वर्ष : 2023

अंक संख्या : 01

पश्चिम मध्य रेल

प्रणालीगत सुधारों का सार संग्रह

2019-23



जबलपुर स्टेशन

भ्रष्टाचार का
विरोध करें, राष्ट्र के
प्रति समर्पित रहें



सवाई माधोपुर स्टेशन



रानी कमलापति स्टेशन

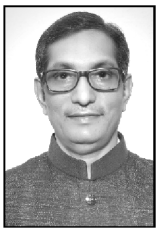


"As a young citizen of India, armed with technology,
knowledge and love for my nation, I realize,
small aim is a crime. I will work and sweat for a great vision,
the vision of transforming India into a developed nation,
powered by economic strength with value system"

Dr. A.P.J. Abdul Kalam

पश्चिम मध्य रेल
जबलपुर

सुधीर कुमार गुप्ता
महाप्रबंधक



संदेश

यह अत्यंत हर्ष का विषय है कि सतर्कता जागरूकता सप्ताह–2023 के अवसर पर पश्चिम मध्य रेल का सतर्कता विभाग प्रणालीगत सुधारों का सार–संग्रह (Compendium of System Improvements) प्रकाशित कर रहा है। यह सार – संग्रह विगत पाँच वर्षो अर्थात वर्ष 2019 से वर्ष 2023 तक की अवधि में सतर्कता विभाग द्वारा अनुशंसित प्रणालीगत सुधारों से चयनित प्रणालीगत सुधारों का संकलन है।

सतर्कता विभाग की जाँच प्रक्रियाओं के द्वारा संज्ञान में आए प्रणालीगत दोषों के निवारण के लिए सतर्कता विभाग द्वारा विभिन्न प्रणालीगत सुधार प्रक्रियाओं की अनुशंसा की जाती है। ये प्रणालीगत सुधार रेलवे की कार्य पालन प्रक्रिया की पारदर्शिता एवं दक्षता को बेहतर बनाने में सहायक सिद्ध होते हैं।

मुझे विश्वास है कि प्रणालीगत सुधार का यह सार–संग्रह (Compendium of System Improvements) अधिकारियों एवं कर्मचारियों को अधिक जागरूक बनाने तथा उन्हें अपने कर्त्तव्यों को सत्यनिष्ठा, कुशलता एवं निडरता से निर्वहन करने में सहायक सिद्ध होगा।

(सुधीर कुमार गुप्ता)

West Central Railway
Jabalpur

Sudhir Kumar Gupta
General Manager



MESSAGE

It is very heartening to note that on the occasion of Vigilance Awareness Week, 2023, Vigilance Organization of the W.C. Railway is bringing out a Compendium of System Improvements. This Compendium of System Improvements is a collection of select System Improvement measures, out of System Improvement measures recommended by the Vigilance Department during last five years i.e. from the year 2019 to year 2023.

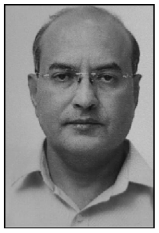
System Improvements are recommended by the Vigilance Department to address different systemic abnormalities / deficiencies, noticed during the vigilance investigations. These System Improvement measures will go a long way in making the working of the Railways more transparent and efficient.

I am sure that this Compendium of System Improvements will be helpful in improving awareness amongst officers and staff and facilitate them in discharging their duties honestly, efficiently and fearlessly.

(Sudhir Kumar Gupta)

पश्चिम मध्य रेल
जबलपुर

पंकज शर्मा
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक
एवं मुख्य सतर्कता अधिकारी



संदेश

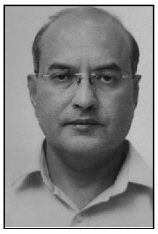
सतर्कता जागरूकता सप्ताह-2023 के अवसर पर रेलवे की कार्यपालन प्रक्रिया में बेहतर पारदर्शिता एवं दक्षता के प्रसार हेतु एक विशेष प्रयास के रूप में, पश्चिम मध्य रेल का सतर्कता विभाग प्रणालीगत सुधारों के सार-संग्रह (Compendium of System Improvements) का प्रकाशन कर रहा है। यह सार-संग्रह विगत पाँच वर्षों अर्थात वर्ष 2019 से वर्ष 2023 तक की अवधि में सतर्कता विभाग द्वारा अनुशंसित प्रणालीगत सुधारों से चयनित प्रणालीगत सुधारों का संकलन है।

मुझे विश्वास है कि प्रणालीगत सुधारों का यह सार-संग्रह (Compendium of System Improvements) इन उपायों के संबंध में जागरूकता के प्रसार एवं उनका बेहतर अनुपालन सुनिश्चित करनें में अत्यंत सहायक सिद्ध होगा। यह सार-संग्रह अधिकारियों एवं कर्मचारियों को रेलवे की कार्यपालन प्रक्रिया को अधिक पारदर्शी एवं दक्ष बनाने में अत्यंत उपयोगी सिद्ध होगा तथा उन्हें अपने कर्त्तव्यों का निर्वहन सत्यनिष्ठा एवं कुशलता से करने में सहायक सिद्ध होगा।

(पंकज शर्मा)

West Central Railway
Jabalpur

Pankaj Sharma
Senior Deputy General
Manager And
Chief Vigilance Officer



MESSAGE

On the occasion of Vigilance Awareness Week, 2023, Vigilance Organization of the W.C. Railway is bringing out a Compendium of System Improvements. as a special initiative to improve transparency and efficiency in Railway working. This Compendium of System Improvements is a collection of select System Improvement measures, out of System Improvement measures recommended by the Vigilance Department during last five years i.e. from the year 2019 to year 2023.

I am sure that this Compendium of System Improvements will be very helpful in improving awareness about these System improvements and ensuring better compliance thereof. This Compendium will be very useful for the officers and staff in making Railway working more transparent & efficient and will help them in discharging their duties honestly and efficiently.

(Pankaj Sharma)

अनुक्रमणिका / Index

क्र.सं. Sr.No.	विषय Subject	पृष्ठ सं. Page No.
1	प्रणालीगत सुधार (2019)	06-08
2	प्रणालीगत सुधार (2020)	09-19
3	प्रणालीगत सुधार (2021)	20-34
4	प्रणालीगत सुधार (2022)	35-46
5	प्रणालीगत सुधार (2023)	47-56

प्रणालीगत सुधार / System Improvement
वर्ष (2019)

कार्मिक

1. रेलवे कर्मचारीयों के लिए पदोन्नति परीक्षा के लिए रेलवे बोर्ड के पत्र सं ई(एनजी)। / 2018/ पी एम–1/4 दिनांक 14.4.2018 द्वारा 100% बहुविकल्पीय वस्तुनिष्ठ प्रश्नों की सिफारिश की है। उसी के संदर्भ में और पूर्व के चयनों में पाई गई अनियमितताओं के आधार पर सतर्कता विभाग ने आरआरबी, आरआरसी भर्ती परीक्षाओं में कंप्यूटर आधारित परीक्षण के माध्यम से विभागीय परीक्षा आयोजित करने का सुझाव दिया है।
2. जबलपुर संभाग में एक निवारक जाँच के दौरान प्रतिरूपण के मामले सामने आए, जहाँ उपस्थित कर्मचारियों के फिंगर प्रिंट को उनके एसआर, मेडिकल रिपोर्ट में मौजूद फिंगर प्रिंट इंप्रेशन और आरआरबी , मोपाल को सौंपे गए आवेदन पत्र से अलग पाया गया। इसलिए सिस्टम में सुधार के लिए एक पत्र कार्मिक विभाग मुख्यालय प. म. रेल को सत्यापन आधार सक्षम बायोमेट्रिक द्वारा करने के लिए सुझाव दिया गया।

लेखा

3. सतर्कता जांच के दौरान यह पता चला कि वेतन लिपिक ने एक कर्मचारी को अनियमित बकाया राशि का भुगतान रुपये 2,00,000 /– की राशि से किया था। जांच के बाद, कार्मिक / वित्त विभाग मुख्यालय प. म. रेल को सलाह दी गई है कि कार्यालय में कर्मचारी को कम्प्यूटर प्रणाली के द्वारा आईपी पते की पहचान करके पेशीट बनाने की अनुमति दें । उच्चतम भत्तों और वेतन के प्राप्तकर्ता शीर्ष 100 कर्मचारियों की जांच करने का भी सुझाव दिया गया है।

वाणिज्य

4. एक मण्डल में एक सतर्कता निवारक जाँच के दौरान, यह देखा गया है कि गैर–सरकारी संस्थान की साइडिंग के रखरखाव करने वाले कर्मचारियों के लिए भुगतान किए गए वास्तविक वेतन, भत्तों आदि के आधार पर वित्तीय वर्ष पूरा होने के लगभग एक साल बाद, गैर –सरकारी संस्थान द्वारा भुगतान किया जा रहा है। व्यवस्था में सुधार के लिए, यह प्रस्तावित है कि मण्डलों द्वारा अग्रिम बिल के रूप में वित्तीय वर्ष पूरा होने के तुरंत बाद बिल लिए जाएं। यह भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि साइडिंग समझौते में उल्लेखित निर्धारित समय के पूरा होने के बाद बिलंब से भुगतान की अवधि के लिए 12 प्रतिशत ब्याज भी लगाया जाए।

5. रेलवे रियायती टिकटों की जांच के लिए आयोजित सतर्कता जांच के दौरान, यह पाया गया कि सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति प्राप्त किए बिना ही रेलवे रियायती टिकट जारी किए जा रहे थे और उसके लिए समय वैधता जारी नहीं की गई थी, जो कोचिंग दर सूची संख्या 26 भाग– 1 (वाल्यूम–ii) के संदर्भ में जारी की गई थी। तदनुसार वाणिज्य विभाग मुख्यालय प म रेल को एक पत्र भेजा गया था , कि रेलवे रियायती टिकट जारी करने के बारे में (दिशा–निर्देश) कोचिंग रेट लिस्ट संख्या 26 भाग– 1 (वाल्यूम–ii) और उसके अनुपालन का पता लगाने के संबंध में एक सिस्टम इम्प्रूवमेंट जारी करे ।

6. सतर्कता विभाग को प्राप्त शिकायतों एवं स्त्रोत सूचनाओं के आधार पर जब यात्री गाड़ियों में तैनात टिकट परीक्षक/कोच कंडक्टर की उपस्थिति की जांच की गई तो कई प्रकरणों में टिकट परीक्षक/कोच कंडक्टर को ड्यूटी से अनाधिकृत तौर पर अनुपस्थित पाया गया जिसके बारे में संबंधित सुपरवाइजरों/वाणिज्य विभाग को कोई जानकारी नहीं रहती है तथा गाड़ियां बिना कोच कंडक्टर के चलती हैं जिनमें एसी कोच जैसे उच्च श्रेणी कोच भी है।

इस प्रकार बिना टिकट परीक्षक/कोच कंडक्टर के जब यात्री गाड़ियां चलती हैं तो न केवल गाड़ी में किसी अप्रिय घटना घटने की संभावना बढ़ती है बल्कि रेलवे राजस्व का भी नुकसान होता है तथा रेलवे की छवि पर भी असर पड़ता है।

इस प्रकार यात्री गाड़ियों में तैनात टिकट परीक्षक/कोच कंडक्टर की उपस्थिति सुनिश्चित किये जाने हेतु टिकट परीक्षक/कोच कंडक्टर को जीपीएस ट्रेकिंग सिस्टम से उपस्थिति चेक करने की प्रणाली उपयोग में लाये जाने की आवश्यकता है। कृपया इस संबंध में संबंधित अधिकारियों से प्रशासनिक/तकनीकी पहलूओं पर विचार कर एक प्रणाली उपयोग में लाई जाये ताकि यात्री गाड़ियों में तैनात टिकट परीक्षक/कोच कंडक्टर की उपस्थिति सुनिश्चित की जा सके। इस संबंध में किये गये प्रयास/सुधार व कृत कार्यवाही से इस कार्यालय को शीघ्र अवगत कराने का श्रम करें।

सिग्नल एवं दूरसंचार

7. एक मण्डल में एक निवारक जाँच के दौरान STATCON (ओईएम) द्वारा व्यापक वार्षिक अनुरक्षण अनुबंध के निष्पादन के लिए विभिन्न स्टेशनों पर स्थापित एकीकृत बिजली आपूर्ति (आईपीएस) सिस्टम बनाते हैं, यह पता चला कि अनुबंध के दंड भाग के तहत यदि ठेकेदार का सर्विस इंजीनियर निर्दिष्ट समय के भीतर विफलताओं को पूरा नहीं करता है, तो 4 घंटे के लिए रु. 25.00 प्रति घंटे चार घंटे तक और बाकी के लिए प्रति घंटे रू 50.00 /– का वित्त दंड (जुर्माना) लगाया जाएगा । समान ओईएम के व्यापक वार्षिक अनुरक्षण अनुबंध के तहत कोटा डिवीजन के विभिन्न स्टेशनों पर स्थापित स्टेटकॉन के एकीकृत बिजली आपूर्ति (आईपीएस) में अगर ठेकेदार के

सर्विस इंजीनियर नोटिस जारी होने के बाद 24 घंटे के भीतर शिकायत सही नहीं करते हैं, तो जुर्माना रु. 500 /– प्रति घंटा की दर पर लगाया जाएगा। इसके अलावा यदि ठेकेदार का सेवा इंजीनियर 60 मिनट के भीतर रेलवे बेस स्टेशन को रिपोर्ट नहीं करता है, तो ठेकेदार उस विशेष उपकरण के रखरखाव के लिए दोहरे आनुपातिक भुगतान के बराबर राशि का जुर्माना देने के लिए उत्तरदायी होगा। इसके अलावा ठेकेदार को वार्षिक अनुरक्षण अनुबंध शुल्क का भुगतान नहीं किया जाएगा। इसके अलावा यह भी देखा गया कि, कुछ स्टेशनों को वार्षिक अनुरक्षण अनुबंध के निवारक रखरखाव के तहत ठेकेदार के सेवा इंजीनियर द्वारा अनुरक्षण नहीं किया गया था, जिसके लिए हालांकि ठेकेदार को भुगतान नहीं किया गया, लेकिन जुर्माना क्लॉज में कोई शर्त नहीं थी, जो वार्षिक अनुरक्षण अनुबंध के उद्देश्य को पूरा करती हो। उपरोक्त के मद्देनजर, कार्यकारी विभाग को एक सुधार प्रणाली जारी की गई थी जिसमें सुझाव दिया गया था कि प.म. रेलवे द्वारा जुर्माना मानक बनाया जाए एवं निवारक अनुरक्षण न किए जाने वाले मामलों में भी जुर्माना लगाने हेतु अनुबंध में शामिल किया जाए।

इंजीनियरिंग

8. एक सतर्कता जाँच में यह देखा गया है कि मापन पुस्तकें ADEN द्वारा सीधे संभाग के Sr DMM से चालान पर ली गई हैं। यह भी देखा गया है कि ADEN के जारी किये जाने के रिकार्ड के बारे में ADEN कार्यालय में बनाए रखा प्रारूप रजिस्टर, इंजीनियरिंग के पैरा 1314 के अनुसार नहीं है। यह इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1314 के अनुसार एक मानक तरीका नहीं है। इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1314 में उल्लेखित दिशानिर्देशों का पालन करने के लिए मुख्यालय से आवश्यक प्रणाली सुधार जारी करने के लिए सुझाव दिया गया।

9. SSE/Pway के तहत अनुबंध के काम के लिए एक सतर्कता जांच में, यह पाया गया कि गहरी स्क्रीनिंग कार्य के लिए माप के विवरण सीधे एम.बी. में दर्ज नहीं किए गए थे, दैनिक प्रगति रजिस्टर का संदर्भ देकर एम.बी. में मात्राओं को रिकार्ड किया गया था। एम.बी. मानक प्रक्रिया (इंजीनियरिंग कोड के पैरा 439) के अनुसार, लोकेशनों का उल्लेख करते हुए माप सीधे एम.बी. में दर्ज किए जाने चाहिए।

प्रणालीगत सुधार / System Improvement
वर्ष (2020)
चिकित्सा

1- PCMD कार्यालय द्वारा AMI (Annual Medical Indent) को समयावधि के भीतर संपादन न किए जाने के संबंध में

प्रमुख मुख्य चिकित्सा निदेशक कार्यालय द्वारा जोन के तीनों मंडलों एवं केंद्रीय चिकित्सालय, जबलपुर से AMI(Annual medical Indent) प्राप्त किया जाता है। AMI में शामिल दवाइयों /उपकरणों की खरीदी प्रक्रिया एवं निर्धारित समयावधि में उपलब्ध कराये जाने की जिम्मेदारी प्रमुख मुख्य चिकित्सा निदेशक कार्यालय की है। AMI में शामिल दवाइयों एवं उपकरणों समयावधि के भीतर सप्लाई किए जाने के संबंध में दिनांक 23.08.2019 को केंद्रीय चिकित्सालय, जबलपुर में सतर्कता निवारक जांच की गई। जांच के दौरान निम्न अनियमितताएँ पाई गई।

वित्तीय वर्ष 2017–18 में प्रमुख मुख्य चिकित्सा निदेशक कार्यालय द्वारा केन्द्रीय चिकित्सालय के 1010 आइटसम्स में से 506 आइटम्स (जिनके LOA/PO जारी नहीं हुए) +14 (जिनके खरीद आदेश, फर्म द्वारा आपूर्ति समय पर नहीं होने की वजह से रद्द किए) = 520, लगभग 51.28% आइटम्स की सप्लाई मुख्य चिकित्सा निदेशक कार्यालय द्वारा नहीं की गई।

वित्तीय वर्ष 2018–2019 में उक्त कार्यालय द्वारा जोन के तीनों मंडलों से प्राप्त (AMI) के 1040 आइटसम्स में से 466 आइटम्स (जिनके LOA/PO जारी नहीं हुए)+21 (जिनके खरीद आदेश, फर्म द्वारा आपूर्ति समय पर नहीं होने की वजह से रद्द किए)= 487, लगभग 46.8% आइटम्स की सप्लाई केंद्रीय चिकित्सालय एवं तीनों मंडलों जबलपुर,कोटा एवं भोपाल को देने में प्रमुख मुख्य चिकित्सा निदेशक कार्यालय असमर्थ रहा एवं केंद्रीय चिकित्सालय जबलपुर से प्राप्त आंकड़ों के अनुसार वित्तीय वर्ष 2018–19 में प्रमुख मुख्य चिकित्सा निदेशक कार्यालय द्वारा 730 आइटम्स में से केवल 364 आइटम्स की सप्लाई प्राप्त की गयी। इस प्रकार 50% आइटम्स की खरीदी प्रमुख मुख्य चिकित्सा निदेशक कार्यालय द्वारा नहीं की गयी इसके अतिरिक्त केन्द्रीय चिकित्सालय,जबलपुर द्वारा वर्ष 2018–19 में 5,33,468/– रुपए प्रति माह की औसत से 64,01,621 (चौसठ लाख एक हजार छह सौ इक्कीस) रुपये की दवाइयाँ लोकल पर्चेस के माध्यम से खरीदी गयी है।

सतर्कता विभाग द्वारा उक्त विषय के संबंध में पूर्व में की गई जांच में पाई गई अनियमितता के परिप्रेक्ष्य में दिनांक 16.07.2015 एवं 18.11.2015 को प्रमुख मुख्य चिकित्सा निर्देशक को प्रणाली सुधार हेतु भेजे गए सुझाव पर कार्यवाही न करने के कारण वार्षिक मांग के तहत सामग्री / दवा की

खरीद में पुन: अनियमितता प्रदर्शित हुई। इससे प्रदर्शित होता है की सतर्कता विभाग द्वारा रेल हित में दिए गए सुझावों की अनदेखी करने से अनियमितताओं की पुनरावृत्ति हो रही है।

अत: दवाइयों के लोकल पर्चेस में होने वाले अत्यधिक खर्च एवं समयावधि में दवाइयों की निर्बाध आपूर्ति के लिए उचित प्रयास किए जाने आवश्यक है जिससे उक्त अनियमितता की पुनरावृति को रोका जा सके।

2. लिवर ट्रांसप्लांटके मामलें में अगिम भुगतान

सतर्कता जांच के दौरान यह देखा गया कि लिवर ट्रांसप्लांट के 03 मामले आये थे, जिनके लिये सेन्ट्रल हॉस्पिटल, जबलपुर के मेडिकल बोर्ड ने एफ/ओ इंस्टीटयूट ऑफ लिवर एंड बाइलरी साइंसेज, नई दिल्ली में लिवर प्रत्यारोपण के लिए अग्रिम भुगतान की सिफारिश की थी। श्री शशिकांत दीक्षित CLI/ NKJ के लिवर प्रत्यारोपण के लिए एक मामले में, अग्रिम भुगतान रु 17,60,000/– जनवरी–2019 के महीने में किया गया था, लेकिन लिवर प्रत्यारोपण नहीं किया जा सका और कर्मचारी की मृत्यु दिनांक 03.10.2019 को हो गई। भुगतान अग्रिम राशि अस्पताल से वापस लेने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गई और इस तरह के रोगी की वर्तमान स्थिति की निगरानी के लिए कोई आवश्यक तंत्र नहीं है इसलिए इस तरह के सभी रेफरल मामलों की निगरानी के बारे में प्रणाली में सुधार के लिए आवश्यक JPO / मार्गदर्शिकाएँ जारी की जानी चाहिए। कार्य को व्यवस्थित करने के लिए, JPO / दिशानिर्देश जारी करते समय निम्नलिखित बिन्दुओ पर विचार किया जा सकता है।

(i) निधि की क्रमानुसार आवश्यकता मेडिकल बोर्ड द्वारा बताई जा सकती है और वित्त प्रस्ताव में दर्ज की जा सकती है।

(ii) इन अग्रिमों के सामंजस्य के लिए केंद्रीय अस्पताल में एक तंत्र सुनिश्चित किया जा सकता है और अग्रिमों और रोगी विवरणों की सामयिक स्थिति के साथ अनुपयोगी शेष राशि को वापस बुलाया जा सकता है।

(iii) एमडी कार्यालय के अंतर्गत नामांकित कर्मचारी / चिकित्सक को अग्रिम भुगतान के मामले में निजी रेफरल मामलों का रिकार्ड रखना चाहिए, जिसमें रोगी के नाम और मोबाइल नंबर के विवरण को विधिवत शामिल किया जाए, जिस तारीख को राशि दी गई है, महीने वार गतिविधियां/ उपचार किया गया है। जिससे अस्पताल विशेष में रोगी के उपचार न किए जाने की स्थिति में कार्रवाई सुनिश्चित की जा सके।

(iv) अग्रिम भुगतान के मामले में, रेफरल रोगियों के विवरण को एमसीडीओ में जीएम / बोर्ड को भी सूचित किया जाना चाहिए ताकि सभी चरणों में रोगी की वर्तमान स्थिति को देखा जा सके।

कार्मिक

3. लाईन मूवमेंट रजिस्टर के प्रतिपादन के संबंध में।

एक मंडल में की गई सतर्कता जांच के दौरान पाई गई अनियमितता हेतु प्रणाली सुधार एवं दिशा–निर्देश जारी किये गये :–

1.) कुछ कर्मचारी ऑन डियूटी मुख्यालय से बाहर जाते समय, जाने के पूर्व या फिर कार्य के उपरांत मुख्यालय आने के बाद अपने मूवमेंट को सक्षम अधिकारी से स्वीकृत नहीं करा रहे हैं।

2.) जांच के दौरान यह पाया गया कि ज्यादातर कर्मचारियों द्वारा उपस्थिति पंजिका में सिर्फ डी मार्क करवाया जा रहा है एंव अपने मूवमेंट रजिस्टर में कई बार, न तो यात्रा का उद्देश्य लिख रहे हैं और कई बार मूवमेंट भी दर्ज नहीं कर रहे हैं।

3.) सक्षम अधिकारी द्वारा भी मूवमेंट रजिस्टर से मूवमेंट को बिना सत्यापित किये यात्रा भत्ते को सत्यापित किया जा रहा हैं जो कि अधिकारी स्तर पर भी लापरवाही पूर्ण कार्य को प्रदर्शित करता है। अत: प्राप्त अनियमितता की पुनरावृत्ति को रोकने हेतु प्रणाली सुधार के अंतर्गत सर्व संबंधितों को आवश्यक दिशा–निर्देश जारी करने की आवश्यकता है। प्रणाली सुधार हेतु दिशा–निर्देश जारी करते समय निम्न सुझावों को भी शामिल किया जा सकता है।

i) एक वर्ग के अनुसार कॉमन लाईन रजिस्टर खोलकर उसमें यात्रा की तिथि, स्थान, उद्देश्य तथा सक्षम अधिकारी के हस्ताक्षर लेना सुनिश्चित करने के पश्चात ही किसी कर्मचारी का यात्रा भत्ते के भुगतान तथा उस तिथि को ऑन ड्यूटी मानकर वेतन भुगतान हेतु विवरणी को लेखा शाखा में प्रेषित किया जाये।

ii) कॉमन लाईन रजिस्टर में यात्रा की तिथि, स्थान, उद्देश्य तथा सक्षम अधिकारी के हस्ताक्षर होने को सुनिश्चित करने हेतु किसी अधिकारी /कर्मचारी को नामित करने से उसकी अनदेखी से बचा जा सकता है।

4. निलंबन की अवधि में हाजिरी रजिस्टर में हाजिरी भरने संबंधी शिकायत के संदर्भ में।

सतर्कता जांच के उपरांत प्रणाली सुधार के लिए निम्नलिखित तथ्य नोट किये गये हैं।

1.) किसी वरिष्ठ पर्यवेक्षक के पद पर कार्य करने वाले कर्मचारी के निलंबन के दौरान उसकी अनुपस्थिति में उसके दायित्वों के निर्वहन हेतु किसी अन्य सक्षम कर्मचारी को नामांकित किया जाना चाहिए।

2.) किसी कर्मचारी के निलंबन की अवधि के दौरान हाजिरी रजिस्टर में निलंबित कर्मचारी के हाजिरी की जगह पर रिक्त स्थान न छोड़कर उचित रिमॉर्क दिया जाना चाहिए।

3.) कार्यालय प्रभारी के अनुपस्थिति में (निलंबन /अवकाश / बीमारी / लाईन आदि पर रहने पर) हाजिरी रजिस्टर को उसकी अनुपस्थिति में उसके दायित्वों के निर्वहन हेतु नामांकित कर्मचारी द्वारा प्रतिदिन ड्यूटी पर उपस्थित कर्मचारियों की संख्या लिखकर क्लोज किया जाना चाहिए।

वाणिज्य

5. अनारक्षित टिकिट प्रणाली (यूटीएस) में सही रूट फीड न होने के संबंध में।

वर्तमान में PRS एवं FOIS दोनों सिस्टम में दूरी RBS से स्वत: ज्ञात हो जाती है। सिस्टम में जो डेटा फीड (दूरी / मार्ग) किये जाते हैं, उसी आधार पर रेल राजस्व की प्राप्ति होती है। PRS में गाड़ी नंबर के अनुसार दूरी/मार्ग निधारित रहता है, फलत: PRS टिकिट बनाते समय सिस्टम गाड़ी के लिए निर्धारित रूट ही RBS से ले लेता है और उसी आधार पर निर्धारित किराया लिया जाता है। परंतु UTS टिकिट के लिए गाड़ी नंबर निर्धारित नहीं होता है और UTS में टिकिट जारी करते समय बुकिंग क्लर्क को रूट का चयन करना होता है।

सतर्कता जांच के दौरान पाया गया कि बुकिंग कार्यालय पिपरिया से जारी अनारक्षित टिकिट जो कि पिपरिया से अहमदाबाद स्टेशन के लिए जारी की गई थी उस पर पिपरिया से अहमदाबाद की दूरी 777 कि.मी. किराया रूपये 210/–II M/E via (ET-BPL-NAD-GDA) अंकित था। जबकि सोहागपुर से अहमदाबाद स्टेशन के लिए यूटीएस से जारी होने वाली अनारक्षित टिकिट पर दूरी 789 कि.मी. एवं किराया 215/–II M/E via (ET-BPL-BRC) पाया गया। नियमानुसार पिपरिया से किराया ज्यादा होना चाहिए क्योंकि पिपरिया स्टेशन से अहमदाबाद स्टेशन की दूरी भी ज्यादा है।

जांच में पाया गया कि सोमनाथ एक्सप्रेस जो कि (ET-BPL-UJJN-NAD-RTM-BRC-Anard-ND) होकर जाती है। यह रूट पिपरिया स्टेशन पर यूटीएस में उपलब्ध नहीं था। उचित रूट फीड न होने के कारण कई वर्षो से कम कि.मी. की टिकिट जारी की जाती रही है जिससे रेल राजस्व को लाखों रूपये की क्षति पहुंची है।

जांच में यह भी पाया गया कि सतर्कता जांच के उपरांत मंडल वाणिज्य निरीक्षक, जबलपुर द्वारा बिना लेखा विभाग से वेट करवाए केवल वाणिज्य निरीक्षक, पिपरिया की सूचना के आधार पर आवश्यक मार्ग को (वाया सहित) सिस्टम में फीड कर दिया गया।

उक्त अनियमितता अन्य स्टेशनों पर भी हो सकने की संभावना को संज्ञान में रखते हुए लेखा विभाग के साथ मिलकर एक प्रणाली विकसित की जानी आवश्यक है जिसमें निम्न सुझाव शामिल किए जा सकते हैं –

1. जिस प्रकार PRS,RBS से लिंक होने के कारण दूरी का चयन नहीं करता है। केवल डाले गये वाया के आधार पर दूरी एवं राशि की गणना कर लेता है, उसी प्रकार से यदि यूटीएस को भी आरबीएस से लिंक करते हैं तो प्रकरण में प्राप्त अनियमितता से बचा जा सकता है।
2. बिना लेखा विभाग से वेट कराये यूटीएस में किसी भी प्रकार की दूरी / मार्ग में परिवर्तन नहीं करने हेतु संबंधित कर्मियों को आदेश जारी किया जाए।
3. एक निश्चित अवधि में CCI/TIA के द्वारा इसके सही होने को भी सुनिश्चित किया जाए।

6 वाणिज्य विभाग द्वारा दिये जाने वाले पार्सल लीजिंग ठेकों के संबंध में।

पार्सल लीजिंग ठेके में दिए गए डेबिट के संबंध में एक सतर्कता निवारक जांच प्रकरण में यह परिलक्षित हुआ कि TIA द्वारा लीजिंग ठेकेदार के विरूद्ध डेबिट दिया गया जिसे बाद में तथ्यों एवं दस्तावेजों के आधार पर क्रेडिट भी कर दिया गया।

जांच के दौरान यह पाया गया कि TIA द्वारा यह डेबिट लीज होल्डर द्वारा लदान/उतरान नियत समय के अंदर नहीं किये जाने हेतु दिया गया था। गाड़ी के विलंबन समय हेतु परिचालन विभाग की डायरी को आधार बनाया गया परन्तु इस तथ्य को संज्ञान में नहीं लिया गया कि ठेके के शर्तानुसार नियत समय क्या है एवं जिस समय लदान/उतरान हेतु डेबिट दिया गया है उस समय पर गाड़ी का ठहराव क्या था। अत: बाद में इन्हीं तथ्यों के आधार पर डेबिट को क्रेडिट किया गया।

इस संबंध में प्रणाली सुधार निम्नानुसार प्रस्तावित है –

1. ठेकों में डेबिट देते समय ठेके के अनुबंध की शर्तों का अध्ययन अवश्य किया जाए क्योंकि लीज होल्डर अनुबंध की शर्तों के अधीन ही कार्य करने के लिए बाध्य है।
2. डेबिट, ठेके से संबंधित तत्कालीन नीतियों को भी ध्यान में रखा जाना चाहिए। वाणिज्य विभाग के ठेके होने के कारण वाणिज्य विभाग के दस्तावेजों को आधार बनाकर ही डेबिट दिये जाने चाहिए।
3. डेबिट देने के पूर्व ठेके का पर्यवेक्षण करने वाले वाणिज्य विभाग के पर्यवेक्षक के रिमार्क / दृष्टिकोण एवं उसके द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाले दस्तावेजों का अध्ययन आवश्यक रूप से किया जाना चाहिए।

मैकेनिकल

7. रेल सामग्री लाने हेतु भेजे जाने वाले ट्रकों की मानीटरिंग के संबंध में।

सतर्कता जांच में पाया गया कि झांसी एवं कपूरथला जाने एवं आने के कुछ प्रकरणों में ट्रक चालकों द्वारा अनुमानित दूरी से अधिक असामान्य दूरी बतायी गयी एवं असामान्य दूरी के प्रकरणों में भी ट्रक चालकों द्वारा जाने एवं आने में किस रूट का प्रयोग किया गया, इसका क्या कारण था एवं क्या टोल पर्ची से वही रूट रूपष्ट होता है, इसकी कोई मानीटरिंग नहीं की गयी और न ही इसका रिकार्ड रखा गया।

अत: उक्त संबंध में प्रणालीगत सुधार हेतु निम्न सुझाव दिए गए हैं:–

1. झांसी, कपूरथला एवं अन्य स्थान के लिए Shortest Route एवं Practical Constraint को देखते हुए अनुमानित दूरी का मानक बनाया जाए।
2. वाहन चालक द्वारा यदि अन्य Long Route का प्रयोग किया जाता है तो Actual Followed Route एवं इसका कारण रिकार्ड रजिस्टर में दर्शाया जाए SSE / ट्रांसपोर्ट द्वारा बताए गए कारण पर सहमत होने पर टोल पर्ची आदि से बताए रूट की जांच की जाए।
3. प्रत्येक Destination हेतु जाने एवं आने में लगने वाले सामान्य अवधि का मानक बनाया जाए एवं चालक द्वारा असामान्य अवधि लगाए जाने के प्रकरणों में इसका रिकार्ड रजिस्टर में दर्शाया जाए एवं इसकी जांच SSE/ ट्रांसपोर्ट द्वारा की जाए।

8. रेल सामग्री के सड़क परिवहन ठेके में निर्धारित समयावधि में लगने वाली Qty के Realistic Assessment के संबंध में।

उपरोक्त विषयांतर्गत एक मंडल के **यांत्रिक विभाग** में सतर्कता जांच की गई जांच में पाया गया कि मंडल द्वारा रेल सामग्री के सड़क परिवहन हेतु 01 वर्ष (14.11.2017 से 13.11.18 तक) के लिए 12 लाख टन कि.मी. का ठेका जारी किया गया। इसमें 05 माह में ही 9.96 लाख टन कि.मी. of Quantity खत्म हो जाने के कारण 25% variation किया गया, +25% variation की Quantity खत्म होने से 40% variation कर Quantity 12 लाख टन कि.मी. से 16.80 लाख टन कि. मी. की गई जबकि समयावधि Original Contract की समयावधि 14.11.2017 से 13.11. 18 तक (01 वर्ष) ही रही। अत: contract award करने के लिए ली गई Estimated Quantity Realistic नहीं थी । यदि Requirement को critically assess कर Estimated Quantity Realistic ली गई होती तो समान समयावधि में लगभग 16.80 लाख टन कि.मी. के लिए Tender Quantity होने पर निश्चित ही रेल सामग्री के सड़क परिवहन की दर कम आती। क्योंकि Transportation Contract में fuel cost छोड़कर ज्यादातर cost components e.g. providing vehicle, driver, servicing & insurance of vehicle etc. मुख्यत: Vehicle Contract की समयावधि पर निर्भर है । यदि समान समयावधि में +Quantity Variation बहुत ज्यादा किया जाता है तो रेलवे को Rate के नुकसान के साथ ही अन्य Participated फर्मों से complaint की संभावना है। अत: आपसे अनुरोध है कि field unit को आवश्यक निर्देश जारी करें कि Transportation Contract में किसी समयावधि में लगने वाली Quantity को critically assess कर Realistic Estimated Quantity लें जिससे rate advantage भी मिलने की संभावना रहेंगी एवं समान समय हेतु अधिक + quantity variation किये जाने की शिकायत से बचा जा सके।

इंजीनियरिंग

9. ठेके के अनुबंध के अनुसार PG/SD release करने के संबंध में।

उपरोक्त विषयांतर्गत एक मंडल की एक सतर्कता जांच में पाया गया कि मंडल ने जोनल कॉट्रेक्ट में टेंडर की स्पेशल कंडिशंस की अनुपालना किये बिना Performance Guarantee (PG) एवं Security Deposit (SD) release कर दी जबकि स्पेशल कंडिशन्स के अनुसार कॉट्रेक्ट की PG , एवं SD forfeited/recovered करनी थी।

उपरोक्त को देखते हुये सतर्कता विभाग प्रणालीगत सुधार हेतु सुझाव देता है कि किसी ठेके की PG एवं SD release करने से पहले एक चेकलिस्ट तैयार की जाये जिसमें PG एवं SD realese करने से संबंधित सारी स्पेशल कंडिशन्स हों तथा PG एवं SD release करने हेतु उच्चाधिकारी से अनुमोदन लेते समय आवेदन चेक लिस्ट के साथ प्रस्तुत करें ताकि इस तरह की गलती की पुनरावृत्ति न हो।

10– निविदा दस्तावेजों की जांच के संबंध में

रेलवे बोर्ड ने पत्र सं. 2017/ ट्रांस /01 /पॉलिसी दिनांक 08.02.2018 द्वारा कार्य निविदाओं के लिए क्रेडेंशियल सत्यापन की हलफनामा आधारित प्रणाली को अपनाने का फैसला किया था। हलफनामे के लिए मानक प्रारूप भी रेलवे बोर्ड के उपरोक्त पत्र के साथ संलग्न किया गया था। इस प्रणाली को अपनाने का उद्देश्य निविदा को समय से अंतिम रूप देना था । पश्चिम मध्य रेलवे की एक विभाग में आयोजित एक सतर्कता जांच में, यह देखा गया है कि निविदा सूचना के जवाब में, एल –1 निविदाकार ने निविदा दस्तावेजों के साथ एक नोटरी शपथ पत्र प्रस्तुत किया था, जिसमें अधिकतम भाग अपठनीय था। निविदा दस्तावेज की पात्रता शर्तों के अनुसार "निविदाकार द्वारा गैर–न्यायिक स्टांप पेपर पर नोटरी हलफनामा जमा नहीं करने पर उसकी बोली अस्वीकृति हो जाएगी। उपरोक्त निविदा में, क्रेडेंशियल के भौतिक सत्यापन के बाद एल –1 टेंडर की पेशकश स्वीकार कर ली गई थी । 45 दिनों की निविदा वैधता अवधि के खिलाफ इस निविदा को अंतिम रूप देने के लिए तीन माह का समय लगा दिया गया, जिसने शपथ पत्र आधारित स्व प्रमाणन प्रणाली के उद्देश्य को पूरा नहीं किया। हालाँकि, रेलवे बोर्ड की ओर से कोई विशेष दिशा निर्देश नहीं है, जिसमें दोषपूर्ण नोटरी हलफनामे की स्वीकृति / गैर–मान्यता है लेकिन निविदा को अंतिम रूप देने के लिए, इस संबंध में निविदा दस्तावेज में उपयुक्त शर्त को शामिल किया जा सकता है, ताकि शपथ पत्र आधारित स्व–प्रमाणीकरण को अपना सकें जिससे विभाग की साख खराब न हो ।

11. गिट्टी सप्लाई की जांच के संबंध में

एक बैलास्ट डिपों में सतर्कता जांच के दौरान बैलास्ट सप्लाई की नाप में अनियमितायें पाई गई, जिसमें नाप में हुई गड़बड़ी के कारण हुए अधिक भुगतान की वसूली रूपये 16.199/– भी की गई । नाप के दौरान यह देखा गया कि संबंधित SSE/ADEN द्वारा 1/2" व्यास का लचीला पी. वी. सी. पाइप उपयोग किया जा रहा था जिसके कारण बैलास्ट की अधिक माप होने की पूरी संभावना हो सकती है। इस सम्बन्ध में प्रमुख मुख्य अभियंता / पमरे को प्रणालीगत सुधार करने हेतु सुझाव दिया गया है जिसमें बैलास्ट सप्लाई मेजरमेंट हेतु precise instrument का उपयोग किया जाना उपयुक्त होगा, ताकि पश्चिम मध्य रेलवे में एक समान नीति का पालन हो सके।

भंडार

12. भंडार डिपो /मंडल भंडार में पदस्थ तकनीकी निरीक्षक द्वारा सामग्री की जांच हेतु किए गए checks (visual / dimensional / material composition / others) के रिकार्ड के संबंध में ।

पमरे के कुछ भंडार यूनिटों में की गई सतर्कता जांच में पाया गया कि तकनीकी निरीक्षक द्वारा सामग्री की क्वालिटी चेक के समय किए गए checks (visual/dimensional/material composition/others) को न ही अपने रिमार्क में लिखा गया और न ही कोई फाइल में संलग्न किया गया । तकनीकी निरीक्षक द्वारा केवल found suitable for use या found satisfactory का remark दिया गया जिससे स्पष्ट नहीं होता कि निरीक्षण किया भी गया या नहीं एवं क्या parameter चेक किए गए व क्या पाया गया।

अत: प्रणाली सुधार हेतु कृपया सभी फील्ड स्टोर्स यूनिटों को आवश्यक निर्देश जारी करें कि तकनीकी निरीक्षक द्वारा सामग्री के निरीक्षण हेतु जो भी चेक किया गया हो, जैसा कि visual/dimensional/ material composition/others एवं प्राप्त observations को अपने रिमार्क में लिखकर या निरीक्षण पत्र के रूप में फाइल में संलग्न कर संबंधित डिपो/मंडल स्टोर अधिकारी के संज्ञान में लाया जाए जिससे सामग्री स्वीकृती (acceptance) में गलती से बचा जा सके ।

13. प्रमाणिक ओ ई एम एवं ओ ई एम द्वारा अधिकृत डीलर के संबंध में

नान स्टाक सामग्री के खरीद 02 आइटमों से संबंधित सीआरडब्ल्यूएस, भोपाल में सतर्कता जांच के दौरान एल.एच.बी. कोच के लिए कॉन्टेक्टर, सर्ज सप्रेसर एवं एच.आर.सी. फ्यूज के खरीद के दोनों मामलों में यह देखा गया है कि ओईएम और उसके अधिकृत डीलर के डिलीवरी चालान आपूर्तिकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत नहीं किए जाते हैं और आपूर्तिकर्ताओं द्वारा प्रदान किए गए कागजात को प्रामाणिक दस्तावेजों के रूप में माना जाता है।

ओईएम और उनके स्थानीय विक्रेताओं की वास्तविकता सुनिश्चित करने के लिए,निम्नलिखित प्रणाली में सुधार सुझाए गए हैं:

(i) सप्लायर को आपूर्ति के साथ ओईएम/अधिकृत डीलर का डिलीवरी चालान भी प्रस्तुत करना चाहिए ताकि ओईएम और उनके स्थानीय विक्रेताओं की वास्तविकता का पता लगाया जा सके। ओईएम /अधिकृत डीलर के डिलीवरी चालान के बिना कोई भी आपूर्ति स्वीकार नहीं की जानी चाहिए।

(ii) सामग्री को आपूर्ति और परीक्षण प्रमाण पत्र एवं ओईएम प्रमाण पत्र के साथ प्रदाय करना चाहिए। उल्लिखित स्थिति को ओईएम और उनके स्थानीय प्रमाण पत्र के साथ खरीद के आदेश पर नोट के रूप में जोड़ा जा सकता है।

"आपूर्तिकर्ता को ओईएम से जारी परीक्षण प्रमाण पत्र और वारंटी प्रमाण पत्र के साथ ओईएम या अधिकृत डीलर का डिलीवरी चालान प्रस्तुत करना चाहिए ।"

(iii) ओईएम द्वारा अधिकृत डीलर निश्चित अवधि के लिए वैध हैं, इसलिए इस संबंध में निर्देश भी जारी किए जाने चाहिए ताकि स्थानीय विक्रेताओं को ओईएम से जारी प्राधिकरण प्रमाणपत्र अपनी वैधता के साथ जमा करना पड़े।

14. "निविदा आमंत्रित करते समय कार्य विभाजन पर विशेष ध्यान देना' एवं "Severable निविदा में staggered डिलिवरी के साथ PO का जारी करना' के संबंध में।

(a) एक परिवहन निविदा Quantity 3933.65 किलोमीटर के लिए थी और निविदा में दी गई Delivery Period 3 महीने थी । 03 महीने में एकल फर्म से इतनी बड़ी मात्रा में कार्य कराना असंभव था, लेकिन निविदा में पूर्व निर्धारित विभाजन आदेश शामिल नहीं था । निविदा समिति ने आदेश की मात्रा को विभाजित करने का, अंतिम रूप देने के समय, निर्णय लिया और टीसी सदस्यों ने आदेश मात्रा को 55% और 45% के अनुपात में विभाजित करने की सिफारिश की, जो कि TAA द्वारा 66% और 35% में बदल दिया गया । यह ठेकेदारों को शिकायत करने हेतु मौका देता है।यदि उपरोक्त मामले में पूर्व–निर्धारित विभाजन आदेश, कई स्रोतों से आपूर्ति प्राप्त करने के लिए विभाजन यदि निविदा चरण में ही शामिल किया जाता, तो पूर्व निर्धारित और पारदर्शी मात्रा का वितरण निविदा में परिलक्षित होता।

(b) यह देखा गया कि M/s S.Pal का PO विविध डिलीवरी शेडयूल का था लेकिन PO में दी गई डिलीवरी की तारीख अनुबंध के अनुसार नहीं थी।

इसलिए निम्नलिखित प्रणाली में सुधार का सुझाव दिया गया है। कृपया कार्य करने वाले अधिकारियों को निर्देशित करें:

(i) निविदा को अंतिम रूप देते समय निविदा चरण में ही मात्रा का विभाजन किया जाना चाहिये, ताकि निविदा के टी.सी. के समय विभाजन न करना पड़े और यदि मात्रा को विभाजित करना पड़े तो यह केवल असाधारण परिस्थिति में ही हो।

(ii) यदि पी.ओ. में सामग्री की देय विविध समय सीमा दी जाती है तो यह आपूर्ति /निधी की आवश्यकता/ पी.वी.सी. क्लेम/ एल.डी. में बेहतर कार्यान्वयन के लिये उपयोगी हो सकती हैं।

विद्युत

15– स्टॉक आयटम के मद में प्राप्त ओ.एच.ई. सामग्री के निरीक्षण के संबंध में।

ओएचई सामग्री की आपूर्ति की गुणवत्ता जांच के पहलू पर एक सतर्कता जांच की गई इसमें 'थ्री पुली (माडिफाईड) (3:1 अनुपात) एसएस वायर रोप के बिना', का क्रय आदेश, एक फर्म को जीएसडी भोपाल द्वारा प्रदान किया गया था। चेक के दौरान यह पाया गया है कि स्टॉक आइटम जीएसडी / भोपाल द्वारा टीआरडी डिपो को उपयुक्तता के लिए भेजे जाते हैं। इस संबंध में निम्नलिखित कमियों को ध्यान में लाते हुए है, पूर्व–निरीक्षित सामग्री के प्रभावी निरीक्षण के लिए जारी : –

1. टी.आर.डी. / भोपाल से व्यावहारिक उपयुक्तता और निरीक्षण के लिए टीआरडी डिपो में प्राप्त टीआरडी संबंधित स्टॉक आइटमों का नियमित रूप से निरीक्षण किया जाना चाहिए, यहां तक कि खरीद के आदेशों के संदर्भ में और राइट्स/आरडीएसओ निरीक्षण प्रमाणपत्रों के आधार पर भी निरीक्षण किया जाना चाहिए, होलोग्राम को भी देखना चाहिए और विशिष्ट वस्तु के लिए राइट्स टिप्पणियों के साथ क्रॉस चेक किया जाना चाहिए, क्योंकि पी.ओ. के अनुसार प्राप्त Clevis और Eye (RI No-5322-1) खत्री (127 Nos) और TLP (39 No) मेक के थे, लेकिन राइट्स निरीक्षण प्रमाणपत्र के अनुसार, यह केवल खत्री मेक के होना चाहिए।
2. यह देखा गया है कि जीएसडी/ भोपाल से केवल सामग्री के नमूने, खरीद आदेशों और राईटस / आरडीएसओ निरीक्षण प्रमाणपत्रों की प्रतिलिपि संलग्न किए बिना व्यावहारिक उपयुक्तता के लिए टीआरडी / डिपो को भेजे जा रहे हैं। टीआरडी डिपो में निरीक्षण के लिए पी.ओ. और निरीक्षण प्रमाणपत्र की प्रति होना आवश्यक है, जिस सामग्री का पूर्व निरीक्षण राईटस/आरडीएसओ द्वारा किया जाता है।

16. प्राप्त सामग्री की स्वीकृती / अस्वीकृती हेतु अनियमित टेस्टिंग।

लैब टेस्टिंग में अनियमितता संबंधी प्राप्त शिकायत के अन्वेषण के दौरान यह पाया गया कि ब्रेक ब्लाक की टेस्टिंग हेतु आर.डी.एस.ओ. के स्पेसिफिकेशन में नमूना लेने की प्रकिया, जांच प्रक्रिया एवं जांच के स्थान के बारे में स्पष्ट रूप से उल्लेखित है परन्तु परीक्षण के दौरान न ही नमूना लेने की प्रक्रिया का पालन हुआ और न ही निर्धारित स्थान पर जांच की गई। परीक्षण संबंधी सारी सुविधायें उपलब्ध न होने के बावजूद भी सभी पहलुओं को सुनिश्चित किये बिना नमूने को अस्वीकृत कर दिया गया।

उक्त को ध्यान में रखते हुए प्रमुख विद्युत अभियंता को निम्नलिखित प्रणालीगत सुधार हेतु सुझाव दिये गये :-

1- हर इकाई जैसे कि वर्कशॉप / लोको शेड जहां परीक्षण संबंधी सुविधायें उपलब्ध हैं यह सुनिश्चित करें कि परीक्षण / सेम्पलिंग संबंधित स्पेसिफिकेशन के अनुसार ही करें।

2- यह उचित स्तर पर सुनिश्चित हो कि जो भी सामग्री स्वीकृत अथवा अस्वीकृत हुई है वह विनिर्देश/आरेख में उल्लेखित सभी परीक्षणों से गुजरी है अथवा नहीं एवं बिना सभी परीक्षण हुए न ही सामग्री स्वीकृत की जाये और न ही अस्वीकृत। यदि क्षेत्रीय इकाई में परीक्षण की समस्त सुविधायें उपलब्ध नहीं है तो मौजूदा प्रावधानों के अनुसार सामग्री को परीक्षण हेतु उस लैब में भेजा जाना चाहिये जहां विनिर्देश /आरेख में उल्लेखित परीक्षण की समस्त सुविधायें उपलब्ध हों।

17. पूर्व निरीक्षित सामग्री की डिपो में गुणवत्ता जांच

पमरे के विद्युत निर्माण की एक यूनिट में सतर्कता जांच के दौरान यह पाया गया कि स्टील स्ट्रक्चर में राईट्स के होलोग्राम में दर्ज कम संख्या निरीक्षण प्रमाण पत्र में दर्ज संख्या से भिन्न पाई गई।

रेलवे बोर्ड द्वारा प्रणालीगत सुधार हेतु जारी पत्र संख्या कमांक 2019/RE/161/5 दिनांक 15.02.2019 का पूर्णत: पालन नहीं हो पा रहा है क्योंकि जांच किये गये स्टील स्ट्रक्चर में निर्माण का वर्ष न ही उत्कीर्ण और न ही उभरा हुआ पाया गया।

इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड द्वारा दिशानिर्देश सिर्फ पमरे के विभिन्न मंडलों के वरि. मंडल विद्युत अभियंता / टीआरडी को ही प्रसारित किया गया एवं विद्युत निर्माण इकाईयों में प्रसारित नहीं किया गया।

प्रणालीगत सुधार हेतु प्रमुख विद्युत अभियंता से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध किया गया कि रेलवे बोर्ड और अन्य कार्यालयों द्वारा जारी किये गये सभी निर्देशों को सभी क्षेत्र इकाइयों को सूचित किया जाये। यह भी अनुरोध किया गया कि क्षेत्र इकाइयों को उपयुक्त निर्देश जारी किये जायें कि पूर्व निरीक्षण सामग्री (राईट्स / आरडीएसओ) का भी रेंडम निरीक्षण किया जाये ताकि भविष्य में इस तरह की खामियों से बचा जा सके।

प्रणालीगत सुधार / System Improvement

वर्ष (2021)

कार्मिक

1. मान्यता प्राप्त यूनियन को जारी कार्ड पास के संबंध में।

दिनांक 20.03.2020 को की गई सतर्कता जांच में यह पाया कि पमरे मुख्यालय से एक कर्मचारी के नाम से दो प्रथम श्रेणी के कार्ड पास दिनांक 06.05.2003 . को एवं दिनांक 15.11. 2018 को जारी किये गये थे। उक्त कर्मचारी द्वारा सेवानिवृत्त (31.07.2019) होने के पहले उक्त ड्यूटी कार्ड पास को वापस नहीं किया गया।

प्रणाली सुधार के अंतर्गत कार्मिक विभाग, पमरे, जबलपुर द्वारा सर्वसंबंधित को आवश्यक दिशा–निर्देश जारी किया जाना अपेक्षित है। इस संबंध में प्रणाली सुधार परिपत्रित करते समय निम्न बिंदुओं को भी शामिल किया जाए :–

1. किसी भी कार्ड पास का नवीनीकरण करने से पूर्व सक्षम अधिकारी स्तर से अनुमोदन लिया जाए।
2. किसी भी यूनियन का कार्ड पास का नवीनीकरण करने के पश्चात् इसकी जानकारी एक पत्र के माध्यम से मुख्यालय कार्मिक विभाग एवं संबंधित यूनियन के महासचिव को सूचनार्थ प्रेषित की जाए।
3. संबंधित कर्मचारी (यूनियन पदाधिकारी) की सेवानिवृत्ति अथवा यूनियन के पदाधिकारी पद से हटने/बदलने के पश्चात् कार्ड पास को तुरंत ही कार्डधारक/ यूनियन द्वारा जारी कर्ता को वापस प्राप्त होने को सुनिश्चित किया जाए, ताकि इसके दुरूपयोग की संभावना को समाप्त किया जा सके।
4. मान्यता प्राप्त यूनियन को कितने ड्यूटी कार्ड पास आवंटित है एवं वर्तमान में उसकी क्या स्थिति है उसका भी उचित रिकॉर्ड रखा जाए एवं समय–समय पर इसकी समीक्षा की जाए।

2. समूह–घ के कर्मचारियों का स्थानांतरण सबंधी पंजीयन रजिस्टर में उल्लेखित कर्मचारियों का स्थानांतरण क्रमबद्ध नहीं किये जा रहे हैं।

दिनांक 24.08.2020 . को मुख्यालय सतर्कता दल के द्वारा एक मंडल के सहायक मण्डल अभियंता, के कार्यालय में सतर्कता जांच कार्यवाही. की गई थी। जिसमें पाया कि सहायक मण्डल अभियंता, के कार्यालय से समूह–घ के कर्मचारियों का स्थानांतरण आवेदन के सबंधी डिपोबार मेनटेन किये जा रहे पंजीयन रजिस्टर में उल्लेखित कर्मचारियों का नाम और क्रम से स्थानांतरण आदेश जारी नहीं किये जा रहें जो मण्डल की स्थानीय पॉलिसी का भी उल्लंघन है।

सहायक मण्डल अभियंता द्वारा किये गये कुल 32 ग्रुप–डी कर्मियों का स्थानांतरण वर्ष–2020 में किया गया है जिसमें से 08 प्रशासनिक हित में और 24 स्वयं के अनुरोध पर किये गये हैं तथा किसी भी स्थानांतरण में पंजीयन रजिस्टर के क्रम को ध्यान में नहीं रखा गया है, यहाँ तक कि उक्त 32 स्थानारित कर्मियों में से 24 कर्मियों का तो पंजीयन रजिस्टर में नाम ही दर्ज नहीं था जबकि उक्त रजिस्टरों में अलग अलग यूनिट बार लगभग 426 कर्मी स्थानांतरण हेतु प्रतीक्षित थे। इस प्रकार सहायक मण्डल अभियंता, के द्वारा आउट ऑफ टर्न स्थानांरण आदेश किये हैं एवं प्रचलित पॉलिसी के अनुसार सक्षम अधिकारी का अनुमोदन या स्वीकृत भी नहीं ली गई है।

अत: सभी सबंधित सहायक मण्डल अभियंता को निर्देशित करें कि स्थानांतरण व पदस्थापना के सबंध में नियमानुसार कार्यवाही की जाए।

मैकेनिकल

3. कार्य अनुबंध के तहत प्रदाय किये जा रहे मटेरियल की गुणवत्ता जाँच हेतु (Pre-Inspection Clause) समाहित करने के संबंध में।

सतर्कता जांच में पाया गया कि एक मंडल के मेकेनिकल विभाग के एक कार्य अनुबंध दिनांक 17.03.2020 के तहत प्रदाय किये जा रहे मटेरियल की गुणवत्ता हेतु RITES/RDSO से Pre-Inspection हेतु कोई (Clause) समाहित नहीं पाया गया, जबकि मटेरियल हेतु RDSO/RCF/ICF etc का specification दर्शाया गया है एवं मटेरियल Schedule में कुछ सामग्री की लागत रु 5 लाख से अधिक है।

अत: मेकेनिकल विभाग को प्रणालीगत सुधार हेतु सुझाव दिया गया, कि सामग्री हेतु RITES/RDSO से Pre-Inspection हेतु कोई (Clause) दर्शाए होने पर, जिन मदों के मटेरियल का मूल्य रु 5 लाख से अधिक हो उन मटेरियल की गुणवत्ता सुनिश्चित करने हेतु कार्य अनुबंध में RITES/RDSO से Pre-Inspection हेतु कोई (Clause) समाहित करने की आवश्यकता है।

इस संबंध में सभी संबंधितों को दिशा–निर्देश जारी किये जाये, जिससे कार्य अनुबंध के अंतर्गत प्राप्त सामग्री की गुणवत्ता की जांच सुनिश्चित हो सके।

4. लॉन्ड्री की आपूर्ति, स्थापना और कमीशनिंग के लिए दिए गए अनुबंध का कार्य ।

लॉन्ड्री की आपूर्ति, स्थापना और कमीशनिंग और संचालन (एसी कोचों में लिनन की धुलाई और आपूर्ति) के तीन साल के लिए अनुबंध के कामकाज के संबंध में एक निवारक जांच की गई थी और दो साल के लिए लॉन्ड्री के व्यापक रखरखाव का कार्य एक फर्म को दिया गया था। कार्य की कुल लागत रुपये 2,44,25,354/– थी, जांच के दौरान पाया गया कि :–

1. अनुबंध की अवधि 30.11.2019 को पूरी हो चुकी थी, लेकिन ठेकेदार ने मार्च 2018 से नवंबर 2019 तक की अवधि के बिल जमा नहीं किए थे।
2. संबंधित ठेकेदार से रुपये 40,70,768/– की वसूली भी लिनेन की कमी के संबंध में नहीं की गई थी।
3. मौजूदा ठेकेदार को ही तीन साल (आगामी समय) की अवधि के लिए कुल रु.2,22,45,249 में नया ठेका दिया गया था।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, निम्नलिखित **प्रणाली में सुधार की सलाह** दी जाती है :–

1.) यह स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाना चाहिए कि ठेकेदार द्वारा मासिक आधार पर बिल अनिवार्य रूप से जमा किया जाना चाहिए। आगामी माह में मासिक बिल जमा करने के लिए निर्धारित समय, सेवा अनुबंध (SOP) 2018 के जीसीसी का पैरा 6.1.4 के अनुसार किया जाना चाहिए।

2.) यदि ठेकेदार आगामी माह में निर्धारित समय अवधि के भीतर मासिक बिल जमा करने में विफल रहता है, तो वह दंड का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हो। जुर्माना लगाने के लिए उपयुक्त समय अवधि तय की जानी चाहिए। (सेवा अनुबंध 2018 के जीसीसी का संदर्भ पैरा 6.1.4 और 6.4.11 (जी) के अनुसार)

3.) सेवा अनुबंध 2018 के जीसीसी के पैरा 5.6.5 में उल्लेखित - मदों के अनुसार, ठेकेदार द्वारा जमा किए गए बिल का भुगतान किया जाना चाहिए।

4.) यह भी देखा गया है कि ठेकेदार द्वारा मासिक बिल जमा करना सुनिश्चित करने के लिए रेलवे अधिकारियों की जिम्मेदारी का भी कोई उल्लेख नहीं है। अत: अनुबंध में इसका भी स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए ताकि विफलता की स्थिति में जिम्मेदारी तय की जा सके।

5.) यदि किसी ठेकेदार के पास पिछले अनुबंध की बकाया राशि है, तो उसे नया अनुबंध देने पर विचार नहीं किया जाना चाहिए या इस शर्त पर अनुबंध दिया जाना चाहिए, कि कार्य शुरू होने से पहले बकाया राशि की वसूली की जा सके । इस संबंध में आवश्यक दिशा–निर्देश जारी करने के लिए रेलवे बोर्ड से संपर्क किया जा सकता है, ताकि भविष्य में रेलवे को कोई वित्तीय नुकसान न हो और प्रासंगिक कानूनी दायित्वों को भी सुनिश्चित किया जा सके।

लेखा

5. एक मंडल के स्टेशन में चल रहे कोल अनलोडिंग साइडिंग के डिपाजिट वर्क के बिलों के भुगतान व समायोजन में अनियमितता के सम्बन्ध में

एक सतर्कता जाँच के प्रकरण में यह पाया गया है कि एक मंडल के वरि.मंडल अभियंता (समन्वय) कार्यालय एवं मंडल लेखा कार्यालय में डिपाजिट वर्क के रजिस्टर का रखरखाव कोड एवं मैन्युअल के प्रावधानों. के अनुसार नहीं किया जा रहा है तथा इंजीनियरिंग विभाग में कार्यरत कर्मचारी व लेखा कार्यालय के सम्बंधित कर्मचारी द्वारा कार्य को लापरवाही पूर्वक बिना जिम्मेदारी के किया जा रहा है।

अत: प्रणाली सुधार के अंतर्गत निम्न सुझाव वरि.मंडल वित्त प्रबन्धक एवं वरि.मंडल अभियंता (समन्वय) को दिये गये है ताकि भविष्य में इस प्रकार की पुनरावृत्ति को रोका जा सके।

1.) प्रत्येक डिपाजिट वर्क का रजिस्टर इंजीनियरिंग कोड के पैरा–1481 और 1848 में दिए गए प्रावधानों के अनुरूप तैयार किया जाना चाहिए तथा इसमें की गयी एंट्री को माह के अंत में जनरल बुक्स जमा राशि से समायोजन किया जाना चाहिए।

2.) बही अनुभाग द्वारा क्रेडिट की राशि सम्बंधित अनुभाग को डिपाजिट वर्क एलोकेशन में देने के बाद ही सम्बंधित. लेखा अनुभाग. एवं इंजीनियरिंग विभाग द्वारा डिपाजिट वर्क रजिस्टर में उतनी ही राशि का जमा बैलेंस दिखाया जाना चाहिए न कि कार्यकारी विभाग द्वारा केवल मौखिक रूप से सूचित करने के आधार पर।

3.) लेखा कार्यालय में अनुरक्षित डिपाजिट विविध सस्पेंस रजिस्टर में क्रेडिट व इंजीनियरिंग विभाग में अनुरक्षित डिपाजिट वर्क रजिस्टर में बैलेंस को प्रत्येक माह मिलान कर वरि. अनुभाग अधिकारी (लेखा) एवं वर्कस अकाउंटेंट (लेखा) द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना चाहिए ताकि पार्टी द्वारा प्रस्तुत बिलों पर निधि की उपलब्धता को सुनिश्चित करने में कोई त्रुटि न हो।

6. सीआईपीएस सस्पेंस का समय पर समाधान और देरी से बचाव के सुझाव ।

सतर्कता जाँच में यह पाया गया कि क्रिस (CRIS) ने ठेकेदारों /कर्मचारियों को आई पास से सीधे एसबीआई. (नोडल बैंक) के माध्यम से भुगतान करने के लिए एक केंद्रीकृत एकीकृत भुगतान प्रणाली विकसित की गई है। इस प्रणाली में आसान ट्रैकिंग के लिए यूटीआर नबंर स्वचालित रूप से मिलान किया जाता है और डाटा बेस में अपडेट किया जाता है, अपवाद (Exception) रिपोर्ट प्राप्त करके, रिटर्न डेटा तक पहुँचा जा सकता है सीआईपीएस अवैतनिक (Unpaid) रजिस्टर आसान ट्रैकिंग के लिए उपलब्ध है।

अवैतनिक (Unpaid) लेनदेन के लिए संयुक्त वाउचर को तत्काल तैयार किया जा सकता है। हालांकि, यह देखा गया है कि विफल एनईएफटी /सीआईपीएस लेनदेन की रिपोर्ट क्रिस/ सीआईपीएस के सर्वर को दी जा रही है और फिर इसे संबंधित क्षेत्रीय रेलवे बुक सेक्शन में स्थानांतरित. कर दिया जाता है, कई बार क्रिस अधिकारी संबंधित रेलवे को राशि हस्तांतरित. करने में देरी करते हैंद्य असफल. एनईएफटी लेनदेन भी तकनीकी कारणों से देरी से रिपोर्ट किए जा रहे हैं। क्रिस के माध्यम से विफल लेनदेन का विवरण प्राप्त करने के बाद, पुस्तक अनुभाग आवश्यक सुधार के लिए उसे संबंधित अनुभाग में स्थानांतरित कर देता है और सुधार के बाद बिलों को भुगतान की व्यवस्था के लिए संसाधित किया जाता है।

जांच में यह पाया गया है कि असफल भुगतान के कुछ मामले ऐसे हैं जहां फरवरी–20 में, अप्रैल–20 में, मई–20 में और जून–20 में 20 दिनों से अधिक की देरी हुई । हालांकि ये महीने कोरोना काल में आते हैं लेकिन क्रिस के जरिए आई पास में डिटेल ट्रांसफर करने में हो रही देरी को नजरअंदाज नहीं किया जा सकता है।

अत: व्यवस्था सुधार के अन्तर्गत निम्नलिखित. सुझाव सम्मिलित किये जा सकते हैं:–

(i) अवैतनिक डेटा को दिन–प्रतिदिन के आधार पर सॉर्ट करके क्रिस (CRIS) के स्तर पर प्रत्येक रेलवे के लिए देरी को कम करने के प्रयास की आवश्यकता है ताकि अवैतनिक राशि (Unpaid Amount) आई पास में तुरंत दिखाई दे।

(ii) एसबीआई (नोडल बैंक) सर्वर के माध्यम से सीधे आई पास में अवैतनिक (Unpaid) डेटा अपलोड करने की व्यवहार्यता का पता लगाया जा सकता है और ऐसी व्यावहारिक समस्याओं से बचने के लिए क्षेत्रीय रेलवे के परामर्श से क्रिस के माध्यम से आवश्यक सुधारात्मक कदम उठाए जा सकते हैं, ताकि बिना देरी के अवैतनिक (Unpaid) लेनदेन के लिए संयुक्त वाउचर तैयार किया जा सके।

वाणिज्य

7. एक स्टेशन पर खान–पान ठेकों से संबंधित लाइसेंस फीस आंशिक रूप से जमा होने के कारण, 31 लाइसेंसियों के विरुद्ध कुल देय पेनालल्टी राशि रु. 37,95,405 /– संचयित होने व वसूली न होने के सम्बन्ध में।

एक सतर्कता जांच के क्रम में यह पाया गया कि एक स्टेशन पर संचालित खान–पान ठेकों में से 31 लाईसेंसियों ने अनुबंध की शर्तों के अनुसार, कार्य प्रारंभ करनेसे पूर्व सम्पूर्ण लाइसेंस फीस को जमा न कर आंशिक रूप से जमा किया, फलस्वरूप जांच तिथि तक कुल रु.37,95,105/– की देय पेनाल्टी राशि संचयित हो चुकी थी,

इनमें से कुछ मामलों में ठेका संचालन कर रहे लाईसेंसियों. के विरुद्ध देय पेनाल्टी राशि का भुगतान वर्ष 2013–14 से न किये जाने के कारण देय पेनालटी राशि में अनवरत वृद्धि जारी है, जिसका संग्रहण रेलवे खाते में अतिशीघ्र किया जाना आवश्यक है।

उपरोक्त प्रकरण में ना तो स्टेशन प्रबंधक के स्तर पर और ना ही मंडल वाणिज्य कार्यालय के स्तर पर नियमानुसार कार्य प्रारंभ करने से पूर्व सम्पूर्ण लाइसेंस फीस के जमा न करने के फलस्वरूप संचयित पेनाल्टी राशि की वसूली हेतु कोई ठोस कार्यवाही की गयी। यद्यपि सतर्कता जांच के उपरांत स्टेशन प्रबंधक द्वारा स्वयं के स्तर पर की गयी कार्यवाही के फलस्वरूप केवल रु 1,68,348/– . रेल राजस्व में प्राप्त हो सकी।

प्रकरण में अधिरोपित पेनाल्टी के मद में शेष राशि रु.36,26,757/– की वसूली अभी भी की जानी है।

उपरोक्त के अतिरिक्त प्रणाली सुधार के अंतर्गत निम्न सुझावों को शामिल कर जारी अनियमितता को समाप्त करने हेतु ठोस उपाय किये जा सकते है। पत्र प्रधान मुख्य वाणिज्य कार्यालय एवं मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय को लिखा गया है।

1. मंडल कार्यालय से LOA जारी होने के उपरांत व ठेका संचालन से पूर्व, मंडल कार्यालय में पदस्थ मु. वाणिज्य निरीक्षक, कैटरिंग इस आशय का प्रमाण पत्र जारी करे कि जिस ठेकेदार द्वारा खान–पान ठेके का संचालन किया जाना है, उसके द्वारा नियमानुसार सम्पूर्ण लाइसेंस फीस जमा कर दी गयी है, जारी LOA में इस तथ्य की कंडिका का स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए कि संपूर्ण लाइसेंस फीस जमा न किये जाने की दशा में केवल विशेष परिस्थितियों. में ही सक्षम अधिकारी की लिखित सहमति के उपरांत ही ऐसा संभव होगा, जिसके लिए सक्षम अधिकारी स्वविवेक का प्रयोग करते हुए निर्णय लेगा। इस हेतु LOA प्राप्त होने के उपरांत ठेका संचालन करने वाले ठेकेदार द्वारा आंशिक लाइसेंस फीस जमा करने हेतु आवेदन करना होगा जिसमे कब तक लाइसेंस फीस नियमानुसार देय पेनाल्टी सहित जमा कर दी जाएगी इसका स्पष्ट उल्लेख करना होगा। आंशिक फीस जमा करने के लिए लिखित आवेदन के अभाव में ऐसा कोई भी प्रकरण केवल मौखिक आधार पर सक्षम अधिकारी द्वारा अनुमोदित नहीं किया जाना चाहिए।

2.) सक्षम अधिकारी की अनुमति के उपरांत, आंशिक लाइसेंस फीस जमा कराये जाने की दशा में मु.वाणिज्य निरीक्षक, कैटरिंग व्यक्तिगत तौर पर मामले की निगरानी करेंगे व शेष लाइसेंस फीस की वसूली नियमानुसार पेनाल्टी सहित कराकर ऐसे सभी मामलों की जानकारी प्रतिमाह सक्षम अधिकारी के संज्ञान में लायेंगे ताकि शेष वसूल की जाने वाली राशि हेतु सक्षम अधिकारी द्वारा समय पर उचित निर्णय लिए जा सके।

3.) आंशिक लाइसेंस फीस जमा कराये जाने की दशा में मु. वाणिज्य निरीक्षक, कैटरिंग इस आशय की लिखित सूचना संबंधित स्टेशन को देगा, जिससे स्टेशन प्रबंधक एवं मु. वाणिज्य निरीक्षक को यह संज्ञान में रहे कि ठेका संचालन कर रहे ठेकेदार से कितनी राशि पेनाल्टी सहित वसूल की जानी है। तदनुसार ही स्टेशन प्रबंधक कार्यालय द्वारा स्टेशन पर संचालित ठेकों से संबंधित रजिस्टरों को अनुरक्षित किया जाये।

4.) निर्धारित लाइसेंस फीस कुछ मामलों में ठेका संचालित करने वाले ठेकेदार द्वारा RTGS/ NEFT माध्यम से भी सीधे तौर पर मंडल कार्यालय में जमा करा दी जाती है, अतः इस आशय की जानकारी मु. वाणिज्य निरीक्षक, कैटरिंग लिखित रूप से पूर्ण विवरणों के साथ स्टेशन प्रबंधक को उपलब्ध कराएँगे ताकि स्टेशन पर ठेका संचालन करने वाले ठेकेदार से वसूल की जाने वाली राशि पर भ्रम की स्थिति ना रहे।

5.) मंडल कार्यालय एवं स्टेशन के बीच आपसी समन्वय के अभाव के कारण ठेका संचालक से वसूल की जाने वाली राशि की वसूली में देरी, कई मामलों में दृष्टिगत हुई है, अतः यह आवश्यक होगा कि शेष राशि व पेनाल्टी की वसूली वित्तीय वर्ष के अंदर अथवा ठेका अवधि समाप्त होने से पूर्व या संचालित ठेके के नवीनीकरण किये जाने से पूर्व कर ही ली जानी चाहिए। लंबित प्रकरणों में लाइसेंस फीस व पेनाल्टी न हो पाने की दशा में, त्वरित प्रभाव से संचालित ठेकों को बंद ना कराये जाने हेतु मु. वाणिज्य निरीक्षक, कैटरिंग व स्टेशन प्रबंधक व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार माने जायेंगे।

8. खानपान स्टालों के आवंटन की निविदा में बरती जाने वाली सतर्कता एवं प्रणाली में सुधार के संबंध में।

एक शिकायत के संबंध में सतर्कता निवारक जाँच में प्लेटफार्म पर खानपान स्टॉलों के आवंटन के लिए निकाले गयी निविदा में यह पाया गया कि स्टॉल का स्थान पोल सं. "X" व "Y" के पास (Near POLE no. "X" & "Y") बताया गया था, जो कि अस्पष्ट है। इस स्टॉल का स्थान या तो पोल सं. "X" व "Y" के पास (.स्टेशन की ओर) या फिर पोल सं. "Y"के पास (स्टेशन की ओर) अथवा पोल सं. "X" व "Y" के मध्य (Between Pole No. X&Y) लिखा जाना चाहिए था। ऐसा न होने के कारण अमुक स्टॉल सं. Z का पहले तो पोल सं. Y (.स्टेशन की ओर) के पास, फिर पोल सं. "X" व "Y" के बीच के स्थान पर आवंटन किया गया, जिसके कारण पार्टी द्वारा आवंटन के स्थान में परिवर्तन के भ्रष्टाचार की शिकायत की गई। इसके अतिरिक्त यह भी पाया गया कि पोल सं. "X" व "Y" के बीच आवंटित इसी स्टॉल सं. Z के लगभग पीछे कुछ ही दूरी पर एक अन्य खानपान स्टॉल सं.

A का भी आवंटन किया गया था, किन्तु पार्टी द्वारा शिकायत करने एवं इसे ऑपरेट न करने के कारण इसे रद्द कर दिया गया था। जिससे रेलवे को भी रेल राजस्व की हानि हुई।

भविष्य में इस प्रकार की अनियमितताएँ. न हों इसके लिए निविदा निकालने के पूर्व व बाद में निम्नलिखित बातों का प्रणालीगत सुधार (System Improvement) प्रस्तावित किया गया है–

1. निविदा निकालने के पूर्व ही संबंधित स्थान (प्लेटफार्म) का अभियांत्रिक, वाणिज्य व अन्य संबंधित विभाग के द्वारा स्थान का भौतिक रूप से (Physically) सर्वेक्षण (Spot Survey) किया जाना चाहिए तथा स्टॉलों के निर्धारण के समय तत्कालीन चल रहे स्टॉलों के स्थान को एवं प्रस्तावित स्टॉलों का युक्तियुक्तस्थान (Reasonable Place) सुनिश्चित किया जाना चाहिए।
2. प्रस्तावित स्टॉलों के स्थान को निविदा में दर्ज करते समय इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि वह स्पष्ट रूप से यह इंगित करता हो कि कोई विशेष स्टॉल का स्थान किस माइलेज/मीटर/फीट पर है या फिर वह किसी पूर्व निर्धारित स्थान के किस ओर है अथवा वह किसी पूर्व निर्धारित दो स्थानों /पोलों के बीच में या किसी ओर है। इसके लिए स्थानों को दर्शाते हुए एक रेखाचित्र (Sketch) भी तैयार करके संलग्न किया जाना चाहिए।
3. निविदा के लिए स्टॉलों के स्थान के निर्धारण के समय यह भी ध्यान में रखा जाना चाहिए कि उस स्टॉल के लिए यात्रियों की पहुँच में असुविधा न हो तथा दो स्टॉलों के मध्य परस्पर उपयुक्त दूरी हो एवं यात्रियों के आवागमन में व्यवधान भी उत्पन्न न हो।
4. आवंटन के समय निविदा में निर्धारित किए गए स्थान पर ही यथाशीघ्र आवंटन किया जाना चाहिए। आवंटन के लिए अनावश्यक विलंब या अनधिकृत स्थान परिवर्तन नहीं किया जाना चाहिए। अपरिहार्य परिस्थितियों. में यदि स्थान परिवर्तन अनुमत करना पड़े तो उसके लिए प्राधिकृत अधिकारी कौन होगा, इसका स्पष्ट निर्देश जारी किया जाना चाहिए।

9. सफाई कार्य संबंधी मशीनों को एक प्लेटफार्म से प्लेटफार्म दो पर ले जाने के सम्बन्ध में प्रणाली सुधार।

एक मण्डल के एक स्टेशन पर सतर्कता जाँच के दौरान निम्नलिखित अनियमितताएँ पायी गयी

1. स्टेशन पर सतर्कता जाँच के दौरान पाया गया कि सफाई कार्य संबंधी मशीनों को एक प्लेटफार्म से प्लेटफार्म दो पर सफाईकर्मी उठा कर ले जाते है, ज्यादा वजन होने के कारण यह संरक्षा एवं सुरक्षा दोनों ही दृष्टिकोण से खतरनाक है।
2. स्टेशन पर किये गये सफाई अनुबन्ध में एक जेट प्रेशर मशीन का प्रावधान है परन्तु जाँच के दौरान पाया गया कि स्टेशन पर इस मशीन के लिये आवश्यक प्रेशर पर पानी की उपलब्धता बहुत कम है।

इस प्रकार की अनियमितताओं की पुनरावृति नहीं हो इसके लिये निम्नलिखित प्रणाली सुधार जारी किये जा सकते है

1. सफाई हेतु ठेके आवंटित करने के पूर्व इस तथ्य को ध्यान में रखा जाए कि ऐसे स्टेशन जहां एक से अधिक प्लेटफार्म पर एक ही मशीन का प्रावधान किया जाना है तो यह सुनिश्चित किया जाये की सफाई मशीनों. को एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर ले जाये जाने हेतु उचित पाथ–वे या रैम्प स्टेशन पर उपलब्ध है।
2. सफाई हेतु ठेके आवंटित करने के पूर्व इस तथ्य को ध्यान में रखा जाए कि पानी की उपलब्धता के अनुसार मशीनों को अनुबन्ध में शामिल किया जावे ताकि अनुबंध की राशि को अधिक तर्कसंगत किया जा सके। जैसे इस प्रकरण में जेट प्रेशर मशीन का प्रावधान होना पाया गया, जबकि स्टेशन पर मशीन के लिये आवश्यक प्रेशर पर पानी की उपलब्धता बहुत कम है।

10. पार्किंग अनुबंध के संचालन की निगरानी के लिए प्रणाली में सुधार।

एक स्टेशन पर पार्किंग स्टैंड के संचालन के संबंध में एक निवारक जांच की गई। जांच के दौरान निम्न अनियमितताएं. पाई गई हैं–

1. नियमित निविदा आमंत्रित करने में विलम्ब हुआ था ।
2. एनआईटी को ठोस वित्तीय स्थिति और अनुभवी व्यक्ति / फर्म और सहकारी समिति और बेरोजगार युवाओं से प्रस्ताव आमंत्रित करने की शर्त के समावेश के साथ प्रकाशित किया गया था, जो डब्ल्यू सी आर . पार्किंग नीति के अनुसार नहीं है। ऐसी किसी भी शर्त को शामिल करने के लिए PHOD की स्वीकृति लेनी चाहिए थी, जो इस मामले में नहीं ली गई थी।
3. 27.01.2017 से 26.04.2017 तक 90 दिनों की अवधि के लिए प्रदान की गई कोटेशन 21.05.2018 तक जारी रही।
4. 01.01.2018 से 21.05.2018 की अवधि के लिए पार्किंग लाइसेंस शुल्क जो कि रु. 5,42,850/– की वसूली नहीं हो सकी।

उपरोक्त तथ्यों के आधार पर पार्किंग ठेके के संचालक की निगरानी के लिए निम्नलिखित व्यवस्था में सुधार की सलाह दी जाती है –

1. निरीक्षक और अधिकारी दोनों स्तरों पर अधिकारियों. की भूमिका को नामित और परिभाषित करके मंडल स्तर पर निगरानी सुनिश्चित की जानी चाहिए ताकि ऐसी चूक की पुनरावृत्ति से बचा जा सके।
2. लाइसेंस शुल्क जमा करने और निविदा प्रक्रिया शुरू करने के लिए समय अवधि निर्दिष्ट की जाए ताकि निविदा में देरी और संभावित राजस्व हानि से बचा जा सके।
3. यथासंभव Quotation को हतोत्साहित किया जाना चाहिए और दुर्लभ अपरिहार्य परिस्थितियों . में उपयोग किया जाना चाहिए। यह भी निगरानी की जानी चाहिए कि Quotation विशिष्ट समय अवधि से आगे जारी नहीं रहना चाहिए।

इंजीनियरिंग

11. वार्षिक जोनल संविदाओं (Annual Zonal Contract) के निष्पादन में अनियमितताओं के लिए प्रणाली में सुधार।

एक मंडल में वर्ष 2018–19 के लिए जोनल कार्य के लिए आयोजित एक सतर्कता जांच के दौरान, यह देखा गया कि जोनल कार्य की राशि पिछले वर्ष के 1.2 करोड़ से बढ़ाकर 3.07 करोड़ कर दी गई है। मूल्य में इस वृद्धि (लगभग 3 गुना) के कारणों का उल्लेख नहीं किया गया था और रिकॉर्ड पर कोई औचित्य उपलब्ध नहीं था।

आगे यह भी देखा गया कि अध्याय/अनुसूचीवार (Chapter Schedule) राशि का उल्लेख एनआईटी/निविदा अनुसूची. में किया गया था, लेकिन कई अध्यायों में अनुबंध के निष्पादन के दौरान या तो कोई कार्य आदेश नहीं दिया गया था या आवंटित राशि की बहुत कम राशि (यहां तक कि 20% से भी कम) के लिए कार्य आदेश दिया गया था। यह भी देखा गया कि कुछ कार्य आदेश जून के अंतिम सप्ताह में अत्यावश्यकता का हवाला देते हुए दिए गए थे लेकिन कुछ दिनों के बाद बिना काम के रेलवे खाते पर कार्य आदेश बंद कर दिए गए थे। किसी अध्याय /अनुसूची में निविदा आमंत्रण के समय आवंटित राशि के लगभग 400% के लिए कार्य आदेश दिया गया था, यह भी देखा गया है कि वर्ष 2014–15 के जोनल कार्य को 3–4 वर्षों के बाद भी फाइनल नहीं किया गया था।

मंडलों से जोनल वर्क चैप्टर/अनुसूची. की राशि तय करने की प्रणाली के संबंध में विवरण मांगा गया था। परन्तु संभागों से प्राप्त उत्तर से स्पष्ट है कि अध्याय /अनुसूचीवार राशि एवं जोनल कार्यों की कुल राशि का निर्धारण करने में कोई वस्तुनिष्ठता नहीं है। साथ ही यह भी देखा गया है कि विशेष अध्याय/अनुसूची के लिए आवंटित राशि के संबंध में कार्यआदेश की निगरानी/योजना की कोई व्यवस्था नहीं है। जारी किए गए अधिकांश कार्य आदेशों में, उन स्थानों के विवरण का उल्लेख नहीं किया गया है जहां कार्य किया जाना है। व्हाइट वॉश एवं कलर वॉश कार्य में प्लास्टिक इमल्शन पेंट्स /एक्सटीरियर वेदर कोटिंग पेंट की मदों का संचालन किया जा रहा है। चूंकि इन पेंट्स के निर्माता द्वारा प्रदान की गई वारंटी 5 से 7 साल के बीच है, इसलिए इस अवधि से कम से कम व्हाइट वॉश और कलर वॉश के लिए जाने की आवश्यकता नहीं है, लेकिन जांच के दौरान यह देखा गया कि व्हाइट वॉश और कलर वॉश दो साल की अवधि के भीतर किया जा रहा है। साथ ही हर तिमाही में व्हाइट वॉश और कलर वॉश के हर चक्र के साथ पुट्टी के आईटम का उपयोग किया जा रहा है।

उपरोक्त विसंगतियों को देखते हुए निम्नलिखित व्यवस्था सुधार का सुझाव दिया जाता है:–

1. "भारतीय रेलवे वर्कस मैनुअल" के प्रासंगिक पैराग्राफ के अनुसार हर साल संबंधित एसएसई (कार्य) द्वारा सभी भवनों/ जल प्रतिष्ठानों आदि का निरीक्षण किया जाना है। यह सुझाव दिया जाता है कि इन निरीक्षण मूल्यांकन के आधार पर, जोनल कार्य की राशि (अध्याय/अनुसूची के अनुसार) तय की जानी है और अप्रत्याशित स्थिति/आपात

स्थिति के लिए, राशि को अधिक उद्देश्यपूर्ण तरीके से जोनल कार्यों के मूल्य पर पहुंचने के लिए उपयुक्त रूप से बढ़ाया जाना चाहिए।

2. व्यक्तिगत कार्य आदेशों में उन स्थानों के बारे में पर्याप्त विवरण होना चाहिए जहां कार्य किया जाना है। नालों, सड़कों और पाइपलाइनों की मरम्मत/निर्माण से जुड़े कार्यों के साथ प्रासंगिक रेखाचित्रों के साथ होना चाहिए जो सटीक स्थानों और किए जाने वाले कार्य के प्रकार को इंगित करते हैं।
3. प्रत्येक कार्य आदेश की तकनीकी जांच अंतिम बिल स्तर पर डिवीजन (सीडीएम) द्वारा की जाना चाहिए, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि कार्य आदेशों में उल्लिखित स्थान और मात्रा फील्ड इकाइयों द्वारा प्रस्तुत बिलों के साथ मेल खाते हैं और तकनीकी रूप से उचित हैं
4. विचाराधीन कार्य की अंतिम मरम्मत की तिथि, विशेष रूप से व्हाईट वॉश /कलर वॉश /पेंटिंग आदि के मामले में, कार्य आदेश में अनिवार्य रूप से उल्लेख किया जाना चाहिए।
5. सभी कार्यदेश 31 मार्च तक स्वीकृत होने चाहिए हालांकि, केवल असाधारण मामलों में, DEN/ सीनियर DEN 31 मार्च के बाद भी कार्य आदेश को विधिवत दर्ज किए गए कारणों के साथ स्वीकृत कर सकते हैं।
6. बाहरी/आंतरिक प्लास्टिक इमल्शन पेंट/अपक्षय कोट के लिए उपयुक्त वारंटी / गारंटी अवधि को अनुसूची. में शामिल किया जाना चाहिए और पुट्टी' पॉलिशिंग, बाहरी / आंतरिक इमल्शन पेंट्स/वेदर कोट जैसी महंगी वस्तुओं का उचित रिकॉड रखना सुनिश्चित किया जाना चाहिए।
7. दोहराए जाने वाले कार्यों जैसे व्हाईट वॉश आदि का विस्तृत माप इंजीनियरिंग कोड पैरा संख्या 1327 में निर्धारित मानक माप पुस्तकों (एसएमबी) पर आधारित होना चाहिए। संदर्भ एमबी का उपयोग. करने की प्रणाली, यदि किसी भी इकाई पर प्रचलित है, बंद किया जाना चाहिए।
8. यह भी देखा गया है कि कुछ शीर्षों में कोई कार्य आदेश जारी नहीं किया गया था और कुछ शीर्षों के विरुद्ध जारी किए गए कार्य आदेश का मूल्य 50% से कम था, यह अधिकारियों की ओर से खराब निगरानी को दर्शाता है।
9. जीएम (डब्ल्यू) / डब्ल्यूसीआर के पत्र संख्या मुख्यालय /डब्ल्यूजी/आरबी सर्क–/56 पं. IV/ ए दिनांक 19.06.14 के अनुसार योजना और प्रगति दोनों के संबंध में कार्य आदेश की उचित निगरानी की जानी चाहिए ताकि सुरक्षा जमा और निष्पादन गारंटी की जब्ती के लिए कार्रवाई सुनिश्चित की जा सके।

"यदि एजेंसी विशेष अध्याय का कार्य नहीं करती है या USSOR के किसी विशेष अध्याय के लिए सभी कार्य आदेशों में प्रदान की गई राशि के 25% से अधिक कार्य आदेश रद्द कर दिया जाता है, तो इसे गैर–संतोषजनक प्रदर्शन माना जा सकता है और पूर्ण सुरक्षा जमा और प्रदर्शन गारंटी जब्त /वसूली की कार्यवाही जा सकती है"

विद्युत

12. जेम (GeM) अनुबंध द्वारा 5 स्टार रेटिंग एयर कंडीशनरों की खरीद से संबंधित ।

इलेक्ट्रिकल जनरल के एक डिपो में सतर्कता जांच के दौरान यह पता चला कि 5 स्टार रेटिंग एयर कंडीशनरके लिए जेम (GeM) अनुबंध दिनांक 01.05.2020 को एक फर्म के पक्ष में बनाया गया था, जबकि इस उत्पाद के लिए 5 स्टार रेटिंग 1 जनवरी 2018 से 14 दिसंबर 2019 तक वैध अवधि थी। चूंकि GeM अनुबंध दिनांक 01.05.2020 को उत्पन्न हुआ है, इसलिए इन एयर कंडीशनर को GeM पोर्टल पर प्रदर्शित नहीं किया जाना चाहिए था, क्योंकि उनकी स्टार रेटिंग मान्य नहीं थी। स्टार रेटिंग के इस मुद्दे को GeM प्राधिकारियों के उचित स्तर पर उठाया जाना चाहिए ताकि या तो स्टार रेटिंग की वैधता स्पष्ट रूप से इंगित की जानी चाहिए या इन कंपनियों को GeM पोर्टल पर इन एयर कंडीशनर को प्रदर्शित नहीं किया जाना चाहिए, ताकि वैधता अवधि समाप्ति के बाद अनुबंध उत्पन्न न किया जा सके।

13. टीआरडी / पीएसआई की आउटसोर्स रखरखाव गतिविधि के लिए निम्नलिखित प्रणाली सुधारों का सुझाव दिया गया है:–

i) ठेकेदार के कर्मचारियों द्वारा की जा रही विभिन्न गतिविधियों. की चेक शीट में अनुसूची (Schedule item) के दोहराव से बचने के लिए स्थान, संख्या के साथ उपकरण क्रमांक भी होना चाहिए। चेक शीट उसी दिन या अनुसूची (Schedule item) के अगले दिन तैयार की जानी चाहिए।

ii) ठेकेदार कर्मचारियों द्वारा की जा रही विभिन्न गतिविधियों. की चेक शीट पर संबंधित डिपो प्रभारी या एसएसई द्वारा हस्ताक्षरित प्रतिहस्ताक्षरित किया जाना चाहिए और इन चेक शीट में रेलवे प्रतिनिधि का नाम और पदनाम स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाना चाहिए।

iii) पावर ट्रांसफार्मर के कंडीशन बेस्ड मेंटेनेंस के लिए बीडीवी और डीजीए को उसी एजेंसी से परीक्षण कराया जाना चाहिए जैसा कि टेंडर शेड्यूल / चेक शीट में बताया गया है। वे मानक जो स्थिति आधारित अनुरक्षण के लिए महत्वपूर्ण कारक हैं, इन चेक शीटों पर भरे जाने चाहिए।

iv) निविदा शर्त के अनुसार कार्य गतिविधि आधारित ठेकेदार कर्मचारियों की उपस्थिति स्पष्ट रूप से अनुरक्षित किया जाना चाहिए।

v) अधिकारी स्तर पर यह सुनिश्चित किया जाना है कि रेलवे बोर्ड द्वारा जारी पत्र संख्या एल.सं. 2012/सीई– I/सीटी /0/20 दिनांक 10.05.2013 का कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए और इसे केवल कागजी औपचारिकता के रूप में नहीं माना जाना चाहिए।

vi) भुगतान के लिए भरी गई माप पुस्तिका में संबंधित एसएसई द्वारा स्थान (जहाँ अनुसूची की गतिविधियाँ . की जाती हैं) की जानकारी होनी चाहिए और नमूना जांच के दौरान

सिस्टम में पारदर्शिता. बनाए रखने के लिए संबंधित अधिकारी द्वारा इस पहलू को भी ध्यान में रखा जाना चाहिए।

vii) मौजूदा प्रावधानों के अनुसार विभिन्न स्तरों के ठेकेदार के कर्मचारियों को जारी किए जा रहे योग्यता प्रमाण पत्र का एक मानक प्रारूप होना चाहिए।

14. डब्ल्यूसीआर के एक निर्माण स्थल में सतर्कता जांच के दौरान, नए ओएचई कार्य के लिए सुझाव :–

i) निविदा शर्त के अनुसार प्रत्येक 250 मीटर पर बियरिंग प्रेशर का परीक्षण डायल गेज टाइप पेनेट्रोमीटर द्वारा किया जाना चाहिए और इसे प्रत्येक नींव स्थल पर ठेकेदार द्वारा उपलब्ध भी कराया जाना चाहिए ताकि प्रत्येक स्थान पर क्रास चेक की सुविधा हो, लेकिन सतर्कता चेक के दौरान एसएसई के पास ऐसा कोई रिकार्ड नहीं मिला जिसके माध्यम से यह पता लगाया जा सके कि प्रत्येक स्थान पर क्रास चेक किया गया था।

ii) सतर्कता जांच में, यह पाया गया कि मृदा परीक्षण रिपोर्ट में मिट्टी के स्तर और प्रकार के बारे में विवरण नहीं है और साइट के स्थानों से मिट्टी के नमूनों के संग्रह के तरीके के बारे में कुछ भी नहीं बताया गया है और रिपोर्ट मिट्टी के नमूने उपलब्ध कराने के 01 साल बाद दी गई थी।

iii) फील्ड सुपरवाइजर के पास उपलब्ध सीएसडी अहस्ताक्षरित थी और उसी के आधार पर फाउंडेशन का कार्य निष्पदित किया गया था। इसलिए. यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि निविदा कार्य के निष्पादन से पहले सक्षम प्राधिकारी द्वारा सीएसडी अनुमोदित होना चाहिए।

iv) कार्य के दौरान मिट्टी के प्रकार में परिवर्तन के कारण क्रमांक 996/3ए पर नींव का प्रकार बीजी 7/147 से एनबीसी /126 में बदल दिया गया था। लेकिन सक्षम प्राधिकारी का कोई अनुमोदन नहीं था और यहां तक कि डीपीआर पर कुछ भी उल्लेख नहीं किया गया था। इसलिए मिट्टी की स्थिति के अनुसार नींव के प्रकार में किसी भी परिवर्तन के लिए सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन अभिलेखों पर उपलब्ध होना चाहिए।

v) अधिकारी स्तर पर यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि आईआर जीसीसी में खंड संख्या 26ए को शामिल करने के संबंध में रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों का कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए और इसे केवल कागजी औपचारिकता के रूप में नही माना जाना चाहिए।

vi) यह देखा गया है कि साइट आर्डर बुक को बनाए रखने की कोई व्यवस्था नहीं थी,जबकि एलओए में यह स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है कि साइट आर्डर बुक को कार्य स्थल पर दिन–प्रतिदिन के निर्देशों के निष्पादन के संबंध में बनाए रखा जाएगा। संबंधित एसएसई द्वारा साइट आर्डर बुक को साइट पर बनाए रखने की दिशा में, अधिकारी स्तर पर इस पहलू को भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

सिग्नल एवं दूरसंचार

15. ऑकलन (Estimation) स्तर पर कार्य के निष्पादन भाग का यथार्थवादी मूल्यांकन

एक कार्य अनुबंध के संबंध में, आकलन स्तर (Estimation Stage) पर कार्य के निष्पादन भाग (Execution Stage) के वास्तविक मूल्यांकन के संबंध में सतर्कता जाँच के दौरान नोट किए गए अवलोकन निम्नानुसार हैं :–

1) एक डिवीजन में सिग्नलिंग. मदों की आपूर्ति और निष्पादन के कार्य के संबंध में एक सेक्शन में सीटीआर, टीएसआर, टीटीआर और टीडब्ल्यूआर . विभिन्न ट्रैक कार्य किया गया था।
2) निविदा को 92.19% आपूर्ति भाग और 7.8 % निष्पादन के साथ प्रदान किया गया था। सक्षम प्राधिकारी ने कार्य के लिए आपूर्ति (Supply) एवं निष्पादन (Execution) के अनुपात 65:35 का अनुमोदन प्रदान किया था।
3) काम पूरा होने के बाद, आपूर्ति (Supply) हिस्से में कोई बदलाव नहीं देखा गया जबकि कार्य के निष्पादन. (execution) भाग में (–)51.62% भिन्नता (variation) देखी गई है।
4) चूंकि काम इंजीनियरिंग कार्यों से जुड़ा था, जिसके लिए केबल और सिग्नलिंग गियर की मामूली शिफ्टिंग की आवश्यकता थी, जिसमें. वस्तुओं (item) की छोटी मात्रा जैसे केबल के लिए खुदाई, सभी प्रकार की सड़कों की क्रॉसिंग के लिए कटाई, ट्रैक क्रॉसिंग के लिए खुदाई, केबल रूट मार्करों को लगाना और सुरक्षित करने का कार्य किया गया था। जबकि केबल कोर की अवसान (termination), उपकरण की स्थापना, डीडब्ल्यूसी पाइप बिछाने, जीआई पाइप को ठीक करने जैसी कई वस्तुओं (items) की आवश्यकता नहीं थी । अत: यह स्पष्ट है कि कार्य के निष्पादन भाग (execution part) को उचित मूल्यांकन (assessment) के बिना अनुमान के आधार पर तैयार किया गया था। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, यह सुझाव दिया जाता है कि अनुमान के आधार पर तैयार किया निष्पादन भाग (execution part) को उचित. मूल्यांकन (assessment) के बिना अनुमान के आधार पर तैयार नहीं किया जाना चाहिए। अत: यह सुझाव दिया जाता है कि इस संबंध में सभी क्षेत्रीय इकाइयों को प्रासंगिक निर्देश जारी किए जाएं ।

16. कार्य अनुबंध के तहत निर्मुक्त (released) सिग्नलिंग सामग्री का लेखा–जोखा।

एक एलओए में सतर्कता जांच के दौरान नोट किए गए अवलोकन इस प्रकार हैं । साइट से अनुबंध के तहत विभिन्न सिग्नलिंग सामग्री को खोला जाता है। अत: काम शुरू करने से पहले रेलवे के प्रतिनिधि और ठेकेदार को सर्वेक्षण करना चाहिए और निर्मुक्त (released) सिग्नलिंग.. सामग्री के लिए एक संयुक्तनोट तैयार करना चाहिए। इस संयुक्त नोट के आधार पर खोली गई कुल सामग्री में से कुछ उपयोगी सामग्री को ओपन लाइन या अन्य विभाग जिन्हें इस सामग्री की आवश्यकता हो उपयोग के लिए रखा जा सकता है।

ठेकेदार द्वारा डिपो को कभी–कभी. रिलीज सामग्री के साथ नई जारी की गई सामग्री जोड़कर

लौटाई जाती है, लौटाई गई सामग्री के लेखा के दौरान सामग्री की मात्रा में अंतर पाया गया है। पूरी प्रक्रिया के दौरान, काम पूरा होने के बाद जारी सिम्नलिंग सामग्री के लेखांकन (accountal) के लिए कोई व्यवस्थित प्रक्रिया नहीं अपनाई गई।

उपरोक्त को देखते हुए, यह सुझाव दिया जाता है कि परीक्षण करने के लिए जिम्मेदार क्षेत्र अधिकारी (field officer) को सिग्नलिंग सामग्री जारी करने के कार्य पर भी उचित निगरानी रखनी चाहिए। (यदि सिग्नलिंग सामग्री जारी करने का उल्लेख अनुसूची (schedule) में किया गया है)

भंडार

17. सेल्फ लाइफ आइटम्स के स्टॉक मास्टर में 'सेल्फ–लाइफ पीरियड' को अपडेट करने के लिए और ऐसी वस्तुओं के विवरण में "आइटम सेल्फ लाइफ है और दो महीने से अधिक पुरानी निर्माण तिथि स्वीकार्य नहीं है" का उल्लेख करना।

सतर्कता जाँच के दौरान यह देखा गया है कि:–

1) बिटुमिनस कंपाउंड की खरीद के लिए अंतिम तिथि 08.04.2020 के साथ एक सीमित निविदा आमंत्रित की गई थी, जिसके आधार पर पी ओ जारी किया गया था। उपरोक्त मद सेल्फ लाइफ आइटम की एक एएसी मात्रा 300 किलोग्राम के लिए समय सीमा केवल 06 महीने के लिए दिया गया था, और कंपित (staggered) वितरण कार्यक्रम (delivery schedule) नहीं दिया गया था।
2) उपरोक्त मद बहुत पहले से टीकेडी पर अधिक मात्रा में उपलब्ध था लेकिन सहायता के आधार पर एकत्र करने का कोइ प्रयास नहीं किया गया था।
3) मुख्यालय खरीद आदेश के अंतिम सफल आपूर्तिकर्ता का नाम डिपो खरीद (depot purchase) क एलटी पैनल में शामिल नहीं किया गया था।
4) निविदा फाइल में कोई स्वीकृति (acceptance) रिकार्ड उपलब्ध नहीं था और टीएस/आरआर की ऑनलाइन स्वीकृति के लिए भी किसी आधार का उल्लेख नहीं किया गया था।
5) डिपो द्वारा स्वीकृत आपूर्ति में विनिर्माण तिथि या तो उल्लेखित नहीं थी या 06 महीने से अधिक पुरानी थी जो सतर्कता जांच के बाद खारिज कर दी गई थी। इसलिए निम्नलिखित प्रणाली में सुधार का सुझाव दिया जाता है।

i) सभी सेल्फ लाइफ आइटम के स्टॉक मास्टर में सेल्फ लाइफ पीरियड को अपडेट करना। ऐसी वस्तुओं के लिए विवरण में उल्लेख होना चाहिए, "वस्तु सेल्फ लाइफ है इसलिए सामग्री की आपूर्ति की तारीख निर्माण की तारीख से 60 दिन के भीतर होनी चाहिए" जैसा कि कई सेल्फ लाइफ वस्तुओं में वर्णित है।
ii) यदि सेल्फ लाइफ वस्तुओं का आवश्यकता से अधिक मात्रा के लिए पीओ जारी किया

जाना है तो सेल्फ लाइफ वस्तुओं के लिए खरीद आदेश कंपित (staggered) आपूर्ति अवधि के साथ होना चाहिए।

iii) डिपो को सेल्फ लाइफ वस्तुओं की अवधि समाप्ति के कारण होने वाले नुकसान से बचने के लिए डब्ल्यूसीआर के अन्य डिपो में सेल्फ लाइफ सामग्री (यदि बहुत अधिक मात्रा में उपलब्ध हो) से एकत्र करने का प्रयास करना चाहिए।

iv) डिपो खरीद में मुख्यालय खरीद आदेशों के पिछले सफल आपूर्तिकर्ताओं को शामिल करना चाहिए या उन फर्मों को खरीद प्रक्रिया से बाहर करने के लिए औचित्य का उल्लेख करना चाहिए।

v) ऑनलाइन निविदा फाइल में प्रस्ताव की तकनीकी उपयुक्तता/ दर युक्ति संगतता स्वीकृति की एक प्रति रखना चाहिए।

vi) निर्माण से 60 दिनों के भीतर आपूर्ति सुनिश्चित. करने के लिए प्राप्त वस्तु की निर्माण तिथि की जांच करना चाहिए।

आपसे अनुरोध है कि उपरोक्त सभी फील्ड इकाइयों को उपयुक्त निर्देश जारी करें।

18– ओईएम और उनके स्थानीय विक्रेताओं की वास्तविकता के संबंध में सिस्टम में सुधार।

स्टोर डिपो में सतर्कता जांच के दौरान, दो वस्तुओं की गैर–स्टॉक (Non-Stock) खरीद से संबंधित कागजात (एलएचबी कोचों के सर्ज सप्रेसर के साथ मुख्य संपर्ककर्ता (Main Contactor) और एलएचबी एसी कोचों के लिए डिन टाइप एचआरसी फ्यूज़)। यह देखा गया है कि दोनों ही मामलों में ओईएम का डिलीवरी चालान और उसके अधिकृत डीलर प्रमाण पत्र आपूर्तिकर्ताओं –द्वारा जमा नहीं किया गया था। ओईएम और उनके स्थानीय विक्रेताओं की वास्तविकता सुनिश्चित करने के लिए, निम्नलिखित सिस्टम सुधारों का सुझाव दिया गया है:

1) आपूर्तिकर्ता को सामग्री आपूर्ति के साथ ओईएम/अधिकृत – डीलर का डिलीवरी चालान जमा करना होगा ताकि ओईएम और उनके स्थानीय–विक्रेताओं की वास्तविकता का पता लगाया जा सके।

2) आपूर्ति की गई सामग्री की वास्तविकता– सुनिश्चित करने के लिए, ओईएम और उनके स्थानीय विक्रेताओं – द्वारा ओईएम के खरीद और परीक्षण प्रमाण पत्र के साथ मांग और खरीद आदेश पर नोट के रूप में नीचे उल्लिखित शर्त को जोड़ा जा सकता है: "आपूर्तिकर्ता को ओईएम से जारी किए गए, परीक्षण प्रमाण पत्र और वारंटी प्रमाण पत्र के साथ ओईएम– या अधिकृत डीलर का डिलीवरी चालान जमा करना चाहियें"

3) ओईएम द्वारा अधिकृत डीलर निश्चित अवधि के लिए वैध हैं, इसलिए इस संबंध में निर्देश भी जारी किए, जाने चाहिये ताकि स्थानीय विक्रेता ओईएम से उनकी वैधता के साथ जारी प्राधिकरण प्रमाण पत्र भी जमा कर सके ।

प्रणालीगत सुधार / System Improvement
वर्ष (2022)

विद्युत

1. Housekeeping and preparation of meal including provision of subsidized meals के संबंध में।

पमरे के एक रनिंग रूम में "Housekeeping and preparation of meal including provision of subsidized meals" के ठेके संबंध में सतर्कता निवारक जांच की गई। जाँच में यह पाया गया कि पेनालटी अधिरोपण के लिये किसी तरह का कोई रजिस्टर नहीं बनाया गया, ठेका कर्मियों को जारी किये गये पहचान पत्रों में पदनाम नहीं दर्शाया गया, Randomly counter check करने हेतु एक वर्क डायरी नहीं बनाई गई, भुगतान हेतु प्रेषित किये गये पत्र में संलग्न दस्तावेजों का विवरण नहीं लिखा पाया गया एवं पमरे के विभिन्न रनिंग रूमों में कार्यरत ठेका कर्मियों की संख्या में एकरूपता नहीं पाई गई।

उक्त संबंध में प्रणालीगत सुधार हेतु निम्नलिखित सुझाव दिये गये :-

i) पेनाल्टी अधिरोपण के लिये किसी तरह का कोई रजिस्टर नहीं बनाया गया है अतएव एक पेनालटी रजिस्टर बनाया जाये जिसमें ठेकेदार के प्रतिनिधी एवं रेलवे के प्रतिनिधी के संयुक्त हस्ताक्षर हों जिससे कि तंत्र में पारदर्शिता का अभाव न दिखे।

ii) ठेका कर्मियों के पहचान पत्रों में पदनाम आवश्यक रूप से दर्ज किया जाये जिससे कि ठेका कर्मियों को अन्यत्र जगह पर न लगाया जाये एवं वेतन विसंगति न हो।

iii) 20% of monthly quantities को randomly counter check करने हेतु एक वर्क डायरी बनाई जाये क्योंकि Contract Agreement में इसे मेजरमेंट का आधार माना जाता है एवं पदस्थ अधिकारी जो कि मंडल में पदस्थ हैं उन्हीं का उल्लेख किया जाये।

iv) बिल भुगतान हेतु, वरि.मं. वित्त प्रबंधक को प्रेषित पत्र में संलग्न दस्तावेजों का विवरण अनिवार्य रूप से अंकित किया जाये जिससे बाद में दस्तावेजों को संलग्न करने अथवा निकालने की संभावना न बन सके। उक्त तथ्यों के अलावा, इस तरह के ठेका कार्य रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के अनुसार Men Power के स्थान पर Activity Based होने चाहिये और यदि मुख्यालय की राय में Men Power के आधार पर ही इस तरह के कार्य कराये जाने हैं, तो निम्नलिखित सुधारों की अपेक्षा है:-

पमरे के अन्य मंडलों में इसी तरह के कार्य हेतु जारी किये गये LOAs से यह संज्ञान में आया कि रनिंग रूम में कार्यरत ठेका कर्मियों की संख्या में एकरूपता नहीं है। अतएव इस संबंध में विद्युत मुख्यालय को रेलवे बोर्ड द्वारा Subsidized Meal/Food हेतु जारी दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए Men Power deployment के पहलू पर समीक्षा कर रनिंग रूम की Occupancy एवं Men Power Deployment के बीच सह-संबंध स्थापित कर एक

फिटमेंट फेक्टर का निर्धारण करना चाहिये जिससे इस तरह के अनुबंधों में Optimum Men Power ही तैनात किये जायें व रेल राजस्व में बचत हो सके।

2. अग्रदाय राशि के उपयोग के संबंध में।

पमरे के एक विद्युत लोको शेड में अग्रदाय राशि के दुरूपयोग के पहलू पर सतर्कता निवारक जाँच की गई। जांच में यह पाया गया कि सामान्य अग्रदाय की राशि अग्रदाय धारक के द्वारा एक बार में निकाल ली जाती है एवं फिर खर्च की जाती है। इसी तरह फ्यूल अग्रदाय से खरीदी चेक के माध्यम से एक बार में सारी मात्रा खरीद ली जाती है।

उक्त संबंध में प्रणालीगत सुधार हेतु निम्नलिखित सुझाव दिये गये :–

i) मं. रेल प्रबंधक (कार्मिक), जबलपुर द्वारा WCR NPS No.28/2017 Dated 19.05.2017 के तहत रेलवे बोर्ड के पत्र क्रमांक 2016/F(X)II/10/27 Dated 10.04.2017 की प्रति सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु सर्वसंबंधित मंडल को प्रेषित की गई थी।

इस पत्र में उललेखित सर्टिफिकेट जिसका फार्मेट निम्नानुसार है कि अनुपालना सुनिश्चित की जाये :–

A certificate to be recorded by the procuring official / imprest holder in the following format :

"I, am personally satisfied that these goods purchased are of the requisite quality and specification and have been purchased from a reliable supplier at a reasonable price."

ii) फ्यूल अग्रदाय से खरीदी के उपरांत, खरीदी गई फ्यूल की मात्रा की जाँच विद्युत लोको शेड में भी की जाये एवं इस संबंध में पर्यवेक्षक द्वारा प्रमाणन भी किया जाये कि गेज से नापने पर ..... लीटर डीजल की मात्रा पाई गई तथा प्रशासनिक स्तर पर भी इसकी आवधिक निगरानी होनी चाहिये।

iii) प्रमुख वित्त सलाहकार / पमरे को इस संबंध में सुझाव दिया जाता है कि जो सामान्य अग्रदाय हेतु इम्प्रेस्ट कार्ड दिया गया है उसके द्वारा मदों की खरीदी करने का प्रावधान उसी तरह से होना चाहिये जैसे कि डेबिट कार्ड के माध्यम से होता है। इस तरह की प्रकिया अपनाने से कैश की डीलिंग कम हो सकेगी एवं दुरूपयोग की संभावना भी न्यूनतम हो सकती है।

iv) प्रमुख वित्त सलाहकार / पमरे को इस संबंध में सुझाव दिया जाता है कि सभी सरकारी वाहनों में Fastag सुनिश्चित कर अग्रदाय से भुगतान हेतु आदेश जारी किया जाये जिससे NHAI Toll Plaza पर बिना Fastag के कारण दिये जाने वाले Double Toll Tax से बचा जा सके तथा वाहन संबंधी टेंडरों में टेंडर दस्तावेजों में Fastag का प्रावधान करने हेतु निर्देशित किया जा सके एवं Fastag statement के आधार पर टेंडर में निहित शर्तो के अनुरूप भुगतान किया जा सके।

3. कर्मचारियों के मूवमेंट के संबंध में।

एक डिपो की शिकायत की जाँच के दौरान यह तथ्य संज्ञान में आये कि उपस्थिति पंजिका में लाइन डयूटी का विवरण नहीं लिखा जाता है, मूवमेंट एक कार्य वितरण रजिस्टर में लिखा

जाता है एवं मूवमेंट हेतु पृथक से कोई रिकार्ड नहीं रखा जाता है।

अतएव उक्त कमियों में प्रकियागत सुधार हेतु निम्नलिखित सुझाव दिये गये :–

i) उपस्थिति पंजिका में प्रत्येक कर्मचारी के नाम के आगे उसके लाईन अथवा डयूटी पर आने के बाद लाईन पर जाने हेतु संबंधित विवरण दर्ज किया जाना चाहिये । इस संबंध में प्रशासनिक अधिकारियों का भी चेक होना चाहिये जिससे एक system बना रहे एवं पालन न करने वालों पर अनुशासनिक कार्यवाही का प्रावधान हो।

ii) उक्त डिपो में देखा गया कि कर्मचारियों का मूवमेंट एक कार्य वितरण रजिस्टर में लिखा जाता है एवं इस रजिस्टर पर किसी भी पर्यवेक्षक के हस्ताक्षर नहीं होते जो कि सही प्रकिया नहीं है, अतएव मूवमेंट रजिस्टर आवश्यक रूप से डिपो में उपलब्ध होना चाहिये।

iii) हर डिपो में एक मूवमेंट रजिस्टर होना चाहिये जिस पर संबंधित कर्मचारी के मूवमेंट के विवरण दर्ज हों एवं डिपो इंचार्ज अथवा उसकी अनुपस्थित में किसी अन्य सुपरवाइजर के अनुमोदन स्वरूप हस्ताक्षर होने चाहिये। इस पहलू पर टीआरडी में कार्यरत अधिकारियों को भी समय–समय पर सुनिश्चित करना चाहिये ।

4. तय समय–सीमा में निविदाओं का निपटारा –

एक मण्डल में वरिष्ठ मण्डल विद्युत अभियंता (कर्षण परिचालन) एवं वरिष्ठ मण्डल विद्युत अभियंता (सामान्य) के कार्यालय में सतर्कता निवारक जांच में यह पाया गया कि निविदाएं प्रस्ताव की वैधता अवधि (ऑफर वेलिडिटी पीरियड) में निराकृत नहीं की जा रही है। इस संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा पत्र संख्या 2016/CE-I/CT/18/OMC/Time Frame/Para 13.3 दिनांक 22.12.2016 द्वारा स्पष्ट दिशा–निर्देश जारी किये गये हैं जिसमें स्पष्ट रूप से कहा गया है कि निविदाओं का निपटारा प्रस्ताव की वैधता अवधि (ऑफर वेलिडिटी पीरियड) में ही किया जावे। इस संबंध में प्रमुख मुख्य यांत्रिक अभियंता, महोदय को इस संबंध में पूर्व में जारी दिशा–निर्देशों को पुनः जारी करने एवं उसकी अनुपालना सुनिश्चित करवाने हेतु सुझाव दिया गया है।

5. संविदा के कियान्वयन के संबंध में प्रणालीगत सुधार – एक कर्षण वितरण डिपो में सतर्कता निवारक जांच की गई जिसमें एल्यूमीनियम बस बार के स्थान पर कॉपर बस बार लगाने की संविदा के क्रियान्वयन की जांच की गई जिसमें निम्नलिखित तथ्य संज्ञान में आये।

1) कार्य का क्रियान्वयन कराने वाले वरिष्ठ खण्ड अभियंता के पास संविदा अनुबंध की प्रति उपलब्ध नहीं थी ।

2) अनुबंध के तहत सप्लाई किये जाने वाले मटेरियल से संबंधित इंस्पेक्शन प्रमाण–पत्र उपलब्ध नहीं थे।

3) सप्लाई किये जाने वाला मटेरियल टिन–ब्रांज धातु का था किंतु क्रियान्वयन करवाने वाले पर्यवेक्षक के पास इसके जांच से संबंधित कोई जानकारी नहीं थी।

उपरोक्त तथ्यों को देखते हुए निम्नलिखित प्रणालीगत सुधार जारी किये गये –

i) कार्य का कियान्वयन कराने वाले वरिष्ठ खण्ड अभियंता के पास संविदा अनुबंध की प्रति

उपलब्ध होनी चाहिए।

ii) अनुबंध के तहत सप्लाई किये जाने वाले मटेरियल से संबंधित इंस्पेक्शन प्रमाण–पत्र उपलब्ध होना चाहिए।

iii) कंसाईनी इंस्पेक्शन के केस में मटेरियल के सेम्पल की रेलवे की प्रयोगशालाओं में रेण्डम टेस्टिंग की विधि अपनाई जानी चाहिये, जिससे कि सप्लायर मटेरियल की गुणवत्ता के प्रति सजग रहेंगे।

कार्मिक

6. **मृतक रेलकर्मी के आश्रितों को मिलने वाली पेंशन के संबंध में**

एक मण्डल के इटारसी स्टेशन पर एक महिला रेलवे कर्मचारी को प्राप्त हो रही फेमिली पेंशन के संबंध में सतर्कता जांच की गई तो पाया कि उक्त महिला कर्मचारी द्वारा दिनांक 01.01. 2009 को पुनर्विवाह कर लिया गया था फिर भी जांच दिनांक तक फैमिली पेंशन अनियमित तौर पर प्राप्त कर रही थी जबकि पेंशन नियम के अनुसार पुनर्विवाह होते ही, मृतक कर्मचारी के विधवा / विधुर को देय फेमिली पेंशन बंद हो जाती है।

उक्तसंदर्भ में शासकीय धन का फेमिली पेंशन के तौर पर गलत भुगतान की रोकथाम हेतु सुझाव है कि मृतक कर्मचारी के विधवा / विधुर को देय 'मानार्थ पास' जारी करने से पूर्व, विधवा / विधुर से उनकी तत्कालिक वैवाहिक स्थिति संबंधी घोषणा पत्र (Undertaking) प्राप्त की जाए, जिसमें इस बात की स्पष्ट हस्ताक्षरित घोषणा हो कि "संबंधित विधवा ,विधुर ने उक्त दिनांक तक पुनर्विवाह नहीं किया और यदि पुनर्विवाह किया है तो पेंशन जारीकर्ता बैंक को पुनर्विवाह की सूचना देकर, बैंक पावती की प्रति मानार्थ पास जारीकर्ता के पास जमा करा दिया है ।" मृतक कर्मचारी के सेवारत विधवा / विधुर से भी एचआरएमएस के माध्यम से वार्षिक सुविधा पास उद्घोषणा के साथ उक्त घोषणा पत्र (Undertaking) प्राप्त करने का प्रावधान हेतु उचित स्तर पर कार्यवाही की जा सकती है। साथ–ही–साथ कल्याण निरीक्षक के माध्यम से समय–समय पर जांच करवाकर यह भी सूनिश्चित किया जा सकता है कि कोई मृतक रेल कर्मचारी के विधवा / विधुर पुनर्विवाह के उपरांत तो फेमिली पेंशन प्राप्त नहीं कर रहे हैं तथा तद्नुसार कार्यवाही की जा सकती है।

7. **चाइल्ड केयर लीव के संबंध में–** एक आकस्मिक सतर्कता निवारक जांच में पाया कि कर्मचारियों को दी जाने वाली चाइल्ड केयर लीव का रिकॉर्ड उचित प्रकार से नहीं रखा जा रहा है एवं लीव की अवधि में कर्मचारियों को किये जा रहे वेतन भुगतान में रेलवे बोर्ड के परिपत्र आर.बी.ई. 64 /2019 का अनुपालन सुनिश्चित नहीं किया जा रहा है जिससे कर्मचारियों को वेतन का अधिक भुगतान हो रहा है।

नियमानुसार 365 दिन चाइल्ड केयर लीव पूर्ण होने के बाद, कर्मचारियों द्वारा ली जा रही चाइल्ड केयर लीव में 80 प्रतिशत के वेतन का भुगतान किया जाना है जबकि कर्मचारियों को पूर्ण वेतन का भुगतान किया जाना पाया गया है।

अत: पश्चिम मध्य रेल में प्रणाली सुधार के तहत निम्नलिखित सुझाव दिया जाता है कि –

1. पश्चिम मध्य रेल के ऐसे सभी कर्मचारी जो कि चाइल्ड केयर लीव की पात्रता रखते हैं उनकी सेवापंजी में एल.ए.पी. की ही तरह अलग से सी. सी.एल. के अवकाश खाते के रिकॉर्ड बावत् शीट अनुरक्षित की जाए।
2. चाइल्ड केयर लीव की स्वीकृति के समय अवकाश शीट को संलग्न करते हुए कार्यालय टिप्पणी में बैलेंस भी दर्ज किया जाए ताकि उसके स्वीकृत करने वाले अधिकारी के द्वारा क्रॉस चौकिंग की जा सके ।
3. लीव को स्वीकृत करने वाले अधिकारी के द्वारा जैसे ही सी.सी.एल. बैलेंस 365 से कम हो वैसे ही कर्मचारी के पे रोल बनाने वाले एवं सेवापंजी अनुरक्षित करने वाले डीलिंग क्लर्क को सूचित करना सुनिश्चित किया जाए।
4. सेवापंजी रखने वाले कर्मचारी के द्वारा एक रजिस्टर अनुरक्षित किया जाए जिसमें उसकी डीलिंग के सभी पात्र कर्मचारियों की सी.सी.एल. के दौरान 80 प्रतिशत वेतन भुगतान किये जाने का रिकॉर्ड अनुरक्षित किया जाना सुनिश्चित किया जाए।

8. विभागीय परीक्षा में पात्रता की शर्तों हेतु कट ऑफ डेट के संबंध में– एक आकस्मिक सतर्कता निवारक जांच में पाया कि जेई (टी.एम.) 25 प्रतिशत विभागीय कोटे के तहत एल. डी.सी.ई. परीक्षा के लिए अधिसूचना जारी की गई । अधिसूचना में पात्रता की तीन शर्तो का उल्लेख किया गया जिसमें पात्रता की शर्त कमांक 01 में पात्रता निर्धारण की कट ऑफ डेट दर्ज नहीं की गई, अन्य पात्रता की दो शर्तों में पात्रता निर्धारण की कट ऑफ डेट दर्ज की गई। प्रकरण में इसी आधार पर एक अपात्र किये गये कर्मचारी को माननीय अधिकरण के अंतरिम आदेश के तहत चयन की परीक्षा में सम्मिलित किया जाना पड़ा।

अत: पश्चिम मध्य रेल में प्रणाली सुधार के तहत निम्नलिखित सुझाव दिया जाता है कि –

1. पश्चिम मध्य रेल के क्षेत्राधिकार में चयन के लिए जारी की जाने वाली सभी अधिसूचनाओं में पात्रता की सभी शर्तो के लिए, पात्रता निर्धारण की कट ऑफ डेट अंकित करने के साथ ही संबंधित रेलवे बोर्ड परिपत्र का भी स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाए जिससे एक आम रेल कर्मचारी भी चयन की अधिसूचना के लिए अपना आवेदन प्रस्तुत करने के पूर्व अपनी पात्रता का स्वयं भी निर्धारण कर सके ।

   कृपया चयन के लिए जारी की जाने वाली अधिसूचनाओं में पारदर्शिता लाने के लिए एवं अनावश्यक कोर्ट केस को रोकने के लिए पमरे में इस संबंध में स्पष्ट समेकित दिशा–निर्देश प्रणाली सुधार के तहत जारी किये जाने की व्यवस्था करे तथा की गई कार्यवाही से इस कार्यालय को अवगत कराये।

9. स्टाफ कैंटीन के संबंध में– एक शेड में संचालित की जा रही स्टाफ कैंटीन में जांच की गयी, जांच के दौरान निम्नलिखित तथ्य परितिक्षित हुए।

i) कैंटीन "no profit no loss" के आधार पर डीजल शेड में कार्यरत स्टाफ की ही मैनेजमेंट कमेटी बनाकर संचालित की जा रही है,कैंटीन के संचालन में कार्मिक और लेखा विभाग का कोई प्रतिनिधित्व नहीं है । इसके संचालन के सम्बन्ध में कोई दस्तावेज उपलब्ध

नहीं हैं। यह कैंटीन एक statutory कैंटीन नहीं है।

ii) स्टाफ कैंटीन में मैनेजर सहित कुल 07 कर्मचारी कार्यरत है जो रेल कर्मचारी नहीं हैं। इन कर्मचारियों को मासिक वेतन का भुगतान नकद राशि में किया जाता है। इन कर्चारियों को कार्य पर रखे जाने एवं उनके वेतन निर्धारण के सम्बन्ध में कोई दस्तावेज उपलब्ध नहीं हैं।इन सभी 07 कर्मचारियों को रेलवे पास की सुविधा भी दी जा रही है परन्तु पास जारी करने का कोई उचित आधार उपलब्ध नहीं पाया गया।

iii) कैंटीन से होने वाली आय को बैंक में जमा न कर नकद रूप में कैंटीन कैशियर के पास रखा जाता है जबकि कैंटीन के नाम से बैंक अकाउंट खुला हुआ है जिसमे विगत वर्षो में लगभग रूपये 1000/– प्रतिमाह ही जमा किया जा रहा है जो कि कैंटीन से होने वाली प्रतिदिन की आय से भी अत्यधिक कम है ।

iv) वर्ष 2019 में कैंटीन का ऑडिट लेखा विभाग द्वारा कराया गया परन्तु वर्ष 2020 एवं 2021 का ऑडिट, रजिस्टर ऑडिटर द्वारा कराया गया है। अत: इस सम्बन्ध में कोई स्पष्ट नियम नहीं है कि ऑडिट की जिम्मेदारी किसकी है ।

v) कैंटीन के किचन में घरेलू सिलिंडर का इस्तेमाल किया जा रहा जबकि चाय, नाश्ता, खाना आदि की बिक्री तय दामों पर की जाती है जो की एक वाणिज्यिक गतिविधि है अत: वाणिज्यिक सिलेंडर का उपयोग किया जाना चाहिए।

vi) इस शेड में वर्तमान में लगभग 800 कर्मचारी कार्यरत हैं एवं कैंटीन का संचालन कर्मचारी कल्याण के लिए किया जाना प्रतीत होता है। अत: उपरोक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए इस कैंटीन का संचालन पश्चिम मध्य रेल मुखालय में संचालित की जा रही कैंटीन के अनुरूप किया जा सकता है जो कि आवेदन आमंत्रित करके आउट सोर्स के आधार पर केन्द्रीय हित निधि समिति द्वारा तय किये गए मानदंडों के आधार पर संचालित की जा रही है।

10. कर्मचारी के ऑफ लाईन आवेदन पर एनपीएस से आंशिक निकासी के संबंध में–

एक सतर्कता जांच में पाया गया कि कर्मचारी के द्वारा एन पी एस से आंशिक निकासी के आफ लाइन आवेदनों पर कार्मिक तथा लेखा विभाग से स्वीकृति संबंधी कार्यवाही करके NPS Claim Processing Cell, CRA Mumbai को सिस्टम से भेजने में व हार्ड प्रति भेजने में विलंब प्रदर्शित है। रेलवे बोर्ड के परिपत्र आर बी ई 157/2017 के अनुसार भविष्य निधी आवेदनों पर अधिकतम 07 दिनों में कार्यवाही पूर्ण हो कर भुगतान की समय सीमा निश्चित की गई है।

आफ लाइन एन पी एस से आंशिक निकासी आवेदनों के संबंध में ऐसी कोई समय सीमा निश्चित नहीं होने के कारण मंडलों से आवेदनों को भेजने की कार्यवही में दो से तीन माह का समय लगाया जाना पाया गया है। अत: विलंब को कम करने के लिये प्रणाली सुधार के तहत यह सुझाव है कि रेलवे बोर्ड के परिपत्र आर बी ई 157/2017 के अनुसार ही एन पी एस से आंशिक निकासी के आफ लाइन आवेदनों पर भी रेलवे बोर्ड के परिपत्र में दी गई समय सीमा में कार्यवाही किये जाने हेतु गाइड लाइन जारी की जाये।

वाणिज्य

11. **खान पान स्टालों के आवंटन के संबंध में–** एक शिकायत की सतर्कता जांच में यह पाया गया है कि खानपान स्टालों के आवंटन के समय फ्लोट किए जाने वाले निविदा में बिडर्स के द्वारा, उनकी उपयुक्तता के लिए प्रस्तुत किए जाने वाले अनिवार्य दस्तावेजों के प्रारूप का स्पष्ट विवरण नहीं दिया गया था । किंतु ऑन लाइन निविदा प्रस्तुत करने के बाद बिडर्स की पात्रता का निर्धारण करते समय अल्पसंख्यक समुदाय से संबंधित मध्यप्रदेश राज्य शासन द्वारा निर्धारित प्रारूपको आधार बनाया गया। इसके आधार पर इस विशेष (specific) प्रारूप के अनुरूप न होने के कारण उच्च बोली वाले कुछ बिडर्स को अपात्र माना गया, जो शिकायत का कारण बना है। संबंधित आवंटन निविदा अल्पसंख्यक समुदाय के लिए आरक्षित होने के कारण इसके लिए आवश्यक प्रमाण के प्रारूप की स्पष्ट सूचना देना आवश्यक था।

इसके लिए निम्नलिखित प्रणाली सुधार (System improvement) प्रस्तावित है –

1. किसी विशेष निविदा को फ्लोट करने से पूर्व प्रस्तुत किए जाने वाले समस्त आवश्यक प्रमाण–पत्रों की प्रकृति एवं प्रारूप को स्पष्ट किया जाए।
2. अलग–अलग शासन (केन्द्र या राज्य) में प्रमाण–पत्रों के अलग–अलग प्रारूप की संभावना की स्थिति में लिखा जाना चाहिए, "प्रमाण–पत्रों को केन्द्र या संबंधित राज्य सरकार के द्वारा निर्धारित गाइडलाइन के अनुरूप प्रारूप में प्रस्तुत किया जाए (Certificates should be produced in the format as per guidelines laid by central or relative state Government)
3. निविदा के लिए सभी आवश्यक शर्तों का स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए, जो भिन्नार्थी या अस्पष्ट न हों। शर्तों की भाषा अलग–अलग व्यक्तियों द्वारा भिन्न अर्थ निकालने वाली न हो।

12. **मालगाड़ी के लोडिंग / अनलोडिंग के संबंध में–** सतर्कता जांच में यह तथ्य प्रदर्शित हुआ है कि प्रकरण में प्रचलित नियमों के अंतर्गत डारेक्ट लोडिंग (ट्रक से वैगन) अथवा डायरेक्ट अनलोडिंग (वैगन से ट्रक) की जानी प्रदर्शित हुई है, यह कार्य प्रणाली पार्टी द्वारा केवल मौखिक आधार पर माल पर्यवेक्षक से संपर्क कर अपनाई जा रही है जिसके लिए वर्तमान में कोई लिखित निर्देश टैरिफ रूल में उपलब्ध नहीं है तथा इस संबंध में जोनल ,मंडल स्तर पर भी किसी प्रकार के आदेश का जारी होना नहीं पाया गया है। बिना किसी नियम अथवा निर्देशों के यह कार्य प्रणाली संपूर्ण जोन / मंडल में अपनाई जा रही है जिससे मुख्य हानि यह है कि डायरेक्ट माल की अनलोडिंग के दौरान यदि पार्टी को किसी वैगन में कम क्षतिपूर्ण माल प्राप्त होता है तो मालगोदाम पर्यवेक्षक से मिलकर उस वैगन को डंप होना दिखाकर,कमी / हानि प्रदर्शित कर क्षतिपूर्ति क्लेम किये जाने की संभावना बढ़ जाती है, विशेषकर शक्कर के रैक की अनलोडिंग के दौरान। इसके अतिरिक्त किसी भी औचक निरीक्षक के दौरान यह सुनिश्चित किया जाना असंभव होता है कि अनलोड किया गया माल किस वैगन से उतारा

गया, क्योंकि रेलवे नियमानुसार अनलोडिंग के उपरांत लगाए गए चट्टे पर वैगन कमांक अंकित किया जाना चाहिए परंतु प्रदर्शित नहीं हुआ हैं।

13. **रेलवे स्टेशन पर माल के संबंध में–** सतर्कता जांच में यह भी पाया गया है कि एक स्टेशन पर पार्टी द्वारा डायरेक्ट लोडिंग ट्रक से वैगन में की गई एवं शेष माल को बिना अनुमति के रेलवे प्लेटफार्म में स्टैक कर दिया, यह मानकर कि अगले रैक को लोड करते समय पड़े माल को उपयोग में ले लिया जाएगा। इस प्रकरण में भी डायरेक्ट लोडिंग करने हेतु पार्टी द्वारा संबंधित माल पर्यवेक्षक को सूचना नहीं दी गई थी। सतर्कता जांच उपरांत देय स्टैकिंग चार्जेस की वसूली की गई। उपरोक्त के अतिरिक्त जांच के दौरान ऐसे और भी प्रकरण परिलक्षित हुए है जहां पार्टी द्वारा ई–इंडेंट लगाये गए एवं ई–इंडेंट को बिना खनिज विभाग से Validate कराये केवल Party Request पर ही स्कैटिंग की परमिशन दी जानी पाई गयी है। अत: उक्त अनियमितताओं को रोकने हेतु प्रणाली सुधार के अंतर्गत् निम्नाकित सुझाव प्रेषित है ताकि अनियमित कार्य प्रणाली को रोक जा सके।

i) पार्टी द्वारा खनिज (ORES) की लोडिंग किये जाने हेतु सर्वप्रथम पार्टी इंडेंट को खनिज विभाग से Validate कराये एवं इंडेंट की प्रति आर.टी.पी. (प्रारूप–2) सहित स्टेशन को प्रस्तुत करे, स्टेशन प्रबंधक यह सुनिश्चित किये जाने हेतु जिम्मेवार होंगे कि पार्टी द्वारा इंडेंट की Validate प्रति आर.टी.पी. (प्रारूप–2) सहित स्टेशन को सौपी गई है, त्पश्चात् स्टेशन प्रबंधक द्वारा मंडल परिचालन कंट्रोल को उक्त आशय की सूचना मंडल परिचालन कंट्रोल को दी जाए जिससे उपरोक्त तथ्यों को सुनिश्चित करने के उपरांत ही मंडल परिचालन कंट्रोल पार्टी को स्टैकिंग परमिशन जारी करे, जिससे अवैध माइनिंग को रोका जा सकेगा क्योंकि खनिज विभाग पार्टी के पास उपलब्ध वैध खनिज के आधार पर इंडेंट Validate करेगा एवं खनिज को रेल से परिवहन किये जाने हेतु आर.टी.पी. (प्रारूप–3) जारी करेगा। कराये एवं इंडेंट की प्रति आर.टी.पी. (प्रारूप–2) सहित स्टेशन को प्रस्तुत करे, स्टेशन प्रबंधक यह सुनिश्चित किये जाने हेतु जिम्मेवार होंगे कि पार्टी द्वारा इंडेंट की Validate प्रति आर.टी.पी. (प्रारूप–2) सहित स्टेशन को सौपी गई है, तत्पश्चात् स्टेशन प्रबंधक द्वारा मंडल परिचालन कंट्रोल को उक्तआशय की सूचना मंडल परिचालन कंट्रोल को दी जाए जिससे उपरोक्ततथ्यों को सुनिश्चित करने के उपरांत ही मंडल परिचालन कंट्रोल पार्टी को स्टैकिंग परमिशन जारी करे, जिससे अवैध माइनिंग को रोका जा सकेगा क्योंकि खनिज विभाग पार्टी के पास उपलब्ध वैध खनिज के आधार पर इंडेंट Validate करेगा एवं खनिज को रेल सेपरिवहन किये जाने हेतु आर.टी.पी. (प्रारूप–3) जारी करेगा।

ii) स्टैकिंग रजिस्टर के नियमानुसार अनुरक्षण के लिए पुन: दिशा–निर्देश जारी किये जाने की आवश्यकता है ताकि रेलवे बोर्ड द्वारा जारी पत्र कमांक TCR/1078/2010/11 के बिंदु कमांक 5 में वर्णित प्रावधानों (Rake wise Transit pass having truck numbers to be handed over to SM/Goods Clerk. At the end of the month one copy of each Transit Pass will be collected by the Mining Authorities) को कड़ाई से लागू किया

जा सके। पार्टी द्वारा प्रतिदिन की गई स्टैकि का संपूर्ण विवरण स्टैकिंग रजिस्टर में तिथिवार एवं कुल स्टैक की गई मात्रा सहित माल पर्यवेक्षक द्वारा दर्ज किया जाना आवश्यक है जो यह प्रदर्शित करेगा कि स्टैकिंग किये जाने के दौरान पर्यवेक्षण कार्य किया गया एवं पार्टी द्वारा स्टैकिंग निर्धारित अवधि में ही पूर्ण कर ली गई है।

iii) पार्टी द्वारा ई–इंडेंट लगाये जाने की दशा में इंडेंट को खनिज विभाग से Validate कराने के उपरांत इंडेंट की Validated प्रति को FOIS सिस्टम में अपलोड किये जाने की संभावना को भी देखा जाना चाहिए, परंतु जब तक ऐसा नहीं हो पा रहा, तब तक के लिए उक्तसंबंध में उचित दिशा–निर्देश जारी कर यह सुनिश्चित किया जा सकता है कि प्रत्येक प्रकरण में खनिज विभाग से Validated इंडेंट एवं आर.टी.पी. (प्रारूप–2) की प्रति प्राप्त होने के उपरांत ही पार्टी को रेल परिसर में खनिज स्टैक करने की अनुमति दी गई है।

14. खनिज (ORES) की लोडिंग किये जाने से पूर्व इंडेंट को खनिज विभाग से Validate कराये जाने एवं ई–इंडेंट लगाये जाने की दशा में इंडेंट को खनिज विभाग से Validate कराने हेतु कार्यविधि विकसित किये जाने एवं प्रणाली सुधार के संबंध में–

एक सतर्कता जांच में तथ्य प्रदर्शित हुआ है कि ORES की लोडिंग हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा जारी कार्यप्रणाली आदेश (Ref:TCR/1078/2010/11 Dated-23/11/2010) का पालन नहीं किया जा रहा है जिसके अंतर्गत Validated इंडेंट के साथ खनिज विभाग से प्राप्त आर.टी.पी (प्रारूप–2) की प्रति (खनिज विभाग द्वारा जारी अग्रेषण नोट) पार्टी द्वारा प्रस्तुत नहीं की जा रही है एवं आर.टी.पी. (प्रारूप–2) की उपलब्धता को सुनिश्चित किये बिना ही केवल Party Request पर स्टैकिंग की परमिशन दी जा रही है। जांच में यह पाया गया है कि जैसे ही पार्टी द्वारा इंडेंट प्रेषित किया जाता है स्टेशन प्रबंधक द्वारा इसकी सूचना मंडल परिचालन कंट्रोल को दी जाती है एवं परिचालन कंट्रोल द्वारा स्टैकिंग की परमिशन बगैर आर.टी.पी. (प्रारूप–2) की उपलब्धता को सुनिश्चित किये ही दे दी जाती है जिससे अवैध खनिज (illegal mining) को बढ़ावा मिलता है एवं पार्टी द्वारा आर.टी.पी. (प्रारूप–3) प्रस्तुत किये जाने में देरी होती है। एक प्रकरण में पार्टी द्वारा स्टैकिंग किये जाने के उपरांत कहां से खनिज परिवहन कर लाया गया, उसका संपूर्ण विवरण मुख्य माल पर्यवेक्षक को उपलब्ध नहीं कराया गया एवं प्रतिदिन कितना माल स्टैक किया गया उसका विवरण भी स्टैकिंग रजिस्टर में दर्ज होना नहीं पाया गया, केवल औपचारिकता हेतु कुल स्टैकिंग अवधि के दौरान, कुल कितनी मात्रा स्टैक की गई, का ही उल्लेख माल पर्यवेक्षक द्वारा दर्ज किया जाना पाया गया है। एक अन्य प्रकरण की जांच के दौरान यह पाया गया है कि ज्यादातर मामलों में रैक के आगमन के पश्चात् आर.टी.पी. (प्रारूप–3) देरी से प्रस्तुत किये जाने के कारण 02 से 08 घंटों का विलंबन प्रशासनिक आधार पर दर्शाया जाना प्रदर्शित हुआ है जबकि प्लेसिंग में देरी पार्टी द्वारा आर.टी.पी. समय से प्रस्तुत न किये जाने के कारण थी।

अत: उक्तअनियमितताओं को रोकने हेतु प्रणाली सुधार के अंतर्गत निम्नांकित सुझाव प्रेषित है ताकि अनियमित कार्य प्रणाली को रोका जा सके एवं एक ऐसी प्रणाली विकसित कर सर्व

संबंधित को उपलब्ध कराया जाए जिससे उक्तअनियमितताओं को रोका जा सके।

i) डायरेक्ट लोडिंग (ट्रक से वैगन) अथवा डायरेक्ट अनलोडिंग (वैगन से ट्रक) के संबंध में सर्वप्रथम पार्टी से लिखित आवेदन प्राप्त किया जाए जिससे डायरेक्ट लोडिंग / अनलोडिंग किये जाने वाले सभी वैगनों का विवरण दिया हो।

ii) डायरेक्ट लोडिंग /अनलोडिंग किये जाने वाले सभी वैगन क्रमवार होना चाहिए ताकि वैगनों की लोडिंग /अनलोडिंग सुगमता से हो सके।

iii) संबंधित मुख्य माल पर्यवेक्षक द्वारा डायरेक्ट लोडिंग /अनलोडिंग की अनुमति से पहले वाणिज्य कंट्रोल के माध्यम से सक्षम अधिकारी से अनुमति लिया जाना आवश्यक होगा एवं उनके द्वारा यह सुनिश्चित किया जाएगा कि रेलवे प्लेटफार्म में केवल डंप किये जाने वैगनों का माल ही उतारा गया है।

iv) संबंधित मुख्य माल पर्यवेक्षक यह सुनिश्चित करेगा कि डायरेक्ट लोडिंग / अनलोडिंग की अनुमति दिए जाने से पूर्व पार्टी द्वारा किसी प्रकार की स्टैकिंग ट्रकों को भरकर खड़ा करना हो अथवा रेलवे परिसर का उपयोग बिना अनुमति के स्टैकिंग के लिए न हो।

15. उड़नदस्ता में कार्यरत कर्मचारियों के संबंध में – पश्चिम मध्य रेल पर 'क' स्टेशन पर स्थित सी.टी.आई./उड़नदस्ता कार्यालय में सतर्कता निवारक जांच की गई। जांच के दौरान पाया गया कि उड़नदस्ता में कार्यरत कर्मचारियों द्वारा कार्यालय में उपलब्ध मूवमेंट रजिस्टर में अपनी ड्यूटी शुरू करते समय तो निजी धन लिखकर अपने हस्ताक्षर किये जा रहे है परंतु किसी भी कर्मचारी द्वारा ड्यूटी समाप्त कर मूवमेंट दर्ज करने के पश्चात् अपने हस्ताक्षर नहीं किये जा रहे हैं जिससे यह मूवमेंट मुख्यालय वापस आकर उन्हीं के द्वारा दर्ज किया गया है अथवा नहीं यह सुनिश्चित नहीं किया जा सकता। यह भी पाया गया कि उड़नदस्ता कर्मचारियों हेतु उनका कार्यक्षेत्र / बीट निर्धारित नहीं है जिसके अभाव में उनके द्वारा अतिरिक्त यात्रा भत्ता दावा करने की संभावना हो सकती है।

उपर्युक्त तथ्यों के आधार पर निम्नलिखित प्रणाली सुधार प्रस्तावित है –

i) उड़नदस्ता में कार्यरत सभी कर्मचारियों द्वारा मूवमेंट रजिस्टर में अपनी ड्यूटी समाप्ति पर मूवमेंट स्पष्ट रूप से दर्ज करने के पश्चात् अपने हस्ताक्षर अनिवार्य रूप से किये जाए।

ii) उड़नदस्ता में कार्यरत सभी कर्मचारियों के लिए उनके मुख्यालय के अनुसार संबंधित मंडल द्वारा उनका कार्यक्षेत्र /बीट स्पष्ट रूप से निर्धारित किया जाए।

16. कैटरिंग यूनिट में काम करने वाले कर्मचारियों के चरित्र प्रमाण–पत्र के वेरिफिकेशन के संबंध में प्रणालीगत सुधार – एक कैटरिंग यूनिट में सतर्कता निवारक जांच की गई जिसमें कार्यरत कर्मचारियों की रिकार्ड की जांच की गई । IRCM Vol-III के चैप्टर XXVIII के पैरा 2805 के अनुसार कैटरिंग एवं वेण्डिंग के कार्य में नियुक्त किये जाने वाले कर्मचारियों के पूर्व

आचरण के संबंध में संबंधित पुलिस अधिकारियों से सत्यता प्रमाणित करवा ली जानी चाहिए। लाईसेंस धारी किसी भी परिस्थिति में वगैर सत्यापन के किसी भी कर्मचारी को अपने यहां नियुक्त नहीं करेगा।

सतर्कता निवारक जांच में यह संज्ञान में आया एक फर्म के सभी कर्मचारियों का प्रमाण–पत्र थाना जीआरपी, 'A' द्वारा जारी किया गया था तथा प्रमाण–पत्र में सिर्फ कर्मचारी का नाम और पता लिखा हुआ था। कोई अन्य पहचान–पत्र जैसे (आधार कॉर्ड) आदि का कोई जिक नहीं था, न ही कर्मचारियों की फोटो लगी हुई थी। इस स्थिति में यह सुनिश्चित करना कठिन हो जाता है कि चरित्र प्रमाण–पत्र जिस व्यक्ति का है, वही कार्य हेतु नियुक्तकिया गया है अथवा नहीं।

इस संबंध में एक प्रणालीगत सुधार जारी किये गये हैं जिसमें यह कहा गया है कि जहां पर कर्मचारी निवास करते हैं उस क्षेत्र के पुलिस अधिकारी से प्रमाण–पत्र लिया जाए जिसमें फोटो एवं आधार नंबर भी अंकित हों।

भंडार

17. **भण्डार की निविदाओं में ड्राईग/स्पेशिफिकेशन के आधार पर निविदा आमंत्रित किया जाना, न कि सेम्पल के आधार पर** –रेलवे बोर्ड द्वारा भेजी गई एक शिकायत की जांच के दौरान यह संज्ञान में आया कि डब्ल्यूसी आर के कुछ डिपो में निविदा, सेम्पल क्लॉज के साथ आमंत्रित की जा रही है बजाय की ड्रॉईंग /स्पेसिफिकेशन के आधार पर और कुछ निविदाओं में ड्राईग उनके ठीक फार्मेट में अपलोड नहीं की जा रही हैं जिससे कि डाउनलोडिंग के समय उनमें Error दर्शाता है। इस संबंध में निम्नलिखित प्रणाली का सुधार जारी किये गये हैं।

i) जहां तक संभव हो निविदा सेम्पल क्लॉज के साथ आमंत्रित नहीं की जानी चाहिए एवं ड्रॉईंग /स्पेसिफिकेशन तैयार कर निविदा के साथ अपलोड किया जाना चाहिये।

ii) अपलोड किये जाने वाले दस्तावेज पीडीएफ फार्मेट में होने चाहिए एवं अपलोड करने के पूर्व यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि वह खुल रहे हैं या नहीं।

18. **Approved Likely Sources से निविदा आमंत्रित करना** –सतर्कता निवारक जांच में यह तथ्य संज्ञान में आया कि डब्ल्यू सी.आर. के कुछ डिपो में नॉन स्टाक मदों की खरीदी हेतु जारी की जाने वाली सीमित निविदा आमंत्रण के समय Likely Sources का अनुमोदन डिपो अधिकारियों द्वारा नहीं किया जा रहा है। इस संबंध में एक प्रणालीगत सुधार जारी करने हेतु पत्र लिखा गया है जिसके अनुसार सीमित निविदा द्वारा खरीदी हेतु खरीदकर्ता अधिकारी Likely Sources के पैनल का अनुमोदन करेगें जिसमें फर्म का नाम एवं नंबर स्पष्ट रूप से उल्लिखित रहेगा जिससे कि संबंधित कर्मचारी उसके अनुसार प्रकिया को आगे बढ़ा सकें।

मैकेनिकल

19. एसी एवं ट्रेन लाईटिंग डिपो में वारंटी फेलुअर की मॉनीटरिंग–

एक मण्डल के एसी एवं एसी एवं ट्रेन लाईटिंग डिपो में सतर्कता निवारक जांच के दौरान यह परिलक्षित हुआ कि वारंटी फेलुअर के संबंध में मुख्यालय द्वारा जारी निर्देशों का पालन नहीं हो रहा है, न ही अधिकारी स्तर पर इसकी मॉनीटरिंग की जा रही है। इस संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी पत्र कमांक 2000/RS(G)/379/2 दिनांक 07.08.2015 जिसमें कि वारंटी के संबंध में दिशा–निर्देश दिये गये हैं, डिपो में उपलब्ध ही नहीं है। इस संबंध में प्रमुख मुख्य यांत्रिक अभियंता, महोदय को इस संबंध में पूर्व में जारी दिशा–निर्देशों को पुनः जारी करने हेतु सुझाव दिया गया है।

20. अतिरिक्त एसी कोच मैकेनिक के संबंध में प्रणालीगत सुधार – अतिरिक्त एसी कोच मैकेनिक के कार्य के संबंध में की गई सतर्कता निवारक जांच में निम्नलिखित अनियमितताएं पाई गई :–

(1) कोई भी रेल प्रतिनिधि हाजिरी हेतु रखी गई डायरी में हस्ताक्षर नहीं कर रहा था। जबकि निविदा की शर्तो के अनुसार ऐसा किया जाना चाहिए था।

(2) एसी कोच कर्मचारियों द्वारा निजी कैश की घोषणा सिर्फ अंकों में की जा रही थी, शब्दों में नहीं।

(3) यद्यपि वहां पर कुछ दण्ड जैसे कि किसी भी यात्री की शिकायत पर ध्यान न देने पर 1000 /– रुपये, दुर्व्यवहार हेतु 2000 /– रुपये, एसी मैकेनिक द्वारा शरारतपूर्ण गतिविधि के लिए 2000 /– रुपये एवं किसी भी ठेकेदार के कर्मचारी द्वारा कार्यस्थल को गंदा करने के लिए 200/– रुपये के दण्ड का हा है किंतु इसको सुनिश्चित करने के लिए कोई व्यवस्था नहीं है।

उपरोक्त तथ्यों को ध्यान में रखकर निम्नलिखित प्रणालीगत सुधार जारी किये गये हैं –

(1) उपरोक्त वर्णित नियमों के कड़ाई से अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए एसी कोच में इनसे संबंधित स्टीकर चिपकाये जाने चाहिए जिससे कि यात्री एसी मैकेनिक की लॉगबुक में अपनी शिकायतें दर्ज करा सकें जो कि भविष्य में जिसके आधार पर जुर्माना अधिरोपित किया जा सके। ऐसा करने पर कार्य करने वाले कर्मचारी भी अपनी जिम्मेदारी के प्रति सजग रहेंगे। इसके अभाव में अनुबंध में दिये गये जुर्माने के प्रावधान का अनुपालन नहीं हो सकता।

(2) निविदाकारों द्वारा जमा किये गये दस्तावेजों की जांच अच्छी तरह से होनी चाहिए जिससे कि निविदा में वर्णित शर्तो का पालन हो सके ।

(3) संविदा करार के कियान्वयन के लिए एक समय–सीमा सुनिश्चित होनी चाहिए जिससे कि दण्ड/वसूली की प्रकिया में कोई बाधा उत्पन्न न हो।

(4) अधिक पारदर्शिता लाने के लिए कर्मचारियों द्वारा अपने निजी कैश की घोषणा शब्दों एवं अंकों में किया जाना चाहिए।

प्रणालीगत सुधार / System Improvement

वर्ष (2023)

विद्युत

1. अस्थाई विद्युत कनेक्शन संबंधित प्रक्रियागत सुधार

पश्चिम मध्य रेल के एक स्टेशन पर अस्थाई विद्युत कनेक्शन संबंधित सतर्कता निवारक जाँच में निम्नलिखित अनियमितता पाई गयीं :-

- रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या दिनांक 03.06.2020 के स्पष्ट निर्देशों के बावजूद अस्थाई विद्युत कनेक्शनों के लिए " Pre-paid meter" का प्रावधान किये जाने का कोई प्रयास नहीं किया गया ।
- अस्थाई विद्युत कनेक्शन के लिए लगाए विद्युत मीटरों की मीटर रीडिंग का रिकार्ड उचित ढंग से अनुरक्षित (maintain) नहीं किया जा रहा है। मीटर रीडिंग रिकार्ड में प्रविष्टियाँ लापरवाही पूर्ण तरीके से की जा रही हैं। उनमें ओवर राईटिंग/कटिंग/ मॉडिफिकेशन किये जा रहे हैं तथा मीटर रीडिंग स्टाफ एवं संबंधित पर्यवेक्षक इंचार्ज के द्वारा इनको प्रतिहस्ताक्षरित करके प्रमाणित (authenticate) नहीं किया जा रहा है।
- मीटर रीडिंग रिकार्ड की संबंधित वरिष्ठ खण्ड अभियंता के द्वारा न तो निगरानी (monitor) की जा रही है और न ही इस रिकार्ड को उनके द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित किया जा रहा हैं । अधिकारी स्तर पर भी इस विषय (matter) पर कोई निगरानी नही की जा रही है।
- अस्थाई विद्युत कनेक्शन के संबंध में विद्युत मीटर के जल जाने की स्थिति में ऐसी घटना की कोई जाँच नहीं की जा रही है तथा रूटिन रूप से मीटर को बदला जा रहा है।

उपरोक्त अनियमितताओं के परिपेक्ष्य में अस्थायी विद्युत कनेक्शनों एवं उनकी मीटर रीडिंग के संबंध में PCEE/WCR को निम्नलिखित **प्रक्रियागत सुधार (System improvement)** संस्तुतित किये गये :

- रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2009/Elect(G)/150/7/Pt. दिनांक 03.06.2020 के द्वारा यह निर्देशित किया गया है कि "all installations (Railway staff quarters, Vendors, Private Contractor's offices, restaurants, Union Office etc.) from

which Railway has to collect charges for consuming electricity should be provided with prepaid meters" उपरोक्त रेलवे बोर्ड के पत्र के अनुपालन में एक सुनिश्चित कार्य योजना (Action plan) के अंतर्गत एक निश्चित समय सीमा में पश्चिम मध्य रेल के तीनों मंडलों पर अन्य स्थापना (Installation) के साथ-साथ अस्थाई विद्युत कनेक्शनों के लिए भी "Pre-paid meter" लगाए जाने का प्रावधान किया जाए।

- जब तक अस्थाई विद्युत कनेक्शनों सहित विभिन्न संस्थापनाओं (Installations) के लिए Pre-paid meters का प्रावधान नहीं होता है, तब तक वर्तमान Post -paid meter रीडिंग की व्यवस्था को streamline किया जाए।
- मीटर रीडिंग हेतु संबंधित मीटर रीडिंग कर्मचारियों के उत्तरदायित्व का निर्धारण करते हुए एक प्रक्रिया आदेश (procedure order) पश्चिम मध्य रेल के तीनों मण्डलों पर जारी किया जाए। हर मीटर रीडिंग स्टाफ के पास एक नंबर्ड पाकेट रीडिंग पुस्तिका उपलब्ध होनी चाहिए जिसमें संबंधित मीटर रीडिंग स्टाफ एक निर्धारित प्रारूप में रीडिंग संबंधित विवरण मीटर रीडिंग की तिथि के साथ नोट करें एवं हस्ताक्षरित करें। यह विवरण पर्यवेक्षक स्तर पर प्रतिहस्ताक्षरित होना चाहिए।

उपरोक्त मीटर रीडिंग पुस्तिका के आधार पर डिपो में अनुरक्षित हो रहे मीटर रीडिंग रजिस्टर में संबंधित पार्टी की रीडिंग उपरोक्त मीटर रीडिंग का संदर्भ देते हुए नोट की जाए। मीटर रीडिंग स्टॉफ पुस्तिका तथा डिपो रजिस्टर में प्रविष्टि करते समय यह सावधानी बरती जाए कि ओवर राईटिंग/कटिंग न हो। यदि प्रविष्टियों में किसी बदलाव/सुधार की आवश्यकता पड़ती है तो संबंधित स्टाफ एवं पर्यवेक्षक ऐसी प्रविष्टि को स्पष्ट रूप से काट कर उनमें बदलाव/सुधार करें तथा उन्हे प्रतिहस्ताक्षरित करें।

मंडल की विभिन्न संस्थापनाओं (Installations) पर लगे मीटरों की मीटर रीडिंग की समय-समय पर अधिकारी स्तर पर जाँच एवं रिव्यू होना चाहिए।

मीटर जलने की स्थिति में मीटर जलने के कारणों की विस्तृत जाँच की जाए एवं संबंधित जाँच रिपोर्ट संबंधित पर्यवेक्षक के कार्यालय में उपलब्ध रहे। हर डिपो पर्यवेक्षक द्वारा मीटर जलने की विस्तृत मासिक रिपोर्ट मंडल कार्यालय को भेजी जाए।

लेखा

2. GeM सप्लाई बिलों को ऑन लाइन वापस किये जाने से बिल भुगतान में देरी को रोकने हेतु प्रणाली सुधार

- एक सतर्कता जांच में यह पाया गया है कि Accounts Department द्वारा GeM बिल को ऑन लाइन वापस किये जाने पर बिल, GeM के return bill के pool में चले जाते हैं जिसमे Consignee को सभी Consignee से संबंधित रिटर्न बिल दिखाई देते है, ना कि सिर्फ स्वयं से संबंधित बिल। इस स्थिति में Consignee / Purchaser के लिए पेंडिंग बिल की जानकारी प्राप्त करना अति मुश्किल कार्य हो जाता है।
- अत: GeM बिलों के भुगतान में विलम्ब को रोकने हेतु PFA / WCR को CRIS द्वारा IPAS में निम्नलिखित सुविधा प्रदान कराने हेतु निम्न प्रणालीगत सुधार भेजा गया।
- Account विभाग द्वारा बिल रिटर्न किये जाने पर Consignee को सिर्फ उसके ID से सम्बंधित रिटर्न बिल ही उसकी ID में दिखने चाहिए ताकि उचित कार्यवाही कर पुन: बिल को लेखा विभाग को शीघ्र भेजा जा सके और अनावश्यक विलंब को रोका जा सके।

3. स्वीकृत अग्रदाय से किये गए अनियमित व्यय को रोकने हेतु प्रणाली सुधार।

पश्चिम मध्य रेल के एक वरिष्ठ अनुभाग अभियंता कार्यालय में की गयी सतर्कता निवारक जांच में यह पाया गया कि डिपो को स्वीकृत अग्रदाय रु. 5000/- था जबकि अग्रदाय खाते में हमेशा रु 10000/- से अधिक की धनराशि उपलब्ध थी।

- जाँच के दौरान यह पाया गया कि पूर्व में इम्प्रैस्ट आकाउन्ट में न्यूनतम राशि रू. 10000/- से कम होने पर खाते से बैंक द्वारा न्यूनतम बैलेन्स न होने पर पैनल्टी लगाने के कारण वरिष्ठ अनुभाग अभियंता द्वारा स्वयं की राशि से खरीदी की जा रही थी एवं सम्बंधित बिलों को समय पर रिकूपमेंट हेतु लेखा कार्यालय भेजा गया।
- इसके अतिरिक्त ऐसी सामग्री एवं रिपेयर कार्य में अग्रदाय धन से खर्च दिखाया गया जिनकी अनुमति नहीं थी. सामान की खरीदी से सम्बंधित कुछ बिलों पर बिल नंबर का अंकित न होना एवं वाहनों की मरम्मत इत्यादि पर अग्रदाय धन से खर्च किये जाने की लापरवाही प्रदर्शित हुई है।

अत: स्वीकृत अग्रदाय से अनियमित व्यय को रोकने हेतु निम्न प्रणाली सुधार PFA/WCR को संस्तुतित किये गये।

1. सभी अग्रदाय खाता धारको को यह स्पष्ट रूप से बताया जाय कि इम्प्रेस्ट होल्डर के खाते में न्यूनतम बैलेंस की अनिवार्यता नहीं है। इसके अतिरिक्त नए स्वीकृत अग्रदाय के मामले भी अग्रदाय खाता धारक को न्यूनतम बैलेंस रखने की अनिवार्यता नहीं होने के तथ्य को स्वीकृत पत्र में स्पष्ट उल्लेख किया जाये।
2. यदि किसी इम्प्रेस्ट होल्डर के खाते से न्यूनतम बैलेंस न रखे जाने के कारण किसी बैंक द्वारा राशि की कटौती की जाती है तो इम्प्रेस्ट होल्डर इसकी सूचना अपने अधिकारी एवं सम्बंधित लेखा अधिकारी को दे जिससे कि काटी गयी राशि की वापसी लेखा विभाग द्वारा सुनिश्चित की जा सके। ऐसे मामलों की मॉनीटरिंग हेतु एक सिस्टम मुख्यालय/ मंडल / कारखाना स्तर पर विकसित किया जाय।
3. अग्रदाय धनराशि का उपयोग अनुमत मदों के अलावा अन्य किसी मद में न किया जाए।
4. खाता धारक के खाते में स्वीकृत अग्रदाय से अधिक धनराशि उपलब्ध न हो. यह भी सुनिश्चित किया जाये।

Engineering

4. System Improvement Regarding Testing of Cut Spoil before Declaring Unusable

A preventive check had been conducted on aspect of quality of earth used in formation in a work of construction project which also involved handling of cutting. A note to USSOR item 013110/013111 i.e. earthwork in cutting....., provides that *"All usable earth arising from cut spoil shall be led into bank formation and unusable spoils shall dumped/stacked".*

During investigation, it was observed that in this work cut spoil had not been tested to know whether it is usable or not. Field officials had decided that cut spoil is not usable just on the base of visual inspection.

A system improvement was suggested to CAO/C/WCR that cut spoil may be tested from the NABL approved laboratory for its usability for formation earth work etc. before declaring it unusable to ensure optimal utilization of cut spoil and avoid wastage of precious Railway resources.

चिकित्सा

5. चिकित्सालय में भर्ती मरीजों को प्रदत्ता भोजन में प्रयुक्त कच्ची सामग्री को खरीदने के लिए कान्ट्रेक्ट हेतु प्रणाली सुधार

एक रेल्वे चिकित्सालय में भर्ती मरीजों को प्रदत्त भोजन में प्रयुक्त कच्ची सामग्री को खरीदने के लिए कान्ट्रेक्ट के संबंध में सतर्कता निवारक जांच के दौरान पाया गया कि अनाज, सब्जी, फल, दूध एवं अन्य सामग्री की खरीदी में इंडियन रेलवे मेडिकल मैनुअल **IRMM-2000** के पैरा 405 के प्रावधानों का अनुपालन नहीं हो रहा है।

PCMD/WCR को **Procurement of Hospital Diet Articles** के संबंध में **IRMM**- 2000 के पैरा 405 में उल्लेखित प्रावधानों के प.म.रे के समस्त चिकित्सालयों में अनुपालन हेतु निम्न प्रणालीगत सुधार भेजा गया।

(1) At places where departmental catering exists, efforts should be made to arrange the supplies of various raw materials through the catering department which should be requested to raise the necessary debits against the hospital for the supplies taken from the stock of the catering department.

(2) At other places, where the catering department is not able to arrange supplies, the purchase of provisions and various articles of diet may be through the agency of contractors, which should be on an open tender basis. In such cases, however, it is necessary that the Railways scrutinize the tenders properly and keep a proper watch on the execution of such contracts especially bearing in mind the following points:-

- The reasonableness of the rate of each individual item should be considered carefully before Acceptance
- The assessment of quantities should be as realistic as possible
- In the case of items with accepted prices very high, the bill passing officer should be specially cautioned so that abnormal increases over estimated quantities are watched and investigated and wide deviation in the actual monthly payments allowed from time to time against the originally estimated value of such items of the contracts are checked and action considered necessary taken.

6. System Improvement Regarding Local Purchase of Medicine and their Accountal

- During a Preventive Check in Railway Hospital, it was observed that the performance register in terms of Railway Board's letter dated 31/10/2018 was not being maintained.
- It was also observed that prescribed procedure as mentioned in railway board's letter that *order for supply against a particular item, should be placed on the vendor as per rotation and periodicity fixed by MD/CMS/CMO* was also not being followed.
- It was also observed that the accountal and monitoring of remaining medicines, not delivered to patients concerned, on account of any reason, was also not being done properly.
- In view of above irregularities following system improvement was suggested to PCMD/WCR:-
- Reiterate the provisions of the Railway Board policy letter 2017/H/4/1/local purchase dated 31/10/2018
- Streamline the Procedure for proper accountal and monitoring of remaining medicines by the concerned store pharmacist
- It was also suggested that contact details of the concerned patients may be recorded in the relevant record of the pharmacist so that they may be informed on receipt of their medicines.

7. System Improvement Regarding Hiring of AC Ambulance for Railway Hospital

During preventive check conducted in a Railway Hospital, regarding the working of the AC ambulance whose contract was awarded from 25/05/2020 to 24/05/2023, following irregularities were noticed :

- Unauthorized modifications and over writings have been found in entries of the logbook

- Movement details of the patients were not properly mentioned in the log book.
- Counter Signatures of shift supervisory official were also not found in the logbook.
- A.C. was not functional.
- Though as per contractual provisions, the ambulance should be fitted with the basic life support apparatus such as oxygen cylinder, flow meters with tubing and masks, etc. However, the flow meters and associated tubing were not available with the oxygen cylinder, making it non-functional.
- During investigation, it was found that in the past also, several serious violations of contractual provisions had been reported by the hospital staff, like un-cleanliness in the ambulance, non-compliance of instructions of transfer of patients to/from referral hospitals, providing smaller capacity ambulance and misbehavior with the hospital staff, etc. However, no punitive action has been taken against the contractor firm as per contractual provisions.
- It has also been observed that during the period from 24.02.2023 to 13.03.2023, the concerned firm had provided an ambulance of much smaller capacity. A show cause notice for this serious deficiency had been issued by the concerned Medical officer on 13.03.2023, but no punitive action as per contractual provisions has so far been taken.

In view of irregularities in the execution of the contract, the concerned official responsible for the execution was counseled and PCMD/WCR was advised that suitable punitive action against the concerned contractor firm may he taken as per contractual provision for all instances of

violations of contractual provisions, as available on record, during the entire contract period.

A system improvement was suggested to avoid recurrence of such irregularities :-

- Specific officials may be nominated for control and supervision of ambulance in every shift.
- Performa of vehicle log book should be standardized, Logbook entries should be made in neat and legible handwriting, without any overwriting or correction. Any overwriting and correction should be countersigned. All entries should becountersigned by shift supervisory officials.
- All service deficiencies should be recorded in log book, in every shift, on daily basis. Necessary punitive action as per contractual provision should be ensured for all such service deficiencies and these must get reflected in monthly bill particulars.
- A Model tender document for hiring of ambulances may be prepared by Medical HQs for guidance of Central Hospital/ and divisional hospitals. The Model tender document may clearly define the service standards and penalties/fines to be imposed for any non-compliance of service standards. Proper accountal of such penalties/fines imposed should be maintained against each such contract.
- Periodical testing / mock drills may be conducted at officer levels for ensuring proper functioning of life support equipment etc provided in the ambulance.

वाणिज्य

8. Terminal Management System (TMS) में पार्टी का e-demand के साथ स्टैकिंग आवेदन और अनुमति का प्रावधान लागू करने के सम्बन्ध में कार्य प्रणाली सुधार।

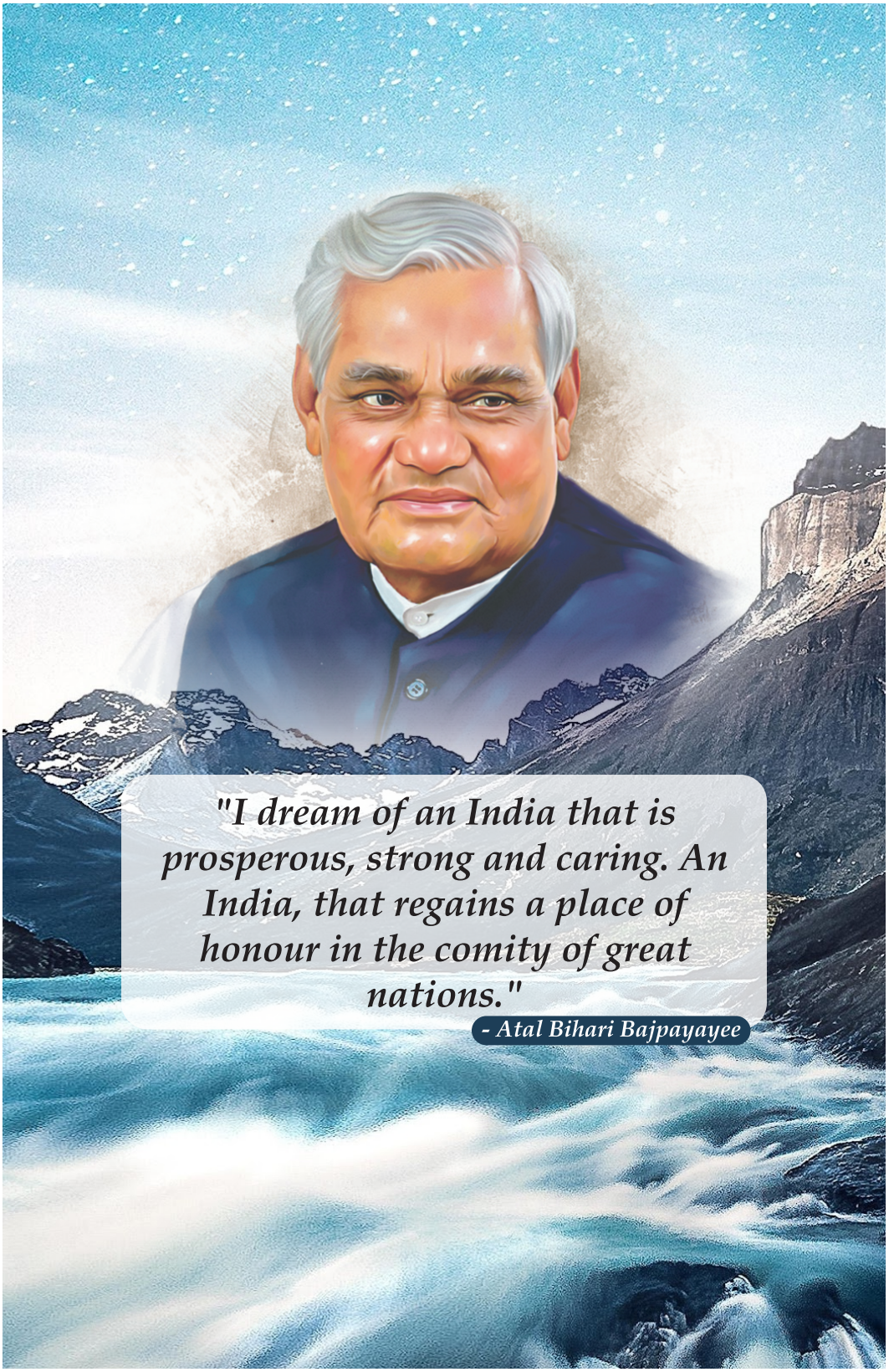
- जाँच का संक्षिप्त विवरण:- पश्चिम मध्य रेल के एक मण्डल के स्टेशन मालगोदाम की सतर्कता निवारक जाँच के दौरान यह पाया गया कि TMS में स्टैकिंग की फीडिंग का प्रावधान होने के बावजूद मुख्य माल पर्यवेक्षक के द्वारा मंडल से प्राप्त स्टैकिंग की स्वीकृत समय अवधि को TMS में प्रविष्टि नहीं किया गया जिससे पार्टी के द्वारा इंडेंट ऑनलाइन रद्द करने के बाद वेगन रजिस्ट्रेशन फीस (WRF) का प्रावधानों के विपरीत रिफंड हो गया एवं रेलवे बोर्ड द्वारा जारी प्रावधानों के अनुसार प्रेषक (consigner) से स्टैकिंग चार्ज भी नहीं लिया गया।
- **कार्यवाही:**- सतर्कता जाँच के उपरांत प्रेषक से वेगन रजिस्ट्रेशन फीस (WRF) ₹ 2,00,000/- (कुल दो लाख रुपया) और स्टैकिंग चार्ज ₹ 3,99,263/- (कुल तीन लाख निन्यानबे हजार दो सौ तिरसठ रुपया) वसूल किये गए।
- संबंधित मुख्य माल पर्यवेक्षक को दीर्घ शास्ति जारी की गई एवं उपरोक्त प्रकार की पुनरावृत्ति रोकने हेतु TMS में स्टैकिंग की मांग प्रेषक द्वारा इंडेट करते समय ही करने हेतु PCCM/WCR को निम्न **प्रणाली सुधार** की अनुशंसा की गई -
- TMS में E-Demand module में ही इंडेड लगाते समय ही स्टेकिंग की मांग के विवरण भरने हेतु कालम हो जिससे इंडेंट लगाते समय ही प्रेषक स्टैकिंग डिमांड के सम्बन्ध में Yes / No और यदि डिमांड Yes हो तो उसके बाद उसमें स्टेकिंग (मांगे गए घंटे आदि) का पूर्ण विवरण दर्ज कर सके।
- स्टैकिंग अनुमति भी TMS के माध्यम से ही ऑनलाईन सूचित की जाये और प्रेषक एवं प्रस्थान स्टेशन को सूचना मिल सके।
- इसके साथ साथ ऐसे मामलों के सम्बन्ध में जिनमें स्टैकिंग मांग पर यदि कोई कार्यवाही नहीं की गई हो, TMS द्वारा एक exception रिपोर्ट जारी किये जाने का प्रावधान हो
- नियमानुसार प्रेषक द्वारा देय स्थान शुल्क की गणना भी TMS के माध्यम से हो सके और उसे WRF आदि रिफंड करने में पूर्व ही TMS के माध्यम से ही सुनिश्चित की जा सके।

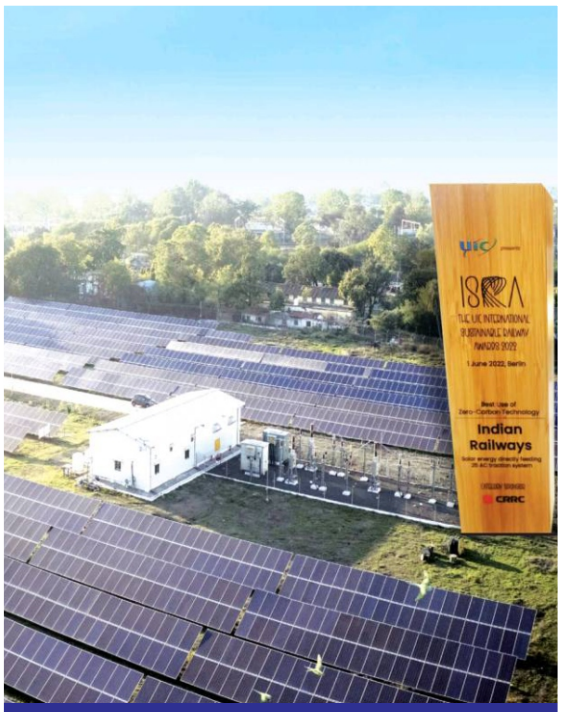
9. System Improvement to Avoid Loss of Railway Revenue Due to Mis-declaration of Commodity

- During investigation of a complaint, it was observed that the consignor has Mis-declared the commodity as Alum (less freight tariff) instead of Marble Powder (higher freight tariff) resulting in huge loss of Railway Revenue.
- As the commodity transported was not available at the time of investigation, to verify the facts of Mis-declaration, E-Way bills were collected from the various destination goods sheds, as E-way bills were given by the consignor at destination.
- Mismatch was found in forwarding notes/e-demand given at originating station and e-way bills given at destination. Case is also under investigation by CBI.

In order to avoid recurrence of such incidences in future, following system improvement was suggested:-

- To issue detailed inspection checklist for guidance for officers and supervisors/inspectors of commercial department at HQ and divisional level covering various aspects with especial focus on detecting Mis-declaration of commodity.
- Regular special drives and monitoring systems at HQ and divisional level to detect Mis-declaration.
- Upkeep of register/record in goods sheds for the checks conducted on the aspect of Mis-declaration of goods.
- Issuing suitable Instructions to check Mis-declaration on the basis of E-Way bills, submitted by the consignor at originating/destination station on a sample basis regularly.


"I dream of an India that is prosperous, strong and caring. An India, that regains a place of honour in the comity of great nations."
- Atal Bihari Bajpayayee



बीना सोलर पॉवर प्लांट

Printed at : Up to Date, Jabalpur-7470587143