षण नहीं किया था जिसके परिणामस्वरूप सामान्य राजस्व को लाभांश के परिहार्य भुगतान के अलावा वस्तुओं का निस्तारण नहीं हुआ।

(पैरा 4.2.6.9 ख)

#### 4.2.1 प्रस्तावना

1981 से पूर्व देश में केवल तीन यात्री कोच फैक्ट्रियां, अर्थात् इटीग्रल कोच फेक्ट्री पेराम्बुर; भारत अर्थमुवर्स लि. बेंगलोर और जेसप एण्ड कम्पनी लि कलकला, थी। इनकी उत्पादन क्षमता क्रमशः 800 कोच, 300 से 400 कोच और 250 कोचों की थी। भारतीय रेल के लिए कोचों की वार्षिक आवश्यकता का निर्धारण रेलवे सुधार समिति द्वारा 2620 कोच प्रतिवर्ष पर किया गया था जबकि उत्पादन क्षमता केवल 1400 कोच प्रति वर्ष थी। 1220 कोच प्रतिवर्ष की कमी को 200 अतिरिक्त कोचों के विनिर्माण हेतु आईसीएफ की वार्षिक उत्पादन क्षमता को बढ़ाने और कपूरथला में 1000 कोच प्रतिवर्ष की उत्पादन क्षमता के साथ नई फेक्ट्री की स्थापना द्वारा पूरा करने का प्रस्ताव रखा गया था। रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल के लिए कोच उत्पादन इकाई की स्थापना करने के लिए 1981 में निर्णय लिया, तदनुसार कपूरथला में रेल कोच फेक्ट्री (आरसीएफ/कपूरथला) को 1000 कोच प्रतिवर्ष की प्रतिष्ठापित क्षमता के साथ 1986 में स्थापित किया गया था। पहले कोच को 31 मार्च 1988 को बनाया गया था और इसके बाद इसके उत्पादन में दिसम्बर 2006 में रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत ₹ 55.42 करोड़ की लागत पर विस्तारण योजना-I<sup>78</sup> के अंतर्गत 1000 से 1400 तक उत्तरोत्तर वृद्धि की गई थी। प्रतिष्ठापित क्षमता को ₹ 37.97 करोड़ की संस्वीकृत लागत पर अप्रैल 2008 में विस्तारण परियोजना-II<sup>79</sup> अंतर्गत 1500 कोच प्रतिवर्ष तक बढ़ाया गया था।

<sup>78</sup> पिन बुक 2005-06 की मद सं.5 के अंतर्गत संस्वीकृत। आरसीएफ एवं मै. इरकोन के बीच ठेका 12/12/2006 को किया गया था।

<sup>79</sup> पिन बुक 2008-09 की मद सं. 4 के अंतर्गत संस्वीकृत। आरसीएफ एवं मै. राइट्स के बीच ठेका 19/04/2008 को किया गया था:

रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला वर्तमान में 1500 कोच<sup>80</sup> प्रतिवर्ष से अधिक का विनिर्माण कर रही है जिसमें लगभग 325 से 470 एलएचबी<sup>81</sup> कोच शामिल हैं। चूंकि उत्पादन मार्च 1988 में आरंभ हो गया था, आरसीएफ मार्च 2014 तक भारतीय रेल के लिए 28,863 कोचों का विनिर्माण कर चुकी है यह अत्याधुनिक संयंत्र तथा लेजर कटिंग, प्लाजमा कटिंग, रोबोटाइज्ड वेल्डिंग और स्पॉट वेल्डिंग सुविधाओं जैसी विशेष सुविधाओं से युक्त है।

आरसीएफ के लिए बजट का प्रावधान रोलिंग स्टॉक के अंतर्गत मांग सं. 16 में किया गया है। पिछले तीन वर्षों (2011-12 से 2013-14) के दौरान वार्षिक बजट आबंटन ₹ 2049 करोड़ से ₹ 2325 करोड़ के बीच था। आरसीएफ के सकल बजट के 66 प्रतिशत से 70 प्रतिशत को कोचों के विनिर्माण हेतु कच्चा माल की खरीद, 13 प्रतिशत से 15 प्रतिशत को श्रमबल को भुगतान तीन प्रतिशत से छह प्रतिशत को नई परिसम्पतियों के निर्माण पर खर्च किया जाता था और शेष उपरि-शीर्ष थे।

आरसीएफ/कपूरथला की कार्यप्रणाली पर कोई विस्तृत अध्ययन हाल ही में नहीं किया गया है। इसलिए, आरसीएफ, कपूरथला की कार्यप्रणाली पर समीक्षा करना उचित माना गया है। क्योंकि सभी कार्यकलाप अर्थात् डिजाईनिंग, नियोजन, कोचों का विनिर्माण, सामग्री की खरीद और परियोजना प्रबंधन आदि को इसके प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत किया जाता है।

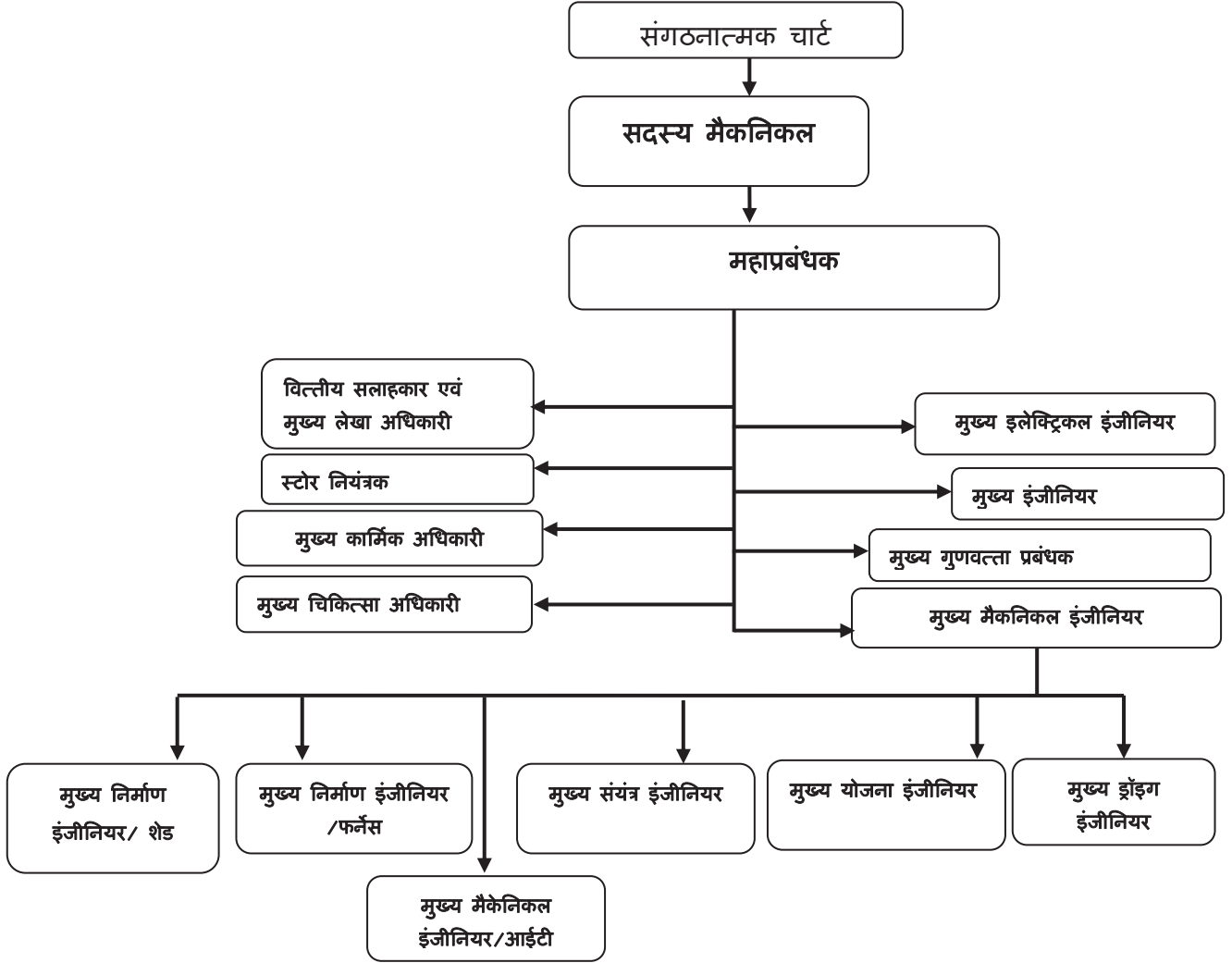
#### 4.2.2 संगठनात्मक अवसरचना

आरसीएफ की अध्यक्षता महाप्रबंधक द्वारा की जाती है जोकि प्रत्यक्ष रूप से रेलवे बोर्ड में सदस्य मैकेनिकल के नियंत्रणाधीन कार्य करता है। उसकी सहायता

<sup>80</sup> (क) पारम्परिक कोच: जीएस, एससीएन, वीपीयूएचएक्स, एसएलआरडी/एसएलआर, एमईएमयू/एमसी, एमईएमयू एमसी (एफटीएम), एमईएमयू टीसी, डब्ल्यूजीएसीसीएन, एसीसीएन, एवं एसीसीडब्ल्यू (बी): एलएचबी कोचिस: एलडब्ल्यूएफसीजेडएसी, एलएफसीडब्ल्यूएसी, एलडब्ल्यूएससीएसी, एलडब्ल्यूएलआरआरएम, एलडब्ल्यूएफएसी, एलडब्ल्यूएसीसीडब्ल्यू, एलडब्ल्यूएसीसीएन, एलडब्ल्यूसीबीएसी, एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी, एलडब्ल्यूएससीएन, एलडब्ल्यूएससीजेड, एलजीएस

<sup>81</sup> जर्मनी की लिंक हाफमेन-बोश (एएलएसटीओएम द्वारा भार ग्रहण करने के बाद 1998 में एएलएसटीओएम एलएचबी जीएमबीएस नाम रखा गया) द्वारा विकसित किए गए लिंक हाफमेन बोश कोच। आरंभ में कुछ एसी कोचों की जर्मनी से आयात किया गया था। किन्तु प्रौद्योगिकी के हस्ताक्षर के बाद आरसीएफ ने 2001502 से एलएचबी कोचों का विनिर्माण शुरू कर दिया था।

मैकेनिकल, इलेक्ट्रिकल, सिविल इंजीनियरिंग, स्टोर्स, कार्मिक, चिकित्सा, आईटी, गुणवत्ता नियंत्रण और लेखाओं के विभागाध्यक्षों द्वारा की जाती है।



#### 4.2.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं कार्यप्रणाली

महाप्रबंधक, आरसीएफ, कपूरथला की विभागवार गतिविधियों की लेखापरीक्षा में जांच की गई थी। 2011-12 से 2013-14 तक के पिछले तीन वर्षों की अवधि को कवर करते हुए नियोजन, प्रचालन और विनिर्माण, डिजाइन, मैकेनिकल, इलेक्ट्रिकल, स्टोर्स, गुणवत्ता एवं लेखा विभागों से संबंधित प्रासंगिक फाइलों तथा अभिलेखों की भी जांच की गई थी।

#### 4.2.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

इस लेखापरीक्षा का उद्देश्य उचित आश्वासन प्राप्त करना था कि क्या:-

- निधियों के उचित आबंटन तथा उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए निर्धारित बजटिंग एवं लेखाकरण प्रक्रियाओं<sup>82</sup> का पालन किया गया था;
- उत्पादन कार्यकलाप नियोजित थे और प्रभावी सामग्री प्रबंधन के साथ कार्यान्वित किए गए थे तथा संयंत्र एवं मशीनरी की खरीद उचित रूप से की गई थी। गुणवत्ता नियंत्रण की प्रभावी प्रणाली मौजूद थी और यह कि कोचों में खराबी के बारे में उपयोक्ताओं की शिकायतों को शीघ्रता से निपटाया जा रहा था। अपेक्षित श्रमबल मौजूद था और उसका कुशलता से उपयोग किया जा रहा था;
- एक प्रभावी मॉनीटरिंग एवं अंतरिक नियंत्रण प्रणाली मौजूद थी।

#### 4.2.5 लेखापरीक्षा मानदंड

यह लेखापरीक्षा वित्त विभाग, लेखा विभाग, मैकेनिकल विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के प्रासंगिक पैराओं के प्रावधानों, भंडार संहिता के साथ-साथ रेल मंत्रालय और आरडीएसओ<sup>68</sup> द्वारा समय समय पर जारी किए गए अनुदेशों/आदेशों के संदर्भ में कि गई थी।

#### 4.2.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

##### 4.2.6.1 वित्तीय प्रबंधन

रेल मंत्रालय के अंतर्गत उत्पादन इकाई पर लागू वित्तीय एवं अन्य संबंधित संहिताओं में निर्दिष्ट नियम एवं प्रावधान आरसीएफ/कपूरथला के लेखाओं एवं बजट हेतु इस पर लागू हैं। आरसीएफ को निधियां कोचों के विनिर्माण हेतु तीन-उप शीर्षों अर्थात् 1700<sup>84</sup>, 7200<sup>85</sup> एवं 7300<sup>86</sup> के अंतर्गत मांग सं.-16 रॉलिंग स्टॉक के अंतर्गत आबंटित की जाती है जबकि अवसंरचना के निर्माण और

<sup>82</sup> भारतीय रेल वित्त संहिता खण्ड I के अध्याय-III, मैकेनिकल विभाग (कार्यशाला) के लिए भारतीय रेल संहिता के अध्याय-XV, स्टोर्स विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के अध्याय-XXXI एवं इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के अध्याय-VI में निर्दिष्ट नियम एवं प्रक्रिया

<sup>83</sup> अनुसंधान डिजाईन एवं मानदंड संगठन

<sup>84</sup> भंडार उचंत: विनिर्माण के उद्देश्य हेतु वस्तुओं की खरीद

<sup>85</sup> विनिर्माण उचंत: विनिर्माण कार्यकलाप से संबंधित सभी व्यय

<sup>86</sup> विधि अग्रिम: निर्माण हेतु वस्तुओं को जारी करना

परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए निधियों को पूंजीगत एवं मूल्यहास आरक्षित निधि (योजना शीर्ष 7100<sup>87</sup>, 3600<sup>88</sup>, 4100<sup>89</sup>, 4200<sup>90</sup>, और 6400<sup>91</sup>) के अंतर्गत आबंटित किया जाता है। 2011-12 से 2013-14 के दौरान मांगी गई निधियों मूल बजट आबंटन, अंतिम बजट आबंटन के साथ-साथ वास्तविक व्यय के ब्यौरें निम्नानुसार हैं:

तालिका 4.6

(₹ करोड़ में)

वर्ष	मांगी गई निधियां	संशोधित बजट अनुमान	अंतिम बजट आबंटन	वास्तविक व्यय	आधिक्य (+)/सौपी गई राशि (-)	
					डब्ल्यू.आर.टी अंतिम आबंटन एवं वास्तविक व्यय	डब्ल्यू.आर.टी मांगी गई निधियां एवं वास्तविक व्यय
2011-12	2046.70	2012.03	2049.12	2096.47	(+) 84.44	(+) 49.77
2012-13	2342.39	2290.19	2324.72	2327.66	(+) 37.47	(-) 14.73
2013-14	2549.35	2276.18	2194.00	2193.08	(-) 83.10	(-) 356.27

स्रोत: आरसीएफ/कपूरथला के बजट एवं बही अनुभाग के अभिलेख

यह पाया गया कि वर्ष 2011-12 और 2012-13 में वास्तविक व्यय आबंटित बजट से अधिक था जबकि 2013-14 के दौरान आबंटित निधियां शेष बच गई थी। बजट प्रावधानों के संदर्भ में वास्तविक व्यय में भिन्नता के लिए आरसीएफ प्रशासन द्वारा बताए गए कारणों को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका 4.7

वर्ष	बजट प्रावधानों के आधिक्य में या वास्तविक के बजट प्रावधानों से कम हुए व्यय के कारण
2011-12	उत्पादन योजना में परिवर्तन तथा डीआरएफ में अधिक विनियोजन के कारण वर्ष के अंत में सामग्री की खरीद
2012-13	मशीनों एवं सामग्रियों की खरीद के आधार पर कोफमो, डीजीएस एण्ड डी एवं मध्य रेलवे से अप्रत्याशित डेबिटों (भुगतान हेतु मांग) की प्राप्ति
2013-14	उत्पादन योजना में परिवर्तन के कारण

<sup>87</sup> कम्प्यूटरीकरण: कम्प्यूटर हार्डवेयर, सॉफ्टवेयर, सर्वर आदि से संबंधित व्यय

<sup>88</sup> अन्य इलेक्ट्रिकल कार्य: टारूनशीप एवं सर्विस बिल्डिंग आदि के विद्युतीकरण से संबंधित व्यय

<sup>89</sup> मशीनरी एवं संयंत्र: संयंत्र एवं मशीनरी की खरीद से संबंधित व्यय

<sup>90</sup> उत्पादन इकाइयों सहित कार्यशालाएं: कार्यशाला एवं उत्पादन इकाई की अवसंरचना से संबंधित व्यय

<sup>91</sup> अन्य विशेष कार्य: कार्य जिन्हे अन्य योजना शीर्षों पर प्रभारयोग्य की श्रेणी में नहीं रखा गया है।

इसके अलावा, मांगी की गई निधि और वास्तविक व्यय के बीच ₹ 14.73 करोड़ से ₹ 356.27 करोड़ के बीच का अंतर देखा गया था जो दर्शाता है कि निधियों की आवश्यकता का उचित रूप से निर्धारण नहीं किया गया था।

#### (क) कोचों के विनिर्माण के लिए बजट

विनिर्माण कार्यकलाप हेतु बजट अनुमान को अस्थायी उत्पादन कार्यक्रम के आधार पर तैयार किया जाता है और संशोधित अनुमान के समय इसे अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम के आधार पर आशोधित किया जाता है। बीई तथा आरई स्तरों पर कोचों की संख्या के संदर्भ में विनिर्माण बजट की वर्षवार स्थिति तथा समीक्षा अवधि से संबंधित विनिर्मित कोचों पर वास्तविक व्यय को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका-4.8

बजट आंकड़े ₹ हजार में

विवरण	एलएचबी कोच		पारम्परिक कोच		शैल		कुल	
	कोचों की संख्या	राशि	कोचों की संख्या	राशि	शैलों की संख्या	राशि	कोचों एवं शैलों की संख्या	राशि
<b>वर्ष: 2011-12</b>								
बीई	426	9284838	1158	9255162	0	0	1584	18540000
आरई	426	9520814	1158	9379505	0	0	1584	18900319
वास्तविक	326	7851854	1159	10022633	71	867016	1556	18741503
<b>वर्ष: 2012-13</b>								
बीई	693	13934059	891	6967621	0	0	1584	20901680
आरई	505	10980375	1122	9688504	45	576290	1672	21245169
वास्तविक	470	10125240	1160	9993205	38	522249	1668	20640694
<b>वर्ष: 2013-14</b>								
बीई	450	10298038	1100	10302573	100	1359074	1650	21959685
आरई	375	8300410	1206	10134494	157	2218974	1738	20653878
वास्तविक	387	8478681	1164	9920567	159	1772320	1710	20171568

स्रोत: आरसीएफ/कपूरथला के कार्यशाला अनुभाग के अभिलेख

उपरोक्त से यह देखा गया कि प्रत्येक वर्ष विनिर्मित किए जाने वाले एलएचबी कोचों की संख्या के संदर्भ में मांगे गए बजट और उनकी संख्या के संदर्भ में विनिर्मित किए गए वास्तविक एलएचबी कोचों के लिए किए गए डेबिट (किया

गया व्यय) के बीच काफी अंतर था। यह निष्कर्ष निकाला गया कि कोच विनिर्माण हेतु बजट आवश्यकता की तैयारी वास्तविक नहीं थी।

### (ख) मूल्यहास आरक्षित निधि का अधिक विनियोजन

मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) परिसम्पत्तियों की प्रतिस्थापन लागत को वहन करती है। इस उद्देश्य हेतु डीआरएफ में विनियोजन प्रत्येक वर्ष किया जाता है। रेलवे बोर्ड के अनुदेशों<sup>92</sup> के अनुसार मशीनरी तथा संयंत्र (एम एण्ड पी) पर मूल्यहास प्रावधान परिसम्पत्ति मूल्य के 4 प्रतिशत तथा सिविल इंजीनियरिंग परिसम्पत्तियों पर 1.25 प्रतिशत पर होना चाहिए। इसलिए मूल्यहास की वास्तविक गणना और डीएफआर में इसका सही विनियोजन उत्पाद, नामतः कोचों की सही लागत की गणना करने के लिए आवश्यक है। आरसीएफ कपूरथला में, रेलवे बोर्ड के मौजूदा आदेशों का पालन नहीं किया गया था और वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान ₹ 82.71 करोड़ का अधिक विनियोजन डीआरएफ में किया गया था जो निम्नानुसार है:

तालिका 4.9

वर्ष	डीआरएफ में अधिक विनियोजन (₹ में)
2011-12	33,40,76,878
2012-13	26,22,94,737
2013-14	23,06,85,305
<b>कुल</b>	<b>82,70,56,920</b>

स्रोत: संबंधित वर्ष के विनियोजन लेखा तथा लेखापरीक्षा द्वारा की गई गणना

चूंकि डीआरएफ में विनियोजन को उत्पाद की लागत का घटक माना जाता है, इसलिए इसके परिणामस्वरूप 2011-12 से 2013-14<sup>93</sup> के दौरान सामान्य राजस्वों<sup>94</sup> को ₹ 3.31 करोड़ के लाभांश<sup>95</sup> के भुगतान के प्रति देयता में परिहार्य वृद्धि के अलावा कोचों की लागत में अनावश्यक वृद्धि हुई।

<sup>92</sup> पत्र सं. 86-बी-314 (पीटी) दिनांक 28.08.1987

<sup>93</sup> 4 प्रतिशत प्रति वर्ष की लाभांश की वर्तमान दर के आधार पर

<sup>94</sup> भारत सरकार (भारत सरकार द्वारा सामान्य बजटीय संसाधनों से वित्त पोषित किए जा रहे पूंजीगत निवेश)

<sup>95</sup> लाभांश भारत सरकार से उधार ली गई पूंजी पर देय है।

**(ग) कार्यशाला विनिर्माण उचंत (डब्ल्यूएमएस) में अधिक क्रेडिट शेष**

कार्यशाला विनिर्माण उचंत, (डब्ल्यूएमएस) में श्रमबल, सामग्री तथा उपरि-शीर्षों की लागत को विशेष कार्य आदेश के अंतर्गत हुए व्यय के रूप में बुक किया जाता है और लेखा के डेबिट पक्ष (व्यय पक्ष) में डाला जाता है। कोचों की लागत के प्रति रेलवे बोर्ड द्वारा वहन किए गए क्रेडिटों को आरसीएफ के डब्ल्यूएमएस लेखा के क्रेडिट पक्ष (प्राप्ति पक्ष) में डाला गया था।

मैकेनिकल विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता का पैरा 1224(3) प्रावधान करता है कि डब्ल्यूएमएस में कोई क्रेडिट मर्दे नहीं होनी चाहिए और यदि इसमें ऐसी कोई मर्दे है तो उन्हें तत्काल समायोजित किया जाना चाहिए।

2011 से 2014 तक के वर्ष के समाप्ति माह (अर्थात् प्रत्येक वर्ष के मार्च की समाप्ति पर) के कार्यशाला सामान्य रजिस्टर की समीक्षा से पता चला कि प्राप्त क्रेडिट (उदग्रहीत कोचों की लागत हेतु) उपलब्ध डेबिटों (बुक किए गए व्यय) से अधिक थे जिसके परिणामस्वरूप अंत शेषों में क्रेडिट हुआ जिसे नीचे दर्शाया गया है:-

**तालिका 4.10**

निम्नलिखित तक	कार्य आदेशों की संख्या	राशि ₹ में
31-03-2011	27	4749303761
31-03-2012	31	2298269833
31-03-2013	28	5425241492
31-03-2014	25	4133430021

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि कार्य आदेश के प्रति क्रेडिट अंत शेषों, अनुमान वास्तविक लागत के स्थान पर अनुमानित लागत पर रेलवे बोर्ड को आरसीएफ द्वारा डेबिटों<sup>96</sup> की बढ़ोतरी के कारण है जबकि श्रमबल सामग्री तथा उपरिशीर्षों आदि की लागत को वास्तविक आधार पर डब्ल्यूएमएस में बुक किया गया है। रेलवे के डब्ल्यूएमएस में अधिक क्रेडिटों<sup>97</sup> का मुख्य प्रभाव कोचों की लागत पर था क्योंकि कोचों को बढ़ी हुई लागत पर रेलवे को हस्तांतरित किया गया था। आरसीएफ/क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर अपेक्षित ब्यौरों के अभाव में भारतीय रेल की लाभांश देयता पर परिणामी प्रभाव की जांच नहीं की जा सकी थी।

जब उपरोक्त मामले को लेखापरीक्षा द्वारा उठाया गया (2008) तब आरसीएफ प्रशासन ने प्रणाली की कमियों की संवीक्षा करने और समस्या के समाधान हेतु

<sup>96</sup> कोचों के विनिर्माण पर हुई उदग्रहण लागत/व्यय के लिए मांग रखना

<sup>97</sup> क्षेत्रीय रेलवे को हस्तांतरित किए गए कोचों की लागत के प्रति उनसे उदग्रहीत राशि



उपचारात्मक उपायों को बताने के लिए तीन कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों (2009) की समिति का गठन किया। समिति से 3 माह के अंदर अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करना अपेक्षित था। तथापि, छह वर्ष बीत जाने के बाद भी समिति द्वारा रिपोर्ट को अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

#### 4.2.6.2 उत्पादन योजना

आरंभ में रेलवे बोर्ड स्तर पर आवश्यकता का निर्धारण रेलवे बोर्ड के मैकेनिकल इंजीनियरिंग विभाग द्वारा किया जाता है और पांच वर्षों के लिए उत्पादन योजना रेलवे बोर्ड द्वारा तैयार की जाती है। प्रत्येक वर्ष हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा अंतिम रूप दिए गए वार्षिक रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरसीएफ) और कोच उत्पादन कार्यक्रम द्वारा इसका पालन किया जाता है। मैकेनिकल विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 1503 के अनुसार वार्षिक आरएसपी में नए कोचिंग स्टॉक हेतु प्रावधानों को कम से कम दो वर्ष पूर्व तैयार किया जाता है। इस संहिता का उक्त पैरा यह भी बताता है कि योजना अवधि का उक्त पैरा यह भी बताता है कि योजना अवधि के प्रत्येक वर्ष में आवश्यकता से मेल खाना और उत्पादन यूनिटों द्वारा कच्चे माल की खरीद के लिए समय सीमा उपलब्ध कराना भी आवश्यक है।

अनुमोदित आरएसपी के आधार पर, आरसीएफ प्रशासन समय पर सामग्री की खरीद को सुगम बनाने के लिए प्रत्येक वर्ष मार्च के अंत तक उत्पादन से एक वर्ष पहले अपना अस्थायी आंतरिक उत्पादन कार्यक्रम तैयार करता है। अस्थायी कोच उत्पादन कार्यक्रम को भी अनुमोदन हेतु रेलवे बोर्ड को भेजा जाता है। रेलवे बोर्ड अस्थायी उत्पादन कार्यक्रम के आधार पर संबंधित क्षेत्रीय रेलवे की आवश्यकता के अनुसार कोचों के विनिर्माणों हेतु लक्ष्य और उनके आबंटन की सूचना देता है।

उत्पादन इकाईयों के लिए प्रत्येक वर्ष उत्पादन लक्ष्यों का निर्धारण करना और उनकी निरंतर उपलब्धि को सुनिश्चित करना आवश्यक है। 2011-14 के दौरान रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) और कोच उत्पादन कार्यक्रम को अंतिम रूप देने के ब्यौरों को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका 4.11

वर्ष	रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी)		कोच उत्पादन कार्यक्रम				
	अंतिम रूप देने हेतु देय आरएसपी	वास्तव में अंतिम रूप दिए गए आरएसपी	निम्न में अंतिम रूप देने हेतु देय	कोच उत्पादन कार्यक्रम	आरसीएफ द्वारा भेजा गया	आरबी द्वारा अंतिम रूप दिया गया	आरसीएफ द्वारा संशोधन
2011-12	अप्रैल 2009	फरवरी 2011	अप्रैल 2010	अप्रैल 2010	अप्रैल. 2011	अक्टूबर 2011	
2012-13	अप्रैल 2010	अभिलेख प्रस्तुत नहीं किए गए	अप्रैल 2011	May 2011	जनवरी 2012	दिसम्बर 2012	
2013-14	अप्रैल 2011	फरवरी 2013	अप्रैल 2012	अप्रैल 2012	अप्रैल 2013	दिसम्बर 2013	

उपरोक्त तालिका से यह देखा गया कि वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए आरसीएफ के वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम को रेलवे बोर्ड द्वारा देरी से अंतिम रूप दिया गया था। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने वर्ष 2012-13<sup>98</sup> के लिए पांच बार और वर्ष 2013-14<sup>99</sup> के लिए एक बार आरसीएफ के अंतिम रूप से अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम में परिवर्तन किए थे। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि निरंतर परिवर्तन वार्षिक बजट भाषण में घोषित की गई गाड़ियों, गाड़ियों की प्राथमिकताओं के आधार पर कोचों कि वास्तविक आवश्यकता में अंतर के कारण थे। इसलिए, आरसीएफ को बजट घोषणा के अनुसार प्रणाली में डबल डेकर गाड़ियों को शुरू करने के लिए 46 डबल डेकर कोचों (12 जून 2012) के उत्पादन के लिए कहा गया था। बाद में, आरसीएफ को अधिक मांग को पूरा करने के लिए 3816 से 4000 तक के कोच उत्पादन लक्ष्य के उर्ध्वगामी संशोधन के माननीय प्रधानमंत्री के अनुमोदन के आधार पर 1600 कोचों के मूल लक्ष्य (पारम्परिक सामान्य सेवा प्रकार के कोच) के प्रति 1630-1650 कोचों के विनिर्माण के लिए फिर से कहा गया (22 जून 2012) था।

आरसीएफ ने निम्नलिखित कारणों से वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए अंतिम रूप से अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम में भी संशोधन किया:

<sup>98</sup> 06/1012 (तीन बार), 12/2012 (दो बार)

<sup>99</sup> 04/2013

तालिका 4.12

वर्ष	कोच उत्पादन कार्यक्रम के संशोधन हेतु कारण
2011-12	आरसीएफ प्रशासन ने वर्ष के लिए संस्वीकृत 16 गैर-आरएसपी <sup>100</sup> कोचों के स्थान पर केवल 2 बचे हुए गैर आरएसपी कोचों के विनिर्माण हेतु रेलवे बोर्ड को वर्ष 2011-12 हेतु अपने उत्पादन कार्यक्रम में संशोधन का प्रस्ताव रखा (20 अक्टूबर 2011) क्योंकि इन कोचों के लिए कोई आदेश बाह्य पार्टियों से प्राप्त नहीं हुआ था। इसके अतिरिक्त, आरसीएफ ने इस वर्ष के लिए संस्वीकृत 10 वीपीआरज़ <sup>101</sup> के उत्पादन ना करने के लिए आरबी को सुझाव दिया क्योंकि एयर कंडिशनिंग उपस्करों को समय पर अंतिम रूप नहीं दिया गया था।
2012-13	आरसीएफ प्रशासन ने जीएसएलआरडी <sup>102</sup> कोचों के साथ 25 जीएसएलआर <sup>103</sup> कोचों को बदलने के लिए रेलवे बोर्ड के समक्ष प्रस्ताव रखा (12 जुलाई 2012) क्योंकि आरसीएफ ने 2001-02 से जीएसएलआर कोचों के विनिर्माण को बंद कर दिया था। तत्पश्चात, आरसीएफ ने नोन एसी एलएस <sup>104</sup> और एलडब्ल्यूएससीएन <sup>105</sup> कोचों के एसबीसी <sup>106</sup> के डिजाइन में परिवर्तन, बोगी डिजाइन, लॉअर लगेज रैक और एलएस कोच में जल की टंकी में आशोधन और सीवीसी <sup>107</sup> , एक्सल माउंटेड डिस्क ब्रेक सिस्टम और एलएचबी व्हीलडिस्क की आपूर्ति में अनिश्चितता के कारण एलएचबी कोचों (सं. 40) के उत्पादन को कम करने के लिए बोर्ड को प्रस्ताव रखा (21 दिसम्बर 2012)।
2013-14	आरसीएफ ने 80 अतिरिक्त जीएस कोचों का विनिर्माण करके इसकी क्षतिपूर्ति करते हुए आरएमपीयूज की अनुपलब्धता के कारण डब्ल्यूजीएसीसीएन कोचों के उत्पादन को 270 से 220 कोचों तक करने के लिए रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव रखा (12 दिसम्बर 2013)।

<sup>100</sup> भारतीय रेल के अलावा कोच

<sup>101</sup> शीतलीकृत पार्सल कोच

<sup>102</sup> निशक्त यात्रियों के लिए सामान्य सिटिंग एवं लोज कोच

<sup>103</sup> सामान्य सिटिंग एवं लगेज कोच

<sup>104</sup> सामान्य 2 री श्रेणी कोच एलएचबी प्रकार

<sup>105</sup> स्लीपर श्रेणी कोच एलएचबी प्रकार

<sup>106</sup> साइड बफर कपलर

<sup>107</sup> सेन्टर बफर कपलर

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि:

- हाइब्रिड कोचों<sup>108</sup> के उत्पादन को रेलवे बोर्ड द्वारा 2011 में बंद कर दिया गया था। तथापि, आरसीएफ कपूरथला में लगभग ₹ 1.11 करोड़ के हाइब्रिड कोचों से संबंधित 49 मर्दे अनुपयोगी पड़ी हुई है।
- आरसीएफ ने वर्ष 2013-14 के लिए अस्थायी उत्पादन कार्यक्रम के आधार पर 75 डबल डेकर कोचों (5 रेक) के लिए सामग्रियों की खरीद आरम्भ कर दी थी। तत्पश्चात, रेलवे बोर्ड ने जुलाई 2013 में 30 डबल डेकर कोचों (2 रेक) से अधिक का विनिर्माण ना करने की सलाह दी और वर्ष 2014-15 में किसी डबल डेकर कोच के विनिर्माण की योजना नहीं बनाई गई है। इसके परिणामस्वरूप ₹ 1.07 करोड़ मूल्य के डबल डेकर कोचों से संबंधित 14 मर्दे अनुपयोगी पड़ी रही।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड/आरसीएफ द्वारा उत्पादन कार्यक्रम में परिवर्तनों के कारण ट्रांसफार्मरो, सीडीटीएस<sup>109</sup>, हार्ड प्लास्टिक शीट आदि जैसी खरीदी गई सामग्रियां अनुपयोगी पड़ी रही। अप्रैल 2011 के आरंभ में ₹ 20.49 करोड़ मूल्य की भंडारों की 1819 मर्दे अनुपयोगी पड़ी रही जोकि मार्च 2014 तक ₹ 31.93 करोड़ मूल्य की 2651 मर्दों तक बढ़ गई थी।

#### (क) उत्पादन के लक्ष्य एवं उपलब्धियां

उत्पादन इकाई के लिए यह महत्वपूर्ण है कि प्रत्येक वर्ष निर्धारित किए गए उत्पादन लक्ष्यों को निरंतर प्राप्त किया जाता है। समीक्षा अवधि के दौरान रेल कोच फैक्ट्री कपूरथला की विनिर्माण क्षमता 1500 कोच प्रति वर्ष थी। 2011-12 से 2013-14 के दौरान वर्षवार लक्ष्य की तुलना में कोचों के वास्तविक उत्पादन को निम्नलिखित तालिका<sup>110</sup> में दिया गया है:

<sup>108</sup> पारम्परिक आईसीएफ बोगी के साथ एलएचबी कोच

<sup>109</sup> नियंत्रित डिस्चार्ज टॉयलेट सिस्टम

<sup>110</sup> पैरा 6.1.1 विभिन्न बजटीय स्तरों पर आरसीएफ के लेखा विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़ों से संबंधित है जबकि पैरा 7.1.1 आरसीएफ के मैकेनिकल विभाग के वास्तविक उत्पादन आंकड़ों से संबंधित है। पैरा 6.1.1 और 7.1.1 में वर्ष 2012-13 और 2013-14 में वास्तविक उत्पादन के आंकड़ों के बीच 9 कोचों का अंतर था। यह इस तथ्य के कारण था कि मैकेनिकल विभाग द्वारा वर्ष 2012-13 में विनिर्मित दिखाए गए इन 9 कोचों को वास्तव में वर्ष 2013-14 के दौरान स्थापित किया गया था।

तालिका-4.13

कोचों के प्रकार	2011-12		2012-13		2013-14		Total	
	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक
एलएचबी कोच	426	326	693	470	395	387	1514	1183
पारम्परिक कोच	1062	1047	795	1026	1072	1060	2929	3133
एमइएमयू, एमसी/टीसी	112	112	112	136	112	102	336	350
आरबीएल हेतु शैल्स	60	71	75	45	150	152	285	268
<b>कुल</b>	<b>1660</b>	<b>1556</b>	<b>1675</b>	<b>1677</b>	<b>1729</b>	<b>1701</b>	<b>5064</b>	<b>4934</b>

स्रोत: रेलवे बोर्ड के आदेश, एफएण्ड सीएओ तथा सीएमई कार्यालय के अभिलेख

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि:

- हालांकि कोचों का उत्पादन वर्ष 2011-12 और 2013-14 के दौरान प्रतिष्ठापित क्षमता से अधिक था फिर भी निर्धारित किए गए उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त नहीं किया गया था जबकि वर्ष 2012-13 के दौरान उत्पादन लक्ष्यों को एलएचबी कोचों की जगह अधिक पारम्परिक कोचों के विनिर्माण द्वारा प्राप्त किया गया था।
- रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित 1514 एलएचबी कोचों के कुल लक्ष्य के प्रति आरसीएफ द्वारा किया गया वास्तविक उत्पादन 1183 कोच था (78 प्रतिशत) दूसरी तरफ 2929 कोचों के लक्ष्य के प्रति 3133 पारम्परिक कोचों का विनिर्माण किया गया था (107 प्रतिशत)।

आरसीएफ द्वारा एलएचबी कोचों के विनिर्माण हेतु निर्धारित किए गए आरम्भिक लक्ष्यों को प्राप्त नहीं किया गया था। उत्पादन वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के दौरान 426, 693 और 395 के लक्ष्य के प्रति आरसीएफ केवल क्रमशः 326, 470 और 387 एलएचबी कोचों का विनिर्माण कर सका था जबकि एलएचबी स्टेनलेस स्टील कोचों में पूर्ण अंतराल हेतु परियोजना को अप्रैल 2008 में शुरू किया जा चुका था। इसके अतिरिक्त, फरवरी 2012 में उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति ने सुरक्षा कारणों से अपनी रिपोर्ट में एलएचबी प्रकार के कोचों के उत्पादन में पूर्ण अंतरण और पारम्परिक प्रकार के कोचों के उत्पादन को रोकने की सिफारिश की थी। भारतीय रेल के आधुनिकीकरण हेतु विशेषज्ञ दल की रिपोर्ट में भी 160/200 किमी/प्रति घंटा की संभावित गति के साथ एलएचबी प्रकार के कोचों के विनिर्माण द्वारा रॉलिंग स्टॉक के आधुनिकीकरण की सिफारिश की थी। एलएचबी कोच उत्पादन में संवर्धन के लिए मार्च 2014 तक ₹ 49.80 करोड़ का निवेश करने के बावजूद आरसीएफ अब तक किसी उत्पादन वर्ष में 470 एलएचबी

कोचों से अधिक का विनिर्माण नहीं कर सका था और आरसीएफ में उत्पादित अधिकतर कोच अभी भी पारम्परिक प्रकार के हैं। तुलनात्मक रूप से पारम्परिक कोचों का अधिक उत्पादन पारम्परिक कोचों के हटाने के उद्देश्य के विरुद्ध है।

#### 4.2.6.3 लागत प्रणाली

##### (क) देशी विनिर्माण तथा ट्रेड से खरीद के बीच लागत की तुलना

जैसाकि मैकेनिकल विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता के पैरा 902 में परिकल्पित है, रेलवे कार्यशालाओं में कार्य लागत के मूल उद्देश्य निम्नलिखित हैं- (क) कार्यशाला में समय-समय पर विनिर्मित समान वस्तुओं की लागत की तुलना और लागत में अंतर के कारणों का पता लगाना और (ख) अन्य रेलवे में विनिर्मित वस्तुओं या समान वस्तुओं की बाजार कीमत के साथ कार्यशाला में विनिर्मित वस्तुओं की लागत की तुलना करना। उपरोक्त कोडल प्रावधानों के अनुपालन के लिए, कारखाना विनिर्मित मदों की लागत की गणना करना आवश्यक है। लेखापरीक्षा में समीक्षा से पता चला कि:-

लागत दस्तावेजों, जैसाकि जॉब कार्डों, रूट कार्ड, निरर्थक समय कार्ड और लागत पत्रों आदि का अनुरक्षण नहीं किया गया था। इसके अलावा, प्रत्येक वर्ष कारखाना विनिर्मित मदों को घरेलू उत्पादन की लागत पर ध्यान दिए बिना ट्रेड में ऑफ लोड किया जा रहा था। उपरोक्त अभिलेखों के अभाव में, लेखापरीक्षा में कारखाना विनिर्मित वस्तुओं और ट्रेड से खरीदी गई मदों का लागत विश्लेषण नहीं किया गया जा सका था।

##### (ख) कोचों की लागत के लिए कोडल प्रावधान को कार्यान्वित ना करना

आरसीएफ में विनिर्मित विभिन्न प्रकार के कोच मुख्यतः भारतीय रेल में उपयोग के लिए अभीष्ट है। चूंकि, विभिन्न रेलवे को रॉलिंग स्टॉक के हस्तांतरण के समय इस पर आई लागत को भी आरसीएफ द्वारा रेल बोर्ड के माध्यम से उनको डेबिट<sup>111</sup> किया जाता है। इस हस्तांतरण को 'शून्य लाभ, शून्य हानि के आधार' पर किया जाता है। दो विभिन्न कार्यप्रणालियों को हस्तांतरण कीमतों<sup>112</sup> अर्थात् (क) जहां

<sup>111</sup> संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को विनिर्मित एवं हस्तांतरित कोचों के लिए भुगतान प्राप्त करने के लिए मांग रखना

<sup>112</sup> लागत, जिस पर विनिर्मित कोच को क्षेत्रीय रेलवे को हस्तांतरित किया जाता है (संयोगवश यह वास्तविक लागत नहीं है)

उत्पादन रूप रेखा को स्थिर किया गया है और (ख) जहां उत्पादन की रूप रेखा को अभी स्थिर<sup>113</sup> किया जाना है, के निर्धारण हेतु अपनाया गया है।

आरसीएफ में कोचों के उत्पादन के काफी समय पूर्व स्थिर होने के कारण क्षेत्रीय रेलवे से समय-समय पर उत्पादन की वास्तविक लागत को डेबिट <sup>114</sup> करना अपेक्षित है। तथापि, आरसीएफ में कोचों की लागत के लिए कोडल प्रावधान<sup>115</sup> को पूर्णरूप से पालन नहीं किया जा रहा था क्योंकि रेलवे को कोचों का हस्तांतरण अनुमानित लागत पर किया जा रहा है। लेखापरीक्षा में बताएं जाने पर आरसीएफ प्रशासन ने बताया कि क्षेत्रीय रेलवे को आपूरित किए गए कोचों की हस्तांतरण लागत कीमत को उपरि शीर्षों सहित इकाई सामग्री कार्यक्रम पर आधारित सामग्री लागत और श्रमबल लागत को लेते हुए गिना जाता है। इस प्रणाली से गणना की गई लागत उचित रूप से सटीक होती है। क्योंकि यह कोचों के विनिर्माण हेतु अपेक्षित सभी मदों को ध्यान में रखते हुए की जाती है और बैच लागत की गणना करने वाली प्रणाली इकाई सामग्री लागत की तुलना में कम सटीक है। यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि कोडल प्रावधानों का या तो पालन किया जाना चाहिए या इनमें उचित रूप से आशोधन किया जाना चाहिए।

#### (ग) अधिक उत्पाद शुल्क का भुगतान

मैकेनिकल विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता में निर्दिष्ट प्रावधानों<sup>116</sup> के अनुसार लागत रिपोर्टों को आरसीएफ द्वारा उत्पादित कोचों की वास्तविक लागत को अंतिम रूप देने के लिए बैच आदेश हेतु समापन प्रमाण पत्र को जारी करने के बाद 10 सप्ताह के अंदर अंतिम रूप दिया जाना है। तथापि, आरसीएफ में उपरोक्त कोडल प्रावधानों का पालन नहीं किया जा रहा है क्योंकि लागत निर्धारण अनुमानित कीमत पर किया जाता है।

कोडल प्रावधानों के अननुपालन के परिणामस्वरूप केंद्रीय उत्पाद शुल्क मूल्यनिर्धारण (उत्पाद शुल्क योग्य माल का कीमत निर्धारण) नियमावली, 2000 के नियम 11 जो प्रावधान करता है कि यदि किसी उत्पाद शुल्क योग्य माल का निर्धारण मौजूदा नियमों के अंतर्गत नहीं किया जा सकता, तब मूल्य को इस

<sup>113</sup> मैकेनिकल विभाग (कार्यशाला) हेतु भारतीय रेल संहिता का पैराग्राफ संख्या 1348

<sup>114</sup> विनिर्मित की उदग्रहण लागत हेतु मांग रखना

<sup>115</sup> मैकेनिकल विभाग (कार्यशाला) हेतु भारतीय रेल संहिता का अध्याय सं; 13 और 14

<sup>116</sup> मैकेनिकल विभाग (कार्यशाला) हेतु भारतीय रेल संहिता का अध्याय सं; 13 और 14 संहिता का पैराग्राफ सं. 1337 से 1343

नियमावली के सिद्धांतों तथा सामान्य प्रावधान एवं अधिनियम की धारा 4 की उपधारा (1) के अनुरूप उचित माध्यम का उपयोग करते हुए निर्धारित किया जाएगा के संबंध में 20.04.2011<sup>117</sup> से 100 प्रतिशत की बजाय हस्तांतरण कीमत के 110 प्रतिशत पर उत्पाद शुल्क प्रभारित कर रहा है। नियम 11 के अंतर्गत निर्धारणीय/ मूल्य संव्यवहार के निर्धारण हेतु उचित माध्यम केंद्रीय उत्पाद शुल्क मूल्य निर्धारण (उत्पाद शुल्क माल का कीमत निर्धारण) नियमावली, 2000 के नियम 8 में दिए गए तरीके का अनुप्रयोग प्रतीत होता था अर्थात् माल के विनिर्माण की लागत के 110 प्रतिशत पर निर्धारण योग्य मूल्य पर पहुंचना।

इसके परिणामस्वरूप, परिहार्य अंतरीय उत्पाद शुल्क के प्रति 31 मार्च 2014 तक ₹ 8.25 करोड़ का भुगतान कर दिया गया था।

#### 4.2.6.4 संयंत्र तथा मशीनरी की खरीद एवं निष्पादन

संयंत्र एवं मशीनरी प्रभावपूर्ण तथा उचित उत्पादन/रख-रखाव के साथ-साथ रोलिंग स्टॉक के विभिन्न प्रकार के पुर्जों एवं घटकों के विनिर्माण हेतु आवश्यक है। रेल कोच फेक्ट्री के परिसम्पत्ति रजिस्टर के अनुसार ₹ 429.80 करोड़ की लागत के 2035 संयंत्र तथा मशीनरी उत्पादन कार्यकलापों हेतु उपलब्ध है। यह देखा गया कि सीएनसी प्रैस ब्रेक 650-टी मशीन तथा कट टु लेंथ लाइन मशीन को क्रमशः वर्ष 2009-2012 में खरीदा गया था किन्तु शुरू ना करने के कारण उनका उपयोग नहीं किया जा सका था। इसके अलावा कुछ अधिशेष मशीनरी अन्य रेलवे को निस्तारण या हस्तांतरण की कमी के कारण आरसीएफ में पड़ी हुई थी। ब्यौरों पर नीचे चर्चा की गई है:-

#### (क) कट टु लेंथ लाइन मशीन (मै. डिमेको, फ्रांस)

एक कट टु लेंथ लाइन मशीन को मै. डिमेको, फ्रांस<sup>118</sup> से खरीदा गया था। मशीन को अक्टूबर 2012 में आरसीएफ में प्राप्त किया गया था। ठेका की शर्तों के

<sup>117</sup> मार्च 1995 की केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड (सीबीइसी) अधिसूचना (अधिसूचना सं. 62/95-सीई- दिनांक 16.03.1995 के माध्यम से सामान्य छूट सं. 16) के अनुसार क्षेत्रीय रेलवे के उपयोग हेतु भारतीय रेल की उत्पादन इकाईयों में विनिर्मित रॉलिंग स्टॉक (लोकोमोटिव कोच एवं वेगन) को उत्पाद शुल्क के भुगतान से छूट दी गई थी और तदनुसार उनके द्वारा ऐसे किसी शुल्क का भुगतान नहीं किया गया था। तथापि, 20 अप्रैल 2011 की अपनी अधिसूचना के माध्यम से, सीबीइसी ने इन रॉलिंग स्टॉकों पर दी गई छूट को वापस ले लिया और 2004-2011 से उत्पाद शुल्क लगा दिया

<sup>118</sup> कोफमाऊ एट सं. कोफमाऊ/जी-563/10 के माध्यम से



अनुसार ₹ 8.87 करोड़ मूल्य का 80 प्रतिशत भुगतान फर्म को कर दिया गया था। प्रतिष्ठापन के बाद 08 से 14 नवम्बर 2013 और दोबारा 26 फरवरी से 05 मार्च 2014 तक प्रवर्तन हेतु किए गए परीक्षण सफल नहीं हुए थे। कोफमाऊ को 26 मार्च 2014 को मशीन को निरस्त करने की सलाह (आरसीएफ द्वारा) दी गई थी। मशीन की 80 प्रतिशत लागत, निरीक्षण शुल्क, मालभाड़ा और कोफमाऊ के हिस्से के प्रति ₹ 11.62 करोड़ का व्यय आरसीएफ द्वारा किया गया था किन्तु सभी व्यय बेकार हो गए।

**(ख) सीएनसी प्रैस ब्रेक 650-टी (मै. हिन्दुस्तान हाइड्रॉलिक्स)**

आरसीएफ ने इस मशीन को ₹ 1.32 करोड़ की लागत पर (उत्पाद शुल्क एवं बिक्री कर को छोड़कर) मै. हिन्दुस्तान हाइड्रॉलिक्स प्रा. लि. जालंधर से खरीद था। यह मशीन 08 मई, 2009 को प्राप्त हुई थी। खरीद आदेश की शर्तों के अनुसार ₹ 1.44 करोड़ (निर्णीत हर्जाने को काटने के बाद) का 90 प्रतिशत भुगतान जनवरी 2010 में फर्म को कर दिया गया था। मशीन के प्रतिष्ठापन हेतु रिक्त भूमि को पहले ही जून 2009 में फर्म को सौंप दिया गया था। 21/02/2013 को बैंडिंग मेनिपुलेटर के साथ किए गए घटकों के प्रमाणित परीक्षण सफल नहीं हुए थे। तथापि, कार्य के समापन के लिए फर्म द्वारा कोई टिप्पणी नहीं की गई ₹ 1.44 करोड़ का व्यय निष्फल रहा।

**(ग) अधिशेष मशीनों का निपटान ना करना**

पांच वर्षों से अधिक समय से अन्य रेलवे को निपटान या हस्तांतरण की कमी के कारण आरसीएफ में पड़ी ₹ 0.62 करोड़ मूल्य की दस अधिशेष मशीनों का निपटान/हस्तांतरण नहीं किया गया था जिसके ब्यौरें निम्नानुसार हैं:

तालिका 4.14

क्रम सं.	मशीनों का विवरण	वास्तविक मूल्य (₹ में)	प्रवर्तन की तारीख
1	सीएनसी ऑक्सी फ्यूल कटिंग मशीन	39,00,000	07/02/1990
2	पिलर टाइप आल गीयर्ड हेवी ड्यूटी मशीन	28,136	09/01/1991
3	स्टेटिक बोगी टेस्टिंग मशीन	5,42,700	12/04/1988
4	रेडिअल ड्रिलिंग मशीन आरएम-66	1,65,708	27/06/1987

5	मोरटाइजिंग चैन और शीजेल डबल हेड हेवी मशीन	1,60,000	29/06/1989
6	नुमेटिक हाइड क्रॉस कट साँ.	1,51,000	10/12/1989
7	नुमेटिक हाइड क्रॉस कट साँ.	1,41,000	16/02/1989
8	नुमेटिक हाइड क्रॉस कट साँ.	1,51,000	10/1/21989
9	ऑटोमेटिव सबमर्जड आर्क वेल्डिंग प्लांट	8,00,000	24/03/1990
10	रेजिन ग्लास स्प्रे यूनिट	1,79,500	24/03/1990
	<b>कुल मूल्य</b>	<b>62,19,044</b>	

इन मशीनों की सभी क्षेत्रीय रेलवे को पेशकश की गई थी (फरवरी 2013) किन्तु कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई। तत्पश्चात, सर्वेक्षण समिति के माध्यम से निराकरण प्रक्रिया को आरम्भ ना करने के कारण सितम्बर 2014 तक इन मशीनों का निपटान अभी किया जाना था।

#### 4.2.6.5 मजदूरों की सुरक्षा एवं पर्यावरणीय मामलें

मजदूरों की सुरक्षा एवं पर्यावरणीय मामलों की जांच करने के बाद लेखापरीक्षा ने आरसीएफ प्रशासन के समक्ष निम्नलिखित मामलों को उजागर किया (जुलाई 2013) जिनका उत्तर अभी तक नहीं दिया गया है (मई 2015):

- आरसीएफ की स्थापना के 25 वर्षों के बाद भी अभिन्यास योजना का सक्षम प्राधिकारी अर्थात फेक्ट्री निदेशक पंजाब द्वारा अनुमोदन नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त फेक्ट्री परिसर में मजदूरों की सुरक्षा से जुड़े जोखिम के निर्धारण के लिए आरसीएफ में कोई प्रणाली नहीं है।
- आवधिक चिकित्सा जांच (पीएमई) नहीं की जाती थी और कई पीएमई लंबित थी क्योंकि कारखाना प्राधिकारियों द्वारा स्टॉफ को छोड़ा नहीं गया था।
- मजदूरों द्वारा व्यक्तिगत सुरक्षात्मक उपस्करों (पीपीई) का उपयोग करने की आवश्यकताओं के अनुपालन को मॉनीटर नहीं किया जा रहा था।
- कोचों की पेंटिंग पेंट बूथ से बाहर की जा रही थी। पेंट कारखाना में विंडो स्तर पर उपलब्ध कराए गए निकास पंखे मार्ग पर खतरनाक धुंआ फैकते थे। शॉट ब्लास्टिंग प्लांट में कोचों की शॉट ब्लास्टिंग के दौरान अत्यधिक धूल स्त्राव देखा गया था। बढईगिरी कारखाना में दो धूल निष्कासक काम नहीं कर रहे थे जिसके कारण कारखाना में अत्यधिक काष्ठीय धूल हो गई थी।

#### 4.2.6.6 सामग्री/भंडार प्रबंधन

उत्पाद गतिविधियों के लिए रेल कोच फैक्ट्री में भंडार महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। प्रभावी भंडार प्रबंधन/भंडार आवश्यकताओं को समय पर सुनिश्चित करके और ऐसी सामग्री की अधिक प्रभावी, किफायती और शीघ्रतापूर्ण तरीके से व्यवस्था करके पूंजी के न्यूनतम अवरोधन के साथ रेल कोच फैक्ट्री की उत्पादन आवश्यकता के लिए आवश्यक मर्दों की समय पर उपलब्धता को सुनिश्चित करता है।

भंडार प्रबंधन में कार्यों की समग्र रेंज सम्मिलित होती है प्रवाह, संरक्षण, उपयोग, सामान की लागत और गुणवत्ता, प्राप्ति, स्क्रैप का निपटान और परिवहन आदि को प्रभावित करती है।

आगामी वर्ष के लिये रेलवे बोर्ड से निश्चित कोच उत्पादन कार्यक्रम की प्राप्ति के बाद विभिन्न मैकेनिकल और इलेक्ट्रिकल मर्दों की सामान सूची और मांग सूची योजना विभाग द्वारा तैयार की जाती है और खरीद के लिए भंडार विभाग को भेजी जाती है। आरसीएफ का भंडार विभाग कोचों के उत्पादन के लिए अपेक्षित सामान की खरीद और उपलब्धता और मशीनरी एवं संयंत्र मर्दों के लिए जिम्मेवार है। सामान्यतः विभिन्न मर्दों की खरीद निविदाएं बुलाकर खुले बाजार से की जाती हैं। इसके अतिरिक्त, उत्पादन के लिए अपेक्षित कुछ मर्दों का कार्यशाला के भीतर निर्माण किया जाता है।

सभी खरीदों के लिए जहां अनुमानित मूल्य ₹ 5 लाख से अधिक हैं में कई समाचार पत्रों के माध्यम से काफी प्रचार करने के बाद विज्ञापित निविदाएं आमंत्रित की गई थी। लिमिटेड निविदाएं विषय सामग्री के साथ प्रतिष्ठित फर्मों से प्राप्त उद्धरणों को छोट कर आमंत्रित की जाती है यदि खरीदी जाने वाली सामग्री का अनुमानित मूल्य ₹ 10 लाख से अधिक ना हो और सुरक्षा मर्दों के सभी मामलों में ₹ 2 करोड़ से अधिक ना हो। विषय वस्तु केवल विशेष फर्म द्वारा बनाई जाती है के विभाग अध्यक्ष द्वारा प्रस्तुत प्रमाण-पत्र के आधार पर ट्रेडमार्क युक्त वस्तुओं को लिए एकल निविदा भी आमंत्रित की जाती है।

खरीद का विचार करते समय सामान्यतः मांग वास्तविक आवश्यकता से चार से नौ महीने पहले अग्रिम रूप से तैयार की जाती है निविदा में, ठेकेदार को अपना प्रस्ताव विशेष अवधि के लिए खुलने की तारीख से 90 दिनों तक की अवधि के लिए वैध रखने के लिए कहा जाता है। रेल कोच फैक्ट्री/कपूरथला के सामग्री

प्रबंधन की जांच कर ली गई है और सुधार हेतु निम्नलिखित क्षेत्रों की पाया गया था:

**(क) ₹ 3.11 करोड़ मूल्य की सामग्री की अनावश्यक खरीद**

सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमएमआईएस) में भंडार मदों की समीक्षा दर्शाती है कि वर्ष 2006-12 के दौरान खरीदी गई ₹ 3.11 करोड़ मूल्य की 157 भंडार मदें कभी जारी नहीं की गई थी। यह आरबीएफ कपूरथला की योजना और दूरदर्शिता में कमी को दर्शाता है।

**(ख) कारोबार अनुपात**

कारोबार अनुपात<sup>119</sup> मालसूची प्रबंधन की कुशलता का मापन करता है। कारोबार की अत्यधिक प्रतिशतता वर्ष के दौरान कम निर्गम और/या अधिक प्राप्तियों को दर्शाती है इससे वर्ष के अंत में मालसूची के अंत शेष के मूल्य में वृद्धि होती है। चूंकि, मालसूची के अंत शेष को पूंजी के अवरोधन से जोड़ा जाता है, इसलिए टीओआर के स्तर को न्यूनतम संभव पर रखा जाना चाहिए। प्रक्षेपित टीओआर के साथ-साथ वास्तविक के ब्यौरों को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:-

**तालिका 4.15**

वर्ष	संशोधित बजट अनुमान में प्रक्षेपित टीओआर (प्रतिशतता)	अंतिम बजट अनुदान में टीओआर (प्रतिशतता)	वास्तविक कारोबार अनुपात (प्रतिशतता)
2011-12	14.74	14.35	15.86
2012-13	16.37	17.31	17.37
2013-14	19.07	19.55	19.03

कारोबार अनुपात को रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित नहीं किया जाता। हालांकि इसे आरसीएफ पर प्रत्येक बजटीय समीक्षा में स्थानीय स्तर पर निर्धारित किया जाता है। उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है कि प्रत्येक वर्ष प्रक्षेपित टीओआर पिछले वर्ष के स्तर से अधिक थी। यह देखा गया कि मार्च 2012, 2013 और 2014 के अंत में रखे गए स्टॉक का मूल्य क्रमशः ₹ 250 करोड़ ₹ 328 करोड़ और ₹ 327 करोड़ होने के नाते पर्याप्त था। इन में से निष्क्रिय मदों का मूल्य क्रमशः ₹ 27.74, ₹ 28.31 और ₹ 31.93 करोड़ था जो दर्शाता है कि टीओआर को नियंत्रित करने के लिए आरसीएफ द्वारा प्रयास नहीं किए गए थे।

<sup>119</sup> स्टॉक में रखे गए भंडारों के वर्ष के अंत शेष का वर्ष के दौरान किए गए कुल निर्गमों के साथ अनुपात

**4.2.6.7 अनुमोदित विक्रेताओं का निष्पादन**

सामग्री की आपूर्ति के लिए अनुमोदित विक्रेताओं को दिए गए खरीद आदेश की शर्तों एवं निबंधनों के अनुसार फर्म को खरीद आदेश (पीओ) में निर्दिष्ट सुपुर्दगी की निर्धारित तारीख के अंदर आपूर्तियों को पूरा कर देना चाहिए। विक्रेता के निष्पादन को इस संबंध में उनकी कुशलता से आंका किया जा सकता है।

समीक्षा अवधि के दौरान 11,281 खरीद आदेश दिए गए थे। 3484 खरीद आदेशों (31 प्रतिशत) के मामले में ₹ 337 करोड़ मूल्य की आपूर्तियों को वास्तविक रूप से निर्धारित सुपुर्दगी की तारीख के बाद पूरा किया गया था। 1171 खरीद आदेशों (10 प्रतिशत) के मामले में ₹ 198 करोड़ मूल्य की सामग्री की आपूर्ति ही नहीं की गई थी। यहां यह निर्दिष्ट करना आवश्यक है कि अधिकतर विक्रेता, जिन्हें खरीद आदेश दिए गए थे, आरसीएफ द्वारा अनुमोदित विक्रेता थे। विलंबित आपूर्तियों की स्थिति को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:-

तालिका 4.16

वर्ष	पीओज की सं.	पीओज का मूल्य (₹ करोड़ में)	आपूर्तियों में विलंब की रेंज
2011-12	632	48.00	1 दिन से 29 माह
2012-13	1323	151.31	1 दिन से 23 माह
2013-14	1058	110.89	1 दिन से 15 माह
2014-15*	471	26.52	1 दिन से 6 माह

\* अक्टूबर 2014 तक

**(क) उच्चतर दरों पर भाग-I अनुमोदित संसाधनों से खरीद के कारण ₹ 7.17 करोड़ का परिहार्य व्यय**

रेलवे बोर्ड ने भाग-I एवं भाग-II अनुमोदित फर्मों<sup>120</sup> पर क्षमता एवं योग्यता के आधार पर उन पर मात्रा के आबंटन हेतु योग्यता मानदंड तथा शर्तें निर्धारित की हैं किंतु भाग-I एवं भाग-II की दरों में मुनाफा अंतर हेतु कोई मानदंड निर्धारित नहीं किया गया है। इस संबंध में स्पष्ट अनुदेशों की कमी से बार-बार करोड़ों रूपए का अधिक परिहार्य व्यय हुआ है। भाग-I अनुमोदित फर्मों ने अपनी अनुमोदित स्थिति के बल पर उच्चतर दरे उद्धृत की थी और भाग II अनुमोदित फर्मों से अधिक उच्च दरों को उद्धृत करने के बावजूद निविदाकृत मात्रा के 75 से 80 प्रतिशत के लिए

<sup>120</sup> निदेशक रेलवे भंडार (आईसी) पत्र सं 99/आरएस (जी)/709/ 1 पीटी 1 दिनांक 29/06/2007 (आरबीई सं 09/200)

आदेश प्राप्त किया। लेखापरीक्षा में नमूना जांच किए गए आठ मामलों में यह पाया गया कि भाग-I अनुमोदित फर्मों ने भाग II अनुमोदित फर्मों द्वारा प्रस्तुत की गई दरों से 15 से 93 प्रतिशत तक उच्च दरे उद्धृत की थी और उनके प्रस्तावों पर खरीद आदेश देने हेतु विचार किया गया था। इसके परिणामस्वरूप, आरसीएफ प्रशासन को ₹ 7.17 करोड़ का अधिक परिहार्य व्यय करना पड़ा था।

बताए जाने पर आरसीएफ प्रशासन ने मामले को रोकने बोर्ड के पास भेज दिया किन्तु रेलवे बोर्ड द्वारा अब तक कोई नीति निर्णय नहीं लिया गया है।

#### (ख) राइट्स/आरडीएसओ द्वारा पूर्व निरीक्षण सामग्री का निरस्तीकरण

आरडीएसओ अनुमोदित विनिर्देश और आरडीएसओ अनुमोदित संसाधनों से खरीदी जा रही सुरक्षा मर्दों के संबंध में सामग्रियों की आपूर्ति से पूर्व निरीक्षणों को आरडीएसओ द्वारा निष्पादित किया जाता है। राइट्स उन सामग्रियों के संबंध में निरीक्षण करता है जहां खरीद आदेश का मूल्य ₹ 1 लाख से अधिक हो। सामग्रियों की गुणवत्ता को सुनिश्चित करने के लिए भंडारों का राइट्स/आरडीएसओ द्वारा पूर्व-निरीक्षण किया जाता है और गुणवत्ता को सुनिश्चित करने के बाद भंडार सामग्री की आपूर्ति की जाती है। चूंकि, उनका गुणवत्ता प्रमाणीकरण बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि 90 प्रतिशत अग्रिम भुगतान आपूर्तिकर्ता फर्मों को प्रमाणीकरण के आधार पर किया जाता है। सामान्यतः इन एजेंसियों द्वारा निरीक्षण प्रमाणपत्रों के जारी होने के बाद फर्म द्वारा आपूरित सामग्री का कोई निरस्तीकरण नहीं होना चाहिए।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि राइट्स/आरडीएस द्वारा पूर्व निरीक्षित भंडारों को 2011-12 से 2013-14 के दौरान 1781 मामलों में आरसीएफ द्वारा निरस्त कर दिया गया था जिसमें से 1587 मामलों में त्रुटियों को या तो आपूर्तिकर्ता द्वारा परिशोधित किया गया था या निरस्त सामग्री की लागत को वसूल किया गया था जहां अग्रिम भुगतान किया गया था। 31 मार्च 2014 तक ₹ 0.43 करोड़ मूल्य के शेष 194 निरस्तीकरण मामलों का निपटान नहीं किया गया था। राइट्स/आरडीएसओ द्वारा निरीक्षण के बाद सामग्रियों का निरस्तीकरण दर्शाता है कि इन एजेंसियों द्वारा निरीक्षण उचित रूप से नहीं किया गया था। निरीक्षणों को पर्याप्त रूप से सुदृढ़ किए जाने की आवश्यकता है क्योंकि अधिकतर मर्दों को अत्यावश्यक या सुरक्षा उपस्कर के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

#### 4.2.6.7 गुणवत्ता नियंत्रण

##### (क) उत्पादन के दौरान गुणवत्ता आश्वासन

आरसीएफ में कोच विनिर्माण के सभी स्तरों पर गुणवत्ता नियंत्रण स्टाफ के पृथक सेट द्वारा निरीक्षण एवं मंजूरी की व्यापक प्रणाली नहीं है। महाप्रबंधक/आरसीएफ कपूरथला द्वारा अनुमोदित गुणवत्ता नियंत्रण की एकीकृत प्रबंधन प्रणाली के अनुसार उत्पाद के गुणवत्ता आश्वासन को स्व-निरीक्षण द्वारा सुनिश्चित किया जाता है। गुणवत्ता नियंत्रण स्टाफ द्वारा कुछ नामित जांच बिन्दुओं जैसे शैल, बोगी, पेंटिड शैल और तैयार कोच को अंतिम मंजूरी और कुछ अन्य माध्यमिक स्तरों पर ही कोच की जांच की जाती है। अन्य सभी स्तरों पर उत्पादन स्टाफ द्वारा स्व-निरीक्षण की अवधारणा को प्रयोग किया जाता है जिसमें स्तर कार्य के समापन के बाद उत्पादन स्टाफ किए गए कार्य का निरीक्षण करता है और परिणामों को स्व-निरीक्षण प्रॉफार्मा (एसआईपीज) में दर्ज करता है। गुणवत्ता नियंत्रण अनुभाग यह सुनिश्चित करने के लिए स्व-निरीक्षित स्तरों पर लेखापरीक्षा जांच करता है कि स्व-निरीक्षण प्रभाविकता से किया जा रहा है। जहां आवश्यक है, उचित सुधारात्मक कार्रवाई आरंभ की गई है।

प्रत्येक स्तर पर गुणवत्ता नियंत्रण को सुनिश्चित करने के लिए प्रत्येक स्तर/ग्रुप हेतु कोच के प्रत्येक प्रकार के लिए पृथक प्रारूप है। समीक्षा अवधि के दौरान विभिन्न स्तरों पर खराब उत्पादन के मामलों की आवृत्ति से संबंधित डाटा को यह कारण बताते हुए लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया था कि इसे संकलित नहीं किया गया है क्योंकि यह काफी विस्तीर्ण था। यह बताया गया कि गुणवत्ता स्टाफ द्वारा देखी गई कमियों के बारे में सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए संबंधित उत्पादन दल को बताया गया है और कमियों को दूर करने के बाद उत्पादन दल ने गुणवत्ता निरीक्षण हेतु उत्पाद का फिर से प्रस्ताव रखा।

##### (ख) उत्पादन के बाद गुणवत्ता आश्वासन

आरसीएफ में उत्पादित प्रत्येक कोच को 06 माह के लिए वैध वारंटी प्रमाणपत्र<sup>121</sup>, रोलिंग स्टॉक प्रमाणपत्र भी कहा जाता है, के साथ भेजा जाता है। इसके अलावा, आरसीएफ में क्षेत्रीय रेलवे के साथ निकट संबंध को बनाए रखने के लिए ग्राहक सेवा सैल भी है जो सुधारात्मक कार्रवाई हेतु विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे से आरसीएफ कोचों के निष्पादन पर फीडबैक एकत्र करता है।

<sup>121</sup> आपूर्तिकर्ता के नाम सहित कोच में फिट की गई वारंटी के अंतर्गत मदों के ब्यौरें

समीक्षा अवधि के दौरान वारंटी के अंतर्गत पंजीकृत शिकायतों, खराब पुर्जों और मार्ग में विच्छेद के मामलों के व्यौरों को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:-

तालिका 4.17

वर्ष	शिकायतों की संख्या	पुर्जों की खराबी से संबंधित मामले	मार्ग में विच्छेद से संबंधित मामले <sup>122</sup>
2011-12	108	382	2
2012-13	206	1981	6
2013-14	260	1891	3

स्रोत: सीक्यूएम/आरसीएफ कार्यालय के अभिलेख

उपरोक्त से यह देखा गया कि पंजीकृत शिकायतों की संख्या और पुर्जों की खराबी से संबंधित मामलों में पिछले वर्षों में काफी वृद्धि हुई है। समीक्षा अवधि के दौरान आरसीएफ में निर्मित कोचों के मार्ग में विच्छेद के 11 मामले थे जो यात्रियों के जीवन को खतरे में डालने वाली बहुत गंभीर चूक है। इनमें से, दो मामले अनुचित पीओएच/आईओएच से संबंधित हैं। छह मामलों में फर्म ने वारंटी के अंतर्गत आने वाली त्रुटिपूर्ण सामग्री को बदल दिया/बदलने हेतु सहमत हो गई। दो मामलों में विच्छेद का कारण आरसीएफ पर आरोप्य नहीं था। शेष एक मामले में खराब कार्य कुशलता देखी गई थी और अनुशासनात्मक एवं अपील नियमावली (डीएण्डएआर) केस आरंभ किया गया था। मार्ग में विच्छेद के कारण कोच खराब पुर्जों के बदलने/आवश्यक परिशोधन तक बेकार पड़े रहे।

#### 4.2.6.8 मानव संसाधन प्रबंधन

(क) आरसीएफ की प्रतिष्ठापित क्षमता के अनुसार मजदूरों की विभिन्न श्रेणियों के स्टाफ बल संस्वीकृत है जबकि कोई कारखाना वार संस्वीकृत कार्यबल आरसीएफ की वार्षिक शाखा में उपलब्ध नहीं है। कार्य के समापन हेतु अपेक्षित 'अनुमत समय' को समय तथा प्रयास का अध्ययन के आधार पर निर्धारित किया जाता है जो बदले में प्रोत्साहन राशि के भुगतान और आऊटसोर्सिंग की आवश्यकता की संगणना हेतु आधार का निर्माण करता है। आरसीएफ उत्पाद कार्यक्रम के संदर्भ में उपलब्ध कार्य घंटे पर यथावत विचार करके अपेक्षित कार्य घंटे का प्रत्येक वर्ष प्रक्षेपण करता है। उपलब्ध कार्य घंटे के अलावा कार्य घंटों की आवश्यकता को आऊटसोर्स करने का प्रस्ताव रखा गया था।

<sup>122</sup> मार्ग में विच्छेद का तात्पर्य सुरक्षा कारण के लिए रेल से कोच को विच्छेद करना है यदि गाड़ी जांचकर्ता स्टाफ द्वारा सुरक्षा प्रवृत्ति से संबंधित कोई गंभीर कमी देखी जाती है।



योजना विभाग के औद्योगिक इंजीनियरिंग विंग रेलवे बोर्ड से प्राप्त की गई उत्पादन योजना के आधार पर सभी उत्पादन गुप एवं संयंत्र के लिए अधिकृत श्रमबल की गणना करता है। अधिकृत श्रमबल गुप प्रोत्साहन योजना के अन्तर्गत प्रोत्साहन गणनाओं के उद्देश्य हेतु आवश्यक है। अधिकृत श्रमबल की यह गणना रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित मै. राइट्स की रिपोर्ट की वर्कस्टडी पर आधारित है।

आरसीएफ जीएसयू<sup>123</sup> के संबंध में अपेक्षित कार्य घंटे का प्रत्येक वर्ष प्रक्षेपण करता है। समीक्षा अवधि के दौरान लक्षित जीएसयू और उपलब्धि के साथ-साथ जीएसयू की उपलब्धि में कमी का उल्लेख निम्नानुसार है:

तालिका 4.18

वर्ष	लक्ष्य		उपलब्धि		जीएसयू की उपलब्धि में कमी (कालेम 3-कालेम-5)	जीएस कोच की प्रत्यक्ष श्रमबल लागत	कुल वित्तीय प्रभाव (₹ में) (कालेम 6 x कालेम 7)
	कोचों एवं शैलों की संख्या	जीएसयू	कोचों एवं शैलों की संख्या	जीएसयू			
1	2	3	4	5	6	7	8
2011-12	1660	2608	1623	2540	68	448400	30491200
2012-13	1675	2911	1732	2787	124	583885	72401740
2013-14	1729	2753	1604	2386	367	675315	247840605
<b>कुल</b>	<b>5064</b>	<b>8272</b>	<b>4959</b>	<b>7713</b>	<b>559</b>		<b>350733545</b>

स्रोत: आरसीएफ के योजना विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई जानकारी (प्रोत्साहन उद्देश्य हेतु दर्शाए गए कोचों तथा जीएसयू की संख्या)

लक्षित जीएसयू एवं उपलब्धि के विश्लेषण के आधार पर यह पाया गया कि 559 प्रक्षेपित जीएसयूके कार्य घंटे की उपयोगिता में कमी थी जिसमें ₹ 35 करोड़ का वित्तीय प्रभाव शामिल है।

#### (ख) तकनीकी संवर्ग में स्टाफ की कमी

भारतीय रेल की उत्पादन यूनिट में तकनीशियन कटिंग, मोल्डिंग, ट्रिमिंग, फिटिंग, वेल्डिंग, पेंटिंग, वायरिंग तथा मशीनों के प्रचालन में लगे हुए हैं जबकि पर्यवेक्षक का कार्य उनको मॉनीटर करना है और गुप 'डी' से तकनीशियनों की सहायता करना अपेक्षित है।

आरसीएफ में, 01-04-2011 से 01-04-2013 तक उत्पादन संवर्ग के पर्यवेक्षक/तकनीशियन में संस्वीकृत कार्यबल क्रमशः 4793, 4876 और 4876 था

<sup>123</sup> जीएसयू सामान्य सिटिंग इकाई का प्रतिनिधित्व करता है और सामान्य सिटिंग कोच के विनिर्माण हेतु अपेक्षित कुल कार्य घंटे, के आधार पर आरसीएफ के योजना विभाग द्वारा इसकी गणना की जाती है।

जबकि इस अवधि के दौरान कार्यरत श्रमबल इन वर्षों में 459, 496 और 478 की कमी छोड़ते हुए 4334, 4380 और 4398 था। यह देखा गया कि ग्रुप "सी" संवर्ग में इन रिक्तियों को ग्रुप "डी" संवर्ग में रिक्तियों की गणना करने के लिए ग्रुड "डी" संवर्ग के साथ मिलाया गया था जोकि ग्रुप "सी" संवर्ग में भर्ती हेतु मौजूदा नियमों के विरुद्ध था। भर्ती नियमावली के अनुसार ग्रुप "सी" संवर्ग में भर्ती रेलवे भर्ती बोर्ड के माध्यम से की जाती थी जबकि ग्रुप "डी" संवर्ग में भर्ती महा प्रबंधक के स्तर पर की जाती थी। आरसीएफ द्वारा गलत प्रक्रिया के पालन के परिणामस्वरूप 185 से 519 ग्रुप डी स्टाफ को 2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान महाप्रबंधक द्वारा संस्वीकृत श्रमबल के आधिक्य<sup>124</sup> में नियुक्त किया गया था।

नियुक्त किए गए अधिक ग्रुप 'डी' स्टाफ को सहायक का कार्य दिया गया था। आरंभ में उनको गैर-उत्पादन विभाग अर्थात् सामान्य ब्रांच, भंडार विभाग, इलेक्ट्रिकल रख-रखाव, चिकित्सा एवं कार्मिक विभाग आदि में तैनात किया जाता है। सक्रिनिंग के माध्यम से विनियमन के बाद और अगले, बैच की नियुक्ति के बाद उनको उत्पादन संवर्ग में तैनात किया जाता है। तथापि, तथ्य यह रहा कि तकनीशियन तथा पर्यवेक्षक संवर्ग में रिक्तियों को भरने के लिए कार्रवाई आरंभ करने के बजाय नियमित तरीके से नियुक्त किए गए ग्रुप 'डी' स्टाफ को तकनीशियन का कार्य सौंपा गया था जो सुरक्षा के साथ समझौता भी था।

#### (ग) कार्य प्रभारित पदों का नियमित गठन

रेलवे बोर्ड ने राजपत्रित संवर्ग<sup>125</sup> के कार्य प्रभारित पदों के गठन हेतु मानदंड निर्धारित किए हैं। 2011-12 से 2013-14 के दौरान राजपत्रित संवर्ग स्थिति की समीक्षा से पता चला रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किए गए मानदंडों का आरसीएफ द्वारा पालन नहीं किया जा रहा था और विभिन्न विभागों में विभिन्न ग्रेड के 19 से 23<sup>126</sup> अधिकारी कार्य प्रभारित पदों के लिए निर्धारित मानदंडों के आधिक्य में थे जिसके परिणामस्वरूप समीक्षा अवधि के दौरान ₹ 5.49 करोड़ का अधिक परिहार्य व्यय हुआ।

<sup>124</sup> 1 अप्रैल 2011 से 31 मार्च 2014 से नियुक्त अधिक ग्रुप डी संवर्ग की लागत (वेतन एवं भत्ते)

<sup>125</sup> 125 रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2011/ईएवंआर/3/1 दिनांक 11/02/2011

<sup>126</sup> एसएजी-3, जीएजी-5 और एसएस-15

#### 4.2.6.9 आंतरिक नियंत्रण की मॉनीटरिंग तथा प्रभावकारिता

आरसीएफ की मॉनीटरिंग प्रणाली में निम्नलिखित मुख्य कमियां देखी गई थी जिसके परिणामस्वरूप भारतीय रेल के कीमती वित्तीय संसाधनों का अवरोधन हुआ।

#### (क) तैयार कोचों के प्रेषण में असामान्य विलंब

सभी तैयार कोचों को उनके विनिर्माण के तुरंत बाद आबंटी क्षेत्रीय रेलवे को आगे प्रेषित करने के लिए स्टेशन मास्टर, उत्तरी रेलवे हुसेनपुर को हस्तांतरित किया जाना चाहिए। कोचों को बाहर निकालने हेतु अनुमत औसत समय लगभग एक से दो सप्ताह का है। अभिलेखों की नमूना जांच से 286 विनिर्मित कोचों के संबंध में निर्धारित समय से एक से दस माह के बीच के अधिक अवरोधन का पता चला। इस प्रकार, तैयार कोचों के प्रेषण में असामान्य विलंब के परिणामस्वरूप भारतीय रेल के ₹ 46.14 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई क्योंकि कोचों को गाड़ी प्रचालनों हेतु सेवा में नहीं रखा जा सका था।

रेलवे प्रशासन ने कोचों के प्रेषण में विलंब के लिए निम्नलिखित मुख्य कारण प्रस्तुत किए थे:

- रेल निर्माण में विलंब,
- एक शंट में कोचों की न्यूनतम संख्या की आवश्यकता जब कोच को लूज अर्थात बिना रेल निर्माण के बाहर छोड़ दिया जाता है।
- रेलवे बोर्ड से कोच संख्या की अनुपलब्धता
- आरसीएफ से कोचों की निकालने हेतु उत्तरी रेलवे से विद्युत की अनुपलब्धता
- कोचों पर प्रेषण हेतु विचार किया जा रहा था यद्यपि ये विशेष माह के दौरान समापन के विकसित स्तर पर थे।

लेखापरीक्षा में उपरोक्त कारण मान्य नहीं है क्योंकि समीक्षा अवधि के दौरान विभिन्न प्रकार के कोचों के प्रेषण में विलंब उत्पादन विवरण तैयार के रूप में दर्शाए गए कोचों के लिए सामग्री की अनुपलब्धता पर आरोपित थे। आरसीएफ अपने उत्पादन कार्यक्रम की ध्यानपूर्वक योजना नहीं बना सका जिससे कि कोचों के रेल निर्माण में विलंब को न्यूनतम किया जा सके। आरसीएफ ने दावा किया कि विलंबित कोचों की प्रतिशतता आरसीएफ के कुल उत्पादन का केवल 6 प्रतिशत है और अर्जन क्षमता की हानि केवल काल्पनिक थी किन्तु तथ्य यह है

कि ₹ 414.40 करोड़ के पूंजीगत व्यय का एक से दस माह की अवधि के लिए कोचों के अवरोधन के कारण समय पर उपयोग नहीं किया जा सका था जिसने भारतीय रेल को ₹ 46.14<sup>127</sup> करोड़ की अर्जन क्षमता से वंचित कर दिया था। इस स्थिति से बचा जा सकता था यदि आरसीएफ प्रशासन अपने उत्पादन कार्यक्रम की कुशलता से रूपरेखा प्रस्तुत करता और उत्पादन विवरण में केवल तैयार कोचों को दर्शाता।

**(ख) ₹ 21.53 करोड़ मूल्य की अधिशेष मर्दों का निपटान ना करना**

भंडार को रेलवे की आवश्यकता हेतु अधिशेष के रूप में केवल तब समझा जाता है जब इन्हे काफी समय से (24 माह) जारी नहीं किया गया हो। आरसीएफ, कपूरथला में ₹ 21.53 करोड़ मूल्य की 1901 भंडार घटक मर्दें 31 मार्च 2014 तक 36 माह से अधिक से बिना निर्गम के अनुपयोगी पड़ी हुई थी। इन मर्दों को उपयोग्य/स्क्रेप के रूप में घोषित नहीं किया गया था क्योंकि सर्वेक्षण समिति ने इन उपयोग ना की गई मर्दों का सर्वेक्षण नहीं किया था जिसके कारण इन भंडार मर्दों का निपटान नहीं किया गया। ये अनुत्पादक बनी रही और इनके परिणामस्वरूप सामान्य राजस्व को लाभांश का परिहार्य भुगतान भी हुआ।

**(ग) निरस्त भंडार हेतु अग्रिम भुगतान और लंबित जोखिम खरीद लागत के संबंध में ₹ 9.32 करोड़ की वसूलीयोग्य राशि की वसूली ना करने के कारण हानि**

निरस्त भंडारों और जोखिम खरीद लागत की वसूली से संबंधित मामलों को शीघ्रता से अंतिम रूप देने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी किए गए अनुदेशों के बावजूद आरसीएफ प्रशासन द्वारा उचित कार्रवाई आरंभ नहीं की जा रही है। निरस्त भंडार के लिए अग्रिम भुगतान की राशि (₹ 3.89 करोड़) और लंबित जोखिम खरीद लागत (₹ 5.43 करोड़) पर 31/03/2014 से पूर्व बताई गई और

<sup>127</sup> कोचों के प्रेषण में असामान्य विलंब के कारण हुई हानि की गणना

बीजी यात्री कोच की प्रतिदिन अर्जन=वर्ष के दौरान ले जाए गए यात्रियों से कुल अर्जन (बीजी)\*

कुल यात्री परिवहन (बीजी)x वर्ष के दौरान दिनों की कुल संख्या  
=27908094300

43059 x 365

कुल हानि= 25982 x 17757=46,13,62.374

\*भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2011-12 का विवरण सं. 6

\*\* भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2011-12 का विवरण सं.24

अब तक लंबित (अर्थात् 11/10/2014) ₹ 9.32 करोड़ की राशि वसूली हेतु बकाया थी।

**(घ) सामान्य क्षतिपूर्तियों की वसूली ना करना**

सामग्री की आपूर्ति के लिए खरीद आदेश अपेक्षित प्रतिभूति जमा प्राप्त किए बिना भिन्न फर्मों को दिए गए थे। तत्पश्चात, ये फर्म निर्धारित या विस्तारित सुपुर्दगी अवधि में सामग्री की आपूर्ति करने में विफल रही और जैसे कि उनके खरीद आदेशों को सामान्य क्षतिपूर्तियों को लगाने के बाद निरस्त कर दिया गया था।

2000-01 से 2013-14 की अवधि हेतु रेल कोच फेक्ट्री की वित्तीय लेखाकरण प्रणाली (एफएसीटी) से प्राप्त अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि सामान्य क्षतिपूर्तियों के आधार पर ₹ 1.56 करोड़ की राशि उन विभिन्न फर्मों से वसूली हेतु बकाया थी जो सामग्री की आपूर्ति करने में विफल रहे थे। संवीक्षा पर यह पाया गया कि वसूलीयोग्य बकाया राशि के आंकड़े प्रत्येक वर्ष बढ़ रहे थे किन्तु बकाया सामान्य क्षतिपूर्तियों की वसूली के लिए कोई प्रयास नहीं किया गया था।

**(ङ) आरसीएफ में कोचों का अनियमित रूप से पड़े रहना**

चार कोच लम्बे समय से (पांच वर्षों से अधिक) रेल कोच फेक्ट्री कपूरथला के कार्यशाला क्षेत्र में स्क्रेप यार्ड के निकट पड़े हुए थे जिनके ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

तालिका 4.19

क्र.सं.	कोच सं.	रेलवे	कोच प्रकार	वर्ष के दौरान आरसीएफ द्वारा निर्मित
1	02155/एबी	उ.रे.	एसी चेयर कार	2002
2	16002	उ.रे.	जीएस	1988
3	41345	प.रे.	एसी3 टायर	2005
4	कोच पर कोई संख्या निर्दिष्ट नहीं		एसी चेयर कार	वर्ष निर्दिष्ट नहीं

इन कोचों को कुल कमियों को हटाने के लिए आरसीएफ में प्राप्त किया गया था किन्तु उचित कार्रवाई आरंभ नहीं की गई है। आरसीएफ में ध्यान न दिए जा रहे इन कोचों से संबंधित मामले को आरसीएफ प्रशासन के पास ले जाया गया था किन्तु कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया गया।

**(च) निर्धारित अवधि में भंडार शीट को अंतिम रूप ना देना**

भंडार विभाग हेतु भारतीय रेल सहिता खण्ड II का पैरा 3261 प्रावधान करता है कि भंडार शीट को निरपवाद रूप से 6 माह की अवधिक में अंतिम रूप दिया जाना

चाहिए और जहां कमी के लिए जिम्मेदार कर्मचारी सेवानिवृत्त होने वाला है वहां मामले को उसकी सेवानिवृत्ति से पहले अंतिम रूप दिया जाना चाहिए ताकि उचित दंडात्मक कार्रवाई, यदि कोई है, आरंभ की जा सके। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि इस संबंध में कई अनुदेशों तथा स्पष्ट कोडल प्रावधानों के बावजूद भंडार शीट को अंतिम रूप ना देने के कारण रेलवे को हुई हानि के मामले जारी रहे, रेलवे बोर्ड ने दोहराया कि इस संबंध में कोडल प्रावधानों का निष्ठापूर्वक पालन किया जाए। 30/09/2014 को विभाग वार बकाया भंडार शीट की स्थिति से पता चला कि छह भंडार शीट्स अंतिम रूप दिए जाने हेतु लंबित थी जैसाकि कि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 4.20

लंबित भंडार शीट	लंबित भंडार शीट की संख्या	मूल्य (₹लाख में)
> 6 माह और < एक वर्ष	1	(-) 0.44
> 1 वर्ष < 2 वर्ष	2	(-) 91.6
> 2 वर्ष	2	(-) 132.07
> 19 वर्ष	1	(-) 4.84

यह उपरोक्त उल्लिखित कोडल प्रावधानों का स्पष्ट उल्लंघन है। यहां संभावना है कि इतने लंबे समय तक भंडार शीट को अंतिम रूप ना देने के परिणामस्वरूप रेलवे को हानि हो सकती है। इस संबंध में स्पष्ट अनुदेशों के बावजूद आरसीएफ प्रशासन यह सुनिश्चित करने के लिए उचित तंत्र को स्थापित करने में विफल रहा कि नियमों की प्रक्रिया का पालन करते हुए दोषी स्टाफ से समय पर कमियों का हिसाब लिया/ वसूली की जाएगी।

#### (छ) कोडल प्रावधानों के अंतर्गत अपेक्षित अभिलेखों का रख-रखाव ना करना

यह देखा गया कि खरीद उचंत रजिस्टर, बिक्री उचंत रजिस्टर और स्टॉक समायोजन लेखा रजिस्टर का निर्धारित कोडल प्रारूप में रख-रखाव नहीं किया जा रहा था। ये अभिलेख भंडार विभाग द्वारा खरीदी जा रही विभिन्न भंडार मंदों की बिक्रियों तथा खरीद पर कड़ी नजर रखने के लिए आवश्यक है। बड़ी मात्रा में किए गए सव्यंहार से संबंधित उचित अभिलेखों का अनुरक्षण न करने से नकली बिक्रियों तथा भुगतान आदेशों के मामले हुए।

#### 4.2.7 निष्कर्ष

रेल डिब्बा फैक्ट्री, कपूरथला को 1986 में स्थापित किया गया था। यह डिब्बों के डिजाइन, विकास तथा निर्माण का उत्तरदायित्व निभा रही है। यह लेजर कटिंग,

प्लाज्मा कटिंग, रोबोटाइज्ड वेल्डिंग तथा स्पॉट वेल्डिंग सुविधाओं जैसी विशेष सुविधाओं वाले अत्याधुनिक संयंत्र तथा मशीनरी से युक्त थी।

वार्षिक रोलिंग स्टॉक प्रोग्राम (आरएसपी) जिसे अग्रिम रूप से कम से कम दो वर्षों में बनाया जाना था, में नए कोचिंग स्टॉक हेतु प्रावधानों को रेलवे बोर्ड द्वारा विलम्ब से अंतिम रूप दिया गया था। आरसीएफ के कोच उत्पादन कार्यक्रम की स्वीकृति में ऐसे ही विलम्ब पाए गए थे। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने इसके द्वारा पूर्व स्वीकृत उत्पादन कार्यक्रम के सदर्थ में बार-बार परिवर्तन किया। स्वीकृत उत्पादन कार्यक्रम में किए गए परिवर्तनों के कारण ₹ 31.93 करोड़ का स्टोर्स/सामग्री अनुपयुक्त रही।

एलएचबी स्टैनलैस स्टील कोचों के उत्पादन में पूर्णतया अंतरण की परियोजना जो अप्रैल 2008 में प्रारम्भ हुई थी, सफल नहीं थी क्योंकि आरसीएफ किसी उत्पादन वर्ष में अभी तक 470 एलएचबी कोचों से अधिक का निर्माण करने में सक्षम नहीं थी तथा आरसीएफ में उत्पादित अधिकतर कोच अभी भी परंपरागत प्रकार के थे जो परंपरागत कोचों को चरणबद्ध करने के उद्देश्य के विपरित था।

डीआरएफ के अतिरिक्त विनियोग को उत्पादन की लागत में डेबिट<sup>128</sup> किया गया जिसके परिणामस्वरूप कोचों की लागत में अनावश्यक वृद्धि तथा सामान्य राजस्व को ₹ 3.31 करोड़ के लाभांश के भुगतान के प्रति देयताओं में परिहार्य वृद्धि हुई।

आरसीएफ लागत रिपोर्टों को अग्रिम रूप देने से संबंधित कोडल प्रावधानों का अनुपालन करने में विफल हुआ जिसके परिणामस्वरूप अनुमानित लागत पर डेबिटों<sup>129</sup> में वृद्धि हुई। इसके अलावा, आरसीएफ को उत्पादन की वास्तविक लागत के अभाव में आरसीएफ को अनुमानित लागत के 110 प्रतिशत पर उत्पाद शुल्क का भुगतान करना पड़ा था।

जैसाकि 286 निर्मित कोचों को समय पर वितरित नहीं किया गया तथा निर्धारित समय सीमा से अधिक एक से दस माह के बीच रोक कर रखा गया। तैयार कोचों के संवितरण में इस विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 414.40 करोड़ का निवेश निरर्थक रहा। इसके कारण ₹ 46.14 करोड़ की अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि हुई जो अप्रभावी मॉनीटरिंग तंत्र को दर्शाती है।

तकनीकी संवर्ग में कर्मचारियों की कमी से महाप्रबंधक द्वारा अधिक गुप 'डी' नियुक्त करके तथ उन्हें तकनीशियनों और पर्यवेक्षकों जिसके लिए उच्च तकनीकी

<sup>128</sup> कोचों की लागत में लोडिड या एडिड

<sup>129</sup> क्षेत्रीय रेलवे से निर्माण लागत की उगाही करना

योग्यता अपेक्षित है तथा जिन्हें रेलवे बोर्ड द्वारा भर्ती किया जाता है, के स्थान पर नियोजित करके अनौपचारिक ढंग से निपटा गया।

रेलवे बोर्ड को फरवरी 2015 में यह मामला बताया गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।



### भारतीय रेलवे यांत्रिक विभाग से संबंधित पैराग्राफ

4.3 डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी, रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला तथा इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, पेरम्बूर : रॉलिंग स्टॉक पर उत्पादन शुल्क का भुगतान करते समय सेनवैट का लाभ न उठाना

रेलवे बोर्ड तथा उत्पादन इकाई के सेनवैट का लाभ लिए बिना उनके द्वारा निर्मित रॉलिंग स्टॉक पर उत्पादन शुल्क के भुगतान करने का चयन करने के अविवेकपूर्ण निर्णय के फलस्वरूप 2011-12 से 2014-15 (फरवरी 2015) की समयावधि के दौरान रेलवे को वित्तीय हानि के एकमात्र प्रभाव से डीएलडब्ल्यू, वाराणसी, आरसीएफ, कपूरथला तथा आईसीएफ, पेरम्बूर में उत्पाद शुल्क पर ₹ 313.70 करोड़ का कुल परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

केंद्रीय मूल्य वर्धित कर (सेनवैट) क्रेडिट नियम, 2004 के अनुसार, अंतिम उत्पाद के निर्माता को संयंत्रों तथा मशीनरियों (पूंजीगत माल) तथा इनपुट सामग्री यदि उन्होंने अंतिम उत्पाद के निर्माण में उपयोग की थी, तो उस पर भुगतान किए गए उत्पाद शुल्क का क्रेडिट लेने की अनुमति दी जानी चाहिए। जहां तक आयातित पूंजीगत माल/इनपुट का संबंध है तो उन पर भुगतान किया गया प्रतिकारी शुल्क (सीवीडी)<sup>130</sup> भी सेनवैट लाभ के योग्य है। प्रविष्टि<sup>131</sup> बिल जैसे शुल्क भुगतान दस्तावेजों को प्रस्तुत कर के सेनवैट क्रेडिट का लाभ उठाया जा सकता है।

डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू), वाराणसी भारतीय रेल के लिए डीजल इलेक्ट्रॉनिक इंजनों का निर्माण करने वाली भारतीय रेल (आईआर) की एक उत्पादन इकाई है। घरेलू रूप से प्राप्त तथा आयातित पूंजीगत माल तथा इनपुटों को इंजनों के निर्माण हेतु उपयोग किया जाता है जिसके लिए उत्पाद

<sup>130</sup> इस शुल्क को आयातित मर्दों जहां पर भी यह घरेलू उत्पाद की सुरक्षा के लिए लागू हो, के अनुदान प्रभाव को ऑफसेट करने के लिए आयातित मर्दों पर लगाया जाता है। (सीमाशुल्क टैरिफ (वित्तीय छूट प्रदत्त मर्दों पर प्रतिकारी शुल्क की पहचान, निर्धारण तथा संग्रहण तथा क्षति के निर्धारण हेतु) नियामावली, 1995)

<sup>131</sup> बिल ऑफ ऐन्ट्री आयातित कारगो की डिलीवरी लेने के लिए आयात सीमा शुल्क क्लियरेंस प्रक्रियाओं का पूर्ण करने के लिए आयातक या उसके कस्टम हाउस एजेंट द्वारा भरा गया एक कानूनी दस्तावेज है। सामान्य तौर पर तीन मूल प्रतियां बनाई जाती हैं। एक प्रति को सीमाशुल्क विभाग द्वारा तथा दो को पार्टियों द्वारा रखा जाता है।

शुल्क/सीवीडी का भुगतान किया जाता है। जहां तक सीवीडी के भुगतान का संबंध है तो डीएलडब्ल्यू की ओर से पूर्वी रेलवे<sup>132</sup> द्वारा इसका भुगतान किया जाता है।

मार्च 1995<sup>133</sup> की केन्द्रीय उत्पाद शुल्क तथा सीमाशुल्क बोर्ड (सीबीईसी) की अधिसूचना के अनुसार, क्षेत्रीय रेलवे के उपयोग हेतु भारतीय रेल की उत्पादन इकाईयों में निर्मित रोलिंग स्टॉक<sup>134</sup> को उत्पाद शुल्क (ईडी) के भुगतान से छूट प्राप्त थी तथा तदनुसार उनके द्वारा किसी ऐसे शुल्क का भुगतान नहीं किया गया। हालांकि 20 अप्रैल, 2011<sup>135</sup> की उनकी अधिसूचना के द्वारा, सीबीईसी ने इन रोलिंग स्टॉको को दी गई छूट वापस ली तथा 20.04.11 से निम्नलिखित दो विकल्पों में से एक के तहत उत्पाद शुल्क लगाया:-

1) इडी @ 1%+ उपकर 3% सैनवेट का लाभ न उठाने के मामले में, तथा 2) इडी@5% +उपकर 3% सैनवेट का लाभ लेने के मामले में।

एक उत्पादन इकाई होने के नाते डीएलडब्ल्यू, वाराणसी इडी के भुगतान के लिए कानूनी रूप से उत्तरदायी थी परन्तु उन्होंने इडी का भुगतान नहीं किया तथा इस संदर्भ में रेलवे बोर्ड के निर्देशों की प्रतीक्षा की।

रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 2011 में विलम्ब से डीएलडब्ल्यू सहित उत्पादन इकाईयों को सैनवेट लाभ (विकल्प 1) लिए बिना इडी का चयन करके इस शुल्क का भुगतान करने का निर्देश दिया। रेलवे बोर्ड ने उक्त पत्र में विकल्प 1 का चुनाव करने के लिए कोई कारण नहीं बताया। इस आधार पर, डीएलडब्ल्यू ने विकल्प 1 के तहत अप्रैल 2011 से सितम्बर 2011 की समयावधि हेतु बकाया (₹ 10.87 करोड़) के साथ नवम्बर 2011 से क्षेत्रीय रेलवे को बेचे गए इंजनो पर उत्पाद शुल्क का भुगतान करना प्रारम्भ किया। डीएलडब्ल्यू ने उक्त वर्णित अवधि के लिए इडी के विलम्बित भुगतानों के लिए ब्याज के रूप में 0.94 करोड़ का भुगतान भी किया। मार्च 2012 में सीबीईसी ने निम्नानुसार दरों<sup>136</sup> को संशोधित किया:

<sup>132</sup> पूर्वी रेल द्वारा प्राप्त बिल ऑफ रेन्ट्री की दो प्रतियों में से, 1 प्रति को उनके द्वारा सीमा शुल्क पासिंग के लिए तथा दूसरी प्रति को डीएलडब्ल्यू को भेजनेके लिए रखा जाता है। डीएलडब्ल्यू द्वारा प्राप्त प्रति को आयातित सामग्री की प्राप्ति के प्रमाण के रूप में आरबीआई को बाद में ट्रांसमिशन के लिए एसबीआई, वाराणसी का भेजा जाता है तथा इसकी प्रतिलिपि को लेखा अनुभाग में रखा जाता है।

<sup>133</sup> सामान्य छूट संख्या 16, दिनांक 16-03-1995 की अधिसूचना संख्या-62/95-ससीई देखें

<sup>134</sup> इंजन, कोच तथा वैगन

<sup>135</sup> दिनांक 20.04.2011 की अधिसूचना संख्या 32/2011-सीई देखें।

<sup>136</sup> दिनांक 17.03.2012 की अधिसूचना संख्या 16/2012-सीई देखें।

1) ईडी @ 2%+ उपकर 3% सेनवैट का लाभ न लेने के मामले में, तथा 2) ईडी @ 6% +उपकर 3% सेनवैट का लाभ लेने के मामले में।

रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2012 में उत्पादन इकाईयों तथा क्षेत्रीय रेलवे से पुनः इसके लिए कोई कारण दिए बिना विकल्प 1 के तहत ईडी का भुगतान जारी रखने के लिए कहा। हालांकि, जून 2012 में रेलवे बोर्ड ने दो विकल्पों का विश्लेषण करने के लिए उत्पादन इकाईयों को निर्देश दिया। डीएलडब्ल्यू ने विश्लेषण के आधार पर जुलाई 2012 में रेलवे बोर्ड को यह परामर्श दिया कि उनमें से विकल्प 1 सेनवैट का लाभ लिए बिना हितकर है। हालांकि, लेखापरीक्षा द्वारा यह पाया गया कि संभावित सेनवैट लाभ पर ध्यान देते समय, डीएलडब्ल्यू ने घरेलू रूप से खरीदे गये पूंजीगत माल तथा इनपुट सामग्रियों का नियोग किया तथा उस आयातित माल पर कोई ध्यान नहीं दिया जिस पर सीवीडी का भुगतान किया गया था। सेनवैट लाभ (विकल्प 2) सहित ईडी के लिए विकल्प लेने की इस गलती तथा अधिक लाभ को अगस्त 2012<sup>137</sup> में लेखापरीक्षा द्वारा डीएलडब्ल्यू के प्रबंधन को बताया गया। डीएलडब्ल्यू ने कहा (जनवरी 2013) कि सेनवैट लाभ प्राप्त करने के लिए प्रविष्टि बिल की मूल प्रति आवश्यक थी जो उनके पास उपलब्ध नहीं थी। हालांकि, इसके लिए अक्टूबर 2013 से प्रयास किए गए थे। मार्च 2014 में आरबी ने विकल्प 2 के तहत उत्पाद शुल्क की निवल देयता निकालने के लिए पुनः सभी उत्पादन इकाईयों को कहा। की गई ऐसी कार्रवाई के आधार पर, डीएलडब्ल्यू ने अधिक बचत के लिए विकल्प 2 के तहत ईडी का भुगतान करने के लिए रेलवे बोर्ड की अनुमति मांगी (अप्रैल/मई 2014)।

रेलवे बोर्ड ने अगस्त 2014 में सभी उत्पादन इकाईयों को 1 अप्रैल 2015 से विकल्प 2 अपनाने के लिए सभी अपेक्षित दस्तावेज तैयार करने को कहा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि गलत विकल्प के कारण डीएलडब्ल्यू में अप्रैल 2011 से दिसम्बर 2014 तक की अवधि के दौरान उत्पाद शुल्क पर ₹ 207.46 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। लेखापरीक्षा द्वारा मार्च 2015 में रेलवे बोर्ड के साथ यह मामला उठाया गया। बाद में लेखापरीक्षा ने पाया कि दो अन्य उत्पादन इकाईयों अर्थात् रेल कोच फैक्टरी (आरसीएफ), कपूरथला तथा इंटैग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ) पैरम्बूर ने विकल्प 1 अपनाने के कारण ईडी का परिहार्य भुगतान सूचित किया है। आरसीएफ, कपूरथला के संदर्भ में 2011-12 से 2014-15 (फरवरी 2015) की समयावधि हेतु ईडी का परिहार्य भुगतान ₹ 67.17 करोड़ था जबकि, 2011-12 से

<sup>137</sup> लेखापरीक्षा द्वारा 30.08.2012 को जारी विशेष पत्र

2013-14 की समयावधि के लिए आईसीएफ, पैरम्बूर में यह ₹ 39.07 करोड़ था। इस प्रकार, 2011-12 से 2014-15 की समयावधि के दौरान तीन उत्पादन इकाईयों में ईडी का कुल परिहार्य भुगतान ₹ 313.70 करोड़ था। आईसीएफ, पैरम्बूर ने अप्रैल 2014 के बाद से सेनवैट क्रेडिट (विकल्प 2) का लाभ लेना प्रारम्भ किया जबकि डीएलडब्ल्यू वाराणसी तथा आरसीएफ कपूरथला ने अप्रैल 2015 से इसका चयन किया था।

उत्तर में रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2015 में लेखापरीक्षा को कहा कि सेनवैट क्रेडिट का लाभ लेने के लिए मूल बीजको के उचित तथा सुव्यवस्थित अनुरक्षण और निर्दिष्ट दस्तावेज अनिवार्य थे। डीएलडब्ल्यू केवल अक्टूबर 2013 से सीवीडी पर सेनवैट का लाभ लेने के लिए प्रविष्टि बिल की मूल प्रति प्राप्त कर सका। नया विकास होने के नाते इसने योजना के क्रियान्वयन को समझने में कुछ समय लिया जिसके लिए एक विशेषज्ञ नियुक्त था (05.07.2012) जिसने यह निष्कर्ष दिया (10.10.2012) कि विकल्प 1 रेलवे के लिए हितकर था। उन्होंने आगे कहा कि डीएलडब्ल्यू ने रेलवे बोर्ड के निर्देश का पालन किया था तथा इस मामले में केंद्र सरकार को कोई हानि नहीं थी क्योंकि ईडी का भुगतान भारत की समेकित निधि में गया था।

निम्नलिखित कारको की वजह से उत्तर स्वीकार्य नहीं है:-

- i). परिचालको के विस्तार हेतु एक पृथक बजट तथा मांगे गए धन के साथ भारतीय रेल एक वाणिज्यिक सत्व है। चूंकि ऐसा कोई परिहार्य भुगतान रेलवे की हानि है तथा यह एक सीमा तक इसकी कार्यप्रणाली को प्रभावित करता है। 4 वर्षों की अवधि में अधिक परिहार्य भुगतान की वजह से हुई महत्वपूर्ण चूको (नोटिस में आए ₹ 313.70 करोड़) को यह सुनिश्चित करके अनदेखा नहीं किया जा सकता कि ईडी भारत की समेकित निधि में गया था।
- ii). रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 2011 में तथा फिर अप्रैल 2012 में इसका विश्लेषण किए बिना निर्देश दिया कि क्या ऐसा विकल्प इनके लिए हितकर था, विकल्प 1 के तहत ईडी का भुगतान करने के लिए उत्पादन इकाईयों को निर्देश दिया। चूंकि उत्पादन इकाईया अधिक उपयुक्त थी तथा अपने लिए हितकारी विकल्प खोजने में सक्षम थी, अतः ऐसा केवल जून 2012 में हुआ कि आरबी ने उन्हें ऐसा विश्लेषण करने का निर्देश दिया।
- iii). आईसीएफ, पैरम्बूर ने अप्रैल 2014 के बाद से स्वयं विकल्प 2 में अंतरण किया जो यह दर्शाता है कि ईडी के भुगतान हेतु उत्तरदायी कानूनी सत्व होने

के नाते किसी ने भी उत्पादन इकाईयों को यह सुनिश्चित करने से मना नहीं किया कि ईडी भुगतान हितकर विकल्प के अधीन था। हालांकि, डीएलडब्ल्यू ने इस मामले में रेलवे बोर्ड के निर्देशों का यह जांच तथा सुनिश्चित किए बिना अनुसरण किया कि यह विकल्प उनके लिए हितकर था। वास्तव में, डीएलडब्ल्यू ने बाद में जुलाई 2012 में सीवीडी पर सेनवैट क्रेडिट के महत्वपूर्ण कारक को ध्यान में रखे बिना उनके लिए हितकर रूप में विकल्प 1 की सिफारिश की। यद्यपि, यह चूक लेखापरीक्षा द्वारा अगस्त 2012 में बताई गई थी तथापि, ऐसा केवल अप्रैल 2014/मई 2014 में हुआ कि डीएलडब्ल्यू ने विकल्प 2 में अंतरण की अनुमति मांगी। इसलिए, डीएलडब्ल्यू तथा आरबी द्वारा लिए गए इस निर्णय कि डीएलडब्ल्यू वाराणसी ने इस मामले में रेलवे बोर्ड के निर्देश का पालन किया था, को लेखापरीक्षा द्वारा उत्तरदायित्व पहलू को कम करने के एक प्रयास के रूप में देखा जाता है।

- iv). भुगतान किए गए बिलों के लेखों तथा सम्बंधित दस्तावेजों का सुव्यवस्थित अनुरक्षण रेल लेखा विभाग का प्रथम कर्तव्य है तथा इसे सहज रूप से उपलब्ध होना चाहिए। सेनवैट लाभ का दावा करने के लिए प्रविष्टि बिल की मूल प्रति का महत्व डीएलडब्ल्यू के लिए जाना पहचाना<sup>138</sup> कारक था तथा इसे प्रारम्भ से उनके साथ रखा जा सकता था। इसलिए इसे इस मामले पर किसी विलम्ब हेतु एक मान्य स्पष्टीकरण के रूप में स्वीकृत नहीं किया जा सकता।

उपरोक्त तथ्यों के संदर्भ में, रेलवे बोर्ड द्वारा हितकर विकल्प (अगस्त 2014) का चयन करने में तीन से अधिक वर्ष लेने तथा इस अवधि के दौरान ईडी के परिहार्य भुगतान को स्वीकार करते समय इसे परिचालित करने के लिए उत्पादन इकाईयों को अन्य 6 माह देने (अप्रैल 2015) का कोई औचित्य नहीं है।

जैसाकि रेलवे बोर्ड इस कारण से सभी उत्पादन इकाईयों द्वारा मार्च 2015 तक किए परिहार्य भुगतान का निर्धारण कर सकता है तथा या तो ब्याज सहित उत्पाद शुल्क विभाग से ईडी वसूल करने के लिए कार्रवाई कर सकता है यदि संभव हो,

<sup>138</sup> 01/2001 से 09/2003 से सम्बंधित एक पूर्व मामले जिसमें सेनवैट क्रेडिट को प्रविष्टि बिल की प्रतिलिपि के प्रति डीएलडब्ल्यू द्वारा लिया गया था, में सहयोगी लेखापरीक्षा द्वारा बाद में आपत्ति की गई तथा बाद में जुर्माना लगाया गया जिस पर आयुक्त, केंद्रीय उत्पादशुल्क के पास एक समीक्षा याचिका लम्बित है।

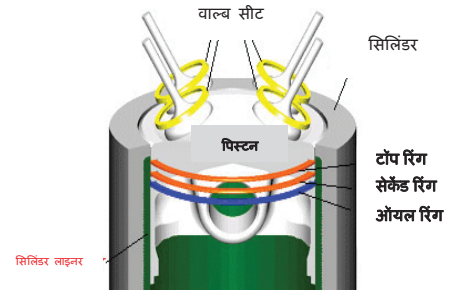
या रेलवे को वित्तीय हानि के रूप में हानि का सुधार करने के लिए कार्रवाई कर सकता है।

इस प्रकार, सेनवैट का लाभ लिए बिना उनके द्वार निर्मित रोलिंग स्टॉक पर उत्पाद शुल्क के भुगतान का चयन करने के रेलवे बोर्ड तथा उत्पादन इकाईयों के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप 2011-12 से 2014-15 की समयावधि (फरवरी 2015) के दौरान रेलवे को आर्थिक हानि के फलस्वरूप डीएलडब्ल्यू, वाराणसी, आरसीएफ, कपूरथला तथा आईसीएफ, पेरम्बूर में उत्पाद शुल्क पर ₹ 313.70 करोड़ का कुल परिहार्य भुगतान हुआ।

#### 4.4 दक्षिणी रेलवे(दरे.): त्रुटिपूर्ण होनिंग और सिलिन्डर लाइनर्स पर परिणामी पुननिर्माण

नई मशीनों के समय पर प्रतिष्ठापन में विलम्ब के कारण सिलिन्डर लाइनर प्लेटिंग के लिए पुरानी होनिंग मशीन के उपयोग के कारण सिलिन्डर लाइनर्स की होनिंग और पुननिर्माण (री-होनिंग) में कमियां आई जिसके परिणामस्वरूप ₹ 7.70 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

सिलिन्डर ब्लॉक डीजल इंजन के फ्रेम का हिस्सा होता है जो सिलिन्डर लाइनर्स की सहायता करता है। लाइनर दहन चेम्बर की दीवार का निर्माण करते हैं और इसके अन्दर पिस्टन के संचालन का मार्गदर्शन भी करते हैं। सिलिन्डर लाइनर एक बदलने योग्य बोर है जिसमें इंजन को नोदन करने के लिए उपयोग किया जाने वाला पिस्टन होता है। अधिक गर्मी, क्षय और अनुचित प्रतिष्ठापन के कारण लाइनर्स कट, टूट और विकृत हो जाते हैं। लाइनर के शीर्ष पर सामान्य टूट-फूट के कारण रिजेज बन जाते हैं। इससे पिस्टन को क्षति पहुंच सकती है और पिस्टन के सुगम और प्रभावी कार्यचालन को सुनिश्चित करने के लिए रिजेज को हटाया जाना आवश्यक है। इसलिए, नए और पुराने सिलिन्डर लाइनिंग के अध्यधीन हैं। इस प्रक्रिया को प्लेटिंग प्रक्रिया कहा जाता है। प्लेटिंग प्रक्रिया में प्रचालनों अर्थात्, निक्षेप लौह (सीआई) होनिंग (प्लेटिंग से पहले), डायमण्ड होनिंग (प्लेटिंग के बाद) और पॉलिशिंग के लिए होनिंग मशीनें अपेक्षित हैं। डायमण्ड होनिंग वांछित विनिर्देशन और पॉलिशिंग प्राप्त करने के लिए प्लेटिंग के बाद अधिक क्रोमियम को हटाने हेतु विट्रीफाइड पत्थरों को उपयोग करते हुए की जाती हैं।



होनिंग एक हाई-टेक निवारण प्रक्रिया है जिसमें अपेक्षित विनिर्देशों के अनुसार सिलिन्डर लाइनर्स की बोर साइजिंग शामिल है। प्लेटिंग गुणवत्ता के अलावा प्लेटिंग लाइनर्स के निष्पादन और जीवन काल इस हाई-टेक निवारण प्रक्रिया पर अत्यधिक निर्भर है। होनिंग मशीन की निवारण प्रक्रिया त्रुटिपूर्ण होनिंग और परिणामी त्रुटिपूर्ण लाइनर्स के पुनर्निर्माण को रोकेगी।

दक्षिणी रेलवे में गोल्डन रोक कार्यशाला (डब्ल्यूएस/जीओसी), पोनमलाई में सिलिन्डर लाइनर प्लेटिंग शॉप (सीएलपी शॉप) विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे से प्राप्त हुए डीजल इंजनों से पुनः दावा किए गए नए सिलिन्डरों और पुराने सिलिन्डरों के लिए प्लेटिंग प्रक्रिया का उत्तरदायित्व लेती है। सीएलपी शॉप में तीन लम्बरूप होनिंग मशीनें अर्थात् एचएम 3, एचएस 4 और एचएम 5 थीं। ये मशीनें पुरानी थीं और निवारण के साथ होनिंग नहीं कर सकती हैं जैसाकि नीचे चर्चा की गई है:

1. 1984 में खरीदी गई एचएम3 मशीन को 1999 में 15 वर्षों के इसके कोडल काल के पूरा होने के आठ वर्षों के बाद निराकृत कर दिया गया था (जुलाई 2007)। इसके बदलने के लिए प्रस्ताव भी 2008-09 के अंत में कर दिया गया था जिसके लिए निधि जुलाई 2010 में उपलब्ध कराई गई थी और कोफमाउ के माध्यम से एक यूएसए आधारित फर्म को अप्रैल 2011 में आदेश दे दिया गया था। मशीन को अप्रैल 2012 की निर्धारित तारीख के प्रति जून 2013 में प्राप्त किया गया था। नौपरिवहन में विलम्ब कोफमाऊ की आवश्यकता के अनुसार स्टीमर की अनुपलब्धता के कारण बताया गया था।
2. यद्यपि एचएम3 को शुरू कर दिया गया था (दिसम्बर 2013) फिर भी प्रवर्तन के दौरान देखी गई अपर्याप्तताएं/त्रुटियां अभी परिशोधित की जानी हैं (अप्रैल 2014)। जैसाकि मशीन को अभी तक प्रभावी उपयोग हेतु नहीं रखा गया है।
3. सिलिन्डरों के लिए प्लेटिंग प्रक्रिया को 1997 के दौरान शुरू की गई शेष दो होनिंग मशीनों (एचएम4 और एचएम5) के साथ किया जाता है। कार्यशाला प्राधिकरण द्वारा यह बताया गया (जुलाई 2010) कि तीन शिफ्टों में कार्य करने वाली इन दो मशीनों ने पहले ही तीन शिफ्टों के कार्यचालन में नौ वर्षों (2007 में) के कोडल जीवन काल को पूरा कर लिया था। परिणामस्वरूप, एचएम4 मशीन ने होनिंग के दौरान कई प्रचालनात्मक समस्याएं पैदा कीं और परिणामस्वरूप एचएम5 मशीन पर अधिक कार्य दबाव पड़ा और जिसकी होनिंग सटीकता भी जुलाई 2010 में समाप्त हो गई।

4. कोडल जीवन काल के समाप्त होने के पांच वर्षों के बाद एचएम4 को बदलने के लिए खरीद आदेश नवम्बर 2012 में दिया गया था और जुलाई 2013 में प्राप्त किया गया था। तथापि नई मशीन को अभी शुरू किया जाना है (अप्रैल 2014) चूंकि, निराकृत एचएम4 मशीन अभी उपयोग में थी। इसके अलावा, दोनों मशीनों (एचएम3 और एचएम4) के निराकरण में विलम्ब को अभिलेख में नहीं पाया गया था।
5. चूंकि एचएम4 और एचएम5 मशीनें उनके कोडल जीवन काल से अधिक पुरानी थी और इन्होंने अपनी यथार्थता खो दी थी इसलिए इन मशीनों से की जाने वाली होनिंग में कमियां देखी गई थी। 99,299 लाइन्स में से 11,844 लाइन्स (12 प्रतिशत) पर अप्रैल 2007 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान बोर ओवरसाइज, पील आफं और टूल मार्क्स जैसी प्लेटिंग कमियां देखी गई थी।

जब मामले को दक्षिणी रेल प्रशासन के साथ उठाया गया (मई 2014) तो उन्होंने बताया (सितम्बर 2014) कि एचएम3 मशीन को इसके प्रवर्तन (दिसम्बर 2013) से प्रयोग में रखा गया है और इसका प्रभावी रूप से उपयोग किया जा रहा है। आगे उन्होंने बताया कि निरस्तीकरण पूर्णतः त्रुटिपूर्ण होनिंग से ही नहीं हुए हैं बल्कि प्रक्रिया में परिणामी प्रभावों के कारण भी हुए हैं। तथापि, वे लाइन्स के पुनर्निर्माण पर हुए अतिरिक्त व्यय के बारे में मौन रहे।

उपरोक्त उत्तर प्रत्यायक नहीं है क्योंकि प्रवर्तन के दौरान आपूर्तिकर्ता को सूचित की गई कमियों/विसंगतियों का परिशोधन नहीं किया गया और प्रमाणित जांच प्रमाणपत्र जारी नहीं किया गया था (अप्रैल 2014 तक)। इसके अलावा, 01.01.2014 से 11.09.2014 तक की अवधि के लिए नई मशीन के मशीन इतिहास ने 2181 घंटे (लगभग 90 दिन) की अचेत कालावधि को दर्शाया। यह दर्शाता है कि मशीन को अब तक प्रभावी उपयोग हेतु नहीं रखा गया था। इसके अतिरिक्त, गोल्डन रॉक कार्यशाला प्राधिकरण के पत्र से यह स्पष्ट है कि निरस्तीकरण होनिंग मशीन अर्थात् केवल डायमण्ड होनिंग के संसाधन के दौरान सामने आए पील आफं, बोर ओवर साइज और टूल मार्क के कारण था।

इस प्रकार, पुरानी मशीनों पर कार्य करने और मशीनों के समय पर प्रतिष्ठापन को सुनिश्चित करने में विफलता के कारण लाइन्स की त्रुटिपूर्ण होनिंग हुई। इसके परिणामस्वरूप लाइन्स के पुनर्निर्माण पर ₹ 7.70 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अलावा, कार्यशाला लाइन्स की निर्धारित मात्रा (अप्रैल 2007 से मार्च 2014 के दौरान त्रुटिपूर्ण होनिंग की 12 प्रतिशत की कमी) की आपूर्ति करने के लिए



सक्षम नहीं थी जिसके कारण गाड़ी के प्रचालन में इंजन की अनुपलब्धता या उपलब्धता में विलम्ब हो सकता है। खराब लाइनर्स पिस्टन को क्षति पहुंचा सकते हैं और पिस्टन के सुगम और प्रभावी कार्याचालन को प्रभावित कर सकते हैं जो परिणामस्वरूप इंजनों के सुगम परिचालन को और अन्ततः इंजन को प्रभावित करेगा।

मामले को दिसम्बर 2014 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।