

## अध्याय 4 - मैकेनिकल - क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशाला/उत्पादन यूनिटें

यांत्रिक विभाग मुख्यतः निम्न के प्रबन्धन के लिए जिम्मेदार है-

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

मैकेनिकल विभाग की अध्यक्षता रेलवे बोर्ड (आरबी) के सदस्य मैकेनिकल द्वारा की जाती है जिसकी सहायता अपर सदस्य/मैकेनिकल इंजीनिरिंग, उत्पादन इकाइयों और चल स्टाक/भंडार के लिए सलाहकार द्वारा की जाती है।

जोनल स्तर पर, विभाग की अध्यक्षता मुख्य मैकेनिकल 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 मैकेनिकल इंजीनियर रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे द्वारा बनाई गई नीतियों के कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी हैं। कार्यशालाओं की अध्यक्षता मुख्य कार्य प्रबंधक द्वारा की जाती है और वह संबंधित जोन के सीएमई को रिपोर्ट करता है। उत्पादन यूनिटें रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करने वाले महाप्रबंधकों द्वारा स्वतंत्र रूप से प्रबंधित की जाती हैं।

वर्ष 2014-15 के दौरान मैकेनिकल विभाग का कुल व्यय ₹ 41,155.36 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा विभाग के 640 कार्यालयों के निरीक्षण किए गए थे।

इस अध्याय में भारतीय रेल में मैकेनिकल कार्यशालाओं में श्रमबल प्रबंधन पर एक समीक्षा को शामिल किया गया है। लेखापरीक्षा ने पाया कि भारतीय रेल की कार्यशालाओं में श्रमबल आवश्यकता के निर्धारण हेतु कोई एक रूप या वैज्ञानिक मानदंड नहीं था। कार्यशालाओं सुधार हेतु बेंचमार्किंग नहीं अपनाई जा रही थी।

इसके अलावा, इस अध्याय में डीजल इंजनों को शुरू करने में विलंब; ईएमयू बोगियों/उच्च क्षमता बोगियों आदि की खरीद पर निष्फल/अनुत्पादक व्यय के संबंध में पांच विशिष्ट पैराग्राफों को शामिल किया गया है।

## 4.1 मैकेनिकल कार्यशालाओं में श्रमबल प्रबंधन

### 4.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) एक श्रम प्रधान उद्यम है जिसमें मार्च 2015 तक लगभग ₹ 84,748 करोड़ के वार्षिक वेतन बिल के साथ 13.26 लाख से अधिक नियमित कर्मचारियों का श्रमबल है। इनमें से, लगभग 1.55 लाख कर्मचारी भारतीय रेल की 42 मैकेनिकल कार्यशालाओं में काम करते हैं, जो भारतीय रेल के चल स्टॉक के बड़े समूह का रखरखाव करते हैं जिसमें 2,54,006 वैगन, 68,558 कोच और 10,730 इंजन शामिल हैं (मार्च 2015 तक)। समस्त देश में सोलह जोनल रेलवे में व्याप्त ये 42 मैकेनिकल कार्यशालाएं भारतीय रेल की क्षेत्रीय यूनिटों में चल स्टॉक के रख-रखाव के लिए अपेक्षित विभिन्न घटकों के विनिर्माण एवं मरम्मत के अलावा डीजल एवं इलेक्ट्रिक इंजनों, कोचों, वैगनों तथा इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (इएमयूज) की आवधिक मरम्मत करती हैं।

प्रत्येक कार्यशाला उस कुल उत्पादन को दर्शाते हुए दो वर्ष पहले अपना आवधिक मरम्मत (पीओएच) कार्यक्रम तैयार करती है जिसे वे पीओएच के लिए देय कोचों/वैगनों/इंजनों की संख्या पर ध्यान देते हुए प्राप्त करने में सक्षम होंगे। जोनल रेलवे द्वारा भेजे गए प्रस्तावों की आरबी द्वारा जांच की जाती है जो फिर वार्षिक लक्ष्यों को निर्धारित करती है। चल स्टॉक का इष्टतम उपयोग मुख्यतः इन कार्यशालाओं में कार्यबल के प्रभावी प्रबंधन पर निर्भर करता है। श्रमबल प्रबंधन का मुख्य उद्देश्य मानव पूंजी निवेश पर प्रतिफल को अधिकतम करना और श्रमबल संबंधी वित्तीय, प्रचालनात्मक एवं नियामक जोखिम को न्यूनतम करना है। श्रमबल प्रबंधन वास्तव में भारतीय रेल के प्रचालनों के प्रत्येक पहलु से जुड़ा है क्योंकि ये कार्यशालाएं महत्वपूर्ण परिसम्पत्तियों अर्थात् चल स्टॉक के रख-रखाव के साथ डील करती हैं जोकि उनके प्रचालनों का मूल हैं। वित्तीय प्रोत्साहन योजनाओं को कार्यशालाओं में स्टाफ के मनोबल को बढ़ाकर उत्पादकता को बढ़ाने हेतु साधन के रूप में शुरू किया गया था जिसमें कर्मचारी चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) योजना के अंतर्गत कार्य पर बचाए गए समय या ग्रुप इन्सेन्टिव स्कीम (जीआईएस) योजना के अंतर्गत प्राप्त कुल उत्पादन के आधार पर प्रोत्साहन प्राप्त करने हेतु आश्वस्त है।

#### 4.1.2 संगठनात्मक संरचना

आरबी स्तर पर कार्यशालाएं अपर सदस्य (उत्पादन यूनिट एवं कार्यशालाएं) के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत आती हैं।

जोनल स्तर पर कार्यशालाएं मुख्य मैकेनिकल इंजीनियर तथा मुख्य कार्यशाला इंजीनियर की सहायता से महाप्रबंधक के समग्र नियंत्रण के अंतर्गत कार्य करती हैं। मुख्य कार्यशाला प्रबंधन कार्यशालाओं की दैनिक कार्यप्रणाली के लिए उत्तरदायी हैं।

मुख्य कार्यशाला प्रबंधकों की तकनीकी पक्ष पर विभिन्न उप मुख्य इंजीनियरों (मैकेनिकल एवं इलेक्ट्रिकल) और प्रशासनिक पक्ष पर कार्यशाला लेखा अधिकारी एवं कार्यशाला कार्मिक अधिकारी द्वारा सहायता की जाती है। सीडब्ल्यूएम को रिपोर्टिंग करते समय कार्यशाला कार्मिक अधिकारी जोनल स्तर पर मुख्य कार्मिक अधिकारी के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत आते हैं। कार्यशालाओं में श्रमबल प्रबंधन करना उत्पादन इंजीनियर और कार्मिक विभाग का संयुक्त उत्तरदायित्व है।



सीपीओ के नियंत्रण के तहत एक योजना ब्रांच भी प्रत्येक जोनल रेलवे में कार्य करती है। योजना ब्रांच में दक्षता सैल एवं स्टाफ निरीक्षण यूनिटें (कार्य अध्ययन सैल भी कहा जाता है) शामिल हैं। दक्षता सैल कार्य अध्ययन करता है और दक्षता, प्रभाविकता तथा इकॉनोमी में सुधार करने के लिए उपाय सुझाता है। जोनल रेलवे में वरिष्ठ उप महाप्रबंधक (एसडीजीएम) श्रमबल प्रबंधन से संबंधित नीतियों को कार्यान्वित करता है। जोनल रेलवे वार्षिक रूप से आरबी को अपने वार्षिक कार्य अध्ययन कार्यक्रम भेजता है। जोनल रेलवे के महाप्रबंधक/एसडीजीएमज आरबी

द्वारा अनुमोदित कार्य अध्ययनों के अलावा विभिन्न क्षेत्रों/विंगों को कवर करते हुए कुछ कार्य अध्ययनों का भी अनुमोदन करते हैं।

#### 4.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

यह समीक्षा यह जांच करने के लिए की गई थी कि क्या:

- श्रमबल आवश्यकता की निर्धारण उपलब्ध अवसंरचना सुविधाओं से संबंधित था;
- उपलब्ध श्रमबल का दक्षता एवं आर्थिक रूप से उपयोग किया गया था;
- आरबी के राइटसाईजिंग पर अनुदेशों एवं कार्य अध्ययन रिपोर्टों की सिफारिशों को कार्यान्वित किया गया था तथा दिया गया प्रशिक्षण पर्याप्त था।
- प्रोत्साहन योजनाओं ने न्यूनतम श्रमबल के साथ बढ़े हुए उत्पादन के वांछित परिणामों को प्राप्त किया था।

#### 4.1.4 मानदंड

मैकेनिकल विभाग (कार्यशालाएं) के लिए भारतीय रेल संहिता के अध्याय IV में निर्दिष्ट प्रावधानों और श्रमबल प्रबंधन अर्थात् भर्ती, बैचमार्किंग, राइटसाईजिंग, आधुनिकीकरण, प्रोत्साहन योजनाओं के कार्यान्वयन एवं प्रशिक्षण से संबंधित आरबी के अनुदेशों को मानदंड के रूप में अपनाया गया था।

#### 4.1.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली एवं नमूना आकार

चल स्टॉक (वैगन, कोच एवं इंजन) का पीओएच करने के लिए सभी कार्यशालाओं को मैकेनिकल एवं इलेक्ट्रिकल विभाग दोनों को 2012-13 से 2014-15 तक तीन वर्षों की अवधि के अध्ययन में कवर किया गया था।

जोनल रेलवे मुख्यालयों, कार्यशालाओं एवं कार्मिक ब्रांच के अभिलेखों की जांच की गई थी और श्रमबल उपयोग, निर्धारित एवं प्राप्त लक्ष्यों, चालू प्रोत्साहन योजनाओं एवं प्रशिक्षणों से संबंधित डाटा को निष्कर्ष निकालने में विश्लेषण हेतु एकत्र किया गया था।

#### 4.1.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

##### 4.1.6.1 श्रमबल आकलन एवं इसमें संशोधन

**श्रमबल आकलन हेतु आधार:** श्रमबल की रही आवश्यकता का आकलन करना किसी संगठन के श्रमबल प्रबंधन में पहला कदम है। कार्यशालाओं में अपेक्षित

श्रमबल का आकलन कार्यकलापों कार्यों, कार्यों के कार्यान्वयन हेतु अपेक्षित कौशल एवं समय, अवसंरचना आदि की उपलब्धता के विश्लेषण द्वारा किया जाता है।

आरबी<sup>58</sup> के निर्देशानुसार, कार्यशालाओं से कुल उत्पादन को दर्शाते हुए दो वर्ष पूर्व उनका पीओएच कार्यक्रम प्रस्तुत करना अपेक्षित है जिसे वे पीओएच के लिए देय कोचों/वैगनों/इंजनों की संख्या (अर्थात् उत्पत्ति), श्रमबल की उपलब्धता के संदर्भ में पीओएच की क्षमता और संवर्धन कार्यों के कारण क्षमता में किसी वृद्धि को ध्यान में रखते हुए प्राप्त करने में सक्षम होंगे। कार्यशालाओं से विभिन्न मर्दों के विनिर्माण/पुनःस्थापन के कार्य को करने और चल स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) कार्यों को करने के लिए अपनी क्षमता दर्शाना भी अपेक्षित है।

मैकेनिकल संहिता के पैरा 111 के अनुसार, कार्यशाला की दक्षता मुख्यतः कार्यशाला के नियोजन एवं उत्पादन नियंत्रण संगठन पर निर्भर करती है जोकि प्रतिष्ठापित क्षमता, बुकड लोड, स्पेर क्षमता आदि के डाटा के रख-रखाव के लिए अपेक्षित है। इस प्रकार, मूलभूत आवश्यकता उपलब्ध संयंत्र एवं मशीनरी के संदर्भ में कार्यशालाओं की प्रतिष्ठापित क्षमता का आकलन करना होगी। भारतीय रेल में कार्यशाला की प्रतिष्ठापित क्षमता, निर्धारित लक्ष्यों एवं मैकेनिकल कार्यशालाओं के श्रमबल की आवश्यकता के आकलन के आधार से संबंधित ब्यौरों को नीचे दर्शाया गया है:

तालिका 4.1

क्र.सं.	ब्यौरें	कार्यशालाओं की संख्या
1	2	3
1	मैकेनिकल कार्यशालाओं की कुल संख्या	42
2	कार्यशालाओं की संख्या जहां प्रतिष्ठापित क्षमता का आकलन किया गया था	26
3	कार्यशालाओं की संख्या जहां प्रतिष्ठापित क्षमता का अब तब आकलन नहीं किया गया था	16
4	कार्यशालाओं की संख्या जहां श्रमबल की आवश्यकता का मार्च 2015 से पूर्व प्रतिष्ठापित क्षमता के अनुसार पुनः आकलन किया गया था	20
5	कार्यशाला के लक्ष्य के निर्धारण हेतु आधार	

<sup>58</sup> संख्या...2012/एम(डब्ल्यू)/814/1 दि. 5-9-2011, 20-9-2012 और 14-10-2013

क	अराईजिंग्स एवं आरबी द्वारा निर्धारित लक्ष्य	34
ख	कार्यशाला की क्षमता	2
ग	राइट्स अध्ययन के अनुसार श्रमबल की उपलब्धता	4
घ	डाटा प्रस्तुत नहीं किया गया (पूरे-जमालपुर तथा उपरे-जोधपुर)	2

टिप्पणी: कार्यशाला के वार्षिक कार्यभार को इस आधार पर तालिका में वर्गीकृत किया गया था कि क्या इसका आकलन निम्नलिखित आधार पर किया गया था।

(क) उस वर्ष हेतु पीओएच हेतु देय रॉलिंग स्टॉक की उत्पत्ति

(ख) कार्यशाला की क्षमता या

(ग) राइट्स अध्ययन के अनुसार अवसंरचना एवं श्रमबल की उपलब्धता के आधार पर वैज्ञानिक आकलन

**कार्यशालाओं की क्षमता:** उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि लेखापरीक्षा में जांच की गई 42 मैकेनिकल कार्यशालाओं में से केवल 16 शालाओं में प्रतिष्ठापित क्षमता का आकलन तथा बाद में 10 शालाओं में पुनः आकलन किया गया था। भारतीय रेल में अभी तक 16 कार्यशालाओं में प्रतिष्ठापित क्षमता का आकलन किया जाना है।

**श्रमबल की आवश्यकता का आकलन:** लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि मैकेनिकल कार्यशालाओं के मामलों में कोई मानक नहीं बनाए गए हैं यद्यपि कार्यभार के आधार पर श्रमबल की आवश्यकता के मानकों को ऑपन लाइन शैडों में चल स्टॉक के रख-रखाव के मामले में निर्धारित किया गया है। श्रमबल की आवश्यकता को 42 कार्यशालाओं में से 15 में प्रतिष्ठापित क्षमता के आधार पर आकलित बताया गया था। 42 कार्यशालाओं में से 20 में यह बताया गया कि श्रमबल की आवश्यकता का बाद में पुनः आकलन किया गया था। इस प्रकार 42 कार्यशालाओं में से 22 में उपलब्ध कराए गए श्रमबल के आकलन का आधार ज्ञात नहीं था और न ही कार्यशालाओं की प्रतिष्ठापित क्षमता या भारतीय रेल की आवश्यकताओं के आधार पर प्राप्त करने हेतु अपेक्षित लक्ष्य के आधार पर श्रमबल की आवश्यकता का पुनः आकलन करने के लिए कोई अनुवर्ती अध्ययन किया गया था।

**प्राप्त किए जाने वाले कुल उत्पादन के निर्धारण का आधार:** यह देखा गया कि लक्ष्यों के निर्धारण के लिए कोई एकरूप या परिभाषित आधार नहीं था। केवल 2 कार्यशालाओं अर्थात् परेल तथा नागपुर में लक्ष्यों को कार्यशालाओं की क्षमता के आकलन पर निर्धारित बताया गया था। 4 कार्यशालाओं<sup>59</sup> के संबंध में लक्ष्यों का

<sup>59</sup> मनचेश्वर, भोपाल, तिरुपति तथा रयानापदु

निर्धारण समूह प्रोत्साहन योजना, जो प्रतिष्ठापित क्षमता एवं श्रमबल की उपलब्धता दोनों पर आधारित थी, के प्रवर्तन के भाग के रूप में किए गए अध्ययनों पर आधारित थी। शेष 36 कार्यशालाओं में लक्ष्यों का निर्धारण पिछले वर्ष के लक्ष्यों की प्राप्ति के आधार पर शालाओं द्वारा स्वयं किए गए आकलन, अनुमानित उत्पत्ति एवं आरबी द्वारा निर्धारित लक्ष्यों आदि जैसे कारकों के आधार पर किया गया था।

इस प्रकार, लेखापरीक्षा ने देखा कि निर्धारित विशिष्ट मानकों के अभाव में कार्यशालाओं की प्रतिष्ठापित क्षमता और प्रतिष्ठापित क्षमता के अनुसार कुल उत्पादन हेतु अपेक्षित समय के आधार पर कार्यशालाओं में श्रमबल की आवश्यकता के आकलन के लिए कोई वैज्ञानिक एकरूप प्रणाली नहीं थी।

भारतीय रेल को श्रमबल के आकलन के वैज्ञानिक आधार को लागू करने और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि कार्यशालाओं में निर्मित अवसंरचना के प्रभावी उपयोग को सफल बनाने के लिए आवश्यकता के अनुसार श्रमबल उपलब्ध कराया जाएगा।

**मुख्य कार्यकलाप तथा रख-रखाव कार्यकलाप के लिए स्टाफ का पृथक्करण-रेलवे में तीन विभिन्न प्रकारों की मरम्मत एवं रख-रखाव यूनितें हैं अर्थात्,**

- (1) गाड़ी तथा वैगन कार्यशालाएं और
- (2) रनिंग शैड, खराब लाइनें तथा गाड़ी जांच स्टेशन।
- (3) इंजन कार्यशालाएं

पीओएच कार्यकलाप गाड़ी एवं वैगन कार्यशालाओं में किए जाते हैं, रख-रखाव से संबंधित कार्यकलाप रनिंग शैडों/खराब लाइनों या गाड़ी जांच केंद्रों में किए जाते हैं। विनिर्माण कार्यकलापों को सामान्यता: आऊटसोर्स किया जाता है जब तक कि कार्यशाला को विशेष रूप से इस उद्देश्य हेतु स्थापित नहीं कर दिया जाता जैसाकि सिधौली में स्प्रिंग शाला या समस्तीपुर में वैगनों का विनिर्माण।

मैकेनिकल संहिता का पैरा 107 भी बताता है कि रेलवे की मुख्य इंजन कार्यशालाएं चल स्टॉक, संयंत्र एवं मशीनरी की मरम्मत तथा पुनर्नवीयन और उसकी मरम्मत हेतु कलपुर्जों के विनिर्माण के अलावा इंजनों, कोचिंग एवं माल गाड़ियों के विनिर्माण एवं संयोजन, रेलवे के स्टोर विभाग तथा अन्य सरकारी विभागों, इतर रेलवे तथा अन्यो के लिए अपेक्षित वस्तुओं का विनिर्माण भी करेंगी।

तथापि, यह देखा गया कि मैकेनिकल संहिता के पैरा 107 में भी गाड़ी एवं वैगन कार्यशालाओं के सहायक कार्यकलापों के लिए कोई विशेष प्रावधान नहीं किए गए हैं। यह देखा गया कि जहां जीआईएस योजना के अंतर्गत कार्य करने वाली कार्यशाला केवल चल स्टॉक के पीओएच के मुख्य कार्यकलाप करती थी, वहां सीएलडब्ल्यू योजना के तहत कार्यशालाएं (वहां प्रोत्साहन का भुगतान जॉब कार्य के आधार पर किया जाता था) रॉलिंग स्टॉक के पीओएच के मुख्य कार्यकलाप के अलावा मध्यवर्ती मरम्मत (आईओएच)/असामयिक पीओएच (एनपीओएच), वैगनों (सी-श्रेणी) की भारी मरम्मतों और अन्य मरम्मतों तथा विविध विनिर्माण कार्यकलापों जैसे कई सहायक कार्यकलाप एवं रख-रखाव कार्यकलाप करता है।

वर्ष 2014-15 के दौरान उपलब्ध कुल 1,202.29 लाख श्रम घण्टों में से केवल 76 प्रतिशत (अर्थात् 910.42 लाख श्रम घंटे) का कार्यशाला को मुख्य/प्रमुख कार्यकलाप करने के लिए उपयोग किया गया था और शेष 24 प्रतिशत (अर्थात् 291.88 लाख श्रम घंटे) का 42 कार्यशालाओं में से 28 में सहायक कार्यकलापों में उपयोग किया गया था। शेष 14 कार्यशालाओं में से आठ कार्यशालाओं<sup>60</sup> में श्रम घण्टों के उपयोग के कोई ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए गए थे और छह कार्यशालाओं<sup>61</sup> में किसी सहायक कार्यकलाप के बारे में नहीं बताया गया था।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि 28 कार्यशालाओं में से 20<sup>62</sup> में, जहां डाटा उपलब्ध कराया गया था, 2 से 78 प्रतिशत के बीच श्रम घण्टों का ओपन लाइन शैडो में उपयोग या गोण कार्यकलाप की आऊटसोर्सिंग पर रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार आऊटसोर्स करने की बजाय सहायक कार्यकलापों पर उपयोग किया गया था जिसके परिणामस्वरूप पीओएच कार्यकलाप के लिए कार्यशालाओं के उपलब्ध कुशल श्रमबल का पर्याप्त रूप से उपयोग नहीं किया जा सका।

भारतीय रेल को यह सुनिश्चित करने के लिए समस्त कार्यशालाओं में विशिष्ट एवं एकरूप दिशानिर्देश निर्धारित करने की आवश्यकता है कि मुख्य कार्यकलाप के लिए निर्मित अवसंरचना के प्रभावी उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए मैकेनिकल संहिता के मौजूदा प्रावधानों के अनुसार कार्यशालाओं को केवल मुख्य कार्यकलाप सौंपे गए हैं।

<sup>60</sup> चारबाग, तिन्धारिया, जमालपुर, परेल, कुर्दुवाड़ी मानचेश्वर, लिलुवाह और ग्वालियर

<sup>61</sup> नागपुर, महालक्ष्मी, दाहोद, रयानापदु, खड़गपुर एवं झांसी

<sup>62</sup> माटुंगा, न्यू बोंगाईगांव, आलमबाग, जगधारी, कालका, अजमेर (इंजन), बिकानेर, रायपुर, पेराम्बुर (कैरेज), खड़गपुर, समस्तीपुर, अजमेर (कैरेज), जोधपुर, तिरुपति, लल्लागुड़ा, पेराम्बुर (इंजन), गोल्डरोक, हुबली, मैसूर, भावनगर



**बैंचमार्किंग-** बैंचमार्किंग वर्तमान निष्पादन स्तरों की तुलना करने हेतु मानदंडों के रूप में कार्य करते हैं और कार्यकारियों के निष्पादन में सुधार करने के लिए उनको उपयोगी फीडबैक देते हैं। वे दृढ़ता से “ कम में से ज्यादा प्राप्त करने” के उद्देश्य के अनुरूप आधार पर समीक्षा एवं विश्लेषण की प्रक्रिया निर्धारित करते हैं। जैसे संगठन में सुधार आता है और जैसे प्रौद्योगिकी और बाध्य परिवेश में परिवर्तन आता है, तब इन बैंचमार्कों की अवश्य निरंतर समीक्षा, निरीक्षण किया जाना चाहिए और यदि आवश्यक दो अपेक्षाओं एवं उपलब्धियों के उच्च स्तरों को दर्शाने हेतु मध्यावधि सुधार किए जाए। रेलवे बोर्ड ने विभिन्न कार्यकलाप केंद्रों, जैसे इंजन शैडो, इंजीनियरिंग कार्यलयों आदि, के श्रमबल उत्पादकता अनुपात के बैंचमार्किंग विश्लेषण के संबंध में अनुदेश जारी किए (मार्च 2009), किन्तु मैकेनिकल कार्यशालाओं को इन बैंचमार्किंग मानकों से बाहर रखा गया था।

भारतीय रेल में अधिकतर कार्यशालाएं पीओएच के मुख्य कार्यकलाप, जैसे कोचों का नवीकरण, बोगियों की मध्यावधि मरम्मत (आईओएच), कोचों का पुनर्सुधार, प्रचालन में क्षतिग्रस्त हुए वैगनों का पुनर्निर्माण तथा बड़ी मरम्मत आदि, के अलावा विविध कार्यकलाप करती हैं। इसके अलावा, कार्यशालाएं चल स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) के अंतर्गत पुनर्निर्माण/उत्पादन कार्य भी करती हैं जैसाकि रेलवे बोर्ड ने निर्धारित किया था। यद्यपि, उत्पादन की मानक यूनिटों के आधार पर उत्पादकता का आकलन करने की एक प्रणाली चार कार्यशालाओं के संबंध में विकसित की गई थी जिसमें जीआईएस बोनस भुगतान शुरू किया गया था, तथापि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि समान या मानक यूनिटों के संबंध में कार्य की मात्रा का आकलन करने की ऐसी कोई प्रणाली अन्य 38 मैकेनिकल कार्यशालाओं के लिए विकसित नहीं की गई थी।

रेलवे द्वारा मैकेनिकल कार्यशालाओं के लिए निर्धारित मापन मानदंड या बैंचमार्किंग मानकों के अभाव में, लेखापरीक्षा ने तुलनीय कार्यभार के साथ कार्यशालाओं, जहां केवल कोचों का पीओएच या वैगनों का पीओएच किया जा रहा था, में तुलनीय मैकेनिकल कार्यशालाओं (अर्थात् संलग्न श्रमबल को प्राप्त आऊटपुट की मात्रा से भाग किया गया) के संबंध में श्रमबल अनुपात (एमपीआर) की तुलना करने का प्रयास किया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 11 कार्यशालाओं ने समीक्षा अवधि के दौरान अपने मुख्य कार्यकलाप के रूप में कोचों के पीओएच कार्यकलाप किए थे, इन कार्यशालाओं में

श्रमबल अनुपात<sup>63</sup> तिरुपति में 1.08 से हुबली 1.92 के बीच था। इसी प्रकार, पांच कार्यशालाओं, जहां कार्यकलाप वैगनों के पीओएच तक सीमित थे, में इन कार्यशालाओं में श्रमबल अनुपात प्रतापनगर में 0.19 से झांसी में 0.39 तक था।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि यद्यपि इन चयनित कार्यशालाओं में कार्यकलाप कोचों या वैगनों के पीओएच तक केंद्रित एवं सीमित थे और केवल 2 से 3 संबंधित कार्यकलाप किए जा रहे थे, शेष कार्यशालाओं में कार्यकलाप मिश्रित थे और कोई तुलनीय मानदंड विकसित नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि उन यूनिटों, जहां पीओएच के मिश्रित कार्यकलाप किए जा रहे थे, में मानदंडों अथवा समान यूनिट का मूल्यांकन की कोई प्रणाली नहीं थी, जो कार्यशालाओं में अन्य कार्यशालाओं के निष्पादन की तुलना के लिए कम श्रमबल अनुपात (एमपीआर अर्थात कम स्टाफ के साथ उच्चतम उत्पादकता) को बेंचमार्क के रूप में अपनाए जाने में सक्षम करती।

संचालित कार्य की भिन्न प्रकृति के मद्देनजर भारतीय रेल को उस कार्यभार की मात्रा के आकलन एवं मापन करने हेतु मानदंड मापन विकसित करने चाहिए जिसे उपलब्ध संसाधनों के प्रभावी उपयोग को सफल बनाने के लिए उपलब्ध श्रमबल और श्रमबल के आधार पर कार्यशालाओं द्वारा संचालित किया जा सके।

**गैर-उत्पादक कर्मचारियों की संख्या में एकरूपता की कमी-** कार्यशालाओं में तैनात श्रमबल को चार मुख्य समूहों अर्थात् अधिकारी, उत्पादन, लिपिक-वर्गीय एवं अन्य में श्रेणीबद्ध किया गया है। कार्यशाला में श्रमबल की मुख्य श्रेणी वह है जो उत्पादन में लगी है और अन्य श्रेणियां पर्यवेक्षण, निदेशन, नियंत्रण एवं सहायता उपलब्ध कराती है। लेखापरीक्षा द्वारा भारतीय रेल की समस्त कार्यशालाओं के उत्पादन स्टाफ के साथ लिपिक-वर्गीय एवं सहायक स्टाफ की श्रेणी की प्रतिशतता की तुलना की गई थी।

यह देखा गया कि कुल उत्पादन स्टाफ में “लिपिक-वर्गीय स्टाफ” की प्रतिशतता 2.73 प्रतिशत (भोपाल) से 11.23 प्रतिशत (दाहोद) तक थी और कुल उत्पादन स्टाफ में “अन्य स्टाफ” उत्पादन स्टाफ के 0.72 (कुर्दुवाड़ी कार्यशाला/मरे) से 10.06 प्रतिशत (बिकानेर कार्यशाला/उपरे) तक था। अतः लेखापरीक्षा ने देखा कि “लिपिक-वर्गीय” तथा “अन्य स्टाफ” की श्रमबल आवश्यकता का कोई एकरूप आकलन नहीं किया गया था। “लिपिक-वर्गीय” तथा “अन्य” स्टाफ के संबंध

<sup>63</sup> तुलनीय मैकेनिकल कार्यशालाओं के संबंध में श्रमबल अनुपात (एमपीआर) (अर्थात संलग्न श्रमबल को प्राप्त आऊटपुट की मात्रा से भाग दिया गया है)

में क्रमशः 6.7 और 2.8 प्रतिशत का औसत अपनाकर, यह देखा गया कि 24 कार्यशालाओं ने औसतन 1881 व्यक्ति प्रति वर्ष कार्य से अधिक थे।

भारतीय रेल को भारतीय रेल की समस्त कार्यशालाओं में सर्वोत्तम पद्धतियों के आधार पर स्टाफ की “लिपिक-वर्गीय” तथा “अन्य” श्रेणियों के संबंध में वास्तविक आवश्यकता तैयार करने की आवश्यकता है और यह सुनिश्चित करना कि इन श्रेणियों की आवश्यकता को अधिक व्यक्तियों के प्रचालन से बचने हेतु तदनुसार निर्धारित किया जाएगा और बैचमार्किंग के सिद्धांतों को भी अपनाया जाएगा।

**आऊटसोर्सिंग तथा श्रमबल पर इसका प्रभाव-** रेलवे बोर्ड ने विभिन्न कार्यकलापों की आऊटसोर्सिंग के लिए विस्तृत नीति दिशानिर्देश जारी किए थे (फरवरी 2005)। इन दिशानिर्देशों के अनुसार, एक विभाग के रूप में रेलवे मुख्यतः इसकी जिम्मेदारियों के अनुरूप राष्ट्रीय यातायात संगठन के मुख्य कार्यकलापों के साथ डील करेगा। रेलवे संगठन की नियोजित राइटसाइजिंग के एजेंडा के अनुरूप आऊटसोर्सिंग के माध्यम से गौण कार्यकलापों को कार्यान्वित करेगा। आऊटसोर्सिंग हेतु चिन्हित कार्यकलापों को इन अनुदेशों में भी चिन्हित किया गया था। उपरोक्त अनुदेशों के अनुपालन में, विभिन्न कार्यकलापों, जैसे कोच/वैगन की सफाई, वैगनों का पुनर्निर्माण, इलेक्ट्रिकल मर्दों की फिटिंग आदि, को कार्यशाला में आऊटसोर्स किया गया था और आऊटसोर्सिंग पर पर्याप्त व्यय किया जा रहा है।

भारतीय रेल की कार्यशालाओं के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 16 जनों में से 14 में आऊटसोर्सिंग का सहारा लिया जा रहा था (पूमरे तथा पूसीरे में कोई आऊटसोर्सिंग नहीं की गई थी)। कुल 378 कार्यकलापों को ₹ 229.81 करोड़ के मूल्य पर आऊटसोर्स किया गया था जिसके प्रति 31 मार्च 2015 तक ₹ 149.50 करोड़ का व्यय किया गया था। आऊटसोर्स किए गए 149 कार्यकलाप मुख्य कार्यकलाप थे तथा शेष 229 गौण कार्यकलाप थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मुख्य कार्यकलापों की आऊटसोर्सिंग रेलवे बोर्ड के वर्तमान अनुदेशों (फरवरी 2005) के विरुद्ध थी। रेलवे ने बताया कि इन कार्यकलापों को अवसरचनना सुविधाओं तथा विशेषज्ञों की अनुपलब्धता के कारण मूल उपस्कर विनिर्माता (ओईएम) फर्मों के माध्यम से किया गया था। गौण कार्यकलापों की आऊटसोर्सिंग के संबंध में यह देखा गया कि कटौती हेतु किसी श्रमबल का प्रस्ताव नहीं रखा गया था यद्यपि जारी दिशानिर्देशों में अपेक्षित था कि गौण कार्यकलापों की आऊटसोर्सिंग को नियोजित राइटसाइजिंग के एजेंडा के साथ कार्यान्वित किया जाना चाहिए।

अतः भारतीय रेल को इसके दिशानिर्देशों के अनुरूप गौण कार्यकलापों के संदर्भ में आउटसोर्सिंग पर स्पष्ट नीति विकसित करने की आवश्यकता है।

**मैकेनिकल कार्यशालाओं में किया जाने वाला आरएसपी का कार्य-** वार्षिक आरएसपी<sup>64</sup> रॉलिंग स्टॉक के अभिग्रहण के संबंध में भारतीय रेल के लिए बनाई गए पंचवर्षीय योजनाओं की आगे की कार्यवाही है। यह कार्यक्रम रॉलिंग स्टॉक पर किए जाने वाले मुख्य आशोधनों पर भी विचार करता है जिसमें मुख्यतः उनका श्रेणी परिवर्तन अर्थात्, कोचों को दुर्घटना राहत गाड़ियों में रूपांतरण, इलेक्ट्रिक इंजन संशोधक आदि शामिल है। इन कार्यों को रेलवेबोर्ड द्वारा जोनल रेलवे से प्राप्त प्रस्तावों के आधार पर योजनाबद्ध किया जाता है।

मैकेनिकल संहिता का पैरा 1524 दिशानिर्देश देता है कि कार्यों, जो सामान्यतः मदों की मरम्मत करते हैं और जिनमें कोई आधुनिकीकरण स्टॉक का रूपांतरण शामिल नहीं है और वह जोकि चल स्टॉक या वर्ग की श्रेणी को प्रभावित नहीं करता, को आरएसपी के अंतर्गत प्रस्तावित नहीं किया जाना चाहिए और सामान्यतः रेलवे द्वारा किया जाना चाहिए। कार्यों की मदों, जो आरएसपी का भाग नहीं हैं, को विशेष राजस्व अनुमान के तहत रेलवे द्वारा किया जाना चाहिए। इनमें इंजन की रीकेबलिंग, इंजन हेतु पहिए, पुनः काम में लाना, पुननिर्माण, छोटे उपस्कर के प्रावधान मुख्य कलपुर्जों की परिधि में न आने वाले आर्मचर की रिवाइडिंग जैसे कार्य शामिल हैं।

समीक्षा अवधि के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा आबंटित 193 आरएसपी कार्यों को 16 जोनल रेलवे (पूमरे,उपूरे पूसीरे तथा पमरे को छोड़कर) में से 12 की कार्यशाला में किया गया था जिसके ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

तालिका 4.2

रेलवे	2012-15 अवधि के दौरान किए गए कार्यकलापों की संख्या	आउटसोर्स किए गए कार्यकलापों की संख्या		
		मरम्मत/नवीकरण/नवीनीकरण/रिट्रो-फिटमेंट	विनिर्माण	खरीद
1	2	3	4	5
दमरे	29	17	12	0
मरे	31	12	6	13
पूरे	9	3	0	3
पूमरे	0	0	0	0
पूतरे	12	7	0	3
उरे	12	2	0	0

<sup>64</sup> भारतीय रेल मैकेनिकल संहिता का पैरा 1501 तथा 1512

उमरे	3	3	0	0
उपूरे	0	0	0	0
पूसीरे	0	0	0	0
पमरे	10	10	0	0
दरे	26	8	2	5
दपूरे	11	8	0	3
दपूमरे	2	2	0	0
दपरे	24	0	0	0
परे	24	22	0	0
पमरे	0	0	0	0
<b>कुल</b>	<b>193</b>	<b>94</b>	<b>20</b>	<b>27</b>

उपरोक्त प्रावधानों के विपरीत, लेखापरीक्षा ने पाया कि समीक्षा अवधि के दौरान किए गए 193 आरएसपी कार्यों में से 94 (48 प्रतिशत) सामान्य मरम्मत के कार्य थे जैसे कोचों का नवीनीकरण, मोबाईल पाइंटों का प्रावधान, पेंटिंग, होल्स की ड्रिलिंग सहित वैगनों की मरम्मत आदि, जोकि आरएसपी कार्यों की श्रेणी में नहीं आती और जिसे या तो ऑपन लाइन रख-रखाव शैडों या कार्यशालाओं में विभाग द्वारा किया जाना चाहिए था।

आरबी के दिशानिर्देशों (जनवरी 2005) के अनुसार नियोजित राइटसाइजिंग के साथ जुड़े, गौण क्षेत्रों में और उन क्षेत्रों, जहां स्टाफ पर कार्यभार प्रवेशण से अधिक था, में आऊटसोर्सिंग का सहारा लिया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि, शालाओं में पर्याप्त श्रमबल का अनुपलब्धता और विशेषज्ञों की कमी के तर्क पर 141 आरएसपी कार्यों (73 प्रतिशत) को आऊटसोर्स किया गया था (तालिका 4.2 के कॉलम 3 से कॉलम 5 का जोड़), फिर भी ऐसे 52 आरएसपी कार्यों<sup>65</sup> (27 प्रतिशत) को कार्यशालाओं द्वारा स्वयं ही किया गया था, इन शालाओं में भी कामगारों की उपलब्धता इन कार्यशालाओं के संस्वीकृत कार्यबल से कम थी, जो आऊटसोर्सिंग पर आदेशों के पालन में स्पष्टता की कमी को दर्शाती है।

अतः भारतीय रेल को निर्धारित दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन को सुनिश्चित एवं कार्यों, जिन्हे आरएसपी के रूप में श्रेणीबद्ध किया जा सकता है, की प्रवृत्ति को स्पष्ट रूप से परिभाषित करने की आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड को भी कार्यशालाओं में कार्यान्वयन हेतु सौंपे जा रहे ऐसे कार्यों की आवश्यकता की जांच करनी चाहिए

<sup>65</sup> पूरे-3 कार्य, पूरे-2 कार्य, उरे-10 कार्य, दरे-11 कार्य, दपरे-24 कार्य, परे-2 कार्य

क्योंकि संस्वीकृत क्षमता की तुलना में अधिकतर कार्यशालाओं में श्रमबल की कमी है।

#### 4.1.6.2 श्रमबल उपयोग

**कार्य घंटों का उपयोग-**दो प्रकार की प्रोत्साहन योजनाओं अर्थात् सीएलडब्ल्यू तथा जीआईएस, को मैकेनिकल कार्यशालाओं में प्रचालित किया जा रहा है जिस पर पैरा 4.1.6.6 में विस्तार से चर्चा की गई है। प्रोत्साहन योजना या परिणामों द्वारा भुगतान उत्पादकता सुधारने और श्रमबल, मशीनरी एवं संयंत्र के प्रभावी उपयोग के लिए प्रशासन को सक्षम बनाते हुए कामगारों को सीधे वित्तीय प्रोत्साहन देता है।

जहां प्रोत्साहन भुगतान की सीएलडब्ल्यू योजना प्रचालन में है, वहां अनुमत समय की गणना कार्य मापन की मानक पद्धतियों के अनुसार समय अध्ययन करने के बाद की जाती है। अनुमत समय को इस प्रकार निर्धारित किया जाता है कि सामान्य योग्यता का एक कामगार उजरती कार्यों पर लगी अवधि हेतु उसके मूल भत्तों के अलावा 33-1/3 प्रतिशत बोनस अर्जित कर सके। जहां कोई समय नहीं बचाया गया और कोई बोनस देय नहीं है। चूंकि योजना परिकल्पित करती है कि सामान्य योग्यता का एक कामगार समय की बचत करके बोनस कमाने के सक्षम है, यह आवश्यक है कि सभी उपलब्ध कार्य घंटों का प्रोत्साहन प्रबंधकीय विवरणों की नियमित एवं समय पर समीक्षा के माध्यम से पर्याप्त कार्यभार द्वारा या उपलब्ध कार्यभार के लिए श्रमबल की आवश्यकता के नियमन द्वारा पूर्ण रूप से उपयोग किया जाए। रेलवे बोर्ड ने प्रत्येक शाला/कार्यकलाप (1 सितम्बर 1999 से प्रभावी) के लिए अनुमत समय में 12 प्रतिशत की कटौती का परामर्श दिया (जून 1999) और जोनल रेलवे को प्रति डायरेक्ट कामगार संस्वीकृत एवं वास्तविक कार्यभार की तुलना में विचलनों की प्रवृत्त, बोनस अर्जन की त्रुटि प्रतिशतता, प्रत्यक्ष कामगारों और आवश्यक अप्रत्यक्ष कामगारों की तैनाती के साथ-साथ विश्लेषण करने के लिए कार्यशाला और मुख्यालय दोनों स्तरों पर मासिक मॉनीटरिंग प्रणाली को फिर से चालू करने के लिए निर्देश दिया। बोर्ड ने यह भी निर्देश दिया कि 'अन-अकाउंटिड घंटों' का उचित विश्लेषण नियमित रूप से किया जाना चाहिए और अन-अकाउंटिड घंटों की उत्पत्ति को कम करने के लिए अनुवर्ती कार्रवाई की जानी चाहिए।

कार्यशालाओं, जहां सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना प्रचालन में थी, में कार्य घंटों के उपयोग के विश्लेषण से पता चला कि प्रोत्साहन योजना के प्रचालन के कारण बचाए गए समय का पूर्णतः उपयोग नहीं किया गया था जो दर्शाता है कि अन-अकाउंटिड कार्य घंटों के उन्मूलन पर बोर्ड के अनुदेशों का पालन नहीं किया

गया था। इसके परिणामस्वरूप, भारतीय रेल में सभी कार्यशालाओं में आवश्यकता से अधिक श्रमबल प्रचालन में था। 22,403 व्यक्तियों<sup>66</sup> की सीमा तक श्रमबल आधिक्य में था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 783.30 करोड़ की मजदूरी का भुगतान हुआ जिसके ब्यौरे निम्नानुसार है:

तालिका 4.3

क्रम संख्या	जोन	सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना के तहत कार्यशालाओं की संख्या	प्रोत्साहन योजना के अंतर्गत बचाए गए श्रम घंटों का उपयोग न करने के कारण अधिक व्यक्ति	मजदूरी पर हानि (₹ करोड़ में)	उठाए गए कार्यभार के आकलन में अंतर (हां/नहीं)	45 प्रतिशत आधिक्य में प्रोत्साहन भुगतान करने वाली कार्यशालाओं की संख्या
1	2	3	4	5	6	7
1	मरे	2	2439	114.66	हां	1
2	पूमरे	1	85	2.15	हां	0
3	पूरे	3	4606	121.38	हां	2
4	उमरे	1	919	36.70	हां	1
5	उपूरे	2	1416	43.74	नहीं	0
6	पूसीरे	2	1266	56.39	हां	2
7	उरे	5	2069	70.97	नहीं	2
8	उपरे	4	2124	80.90	नहीं	2
9	दमरे	1	252	6.49	हां	0
10	दपूमरे	2	238	7.13	हां	0
11	दपूरे	1	1480	51.22	नहीं	0
12	दरे	3	2394	75.05	हां	3
13	दपरे	2	639	21.45	हां	2
14	पमरे	1	545	18.15	हां	1
15	परे	4	1931	76.92	हां	3
कुल		34	22403	783.30		19

उठाए गए कार्यभार और उच्च प्रोत्साहन अर्जन में अंतर- भारतीय रेल मैकेनिकल संहिता के पैरा 431 (viii) के संबंध में प्रति शिफ्ट प्रति माह उपलब्ध प्रभावी घंटों की संख्या को 200 के रूप में लिया जाएगा और प्रोत्साहन योजना के अंतर्गत औसत दक्षता को प्रस्तुत करते हुए 33-1/3 प्रतिशत की वृद्धि के साथ प्रति व्यक्ति प्रति माह 267 कार्य घंटे डायरेक्ट कामगारों की संख्या की गणना का आधार होंगे।

<sup>66</sup> अधिक व्यक्तियों का आकलन रोल किए गए व्यक्तियों के अंतर के रूप में किया जाता है, वास्तव में कार्यशाला के अभिलेखों के अनुसार लिए गए समय के आधार पर कम श्रमबल अपेक्षित था।

इस प्रकार, प्रति कामगार उठाया गया कार्यभार (अर्थात् प्रति व्यक्ति प्रति माह संगणित घंटों की संख्या) यह निर्धारित करने के लिए प्रशासन हेतु एक महत्वपूर्ण सूचकांक है कि बचाए गए समय का लाभकारी तरीके से उपयोग किया गया है। लेखापरीक्षा ने देखा कि प्रति कामगार उठाए गए कार्यभार का आकलन सभी जोनल रेलवे<sup>67</sup> में विभिन्न कार्यशालाओं और उक्त शालाओं में इलेक्ट्रिकल एवं मैकेनिकल विंग में भी अलग प्रकार से किया गया जैसाकि दमरे में देखा गया था।

भारतीय रेल मैकेनिकल संहिता के पैरा 402 में 50 प्रतिशत लाभ की अधिकतम सीमा का प्रावधान है और पैरा 419 एक समीक्षा निर्धारित करता है जहां लगातार कमोबेश बड़े लाभ किए जाते हैं। लेखापरीक्षा में अत्यधिक लाभ देखे गए थे जिन्हें 34 कार्यशालाओं, जहां प्रोत्साहन योजना की सीएलडब्ल्यू योजना को 11 जोनों में परिचालित किया गया था, में से 19 कार्यशालाओं<sup>68</sup> में 45 प्रतिशत से अधिक प्रोत्साहन के भुगतान द्वारा दर्शाया गया था।

लगातार उच्च दरों पर प्रोत्साहन का भुगतान दर्शाता है कि आधुनिक मशीनरी के प्रावधान और कार्य स्थितियों में पुनर्गठन एवं सुधारों, जिसके कारण समान कार्य को करने के लिए कम समय की आवश्यकता हुई, के कारण परिवर्तनों के मद्देनजर अनुमत समय का पुनःआकलन करने की आवश्यकता है।

अतः भारतीय रेल को अनअकाऊटिड कार्य घण्टों का उन्मूलन करते हुए सभी उपलब्ध कार्य घण्टों के प्रभाविकता से उपयोग द्वारा प्रोत्साहन योजना के प्रभावी कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

**अनुमत समय की तुलना-** भुगतान की प्रोत्साहन योजनाओं की प्रभाविकता सीधे प्रचालनों में बचाए गए समय, जिसे उत्पादकता को बढ़ाने हेतु उपयोग किया जा सकता है, से जुड़ी है। भारतीय रेल में अधिकतर कार्यशालाओं में प्रचालित प्रोत्साहन योजना की सीएलडब्ल्यू पद्धति के अंतर्गत अनुमत समय को औसत क्षमता के कामगार द्वारा कार्यकलाप के निष्पादन हेतु अपेक्षित समय को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाता है जिसमें बचाए जाने वाले अपेक्षित समय, अपेक्षित तैयारी समय, थकावट एवं आकस्मिकताओं के प्रति अनुमोदन को जोड़ा जाता है। भारतीय रेल मैकेनिकल संहिता अपेक्षा रखती है कि जॉब कार्यों पर लगे

<sup>67</sup> (मरे, पूरे, पूमरे, पूसीरे, उमरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दरे, दपरे एवं परे)

<sup>68</sup> जोनल रेलवे/ कार्यशालाएं जहां प्रोत्साहन की प्रतिशतता 45 प्रतिशत से अधिक है: 1 मरे (माटुंगा) 2. पूरे (कंचरापारा, लिलुआह 3 उमरे (झांसी) 4 पूसीरे (डिब्रुगढ़, न्यू बोंगाईगांव) 5. उरे (आलमबाग, जगाधरी) 6. उपरे (अजमेर (कैरेज), जोधपुर) 7. दपूरे (खड़गपुर) 8. दरे (गोल्डनरोक, पेराम्बुर (कैरेज), पेराम्बुर (इंजन) 9. दपरे (हुबली, मैसूर) 10 पमरे (कोटा) तथा 11 परे (दाहोद, महालक्ष्मी, प्रतापनगर)



समय की आवधिक रूप से समीक्षा और अवसंरचना में सुधारों और काफी समय से पुरावृतीय कार्य को करने में कामगारों द्वारा प्राप्त की गई विशेषज्ञता के आधार पर पुनर्गठन किया जाना है।

मैकेनिकल संहिता के प्रावधानों कि अनुमत समय की आवधिक रूप से समीक्षा तथा सुविधाओं एवं उपलब्ध अवसंरचनाओं में सुधार के आधार पर कमी या पुनर्गठन किया जाना चाहिए, की जांच को समर्थ बनाने के लिए लेखापरीक्षा ने वर्ष 2005-06 और 2010-11 तथा 2014-15 के लिए जानकारी मांगी। अनुमत समय और लिए गए समय के ब्यौरे 11 कार्यशालाओं<sup>69</sup> द्वारा लेखापरीक्षा को प्रस्तुत नहीं किए गए थे और चार कार्यशालाओं<sup>70</sup> द्वारा आंशिक रूप से प्रस्तुत किए गए थे।

लेखापरीक्षा में विभिन्न कार्यशालाओं में समान कार्यकलापों के लिए अनुमत समय और लिए गए समय में काफी अंतर देखा गया था। अनुमत समय में अंतर नोन-एसी एलएचबी कोच के आइओएच कार्यकलाप के लिए 836 घंटों से 1291 घंटों (154 प्रतिशत) और बोगियों के आइओएच के लिए 105 घंटों से 2179 घंटों (2075 प्रतिशत) के बीच था। इसी प्रकार, वास्तव में लिया गया समय एसी कोच के नवीकरण हेतु 5532 घंटों से 6896 घंटों (125 प्रतिशत) और बोगियों के आइओएच के लिए 89 घंटों से 2671 घंटों (3001 प्रतिशत) के बीच था।

आगे यह देखा गया कि समान कार्यशाला में, यद्यपि 12 कार्यकलापों के संबंध में अनुमत समय में, कटौती पर अनुदेशों के विपरीत, कटौती हुई थी, फिर भी नौ कार्यकलापों के संबंध में अनुमत समय में वृद्धि हुई जिसके ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

<sup>69</sup> कुर्दुवाड़ी, मानचेश्वर, गोरखपुर, इज्जतनगर, तिन्धारियां, जोधपुर, बिकानेर, लिलुआह, खड़गपुर, भावनगर और स्थानापद

<sup>70</sup> माटुंगा, अमृतसर, पोनमलाई, लला गुडा

तालिका 4.4

क्र.सं.	रेलवे	कार्यशाला	कार्यकलाप	निम्न के दौरान अनुमत समय			अंतर की प्रतिशतता
				2005-06	2010-11	2014-15	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	पूसीरे	डिब्रुगढ	नोन एसी कोच का पीओएच	3618	3690	3256	-10
	पूसीरे		एसी कोच का पीओएच	4591	4337	3866	-16
2	पूसीरे	न्यू बोगाईगांव	डीइएमयू कोच का पीओएच	1054	817	820	-22
	पूसीरे		नोन एसी कोच का पीओएच	4986	4837	4653	-7
	पूसीरे		एसी कोच का पीओएच	7013	6089	6391	-9
3	उरे	जगाधरी	वैगन का पीओएच	598	643	638	7
	उरे		एसी कोच एलएचबी का पीओएच	2687	3076	4283	59
	उरे		नोन एसी कोच एलएचबी का पीओएच	2718	2817	3743	38
	उरे		नोन एसी कोच का पीओएच	3087	3115	4170	35
	उरे		एसी कोच का पीओएच	3397	3539	4844	43
4	उरे	कालका	एसी कोच का पीओएच	586	547	547	-7
5	दमरे	तिरूपति	एमइएमयू कोच का पीओएच	2083	2083	2401	15
	दमरे		नोन एसी कोच का पीओएच	2217	2217	2491	12
	दमरे		एसी कोच का पीओएच	2420	2420	3517	45
6	दपूमरे	नागपुर	एनजी कोच का पीओएच	1620	1173	1294	-20
	दपूमरे		एनजी वैगन का पीओएच	2875	1051	730	-75
7	दपरे	मैसूर	नोन एससी कोच का पीओएच	3444	2886	3431	0
	दपरे		एसी कोच का पीओएच	5162	4034	4116	-20
8	दपरे	हुबली	एसी कोच का पीओएच	3800	3610	3498	-8
	दपरे		नोन एसी कोच का पीओएच	3500	3325	3075	-12
9	पमरे	कोटा	वैगन का पीओएच	318	660	682	114

लेखापरीक्षा ने एक समय अवधि में एक कार्यशाला में समान कार्यकलापों के लिए तथा एक कार्यकलाप के लिए अलग-अलग कार्यशालाओं में अनुमत समय के आकलन में भारी अंतर देखे थे, अनुमत समय में अंतर एक कार्यशाला में -75

प्रतिशत से 114 प्रतिशत तक तथा अलग-अलग कार्यशालाओं में 154 से 2075 प्रतिशत तक अंतर था जो समान कार्यकलाप के संचालन के लिए अपेक्षित समय के आकलन में एकरूपता की कमी को दर्शाता है।

भारतीय रेल को अनुमत समय के निर्धारण के लिए अपनाई गई प्रक्रिया की समीक्षा करने की और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि समय का निर्धारण स्वतंत्र तीसरी पार्टियों द्वारा तकनीकी लेखापरीक्षा के विषयाधीन है क्योंकि प्रोत्साहनों का भुगतान इन समयों पर प्राप्त की गई बचतों पर आधारित है।

‘‘आवश्यक रूप से अप्रत्यक्ष कामगारों’’ के अधिक पदों का प्रचालन- रेलवे बोर्ड के निर्देशों<sup>71</sup> (जून 1999) के अनुसार आवश्यक रूप से अप्रत्यक्ष कामगारों (इआईडब्ल्यू) की प्रतिशतता मुख्य कार्यकलापों में प्रत्यक्ष रूप से श्रमबल का उपयोग करने और उत्पादकता बढ़ाने के लिए 15 प्रतिशत प्रत्यक्ष कामगारों (डीडब्ल्यूज) से अधिक नहीं होनी चाहिए।

विश्लेषण से पता चला कि ईआईडब्ल्यू का प्रचालन भारतीय रेल में 42 कार्यशालाओं में से 23 में 15 प्रतिशत से अधिक था और यह 15.45 प्रतिशत (प्रतापनगर) से 54.39 प्रतिशत (कालका) के बीच था। ईआईडब्ल्यू के 15 प्रतिशत से अधिक प्रचालन के परिणामस्वरूप निर्धारित मानकों के आधिक्य में 5396 व्यक्तियों का प्रयोग हुआ। हालांकि नियमानुसार अपेक्षित था, किसी कार्यशाला में कोई अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था। मरे (माटुंगा) में केवल एक कार्यशाला ने बताया कि अनुमोदन हेतु प्रस्ताव लंबित था। कुछ शालाओं (लिलुआह, कंचरापाड़ा, झांसी, इज्जतनगर और दाहोद) में अधिक प्रचालन के कारण स्टाफ की कमी और अधिक उत्पादन प्राप्त करना बताए गए थे।

कोचों के पीओएच की आवधिकता में संशोधन के अनुवर्ती श्रमबल का उपयोग- रेलवे बोर्ड ने कोचों की अधिक उपलब्धता और बेहतर उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए बीजी कोचों के पीओएच को 12 माह से 18 माह तक बढ़ाने का निर्णय लिया (मार्च 2009)। इस निर्णय के परिणामस्वरूप पीओएच हेतु कोचों की उत्पत्ति में पिछले स्तरों से कमी आई थी। बोर्ड द्वारा यह निर्णय लिया गया कि कार्यशालाओं में इस अधिशेष क्षमता का रखरखाव डिपों से इसकी ऑफलोडिंग द्वारा बोगियों के आईओएच करने के लिए उपयोग किया जाएगा।

<sup>71</sup> पत्र सं. 98/एम(डब्ल्यू)/814/42 दिनांक 1.6.99

लेखापरीक्षा ने 18 कार्यशालाओं<sup>72</sup>, जो कैरिज के पीओएच के साथ डील करते हैं, में पीओएच के कार्यक्रम के संशोधन के आधार पर अधिशेष कार्य घंटों के उपयोग की जांच की थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि आवधिकता में संशोधन के कारण कोचों के पीओएच में कटौती के आधार पर बचाए गए कार्य घण्टों का 18 कार्यशालाओं में से 11<sup>73</sup> में बोगियों के आईओएच पर पूर्णतः उपयोग किया गया था। तथापि, कार्य घण्टों की बचत का पांच रेलवे<sup>74</sup> में सात कार्यशालाओं में पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया गया था। चार कार्यशालाओं, जहां श्रमबल में कटौती समीक्षा अवधि के दौरान एक प्रतिशत से कम थी, में कम उपयोग किए गए कार्य घण्टों की मात्रा का 18.41 लाख कार्य घण्टों पर आकलन किया गया था जिसकी व्याख्या निम्नानुसार है।

तालिका 4.5

रेलवे	कार्यशाला	मैन ऑन रोल (वास्तविक)		मैन ऑन रोल में अंतर (वृद्धि/कमी)		कोचों के पीओएच में कमी (सं.)	प्रति कोच श्रम घंटे की औसत आवश्यकता	कमी के कारण कम उपयोग किए गए श्रम घंटों की मात्रा
		2012-13	2014-15	स्टाफ की संख्या	प्रतिशतता			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
दपरे	मैसूर	1557	1683	126	8.09	-6	2712	-16272
उरे	आलमबाग	3558	3807	249	7.00	-227	2712	-615624
दमरे	लल्लागुड़ा	2838	2990	152	5.36	-109	2712	-295608
दपरे	हबली	2766	2747	-19	-0.69	-337	2712	-913944
<b>कुल</b>								<b>-1841448</b>

चूंकि पीओएच की आवधिकता (2008-09) में परिवर्तन के कारण कोचों की उत्पत्ति में कमी को कोचों के धारण में वृद्धि द्वारा समायोजित किया जाएगा और कार्यशालाओं के कार्यभार में परिणामी वृद्धि होगी, भारतीय रेल को मुख्य कार्यकलाप हेतु कार्यशालाओं में कामगारों के प्रयोग को सक्षम बनाने के लिए रख-रखाव डिपों से ऑफलोड की गई बोगियों के आईओएच की निरंतरता की समीक्षा करने की आवश्यकता है।

<sup>72</sup> दमरे-लल्लागुड़ा, तिरुपति, मरे-माटुंगा, कुरुवाड़ी पूरे- कंचरापाड़ा, लिलुआह, पतरे-मनचेश्वर, उरे-आलमगढ़, कालका, उपरे-गोरखपुर, पूसीरे -डिब्रुगढ़, उपरे-अजमेर(कैरिज), जोधपुर-दपरे-खड़गपुर, दपरे-मैसूर, हबली, परे-लोअर परेल, महालक्ष्मी

<sup>73</sup> दमरे-तिरुपति, पूरे-कंचरापाड़ा, लिलुआह, पूतरे-मनचेश्वर, उरे-कालका, उमरे-गोरखपुर, पूसीरे -डिब्रुगढ़, उपरे-अजमेर(कैरिज), जोधपुर, दपरे-खड़गपुर, परे-लोअर परेल

<sup>74</sup> दपरे-हबली तथा मैसूर, उरे-आलमबाग, मरे-माटुंगा एवं कुरुवाड़ी, परे-महालक्ष्मी तथा दमरे-लल्लागुड़ा

एनसीओ द्वारा निरस्त किए गए कोचों/वैगनों/इंजनों पर ध्यान देने से कार्य घण्टों की हानि- कार्यशालाओं/यार्डों में निष्पक्ष नियंत्रण कार्यालय प्रचालनों हेतु ओपन लाइन को वास्विक हस्तांतरण से पूर्व मरम्मत/निरीक्षण किए गए वैगनों की स्वतंत्र जांच के लिए बनाया गया है। कार्यशाला जांच केंद्रों में मरम्मत किए गए वैगन निष्पक्ष गाड़ी निरीक्षक (एनटीएक्सआर) द्वारा जांच के विषयाधीन आते हैं। दुरुस्त के रूप में जांच एवं प्रमाणित किए गए वैगनों को ही सेवा में डाला जा सकता है। एनटीएक्सआर द्वारा खराब पाए गए वैगनों को अगली देख-रेख हेतु रख लिया जाता है।

एनसीओ द्वारा निरस्त किए गए कोचों और वैगनों पर कार्यशाला में दोबारा ध्यान दिया जाना अपेक्षित है, जिन पर कोचों/वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि के अलावा कार्य घंटे खराब किए गए थे। 2012-2015 तक की अवधि के दौरान कार्यशालाओं की स्थिति की समीक्षा, जिसके ब्यौरे अनुबंध IX में दिए गए हैं, से पता चला कि 42 कार्यशालाओं में से 29 में निरस्तीकरण की प्रतिशतता 0.1 प्रतिशत (रायपुर कार्यशाला-दपूमेरे) से 50.3 प्रतिशत (जमालपुर की कार्यशाला-पूरे) के बीच थी। निरस्तीकरण की प्रतिशतता सात कार्यशालाओं<sup>75</sup> में 20 प्रतिशत से अधिक थी। 13 कार्यशालाओं में कोई निरस्तीकरण नहीं थे, जिनमें से चार कार्यशालाओं<sup>76</sup> में किसी निष्पक्ष जांच के निष्पादन के बारे में नहीं बताया गया था। पीओएच कार्यकलाप के समापन के पश्चात निष्पक्ष जांच हेतु प्रस्तुत किए गए कोचों के ब्यौरे दर्शाते हुए कोई पृथक अभिलेख दमरे में ललागुड़ा कार्यशाला में अनुरक्षित नहीं किए गए थे और यह बताया गया कि जांच साथ-साथ की जा रही थी और जहां आवश्यक पाए गए मरम्मत/परिशोधन तत्काल किए जा रहे थे, जिसका लेखापरीक्षा ने दावे के समर्थन में किसी अभिलेख के प्रस्तुत न किए जाने के जाने के कारण सत्यापन नहीं किया जा सका था। कार्यशालाओं, जिन्होंने निरस्तीकरण दर्ज किए, के लिए यह खराब कारीगरी, त्रुटिपूर्ण सामग्री के कारण था और अन्य कारण दर्ज नहीं किए गए थे। कुल 7,60,106 घंटे सात जोनल रेलवे<sup>77</sup> में त्रुटि के परिशोधन पर खर्च किए गए थे। निरस्तीकरणों और पुनःकार्य पर लगे समय के पर्याप्त दस्तावेजीकरण का अधिकतर कार्यशालाओं में रख-रखाव नहीं किया जा रहा था जोकि मैकेनिकल संहिता में वर्तमान प्रावधान के उल्लंघन में है।

<sup>75</sup> जमालपुर, लिलुआह, मचेश्वर, झांसी, पेरामबू (कैरेज) पेराम्बुर (इंजन) और भोपाल

<sup>76</sup> कुदेवाड़ी-मरे, ग्वालियर-उमरे; तिन्धारा-पूसीरे एवं चारबाग-एनसीओ

<sup>77</sup> दमरे 9.23 घंटे, पूसीरे-13095 घंटे, मरे-38592 घंटे, पूतरे 378.6 घंटे, उपरे-2315 घंटे, दपूरे 6323 घंटे तथा दरे 675540 घंटे।

भारतीय रेल को प्रणाली में त्रुटियों की पुनः जांच करने की आवश्यकता है जहां लगभग 30 प्रतिशत कार्यशालाओं में कोई निष्पक्ष नियंत्रण जांच नहीं की गई है जो सुरक्षा को गंभीरता से प्रभावित करती है, यद्यपि आरबी द्वारा सीएमईज को महत्वपूर्ण स्थानों पर एनसीओ स्टाफ की तैनाती की समीक्षा एवं सुनिश्चित करने के लिए इस संबंध में अनुदेश जारी किए गए थे (अक्टूबर 2012)। भारतीय रेल निरस्तीकरण के प्रतिशत और परिणामी अतिरिक्त कार्य को कम करने के लिए सुधारात्मक कार्य भी कर सकता है।

**खाली समय-मैकेनिकल** विभाग के लिए भारतीय रेलवे सहिता के पैरा 429 के अनुसार खाली समय को रोकने के लिए सभी संभव प्रयास किए जाने चाहिए। सेवा या संयंत्र के ब्रेकडाउन या किसी अन्य कारण, जिसके लिए प्रत्यक्ष कामगार को उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता, की वजह से हुए विलंब एवं अवरोध में लगे समय को 'खाली समय' के रूप में बुक किया जाना चाहिए और इस प्रकार बुक किए गए समय की सावधानीपूर्वक जांच की जानी चाहिए, विलंब या अवरोधन की जिम्मेदारी का पता लगाया जाए और ऐसी बर्बादी को रोकने के लिए ऐसे वांछित उपाय किए जाए। कार्यशाला कार्मिक अधिकारी को उचित खाली समय कार्डों का रख-रखाव सुनिश्चित करना चाहिए, जिसे नियमित रूप से कार्यशाला लेखा अधिकारी को भेजा जाना चाहिए।

भारतीय रेल की कार्यशालाओं में खाली समय की बुकिंग की समीक्षा के ब्यौरे निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:

**तालिका 4.6**

क्रम सं.	जोन	कार्यशालाओं की संख्या	कार्यशालाओं की संख्या खाली समय को बुक नहीं किया गया था।	अन्य शालाओं के संदर्भ में बुक किए गए खाली समय की प्रतिशतता		बुक किया गया कुल खाली समय (घण्टे)
				से	तक	
1	2	3	4	5	6	7
1	मरे	3	2 (परेल एवं माटुंगा)	0.67	-	12021
2	पूतरे	1	1 (मनचेश्वर)	-	-	0
3	पूमरे	1	1 (समस्तीपुर)	-	-	0
4	पूरे	3	0	0.002	0.008	4618
5	उमरे	2	1 (ग्वालियर)	0.004	-	700
6	उपूरे	2	2 (गोरखपुर, इज्जतनगर)	-	-	0
7	पूसीरे	3	2 (डिब्रूगढ़, तिनधरिया)	0.4	-	37582

8	उरे	5	4 (आलमबाग, अमृतसर, जागाधरी, कालका)	0.25	-	8434
9	उपरे	4	3(अजमेर, केरिएज), बीकानेर, जोधपुर)	0.08	-	2725
10	दमरे	3	2 ( लालगुडा, तिरुपति)	1	-	109784
11	दपूमरे	2	0	0.17	0.28	19130
12	दपूरे	1	0	0.029	-	7917
13	दरे	3	1 (पेरम्बुर (लोको))	0.022	0.049	10538
14	दपरे	2	2 (हबली, मैसूर)	-	-	0
15	पमरे	2	2 (भोपाल, कोटा)	-	-	0
16	दरे	5	4 (दहोद, महालक्ष्मी, प्रतापनगर, भावनगर)	0.38	-	44677
कुल		42	27			258126

जैसा कि उपरोक्त तालिका से देखा गया है, 42 यांत्रिक कार्यशालाओं में से 27 (64 प्रतिशत) में निष्क्रिय समय का कोई रिकॉर्ड बुक नहीं किया गया था। इसलिए आईआर को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि यांत्रिकी संहिता के अध्याय IV में दिए गए समय की उपयोगिता पर सही रिकॉर्ड का अनुपालन किया गया है।

गेट उपस्थिति प्रणाली- उपस्थिति शीट और समय शीटों में हेर-फेर से बचने के लिए (जो कि मजदूरी और बोनस के भुगतान के लिए मूल दस्तावेज हैं), आरबी ने निर्देश दिए (मई 2005) कि सभी उत्पादन इकाइयों और कार्यशालाओं को चरणबद्ध तरीके से इलेक्ट्रॉनिक/कम्प्यूटाइज्ड गेट उपस्थिति प्रणाली में भारी परिवर्तन करना चाहिए। इन आदेशों के कार्यान्वयन की जांच लेखापरीक्षा में की गई थी और निष्कर्षों का ब्यौरा नीचे दिया गया है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि बहुत पहले मई 2005 से सभी कार्यशालाओं में गेट उपस्थिति की सम्पूर्ण कम्प्यूटाइज्ड प्रणाली की प्रस्तावना के लिए आदेश जारी किए गए थे, फिर भी भारतीय रेल में 42 कार्यशालाओं में केवल चार<sup>78</sup> में प्रणालियां प्रस्तावित और कार्यान्वित की गई थी और इन दुकानों में भी हाथ से/यांत्रिकी रूप से रिकॉर्डिंग लगातार चल रही थी जिसके परिणामस्वरूप द्विगुणन हुआ। सात कार्यशालाओं में यद्यपि प्रणाली को प्रस्तावित किया गया था, फिर भी यह कार्यात्मक नहीं थी। समय घड़ी और पंचिंग कार्डों द्वारा गेट उपस्थिति की रिकॉर्डिंग के लिए यांत्रिक प्रणाली अभी 29 कार्यशालाओं (70 प्रतिशत) में लागू थी।

<sup>78</sup> मंचेश्वर (पूतरे), डिबरूगढ़ और तिनधरिया (पूसीरे), और रायनापट्ट (दमरे)

ग्वालियर में एक कार्यशाला में (सिधौली-उमरे),रिकॉर्डिंग प्रणाली की यांत्रिक प्रणाली भी प्रारम्भ नहीं की गई थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि यांत्रिक प्रणाली के गैर-कार्यान्वयन के कारण सात कार्याशालाओं में (उमरे-1, उपरे-2, पूसीरे -1, उरे-1 और दरे-2) अब भी रिकॉर्डिंग समय की हस्तगत प्रणाली अभी लागू है।

उपरोक्त के अलावा, निम्नलिखित अनियमितताएं भी देखी गई थीं:

- 14 कार्यशालाओं<sup>79</sup> में गेट उपस्थिति कार्ड और जॉब कार्ड (जो कि प्रोत्साहन योजना के तहत कामगार द्वारा लिए गए समय को रिकॉर्ड करने के लिए प्रयुक्त होते हैं) के बीच कोई मिलान नहीं किया गया था।
- सभी कार्यशालाओं में जॉब कार्ड में अभिलिखित लिया गया समय प्रणाली के हेरफेर और प्रणाली में जॉच और संतुलन की कमी को दर्शाते हुए गेट उपस्थिति घंटों से अधिक या कम था और 'गैर-लेखांकित घंटे' का विश्लेषण करते हुए और गैर-लेखांकित घंटों को हटाने के लिए की गई कार्यवाही विश्लेषण के जून 1999 में जारी रेलवे बोर्ड के निर्देश कार्यान्वित नहीं किए गए थे।
- कम्प्यूटाइज्ड गेट उपस्थिति प्रणाली ने श्रमिक की पहचान के लिए कदम नहीं उठाए जिसके परिणामस्वरूप एक व्यक्ति द्वारा बहुल कार्डों की स्वीपिंग के अवसर हुए जैसा कि दमरे में रायनपदू कार्यशालाओं में देखा गया है।
- कम्प्यूटाइज्ड गेट उपस्थिति प्रणाली जहाँ प्रारम्भ की गई थी वहां केवल शिल्पकारों और कनिष्ठ अभियंताओं (जेईज़) तक प्रतिबन्धित थे।

गेट उपस्थिति की वर्तमान प्रणाली में विभिन्न चरणों पर मैनुअल हस्तक्षेप शामिल है और समय की अनियमित बुकिंग को हटाया नहीं जा सकता। इसलिए भारतीय रेल को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि 2005 में जारी इलैक्ट्रॉनिक/कम्प्यूटाइज्ड गेट उपस्थिति प्रणाली के प्रारम्भ करने के निर्देश जल्दी ही कार्यान्वित किए गए हैं।

<sup>79</sup> अजमेर (कार), अजमेर (लोको), अमृतसर, चारबाग, दहोद, गोल्डनरॉक, गोरखपुर, जगाधारी, कालका, लालगुडा, लिलुआह, महालक्ष्मी, पेरमबूर (कार) और रायपुर- (परिशिष्ट VIII कोलम 7 और 10)



#### 4.1.6.3 प्रशिक्षण

कामगार को प्रारंभिक, पुनश्रुत्या और पुनरिभिभुखीकरण प्रशिक्षण पाठ्यक्रम में उचित ढंग से प्रशिक्षित किया जाना चाहिए ताकि वह आधुनिक प्रौद्योगिकी पहलों का सामना करने के लिए अच्छी तरह सुसज्जित रहें। रेलवे बोर्ड ने कार्ययोजना की रूपरेखा बनाने के लिए क्षेत्रीय रेलवे पर दबाव डाला ताकि प्रशिक्षण प्रबंधकों की सक्रिय सहभागिता द्वारा प्रशिक्षण की गुणवत्ता की निगरानी के लिए और मजदूरों की विभिन्न क्षेणियों के ज्ञान और कौशल के स्तर के नियमित मूल्यांकन को करने के लिए भी प्रणाली स्थापित की गई है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 42 कार्यशालाओं में से 33 में प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों का संचालन किया गया था इन दुकानों से जुड़ा कोई भी पृथक मूलभूत प्रशिक्षण केन्द्र (बीटीसी) नहीं होने के कारण नौ कार्यशालाओं<sup>80</sup> में कोई प्रशिक्षण आयोजित नहीं किया गया था।

समीक्षा की अवधि के दौरान, 1,767 प्रवेश पाठ्यक्रम और 1,266 पुनश्रुत्या पाठ्यक्रमों का आयोजन किया गया था। यह देखा गया है कि अवधि के दौरान 52,777 योजनाबद्ध स्लॉट्स में से अधिकतर स्टाफ की कमी और निश्चित कार्य को प्राप्त करने के लिए 9,520 स्लॉट्स (15 प्रतिशत) का अंतर छोड़ते हुए 52,777 स्लॉट का उपयोग किया गया था। निम्नलिखित भी देखा गया था:

- प्रवेश पाठ्यक्रम और पुश्चर्या पाठ्यक्रमों दोनों के लिए निर्धारित आवश्यकता के अनुसार वार्षिक प्रशिक्षण योजना को तैयार किया गया है।
- कार्यशालाओं की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए पहले से ही प्रशिक्षण कैलेंडर बनाया गया है।
- सभी कार्यशालाओं में प्रशिक्षार्थियों को प्रशिक्षण सामग्री दी गई है।
- 42 कार्यशालाओं में से सात<sup>81</sup> में प्रशिक्षण की पर्याप्तता का आकलन करने वाले प्रशिक्षार्थियों से फीडबैक फार्म प्राप्त नहीं किया गया था।
- समानरूप से 18 कार्यशालाओं में प्रशिक्षार्थियों के ज्ञान के संबन्ध में पर्यवेक्षक या प्रशिक्षक से फीडबैक प्राप्त करने की किसी प्रणाली का भी अनुसरण नहीं किया जा रहा था।

<sup>80</sup> सिथैली (उमरे), रायपुर और नागपुर (दपूमरे), कुरटुवड़ी (मरे), समस्तीपुर (पूमरे), तिनधरा (पूसीरे), महालक्ष्मी और भावनगर (परे), कारका (उरे)

<sup>81</sup> मंचेश्वर, आलमबाग, अजमेर (लोको), बीकानेर, जोधपुर, खड़गपुर और दहोद

**प्रशिक्षण फीडबैक** – लेखापरीक्षा ने इन बीटीसीज पर प्रवेश प्रशिक्षण से गुजर रहे 1209 स्टाफ और संचालित किए गए प्रशिक्षण कार्यक्रमों पर उनके मतों का निर्धारण करने के लिए शॉप फ्लोर (जिन्हें पहले प्रशिक्षण दिया गया था) से कामगारों से भी एक प्रश्नावली द्वारा फीडबैक प्राप्त किया गया था और प्राप्त हुए फीडबैक का विश्लेषण नीचे दिया गया है :

- 77 प्रतिशत का मत था कि प्रशिक्षण की अवधि पर्याप्त थी, 81 प्रतिशत को लगा कि पाठ्यक्रम सामग्री पर्याप्त थी, 75 प्रतिशत को लगा कि प्रशिक्षण रोजमर्रा के कार्यों में उपयोगी है और 93 प्रतिशत का मत था कि प्रशिक्षण की विषय-वस्तु सुनियोजित और अनुसरण करने में आसान थी।
- 84 प्रतिशत को लगा कि कवर किए गए विषय सुसंगत थे।
- 83 प्रतिशत प्रशिक्षार्थी/कामगारों को लगा कि प्रशिक्षक सुविज्ञ पाए गए थे।
- 24 प्रतिशत कामगारों/प्रशिक्षार्थियों को लगा कि प्रायोगिक प्रशिक्षण के लिए अवसरचना अपर्याप्त थी।
- 29 प्रतिशत प्रशिक्षार्थी/स्टाफ ने कहा कि नई प्रस्तावित मशीनरी पर प्रशिक्षण नहीं दिया गया था।

भारतीय रेल को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि प्रशिक्षण स्लॉट की उपयोगिता में कमियों से बचा जा सकता है और कार्यशालाओं जहां पूर्व की कमी के लिए किसी प्रशिक्षण का आयोजन नहीं किया गया था को अपेक्षित प्रशिक्षण केन्द्र उपलब्ध करवाना। फीडबैक की प्रणाली द्वारा प्रशिक्षण की पर्याप्तता का निर्धारण करने में कमी पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

#### 4.1.6.4 राइटसाइजिंग

2009 के दस्तावेज विज़न 2020 में परिकल्पित राइटसाइजिंग योजना के भाग के रूप में रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे में समग्र संस्वीकृत क्षमता में एक प्रतिशत की कटौती के लिए निर्देशों की वार्षिक रूप से पुनरावृत्ति की है और उसकी सीआरबी के स्तर पर निगरानी की जा रही है। राइटसाइजिंग उपयोग के भाग के रूप में, कार्यशालाओं सहित विभिन्न गतिविधि केन्द्रों में एक प्रतिशत तक स्टाफ को कम करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय द्वारा लक्ष्य नियत सुनिश्चित किए जा रहे हैं। रेलवे बोर्ड ने यह निर्देश भी जारी किए (मार्च 2007) कि सुरक्षा श्रेणियों में पदों पर महत्वपूर्ण समीक्षा करने के बाद अभ्यर्पण के लिए विचार करना चाहिए।

42 कार्यशालाओं में राइटसाइजिंग के संबंध में लक्ष्यों की प्राप्ति की स्थिति की समीक्षा से पता चला कि केवल 42 कार्यशालाओं में से 30 में प्रत्येक वर्ष संस्वीकृत क्षमता में एक प्रतिशत की कटौती का लक्ष्य सुनिश्चित किया जा रहा है। कटौती का कोई भी लक्ष्य 12 कार्यशालाओं<sup>82</sup> में नियत नहीं किया गया था। 3408 पदों के लक्ष्य के विरुद्ध, 27 कार्यशालाओं में 1880 पदों (55 प्रतिशत) की कमी को छोड़ते हुए केवल 2012 पदों का अभ्यर्पण था। 10 कार्यशालाओं<sup>83</sup> ने श्रमबल की कमी और बढ़े हुए काम के बोझ को कमी का कारण ठहराया।

भारतीय रेल को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि राइटसाइजिंग के उनके स्वयं की योजना के भाग के रूप में अभ्यर्पण के लिए अभिज्ञात पदों का समयबद्ध तरीके से अभ्यर्पण किया गया है।

#### 4.1.6.5 कार्य अध्ययन रिपोर्ट -अधिशेष पदों का अभ्यर्पण

कार्मिक शाखा की कार्यक्षमता सेल मुख्य गतिविधियों के अलावा भारतीय रेल की सभी गतिविधियों पर कार्य अध्ययन का संचालन करती है और यदि अधिशेष पाई जाये, पदों के अभ्यर्पण का सुझाव देती है। जैसे ही कार्य अध्ययन दल अध्ययन पूर्ण करता है, सीपीओं के अनुमोदन के साथ संबंधित कार्यशाला को एक रिपोर्ट भेजी जाती है। स्वीकृत सिफारिशों के कार्यान्वयन पर एक तिमाही प्रगति रिपोर्ट भी रेलवे बोर्ड को भेजी जाती है।

लेखापरीक्षा ने देखा की समीक्षा की अवधि के दौरान 16 कार्यशालाओं में केवल 33 कार्य अध्ययनों को किया गया था, जिसमें 2491 पदों को अधिशेष के रूप में अभिज्ञात किया गया था। इनमें से 1631 पदों को 13 कार्यशालाओं में अभ्यर्पित करने के लिए सहमति दी गई थी। दो कार्यशाला जो कि- पूमरे (दो पद) पर समस्तीपुर और उमरे पर झांसी (13 पद) अभिज्ञात 15 पदों के अभ्यर्पण के लिए सहमत नहीं हुए थे जिसके लिए कोई विशेष कारण प्रस्तुत नहीं किए गए थे। अभ्यर्पण के लिए सहमत 1599 पदों में से 1564 पद अजमेर (कार) कार्यशाला में 30 पद और दरे में पेरम्बूर (कैरिएज) कार्यशाला में तकनीशियनों के 35 पदों के अभ्यर्पण के शेष छोड़ते हुए जैसा कि नीचे विवरण दिया गया है मार्च 2015 तक एक महीने से 21 महीने तक के बीच में विलम्ब के साथ अभ्यर्पित किए गए थे:

<sup>82</sup> मंचेश्वर (पूतरे), समस्तीपुर (पूमरे),तीनधरिया (पूसीरे), जगधारी और कालका (उरे), रायपुर और नागपुर (दपूमरे), दहोद, लोवर परेल, महालक्ष्मी,प्रतापनगर और भावनगर (परे)

<sup>83</sup> मटुंगा (मरे),अजमेर (कार),जोधपुर, अजमेर (लोको) (उपरे), लालागुडा और तिरूपति (दमरे),मैसूर और हुबली (दपरे) और कोटा, भोपाल (पमरे)।

तालिका 4.7

क्षेत्र	कार्यशाला का नाम	संचालित कार्य अध्ययनों की संख्या	अधिशेष के रूप में अभिज्ञात पदों की संख्या	अभ्यर्पण के लिए सहमत पदों की संख्या	अभ्यर्पित किए जाने वाले पदों की संख्या	पदों के अभ्यर्पण के लिए लिया गया समय (महीने)
मरे	माटुंगा	1	0	0	0	
पूरे	जमालपुर	8	138	114	0	
पूरे	लिलुआह	4	313	313	0	
पूरे	कांचरापरा	3	162	162	0	
पूमरे	समस्तीपुर	1	2	0	2	
उरे	आलमबाग	1	178	178	0	
उरे	कालका	1	38	13	0	1 माह
उमरे	झांसी	1	13	0	0	
पूसीरे	डिबरूगढ़	2	87	87	0	
पूसीरे	न्यू बोंगईगाँव	1	40	40	0	
उपरे	अजमेर (कार)	1	202	41	30	6 महीने
दरे	पेरम्बूर (कार)	3	296	115	35	2 से 16 महीने
दरे	पेरम्बूर (लोको)	1	288	164	0	8 से 21 महीने
दरे	गोल्डन रॉक	2	145	106	0	2 से 21 महीने
दपूरे	खडगपुर	1	497	230	0	8 माह
दपरे	हबली	2	92	68	0	2 माह
कुल		33	2491	1631	65	

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि समीक्षा अवधि के दौरान सभी कार्यशालाओं में यांत्रिक और इलेक्ट्रिकल विंग में कार्यबल की संस्वीकृत क्षमता पर क्षमता सेल द्वारा कोई कार्य अध्ययन नहीं किया गया था। शेष 26 कार्यशालाओं<sup>84</sup> में कोई कार्य अध्ययन नहीं किया गया था।

भारतीय रेल को प्रणालियों को सुदृढ़ करने के लिए यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि सभी कार्यशालाओं में कार्य अध्ययन को नियमित रूप से किया जा रहा है और अभिज्ञात अधिशेष पदों को तुरंत ही अभ्यर्पित किया गया है।

<sup>84</sup> मरे-परेल और कुरदूवडी, पूतरे - मंचेश्वर, उमरे - सिथौली, उपूरे - गोरखपुर, इज्जतनगर, पूसीरे, तिनधरिया, उरे-चारबाग, अमृतसर, जगधरनी, उपरे-अजमेर (लोको), बीकानेर, जोधपुर, दमरे-लालगुडा, तिरूपति, रायनापडू, दपूमरे-रायपुर, नागपुर, दपरे-मैसूर, पमरे-भोपाल, कोटा, परे-दहोद, लोवर परेल, महालक्ष्मी, भावनगर, प्रतापनगर

#### 4.1.6.6 प्रोत्साहन योजनाएँ

परिणामों तक प्रोत्साहन योजना या भुगतान जो कामगार निष्पादन का न्यूनतम स्तर पार कर चुके हैं को प्रत्यक्ष वित्तीय प्रोत्साहन देने के लिए और श्रमबल, मशीनरी और प्लांट की कुशल उपयोगिता और उत्पादकता को सुधारने के लिए प्रशासन को योग्य बनाने के लिए भी भारतीय रेल कार्यशालाओं में प्रारम्भ किया गया था। भारतीय रेल में प्रचलन में दो प्रोत्साहन योजनाएँ हैं:

1. व्यक्तिगत कर्मचारी द्वारा समय की बचत पर आधारित सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना उत्पादन इकाइयों में 1954 में प्रारंभ हुई थी और 1958 में कार्यशालाओं में प्रारम्भ की गई थी। इस योजना के तहत, सभी मजदूरों को मूल मजदूरी की गारन्टी दी गई है। कार्य को मापने के लिए समय मापदण्ड होते हुए, कार्य मापन की मानक पद्धति के अनुसार कार्यशाला में विभिन्न प्रचालन समय-अध्ययन के अध्यधीन है। अनुमत समय इस प्रकार नियत किए जाते हैं कि पीसवर्क कार्य पर खर्च की गई अवधि के लिए एक सामान्य क्षमता का कामगार उसकी मूल मजदूरी के अलावा 33-1/3 प्रतिशत बोनस अर्जित कर सकता है। यह योजना भारतीय रेल में 42 यांत्रिक कार्यशालाओं में से 34 में प्रचलित है। कुरुदवड़ी, ग्वालियर, तिनधारिया और भावनगर पर कार्यशालाओं में कई प्रोत्साहन योजना प्रचलित नहीं थी।
2. अन्य एक योजना समूह प्रोत्साहन योजना (जीआईएस) के नाम से जाने जाने वाली कर्मचारियों के समूह द्वारा समय की बचत पर आधारित है और उसे जनवरी 2002/जुलाई 2002 के दौरान कैरिएज मरम्मत कार्यशाला/तिरूपति और वैगन मरम्मत कार्यशाला/गुंटुपल्ली कैरिएज मरम्मत शाप मंचेश्वर (2003) और कोच पुर्नवास कार्यशाला भोपाल (2004) में प्रारंभ किया गया था। इस योजना के तहत अर्जित प्रोत्साहन संपूर्ण समूह की एकीकृत निष्पादन पर निर्भर होता है और वह कार्यशाला के साथ साथ समूह की उत्पादकता से प्रत्यक्ष रूप से जुड़ा होता है।

**सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना और जीआईएस की तुलना** – रेलवे बोर्ड ने 11 दिसम्बर 2008 के अपने पत्र सं. 2007/एम (डब्ल्यू)/814/35 सूचित किया था कि सभी रेलवे को समूह प्रोत्साहन योजना में भारी परिवर्तन करना चाहिए। तथापि, भारतीय रेल में सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना के बदले में जीआईएस केवल चार कार्यशालाओं<sup>85</sup> में प्रारम्भ किए गए थे।

<sup>85</sup>सीआरएस/तिरूपति, सीआरएस/भोपाल, सीआरएस/मंचेश्वर और डब्ल्यूआरएस/गुंटुपल्ली

तुलनीय आउटपुट के साथ कार्यशालाओं में सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना और समूह प्रोत्साहन योजना का तुलनात्मक अध्ययन, कोचों की मरम्मत कर रही 11 कार्यशालाओं और वैगनों की मरम्मत कर रही पांच कार्यशालाओं के संबंध में लेखापरीक्षा में किया गया था। इनमें से, दो कोचिंग कार्यशालाओं और एक वैगन कार्यशाला ने 'समूह प्रोत्साहन योजना' कार्यान्वित की थी और शेष कार्यशालाओं में सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना प्रचालन में थी जिसके निष्कर्षों का सार नीचे दिया गया है:

तालिका 4.8

क्रम सं.	रेलवे	कार्यशाला	प्रोत्साहन योजना का प्रकार	गतिविधि का प्रकार	प्रतिइकाई श्रमबल उत्पादकता अनुपात (एमपीआर)	औसत एमपीआर (कोचों के लिए जीआईएस का औसत)	अधिक प्रयुक्त आदमी	अधिक मजदूरी लागत (रूपये)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	परे	प्रतापनगर	सीएलडब्ल्यू	वैगन	0.19	0.27	0	0
2	दपूमेरे	रायपुर	सीएलडब्ल्यू	वैगन	0.22	0.27		
3	पमरे	कोटा	सीएलडब्ल्यू	वैगन	0.24	0.27		
4	दमरे	गुंटपल्ली	जीआईएस	वैगन	0.3	0.27	141	37623735
5	उमरे	झांसी	सीएलडब्ल्यू	वैगन	0.39	0.27	867	390580899
		<b>कुल</b>					<b>1008</b>	<b>428204634</b>
6	दमरे	तिरुपति	जीआईएस	कैरिएज	1.08	1.13	0	0
7	दमरे	लालगुड़ा	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.13	1.13	7	1867845
8	पूतरे	मंचेश्वर	जीआईएस	कैरिएज	1.19	1.13	84	37597896
9	दपरे	मैसूर	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.27	1.13	116	45332336
10	उपरे	जोधपुर	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.27	1.13	140	52691940
11	पूसीरे	डिबरूगढ़	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.44	1.13	213	115322034
12	उपरे	अजमेर (कार)	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.38	1.13	379	142644609
13	उपूरे	गोरखपुर	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.5	1.13	690	233039220
14	उरे	आलमबाग	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.68	1.13	816	312927024
15	मरे	माटुंगा	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.77	1.13	1366	707865298
16	दपरे	हबली	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.92	1.13	836	326705456
		<b>कुल</b>					<b>4647</b>	<b>1975993658</b>
		<b>कुल जोड़</b>					<b>5655</b>	<b>2404198292</b>

लेखापरीक्षा ने देखा कि 11 कार्यशालाओं के संबंध में जहां पर बीजी कोचों का पीओएच मुख्य गतिविधि थी, वहां 1.13 औसतन समूह प्रोत्साहन योजना के तहत कार्यरत दो कोचिंग कार्यशालाओं के एमपीआर के साथ एमपीआर 1.08 से 1.92

मानव प्रति इकाई था जो कि सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना के तहत कार्यरत कार्यशालाओं के एमपीआर से काफी नीचे था।

यद्यपि जीआईएस पैटर्न में प्रति इकाई प्रोत्साहन और प्रति कामागर की लागत अधिक थी, फिर कार्यशाला का एमपीआर सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना से कम था जो सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना के लिए कम उत्पादकता के साथ उच्चतर मजदूरी लागत को दर्शाता है। इस प्रकार, भले ही प्रोत्साहन पर वित्तीय व्यय हो रहा है। फिर भी सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना के लिए उत्पादकता की कोई तुलनात्मक वृद्धि नहीं है और प्रोत्साहन भुगतान पर बचत को आवश्यक आउटपुट प्राप्त करने के लिए अधिक काम में लाए श्रमिकों द्वारा समंजित किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कार्यशालाओं के संबंध में प्रोत्साहन की सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना के तहत, वहां पर 4647 श्रमिकों (सीएलडब्ल्यू के तहत वास्तविक एमपीआर को जीआईएस के तहत औसत एमपीआर की भिन्नता के रूप में निर्धारित किया गया) की सीमा तक अधिक श्रमिकों का उपयोग किया गया था जिसके परिणामस्वरूप वार्षिक रूप से मजदूरी (एएसएस के अनुसार प्रति कामागर मजदूरी लागत को अपनाते हुए) के प्रति ` 197.59 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ था।

वैगनों की मरम्मत की गतिविधि कर रही कार्यशालाओं के संबंध में यह देखा गया था कि 0.27 श्रमिक प्रति इकाई औसतन 0.19 से 0.39 श्रमिक प्रति इकाई की सीमा में एमपीआर थी। जीआईएस वाली कार्यशाला का एमपीआर 0.27 श्रमिक प्रति इकाई के औसत की तुलना में 0.30 पर अधिक था जो कि किए गए प्रोत्साहन भुगतान के कारण उच्चतर आउटपुट के अलावा जीआईएस के तहत कार्यशाला में अधिक श्रमशक्ति की उपयोगिता दर्शाते हुए उससे विपरीत था जो कोचिंग कार्यशालाओं में देखा गया था। एमपीआर औसत से अधिक होने के कारण दो कार्यशालाओं में 1008 श्रमिकों का अधिक उपयोग हुआ था जिसके परिणामस्वरूप वार्षिक रूप से ` 42.82 करोड़ की मजदूरी का परिहार्य भुगतान हुआ।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि लगभग छह वर्ष बीत जाने के बावजूद एक बेहतर योजना होने पर भी 38 कार्यशालाओं में जीआईएस को नहीं अपनाया, जिसमें प्रोत्साहन का भुगतान अभिज्ञेय आउटपुट जैसे कि बढ़ी हुई उत्पादकता बाद में देखे गये खराब कार्य के लिए शास्ति के तत्व सहित द्वारा कार्य की गुणवत्ता के लिए लेखांकन के अलावा कार्यशालाओं में कोचों/वैगनों को रोक कर रखने के समय में कटौती को प्राप्त करने से जुड़ा है।

भारतीय रेल को इस प्रकार सीएलडब्ल्यू के तहत उच्च होते हुए जीआईएस के तहत कार्यशालाओं में वैगन में एमपीआर अंतर के लिए कारणों की जांच करने और ऐसी सभी कार्यशालाओं में जीआईएस के प्रारम्भ करने से पूर्व जहां आवश्यक हो योजना में सुधार करने की आवश्यकता है।

#### 4.1.6.7 ओवरटाइम

कार्यशालाओं के संबंध में जिसमें सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना की प्रोत्साहन बोनस योजना मौजूद है, वहां इस योजना के तहत शामिल किसी भी मजदूर को सामान्य स्थिति में ओवरटाइम के लिए भुगतान नहीं किया जायेगा। समूह प्रोत्साहन योजना के तहत, ओवरटाइम भत्ते के भुगतान के लिए कोई प्रावधान नहीं था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि तीन क्षेत्रीय रेलवे में पांच कार्यशालाओं<sup>86</sup> में जिसका विवरण तालिका 4.12 में दिया गया है, 5462 कामगारों को प्रोत्साहन बोनस के साथ ₹ 14.12 करोड़ के ओवरटाइम का भुगतान किया गया था जैसा कि नीचे ब्यौरा दिया गया है:

तालिका 4.9				
क्षेत्र	कार्यशाला	प्रदत्त प्रोत्साहन (रूपये)	प्रदत्त ओटी (रूपये)	स्टाफ की संख्या जिनको प्रोत्साहन के साथ ओटी प्रदत्त किया गया था
पूरे	लिलुआ	3714546	10264430	1858
उरे	चारबाग	40239509	1282975	598
उरे	आलमबाग	300953838	9868117	2568
दरे	पेरम्बूर (कार)	455417802	13880948	419
दरे	पेरम्बूर (लोको)	98474178	105915838	19
कुल			141212308	5462

प्रोत्साहन के साथ ओवरटाइम का भुगतान कोडल प्रावधानों के उल्लंघन में था। भारतीय रेल को प्रोत्साहन शालाओं को ओवरटाइम भत्ते के भुगतान की नीति के अनुपालन को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

<sup>86</sup> दरे-पेरम्बूर(कैरिएज) और पेरम्बूर (लोको), उरे-आलमबाग और चारबाग, पूरे-लिलुआ



#### 4.1.7 निष्कर्ष

वहां पर कार्यशालाओं में श्रमबल की आवश्यकता के निर्धारण के लिए कोई एक समान और वैज्ञानिक पद्धति नहीं थी या तो इसे कार्यशालाओं की संस्थापित क्षमता से जोड़ते हुए या संस्थापित क्षमता के अनुसार कुल उत्पादन के लिए आवश्यकता समय द्वारा बेंचमार्किंग, सुधार के लिए एक यंत्र, कार्यशालाओं में अपनाया नहीं जा रहा था चूंकि इसे भारतीय रेल के अन्य गतिविधि केन्द्रों में किया गया था।

आउटसोर्सिंग भारतीय रेल की राइटसाइजिंग नीति के सुसंगत नहीं थी।

प्रोत्साहन के भुगतान द्वारा बचे हुए श्रम-घंटे और पीओएच की आवधिकता को बढ़ाने के कारण अधिशेष श्रमबल को पूर्ण रूप से उपयुक्त नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप श्रमबल की निष्क्रियता हुई। श्रम-घंटों की बुकिंग में अनियमितताएं इस तथ्य से प्रमाणित थी कि गेट उपस्थिति प्रणाली में हस्तचालित हस्तक्षेप दर्शाते हुए गेट उपस्थिति अभिलेखों के अनुसार वास्तविक रूप से उपयुक्त समय उपलब्ध श्रम-घंटों से अधिक था।

अधिकतर कार्यशालाओं ने निष्क्रिय समय को बुक नहीं किया जो कि रिकॉर्ड के अनियमित और अनुचित रखरखाव को दर्शाता है। सभी कार्यशालाओं ने समूह प्रोत्साहन योजना को न अपनाकर आरबी के निदेशों का कार्यान्वयन नहीं किया गया जो कि चल स्टॉक के लक्षित आउटपुट के प्रोत्साहन के भुगतान से जोड़ते हुए बेहतर उत्पादकता सुनिश्चित कर सकते थे।

#### 4.1.8 सिफारिशे

- श्रमबल की आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए सभी कार्यशालाओं में एक समान प्रतिमानों का अनुसरण किया जाना चाहिए। .
- यांत्रिक विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के वर्तमान प्रावधानों के अनुसार कार्यशालाओं को केवल मूल गतिविधियां दी जानी चाहिए।
- प्रभावी श्रमबल योजना और कार्यशालाओं की उत्पादकता में सुधार के लिए परिमेय बेंचमार्किंग प्रतिमान को निर्धारित और ईमानदारी से अनुसरण किया जा सकता है।

#### 4.2 पूर्वोत्तर रेलवे (उपूरे): नये डीजल लोकोमोटिव के चालू न करने कारण इंजन अर्जन क्षमता की हानि

डीजल लोकोमोटिव को चालू करने में विलंब के परिणामस्वरूप ₹ 28.80 करोड़ के अर्जन की हानि हुई

रेलवे बोर्ड ने डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू) से लोको के प्रेषण की तिथि और प्राप्ति की तिथि के साथ साथ उनके चालू करने की तिथि की सलाह के लिए अनुदेशों सहित डीएलडब्ल्यू वाराणसी से अप्रैल 2014 में चार नए डब्ल्यूडीजी4/जी4डी लोको का आबंटन उत्तर पूर्व रेलवे इज्जतनगर को किया था। इन लोको की कुल लागत प्रति लोको ₹ 14.70 करोड़ की दर पर ₹ 58.80 करोड़ थी।

रेल मंत्रालय (आरबी) ने भारतके नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (रेलवे) 2001 की रिपोर्ट सं. 9 के अध्याय 4 के अपने पहले के उत्तर में डीएलडब्ल्यू से प्राप्त नये डीजल लोकोमोटिव पर संबंधित रेलवे द्वारा किए जाने वाली से पूर्व प्रवर्तन जांच के लिए 4 से 8 दिनों की संशोधित प्रवर्तन अवधि स्वीकार की थी।

इज्जतनगर डिवीजन के प्रचालन विभाग के अभिलेखों की समीक्षा के दौरान, यह देखा गया था कि अप्रैल 2014 से जुलाई 2014 तक की अवधि के दौरान इस डिवीजन में चार नये डीजल लोकोमोटिव प्राप्त किए गए थे। पूर्व प्रवर्तन जांच के लिए निर्धारित की गई 4 से 8 दिनों की अवधि में नये लोको को चालू नहीं किया गया था। 258 दिनों से 345 दिनों तक की रेंज में विलंब के साथ इन डीजल लोकोमोटिव को चालू किया गया था। रेल प्रशासन ने परिणामी ₹ 9710/- प्रति घंटे की दर पर ₹ 28.80 करोड़ (29664 इंजन घंटों) की राशि सहित लोकोमोटिव अर्जन क्षमता की हानि वहन की और उनके देर से चालू होने के कारण इन लोकोमोटिव पर ₹ 58.80 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ।

मामले को उपूरे प्रशासन के साथ उठाया (जुलाई 2015) गया था। उत्तर में उन्होंने कहा (अक्टूबर 2015) कि बीजी लोकोज इज्जतनगर शेड में स्थित है जो उरे, पूमरे, उमरे और उपरे की निकटवर्ती क्षेत्रों में ट्रेनों की दुलाई करते हैं। उरे और अन्य निकटवर्ती रेलवे के लिए रेलवे संरक्षा कमिश्नर (सीआरएस) की संसदीयता उस समय पर उपलब्ध नहीं थी। एक बार यह स्पष्ट हो जाये कि सभी निकटवर्ती रेलवे के लिए सीआरएस संस्तुतियों की प्राप्ति पर ट्रेफिक द्वारा

लोकोज का उपयोग हो सकता है, तो चालू करने के लिए निर्धारित दिनों का अनुपालन किया जाए।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि सीआरएस संस्वीकृति प्राप्त करने में विलंब के लिए कारणों के बारे में यह मौन है। लोकोज को चालू करने के पूर्व सीआरएस संस्वीकृति को सुनिश्चित है।

मामला जनवरी 2016 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है( मई 2016)।

**4.3 पश्चिम रेलवे (परे): अनुचित योजना और खराब समन्वयन के कारण ईएमयू बोगीयों की खरीद पर व्यर्थ व्यय।**

परे प्रशासन और रेलवे बोर्ड के बीच समन्वय के अभाव के कारण ₹ 12.58 करोड़ की राशि का व्यर्थ हुआ।

डीसी से एसी ट्रैक्शन में अंतरण के लिए कार्य योजना के तहत रेलवे बोर्ड ने जून 2008 में पश्चिम रेलवे को अपने विद्यमान नौ कारों के 21 डीसी रेकों को सीमेन्स इलैक्ट्रिक्स के साथ उन्हें पुनः संयोजन द्वारा एसी चालित रेकों में बदलाव के निर्देश दिए थे। तदनुसार, रेलवे बोर्ड ने दरे और दपरे को इलैक्ट्रिकल बहुल इकाई (इएमयू) मोटर कोचों में वायु आस्थगन व्यवस्था के साथ परे को और ट्रेलर कोचों के लिए क्रमशः 80 टाइप-1 बोगी और 50 उच्च कैरिंग क्षमता (एचसीसी) बोगीयों के विनिर्माण के निर्देश दिए थे (05 अगस्त 2008) ।

तथापि, रेलवे बोर्ड ने फरवरी 2010 में, इसके जून 2008 में पहले के निर्णय को पलट दिया और भेल इलैक्ट्रिक्स के साथ बोगीयों के पुनः संयोजन करने का निर्णय लिया, चूंकि सीमेन्स इलैक्ट्रिक्स ने कार्य को करने में अपनी अयोग्यता व्यक्त की थी। मार्च 2012 तक आरबी द्वारा 130 बोगीयों की मात्रा के ऑर्डर के प्रति परे प्रशासन ने 194 बोगियां प्राप्त की थी। सीमेन्स इलैक्ट्रिक्स को पुनः संयोजन किए जाने वाली ईएमयू बोगीयों की आपूर्ति के आदेश न तो रेलवे बोर्ड द्वारा रद्द किए गए और न हो परे प्रशासन द्वारा आरबी को ऑर्डर रद्द करने की सलाह दी गई थी। विनिर्माण आदेश के रद्द न करने के कारण ₹ 12.58 करोड़ की लागत की 194 बोगियां प्राप्त हुईं और महालक्ष्मी कार्यशाला (मार्च 2012) में अनुपयुक्त पड़ी रही।

जब 2016 में जनवरी में मामला रेलवे बोर्ड के साथ उठाया गया तो उन्होंने फरवरी (2016) में कहा कि व्यापार से महालक्ष्मी कार्यशाला द्वारा प्राप्त 30 बोगियां प्रयुक्त की गई हैं। कार्यों के पुनः संयोजन के लिए रेलवे बोर्ड के ऑर्डर के प्रति दरे और दपरे से 164 बोगियां प्राप्त हुई थी। 164 बोगियों में से, 28 बोगियां पहले से ही उपप्रयोग में लाई गई थी और पुनः संयोजित ईएमयू कोचों में वायु आस्थगन प्रणाली के साथ 86 बोगियां उपयोग किए जाने हेतु प्रस्तावित की गई हैं। आगे, नये ईएमयू कोचों के विनिर्माण में उनके उपयोग करने के लिए शेष 50 बोगियों को प्रस्तावित किया गया है। यदि आवश्यक हो, अन्य क्षेत्रीय रेलवे को भी ईएमयू रैकों में उनके उपयोग के लिए इन बोगियों को एकात्रित करने के लिए आग्रह किया गया है। प्रस्तुत किया गया उत्तर स्वीकार्य नहीं है। हालांकि निष्क्रिय बोगियों (194 में से 58) का आंशिक रूप से उपयोग किया गया है, तथ्य यह रहता है कि पुनः संयोजन की सम्पूर्ण प्रक्रिया के परिणामस्वरूप बोगियां निष्क्रिय हो गईं और पूंजी का परिणामी अवरोधन हुआ जिसने और अनुचित योजना और खराब समन्वय को दर्शाया। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि पिछले 5-6 वर्षों से रेल मंत्रालय निष्क्रिय बोगियों की समस्या का उचित समाधान पाने में समर्थ नहीं है, इसलिए निकट भविष्य में उनके उचित उपयोग की सभावना दूरस्थ प्रतीत होती है।

इस प्रकार, ईएमयू बोगियों की आपूर्ति के लिए कि निर्माण ऑर्डर रद्द करने में रेलवे बोर्ड की असफलता के परिणामस्वरूप ₹12.58 करोड़ की राशि का व्यर्थ व्यय हुआ जिसके लिए जिम्मेदारी को निश्चित करने की आवश्यकता है।

#### 4.4 दक्षिण रेलवे (दरे):

#### उच्च क्षमता बोगियों के विनिर्माण में अनुत्पादक निवेश

उच्च वाहन क्षमता प्रकार की बोगियों के लिए मांग के अनुचित निर्धारण के कारण ₹10.50 करोड़ का अनुत्पादक निवेश हुआ चूंकि निवेश की गई राशि 15 से 58 महीनों तक की अवधि तक अवरूद्ध रही।

2008-09, 2009-10 और 2010-11 के अनुमोदित रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम पर आधारित रेलवे बोर्ड ने 254 उच्च वाहन क्षमता (एचसीसी) बोगियों (2008-09 के लिए 74, 2009-10 के लिए 100 और 2010-11 के लिए 80) के विनिर्माण के लिए लोको कार्यशाला/पेरम्बूर (एलडब्ल्यू/पीईआर) पर ऑर्डर (क्रमशः मई 2008, अगस्त 2009 और जून 2010) दिया था। एचसीसी बोगियों को इलैक्ट्रिक बहुल इकाई (ईएमयू) में पुनः संयोजित किया जाना था। एचसीसी बोगियां वर्तमान

एचसीसी ट्रेलर कोचों के लिए उपयुक्त हैं और निम्न में अंतर के कारण परंपरागत ट्रेलर कोचों में पुनः संयोजन के लिए उपयुक्त नहीं थीं।

- सेन्टर पीवट का प्रकार;
- धुरी संदर्शिका दूरी;
- वजन उठाने की क्षमता;

एलडब्ल्यू/पीईआर के अभिलेखों से निम्नलिखित का पता चला:

- 2008-09 और 2009-10 के लिए 174 बोगियों की कुल ऑर्डर की गई मात्रा में से कार्यशाला ने 132 एचसीसी बोगियों का विनिर्माण (दिसम्बर 2011 से जुलाई 2014) किया था। इन 174 में से, ईएमयू कोचों में फिटिंग के लिए 94 बोगियां ताम्बरम और दरे के अवादि ईएमयू शेड में थीं।
- 132 विनिर्मित बोगियों में से, 45 बोगियों की अवादि और दरे की ताम्बरम ईएमयू शेडों को आपूर्ति की गई थी, जबकि 57 बोगियों का प्रेषण अन्य तीन रेलवे (पूरे-36 का कांचरापरा डिपो, मरे-18 का मांटुगा डिपो और दमरे-3 की मूलाली डिपो) को किया गया था।
- शेष 30 बोगियों में से, दो बोगियों को पुनः संयोजन के लिए मोटर कोचों में रूपांतरित किया गया था और दरे की अवादि शेड को प्रेषित किया गया था। अन्य छह बोगियाँ दमरे की मूलाली शेड को भेजी गई थी और 22 बोगियाँ एलडब्ल्यू/पीईआरमें (अक्टूबर 2015) निष्क्रिय पड़ी हुई थी चूंकि ताम्बरम और दरे के अवादी ईएमयू शेड के लिए इन कोचों की कोई आवश्यकता नहीं थी।
- पूरे को आपूरित की गई इन 36 बोगियों में से, खराब बोगी ढांचे के प्रतिस्थापन द्वारा केवल नौ बोगी में ढांचों का उपयोग किया गया था और शेष 27 कैरिज कॉम्प्लेक्स में अनुपयुक्त पड़ी रहीं।
- दरे को आपूरित 18 बोगी में से छह बोगियों का उपयोग किया गया था और शेष 12 बोगियां निष्क्रिय पड़ी हुई थी। दमरे को आपूरित सभी तीन बोगियों का उपयोग किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा (मई 2014) कि दरे के ताम्बरम और अवादि ईएमयू द्वारा प्राप्त हुई 45 बोगियां ईएमयू कोचों में पुनः संयोजित नहीं की जा सकी चूंकि इन शेडों को परंपरागत प्रकार के ट्रेलर कोचों की बोगियों की आवश्यकता थी और एचसीसी प्रकार के ईएमयू कोचों की आवश्यकता नहीं थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि एससीसी बोगियों की आपूर्ति के लिए मरे और पूरे द्वारा कोई माँग नहीं की गई थी। दरे प्रशासन के अभिलेखों (मुख्य कार्यशाला

अभियन्ता/दरे) ने आगे उजागर किया (जुलाई 2014) कि एलडब्ल्यू/पीईआर के पास रेलवे का कोई ब्यौरा नहीं था जिसने रेलवे बोर्ड को माँग अग्रेषित की थी और दरे के इलेक्ट्रिकल विभाग को भी एचसीसी बोगियों की उनके द्वारा माँग की जानकारी नहीं थी।

उपरोक्त से, यह विदित होता है कि बिना उचित आवश्यकता के निर्धारण और मांग के एचसीसी प्रकार की बोगियों के निर्माण के लिए रेलवे बोर्ड ने एलडब्ल्यू/पीईआर को आदेश दिया था। वैसे तो रेलवे की (अक्टूबर 2015) बिना किसी अभिलाभ के 16 महीनों से 58 महीनों की अवधि के बीच में ₹ 7.27 करोड़ की कुल लागत पर एलडब्ल्यू/पीईआर द्वारा विनिर्मित 106 एचसीसी बोगियां दरे प्रशासन के पास निष्क्रिय पड़ी रही।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा (जुलाई 2014) कि 80 एचसीसी बोगियों के विनिर्माण के लिए चल स्टॉक कार्यक्रम 2010-11 के प्रति एलडब्ल्यू/पीईआर ने इन बोगियों का विनिर्माण का कार्य शुरू नहीं किया क्योंकि एचसीसी बोगियों की कोई मांग नहीं थी। तथापि यह कहा गया कि जनवरी 2011 और अगस्त 2014 के बीच खरीदी गई 122 बोगियों (2010-11 के लिए 80 और 2009-10 के लिए 42) के लिए ₹ 3.23 करोड़ के मूल्य की सामग्री 15 महीनों से 58 महीनों (अक्टूबर 2015 तक) की अवधि के लिए शॉप फ्लोर पर निष्क्रिय पड़ी हुई थी। यह भी देखा गया कि यद्यपि आगे सलाह लेने हेतु जुलाई और अगस्त 2014 में मामले को रेलवे बोर्ड के साथ उठाया गया फिर भी रेलवे बोर्ड से कोई निर्देश प्राप्त नहीं हुए।

दिसम्बर 2014 में मामले को दरे प्रशासन के पास भेजे जाने पर, उन्होंने पुष्टि की (मार्च 2015) कि बोगियां अब भी निष्क्रिय पड़ी थी और इस संबंध में रेलवे बोर्ड के आगे निर्देश की प्रतीक्षा कर रहे हैं। उन्होंने आगे यह भी कहा कि सभी विनिर्मित एचसीसी बोगियों की आईसीएफ/पेरम्बूर को आपूर्ति की जायेगी। यह भी कहा गया कि सामग्री का एक भाग का ईएमयू टीसी बोगियों के विनिर्माण के लिए उपयोग किया जायेगा जिसके लिए चेन्नई कार्यशाला से आर्डर प्राप्त हुआ है।

स्वयं दरे प्रशासन का उत्तर सिद्ध करता है कि विनिर्मित एचसीसी बोगियां और सामग्री अब भी निष्क्रिय पड़ी है। आगे निष्क्रिय पड़ी हुई ₹ 7.27 करोड़ के मूल्य की एचसीसी बोगियां और ₹ 3.23 करोड़ के मूल्य की सामग्री की उपयोगिता के लिए दरे प्रशासन के पास एक ठोस योजना नहीं थी।

इस प्रकार एचसीसी प्रकार की बोगियों के लिए मांग के अनुचित निर्धारण के कारण ₹ 10.50 करोड़ (₹ 7.27 करोड़ + ₹ 3.23 करोड़) का अनुत्पादक निवेश

हुआ और निवेश की गई राशि 15 महीनों से 58 महीनों (अक्टूबर 2015) के बीच की अवधि तक अवरूद्ध रही।

मामला जनवरी 2016 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2016)।

#### 4.5 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) : इलैक्ट्रिक लोको फैक्ट्री की स्थापना पर निष्फल व्यय

प्रस्तावित ग्रीन फील्ड इलैक्ट्रिक लोको फैक्ट्री (जीईएलएफ) एक विशेष रेलवे परियोजना, भूमि अधिग्रहण के कुप्रबंधन के मद्देनजर हटाने में असफल होने के परिणामस्वरूप निष्क्रिय स्थापना व्यय (₹ 10.45 करोड़) हुआ।

रेल मंत्रालय (आरएम) ने ग्रीन फील्ड इलैक्ट्रिक लोको फैक्ट्री (जीईएलएफ) के गठन के लिए वार्षिक कार्य कार्यक्रम 2007-08 द्वारा ₹ 1293.57 करोड़ की लागत पर एक बजट प्रस्ताव दिया (फरवरी 2007)। रेलवे बोर्ड ने इच्छा व्यक्त की (मई 2007) कि दो वर्षों की समय-सीमा में जीईएलएफ का गठन किया और फैक्ट्री की स्थापना के लिए क्रेक दल के सृजन की परिकल्पना की और अक्टूबर 2007 तक भूमि अधिग्रहण को पूरा किया। रेलवे ने अपनी गजट अधिसूचना (फरवरी 2008), में परियोजना को 'विशेष रेलवे परियोजना' के रूप में घोषित किया।

लेखापरीक्षा ने फैक्ट्री स्थापित करने के लिए भूमि अधिग्रहण के संबंध में अभिलेखों की समीक्षा की और देखा कि 'एक विशेष रेलवे परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण' के संबंध में रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 की धारा 20ई के तहत अक्टूबर 2008 और अप्रैल 2011 के बीच 1116.66 एकड़ के अधिग्रहण के लिए गजट अधिसूचना प्रकाशित की गई थी। तथापि, परियोजना की संस्वीकृति के सात वर्ष से अधिक बीत जाने के बाद भी भूमि का अधिग्रहण अपूर्ण है।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि 1116.66 एकड़ कुल भूमि में से, 2014-15 तक केवल 157.49 एकड़ भूमि के लिए रेलवे ने भूमि खोने वालों को ₹ 7.23 करोड़ (भूमि लागत का 80 प्रतिशत) मुआवजे का भुगतान किया था। भूमिहीनों को भुगतान के लिए शेष राशि (20 प्रतिशत) वित्त विंग (अगस्त 2015) की विवीक्षा के अधीन है। इसमें से 141.32 एकड़ भूमि का आधिपत्य प्राप्त करना अब भी प्रगतिशील है। भूमि के अधिग्रहण की धीमी प्रगतिके कारण रेलवे चार दीवारी खड़ी करने, भूमि का समतलन और राज्य विद्युत बोर्ड संचारण टावर का अंतरण जैसी मूलभूत गतिविधियां भी प्रारंभ करने में असमर्थ था।

भूमि अधिग्रहण कार्य की खराब प्रगति के कारणों का लेखापरीक्षा ने विश्लेषण किया और निम्नलिखित देखा गया:

- रेलवे सशोधन अधिनियम, 2008 के खण्ड 7(क) के अनुसार अधिसूचना द्वारा केन्द्र सरकार द्वारा प्राधिकृत कोई भी व्यक्ति भूमि के अधिग्रहण के उद्देश्य के लिए सक्षम प्राधिकारी (सीए) के रूप में कार्य कर सकता है। निष्पादन के लिए सीए के कार्यों का अनुरक्षण, प्रबंधन और पूर्वकथित परियोजना के प्रचालन के निष्पादन के लिए उप मुख्य अभियन्ता/निर्माण को ईसीआर प्रशासन ने नामांकित (फरवरी 2008) किया है। यद्यपि 967.5 एकड़ भूमि के लिए अधिग्रहण की अधिसूचना अक्टूबर 2008 में की गई थी, 143.18 एकड़ भूमि के अधिग्रहण के लिए मुआवजे का भुगतान ईसीआर सितम्बर 2011 तक कर सका।
- महाप्रबंधक/पूमरे ने स्वीकार किया (सितम्बर 2011) कि भूमि अधिग्रहण की प्रगति और भूमिमालिकों को मुआवजे का भुगतान धीमा था क्योंकि रेलवे अधिकारी (सक्षम प्राधिकारी के रूप में नामांकित) भूमि अधिग्रहण की पद्धति से सुपरिचित नहीं थे और भूमि अधिग्रहण के लिए सक्षम प्राधिकारी के रूप में उपयुक्त कार्यालय के नामांकन हेतु डीएम/माधेपुरा से अनुरोध किया। इसके बाद भूमि अधिग्रहण के लिए सीए के कार्य के निष्पादन के लिए डीएलएओ/माधेपुरा को नामांकित (अक्टूबर 2011) किया गया था।
- अभिलेखों से पुनः पता चला कि डीएलएओ/माधेपुरा पहले के सक्षम प्राधिकारी (ईसीआरके उप मुख्य अभियन्ता) के द्वारा विभिन्न भूमिमालिकों को प्रदत्त प्लॉट वार मुआवजे का सत्यापन प्रारम्भ किया और अब तक (जून 2015) 16.15 एकड़ के भूमिमालिकों को केवल ₹ 0.71 करोड़ का मुआवजा दिया गया था।
- सीए के रूप में कार्य के निष्पादन के दौरान उप सी ई/निर्माण, ईसीआर प्रशासन (एफए एंड सीएओ) ने भूमि मालिकों को भुगतान के लिए सक्षम प्राधिकारी के (उप मुख्य अभियन्ता) को ₹ 43.87 करोड़ की राशि जमा की (नवम्बर 2008)। तथापि, रेलवे बोर्ड ने गलती में सुधार किया (अप्रैल 2009) चूंकि सक्षम प्राधिकारी के नाम पर चालू खाता खोलना वर्तमान सरकारी नियमों के अनुसार नहीं था और एफए एंड सीएओ/ईसीआर के पक्ष में अव्ययित राशि का जमा कराने के ईसीआर को निर्देश दिए। तदनुसार, ₹ 41.08 करोड़ (अव्ययित राशि) को दिसम्बर 2009 में ऐसे खाता शीर्ष में जमा कराया गया। यह भी देखा गया था कि, सतर्कता (रेलवे बोर्ड) द्वारा



आपत्ति भी उठाई गई (अगस्त 2009) थी और सक्षम प्राधिकारी के पक्ष में चालू खाते को खोलने और प्रचालन के संबंध में पृष्ठभूमि और उद्देश्य का पता लगाने के लिए जांच की गई थी।

उपरोक्त से यह निष्कर्ष निकलता है कि सक्षम प्राधिकारी के रूप में उप सीई को नियुक्त करने का ईसीआर प्रशासन का निर्णय जो अपने कार्यों को पूर्ण नहीं कर सके और आगे भूमि अधिग्रहण के मामले को जटिल बनाते हुए उप सीई के खाते में राशि को जमा नहीं करा सके के परिणामस्वरूप परियोजना का विलम्बित कार्यान्वयन हुआ।

इसी दौरान, पूमरे प्रशासन ने स्थापना और जीईएलएफ पर अन्य व्यय की ओर ₹ 10.45 करोड़ (मार्च 2015 तक) का व्यय किया। यह व्यय पूर्णतः निष्फल है क्योंकि सात वर्ष बीत जाने के बाद यह परियोजना अब भी शुरू नहीं हुई है और ईसीआर प्रशासन एक भी एकड़ भूमि को अधिग्रहित नहीं कर पायी है, जिससे परियोजना विलंबित हो गयी है।

इस प्रकार जैसा कि ऊपर ब्यौरा दिया गया है भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया में खराबी/गड़बड़ के कारण सात वर्षों के बाद भी विशेष रेलवे परियोजना को रोकने में असफल रहे हालांकि कल्पित समय सीमा दो वर्षों की थी। जीईएलएफ पर किया गया ₹ 10.45 करोड़ का व्यय पूर्ण रूप से निष्फल साबित हुआ है।

मामला जनवरी 2016 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2016)।

#### 4.6 इन्टीग्रल कोच फैक्टरी: स्क्रैप की खरीद से उत्पादशुल्क की वसूली न होना

कोचों के विनिर्माण से उत्पन्न स्क्रैप की बिक्री पर सीमाशुल्क के उदग्रहण के लिए आईसीएफ द्वारा केन्द्रीय उत्पादशुल्क अधिसूचना की गलत व्याख्या और प्रयोज्यता के कारण आईसीएफ पर ₹ 5.45 करोड़ का अतिरिक्त भार पड़ा जिसे उत्पादशुल्क विभाग को अपनी निधि द्वारा भुगतान करना पड़ा था।

कोचों के विनिर्माण की प्रक्रिया के दौरान इन्टीग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ) कटिंग, फोरजिंग और ग्राइंडिंग के कारण एलुमिनियम अपशिष्ट अवशेष लोहा, स्टील स्क्रैप का उत्पादन करता है।

दिनांक 16 मार्च 1995 के केन्द्रीय उत्पादशुल्क (सीई) अधिसूचना (संख्या 62/1995) के अनुसार, भारतीय रेलवे के एक फैक्ट्री में 'छूट प्राप्त माल' के निर्माण से उत्पन्न अपशिष्ट और स्क्रैप उत्पादशुल्क के भुगतान से मुक्त है।

आईसीएफ द्वारा निर्मित कोच केन्द्रीय उत्पादशुल्क टैरिफ शीर्ष (सीईटीएच) - 8601 से 8606 तक और 1 मार्च 2011 की सीई अधिसूचना (संख्या 1/2011) जिसमें जैसा कि मार्च 2011 से आगे एक प्रतिशत यथामूल्य की दर पर संगणित राशि से अधिक है, सीईटीएच - 8601 से 8606 तक के तहत आने वाले उत्पाद शुल्क योग्य माल को छूट दी गई है। वैसे तो, आईसीएफ द्वारा विनिर्मित कोच रियायती उत्पादशुल्क के अधीन है और 'छूट प्राप्त माल' के तहत नहीं आते। इस प्रकार विनिर्माण प्रक्रिया के दौरान उत्पन्न स्क्रैप सीईटीएच - 7204 के अनुसार उत्पाद शुल्क के अधीन है जहां यह अनुबंध किया गया है कि लोहा स्टील का अपशिष्ट और स्क्रैप उत्पादशुल्क के उदग्रहण के करने के अधीन है।

तथापि, आईसीएफ में स्क्रैप की बिक्री के अभिलेखों से यह पता चला कि आईसीएफ ने 30 मई 2012 से बेचे गए स्क्रैप के खरीदारों से उत्पादशुल्क एकत्रित नहीं किया था। आईसीएफ ने सीई अधिसूचना (संख्या 62/95) की गलत ढंग से व्याख्या की और कोचों के विनिर्माण से उत्पन्न स्क्रैप को 'छूट प्राप्त माल' के रूप में माना और ऐसे स्क्रैप की बिक्री पर उत्पादशुल्क के संग्रहण को सुनिश्चित किया।

अभिलेखों से आगे पता चला कि दिसम्बर 2013 आईसीएफ पर केन्द्रीय उत्पादशुल्क दल के दौरे के दौरान इस कमी को इंगित किया गया था और 30 मई 2012 से बेचे गए स्क्रैप पर उत्पादशुल्क के भुगतान पर मांग जारी की थी। तदनुसार, चूंकि आईसीएफ ने बेचे गए स्क्रैप के खरीदारों से उत्पादशुल्क एकत्रित नहीं किया था इसलिए 30 मई 2012 से 28 फरवरी 2014 तक की अवधि के दौरान बेचे गए स्क्रैप के लिए इसकी अपनी निधि से ₹ 5.45 करोड़ रुपये का भुगतान करना पड़ा था। तदनंतर, आईसीएफ मार्च 2014 से स्क्रैप के खरीदारों से उत्पादशुल्क संग्रहित कर रहा है।

इस प्रकार, आईसीएफ द्वारा सीई अधिसूचना गलत व्याख्या के कारण उत्पादशुल्क के उदग्रहण के लिए उपयुक्त खण्ड मई 2012 से फरवरी 2014 की अवधि के दौरान स्क्रैप की बिक्री के लिए निविदा में शामिल नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप आईसीएफ पर ₹ 5.45 करोड़ का अतिरिक्त भार पड़ा जिसका भुगतान इसकी अपनी निधि से उत्पादशुल्क विभाग किया गया था।

आईसीएफ प्रशासन को मामला संदर्भित किए जाने पर उन्होंने कहा (जनवरी 2016) कि:

- सीई अधिसूचना संख्या 27/2011 (मार्च 2011) के अनुसार, माल के विनिर्माण के दौरान उत्पन्न अपव्यय, छीलन और स्क्रैप जिसके संबंध में सीई

अधिसूचना (संख्या 1/2011) के तहत उठाई गई छूट का लाभ उस पर लगाए गए सम्पूर्ण शुल्क से मुक्त है। तथापि, आगे शास्ति ब्याज से बचने के लिए, आईसीएफ द्वारा ₹ 5.45 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया था, हालाँकि केन्द्रीय उत्पाद शुल्क दल का तर्क आईसीएफ को स्वीकार्य नहीं था।

- आईसीएफ ने अप्रैल 2014 से सेनवेट क्रेडिट का लाभ उठाना प्रारंभ किया और इस प्रकार आईसीएफ द्वारा बेचे गए स्क्रैप के मूल्य पर उत्पादशुल्क लगा। इसलिए, अप्रैल 2014 से स्क्रैप के खरीददारों से उत्पाद शुल्क का एकत्रीकरण सही है।

इस तथ्य को देखते हुए उपरोक्त उत्तर स्वीकृत नहीं किया जा सकता कि

- सीई अधिसूचना संख्या 27/2011 (मार्च 2011) माल के उत्पादन के दौरान अपव्यय, छीलन और स्क्रैप जिसके संबंध में अधिसूचना 1/2011 के तहत 'छूट' का लाभ उठाया गया है। यह अधिसूचना आगे कहती है कि यह उस फैक्ट्री से निकासित अपव्यय, छीलन और स्क्रैप पर लागू नहीं होता जिसमें कोई भी उत्पादशुल्क योग्य माल, अन्य माल जिसके संबंध में, पूर्व कथित अधिसूचना के तहत छूट का लाभ उठाया गया है, भी विनिर्मित किए गए हैं। चूँकि वहाँ पर आईसीएफ द्वारा विनिर्मित अन्य माल है, अधिसूचना सं. 27/2011 लागू नहीं होगी।
- दिनांक 1 मार्च 2011 की सीई अधिसूचना संख्या 1/2011 और 2/2011 के अनुसार कोच निर्माण गतिविधि की क्रमशः यदि सेनवेट का लाभ उठाया गया है तो निवल एक प्रतिशत के उत्पाद शुल्क और यदि सेनवेट का लाभ नहीं उठाया गया है तो पांच प्रतिशत के उत्पाद शुल्क का उल्लेख किया गया था। वैसे तो स्क्रैप पर सीमाशुल्क के एकत्रीकरण को सेनवेट क्रेडिट का लाभ उठाने के लिए प्रारंभ करने की तिथि से जोड़ना ठीक नहीं है।

मार्च 2014 से बेचे गए स्क्रैप पर उत्पादशुल्क एकत्र करने का निर्णय आईसीएफ ने देर से लिया था हालाँकि कोचों पर उत्पादशुल्क का भुगतान वर्ष 2011 से प्रारंभ हो गया था। इस प्रकार, आईसीएफ द्वारा उत्पादशुल्क अधिसूचना की गलत व्याख्या के कारण ₹ 5.45 करोड़ का रेलवे पर अतिरिक्त भार पड़ा था।

मामला जनवरी 2016 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2016)।

### अध्याय 5 – इंजीनियरिंग- ओपन लाइन तथा निर्माण

नई लाइनों, गैज परिवर्तन, दोहरीकरण तथा अन्य विस्तारणों के निर्माण के अतिरिक्त ट्रैको, ब्रिजों, बिल्डिंगों, सड़कों, जल आपूर्ति जैसी भारतीय रेल की सभी अचल परिसम्पत्तियों के अनुरक्षण तथा विकास कार्यों के लिए भारतीय रेल का इंजीनियरिंग विभाग उत्तरदायी है। इंजीनियरिंग विभाग के प्रमुख नीति निर्णय रेलवे बोर्ड द्वारा उस इंजीनियरिंग सदस्य के पर्यवेक्षण के तहत लिए जाते हैं जिसकी सहायता अतिरिक्त सदस्य (सिविल इंजीनियरिंग) तथा अतिरिक्त सदस्य (निर्माणकारी) तथा सलाहकार (भूमि एवं सुविधाएं) द्वारा की जाती है।

क्षेत्रीय स्तर पर, इंजीनियरिंग विभाग की अध्यक्षता संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक के आधीन प्रधान मुख्य इंजीनियर (पीसीई) द्वारा की जाती है। पीसीई की सहायता ट्रैक, ब्रिज, प्लानिंग, ट्रैक मशीन, सामान्य मामलो आदि के लिए विभिन्न मुख्य इंजीनियरों द्वारा की जाती है। इसके अलावा, प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में एक प्रमुख प्रशासनिक अधिकारी, निर्माण द्वारा अध्यक्षित एक निर्माण संगठन है जो संबंधित क्षेत्र के अन्दर सर्वेक्षण कार्यों सहित प्रमुख निर्माण कार्यों के लिए उत्तरदायी है तथा उसकी सहायता विभिन्न प्रमुख इंजीनियर (निर्माणकारी) द्वारा की जाती है।

वर्ष 2014-15 के दौरान सिविल इंजीनियरिंग विभाग का कुल व्यय ₹ 17,738.11 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरो तथा निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, लेखापरीक्षा द्वारा रेलवे के निर्माण संगठन सहित इंजीनियरिंग विभाग के 1480 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया।

इस प्रतिवेदन में दो समीक्षाएं अर्थात् 'भारतीय रेल में मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को हटाना' तथा 'भारतीय रेल में स्टोन बैलस्ट की खरीद तथा उपयोग' सम्मिलित हैं। इन समीक्षाओं ने प्रभावी तथा मितव्ययी तरीके से मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को हटाने तथा रेलवे द्वारा स्टोन बैलस्ट की आवश्यकता, खरीद तथा उपयोग के निर्धारण में रेलवे द्वारा किए गए प्रयासों/कार्रवाई पर ध्यान केन्द्रित किया।

इसके अलावा, इस प्रतिवेदन में 12 पृथक पैराग्राफ यथा डीजल मल्टीपल यूनिट कारखाने के निर्माण में खराब योजना, साइडिंग सुविधा चालू करने में विलम्ब, उचित स्पष्टीकरण के बिना यातायात सुविधा कार्यों का कार्यान्वयन, वाणिज्यिक प्लॉट/दुकान के अधिभोक्ता से लाइसेंस फीस की उगाही न होना आदि सम्मिलित हैं।