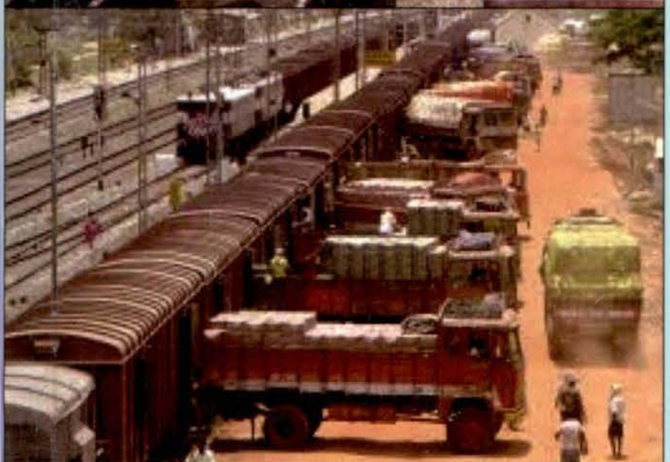
00508
1134



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

भारतीय रेल में मालगाड़ी प्रबंधन

भारतीय लेखा एवं लेखा परीक्षा विभाग ✦ INDIAN AUDIT AND ACCOUNTS DEPARTMENT

संघ सरकार (रेलवे)
2014 की प्रतिवेदन सं.31
(निष्पादन लेखापरीक्षा)

2014 की प्रतिवेदन संख्या 31 संघ सरकार (रेलवे)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन

भारतीय रेल में मालगाड़ी प्रबंधन

मार्च 2013 को समाप्त वर्ष के लिए

.... को लोकसभा/राज्यसभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)
2014 की प्रतिवेदन संख्या 31
(निष्पादन लेखापरीक्षा)

विषय सूची

	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्राक्कथन		v
संकेताक्षरों की सूची		vi
कार्यकारी सार		xi
अध्याय-I- प्रस्तावना		
प्रस्तावना	1.1	1
संगठनात्मक ढाँचा	1.2	2
लेखापरीक्षा उद्देश्य	1.3	3
लेखापरीक्षा मापदंड	1.4	4
लेखापरीक्षा कार्य-क्षेत्र, कार्यप्रणाली एवं नमूना चयन	1.5.	4
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	1.6	5
आभार	1.7	6
अध्याय-II- वैगनों और रेल इंजनों की खरीद की योजना एवं निधियन तथा वैगनों में तकनीकी विकास		
योजना	2.1.	7
वैगनों की आवश्यकता	2.2	8
रेल इंजनों की आवश्यकता	2.3	9
रेल इंजनों और वैगनों की खरीद का निधियन	2.4	10
भारतीय रेलवे वित्तीय निगम (आईआर एफसी) की भूमिका	2.5	11
वैगनों का निर्माण	2.6	12
रेलवे की अपनी उत्पादन इकाईयों द्वारा वैगनों का विनिर्माण	2.6.1	12
प्रत्यक्ष खरीद द्वारा वैगनों की खरीद	2.6.2	14
निजी पाटियों द्वारा निजी भागीदारी के अन्तर्गत वैगनों की प्राप्ति	2.7	16
वैगनों में प्रौद्योगिकीय उन्नयन	2.8	18
बीओएक्सएनआर वैगनों का डिजाईन एंव विकास	2.8.1	19
28 धुरी वैगनों का डिजाईन एंव विकास	2.8.2	20

वैगन का 25 टन धुरी भार में उन्न्यन	2.8.3	21
बीसीएनएचएल वैगनों का डिजाईन	2.8.4	22
अध्याय- III- वैगनों की पर्याप्त उपलब्धता और उनका प्रभावी उपयोग		
क्षेत्रीय रेलवे के बीच वैगनों का आवंटन	3.1	25
वैगनों की उपयोगिता	3.2	27
पार्टियों की मांग पर वैगनों की उपलब्धता	3.2.1	27
इंजनों तथा वैगनों के संबंध में दक्षता प्राचलों/सूचकांक का विश्लेषण	3.2.2	30
माल गाड़ियों की खाली गतिविधि	3.2.3	39
माल गाड़ियों की गति	3.2.4	40
लदान/उतराई प्रचालनों के दौरान अवरोधन	3.2.5	43
टर्मिनल यार्डों में अवरोधन	3.2.6	46
साइडिंग/माल शेडों में अपर्याप्त मूल अवसंरचना	3.3	49
माल गाडियों का देरी से आरम्भ	3.4	51
जोड़े न गए वैगन	3.5	54
विलम्ब शुल्क प्रभारों की वसूली	3.6	55
दुर्घटना हानि तथा अपूर्णता प्रभारों की वसूली	3.7	58
नए बने/आपूर्त वैगनों में कमियां	3.8	59
विविध लेखापरीक्षा निष्कर्ष	3.9	59
अध्याय-IV- इंजनों और वैगनों का अनुरक्षण		
इंजनों का अनुरक्षण	4.1	62
वैगनों का अनुरक्षण	4.2	63
टर्मिनल यार्डों में वैगनों की जांच	4.2.1	64
रूग्ण लाइन में वैगन जांच	4.2.2	65
टर्मिनल यार्डों मे अवसंरचना सुविधा के साथ-साथ अपेक्षित मशीनरी और संयंत्र की अनुपलब्धता	4.3	67
कार्यशालाओं में पीओएच	4.4	68
कार्यशालओं में पीओएच के लिए अदेय वैगनों का गलत प्रेषण और वैगनों को पीओएच के लिए कालातीत पाया जाना	4.4.1	70

वर्कशॉप (पीओएच से पूर्व/के दौरान/के पश्चात) में वैगनों का अवरोधन	4.4.2	72
वर्कशॉप में वैगनों के पीओएच में विलंब	4.4.3	74
पीओएच हेतु वर्कशॉप में वैगनो की प्राप्ति से उन्हें यातायात उपयोग हेतु वितरित करने तक वैगनो की गतिविधि	4.4.4	77
वर्कशॉप में वैगनो के लिए विशेष मरम्मत	4.4.5	79
अलदानयोग्य वैगनो की समीक्षा	4.5	80
निष्पक्ष नियंत्रण कार्यालय (एनसीओ) द्वारा अस्वीकृत वैगनों की स्थानीय पासिंग	4.6	83
वैगनों/इंजनों का अनुपयोगी घोषित करना	4.7	85
वैगनों/इंजनों का अनुपयोगी घोषित करना और उसका निपटान	4.7.1	85
वैगनों के अनुपयोगी घोषित करने की नमूना जाँच	4.7.2	87
अध्याय-V-भारतीय रेल में मालगाड़ी संचालन की निगरानी		
निगरानी	5.1	90
नियंत्रण कार्यालय (रेलवे बोर्ड)	5.2	92
केन्द्रीय नियंत्रण कार्यालय (क्षेत्रीय मुख्यालय)	5.3	92
मण्डलीय नियंत्रण कार्यालय	5.4	93
कार्यशालाओं के अनुरक्षण प्रचालनों और परिचालन विभाग तथा कार्यशाला प्राधिकरणों के बीच समन्वय की मॉनिटरिंग	5.5	96
अध्याय-VI-निष्कर्ष एवं सिफारिशें		
निष्कर्ष	6.1	98
सिफारिशें	6.2	101
परिशिष्ट और अनुबन्ध		
संगठनातमक चार्ट	परिशिष्ट I	103
नमूना चयन	परिशिष्ट II	104
विभिन्न पार्टियों को रेको के आबंटन की तुलना में माँग	अनुबन्ध 1	109
विभिन्न पक्षों को रेकों का मांग की तुलना में आबंटन-सूक्ष्म अध्ययन	अनुबन्ध 2	113
लदान/उतराई के दौरान अवरोधनों के कारण हुई हानि दर्शानें वाला विवरण	अनुबन्ध 3	116

चयनित लदान/उत्तराई केन्द्रों पर अवसंरचना सुविधाओं की स्थिति	अनुबन्ध 4	117
विलम्ब शुल्क प्रभारों का उपार्जन और माफ करना	अनुबन्ध 5	118
साइडिंग मालिको से क्षतिग्रस्त तथा कमी प्रभारों की वसूली न होना	अनुबन्ध 6	119
कार्यशाला में पीओएच के लिये देय नहीं प्राप्त वैगनों की विलंब से वापसी	अनुबन्ध 7	120
पीओएच हेतु अतिदेय पाए गए वैगनो का विवरण	अनुबन्ध 8	123
कार्यशालाओं में वैगनों के जांच की स्थिति	अनुबन्ध 9	125
अलदानयोग्य वैगनों का एज प्रोफाइल	अनुबन्ध 10	127
निरन्तर मॉनिटरिंग के लिए मंडलीय नियंत्रण कार्यालय में अनुरक्षित किए जा रहे महत्वपूर्ण रजिस्टर की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 11	128

प्राक्कथन

यह प्रतिवेदन (31 मार्च 2013 को समाप्त वर्ष की निष्पादन लेखापरीक्षा – 2014 की संख्या 31) भारत के संविधान के अनुच्छेद 151(1) के तहत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने हेतु तैयार की गई है। इस प्रतिवेदन में भारतीय रेल की माल गाड़ियों के प्रबंधन की समीक्षा के परिणाम निहित हैं।

इस प्रतिवेदन में सम्मिलित आपत्तियां 2012-13 के दौरान संचालित नमूना लेखापरीक्षा के निष्कर्षों के साथ-साथ पिछले वर्षों में संचालित लेखापरीक्षा के परिणामों जो कि पिछली रिपोर्टों में सम्मिलित नहीं किए जा सके थे, पर आधारित हैं।

रिपोर्ट मे उपयोग किए गए संकेताक्षरों की सूची

एसीसी	एसोसिएटिड सीमेंट कम्पनी लिमिटेड
एसीएस	आदित्य सीमेंट साइडिंग
एडीआई	अहमदाबाद
एएसआर	अमृतसर
एआईआई	अजमेर
एएलडी	इलाहाबाद
बीएएलसीओ	भारत एलुमिनियम कम्पनी
बीडीसीआर	भद्रांचलम
बीईएससीओ	भारतीय इलेक्ट्रिक स्टील कम्पनी
बीएलए	भिलाई
बीजीकेजी	बिनानी सीमेंट साइडिंग, बिनानी ग्राम
बीएचईएल	भारत हैवी इलैक्ट्रिकल लिमिटेड
बीकेसीसी	बोकारो स्टील सिटि
बीकेएससी	बोकारो स्टील (एसटीएल) सिटि
बीएनडीएम	बोन्डा मुन्डा
बीआरसी	वड़ोदरा
बीआरडब्लूडी	बुरवाडिया जंक्शन
बीएसपीसी	भिलाई स्टील प्लांट कन्स्ट्रक्शन साईडिंग
बीजेडए	विजयवाडा
बीआरकेएजीएस	बरकाकना गुड्स शेड़
बीएनजीएस	श्री सीमेंट साइडिंग, बंगुर ग्राम
बीपीसीएस	ब्रेक पावर सर्टिफिकेट्स
सीएपी	पूंजी
सीबीसी	सेन्टर बफर कपलर
सीएफसीएस	चम्बल फर्टीलाइजर्स एण्ड कैमिकल साइडिंग
सीएफटीएम	मुख्य माल परिवहन प्रबंधक
सीएफ	पूँजीगत निधि
सीकेपी	चक्रधरपुर
सीएलडब्लयू	चितंरजन और डीजल इंजन वर्क्स
सीएमई	मुख्य अभियांत्रिकी अभियंता
सीएंडडब्लयू	कैरेज और वैगन
सीओए	नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग

सीओएम	मुख्य प्रचालन प्रबंधक
सीपीसी	कानपुर सैन्ट्रल गुड्स शैड
सीडब्ल्यूएम	मुख्य यार्ड प्रबंधक
सीवाईएम	मुख्य यार्ड मास्टर
डीसीपीजी	डायमण्ड सीमेंट साइडिंग, परिचा
डीएफ	विकास निधि
डीएचएन	धनबाद
डीएलआई	दिल्ली
डीएलडब्लयू	डीज़ल लोकोमोटिव वर्क्स्
डीओएम	मण्डलीय प्रचालन प्रबंधक
डीओयू	डोडाबल्लपुर
डीआरएफ	मूल्यह्रास आरक्षित निधि
ईआर	पूर्वी रेल
ईसीआर	पूर्व मध्य रेल
ईसीओआर	पूर्व तटीय रेल
एफए एण्ड सीएओ	वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी
एफओआईएस	माल प्रचालन सूचना प्रणाली
जीसीसी	ठेका की सामान्य शर्तें
जीएचवाई	गुवाहाटी
जीआईएमबी	गांधीधाम
जीएस	माल शेड
जीटीपीएल	गुन्टापल्ली
जीटीडब्ल्यूएसजीएस	गटोरा गुड्स शेड
एचसीडब्ल्यू	उच्च क्षमता वैगन
एचडीसी	हल्दिया डॉक कॉम्लैक्स
एचपी	हार्स पावर
एचपीटी	हॉसपैट जंक्शन
आईसीएमएल	इन्टिग्रेटिड कोल माइनिंग लिमिटेड साइडिंग
आईआर	भारतीय रेल
आईओएच	मध्यवर्ती ओवरहॉल
आईआरएफसी	भारती रेल वित्त निगम
आईपीएन	इरूमपनम
जेबीपी	जबलपुर
जेएचएस	झांसी
जेएमपी	जमालपुर

जेएसएम	जेसलमेर
जेएसडब्ल्यूटी	मैसर्स जिंदल स्टील वर्क्स साइडिंग (तोरानगल्लु)
जेटीजे	जोलरपेटई
जेवीएसएल	जिंदल विजयनगर स्टीट लिमिटेड
जेयू	जोधपुर
जेयूडीडब्ल्यू	जगाधरी कार्यशाला
केजीपी	खड़गपुर कार्यशाला
केआईआर	कटिहार जंक्शन
केएलजीवाई	खनलमपुरा
केआरसीएल	कोकंण रेलवे निगम लिमिटेड
केआरएमआरजीएस	करीम नगर गुड्स शेड
एलडब्ल्यूआईएस	उदारीकृत वैगन निवेश योजना
एमएएस	मद्रास (अब चेन्नई)
एमएजेएन	मंगलोर जंक्शन
एमएनईजीएस	मानसी गुड्स शेड
एमटी	मिलियन टन
एमएमडी	अधिकतम संचलन परिमाण
एमओआर	रेल मंत्रालय
एमएसएसजी	मेहर सीमेंट साइडिंग
एनबीक्यू	न्यू बोंगाईगांव
एनसीओ	न्यूट्रल कन्ट्रोल ऑफिस
एनसीआर	उत्तर मध्य रेल
एनसीडब्ल्यूएस	न्युटल नियंत्रण वैगन अध्यक्ष
एनईआर	उत्तर पूर्वी रेल
एनईएफआर	उत्तर पूर्वी सीमांत रेल
एनजीसी	न्यु गुवाहाटी
एनजेपी	न्यु जलपाइगुड़ी
एनएमपी	निमपुरा
एनकेजे	न्यु कटनी जंक्शन
एनएनएजीएस	नौगचिया गुड्स शेड
एनपीओएच	गैर आवधिक ओवरहॉलिंग
एनआरपीए	नारायणपुर अनंत
एनआरवाई	न्यौंरिया हुसेनपुर
एनटीएक्सआर	न्युट्रल गाड़ी निरीक्षक

एनडब्ल्यूआर	उत्तर पश्चिम रेल
ओईसी	अयस्क एक्सचेंज यार्ड
ओएचई	ऊपरी अपस्कर
पीएसी	लोक लेखा समिति
पीआरडीपी	पारादीप
पीएसयू	सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम
पीओएस	आवधिक ओवरहालिंग
आरडीएसओ	अनुसंधान डिजाइन एवं मानक संगठन
आरएंडडी	अनुसंधान एवं डिजाईन
आरआईटीईएस	रेल इंडिया टैकनिकल एण्ड इकोनोमिक सर्विसेज
आरओएच	रूटिन ओवरहॉल
आरओ-आरओ वैगन	रोल ओन-रोल आफ वैगन
आरएसपी	चल स्टॉक कार्यक्रम
आरएनजेपीजीएस	रंजीतपुरा गुड्स शेड
आरआरआई	राहुरी
आरटीएम	रतलाम
आरयूएसजी	रूद्रांचलम साइडिंग
आरयूडीजीएस	रावुकमपाडु गुड्स शेड
एसईसीआर	दक्षिण पूर्व मध्य रेल
एसबीसी	बैंगलोर
एससी	सिकंदराबाद
एससीआर	दक्षिण मध्य रेल
एसईई	सोनपुर जंक्शन
एसजीटी	सैटेलाइट मालगड़ियाँ
एसओडी	परिभाष का शेड्यूल
एसएनएफ	सनथ नगर
एसपीडब्ल्यू	विशेष उद्देश्य वैगन
एसआर	दक्षिण रेल
एसडब्ल्यूआर	दक्षिण पश्चिम रेल
टीएनपीएम	टोन्डियारपेट
टीकेडी	तुगलकाबाद
टीएमएस	गाड़ी प्रबंधन प्रणाली
टीवीसी	तिरूवेन्द्रम सेन्ट्रल
टीएक्सआर	गाड़ी जाँच
यूडीएल	अन्दल

यूबीएल	हुबली
यूएमबी	अम्बाला
वीएसकेपी	विशाखापट्टम
डब्ल्यूसीआर	पश्चिम मध्य रेल
डब्ल्यूआईएस	वैगन निवेश योजना
डब्ल्यूएमएम	वैगन अनुरक्षण नियमपुस्तक
डब्ल्यूआरएस	वारिस अलीगंज
डब्ल्यूटीआर	वैगन टर्न राऊंड
जेडआरएस	क्षेत्रीय रेल

कार्यकारी सार

I पृष्ठभूमि

मालभाड़ा भारतीय रेल को लाभ देने वाला कारोबार खंड है और रेल राजस्व का आधार है। वर्षों से भारतीय रेल का बाजार हिस्सा लगातार कम हो रहा है और रेलवे सड़क क्षेत्र से पिछड रहा है। अनुमानित भाड़ा लक्ष्यों की प्राप्ति पूर्णतया उस रीति पर निर्भर हुई जिसमें भारतीय रेल न केवल मालभाड़ा यातायात में खोए हिस्से को पुनः प्राप्त करने के लिए परन्तु बेहतर सुविधाओं तथा उन्नत सेवाओं के अनुसार ग्राहकों को धन की कीमत भी देने के लिए अपनी नीतियों तथा युक्तियों का पुनर्विरचन किया। भारतीय रेल देश के कुल माल भाड़ा यातायात (टन/किलोमीटर) के 35 प्रतिशत से अधिक को ढ़ोती है और लगभग दो तिहाई इसका राजस्व माल यातायात के परिवहन से आता है। भाड़े की उत्साहवर्धक वृद्धि के बाबजूद भाड़ा क्षेत्र में भारतीय रेल का बाजार हिस्सा गत दो दशकों के दौरान 53 से लगभग 35 प्रतिशत तक पर्याप्त रूप से कम हुआ है।

माल गाड़ी प्रचालनों का कुशल प्रबंधन निम्नलिखित घटकों और सामग्री तथा सेवा की गुणवत्ता से समझौता किए बिना सफलतापूर्वक इन मुद्दों को विनियमित करने के लिए रेल प्रशासन की अभिरूचि तथा योग्यता पर निर्भर करता है।

- मालगाड़ियों के आवागमन हेतु चल स्टाक, कर्मीदल तथा उचित मार्गों की पर्याप्त उपलब्धता,
- उन्हें अच्छी स्थिति में रखने के लिए चल स्टाक की समय पर मरम्मत तथा रख-रखाव,
- टर्न एराडण्ड समय में कमी प्राप्त करने के लिए इंजनों/वैगनों का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करना,

यह लेखापरीक्षा समीक्षा भारतीय रेल के भाड़ा यातायात वृद्धि के संबंध में चल स्टाक की पर्याप्तता निर्धारित करने, सुगम मालगाड़ी प्रचालनों के निरीक्षण के लिए मानीटरिंग तंत्र की समीक्षा करने के अलावा उपलब्ध चल स्टाक के उपयोग तथा अनुरक्षण की प्रभावकारिता देखने पर उद्देश्यित थी।

यह प्रतिवेदन माल गाड़ी प्रचालनों, जिसमें चल स्टाक का निर्धारण, खरीद, इनका वितरण, उपयोग तथा अनुरक्षण शामिल किया गया, से संबंधित पहलुओं पर 2008-13 के दौरान भारतीय रेल के निष्पादन पर विशेष बल देता है।

II प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष

1. यह देखने कि वैगनों तथा इंजनों की खरीद निर्धारित आवश्यकता के अनुरूप थी, के लिए खरीद की तुलना में वैगनों की आवश्यकता के निर्धारण की लेखापरीक्षा समीक्षा की गई। पर्याप्त वित्तपोषण सुनिश्चित किया गया था। लेखापरीक्षा में यह भी जांच की गई कि क्या वैगनों में योजित प्रौद्योगिकीय विकास का अभिप्रेत लाभ प्राप्त किया गया था। यह पाया गया था कि:-

(क) निर्धारित चल स्टाक की आवश्यकता को क्षेत्रीय रेलों, अन्तिम प्रयोक्ता से कोई इनपुट प्राप्त नहीं हुआ था। इसके अलावा समीक्षाधीन अवधि के दौरान खरीदी गई मात्रा निर्धारित आवश्यकता के अनुकूल नहीं थी।

आगे यह पाया गया था कि वैगनों की आदेशित मात्रा भी रेल उत्पादन इकाइयों तथा सार्वजनिक क्षेत्र वैगन विनिर्माताओं द्वारा पूर्णरूप में आपूर्त नहीं की गई थी और वैगन विनिर्माण में कमी क्रमश: 36 तथा 24 प्रतिशत थी। वैगनों की खरीद के लिए दी गई निधियां उपयोग की गई थीं परिणामस्वरूप 2011-12 को छोड़कर सभी वर्षों में बचत हुईं।

2008-13 की अवधि के दौरान भारतीय रेल ने आईआरएफसी को पट्टा भुगतानों के मूल घटक के प्रति भुगतान के लिए ₹ 10,349.14 करोड़ (वैगनों के लिए ₹ 4,299 करोड़ तथा इंजनों के लिए ₹ 6049.93 करोड़) का भुगतान किया था। यह भुगतान 2010-11 तक पूंजी निधि से किया गया था और उसके बाद ₹ 5514 करोड़ का भुगतान पूंजी से किया गया था जिसके लिए भारतीय रेल ने ₹ 221 करोड़ की अतिरिक्त लाभांश देयता वहन की थी:

(पैरा 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 तथा 2.6)

(ख) थ्रूपुट बढ़ाने के उद्देश्य से 2006 से 2008 तक के दौरान आरंभ की गईं वैगन डिजाइन में उन्नयन वाली चार परियोजनाएं मार्च 2013 तक अभी भी प्रगति में थीं।

(पैरा 2.8)

सिफारिश

भारतीय रेल को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि वैगनों/इंजनों की प्राप्ति निर्धारित आवश्यकताओं के अनुरूप हैं। फर्मों द्वारा वैगनों के उत्पादन को मासिक आधार पर मॉनीटर किया जाना चाहिए और उत्पादन लक्ष्यों के अननुपालन के लिए उपयुक्त कार्रवाई की जानी चाहिए।

2 यह देखने, कि क्या ये प्रभावी रूप से उपयोग किए गए थे, के लिए वैगनों के उपयोग के साथ माल लदान की मांग को पूरा करने के लिए वैगनों तथा इंजनों की पर्याप्तता की लेखापरीक्षा में जाच की गई:-

(क) वैगन टर्न राउण्ड (डब्ल्यूटीआर), तप्त एक्सेल, प्रथक्करण, गाड़ी विभाजन, स्प्रिंग टूटफूट, खराब ब्रेक शक्ति जैसे विभिन्न दक्षता प्राचलों में अवनति ने सुगम तथा सफल माल गाड़ी प्रचालनों को प्रभावित किया। इसके अलावा 50 प्रतिशत से अधिक गाड़ी दौड 20 कि मी प्र घं से कम औसत गति पर पायी गई थी। खाली दिशा में यातायात प्राप्त करने के भारतीय रेल द्वारा आरंभ किए गए उपायों के बाबजूद 2008-13 के दौरान वैगनों की खाली दौड समानुरूप से 33 प्रतिशत रही थी। नमूना लेखापरीक्षा में यह भी पता चला कि 50 प्रतिशत से अधिक मालगाड़ियां इंजनों के अभाव में देरी से चली थीं।

(पैरा 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4 और 3.4)

(ख) माल/साइडिंग में लदान/उतराई केन्द्रों पर वैगनों का अवरोधन हुआ था। अनेक मामलों में औसत अवरोधन 24 घंटों से अधिक था। 16 घंटों से कम लदान तथा उतराई प्रचालनों के कारण अवरोधन कम करने का उद्देश्य प्राप्त नहीं किया गया है।

(पैरा 3.2.5)

(ग) लेखापरीक्षा में नमूना जांच से पता चला कि लगभग 63 प्रतिशत गाड़ियां इंजनों के अभाव में देरी से चलीं। 18 प्रतिशत गाड़ियां मुक्त पथ तथा कर्मीदल की अनुपलब्धता के कारण देरी से चलीं।

(पैरा 3.4)

(घ) असम्बद्ध (2552 वैगन) पाए गए एक तिहाई वैगन 72 घंटों की निर्धारित अवधि के बाद जोड़े गए थे। 876 वैगन (34.33 प्रतिशत) 16 से 1271 दिनों की अवधि के लिए सेवा से बाहर रहे जिसके परिणामस्वरूप ₹ 28.47 करोड़

की अर्जन क्षमता की हानि हुई। इसके अलावा 162 असम्बद्ध वैगनों को खोजने में लिया गया समय पाँच क्षेत्रीय रेलों में 100 दिन से भी अधिक था और इन 162 वैगनों में से 54 वैगन 500 दिनों के बाद भी खोजे नहीं जा सके।

(पैरा 3.5)

चयनित माल शेडों/तथा साइडिंग के अभिलेखों के अध्ययन से पता चला कि उपचित विलम्ब शुल्क प्रभार (₹ 267.07 करोड़) का 25 प्रतिशत रेलों द्वारा छोड दिया गया था और ₹ 53.06 करोड़ के विलम्ब शुल्क प्रभार पार्टियों से अभी भी वसूल किए जाने शेष हैं। इसके अलावा 2008 से यथा निर्धारित विलम्ब शुल्क प्रभारों की दर अवरोधन के कारण वैगनों के सम्भावित अर्जन की हानि के अनुरूप नहीं थी।

(पैरा 3.6)

सिफारिशें

- *भारतीय रेल को प्राथमिकता पर माल शैडो/साइडिंगों में मूलभूत अवसंरचना सुविधाओं की उपलब्धता में कमी का समाधान करने की भी आवश्यकता है जो निश्चित रूप से वैगनों के अनावश्यक अवरोधन पर रोक लगाने में सहायता करेगी।*
- *भारतीय रेल को प्रत्येक कार्यकलाप केंद्र पर वैगनों के अवरोधन के लिए मानदंड नियत करने पर विचार करना चाहिए जिससे कि स्टॉक का प्रभावीरूप से उपयोग किया जा सके। भारतीय रेल को प्रभावी प्राचलो में सुधार के लिए तंत्र विकसित करने पर भी विचार करना चाहिए।*

3 वैगन अनुरक्षण तथा चल स्टाक निराकरण की स्थिति की लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि:-

(क) टर्मीनल यार्डों से संलग्न रूग्ण लाइन में वैगनों की जांच के दौरान प्रचालन कार्यकलापों के अयोग्य पाए गए वैगन असाधरण रूप से लम्बी अवधियों के लिए रोके गए थे। चार क्षेत्रीय रेलों में ऐसे 53815 वैगनों का नौ घंटों से अधिक अवरोधन हुआ परिणामस्वरूप ₹ 24.63 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई। टर्मीनल यार्डों/रूग्ण लाइनों में सभी कार्यकलापों हेतु अवरोधन के लिए कोई स्वीकार्य प्रतिमान या तो रेलवे बोर्ड स्तर पर अथवा क्षेत्रीय रेल स्तर

पर विद्यमान नहीं हैं। इसके अलावा रूग्ण लाइनों में मरम्मत किए गए 2484 वैगन योग्य घोषित किए जाने के बाद परन्तु सेवा में वापस लेने से पूर्व 48 से 173 दिनों की अवधि के बीच की अवधि के लिए रोके गए थे परिणामस्वरूप ₹72.65 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

(पैरा 4.2.1 और 4.2.2)

(ख) पीओएच को अदेय लगभग 31928 वैगन 2008-13 के दौरान पीओएच हेतु गलती से कार्यशालाओं में प्राप्त हुए थे। इनमें से 4850 वैगन तीन माह से एक वर्ष के बीच परिहार्य विलम्बों से कार्यशाला अधिकारियों द्वारा बाहर निकाल दिए गए थे परिणामस्वरूप ₹144.35 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

(पैरा 4.4.1)

(ग) आवधिक पूर्ण मरम्मत हेतु वैगन भेजने के प्रबंधनों, पूर्ण मरम्मत में कार्यशालाओं द्वारा लिए गए समय और पूर्ण मरम्मत के बाद बाहर किए गए वैगनों को हटाने की समीक्षा से पता चला कि इन सभी चरणों पर वैगनों का अवरोधन हुआ था। कार्यशालाओं में पीओएच के पूर्व/बाद में 82705 वैगनों के अवरोधन के परिणामस्वरूप ₹533.58 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

(घ) कार्यशाला में पीओएच प्रदत्त वैगनों में से 40 प्रतिशत वैगनों के संबंध में रेलवे निर्धारित चक्र समय के अन्दर पीओएच पूर्ण नहीं कर सका जिससे भारतीय रेल उतनी अवधि के लिए लाइन पर वैगनों की सेवाओं से वंचित हो गई जितनी निर्धारित चक्रीय समय से अधिक अवधि के लिए वे रोके गए थे परिणामस्वरूप समीक्षाधीन अवधि के दौरान ₹.314.71 करोड़ के सम्भावित अर्जन की परिहार्य हानि हुई।

(पैरा 4.4.2 और 4.4.3)

(ड़) लदान अयोग्य हुए वैगनों के लिए बताया गया कारण साइडिंग स्वामियों द्वारा अनुचित प्रहस्तन था। 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान लदान अयोग्य वैगनों की स्थिति की नमूना जांच से पता चला कि मरम्मत के लिए ध्यानाकर्षण वाले 1,53,445 वैगनों में से 1,42,171 वैगन रूग्ण लाइनों/शेडों में मरम्मत किए गए थे और शेष 11274 लदान अयोग्य वैगन एनपीओएच के लिए विभिन्न कार्यशालाओं को भेजे गए थे। उ प रे, द म रे तथा द पू रे में 3661

लदान अयोग्य 7,551 वैगनों की मरम्मत पर ₹ 62.22 करोड़ की राशि खर्च की गई थी। शेष लदान अयोग्य 7551 वैगनों की मरम्मत पर खर्च की गई राशि उपलब्ध नहीं कराई गई थी।

(पैरा 4.5)

(च) चयनित जांच केन्द्रों तथा कार्यशालाओं में स्थिति की जांच से पता चला कि अस्वीकृत वैगन एनसीओ द्वारा उपयुक्त के रूप में प्रमाणित किए जाने के बिना स्थानीय रूप से पास किए और सेवा में लगाए गए थे। यह अनियमित और नियमों के उल्लंघन में तथा माल गाड़ियों के सुरक्षित प्रचालन के साथ समझौता था।

[पैरा 4.6 (क) और (ख)]

(छ) नमूना जांच से पता चला कि पाँच क्षेत्रीय रेल 2010-13 वर्षों के दौरान वैगन स्टाक के निराकरण के अपने लक्ष्यों को पूरा नहीं कर सके। इसे इस निष्कर्ष की पृष्ठभूमि में माना जाना है कि पुराने चल स्टाक अधिकांश क्षेत्रीय रेलों में प्रचालन में रहे हैं जिससे सुरक्षा जोखिमों की सम्भावना हुई।

(पैरा 4.7.2)

सिफारिशें

- *भारतीय रेल को टर्मिनल यार्डों में और पीओएच कार्यशालाओं में सभी जाँच केंद्रों पर सभी अवसंरचना सुविधा के साथ साथ अपेक्षित मशीनरी एवं संयंत्र उपलब्ध कराने चाहिए तथा पीओएच के दौरान कार्यशालाओं के साथ-साथ जांच केंद्रों पर चल स्टॉक के अवरोधन को न्यूनतम करने के लिए कार्यशाला में वैगन के पीओएच के लिए रूग्ण लाइन में वैगन की मरम्मत के लिए पर्याप्त समय सीमा नियत की जानी चाहिए।*
- *यह सुनिश्चित करने के लिए एक उचित मॉनिटरिंग तंत्र विकसित करने की आवश्यकता है कि पीओएच के लिए देय वैगनों को गलती से कार्यशालाओं को नहीं भेजा जाता है। भारतीय रेल को चूककर्ता पार्टियों के प्रभावी निवारण स्थापित करने की आवश्यकता है जिससे कि लदान/उतराई प्रचालनों के दौरान पार्टियों*

द्वारा वैगनों के गलत प्रबंधन के कारण अलदानयोग्य होने वाली वैगनों के मामलों को परिहार किया जा सके।

4 मानीटरिंग तंत्र का निरीक्षण करने के लिए लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई कि मालगाड़ी प्रचालन सुगम तथा कुशल थे। मण्डल तथा क्षेत्रीय स्तर पर नियंत्रण कार्यालय का कुशल कार्यचालन को नियंत्रण संगठन के उद्देश्यों को प्राप्त करने में बदला जाना चाहिए। परन्तु वैगनों की उपलब्धता, मालगाड़ियों को चलाने के लिए इंजनों की अनुपलब्धता और मालगाड़ियों की औसत गति में अवनति को प्रभावित करने वाले विभिन्न कार्यकलाप केन्द्रों पर वैगनों के अत्यधिक अवरोधनों के मामले मानीटरिंग तंत्र के प्रति प्रचुर विषय है जिसे सरल और कारगर बनाना है।

(पैरा 5.4)

सिफारिश

भारतीय रेल को लदान/उतराई और अनुरक्षण प्रचालनों के दौरान अपने मॉनिटरिंग तंत्र को सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है जिससे वैगनों के दीर्घावधियों के लिए अनावश्यक रूप से अवरोधन के कारण वैगनों की उपलब्धता प्रभावित न हो ।

अध्याय I ➡ प्रस्तावना

1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल एकल प्रबंधन के तहत 64600 मार्ग किलोमीटर और 1.4 मिलियन कर्मचारियों के साथ विश्व के सर्वाधिक बड़े रेल नेटवर्कों में से एक है। भारतीय रेल विश्व में सबसे बड़ा यात्री वाहक और चौथा सबसे बड़ा रेल ढुलाई वाहक है। भारतीय रेल को वर्ष 1947 में 53,996 किमी मार्ग का रेल नेटवर्क विरासत में मिला था और आज इसके पास 64,600 किमी का नेटवर्क है- स्वतंत्रता से 64 वर्षों में केवल 10,604 किमी की वृद्धि हुई है। राजस्व सृजन के साथ-साथ परिवहन प्रयास के संदर्भ में ढुलाई संचालन भारतीय रेल की मूल गतिविधि है। भारतीय रेल देश के कुल माल यातायात (टन/कि.मी.) के 35 प्रतिशत से अधिक की ढुलाई करता है और इसका दो तिहाई राजस्व माल यातायात के परिवहन से आता है।

10वीं पंचवर्षीय योजना की समाप्ति पर (मार्च 2007), मूल टनभार 728.4 मिलियन टन (एमटी) था। 11वीं पंचवर्षीय योजना अवधि (2007-2012) की समाप्ति तक 1020 एमटी का लक्ष्य था जिसके प्रति भारतीय रेल ने 2011-12 की समाप्ति पर 970 एमटी प्राप्त किया। 2008-13 की अवधि के दौरान माल लदान और आय की प्रवृत्ति नीचे दी गई है।

तालिका 1

2008-13 के दौरान भारतीय रेल की लदान और आय की स्थिति

विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1	2	3	4	5	6
लदान (मिलियन टन में)	833.39	887.79	921.73	969.05	1,008.09
भाड़े से आय (₹ करोड़ में)	53,433.42	58,501.68	62,844.72	69,547.59	85,262.58

स्रोत: संबंधित वर्ष की भारतीय रेल की वार्षिक बुक

भारतीय रेल के ढुलाई के प्रमुख स्रोत नौ मुख्य उपयोगी वस्तुएं वर्ग हैं यथा- कोयला, लोहा एवं इस्पात, लौह अयस्क (निर्यात एवं घरेलू इस्पात संयत्र दोनों के लिए), इस्पात संयंत्र सीमेंट के लिए अन्य कच्चे माल, खाद्य अनाज, उर्वरक और पेट्रोलियम उत्पाद।

भारतीय रेल के पास मार्च 2013 तक 244731 से अधिक ढुलाई वैगन, 63870 यात्री कोच और 9956 रेल इंजन हैं। भारतीय रेल सर्वाधिक सार्वजनिक वाहक के रूप में कार्य करता है तथा इसे राष्ट्र की जीवन रेखा समझा जाता है। ढुलाई में वृद्धि करने हेतु प्रोत्साहित करने के बावजूद ढुलाई क्षेत्र में भारतीय रेल के बाजार हिस्सेदारी में पिछले दो दशकों के दौरान 53 से 35 प्रतिशत तक की महत्वपूर्ण गिरावट आयी है।

मालगाड़ी का संचालन मुख्यतः निम्नलिखित पहलुओं पर निर्भर करता है।

- वांछित रेलवे इंजनों, वैगनों, क्रू और मालगाड़ियों को चलाने के लिए उचित मार्ग की पर्याप्त उपलब्धता,
- समय पर मरम्मत और रख-रखाव करके रेल इंजनों एवं वैगनों को अच्छी स्थिति में बनाए रखना,
- आवाजाही समय में कटौती करके रेल इंजन/वैगनों का अधिकतम उपयोग,

मालगाड़ी संचालन का दक्ष प्रबंधन उपरोक्त तथ्यों तथा इन मुद्दों को विनियमित करने की रेल प्रशासन की दृढ़ इच्छा और क्षमता पर निर्भर करता है। यह निष्पादन लेखापरीक्षा यह अध्ययन और विश्लेषण करने के लिए की गई कि 2008-13 के दौरान माल गाड़ी संचालन प्रबंधन में भारतीय रेल कितना निष्पादन कर पायी।

1.2 संगठनात्मक ढाँचा

रेलवे बोर्ड में सदस्य, यातायात की अध्यक्षता में यातायात वाणिज्यिक निदेशालय टैरिफ और मार्केटिंग नीतिगत पर नीतियाँ बनाता है जबकि यातायात परिवहन निदेशालय विभिन्न उपयोगी वस्तुएं के यातायात संचालन की निगरानी करता है। सदस्य, यांत्रिकी की अध्यक्षता में यांत्रिक इंजीनियरिंग निदेशालय रोलिंग स्टॉक की

खरीद एवं रोलिंग स्टॉक के रख-रखाव के संबंध में नीतियाँ बनाने का समग्र प्राधिकारी है। दो निदेशालय, अध्यक्ष रेलवे बोर्ड के पूर्णतः नियंत्रणाधीन हैं।

क्षेत्रीय रेल स्तर पर राजस्व संग्रहण सहित परिवहन कारोबार प्रचालन वाणिज्यिक विभाग के पास है। प्रचालन विभाग रोलिंग स्टॉक के आबंटन और मालगाड़ियाँ चलाने के लिए उत्तरदायी है। परिवहन कारोबार प्रचालन मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (परिवहन विपणन), मुख्य प्रचालन प्रबंधन और मुख्य माल परिवहन प्रबंधक के पास है। डिवीज़नों में वरिष्ठ प्रभागीय वाणिज्यिक प्रबंधक नीतियों के कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी हैं और वरिष्ठ प्रभागीय प्रचालन प्रबंधक परिवहन प्रचालन हेतु जिम्मेदार हैं।

क्षेत्रीय मुख्यालय स्तर पर मुख्य यांत्रिक अभियंता (सीएमई) और डिवीज़नल स्तर पर वरिष्ठ प्रभागीय यांत्रिक अभियंता रेल इंजनों तथा वैगनों की मरम्मत और रख-रखाव देखते हैं। महाप्रबंधक क्षेत्रीय रेल के स्तर की गतिविधियों पर समग्र प्रभारी है। माल प्रचालन हेतु उत्तरदायी रेल कार्मिकों का एक संगठनात्मक चार्ट परिशिष्ट I में दर्शाया गया है।

1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

मालगाड़ियों के प्रबंधन पर निष्पादन लेखापरीक्षा का उद्देश्य यथोचित आश्वासन प्राप्त करना था कि:

- वैगनों और इंजनों की खरीद अनुमानित आवश्यकता के अनुरूप था, पर्याप्त धन उपलब्ध कराया गया और वैगनों में नियोजित तकनीकी विकास का अपेक्षित लाभ मिला;
- माल लदान की माँग को पूरा करने के लिए पर्याप्त वैगन और लोको उपलब्ध थे और वैगनों का अधिकतम उपयोग किया गया;
- वैगनों का अनुरक्षण प्रभावी तरीके से किया गया और वैगनों/रेल इंजनों का योजनानुसार निराकरण किया गया;
- मालगाड़ी के सहज और दक्ष प्रचालन पर नजर रखने के लिए निगरानी तंत्र था।;

1.4 लेखापरीक्षा मापदण्ड

निष्पादन लेखापरीक्षा निम्नलिखित मानदण्ड पर की गई:-

- भारतीय रेल के यांत्रिकी, प्रचालन एवं वाणिज्यिक विभागों की नियमपुस्तिकाओं और संहिताओं के तहत निर्धारित प्रावधान
- वैगनों के मूल्यांकन, खरीद, उपयोग, अनुरक्षण पर रेलवे बोर्ड/क्षेत्रीय रेलों द्वारा जारी दिशा-निर्देश/अनुदेश,
- वैगनों के मूल्यांकन, खरीद, उपयोग, अनुरक्षण पर रेलवे बोर्ड, उत्पादन इकाईयों, क्षेत्रीय रेलों, डिवीजन, स्टेशनों, माल शेड/साइडिंग, कार्यशालाओं और शेडों द्वारा अनुरक्षित अभिलेख,
- क्षेत्रीय रेलों/डिवीजनों से माल प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) से ली गई माल प्रचालन प्रतिवेदन। माँग पंजीकरण, वैगनों के आवंटन और ब्रेक पावर प्रमाणपत्र आदि का विश्लेषण।

1.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली एवं नमूना चयन

लेखापरीक्षा ने 2008-13 तक पाँच वर्षों की अवधि के लिए लोको और वैगन स्टॉक की पर्याप्त उपलब्धता, इसके अधिकतम उपयोग, समुचित अनुरक्षण और मालगाड़ियों के प्रचालनों पर निगरानी जैसी योजनाओं जो मालगाड़ियों के प्रचालन पर प्रभाव डालती हैं, जैसे मुख्य पहलुओं की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलों मुख्यालय और क्षेत्रीय स्थानों में अभिलेखों की जाँच तथा तत्संबंधी मात्रात्मक आंकड़ों का विश्लेशण निहित है।

भारतीय रेल में मालगाड़ियों के प्रबंधन पर सभी 16 जोन में निष्पादन लेखापरीक्षा की गई। एक द्योतक नमूने के तर्कसंगत चयन पर सभी जोन के लिए आंकड़े जुटाए गए (2008-13 की अवधि के लिए वृहत स्तर पर विश्लेषण हेतु तथा 2011-13 की अवधि के लिए सूक्ष्म विश्लेषण हेतु) जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:-

तालिका 2 - नमूना आकार का विवरण

क्र. सं.	गतिविधि केंद्र का नाम	नमूना मापदण्ड/नमूना आकार	चयनित इकाईयाँ
1.	डिवीज़न	माल यातायात की उच्चतम क्षमता वाले दो डिवीज़न	32
2.	(साइडिंग/माल शेड) लदान केन्द्र	प्रत्येक डिवीज़न में माल यातायात की उच्चतम क्षमता वाले दो लदान बिन्दु (एक निजी साइडिंग सहित)। इस प्रकार प्रत्येक क्षेत्र में चयनित कुल चार लदान बिन्दु	64
3.	उतराई केन्द्र (साईडिंग/माल शेड)	प्रत्येक डिवीज़न में माल यातायात की सर्वाधिक क्षमता वाले दो बिन्दु (एक निजी साइडिंग होना चाहिए) अतः प्रत्येक जोन में चयनित कुल चार उतराई बिन्दु	64
4.	सिक लाइन सहित टर्मिनल यार्ड	प्रत्येक जोन से दो	32
5.	वैगन डिपो	प्रत्येक जोन से एक	16
6.	वैगन कार्यशाला	प्रत्येक जोन से एक (पाँच जोन में वैगन कार्यशाला नहीं है)	11

नमूना आकार में चयनित इकाईयों का विवरण परिशिष्ट II में दिया गया है

1.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

भारतीय रेल में मालगाड़ियों के प्रबंधन की निष्पादन लेखापरीक्षा का परिणाम निम्नलिखित खण्डों में दिया गया है।

- योजना के साथ-साथ वैगनों और रेल इंजनों की खरीद के लिए निधियन व्यवस्थायें। इसमें वैगनों में तकनीकी अद्यतन भी शामिल था;
- जोनल रेलों के बीच वैगनों के आवंटन और मालगाड़ियाँ चलाने में माल प्रचालन एवं सूचना प्रणाली (एफओआईएस) के प्रयोग सहित उनका उपयोग;
- वैगनों को अच्छी दशा में रखने के लिए उनका अनुरक्षण और वैगनों/लोको का निराकरण;
- मालगाड़ियों के प्रचालन की निगरानी

1.7 आभार

लेखापरीक्षा, सभी क्षेत्रीय रेलों द्वारा दी गयी सहायता एवं सहयोग पर आभार व्यक्त करता है। हालांकि, रेलवे बोर्ड ने एक्ज़िट कांफ्रेंस की उपयुक्त तिथि का अनुरोध स्वीकार नहीं किया। 14.7.2014 को रेलवे बोर्ड को जारी अस्थायी रिपोर्ट पर लेखापरीक्षा को दिनांक 30.9.2014 को विलम्ब से उत्तर प्राप्त हुआ।

अध्याय II वैगनों और रेल इंजनों की खरीद की योजना एवं निधियन तथा वैगनों में तकनीकी विकास

लेखापरीक्षा उद्देश्य 1

वैगनों और लोको की खरीद अनुमानित आवश्यकता के अनुरूप था। पर्याप्त धन उपलब्ध कराया गया और वैगनों में नियोजित तकनीकी विकास का अपेक्षित लाभ मिला।

2.1 योजना

रेल इंजन और वैगनों का रोलिंग स्टॉक सबसे मजबूत कड़ी है जिस पर माल संचालन निर्भर करता है। प्रमुख परिवहन उद्योग के रूप में, रेलवे की योजना में राष्ट्रीय योजना का समेकित भाग निहित है। रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) के माध्यम प्रत्येक वर्ष रेलवे बोर्ड द्वारा रेल इंजनों और वैगनों में वृद्धि की केंद्रीकृत योजना बनाई जाती है। रेलवे की पंचवर्षीय योजनाओं हेतु नियोजन प्रक्रिया पिछली प्रवृत्तियों, क्षेत्रवार विश्लेषण, वृद्धि की दर, समग्र स्तर पर निर्धारित यातायात लक्ष्यों के आधार पर क्षेत्रवार माल यातायात की वृद्धि के अनुमान के साथ किया जाता है। संहिता के प्रावधान (भारतीय रेल के यांत्रिकी विभाग की संहिता का पैरा 1514) में भी उल्लेख है कि प्रत्येक नए अधिग्रहण के लिए एक विस्तृत औचित्य तैयार किया जाए। कार्यक्रम में प्रस्तावित प्रत्येक मद की रेलवे जोन के एफएएण्डसीएओ[26] द्वारा पुनरीक्षा की जानी चाहिए और प्रत्येक मद के प्रति उनकी टिप्पणियों को शब्दश: दर्शाया जाए। प्रतिस्थापन लेखे पर रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम में किया जाने वाला

[26] एफएएण्डसीएओ-वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी, जोनल रेल वित्तीय विभाग का प्रमुख

अपेक्षित प्रावधान योजना बनायी जाने वाली अवधि में संभावित निराकरण बताते हुए किया जाता है।

भारतीय रेल संहिता, यांत्रिकी विभाग के पैरा 1502 में प्रावधान है कि रोलिंग स्टॉक की अधिकांश आवश्यकता के अंतिम निर्धारण के पश्चात् इसे पंचवर्षीय योजना में दर्शाया जाता है। रेलवे की पंचवर्षीय योजना, वार्षिक योजना के माध्यम से कार्यान्वित की जाती है जिसमें वार्षिक रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) तैयार करना शामिल है।

भारतीय रेल संहिता, यांत्रिकी विभाग के पैरा 1503 के अनुसार, योजना अवधि के प्रत्येक वर्ष में आवश्यकताओं के अनुरूप और रोलिंग के निर्माण के लिए घटकों के घरेलू और आयातित मदों की आपूर्ति करने में समय-सीमा प्रदान करने हेतु वार्षिक रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम में नए रोलिंग स्टॉक का प्रावधान रेल इंजनों के मामले में कम से कम तीन वर्ष पहले और वैगनों और कैरिज के मामले में दो वर्ष पूर्व किया जाता है।

2.2 वैगनों की आवश्यकता

रेलवे बोर्ड में रिकार्डों की समीक्षा और जोनल रेलों में क्षेत्रीय कार्यालयों द्वारा किए गए अध्ययन के आधार पर लेखापरीक्षा ने देखा कि जोनल रेलों में रोलिंग स्टॉक के नए अधिग्रहण का औचित्य नहीं तैयार किया जा रहा है। इसके अलावा, जोनल रेल ने न तो लोको और वैगनों की आवश्यकता का आकलन किया और न ही ऐसी किसी आवश्यकता के बारे में रेलवे बोर्ड को बताया गया। पूरी आवश्यकता का मूल्यांकन रेलवे बोर्ड स्तर पर माल यातायात की वार्षिक वृद्धि की प्रवृत्ति पर आधारित संभावित यातायात के आधार पर किया जाता है।

समीक्षाधीन अवधि (2008 से 2013) के दौरान रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी[27]) के अनुसार 75,942 वैगनों की आवश्यकता का मूल्यांकन किया गया था। इसमें

[27] आरएसपी अर्थात वर्ष 2008-09, 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम

44,232 नई माँग वाले[28] वैगन शामिल थे। आवश्यकता का आकलन 33235 वैगनों को उस अवधि के दौरान निपटाये जाने के कारण था। पिछले आदेशों के प्रति 1-4-2008 तक आपूर्ति हेतु बकाया 43511 वैगनों को जोड़ते हुए कुल 119453 वैगनों का निर्धारण किया गया।

विभिन्न स्रोतों से प्रस्तुत आदेशों और वास्तविक आपूर्ति की स्थिति पैरा 2.6 में दी गई है।

2.3 रेल इंजनों की आवश्यकता

भारतीय रेल XIवीं योजना अवधि की समाप्ति तक 1400 रेल इंजनों की कमी का आकलन किया तथा दीर्घावधि में बढ़ती यातायात आवश्यकताओं से निपटने के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से अधिक हार्स पावर वाले इलेक्ट्रिक (12000 एचपी) और डीजल (6000 एचपी) रेल इंजनों के निर्माण के लिए नई निर्माण सुविधाओं की स्थापना करने के अलावा कमी को पूरा करने हेतु रेलइंजनों के अधिग्रहण पर विचार किया। भारतीय रेल ने यह भी मान लिया कि यह मूलतः रेल इंजनों में वृद्धि करने हेतु अपने उत्पादन इकाईयों की उत्पादन क्षमता पर निर्भर है और यह स्वीकार किया कि रेल इंजनों की आवश्यकता और अधिग्रहण में लगातार अंतर था।

बाद में वर्षों में रेल इंजन अधिग्रहण की स्थिति में कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं हुआ है। 1-4-2008 तक रेलवे के रेल इंजन निर्माण इकाईयों[29] से 672 रेल इंजनों की आपूर्ति अभी भी की जानी थी। इसके अतिरिक्त, 2008-13 की अवधि में खरीदे जाने वाली 4547 की संख्या को मिलाकर कुल 5219 का मूल्यांकन (आरएसपी के माध्यम से) किया गया। इसके प्रति 2008 से 2013 के दौरान भारतीय रेल ने केवल 2711 रेल इंजनों का अधिग्रहण किया।

---

[28] यह अनुमानित यातायात पर आधारित वार्षिक रूप से अपेक्षित वैगनों की आवश्यकता से संबंधित है।

[29] चितरंजन रेल इंजन कारखाना (सीएलडब्ल्यू) चितरंजन और डीजल रेल इंजन कारखाना (डीएलडब्ल्यू), वाराणसी

2.4 रेल इंजनों और वैगनों की खरीद का निधियन

भारतीय रेल के वार्षिक रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम में मौजूद सभी रोलिंग स्टॉक की खरीद/अधिग्रहण का वित्तपोषण सकल बजटीय सहयोग, आंतरिक सृजन और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (आईआरएफसी और इच्छुक ग्राहकों द्वारा निजी भागीदारी) से पूरा किया जाता है। बढ़े हुए यातायात हेतु वैगनों की खरीद पर व्यय पूँजी पर भारित होता है और जिसको प्रतिस्थापन लेखा, मूल्यह्रास आरक्षित निधि से पूरा होता है। रेल मंत्रालय वैगनों की खरीद के वित्तपोषण हेतु सार्वजनिक ऋण (बांड) के माध्यम से भी निधियाँ जुटाता है। रोलिंग की खरीद के संबंध में बजट अनुदान और वास्तविक व्यय रोलिंग स्टॉक के अंतर्गत माँग सं. 16 में दिया जाता है और नियोजित खरीद का विवरण रेलवे के रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम में दिया जाता है। समीक्षाधीन अवधि के दौरान चार महत्वपूर्ण शीर्षों के तहत विभिन्न शीर्षों और किए गए व्यय को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका 3 – रेल इंजनों और वैगनों की खरीद हेतु निधियन

(₹ करोड़ में)

वर्ष	बजट प्रावधान (अंतिम अनुदान)					किया गया वास्तविक व्यय					आधिक्य (+)/ बचत (-)
	सीएपी	डीआरएफ	सीएफ	डीएफ	कुल	सीएपी	डीआरएफ	सीएफ	डीएफ	कुल	
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*
वैगन											
2008-09	34.13	696.99	0	0.2	731.32	0.2	605.9	0	0	606.07	-125.25
2009-10	35.01	764.33	0	0.00	799.34	42.73	465	0	0	507.74	-291.6
2010-11	0	348.8	0	0	348.8	-133.6	474.2	0	0.01	340.59	-8.21
2011-12	0	265.74	0	0	265.74	-72.26	408.1	0	0	335.8	+70.06
2012-13	65.06	572.04	0	0	637.1	-38.65	367.2	0	0	328.59	-308.51
रेल इंजन											
2008-09	133.19	698.44	0	0	831.63	402.85	852.7	189.86	0.83	1446.2	+614.60
2009-10	98.95	598.46	0	0	697.41	386.54	765.3	0	0	1151.8	+454.42
2010-11	242.8	1119.9	0	0.00	1362.69	2090.78	899.6	0	1.03	2991.4	+1628.71
2011-12	0	811.6	0	0.13	811.73	1081.92	1132	0	1.00	2214.5	+1402.76
2012-13	486.52	822.65	0	0.48	1309.65	730.5	853.3	0	2.67	1586.4	+276.79

सीएपी –पूँजी, सीएफ पूँजी निधि, डीएफ –विकास निधि, डीआरएफ –मूल्यह्रास आरक्षण निधि

स्रोतः संबंधित वर्ष हेतु भारतीय रेल की अनुदान हेतु माँग

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि वैगनों की खरीद हेतु उपलब्ध कराई गई निधियों का उपयोग न करने के कारण वर्ष 2011-12 को छोड़कर सभी वर्षों में बचत हुई। जबकि रेल इंजन की खरीद के संबंध में वास्तविक व्यय बजट में प्रदान की गई निधियों से अधिक हो गया। संबंधित अभिलेख के अभाव में लेखापरीक्षा में इस अधिकता के कारणों को सत्यापित नहीं किया जा सका।

2.5 भारतीय रेल वित्तीय निगम (आईआरएफसी) की भूमिका

भारतीय रेल वित्तीय निगम (आईआरएफसी) की स्थापना दिसम्बर 1986 में एक सार्वजनिक कंपनी लिमिटेड के रूप में मात्र इस उद्देश्य से की गई थी कि भारतीय रेल के विकास की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए योजना परिव्यय के वित्तीय भाग हेतु बाजार से धन लाया जा सके। निधियाँ बाण्डों, बैंकों/वित्तीय संस्थानों से टर्म लोन जारी करके जुटाई जाती हैं और आईआरएफसी पट्टाकरण के माध्यम से 31 मार्च, 2013 तक भारतीय रेल द्वारा बाहरी वाणिज्यिक लेनदारी करके 1,77,039 वैगनों एवं 6654 रेल इंजनों का अधिग्रहण किया गया। रेलवे को आईआरएफसी द्वारा पट्टाकृत वैगनों और रेल इंजनों का मूल्य 31 मार्च 2013 तक क्रमशः ₹ 29,178.32 करोड़ और ₹ 41,247.01 करोड़ था। भारतीय रेल आईआरएफसी को पट्टा भुगतान और मूल पुनर्अदायगी अर्धवार्षिक रूप में करता रहा है। वर्षवार विवरण निम्न प्रकार से है:-

तालिका 4 –रोलिंग स्टॉक की खरीद हेतु आईआरएफसी निधियन

(₹ करोड़ में)

वर्ष	वैगन		रेल इंजन	
	पूँजी	पूँजीगत निधि	पूँजी	पूँजीगत निधि
2008-09	0	538.79	0	712.09
2009-10	0	668.01	0	926.07
2010-11	0	814.76	0	1,174.53
2011-12	1,011.29	0	1,447.09	0
2012-13	1,266.36	0	1,790.15	0
कुल	**2,277.65**	**2,021.56**	**3,237.24**	**2,812.69**

स्रोत: संबंधित वर्षों के लिए भारतीय रेल की अनुदान हेतु माँग

2008-13 की अवधि के दौरान ₹ 13343.6 करोड़ के पट्टा प्रभार के अलावा मूल घटकों के प्रति भुगतान के लिए भारतीय रेल ने ₹ 10,349.14 करोड़ (वैगनों हेतु 4,299.21 करोड़ और रेल इंजन हेतु ₹ 6,049.93 करोड़) का भुगातन किया था जो राजस्व पर भारित था। मूल पट्टा प्रभार का भुगतान 2010-11 तक पूँजीगत निधि से तथा तत्पश्चात् ₹ 5514 करोड़ का भुगतान पूँजी से किया गया था जिसके लिए भारतीय रेल पर ₹ 221 करोड़ अतिरिक्त लाभांश देयता बढ़ गई।

2.6 वैगनों का निर्माण

खरीद/निर्माण के स्रोत और माध्यम से संबंधित निर्णय रेलवे बोर्ड स्तर पर इस आशय से लिए जाते हैं।

(i) अपनी कार्यशालाओं/उत्पादन इकाइयों के माध्यम से वैगनों का निर्माण करना
(ii) पीएसयू/निजी विनिर्माताओं से खरीद।
(iii) वैगन समय समय पर रेलवे द्वारा अनुमोदित डब्ल्यूआईएस तथा एलडब्ल्यूआईएस योजना[5] के अन्तर्गत इच्छुक पार्टियों द्वारा निजी भागीदारी नामक आऊटसोर्सिंग के माध्यम से भी प्राप्त किये गए है।

2.6.1 रेलवे की अपनी उत्पादन इकाईयों द्वारा वैगनों का विनिर्माण

भारतीय रेल के पास वैगनों के विनिर्माण के लिए पाँच आन्तरिक उत्पादन इकाइयाँ[6] हैं। रेल मंत्रालय इन पॉच कार्यशालाओं द्वारा उत्पादन हेतू उत्पादन योजना बनाता है तथा वार्षिक लक्ष्य निर्धारित करता है।

निर्धारित लक्ष्य, उत्पादन क्षमता तथा वास्तविक उत्पादन की तुलनात्मक स्थिति को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है। उत्पादन तथा प्रप्ति के लिए लक्ष्यों के विश्लेषण से पता चला कि उत्पादन इकाईयों द्वारा वैगनों के विनिर्माण के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किये गऐ वार्षिक लक्ष्य यहाँ तक वास्तविक नहीं थे कि वहाँ उत्पादन क्षमता, लक्ष्यों तथा वास्तविक उत्पादन के बीच कोई संबंध नहीं था।

---

[5] डब्ल्यू आईएस-वैगन निवेश योजना, एलडब्ल्यू आईएस-उदारीकृत वैगन निवेश योजना

[6] पूमरे यांत्रिक कार्यशाला समस्तीपुर, पूरे की जमालपुर कार्यशाला, उरे की अमृतसर कार्यशाला, दरे का गोल्डन रॉक कार्यशाला और दपरे की हुबली कार्यशाला

तालिका 5-भारतीय रेल की अपनी वैगन उत्पादन ईकाईयों द्वारा वैगनों का विनिर्माण

रेलवे कार्यशाला	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1	2	3	4	5	6	7
पूमरे की समस्तीपुर कार्यशाला	उत्पादन क्षमता	300	300	300	300	300
	लक्ष्य	300	300	300	300	360
	वास्तविक	245	139	96	185	58
	कमी	55	161	204	115	302
पूरे की जमालपुर कार्यशाला	उत्पादन क्षमता	250	450	600	600	630
	लक्ष्य	500	780	600	720	690
	वास्तविक	180	332	527	556	460
	कमी	320	448	73	164	230
उरे की अमृतसर कार्यशाला	उत्पादन क्षमता	420	420	420	420	420
	लक्ष्य	440	360	340	420	500
	वास्तविक	234	259	366	393	311
	कमी	206	101	0	27	189
दरे की गोल्डन रॉक कार्यशाला	उत्पादन क्षमता	480	480	480	480	480
	लक्ष्य	771	603	809	900	960
	वास्तविक	771	595	423	281	480
	कमी	0	8	386	619	480
दपरे की हुबली कार्यशाला	उत्पादन क्षमता	180	180	180	180	180
	लक्ष्य	120	180	160	184	200
	वास्तविक	148	182	183	184	192
	कमी	0	0	0	0	8

स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रस्तुत कराई गई सूचना

उत्पादन क्षमता तथा निर्धारित लक्ष्य के संबंध में 2008-13 की अवधि के लिए अभिलेख की समीक्षा से पता चला कि रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किये गए लक्ष्य अवास्तविक थे क्योंकि पू म रे की समस्तीपुर कार्यशाला को छोड़कर इन इकाईयों में उत्पादन क्षमता के साथ मेल नहीं खाते थे। पू रे की जमालपुर कार्यशाला में उत्पाद क्षमता में संवर्धन[7] किया गया था परन्तु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य अभी भी बढ़ाई गई उत्पादन क्षमता से उच्च थे। जबकि द रे की गोल्डन रॉक कार्यशाला के लिए निर्धारित लक्ष्य भी उत्पादन क्षमताओं से उच्च थे, फिर भी 2008-09 तथा

[7] पूरे की जमालपुर कार्यशाला में उत्पादन क्षमता क्रमशः 2008-09 में 250 से बढ़कर 450 हो गई थी और फिर भी 2010-11 में 600 से बढ़कर 2012-13 में 630 हो गई थी।

2010-11 के दौरान उ रे ने ए एस आर कार्यशाला के मामले में तथा दपरे की हुबली कार्यशाला में 2009-11 के दौरान निर्धारित लक्ष्य उत्पादन क्षमताओं से कम था।

2008-13 के दौरान निर्धारित लक्ष्यों तथा रेलवे वैगन विनिर्माण कार्यशालाओं द्वारा वैगनों की वास्तविक आपूर्ति की तुलना से पता चला कि हुबली कार्यशाला को छोड़कर अन्य किसी कार्यशाला ने कोई निर्धारित लक्ष्य पूरे नहीं किये थे। इन सभी उत्पादन इकाईयों में कार्यशाला प्राधिकारियों ने विनिर्माण में कमी के लिए अपेक्षित सामग्री की अनुपलब्धता को कारण बताया।

निर्धारित वार्षिक लक्ष्य के संबंध में (द प रे की हुबली कार्यशाला को छोड़कर) रेलवे कार्यशालाओं में वैगनों के आन्तरिक विनिर्माण में कमियाँ स्पष्ट रूप से वैगनों के विनिर्माण के लिए अपेक्षित सामग्री की उपलब्धता की प्रभावी मॉनिटरिंग की कमी को दर्शाती हैं।

2.6.2 प्रत्यक्ष खरीद द्वारा वैगनों की खरीद

वैग्नों की खरीद मुख्य रूप से सार्वजनिक क्षेत्र तथा निजी क्षेत्रों दोनों से अनुमोदित वैगन विनिर्माताओं से की जाती है। छह पी एस यूज (रेल मंत्रालय के अन्तर्गत पाँच तथा भारी उद्योग मंत्रालय के अन्तर्गत एक) तथा नौ निजी वैगन विनिर्माता हैं जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:-

तालिका 6- विभिन्न सार्वजनिक क्षेत्र/निजी क्षेत्र वैगन विनिर्माताओं की सूची

सार्वजनिक क्षेत्र		निजी क्षेत्र	
रेल मंत्रालय के अन्तर्गत पीएसयूज़			
1	बूरनपुर, पश्चिम बंगाल में मैसर्ज बूरन स्टैण्डर्ड कं. लि.	1	मै. टैक्समाको लिमिटेड, कोलकाता
2	हावड़ा, पश्चिम बंगाल में मै बूरन स्टैण्डर्ड कं. लि.	2	मै. हिन्दुस्तान इन्जिनियरिंग एण्ड इन्डस्ट्रीज लि. कोलकाता
3	मै. ब्रैथवेट एण्ड क. लि. कोलकाता	3	मै; मॉडर्न इन्डस्ट्रीज, गाजियाबाद (यूपी)
4	मै. भारत वैगन एण्ड इन्जीनिरिंग कं. लि., मोकामा, बिहार	4	मै. तातगढ़ वैगन लि, कोलकाता
5	मैं. भारत वैगन एण्ड इन्जिनियरिंग कं. लि., मुजफफरपुर, बिहार	5	मै. बेस्को लि. कोलकाता
		6	मै. जैसॉप एण्ड क. लि. कोलकाता

भारी उद्योग मंत्रालय के अन्तर्गत पीएचयू		7	मै. सिमको
6	मैसर्ज ब्रिज एण्ड रूफ कं. (इन्डिया) लि., कोलकाता	8	मै. जूपीटर वैगन्स
		9	मैं. जिन्दल

स्रोत: रेल मंत्रालय के संबंधित निदेशालय द्वारा प्रस्तुत सूचना

वैगनों के चल स्टॉक कार्यक्रम के आधार पर 2008-13 की अवधि के दौरान 1119453 वैगनों की आवश्यकता का निर्धारण किया गया था जिसमें 1-4-2008 को पिछलें वर्षों की अग्रेनीत मात्रा (43511 वैगन) शामिल है। 2008-13 के दौरान 101027 वैगनों के लिए आदेश दिये गए थे। रेल मंत्रालय द्वारा लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराई गई सूचना के आधार पर लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि रेलवे उत्पादन इकाईयाँ तथा सार्वजनिक क्षेत्र वैगन विनिर्माता आदेशित मात्रा की आपूर्ति नहीं कर सके थे तथा वैगन विनिर्माताओं में कमी क्रमश: 36 तथा 24 प्रतिशत थी जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:-

तालिका 7- वैगनों की खरीद के लिए आदेशों के प्रति आपूर्ति की स्थिति

क्र. सं.	विवरण	आदेशित मात्रा	आपूर्ति की गई मात्रा	कमी	कमी प्रतिशत
1	2	3	4	5	6
1	रेल मंत्रालय तथा भारी उद्योग मंत्रालय के अन्तर्गत वैगन विनिर्माता पी एस यूज़ सा. क्ष. उ.	14547	11079	3468	24
2	रेलवे की अपनी वैगन विनिर्माता इकाईयाँ	6860	4366	2494	36

स्रोत:- रेलवे बोर्ड से प्राप्त की गई सूचना

अपेक्षित सामग्री[8] की कमी के कारण पाँच रेलवे वैगन विनिर्माता इकाईयाँ लक्ष्य पूरा नहीं कर सकीं थी। लक्ष्य पूरा करने में विफल रहने वाली पी एस यूज़ सा. क्ष. उ. के संबंध में अभिलेख पर कोई कारण नहीं पाया गया था।

[8] बोगी फ्रेम, बोल्सटर, हक बोल्सटर, हे बोल्ट, ड्राफ्ट गियर कप्लरस एयर ब्रेक सेट और एक्सल बॉकस स्प्रिंग आदि

इसके अतिरिक्त वैगनों के लिए आरएसपी के आधार पर यॉत्रिक निदेशालय द्वारा 2008-13 के दौरान निर्धारण किये गए 119453 वैगनों तथा तदनुरूपी अवधि के लिए दिये गए आपूर्ति आदेशों की मात्रा के बीच काफी अन्तर देखा गया थ। इस मुद्दे पर रेल मंत्रालय द्वारा कोई उत्तर नहीं दिया गया है।

2.7 निजी पार्टियों द्वारा निजी भागीदारी के अन्तर्गत वैगनों की प्राप्ति:

भारतीय रेल ने हाल ही के वर्षों में निजी निवेश को आंमत्रित करने के माध्यम से अपनी प्रणाली में वैगनों के प्रारंभ का प्रयास किया है। निजी निवेश को आंमत्रित करते हुए भारतीय रेल नेटवर्क मे वैगनों के प्रारंभ के लिए दो योजनाएँ प्रारंभ की हैं।

'वैगनों की खरीद में सार्वजनिक-निजी भागीदारी को प्रोत्सहित करने तथा अनुमानित वृद्धिसंबंधी माल भाड़ा यातायात को पूरा करने के लिए 2005 में वैगन निवेश योजना, (डब्ल्यूआईएस) प्रारंभ की गई थी। डब्ल्यू आई एस का स्थान उदारीकृत वैगन निवेश योजना (एलडब्ल्यूआईएस) ने ले लिया था जो 2008 में प्रारंभ की गई थी। डब्ल्यूआईएस के अन्तर्गत पार्टियों द्वारा निवेश किये गए वैगन भारतीय रेल वैगनों के साझा पूल में विलीन किए गए थे, अत: निवेशकों को वैगनों के लिए कोई अनुरक्षण प्रभारों का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होती थी। एलडब्ल्यूआईएस के अन्तर्गत, अन्तिम उपयोक्ता अर्थात निर्माता, विनिर्माता तथा उपभोक्ता को विशेष प्रयोजन वैगन (एचसीडब्ल्यू) तथा उच्च क्षमता वैगनों की पूँजीगत लागत के पाँच प्रतिशत की दर से अनुरक्षण प्रभार पार्टियों द्वारा भुगतान योग्य था।

डब्ल्यूआईएस तथा एलडब्ल्यूआईएस योजनाओं के अन्तर्गत 2008-13 की अवधि के दौरान खरीदे गए वैगनों की समीक्षा से पता चला कि इन योजनाओं ने उतना अपेक्षित पूँजीगत लाभ उत्पन्न नहीं किया था जैसा कि प्रणाली में प्रारंभ किये गए रेकों की संख्या से दर्शाया गया था। विस्तृत विश्लेषण से पता चला कि प्रारंभ किये गए रेकों की संख्या उस संख्या से कम थी जिसके लिए रेलवे बोर्ड द्वारा प्रस्ताव अनुमोदित किया गया था जैसा कि नीचे दर्शाया गया है।

तालिका 8-निजी क्षेत्र भागीदारी के माध्यम से रकों के प्रारंभ की स्थिति

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	रेकों की संख्या जिसके लिए रेलवे बोर्ड द्वारा प्रस्ताव अनुमोदित किया गया		भारतीय रेल प्रणाली में प्रांरभ किये गए रेकों की संख्या	
		डब्ल्यूआईएस	*एलडब्ल्यूआईएस*	*डब्ल्यूआईएस*	*एलडब्ल्यूआईएस*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
1	मरे	शून्य	2	शून्य	2
2	पूतरे	2	28	2	11
3	दमरे	शून्य	5	शून्य	5
4	दपूरे	24	शून्य	24	शून्य
5	दपूमरे	शून्य	5	शून्य	5
6	दपरे	3	1	3	शून्य
7	परे	1	शून्य	1	शून्य
	जोड़	**30**	**41**	**30**	**23**

स्रोतः क्षेत्रों द्वारा उपलब्ध कराई गए सूचना जहाँ डब्ल्यूआइएस/एसडब्ल्यूआईएस के अन्तर्गत रैक प्रारंभ किये गए

यह भी देखा गया था कि पू त रे में, एलडब्ल्यूआईएस के अन्तर्गत भारत एल्यूमिनियम कम्पनी (बाल्कों) ने अक्टूबर 2011 तथा फरवरी 2012 में दौ रेकों (एक बीटीएपीएचपी तथा एक बीटीएपी) को प्रारंभ करने के लिए करारो पर हस्ताक्षर किये थे, परन्तु दो वर्षों से अधिक समय व्यतीत हो जाने के बाद भी रैक प्रारंभ नहीं किये गए थे।

रेलवे बोर्ड ने फलाई ऐश के संचलन के लिए एलडब्ल्यूआईएस के अन्तर्गत द प रे के लिए मै. एसीसी लिमिटेड द्वारा एक बीसीसीडब्ल्यू रैक की खरीद अनुमोदित (अगस्त 2009) की थी। फर्म को अभी रैक खरीदना था। चार वर्ष बीत जाने के बाद भी फर्म के साथ कोई करार निष्पादित नहीं किया गया था।

एलडब्ल्यूआईएस के मामले में पार्टियों के साथ निष्पादित करारों के अनुसार वैगनों की लागत के 5 प्रतिशत की दर से अनुरक्षण प्रभार तिमाही आधार पर अग्रिम में पार्टियों के वसूल किये जाने थे। 2008-13 के दौरान ₹ 30 करोड़ की राशि अनुरक्षण प्रभारों के रूप में सात पार्टियों से वसूल की जानी नियत थी। तथापि 0.38 करोड़ राशि के अनुरक्षण प्रभार पार्टियों से वसूल (मार्च 2013) किये जाने शेष हैं।

2.8 वैगनों में प्रौद्योगिकीय उन्नयन

अनुसंधान डिजाईन एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) भारतीय रेलवे का एकमात्र अनुसंधान एंव डिजाईन (आरएण्डडी) संगठन है तथा रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलवेज तथा उत्पादन इकाईयों के लिए तकनीकी सलाहकार के रूप में कार्य करता है। ग्यारवीं पंचवर्षीय योजना दस्तावेज में अन्य बातों के साथ साथ वैगन स्टॉक के निम्नलिखित प्रौद्योगिकीय उन्नयन तथा आधुनिकीकरण पर जोर दिया गया है।

(i) वैगनों की भार उठाने की क्षमता में सुधार करने के लिए 21.3 बटन के वर्तमान धुरी भार से 22.9 टन धुरी भार वैगन में व्यापक परिवर्तन।

(ii) वैगन के धारक अनुपात[9] से भार के सुधार करने के लिए हल्की एंव संक्षारण प्रतिरोधी सामग्री लाने हेतू प्रयास,

परिकल्पित अभिलाभों के साथ वैगनों में उन्नयन वाली विस्तृत समीक्षा हेतू चयनित छह पूरी हो चुकी परियोजनाओं को नीचे दर्शाया गया है।

तालिका 9- वैगन डिजाईन विकास परियोजनाओं तथा वाँछित अभिलाभों को दर्शाने वाला विवरण

क्र.स.	परियोजना	परिकल्पित अभिलाभ
1	आरओ-आरओ वैगनों की डिजाईन एंव विकास	दो भरे हुए ट्रकों को ले जाने के लिए 50 टन के भार के लिए अभिकल्पित
2	बीओएक्सएनएचएल वैगनों का डिजाईन एंव विकास	इन वैगनों की अनुज्ञेय क्षमता बीओएकसएन वैगनों से दो टन अधिक है। ये वैगन कोयले तथा अयस्क यातायात के लिए बने हैं।
3	वीओएक्सएनआर वैगनों का डिजाईन एंव विकास	उन वैगनों की अनुज्ञेय क्षमता बीओएक्सएन वैगनों से एक टन अधिक थी। उन वैगनों में स्टेनलैस स्टील बॉडी से बनी ऊँची साईड वाल थी तथा ये कोयला एंव अयस्क यातायात के लिए बने थे।
4	28 धुरी भार वैगनों का डिजाइन एंव विकास	ये वैगन 660 मेगावाट टरबो जेनरेटर स्टाटर के परिवहन हेतू भेल, हरिद्वार की विशिष्ट आवश्यकता पूरी करने के लिए अभिकल्पित थे।

[9] भार वैगन में ले जाए गए माल के भार को सन्दर्भित करता है। जब कि धारक भार खाली वैगन का भार है।

5	वैगन का 25 टन धुरी भार में उन्नयन	भार टोने की क्षमता मे वृद्वि तथा उच्चतर धुरी भार वैगनों की शुरूआत के लिए
6	बीसीएनएलएल वैगनों का डिजाईन	पारम्परिक वैगनों (अर्थात् बसीएन वैगनों से सात टन अधिक तथा बीसीएनए/बीसीएनएचएस वैगनों से चार टन अधिक) के संदर्भ में इन वैगनों की अनुज्ञेय भार ढोने की क्षमता मे वृद्धि।

स्रोतः आरडीएसओ से प्राप्त हुई सूचना

उरोक्त तालिका में दर्शाये गए वैगनों के प्रकारों के डिजाईन विकास का मुख्य उद्देश्य आय मे वृद्धि के साथ भार को बढ़ाना था।

आरडीएसओ, लखनऊ तथा क्षेत्रीय रेलवे में पूरी हो चुकी उपरोक्त छह परियोजनाओं से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि उपरोक्त सूचीबद्ध में से केवल दो परियोजनाएँ (बीओएक्सएनएचएल वैगन तथा आरओ-आरओ वैगनों का डिजाईन एंव विकास-उपरोक्त तालिका मे क्रम सं.। तथा 2) सफलतापूर्वक कार्यान्वित की गई थीं। लगभग 842 बीओएक्सएनएचएल वैगन प्राथमिक रूप से पूरे तथा पूमरे में प्रचालन में है तथा 271 आरओ-आरओ टाईप वैगन के आरसीएल में प्रचालन में हैं। इन वैगनों में कोई डिजाईन संबंधित परिचालन समस्याएँ नहीं पाई गई थीं। शेष परियोजनाओं के संबंध में स्थिति पर नीचे चर्चा की गई है:-

2.8.1 बीओएक्सएनआर वैगनों का डिजाईन एंव विकास

बीओएक्सएन वैगनों में संक्षारण की गंभीर समस्या थी जिससे सेवा काल के 12/13 वर्षों के पश्चात पुनरूद्वार की आवश्यकता होती है। इसके अतिरिक्त बीओएक्सएन वैगनों में केवल सीसी+4+2 टन कोयले के लदान के लिए उपयुक्त होन की अनुमापी क्षमता है। सीसी +8+2 टन क्षमता तक कोयले के लदान को सुगम बनाने के लिए बीओएक्सएन वैगन की अनुमापी क्षमता बढ़ाने के लिए तथा संक्षारण की समस्या के परिहार के लिए, रेलवे बोर्ड ने 2008-09 के दौरान 9500 बीओएक्सएन वैगनों के बीओएक्सएनआर में उन्नयन के कार्य को संस्वीकृत किया। उन्नत बीओएक्सएनआर वैगन स्टेनलैस स्टील बॉडी के साथ डिजाईन किया गया था। इन वैगनों में स्टेनलैस स्टील बॉडी वाली साईड वाल के साथ अधिक ऊँचाई है तथा ये कोयले तथा अयस्क

यातायात के लिए बने हैं। कार्य में उन्नत पुनरूद्वार के दौरान बीओएक्सएन बैगनों(12 से 18 वर्षों के जीवन काल में) की पिछली तथा साईड वाल को पूरी तरह हटाना शामिल है।

बीओएक्सएन वैगनों के बीओएक्सएनआर में उन्न्यन तथा पुरूद्वार के कार्य को 2012-13 में चल स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) में शामिल किया गया था तथा नौ कार्यशालाओं[10] में 1400 वैगनों के पुनरूद्वार के लिए छह क्षेत्रीय रेलवेज को ₹ 336 करोड़ राशि की निधियाँ आबंटित की गई थी। प्रारंभ की जाने वाली वास्तविक पुनरूद्धार गतिविधि का महत्व जानने के लिए, आरडीएसओं ने एक अध्ययन रिपोर्ट तैयार की तथा जनवरी 2014 मे रेलवे बोर्ड को अग्रेषित की। आरडीएसओ की अध्ययन रिपोर्ट पर निर्णयलम्बित था (सितम्बर 2014)।

उत्तर में, एमओआर ने बताया (सितम्बर 2014) कि अध्ययन रिपोर्ट सभी क्षेत्रों को उनकी टिप्पणियों हेतू परिचलित की गई है। तथापि तथ्य यह है कि 2008-09 में उन्न्यन कार्य की संस्वीकृति के बावजूद प्रगति धीमी है।

2.8.2 28 धुरी वैगनों का डिजाईन एंव विकास

मै. भारत हैवी इलैक्ट्रिकल लिमिटेड (भेल), हरिद्वार ने विभिन्न् सुपर थर्मल पावर स्टेशनों को 660 मेगावॉट टरबो जेनरेटर स्टेटर के परिवहन के लिए परिवहन व्यवहार्यता स्थापित करने हेतु मार्च 2000 में आरडीएसओ से संपर्क किया। आरडीएसओ ने मार्च 2002 में 3 धुरी तथा 4 धुरी बोगियों के संयोजन का प्रयोग करते हुए 28 धुरी के साथ एक अवधारणात्मक ड्राईंग तैयार की। डिजाईन जारी नही किया गया था क्योंकि भेल ने 28 धुरी वैगनों के विकास को बन्द करने के लिए कहा।

अक्टूबर 2007 में भेल, हरिद्वार ने आरडीएसओं से 28 धुरी विशेष वैगनों के डिजाईन एंव विकास से संबंधित कार्य पुन प्रारंभ करने का अनुरोध किया। आरडीएसओ ने जनवरी 2011 में भेल, हरिद्वार के लिए 28 धुरी वैगनों के विनिर्माण ड्राईगों का अनुमोदन किया।

---

[10] जमालपुर, बीकानेर अजमेर, झाँसी, खरगपुर, रायपुर, गुन्टापल्ली कोटा और दाहोद

यह वैगन परिचालन में नहीं थी। भेल झांसी ने सितम्बर 2013 में आरडीएसओ को सूचना दी कि उन्होंने इस वैगन को विघटित अवस्था में सड़क के रास्ते झाँसी से हरिद्वार भेजा था तथा अन्तिम रूप से हरिद्वार में इसके पुर्जे जोड़े और भार की जाँच की।

रेल मंत्रालय ने उत्तर में बताया (सितम्बर 2014) कि वैगन स्वंय भेल द्वारा विनिर्मित था तथा आरडीएसओ ने आवश्यक प्रमाणपत्र जारी किया था। रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि इसका उपयोग भेल से प्राप्त किया जा सकता है। रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि आरडीएओ मार्च 2002 से 28 धुरी वैगन के डिजाईन एंव विकास की प्रक्रिया में हैं तथा वैगन का विनिर्माण जनवरी 2011 में आरडीएसओ द्वारा ड्राईंग के अनुमोदन के बाद हुआ था, अतः वैगन को चालू नहीं किया जा सका तथा विघटित अवस्था में परिवहित करना पड़ा था। इसके अतिरिक्त 28 धुरी वैगन के उपयोग के बारे में विवरण रेलवे के पास उपलब्ध होने चाहिए क्योंकि यह भेल की भारी मशीनरी[11] के परिवहन के लिए रेल पथ पर चलता है।

2.8.3 वैगन का 25 टन धुरी भार में उन्न्यन

रेलवे बोर्ड ने 2006 में आरडीएसओ के प्रस्ताव पर कोयले तथा अन्य वस्तुओं के परिवहन के लिए बीओएक्सएन 25 टन वैगन के अवधारणात्मक डिजाईन के अनुमोदन पर सहमति दी। रेलवे बोर्ड ने फरवरी 2007 में निर्देश दिया कि बीओएक्सएन 25 टन वैगनों की बॉडी केबल स्टेनलैस स्टील से निर्मित होनी चाहिए। विनिर्देशन तैयार किया गया था। इस वैगन के डिजाईन को मई 2009 मे संशोधित किया गया था। चार हैवी हॉल ट्रैक फ्रेडली बोगी (25 टन धुरी भार) अक्टूबर 2011 में समुद्रगामी फर्म (एएसएफ कीस्टोन, आईएनसी) द्वारा मुम्बई में लाई गई थीं। इन वैगनों का दोलन परीक्षण अभी 31 मार्च 2013 तक किया जाना है।

[11] भेल के विभिन्न् थर्मल पावर स्टेशनों को परिवहित किए जाने वाले टरबो जेनरेटर स्टेटरस

2.8.4 बीसीएनएचएल वैगनों का डिजाईन

भारतीय रेल परिमाप-अनुसूची (एसओडी) ब्रॉड गेज के अनुसार, 2004 में आरडीएसओ के अधिकारियों वाले बहु-विषयक दल द्वारा संशोधित, प्रस्तावित वैगन के डिजाईन को अन्तिम रूप देते समय परिमाप अनुसूची को ध्यान में रखा जाना था। अधिकतम परिमाप 3250 एमएम निर्धारित की गई थी तथा किसी भी मामले में वैगन की चौड़ाई 3250 एमएम से अधिक नहीं होनी थी।

जून 2005 में आरडीएसओ ने क्षमता में वृद्धि के उद्देश्य से, विशेषकर अपेक्षाकृत भारी तथा थैला बन्द वस्तुओं जैसे सीमेन्ट उर्वरक तथा अनाज इत्यादि ऊँचाई तथा चौड़ाई में वृद्धि के साथ बीसीएनए वैगनों को पुनः डिजाईन करते हुए एक नये ढके हुए वैगन के विकास का कार्य प्रारंभ किया।

एसओडी के प्रावधानों की उपेक्षा करते हुए नवम्बर 2005 में 3500 एमएम की बाहरी चौड़ाई तथा 4235 एमएम की अधिकतम ऊचाँई के साथ एक अवधारणात्मक रूप रेखा आरडीएसओ द्वारा रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत की गई थी। रेलवे बोर्ड ने सितम्बर 2006 में 22.9 टन धुरी भार बीसीएनएचएल वैगनों के प्रस्तावित अवधारणात्मक डिजाईन को अनुमोदन प्रदान किया तथा आरडीएसओ को खरीद प्रारंभ करने के लिए प्रस्तावित वैगन के विस्तृत डिजाइन विनिर्देशन सामग्री अनुसूची इत्यादि का विकास प्रारंभ करने का निर्देश दिया।

रेलवे बोर्ड ने (फरवरी 2008) इस तथ्य से अवगत होते हुए कि इन परिमापों के साथ वीसीएनएचएल वैगनों का सर्वव्यापी प्रयोग कार्यान्वित होने योग्य नहीं है, 600 बीसीएनएचएल वैगनों के विनिर्माण एवं आपूर्ति के लिए अक्टूबर 2007 में मै. टेक्समाको लिमिटेड, कोलकाता को ठेका दिया।

भारतीय रेल में बीसीएनएचएल वैगनों की शुरूआत के बाद अप्रैल 2009 से दिसम्बर 2011 के दौरान क्षेत्रीय रेलवेज (म रे, उ रे, प रे द म रे, प म रे तथा उ प रे) द्वारा उनके प्रचालन में सिग्नल चौकियों, ईंधन, बिन्दुओ, जल नलों चार्जिंग बिन्दुओं में दरवाजा टकराने के विभिन्न प्रकार की समस्याएँ बताई गई थी। दरवाजों के नुकसान

पहुँचाने का मुख्य कारण रेलपथ की मध्य रेखा से बीसीएचएनएल वैगन की चौड़ाई (3450 एनएम) थी जो 3250 एमएम की एमएमडी का उल्लंघन करती हैं।

आरडीएसओं ने दरवाजा टकराने इत्यादि की समस्या को सुलझाने के लिए कई बार दरवाजा बन्द करने के तंत्रावली के डिजाईन को संशोधित किया परन्तु समस्याएँ मुख्यतः अचल ढॉचों जैसे सिग्नल चौकी, ओवर हेड इक्विपमेंट (ओएचई) मास्टर केरिएच वाटरिंग हाइडेन्सस पुलो इत्यादि में बाधा डालते हुए वैगन की समग्र चौड़ाई (3450 एनएम) के कारण जारी रहीं। रेलवे बोर्ड ने सितम्बर 2011 में आरडीएसओं को पुनः बीसीएनएचएल वैगन के दरवाजे के डिजाईन को अन्तिम रूप देने का निर्देश दिया। बदले में आरडीएसओ ने दो डिजाईनों अर्थात् पुनः संयोजित खिसका कर खुलने वाले दरवाजे का डिजाईन तथा मुड कर बन्द होने वाले दरवाजे के डिजाईनों का सुझाव दिया।

रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2012 में दरवाजे की गंभीर समस्या वाले 9000 वैगनों में दरवाजों के पुनः संयोजन कार्य करने का निर्देश दिया। आरडीएसओ ने बताया कि कब्जेदार दरवाजे के डिजाईन वाले लगभग 7600 बीसीएनएचएल वैगन वर्तमान मे कार्यरत हैं जिसमे से लगभग 4000 वैगन जो मूलरूप से कब्जेदार दरवाजे वाले डिजाईन के साथ हैं, में दरवाजा बन्द करने के उचित प्रबन्ध नहीं हैं।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि दोषपूर्ण डिजाईन के कारण अचल सरंचनाओ को हुए नुक्सान के संबंध में क्षेत्रीय रेलवेज से फीडबैक के बाबजूद, श्रृखला उत्पादन के लिए उसी प्रकार के वैगनों के लिए आदेश दिये गए थे। यदि आरडीएसओ ने उल्लंघन के पहलू के मद्देनजर वैगनों के व्यापक स्तर पर उत्पादन से पहले परीक्षण किये होते तो 400 वैगनों में सरकने वाले दरवाजों के पुन संयोजन पर ₹ 60 करोड़ के निष्फल व्यय को बचाया जा सकता था। पश्चिम रेलवे को आंबटित वैगनों में स्लाइडिंग दरवाजों के रेटरोफिटमेंट का कार्य अभी भी प्रगति में है।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) की बीसीएनएचएल वैगनों में प्रति रेक अर्जन पुराने डिजाइन की वैगनों से 31 प्रतिशत अधिक है और एमएमडी को बाधित करने वाले दरवाजों का मामला स्लाइडिंग दरवाजे की अवधारणा से सुलझा दिया

गया है। तर्क वैध नहीं हो सकता क्योंकि वहन क्षमता में वृद्धि के लिए अतिरिक्त चौड़ाई के साथ वैगनों के डिजाइन के समय, एमएमडी से जुडी परिचालन समस्याओं का ध्यान रख जा सकता था और वैगन के दरवाजों द्वारा स्थायी ढांचे से टकराने के कारण हुई हानि और वैगनों के आशोधन में अतिरिक्त लागत को कुछ समय तक परिहार किया जा सकता था।

इंजनों और वैगनों की अधिप्राप्ति वैगनों और इंजनों की आवश्यकता के निर्धारण के अनुरूप नहीं थी जिससे पता चलता है कि निर्धारित आवश्यकता अधिक बताई गई थी। रेलवे क्षेत्र के सा. क्षे.उ. और रेलवे की अपनी उत्पादन इकाई वैगनों की आदेशित मात्रा की पूरी तरह आपूर्ति नहीं कर सकती थी। यह असंतुलन वास्तविक आधार पर आवश्यकता के निर्धारण प्राधिकृत आवश्यकता और उन्नत प्रबंधन की तुलना में चल स्टॉक की उपलब्धता में है। वैगनों की अधिप्राप्ति में लगातार निधियों का अभ्यर्पण पाया गया। थ्रूपूट बढ़ाने के लिए वैगन डिजाइन के विकास के लिए परियोजनाएं विलम्बों द्वारा प्रभावित थीं। पूंजी से आईआरएफसी को किए गए ₹ 5514 करोड़ के मुख्य पट्टा भुगतान के कारण भारतीय रेल का ₹ 221 करोड़ की अतिरिक्त लाभांश देयता वहन करनी पड़ी।

अध्याय III वैगनों की पर्याप्त उपलब्धता और उनका प्रभावी उपयोग

लेखापरीक्षा उद्देश्य 2

भाड़ा लदान की मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त वैगन तथा इंजन उपलब्ध थे और वैगनों का अधिकतम उपयोग किया गया था।

इंजनों और वैगनों तथा उपयुक्त पथ की पर्याप्त उपलब्धता मालगाड़ियों के आवागमन के लिए अनिवार्य आवश्यकता है। क्षेत्रीय रेल से प्रचालन कार्यकलापों के लिए उपलब्ध वैगनों के आधार पर रेलवे बोर्ड क्षेत्रीय रेलों के बीच नए बने वैगनों को वितरित करता है। रेलवे बोर्ड क्षेत्रीय रेलों में माल यातायात की मांग को ध्यान में रखकर एक क्षेत्रीय रेल से दूसरे क्षेत्रीय रेल को वैगनों का स्थानान्तरण भी अनुमत करता है। इसके अलावा मालभाड़ा कारोबार, जो भारतीय रेल के लिए राजस्व का मुख्य स्रोत है, टर्मिनलों, यार्डों, नियंत्रण कार्यालय तथा स्टेशनों (माल शेड/साइडिंग) नामक मालभाड़ा प्रचालन के मुख्य कार्यकलाप केन्द्रों पर निर्भर है। ग्राहक के परिदृश्य से वैगनों का कुशल उपयोग जिसे अन्ततः माल भाड़ा सेवाओं की कुशल तथा प्रभावी सुपुर्दगी में बदला जाना चाहिए जिसका अर्थ विश्वसनीय और सामायिक सेवा के प्रावधान से है।

3.1 क्षेत्रीय रेलों के बीच वैगनों का आवंटन

पैरा 2.1 तथा 2.2 में यह उल्लेख किया गया है कि वैगनों की योजना प्रक्रिया गत प्रवृत्तियों तथा प्रत्येक वर्ष वैगनों के सम्भावित निराकरण के विश्लेषण के आधार पर क्षेत्र वार मालभाड़ा यातायात की वृद्धि के पूर्वानुमान के कार्य के साथ आरंभ होती है। तथापि क्षेत्रीय रेल स्तर पर आवश्यकता का कोई निर्धारण नहीं किया गया था।

चूंकि क्षेत्रीय आवश्यकता उपलब्ध नहीं है इसलिए वैगन यातायात आवश्यकता के आधार पर क्षेत्रों को आवंटित किए गए हैं। रेलवे बोर्ड ने 2008 से 2013 तक के वर्षों के दौरान क्षेत्रीय रेलों के बीच 77639 नए बने वैगनों को आवंटन किया। रेलवे बोर्ड द्वारा आवंटित तथा रेल प्रणाली में प्रविष्ट वैगनों की स्थिति की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- विभिन्न क्षेत्रीय रेलों को रेलवे बोर्ड द्वारा आवंटित 77639 नए वैगनों में से 53539 वैगन (69 प्रतिशत) एक वर्ष की अवधि के अन्दर रेल प्रणाली में लगाए गए थे और शेष वैगन बाद के वर्षों में लगाए गए थे।
- रेल प्रणाली में 15815 वैगनों के प्रवेश में विलम्ब के कारण सात क्षेत्रीय रेलों[12] में से ₹ 1635.67[13] करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई। 2008-13 की अवधि के दौरान उ रे को कोई वैगन आवंटित नहीं किए गए थे जबकि आठ अन्य क्षेत्रीय रेलों में वैगनों के प्रवेश में विलम्बों के ब्यौरे अभिलेखों पर उपलब्ध नहीं थे।
- अलग – अलग क्षेत्रीय रेलों द्वारा प्रहस्तित यातायात में प्रवृत्ति के आधार पर क्षेत्रीय रेलों को वैगन आवंटित किए गए थे (रेलवे बोर्ड द्वारा)। क्षेत्रीय रेलों ने समीक्षाधीन अवधि के दौरान किंचित अपनी आवश्यकता निर्धारित नहीं की थी और इसलिए लेखापरीक्षा सत्यापन नहीं कर सका कि क्या क्षेत्रीय रेलों को वैगनों को आवंटन उनकी आवश्यकता के अनुकूल था।
- जून 2008 में रेलवे बोर्ड द्वारा उ प रे को आवंटित 200 बीओएक्सएनएचएल वैगनों में से 77 वैगन (38.50 प्रतिशत) 5 वर्ष बीत जाने के बाद भी अभी प्रविष्टि किए जाने थे।

[12] (पू त रे-300.5 करोड़, द म रे-82.6 करोड़, द पू म रे-762.44 करोड़, द पू रे 260.04 करोड़, द प रे -82.35 करोड़, प रे-1.74 करोड़, उ प रे-236 करोड़)

[13] अर्जन क्षमता हानि लाइन पर प्रतिदिन वैगन के अर्जन के आधार पर संगणित की गई है जैसा संबंधित वर्षों के लिए भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण के विवरण 15 तथा 24 में दिया गया है।

- दो क्षेत्रीय रेलों[14] में 4210 वैगनों के प्रवेश में विलम्ब रेलवे बोर्ड द्वारा उनके आवंटन से दो से चार वर्षों के बीच था। वैगनों के प्रवेश में विलम्ब के कारण क्षेत्रीय रेलों में अभिलेख पर नहीं पाए गए थे।
- पू त रे को आवंटित 8945 वैगनों में से केवल 5122 वैगन (57 प्रतिशत) एक वर्ष की समय सीमा के अन्दर रेल प्रणाली में प्रविष्ट नहीं किए गए थे और 3823 वैगन[15] (42.74 प्रतिशत) अभी प्रविष्ट किए जाने थे (मार्च 2013)।

3.2 वैगनों का उपयोग

मालभाड़ा यातायात भारतीय रेल के राजस्व का प्रमुख स्रोत है और इसलिए भारतीय रेल का सम्पूर्ण परिवहन निष्पादन बढ़ाने की चाबी वैगन उपयोग सुधारना है। वैगनों का अल्प उपयोग वैगनों की उपलब्धता को प्रभावित करता है। एक सघन और नियमित निगरानी, सुसंगठित दैनिक प्रबन्धन के कारण बेहतर गतिशीलता और वैगन स्टाक का उपयोग होता है और अधिक दक्ष तथा मितव्ययी रेल प्रचालनों में बदल जाता है। वैगनों की तैयार उपलब्धता, निम्नतम अवरोधनों के साथ उनका अधिकतम उपयोग और वैगन स्टाक के खाली कर्षण में कमी मालगाड़ियों के लाभदायक प्रचालन के लिए निर्णायक हैं। इष्टतम वैगन उपयोग प्राप्त करने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों से वैगन आपस में एकत्र किए जाते हैं और क्षेत्र, जो वैगनों का स्वामी है द्वारा भेदभाव अथवा तरजीह बिना माल गाड़ियों को चलाने के लिए अनुसूचित किए जाते हैं।

3.2.1 पार्टियों द्वारा मांग पर वैगनों की उपलब्धता

पार्टियों संबंधित माल शेडों तथा साइडिंग के मुख्य माल पर्यवेक्षक को अग्रेषण नोट के रूप में रैकों के लिए अपनी मांग भेजती हैं। अग्रेषण नोट मांग/प्राथमिकता रजिस्टर में दर्ज किए जाते हैं और भाड़ा प्रचालन एवं सूचना प्रणाली

---

[14] (पू त रे-3 वर्ष 5 माह तक, द प रे-2 वर्ष 8 माह तक)

[15] 2008-09, 2009-10, 2010-11,2011-12 तथा 2012-13 में आवंटित क्रमशः 665, 242,244, 2322 तथा 350 वैगनों से बने।

(एफओआईएस[16]) में अद्यतन किए जाते हैं। मांगपत्रों की दैनिक स्थिति मण्डल को सूचित की जाती है। वरिष्ठ मण्डल प्रचालन प्रबंधक दैनिक आधार उपलब्धता के अनुसार रैकों के आवंटन का प्रबंधन करते हैं।

मालभाड़ा यातायात का प्रबंधन रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 71 के अन्तर्गत केन्द्र सरकार (रेलवे बोर्ड) द्वारा निर्धारित अधिमान्य यातायात आदेश के अनुसार यातायात चार श्रेणियों यथा ए,बी,सी तथा डी में वर्गीकृत किया जाता है। उच्च श्रेणियों में पंजीकृत पण्यों को निम्न श्रेणियों में पंजीकृत पण्यों पर तरजीह दी जाती है।

जैसा पैरा 2.1 तथा 2.2 में पहले ही उल्लेख किया गया कि यद्यपि क्षेत्रीय रेलों से रेलवे बोर्ड को अपनी वैगन आवश्यकता निर्धारित तथा सूचित करना अपेक्षित है परन्तु उन्होंने विशेष संख्याओं में वैगनों की अपनी मांग पृष्ठांकित नहीं की थी। तथापि, यह पाया गया था कि सम्पूर्ण वैगन आवश्यकता यातायात की वृद्धि में प्रवृत्ति के आधार पर रेलवे बोर्ड में निर्धारित की जा रही है। जो समीक्षाधीन अवधि के दौरान लगभग आठ प्रतिशत होनी है।

2011-12 से 2012-13 के दोरान चौंसठ चयनित लदान केन्द्रों (29-मालशेड, 35 निजी साइडिंग) में दिए गए मांग पत्रों तथा आपूर्त रैकों की समीक्षा से पता चला कि:

- मांग/प्राथमिकता रजिस्टर अनुरक्षित किए जा रहे हैं और नियमों के अन्तर्गत निर्धारित प्राथमिकता (अधिमान्य यातायात आदेश) के अनुसार रैक आपूर्त किए जा रहे हैं, 29 चयनित माल शेड़ों पर विभिन्न पार्टियों द्वारा कुल 16541 रैकों की मांग की गई थी इनमें से 14904 रैक (90 प्रतिशत) आवंटित किए गए थे और शेष 1637 रैक (लगभग 10 प्रतिशत) रद्द किए गए थे क्योंकि मांग रेल प्रशासन द्वारा पूरी नहीं की गई थी (अनुबंध-1)।

[16] भारतीय रेल वर्ष में अपने नेटवर्क से लगभग 1012 मिलियन टन भाड़ा ढ़ोता है जिसमें कोयला, लौह अयस्क, सीमेंट, उर्वरक, खाद्यान्न तथा विशेषीकृत वैगनों में पेट्रोलियम उत्पादों जैसे प्रमुख पण्य शामिल होते हैं। इस सूचना के आधार पर प्रबंधन भारतीय रेल के नेटवर्क पर वैगनों, इंजनों कर्मीदल तथा पथ जैसे संसाधनों का इष्टतम उपयोग करने के लिए आवंटन निर्णय करते हैं। वास्तविक समय सूचना एफओआईएस नामक प्रणाली द्वारा सुकर बनाया जाता है जो इष्टतम निर्णय करना अनुमत करता है और इस प्रकार प्रणाली के अन्दर गतिशीलता का उच्च स्तर सुनिश्चित किया जाता है।

- इसी प्रकार, 35 चयनित निजी साइडिंग में रेलवे द्वारा मांग आपूर्ति स्थिति के विश्लेषण से पता चला कि साइडिंग स्वामियों द्वारा मांगे गए 82,747 रैकों में से 80,399 रैक (97 प्रतिशत) आवंटित किए गए थे और शेष 2348 रैक (3 प्रतिशत) पार्टी की मांग पूरा करने में रेलवे की विफलता के कारण रदद किए गए थे। (अनुबंध- 1)
- द प रे में एनएमजी वैगनों के आवंटन में विलम्ब के परिणामस्वरूप 2011-13 के दौरान पार्टी द्वारा 20 रैकों का रद्दगीकरण हुआ। इसके परिणामस्वरूप रेलवे को ₹ 2.28 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

लेखापरीक्षा में 64 चयनित लदान केन्द्रों पर 2011-12 तथा 2012-13 वर्षों के दौरान मई, दिसम्बर तथा मार्च महीनों के दौरान दिए गए मांग पत्रों तथा आपूर्त रैकों की नमूना जांच भी गई। यह पाया गया था कि 20,299 रैकों की समग्र मांग के प्रति विभिन्न पार्टियों को लदान हेतु 19285 रैक (95 प्रतिशत) (अनुबंध-2) आपूर्त किए गए थे परन्तु चार क्षेत्रीय रेलों में पूरी की गई मांग की प्रतिशतता 78 तथा 87 के बीच थी परिणामस्वरूप रेलवे द्वारा पूरी न हुई रैकों की मांग के संबंध में ₹ 11.58 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई जैसा निम्न तालिका में दर्शाया गया। मांग पूरी न करने के कारण लेखापरीक्षा को भेजे नहीं गए थे।

तालिका 10- क्षेत्रीय रेलों में नमूना जांच के परिणाम जो रैकों की पार्टी की मॉग पूरी नहीं कर सके

रेल	वर्ष	मांगे गए रैकों की सं.	आवंटित रैकों की सं.	पूरी न की गई मांग की प्रतिशतता	अर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)
पू रे	2011-13	748	578	23	2.21
प म रे	2011-12	555	476	14	3.30
पू म रे	2012-13	688	617	13	3.06
उमरे	2012-13	312	242	22	3.01
जोड़					**11.58**

स्रोत:-संबंधित क्षेत्रीय रेलों में लेखापरीक्षा द्वारा एकत्रित सूचना

अपने उत्तर में रेल मंत्रालय ने बताया (सितम्बर 2014) कि अनेक मामलों में पार्टी अतिरिक्त मांग/मांगपत्र प्रस्तुत करते हैं और इससे पहले कि रेल रैकों का आवंटन

कर सके, पार्टी मांगपत्र रद्द कर देते हैं। यह प्रतिबिम्बित करता है कि रेल प्रशासन द्वारा मांग पूरी नहीं की गई थी। रेलवे का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि रैकों के मांगपत्र बाद में पार्टियों द्वारा रद्द किए गए थे क्योंकि रेलवे पार्टी की रैकों की मांग पूरी नहीं कर सके।

3.2.2 इंजनों तथा वैगनों के संबंध में दक्षता प्राचलों/सूचकांक का विश्लेषण:

रेलवे बोर्ड ने वैगनों का सफल उपयोग सुनिश्चित करने के लिए दक्षता प्राचल सूचकांक स्थापित किया है। विभिन्न प्राचलों जैसे (i) अप्रभावी प्रतिशतता, (ii) पृथक्करण (iii) गाड़ी विभाजन, (iv) स्प्रिंग टूटन, (v) तप्त एक्सल तथा (vi) खराब ब्रेक शक्ति आदि के अन्तर्गत क्षेत्रीय रेलों का निष्पादन मूल्यांकित किए गए हैं। लेखापरीक्षा में प्राचलों के संदर्भ में क्षेत्रीय रेलों के निष्पादन की समीक्षा की गई। 2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान भिन्न क्षेत्रीय रेलों में विभिन्न दक्षता प्राचलों पर एकत्रित सूचना के विश्लेषण से निम्नलिखित स्थिति का पता चला।

(क) वैगन टर्न राउण्ड (डब्ल्यूटीआर)

वैगन टर्नराउण्ड वैगन के दो क्रमिक लदानों के बीच समय का अन्तराल है। अधिकांश क्षेत्रों में सूचित वैगन टर्न राउण्ड सांख्यिकीय 2008-13 के दौरान 1.18 से 3.43 दिनों के बीच थी जबकि इस अवधि के दौरान अखिल भारतीय औसत 5.19 से 5.08 दिनों के बीच थी। इसका अर्थ है कि क्षेत्रीय रेलों द्वारा सूचित डॉटा पर विश्वास नहीं किया जा सकता है।

जबकि 13 क्षेत्रीय रेलों[17] ने 2008-09 की तुलना में वर्ष 2012-13 में डब्ल्यूटीआर में सुधार दर्शाया है वहीं शेष तीन क्षेत्रों में गिरता निष्पादन हुआ था। यद्यपि 12 क्षेत्रों[18]

---

[17] (पू त रे, म रे, पू रे, उ पू रे, उ प रे, उ सी रे, उ रे, यू सी रे, द पू म रे, द प रे, द रे, प म रे, प रे)

[18] मे रे, पू रे, उ म रे उ पू रे, उ सी रे, उ रे, उ प रे, द पू म रे, द म रे, द प प रे, प म रे तथा प रे

में इस अवधि के दौरान डब्ल्यूटीआर में सुधार हुआ था परन्तु लक्ष्य अभी प्राप्त किया जाना था।

रेल मंत्रालय ने उत्तर में बताया (सितम्बर 2014) कि क्षेत्रों द्वारा टर्नराउण्ड लक्ष्यों की प्राप्ति बदलने, यातायात प्रतिमानों द्वारा प्रभावित हैं और प्रायः उनके नियंत्रण से बाहर हैं। भारतीय रेल में यात्री तथा भाड़ा यातायात की वृद्धि नेटवर्क तथा लदान एवं उतराई टर्मिनलों की वृद्धि की अपेक्षा अधिक तेजी से हुई है। उत्तर में रेल मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत अभ्युक्तियां इस संबंध में बढ़ती दक्षता में सामना किए गए बाधाओं का उल्लेख करती है।

(ख) तप्त एक्सल

मुख्यतया वैगनों के भारी लदान द्वारा पहिया सेट की बीयरिंग में हुई खराबी के कारण ये यांत्रिक विफलताएं हैं। इसके परिणामतः वैगन के एक्सल से धुआँ निकलता है और आग लग सकती है। तप्त एक्सलों की घटना उस खंड में दौड रहीं सभी गाडियों पर प्रपाती प्रभाव डालती है। चल स्टाक और स्थाई पथ सामग्री नामतः पटरी तथा इसके संघटकों को हानि के अलावा तप्त एक्सल मामलों का परिणाम रैकों का अवरोधन होता है क्योंकि प्रभावित वैगन आवश्यक मरम्मत करने के लिए रैक से अलग किया जाना अपेक्षित होता है। 2008-13 की अवधि के दौरान तप्त एक्सल मामलों की समीक्षा से निम्नलिखित पता चला:-

- 13 क्षेत्रों, यथा, पू त रे (44 से 76), म रे (76 से 115), पू रे (10 से 19), उ म रे (103 से 122), पू सी रे (16 से 33), उ पू रे (1 से 22), उ रे (41 से 82), उ प रे (22 से 38), द म रे (12 से 31) द पू रे (32 से 47) द प रे (4 से 31) प म रे (77 से 111), प रे, (72 से 94) में तप्त एक्सलों की संख्या पर्याप्त रूप से बढ़ गई।
- उ रे, उ म रे, उ प रे, पू त रे, प म रे तथा प रे में तप्त एक्सलों के उदाहरण लक्ष्यों से पर्याप्त रूप से बढ़ गए जैसा नीचे दर्शाया गया है:-

तालिका 11-

मामले जहाँ तप्त एक्सल घटनाएं लक्ष्यों के संबंध में बढ़ गईं

क्षेत्रीय रेल	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्यों के संबंध में प्रतिशतता वृद्धि
प रे	320	409	28
प म रे	366	469	28
उ रे	171	287	67
उ प रे	114	179	57
उ म रे	403	553	37
पू त रे	181	272	50

स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलों में क्षेत्रीय पार्टियों द्वारा एकत्रित सूचना

- एक क्षेत्र, यथा द पू म रे में वृद्धि अल्प थी जहाँ तप्त एक्सलों की संख्या 55 (2008-09) से 58 (2012-13) तक बढ़ गई।
- तप्त एक्सलों की घटना उस खंड में दौड़ रहीं सभी गाड़ियेां पर प्रपाती प्रभाव डालती है। चल स्टाक और स्थाई पथ सामग्री नामत: पटरी तथा इसके संघटकों को हानि के अलावा तप्त एक्सलों के कारण प्रभावित वैगनों में अन्तर्ग्रस्त मरम्मत के प्रति वित्तीय प्रभाव भी होगा।

तप्त एक्सल मामलों के बढ़ते उदाहरण टर्मीनल यार्डों तथा कार्यशालाओं में वैगनों के खराब अनुरक्षण के स्पष्ट संकेत हैं। ऐसे मामलों का परिणाम गाडियों के अवरोधन में होता है क्योंकि तप्त एक्सल के कारण प्रभावित वैगनों को गाड़ियों से अलग किया जाना अपेक्षित है। तप्त एक्सल घटनाओं के कारण वित्तीय प्रभाव भी होगा। पहिया सेट की बदलाई के लिए गए वास्तविक समय और सेवा से बाहर रहे वैगन, से संबंधित अभिलेख के अभाव में अर्जन क्षमता हानि परिकलित नहीं की जा सकी।

(ग) पृथक्करण

गाड़ी चलने के दौरान कभी कभी कप्लर टूटने के कारण वैगन अलग हो जाता है। यह बाद में गाड़ियों के आवागमन को प्रभावित करता है और सुरक्षा खतरा है। रेलवे बोर्ड ने पृथक्करण मामलों के मॉनीटरन हेतु उनके अपने लक्ष्य निर्धारित किए हैं परन्तु इन लक्ष्यों में क्षेत्रीय रेलों के बीच पर्याप्त अन्तर हैं। क्षेत्रीय रेलों में निर्धारित

लक्ष्य और वैगनों के पृथक्करण के हुए मामलों की वास्तविक संख्या नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

तालिक 12- क्षेत्रीय रेलों में देखे गए वैगन पृथक्करण मामले

क्षेत्र	लक्ष्य (2008-13 के दौरान श्रेणी)	2009-13 के दौरान वास्तविक पृथक्करण मामले				
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1	2	3	4	5	6	7
प म रे	370-250	257	261	270	238	233
द पू म रे	170-140	106	162	137	79	104
द रे	130-12	37	27	17	10	11
प रे	20-15	10	2	6	19	11
पू रे	150-60	56	47	51	47	53
उ म रे	200-120	173	164	131	93	95
उ रे	20-10	16	5	4	1	1
पू त रे	400-190	261	176	190	178	160
म रे	250-160	192	157	137	136	142
पू त रे	230-112	98	108	89	86	78
म रे	260-160	187	181	162	156	203
पूमरे	120-140	NA	74	68	61	184
उ म रे	130-80	43	64	67	77	89
पू सी रे	60-50	34	22	42	54	41
द म रे	70-40	16	24	21	25	36
जोड़		**1486**	**1474**	**1392**	**1260**	**1441**

स्रोत:- संबंधित क्षेत्रीय रेलों में लेखापरीक्षा द्वारा एकत्रित सूचना

लेखापरीक्षा द्वारा उपर उल्लिखित स्थिति के विश्लेषण से निम्नलिखित पता चला:-

- 10 क्षेत्रों (प म रे, प रे, द रे, पू त रे, पू रे, उ म रे, उ रे, द पू म रे, द पू रे तथा द प रे) में रिपोर्टाधीन अवधि के दौरान वैगन पृथक्करण की घटना में सुधार हुआ और लक्ष्यों के अन्दर रही।

- पाँच क्षेत्रों[19] में 2008 से 2013 तक के दौरान पृथक्करण मामलों में कमी हुई क्योंकि पृथक्करण मामलों की बढ़ती संख्याएं इन क्षेत्रों में पाई गई थीं।
- पृथक्करण मामलों में 2008-09 में 1486 से 2011-12 में 1260 तक कमी हुई परन्तु यह 2012-13 में 1441 तक अचानक वृद्धि हुई। इसके अलावा पृथक्करण के 72 प्रतिशत मामले मात्र छः क्षेत्रीय रेलों[20] में देखे गए थे।

(घ) गाड़ी विभाजन

गाड़ी विभाजन इंजन से सम्पूर्ण रैक अथवा रैक के एक भाग के पृथक्करण का संकेत करता है। गाड़ी विभाजन मामलों के मानीटरन करने के लिए अलग-अलग क्षेत्रीय रेलों द्वारा विभिन्न लक्ष्य निर्धारित किए गए थे। गाड़ी विभाजन मामलों के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य और वास्तविक मामले जो क्षेत्रों में घटित हुए, नीचे तालिकाबद्ध किए गए है:-

तालिका 13- क्षेत्रीय रेलों में गाड़ी विभाजन मामलों की घटना

क्षेत्र	लक्ष्य (2008-13 के दौरान श्रेणी)	2008-13 के दौरान गाड़ी विभाजन मामले				
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
पू त रे	60-70	53	68	74	74	70
म रे	65-55	48	58	56	46	58
पू म रे	68-68	NA	58	67	89	79
पू रे	30-18	18	11	19	14	15
उ म रे	70-60	60	60	64	59	45
उ पू रे	5 से 5	6	1	7	5	5
उ प रे	20-18	12	15	24	11	10
उ रे	0 से 7	2	3	4	9	1
उ रे	40-25	26	18	20	19	18
द म रे	70-40	25	46	32	31	43
द पू म रे	110-80	103	117	92	58	32
द पू रे	210-80	156	157	93	62	62

[19] पृथक्करण मामलों में वृद्धि-म रे (187 से 202), उ प रे (43 से 89) पू सी रे(34 से 54), द म रे (द म रे (16 से 36),

[20] प म रे, द पू म रे, प रे, उ म रे, उ रे तथा म रे

द प रे	50-40	44	35	34	23	29
द रे	70-40	52	37	26	19	18
प म रे	70-55	62	45	54	40	51
प रे	50-40	30	25	25	34	20

स्रोत:- संबंधित क्षेत्रीय रेलों में लेखापरीक्षा द्वारा एकत्रित सूचना

उपर्युक्त तालिका से यह पाया गया था कि:-

- रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य क्षेत्रीय रेलों के बीच 5 तथा 210 के बीच व्यापक रूप से विविध थे। तथापि, गाड़ी विभाजन मामले केवल पू म रे तथा पू त रे पर निर्धारित लक्ष्यों से अधिक थे।
- छ: क्षेत्रीय रेलों[21] ने ऊपर संदर्भाधीन अवधि के दौरान देखे गए 3291 गाड़ी विभाजन मामलों का 64 प्रतिशत भाग बनाया।
- लगभग छ: क्षेत्रों (म रे, पू म रे, उ म रे, पू त रे, द पू रे तथा प म रे) में सभी समीक्षित वर्षों में गाड़ी विभाजन मामले 40 से अधिक थे। द पू रे ने 2008-09 में 156 की गाड़ी विभाजन की उच्चतम संख्या दर्ज की। तथापि इसके कारण अभिलेख पर उपलब्ध नहीं थे।

(ङ) स्प्रिंग टूटफूट

इसका स्प्रिंगों की टूट फूट के कारण यांत्रिक विफलता से संबंध है। गतिमान पुर्जों वाले सभी यांत्रिक उपकरण विफलता के अधीन हैं। रेलवे बोर्ड द्वारा स्प्रिंग टूटफूट मॉनीटरन हेतु निर्धारित लक्ष्य व्यापक रूप से विविध हैं।

निर्धारित लक्ष्यों तथा 2008-13 की अवधि के दौरान क्षेत्रीय रेलों में देखे गए वास्तविक स्प्रिंग टूटफूट मामलों की स्थिति नीचे दर्शाई गई है।

[21] गाड़ी विभाजन मामले-द पू रे, द पू म रे, पू त रे, म रे, पू म रे तथा उ म रे

तालिका 14 –क्षेत्रीय रेलों में देखे गए स्प्रिंग ब्रेकेज मामले

क्षेत्र	लक्ष्य (2008-13 के दौरान रेंज)	2008-13 के दौरान वास्तविक स्प्रिंग ब्रेकेज मामले				
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
पू तरे	25-00	8	1	4	0	0
म रे	10-00	2	0	3	2	0
पू मरे	NA - 1	NA	0	0	9	2
पू रे	10-00	1	0	0	0	0
उ म रे	35-00	13	4	2	0	0
उ पू रे	00-00	0	0	0	0	0
उ प रे	15 - 2	12	4	1	0	0
पू सी रे	05 - 00	3	0	0	0	0
उ रे	85--00	61	46	19	4	0
द म रे	15 - 00	0	0	0	0	0
द पू म रे	15 - 5	2	2	0	0	0
द पू रे	60 - 00	3	7	4	0	0
द प रे	5 - 00	0	0	0	0	0
द रे	70 - 00	47	38	53	0	0
प म रे	60 - 00	10	12	10	3	2
प रे	35 - 00	18	15	0	0	0

स्रोत: सम्बन्धित क्षेत्रीय रेलों में लेखापरीक्षा द्वारा एकत्रित सूचना

डाटा से यह पाया गया था कि द रे तथा उ रे पर लक्ष्य (संख्याओं में) 35 तथा 85 के बीच विविध थे जबकि अन्य क्षेत्रीय रेलों में निर्धारित लक्ष्य 0 तथा 35 के बीच था। पू त रे,पू रे, म रे, उ पू रे, उ प रे, पू सी रे, द म रे, तथा उ रे के संबंध में स्प्रिंग टूटफूट मामले लक्ष्य के अन्दर थे। उ रे तथा द रे पर स्प्रिंग टूटफूट के 130 तथा 138 मामले देखे गए थे और अन्य क्षेत्रों की तुलना में पर्याप्त रूप से उच्च थे।

कमी को दूर करने के लिए रैकों के अवरोधन के कारण स्प्रिंग टूटफूट मामलों के वित्तीय निहितार्थों को संगणित करने के प्रयास किए गए थे परन्तु यह अवरोधन की अवधि, मरम्मत तथा सेवा में वापस वैगन लेने में लिए गए समय से सम्बन्धित सूचना के अभाव में संभव नहीं पाया गया था।

अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में रेल मंत्रालय ने बताया कि क्षेत्रीय रेलों द्वारा वैगन टर्न राउण्ड लक्ष्य की प्राप्ति बदलते यातायात प्रतिमानों द्वारा प्रभावित हैं और प्राय:

उनके नियंत्रण से बाहर हैं। रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि रेलों ने विभिन्न दक्षता सूचकांकों में सुधार प्राप्त किया है। तथापि तथ्य यह शेष है कि अधिकांश क्षेत्रीय रेलों में तप्त एक्सल गाड़ी विभाजन तथा वैगन पृथक्करण के उदाहरण देखे गए थे।

(च) खराब ब्रेक शक्ति अथवा ब्रेक शक्ति प्रमाण-पत्र बिना दौड़ते पाये रैक

ब्रेक शक्ति प्रमाण पत्र (बीपीसी) जांच के बाद माल गाड़ियों को जारी किए जाते हैं और या तो गंतव्य तक अथवा निर्दिष्ट दूरी के लिए वैध रहते हैं। सुरक्षा लिहाज से यह अनिवार्य है कि माल गाड़ियां प्राधिकृत दूरी तक केवल गाड़ी जांच विभाग द्वारा प्रमाणित किए जाने के बाद चलाई जानी है। बीपीसी अवैध हो जाते हैं जब प्रमाणपत्र में निर्धारित दूरी/समय समाप्त हो गया हो और ऐसे बिन्दु/दिन के बाद गाड़ी को चलाना अनुमेय नहीं है। अवैध बीपीसी के साथ माल गाड़ियों का दौडना सुरक्षा से समझौता होता है।

लेखापरीक्षा में उ पू रे एवं उ प रे, जहाँ डाटाबेस में 6000 तथा 7500 किलोमीटर के अनुसार वैधता वाली बीपीसी डाटा शामिल नहीं किया गया था, को छोड़कर सभी क्षेत्रीय रेलों के विभिन्न स्टेशनों द्वारा 2011-12 तथा 2012-13 के मई, अक्तूबर तथा दिसम्बर के दौरान जारी 3734[22] बेक शक्ति प्रमाण पत्रों (बीपीसी) के सम्बन्धित एफओआईएस डाटा की समीक्षा की। लेखापरीक्षा में संवीक्षा से पता चला कि माल गाड़ियों ने बीपीसी के अंतर्गत 500 किलोमीटर प्राधिकृत दूरी से यात्रा की जैसा नीचे दर्शाया गया:-

तालिका 15- बीपीसी के अंतर्गत प्राधिकृत दूरी से ऊपर रैक दर्शाने वाली स्थिति

बीपीसी सीमा (किमी)	जारी बीपीसी वाले रैकों की संख्या	बीपीसी के अंतर्गत प्राधिकृत दूरी से अधिक चली गाड़ियों की संख्या	बीपीसी के अंतर्गत प्राधिकत से अधिक गाड़ी द्वारा तय अधिक दूरी
6000	1962	770 (39 प्रतिशत)	789 से 884
7500	1772	662 (37 प्रतिशत)	534 से 996

[22] 2011-12 तथा 2012.13 के मई, अक्तूबर तथा दिसम्बर के दौरान जारी 6000 किलोमीटर की वैधता वाले 1957 ब्रेक शक्ति प्रमाण पत्र (बीपीसी) और 7500 किलोमीटर की वैधता के 1772 बीपीसी

स्रोत:सम्बन्धित क्षेत्रीय रेलों में लेखापरीक्षा द्वारा एफओआईएस डाटा से एकत्रित सूचना

अवैध बीपीसी के कारण किसी अप्रिय घटना का होना पटरी तथा चल स्टाक को हानि के परिणामस्वरूप वित्तीय हानियों के अतिरिक्त गाड़ी प्रचालनों को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगा।

रेल मंत्रालय ने बताया (सितम्बर 2014) कि ऐसे मामले हो सकते हैं जहाँ 6000/7500 किमी के लिए जारी बीपीसी रास्ते में समाप्त हो जाती है। रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि क्षेत्रों को बीपीसी की समाप्ति का ध्यानपूर्वक मानीटरन करने और गाड़ियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए जब और जैसी बीपीसी समाप्त होती है, जांच के लिए रैक प्रस्तुत करने की सलाह दी गई है। इस तथ्य के मद्देनजर कि 3734 रैकों के संबंध में एफओआईएस डाटा की लेखापरीक्षा में 35 प्रतिशत से अधिक माल गाड़ियां बीपीसी की समाप्ति के बाद 500 तथा 996 किमी के बीच दूरी की यात्रा की गई पाई गई थीं इसलिए रेल मंत्रालय को एक प्रभावी मॉनीटरन प्रणाली स्थापित करने की आवश्यकता है।

तप्त एक्सल, वैगनों का पृथक्करण, गाड़ी विभाजन मामलों तथा स्प्रिंग टूटफूट जैसे दक्षता प्राचलों पर लेखापरीक्षा तक के संबंध में रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया है (सितम्बर 2014) कि वैगन धारिताएं तथा निवल टन किलोमीटर (एनटीकेएम) वर्षों से बढ़ रहे हैं। इसके अलावा वैगन स्टाक उन्नत किया गया है और एक्सल भार भी बढ़ाया गया है। इसके बावजूद तप्त एक्सल, स्प्रिंग टूटफूट के मामले 2002-03 की तुलना में कम हुए हैं। रेल मंत्रालय अपने उत्तर में लेखापरीक्षा द्वारा दिए गए विभिन्न दक्षता सूचकांकों पर डॉटा से व्यापक रूप से सहमत था परन्तु उत्तर स्वरूप में सामान्य है और क्षेत्रों में दक्षता सूचकांकों के खराब निष्पादन के कारण तथा प्रभाव का संदर्भ नहीं रखता है। इसके अलावा रेल मंत्रालय का उत्तर प्रचालन निष्पादन मापने के लिए निर्धारित विभेदक लक्ष्यों के विषय पर मौन है। रेल मंत्रालय का तर्क है कि उन्नत प्रौद्योगिकी तथा बेहतर अनुरक्षण से भारतीय रेल सुधार प्राप्त करने में समर्थ हुआ है, पूर्णतया पर्याप्त नहीं है क्योंकि कुछ क्षेत्रीय रेलों

में दक्षता सूचकांक तप्त एक्सल, पृथक्करण तथा गाड़ी विभाजन मामलों से संबंधित ऐसा संतोषजनक निष्पादन प्रतिबिम्बित नहीं किया।

3.2.3 माल गाड़ियों की खाली गतिविधि

टर्मिनलों पर जावक यातायात तथा आवक यातायात की असन्तुलित प्रकृति तथा मात्रा के कारण अपरिहार्य को छोड़कर वैगनों का खाली दौड़ना परिवहन क्षमता की हानि है।

रेलवे बजट 2006-07 में गतिशील मूल्य निर्धारण नीति घोषित की गई थी जिसमें खाली प्रवाह दिशाओं में प्रोत्साहन शामिल किए गए। ये प्रमुख रूप से खाली वैगनों से बने यातायात गतिविधि प्रवाह है। यह यात्रा वृद्धि प्रोत्साहन योजना[23] का भाग था।लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2010-11 की सं. 8 के पैरा 1.9.3.1 में यह उल्लेख किया गया था कि भाड़ा योजनाएं कुछ क्षेत्रों में कहीं-कहीं प्रचलित की जा रही थी और मात्रा वृद्धि प्रोत्साहन योजनाएं 16 क्षेत्रों में से किसी में प्रचालन में नहीं थीं। 2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों पर वैगनों के खाली/भारित दौड़ने की स्थिति निम्नलिखित तालिका में दर्शाई गई है।

तालिका 16- भारित तथा खाली वैगन किलोमीटर की एक तुलना

वर्ष	भारित वैगन किमी (लाख किमी में)	कुल वैगन किमी (भारित +खाली) लाख किमी में	कुल किमी से भारित किमी की प्रतिशतता	कुल किमी से खाली किमी की प्रतिशतता
2008-09	91187.71	137710.60	66.22	33.78
2009-10	97950.59	184765.35	53.01	46.99
2010-11	101605.48	150886.13	67.34	32.66
2011-12	108840.88	162974.13	66.78	33.22
2012-13	112019.47	169335.30	66.15	33.85

स्रोत: भारतीय रेल का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

पंचवर्षीय अवधि के दौरान कुल वैगन किमी तथा वैगन किमी भारित तेजी से बढ़ गए। पूर्व वर्ष की तुलना में वर्ष 2009-10 में कुल किमी से खाली किमी की 13 प्रतिशत से अधिक तीव्र वृद्धि हुई थी। वैगनों की खाली दौड का परिणाम अर्जन की

[23] पत्र सं. टीसीआर/1078/2006/4 नई दिल्ली दिनांक 28.03.2006 द्वारा रेल मंत्रालय द्वारा जारी नीति मार्ग निर्देश

हानि होगा। इसलिए भारतीय रेल को वैगनों की खाली दौड़ को निम्नतम करने के लिए प्रभावी मॉनीटरन की आवश्यकता है।

अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में तथ्य स्वीकार करते हुए कि रैकों की खाली दौड़ अपरिहार्य है, रेल मंत्रालय ने बताया कि यह सुनिश्चित करने, कि खाली दिशाओं में मांगपत्र पूरे किए जाते हैं, के लिए निकट मॉनीटरन किया जाता है। तथ्य यह शेष रहता है कि कुल किमी के खाली किमी की प्रतिशतता 2008-13 (वर्ष 2009-10 को छोड़कर) की अवधि के दौरान 33 पर स्थिर रही और रेलगाड़ियों के आवागमन को नीचे लाने में समर्थ नहीं है।

3.2.4 माल गाड़ियों की गति

सफल मालगाड़ी प्रचालन के विशाल घटकों में से एक माल गाडियों की गति है। माल गाड़ियों की गति पारगमन/अग्रताक्रम, कर्मी दल परिवर्तन, परिसम्पत्ति विफलता, गुच्छन के करण अन्य रेलों द्वारा अस्वीकृति आदि जैसे विभिन्न घटकों द्वारा भी शासित की जाती है। भारतीय रेल ने माल गाड़ियों की गति में सुधार के लिए प्रयास किए हैं जिसमें उच्च अश्व शक्ति, इंजनों का प्रवेश, उच्च क्षमता, बायु ब्रेक, आठ पहिया वैगन स्टाक से चार पहिया वैगनों की बदलाई,कार्यशालाओं का आधुनिकीकरण और एफओआईएस अनुप्रयोग का आरम्भ आदि शामिल किए गए। यद्यपि, सुधार परिमाणीय नहीं थे परन्तु उच्च उत्पादकता तथा गतिशीलता सुगम करने को अभिप्रेत थे।

सात क्षेत्रों रेलों में आरंभ तथा वापस की गई 6730 भारित माल गाडियों की गतिविधि की स्थिति का भी लेखापरीक्षा विश्लेषण किया गया। क्षेत्रवार स्थिति नीति तालिकाबद्ध है:-

तालिका 17- माल गाड़ियों की औसत गति की तुलना

औसत गति प्रति घंटा किमी/	गाड़ी दौड़ों की सं.							
	उ रे	पू त रे	म रे	द पू म रे	द पू रे	द म रे	द प रे	जोड़
1 तथा 20 किमी प्र घं के बीच .	367	1485	577	710	428	784	411	4762

20 से अधिक तथा 40 किमी प्र घं तक .	160	126	73	153	315	194	103	1124
40 **से अधिक तथा 100 किमी प्र घं तक .**	37	18	69	167	25	507	19	842
जोड़	**564**	**1621**	**719**	**1030**	**768**	**1485**	**533**	**6730**

स्रोत:- एफओआईएस डाटा से क्षेत्रीय रेलों में लेखापरीक्षा द्वारा एकत्रित सूचना

फरवरी 2012 के एफओआईएस डॉटा के माध्यम से यह पाया गया कि सात क्षेत्रीय रेलों[24] में माह के दौरान 6730 गाड़ियां दौड में से 4762 गाड़ियों (71 प्रतिशत) के लिए 20 किमी प्रघं तक, 1124 गाड़ियों (17 प्रतिशत) के लिए 20 से 40 किमी प्रघं के बीच और 842 गाड़ियों (12 प्रतिशत) के संबंध में 40 से 100 किमीप्रघं के बीच औसत गति थी।

माल गाड़ियां और अनुसूचित गाडियां हैं और अनेक मामलों में जैसा क्षेत्रीय रेलों में क्षेत्रीय कार्यालयों में पाया गया, पारगमन हेतु यात्री गाडियों को तरजीह दी जाती है परिणामस्वरूप माल गाडियां रोक दी जाती हैं अथवा धीमी कर दी जाती हैं। इसके अलावा गाडियां अन्य विभिन्न कारणों के लिए मार्ग में रोकी गई थीं जिसमें बढ़े यातायात घनत्व के कारण संतृप्त लाइन क्षमताएं, कर्षण का परिवर्तन, पथ की अनुपलब्धता और कर्मी दल की अनुपलब्धता आदि शामिल है। मालगाड़ी आवागमन मापने के लिए लेखापरीक्षा में फरवरी 2012 के दौरान मालगाड़ी दौड के संबंध में एफओआईएस डॉटा की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- उ प रे में अजमेर मण्डल में आरम्भ हुए एक रैक ने आरम्भिक स्टेशन से 442 किमी की दूरी पर अपने गंतव्य पहुंचने में 21 घंटे लिए। 14 घंटे तथा 25 मिनट का मार्गस्थ अवरोधन देखा गया था।
- 31 मार्गस्थ स्टेशनों में से 11 पर द म रे में माल गाडियों के अवरोधन दो मिनट से 16 घंटों के बीच थे।
- द रे में लगभग 15 गाडियां असामान्य रूप से रोकी गई थीं (अर्थात 20 घंटों से अधिक) जिसके कारण दर्ज नहीं किए गए थे। गाडियों, जो समान जोड़ी के बीच आरम्भ तथा समाप्त, के द्वारा तय की गई दूरी और लिए गए समय के विश्लेषण

[24] उ रे, पू त रे, म रे, द पू म रे, द पू रे, द म रे तथा द प रे

में आरम्भिक स्टेशनों से गंतव्य स्टेशनों तक यात्रा में उनके द्वारा लिए गए समय में व्यापक अन्तर का पता चला।

- 32 गाडियां उ रे में 24 घंटों से अधिक के लिए रोकी गई थीं और इनमें से 15 गाडियां 51 से 195 घंटों के बीच की अवधि के लिए रोकी गई थीं।
- पू रे में 11 रैकों के संबंध में जहाँ आरम्भिक से गंतव्य स्टेशन तक तय की गई दूरी समान थी, लिए गए समय में अन्तर 0 से 89 घंटों के बीच था।

उपर्युक्त से यह प्रकट हुआ कि माल गाडियों को रोकने का परिणाम औसत गति को धीमे करना हुआ। यद्यपि अनुमेय गति सीमा 60 किमी प्रति घं. थी परन्तु भारतीय रेल पर माल गाडियों की औसत गति 2008-09 से 2012-13 वर्षों के दौरान लगभग 25 किमी पर प्रायः स्थिर रही और गत दशक में उच्च अश्व शक्ति इंजनों के प्रवेश के बावजूद इस संबंध में कोई इन्द्रिय गोचर परिणाम नहीं देखे गए थे। यह दर्शाता है कि रेलवे के पास माल गाडियों की औसत गति सुधारने के लिए कोई अनुकूल तथा दीर्घावधि योजना नहीं थीं।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि लेखापरीक्षा ने फ़रवरी माह के दौरान माल गाडियों की गति की जांच की है जिसके दौरान गाडियों की गति प्रतिबन्धित दृश्यता के कारण देश के उत्तरी भाग में सामान्यतया प्रभावित होती है। रेल मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा विश्लेषण उन माल गाडियों की गतिविधि के अध्ययन पर आधारित है जो अपने सम्बन्धित क्षेत्रीय रेल में आरम्भ तथा समाप्त हुई और म रे, द म रे, पू त रे तथा द पू रे जैसे क्षेत्र प्रतिबन्धित दृश्यता द्वारा प्रभावित नहीं है जैसा रेल मंत्रालय द्वारा दावा किया गया।

तथापि, रेल मंत्रालय ने आगे प्रतिक्रिया दी कि भीड़भाड़ विषय पर काबू पाने के लिए तीसरी तथा चौथी लाइनें विकासित की जा रही हैं और डेडीकेटेड फ्रेट कारीडोर का विकास भी इस दिशा में एक कदम है।

3.2.5 लदान/उतराई प्रचालनों के दौरान अवरोधन

भारतीय रेल द्वारा अपनाई गई प्रचालन योजना के श्वेत पत्र में वैगन गतिशीलता में सुधार करना और माल शेड कार्यचालन घंटे बढ़ाने के द्वारा टर्मिनल अवरोधनों को कम करने के द्वारा उपलब्धता में सुधार करना, माल शेडों में अवसंरचना में सुधार करना, बन्द परिपथ रैकों के अनुरक्षण चक्र को बढ़ाने के द्वारा अनुरक्षण प्रथाओं को युक्तियुक्त करना शामिल किया गया।

परिसम्पत्तियों का प्रभावी उपयोग मांग के अनुसार ग्राहकों को रैकों की आपूर्ति और चल स्टाक के मार्गस्थ अवरोधनों को निम्नतम कर गंतव्य पर प्रेषणों की सुपुर्दगी की मांग करता है।

इसलिए आगे लदान हेतु वैगन उपलब्ध कराने के लिए वैगनों का समय से लदान/उतराई आवश्यक है। रेलवे ने साइडिंग/माल शेडों में लदान तथा उतराई प्रचालनों के दौरान विभिन्न प्रकार के वैगनों के स्वीकार्य अवरोधन के प्रतिमान निर्धारित किए हैं।

रेलवे के कारण अवरोधन

अवरोधन या तो रेलवे के कारण अथवा पार्टी के कारण होता है। 'लगाने के लिए आगमन' तथा 'प्रेषण के लिए निर्मुक्ति' के अंतर्गत टर्मिनल अवरोधन रेलवे के कारण होते हैं। दोनों चरणों में से किसी के लिए युक्त समय निर्धारित नहीं किया गया है। एक बार माल शेड अथवा साइडिंग मे रैक पहुंचने पर लदान/उतराई हेतु रैक लगाने के लिए रेल प्रशासन द्वारा शीघ्र कार्रवाई करने की आवश्यकता है। इसी प्रकार लदान/उतराई के बाद एक बार रैक छोड़ दिया गया है तो उसे उसके नए गंतव्य के लिए प्रेषित किया जाना है।

पार्टी के कारण अवरोधन

'छोड़ने के लिए स्थापन' के अंतर्गत अवरोधन पार्टी के कारण होता है और मुख्यतया लदान/उतराई प्रचालनों के दौरान होता है। वैगनों के प्रकार के आधार पर लदान अथवा उतराई के लिए पांच से 11 घंटों की अवधि मुफ्त समय के रूप में अनुमत

की जाती है। अधिक समय लेने से पार्टियों को हतोत्साहित करने के लिए नियमों के अनुसार पार्टियों से विलम्ब शुल्क उद्ग्रहीत किया जाता है। असाधारण टर्मिनल अवरोधन के कारण वैगन स्टॉक का कम उपयोग और राजस्व की हानि होती है।

2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान 16 क्षेत्रीय रेलों में 128 लदान/उतराई केन्द्रों पर औसत टर्मिनल अवरोधन के डाटा के विश्लेषण से पता चला कि:-

- रात्रि घंटों के दौरान उनको निष्क्रिय किए बिना माल शेडों से तेजी से वैगनों के निर्गम के उद्देश्य से और उपयोग हेतु एक अन्य पार्टी को वैगन उपलब्ध कराने के लिए रेलवे बोर्ड ने उन माल शेडों पर रात्रि घंटों के दौरान लदान/उतराई के लिए लिए गए समय को केवल 50 प्रतिशत गिनने की छूट आरम्भ की। इसलिए यदि पार्टियॉ 22.00 बजे के बाद 22.00 बजे से 6.00 बजे तक माल भरते/उतारने के लिए लिया गया समय केवल 50 प्रतिशत गिना जाएगा अर्थात लदान/उतराई के लिए अनुमत मुफ्त समय की गणना के लिए आठ घंटे का समय केवल 4.00 घंटा गिना जाएगा। लेखापरीक्षा में पाया गया कि द म रे में यद्यपि रात्रि घंटेां के दौरान लदान/उतराई के लिए लिए गए समय में 50 प्रतिशत छूट का पार्टियों ने लाभ लिया था परन्तु वे रात्रि घंटों के दौरान कोई लदान/उतराई प्रचालन वास्तव में कर नहीं रहे थे। ब्लाक रैक रजिस्टर/वैगन सक्सचेंज रजिस्टर में अनुरक्षित अभिलेख के अनुसार लदान/उतराई प्रचालन वास्तव में केवल 6.00 बजे किए गए थे। इससे रेलवे बोर्ड का आदेश अर्थात वैगनों के तेजी से निर्गम और अन्य पार्टियों को उन्हें उपलब्ध कराने का मूल उद्देश्य विफल हो गया है।
- लदान तथा उतराई प्रचालनों के दौरान भारतीय रेल के माल शेडों तथा साइडिंग में औसतन 8.19 लाख वैगनों का अवरोधन हुआ। औसत अवरोधन 2008-13 की अवधि के दौरान विभिन्न लदान तथा उतराई केन्द्रों पर प्रबन्धित 32 प्रतिशत वैगनों के संबंध में 24 घंटों से अधिक था।
- 2011-12 तथा 2012-13 की अवधि के लिए चयनित लदान/उतराई केन्द्रों पर अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि चयनित लदान तथा उतराई

केन्द्रों पर प्रबन्धित क्रमशः 30 तथा 21 प्रतिशत वैगनों का अवरोधन हुआ था। इन अवरोधनों के परिणामस्वरूप 2011-13 के दौरान ₹ 852.75 करोड़ के अर्जन क्षमता की हानि हुई (अनुबन्ध 3)।

- लदान प्रचालनों के दौरान औसत अवरोधन 12 तथा 86 घंटों के बीच था। उतराई प्रचालनों के दौरान वैगनों के औसत अवरोधन 13 से 141 घंटों के बीच था।
- इसके अलावा लेखापरीक्षा में वैगनों के चरणवार अवरोधनों के विश्लेषण से पता चला कि विभिन्न कार्यकलापों हेतु अनुमत[25] मुफ्त समय अनुमत करने के बाद वैगनों का अवरोधन हुआ।

तालिका 18- लदान तथा उतराई प्रचालनों के दौरान औसत अवरोधन दर्शाने वाला विवरण

रेलवे के कारण औसत अवरोधन			पार्टी के कारण औसत अवरोधन
लदान/उतराई	आगमन से स्थापन	निर्गम से प्रेष	स्थापन से निर्गम अनुभव मुफ्त समय 5 से 11 घंटे)
लदान	*0* घंटा 32 मिनट (प म रे-2011-12) से 10 घंटा 15 मिनट (पू सी रे - 2011-12)	*0* घंटे से 49 मिनट (उ रे-2010-11) से 21 घंटा 03 मिनट(पू सी रे – 2012-13)	5 घंटा 03 मिनट (पू त रे- 2010-11) से 56 घंटा 32 मिनट (उ रे-2009-10)
उतराई	*0* घंटा 38 मिनट (प म रे- 2009-10) से 15 घंटा 07 मिनट (उ रे-2009-10)	*1* घंटा 28 मिनट (उ पू रे- 2009-10) से 11 घंटा 4 मिनट (द प रे-2009-10)	9 घंटा 27 मिनट (पू त रे – 2008-09) से 124 घंटा 12 मिनट (उ रे-2011-12)

स्रोतः सम्बन्धित क्षेत्रीय रेल में लेखापरीक्षा द्वारा एकत्रित सूचना

- 2010-11 के प्रतिवेदन सं. 8 में भारतीय रेल के इस तथ्य को स्वीकार करने के बारे में उल्लेख किया गया था कि लदान में अचानक उछाल के परिणामस्वरूप इंजनों तथा चल स्टॉक की कमी हुई और प्रणाली में चालक इकाईयों की संख्या रैकों की संख्या से पर्याप्त रूप से कम थी और इस प्रकार रैकों के अवरोधन

[25] पांच से 11 घंटों की अवधि वैगनों के प्रकार के आधार पर लदान अथवा उतराई के लिए मुफ्त समय के रूप में अनुमत की जाती है। आगमन से स्थापन तक और निर्गम से प्रेषण तक रैकों के लिए मुफ्त समय के रूप में एक घंटा की समय अवधि अनुमत की जाती है।

अपरिहार्य थे। यद्यपि भारतीय रेल ने दावा किया कि टर्मिनलों पर सुविधाओं के प्राथमिकीकरण द्वारा अवरोधन कम हुए थे, परन्तु लेखापरीक्षा में देखा गया कि रैक के स्थापन से उनके निर्गम तक औसत अवरोधन टर्मिनलों की महत्वपूर्ण संख्या में 16 घंटों के निर्दिष्ट समय से अधिक होना जारी था जो दर्शाता है कि माल टर्मिनलों में लदान/उतराई सुविधाएं अपूर्ण थीं।

अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में रेल मंत्रालय ने बताया कि रेलवे के कारण निम्नतम पर अवरोधन सुनिश्चित करने के लिए मण्डल तथा क्षेत्रीय रेल स्तर पर सतर्क योजना बनाई जाती है परन्तु नियंत्रण से बाहर कुछ परिस्थितियों के अंतर्गत रैकों को हटाने के लिए अवरोधन होते हैं। रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि रैकों के अवरोधन हेतु निम्नलिखित कारणों को आरोपित किया जाता है जो रेलवे के नियंत्रण से बाहर हैं:-

- लदान/उतराई पार्टियों द्वारा खराब निकासी
- कार्गो संभलाई हेतु मजदूरों की अनुपलब्धता
- पर्यावरणीय घटना जैसे वर्षा
- भारी वाहनों के आवागमन की अनुमति की अनुपलब्धता यदि टर्मिनल शहर की सीमाओं के अन्दर स्थित हैं।

लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए अभिलेख से रैकों का अवरोधन कोचिंग गाडियों के भारी घनत्व के कारण आगे पथ की कमी, तीव्र जलाक्रान्ति, बड़े शिलाखण्डों की उपस्थिति के कारण कोयले लदान और उतराई के विलम्ब, बारम्बार विद्युत विफलता, पहुंच मार्गों की कमी और यांत्रिक समस्याएं जैसे नकल ड्राप्स, ब्रेक बाइंण्डिंग तथा लाकर समस्या जैसे कारणों को भी आरोपित किया गया था। ऐसे विषय इस संबंध में कुछ सच्चे प्रयासों से रेलवे द्वारा रोके जा सकते थे।

3.2.6 टर्मिनल यार्डो में अवरोधन

आरम्भिक स्टेशनों से आरम्भ होने वाली माल गाडियां मार्गस्थ टर्मिनलों पर रोकी गई थीं। 2008-13 की अवधि के लिए भारतीय रेल के 32 चयनित टर्मिनल यार्डों में वैगन स्टाक के अवरोधन के मामलों की लेखापरीक्षा समीक्षा से निम्नलिखित पता चला।

- रेलवे बोर्ड ने टर्मिनल यार्डों में स्वीकार्य अवरोधनों के लिए कोई प्रतिमान निर्धारित नहीं किए थे। इसके अलावा पांच क्षेत्रीय रेलों[26] ने सात यार्डों के संबंध में यार्डों में वैगनों के अवरोधन हेतु अपने स्वयं के प्रतिमान अपनाए। इन क्षेत्रीय रेलों द्वारा प्रतिमान 1 तथा 24 घंटों के बीच निर्धारित[27] थे। इन सात यार्डों के लिए निर्धारित प्रतिमानों से वास्तविक अवरोधन अधिक थे जो 1.46 से 36.53 घंटों के बीच थे।
- पू रे, उ प रे तथा द प रे में पांच टर्मिनल यार्ड में औसत अवरोधन 15 घंटों से भी अधिक था।
- मध्य तथा पश्चिम रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित प्रतिमानों से अधिक में अवरोधन के परिणामस्वरूप 2008-13 की अवधि के दौरान 105.72 करोड़ के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

मार्गस्थ स्टेशनों पर वैगनों का अवरोधन

'एफओआईएस डाटा मार्गस्थ स्टेशनों पर अवरोधन प्रग्राह्य को अभिप्रेत था। सात क्षेत्रीय रेलों (उ प रे, द रे, द प रे, पू सी रे, पू रे तथा पू त रे) में मार्गस्थ स्टेशनों पर अवरोधनों पर फरवरी 2012 के दौरान एफओआईएस में अनुरक्षित अभिलेख की नमूना जांच से निम्नलिखित पता चला:-

- उ प रे मे सात माल गाडियां छः तथा 22 घंटों के बीच मार्गस्थ स्टेशनों पर रोकी गई थी। यद्यपि स्टेशन वार मार्गस्थ अवरोधन टीएमएस स्थानों/मण्डल एफओआईएस कक्ष के माध्यम से एफओआईएस डॉटाबेस को पहुंचाया जाता है परन्तु ऐसी कोई रिपोर्ट लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई थीं।
- द रे में कुछ मार्गस्थ स्टेशनों पर माल गाडियों का रोका जाना देखा गया था क्योंकि गाडियां लम्बे घंटों के लिए प्रायः बहुधा रोकी गई थीं। इन ठहरावों के एकमात्र कारण मेल/एक्सप्रेस यात्री गाडियों को गुजारने के लिए रास्ता देना थे। ऐसे अवरोधनों का ब्यौरा निम्नवत है:-

---

[26] पू त रे-1, म रे-2, पू म रे-1, पू रे-1, प रे-2

[27] पू त रे-2 एक घंटा, पू म रे-8 घंटा, प रे-10 घंटा, म रे-15 घंटा तथा पू रे-25 घंटा

तालिका 19- गाडियों के मार्गस्थ अवरोधन को ब्यौरे जैसा दरे पर अध्ययन किया गया

ठहराव की अवधि	गाडियों की संख्या	कुल समय घंटों में	औसत अवरोधन घंटे
एक घंटा के अन्दर	40	20:54	0:31
एक से तीन घंटा	50	84:36	1:41
तीन से दस घंटा	22	109:21	4:58
10 घंटों से अधिक परन्तु 24 घंटों के अन्दर	8	104:41	13:05
24 घंटों से अधिक	1	148:51	148:51

स्रोत: एफओआईएस डाटा से संग्रहीत ब्यौरे

- द प रे में पांच गाडियों के संबंध में ब्यौरों की नमूना जांच से पता चला कि माल गाडियां 25:40 से 81:10 घंटों के बीच की अवधि के लिए मार्गस्थ स्टेशनों पर रोकी गई थी।
- द पू म रे में पांच गाडियों के संबंध में ब्यौरों की नमूना जांच से पता चला कि माल गाडियां 28:60 से 54:55 घंटों के बीच की अवधि के लिए मार्गस्थ स्टेशनों पर रोकी गई थी। इसके अलावा एफओआईएस में अनुरक्षित तथा मानवीय रूप से अनुरक्षित मार्गस्थ स्टेशनों पर अवरोधन के घंटों पर डाटा के संबंध में अन्तर पाए गए थे। माल गाडियों के मार्गस्थ अवरोधन के संबंध में रेल प्रशासन द्वारा कोई विशेष कारण बताए नहीं गए थे।
- पू सी रे में दो माल गाडियों के संबंध में अवरोधन ब्यौरों की समीक्षा से पता चला कि गाडियां मार्गस्थ स्टेशनों पर 4.40 घंटों की अवधि के लिए रोकी गई थी।
- पू रे में फरवरी 2012 के दौरान दौडी लगभग सात गाडियों में मार्गस्थ अवरोधन 29 घंटों तथा 32 घंटों के बीच पाय गया था। तथापि, अवरोधन के कारण अभिलेख पर नहीं पाए गए थे।
- तलचर से पारादीप खण्ड के लिए नियंत्रण चार्टो, जैसे पू त रे के खुर्दा रोड मण्डल के नियंत्रण द्वारा उपलब्ध कराए गए, की समीक्षा से पता चला कि मार्गस्थ अवरोधन गाडियों के एकत्र हो जाने और कोचिंग गाडियों पर माल

गाडियों के निम्न वरीयता के कारण थे। माल गाडियां कटक पर कोचिंग गाडियों को पास करने के कारण कटक तथा पारादीप के बीच विभिन्न मध्यवर्ती स्टेशनों पर रोकी गई थीं।

उत्तर में रेल मंत्रालय ने बताया (सितम्बर 2014) कि टर्मिनल यार्डों पर स्वीकार्य अवरोधन के लिए प्रतिमान निर्धारित करना संभव नहीं है क्योंकि माल गाडियों का आवागमन यात्री गाडियों से अलग है और आगे बताया कि गाडियां कर्षण के परिवर्तन, कर्मीदल के परिवर्तन, यात्री गाडियों को दिए गए पारगमन जैसे कारणों से मार्गस्थ स्टेशनों पर रोकी जानी अपेक्षित हैं। तथापि, रेल मंत्रालय का उत्तर लेखापरीक्षा द्वारा यथा उल्लिखित असाधारण अवरोधनों पर मौन है।

3.3 साइडिंग/माल शेडों में अपर्याप्त मूल अवसंरचना

साइडिंग/माल शेडों को लदान/उतराई के दौरान वैगन अवरोधन को कम करने के लिए पूर्ण रैक सुविधाएं, पक्का परिवाही क्षेत्र, प्रकाश व्यवस्था आदि जैसी पर्याप्त अवसंरचना की आवश्यकता होती है। साइडिंग/माल शेडों में अपर्याप्त अवसंरचना लदान/उतराई प्रचालन के दौरान वैगन स्टाक के अवरोधन को सहयोग करती है। यातायात की उच्च मात्रा के साथ 128 चयनित लदान/उतराई केन्द्रों (53-माल शेड तथा 75- निजी साइडिंग) पर प्रदत्त अवसंरचना की उपलब्धता के प्रत्यक्ष सत्यापन के माध्यम से लेखापरीक्षा द्वारा किए गए निर्धारण से पता चला कि लदान/उतराई केन्द्र अपेक्षित मूल अवसंरचना में अपूर्ण थे। माल शेडों तथा साइडिंग की समीक्षा से नीचे दिए अनुसार अपूर्ण अवसंरचना का पता चला :- **(अनुबन्ध 4)**

तालिका 20- माल शेडों तथा साइडिंग में अवसंरचना सुविधाओं की उपलब्धता की स्थिति

विवरण	अवसंरचना वार अपूर्ण माल शेड तथा साइडिंग
पूर्ण रैक सुविधा	सात क्षेत्रों में 13 माल शेड
	नौ शेडों में 10 साइडिंग
रेल स्तर/उच्च स्तर प्लेटफार्म	एक क्षेत्र में 01 (जीएस)
	5 क्षेत्रों में 10 (एसडीजी)
पक्का परिवाही क्षेत्र	9 क्षेत्रों में 16 (जीएस)
	10 क्षेत्रों में 19 (एसडीजी)

सभी मौसम पहुंच मार्ग	7 क्षेत्रों में 11(जीएस)
	आठ क्षेत्रों में 16 (एसडीजी)
लदान सुगम करने वाली प्रकाश व्यवस्था सहित प्रकाश व्यवस्था	चार क्षेत्रों में 05 (जीएस)
	5 क्षेत्रों में 8 (एसडीजी)
व्यापारी कमरा	12 क्षेत्रों में 18 (जीएस)
	15 क्षेत्रों मे 47 (एसडीजी)
टीएमएस एफओआईएस संबंध	दो क्षेत्रों में 02 (जीएस)
	छः क्षेत्रों में 10 (एसडीजी)
एसटीडी सुविधा के साथ डॉट फोन	13 क्षेत्रों में 24 (जीएस)
	14 क्षेत्रों में 42 (एसडीजी)
ठंडा पेय जल, प्रसाधन सुविधा	13 क्षेत्रों में 27 (जीएस)
	14 क्षेत्रों में 32 (एसडीजी)

जीएस- माल शेड, एसडीजी-साइडिंग (क्षेत्रीय रेल स्थिति अनुबन्ध 4 में दर्शाई गई है)

उस रूप में ये मूल सुविधाएं पर्याप्त टर्मिनलों में प्रदान नहीं की गई थीं जैसा ऊपर दर्शाया गया जिससे स्थापन, निकासी, लदान/उतराई प्रचालन प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुए जिसके कारण रैकों का अवरोधन हुआ।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया (सितम्बर 2014)कि आधी रैक प्रहस्तन सुविधाओं से वर्षों पहले विकसित कुछ माल शेड अपर्याप्त जगह के कारण पूर्ण रैक हेतु विकसित नहीं किए जा सके। इसके अलावा रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि यह सुनिश्चित करने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं कि माल शेडों में और उनमें कार्यरत श्रमिकों के लिए सभी सुविधाएं उपलब्ध कराई जाती हैं। भाडा टर्मिनल विकसित करने के लिए निजी भागीदारी प्रोत्साहित करने के लिए निजी भाड़ा टर्मिनल (पीएफटी) सुविधा अधिसूचित की गई है।

तथापि, तथ्य यह शेष रहता है कि पर्याप्त संख्या में टर्मिनलों में मूल सुविधाएं भी प्रदान नहीं की गई थीं और भारतीय रेल को इस प्रतिवेदन में यथा उल्लिखित यातायात सुविधाओं में अपना निवेश बढ़ाने की आवश्यकता है।

3.4 माल गाडियों का देरी से आरम्भ

माल गाडियों का देरी से आरंभ यार्ड में वैगनों के अवरोधन का कारण बनता है जिसके कारण वैगन स्टाक का कम उपयोग होता है। इस विषय पर 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 के लिए 119 चयनित लदान केन्द्रों/उतराई केन्द्रों की स्थिति की नमूना जांच की गई थी, निम्नलिखित अवलोकन किए जाते हैं:-

- निम्न तालिका से यह देखा जा सकता है कि 16 में से 14 क्षेत्रों में 50 प्रतिशत से अधिक गाडियां इंजनों के अभाव में देरी से आरंभ हुई। 18 प्रतिशत गाडियां खाली पथ तथा कर्मी दल की अनुपलब्धता के कारण देरी से चलीं। अनेक गाडियां देरी से चलीं और उनके लिए आरोपित कारण नीचे तालिकाबद्ध हैं।

तालिका 21- 14 क्षेत्रीय रेलों में माल गाडियों के देरी से चलने के उदाहरण

क्षेत्रीय रेल	देरी से चलीं गाडियों की सं.	देरी से चली गाडियों की संख्या			
		इंजनों का अभाव	कर्मीदल का अभाव	पथ का अभाव	अन्य कारण से
1	2	3	4	5	6
पू त रे	5437	2408	2323	706	0
म रे	12391	8909	1566	1523	393
पू रे	6039	4570	1398	0	1416
उ म रे	4106	754	1335	1762	255
पू म रे	8992	2778	4032	1027	2
उ प रे	6143	3080	162	225	2676
पू सी रे	18454	74	721	4667	11794
उ रे	3682	143	45	160	3334
द म रे	24379	20875	8327	733	0
द पू म रे	30031	30031	0	0	0
द पू रे	25513	42	0	19	25452
द प रे	28918	24717	4956	3254	641
प म रे	7698	7698	0	0	0
प रे	7958	5790	358	2257	367
जोड़	**224599**	**141900**	**25223**	**16333**	**46330**

कालम 3, 4 तथा 5 में दिए गए कारणों, गार्ड, ड्राइवर संयुक्त रिपोर्ट की तैयारी, निर्यात/दबाव बनाए रखने के सयोजन के कारण देरी से चली गाडियां।

- यह नोट करना विस्मयकारी है कि यद्यपि 2008 से 13 के दौरान भारतीय रेल प्रणाली को डीजल तथा विद्युत के 1423 तथा 1288 इंजन जोडे गए थे परन्तु अनेक मामलों में गाडियों का देरी से चलना इंजनो की अनुपलब्धता के कारण बताया जा रहा है।

भाड़ा प्रचालन तथा सूचना प्रणाली (एफओआईएस) डॉटा का विश्लेषण

- एफओआईएस अनुप्रयोग देरी से आरंभ के कारण का कोड दर्ज करने के लिए प्रावधान रखता है। फरवरी 2012 के माह के लिए एफओआईएस डाटा के विश्लेषण से पता चला कि गाडियों के देरी से आरंभ का विशेष कारण प्रदर्शित करने को अपेक्षित कोड अनेक मामलों में भरा नहीं गया था। एफओआईएस में इस अत्यावश्यक सूचना न भरने से लाभदायक डाटा विश्लेषण और भावी प्रचालनों में सुधार कार्रवाई से रेल प्रशासन वंचित हो गया।

- एफओआईएस डाटा के अध्ययन से यह भी पता चला कि गाडी को आदेश देने के बाद भी गाडियां चली नहीं थीं, इंजन लगाया नहीं गया था और कर्मीदल ने समय पर हस्ताक्षर नहीं किए थे। गाडी को चलाने के आदेश देने और गाडी के वास्तविक चलने के बीच 19 घंटा 37 मिनट तक का विलम्ब प रे में आदित्य सीमेंट साइडिंग में देखा गया था।

- इसके अलावा 12 चयनित लदान केन्द्रों पर अनुरक्षित माल गाडियों के देरी से आरंभ से सम्बनधित डाटा और एफओआईएस में रखे गए डाटा में बडे अन्तर देखे गए थे। लेखापरीक्षा में यह पाया गया था कि आंकड़ों के दो भिन्न सेट माल शेडों में और उ रे तथा उ प रे में देरी से चली गाडियों के सम्बन्ध में एफओआईएस के आध्यम से अनुरक्षित किए गए थे।

तालिका 22- माल गाडियों के देरी से आरंभ या अनुरक्षित डाटा में अन्तर दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेल	वर्ष	नमूना जांचित लदान केन्द्रों की सं.	दौडी गाडियों की कुल संख्या		देरी से चली गाडियों की संख्या	
			माल शेड अभिलेख के अनुसार	एफओआईएस अभिलेख के अनुसार	माल शेड अभिलेख के अनुसार	एफओआईएस अभिलेख के अनुसार
	1	2	3	4	6	7
उ रे	2010-11	चार	1447	1639	1178	348
	2011-12		1606	1923	1346	277
	2012-13		1387	1747	1158	258
उ प रे	2010-11	आठ	2808	3858	3180	1454
	2011-12		2965	4146	3210	1992
	2012-13		2348	3683	2833	1907

एफओआईएस एवं माल शेडों में अनुरक्षित अभिलेख

अपने उत्तर में रेल मंत्रालय ने बताया (सितम्बर 2014) कि भाडा यातायात के वर्तमान प्रतिरूप के दृष्टिगत इंजनों की अनुपलब्धता के कारण कुछ माल गाडियों का अवरोधन अपरिहार्य है। इसके अलावा मौसमी कोचिंग गाडियों की बड़ी संख्या प्रतिवर्ष चलती है और भाड़ा इंजन इन गाडियों को चलाने के लिए उपयोग किए जाते हैं जिससे भाड़ा सेवाओं के लिए इंजनों की उपलब्धता प्रभावित होती है। रेल मंत्रालय ने आगे भी बताया कि प्रणाली में नए इंजनों को मिलाने के बावजूद बड़ी संख्या में निराकरण के कारण यह चालक इकाईयों की बराबर संख्या नहीं होता है।

रेल मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि माल गाडियों के कर्षण के लिए इंजनों की उपलब्धता प्रमुख महत्व की है क्योंकि भाड़ा प्रचालन भारतीय रेल की आय का दो तिहाई योगदान करते हैं।यह विवेकपूर्ण होता यदि रेल मंत्रालय यात्री सेवाओं को चलाने के द्वारा सामाजिक दायित्व को पूरा करने के अलावा भाड़ा सेवा खण्ड का पोषण करने में अग्रलक्षी होता। इसके अलावा रेल मंत्रालयको योजित निराकरण को विधिवत ध्यान में रखकर इंजनों के विनिर्माण की योजना में सावधानी बरतने की आवश्यकता है। एफओआईएस में भरा गया गाडी के चलने का डॉटा की यथातथ्यता के संबंध में रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया है कि एफओआईएस एक विकासशील प्रणाली है और प्रशिक्षित जनशक्ति की कमी कभी-कभी एफओआईएस में परिधीय डॉटा दर्ज न करने का कारण बनती है।

3.5 जोड़े न गए वैगन

माल गाडियां आरंभिक स्टेशन से गंतव्य स्टेशनों को चलने के लिए अनुसूचित की जाती हैं। कभी-कभी परेषण गंतव्य को नहीं पहुंचते हैं और असम्बद्ध रह जाते हैं। इन असम्बद्ध वैगनों के कारण वैगनों का निष्क्रिय /कम उपयोग हुआ। वाणिज्यिक नियम पुस्तक (पैरा 2117, उप पैरा7) के प्रावधानों के अनुसार असम्बद्ध वैगन 72 घंटों के अंदर जोड़े जाने हैं। मण्डलों के वाणिज्यिक विभाग का अप्राप्त कक्ष असम्बद्ध वैगनों को खोजने का कार्य करता है। एफओआईएस अनुप्रयोग वास्तविक समय आधार पर रैकों/वैगनों को खोजने सहित माल प्रचालन के सभी प्रमुख पहलुओं/प्रयोजनों को पूरा करने को अभिप्रेत था।

2010-11 से 2012-13 तक के तीन वर्षों के लिए यार्डों तथा माल शेडों में असम्बद्ध वैगनों तथा उनके अवरोधन की स्थिति के विश्लेषण से पता चला कि भारतीय रेल के सभी क्षेत्रों में असम्बद्ध पाए गए 2552 वैगनों में से 11 क्षेत्रीय रेलों (पू त रे, उ रे, उ म रे, पू सी रे, उ प रे, द रे, द म रे, द पू रे, द पू म रे, प म रे तथा प रे) में 876 वैगन (34.*33* प्रतिशत) निर्धारित अवधि से बाहर जोड़े गए थे। उ पू रे के 533 वैगनों तथा उ रे के 88 वैगनों को जोड़ने के सम्बन्ध में ब्यौरे रेलवे के पास उपलब्ध नहीं थे।

ये असम्बद्ध 876 वैगन 16 से 1271 दिनों की बीच की अवधि के लिए सेवा से बाहर रहे परिणामस्वरूप 28.47 करोड़[28] के अर्जन क्षमता की हानि हुई।पांच क्षेत्रीय रेलों[29] में लगभग 162 असम्बद्ध वैगनों को ढूंढने में लिया गया समय 105 से 1271 दिनों के बीच था। इसके अलावा 162 असम्बद्ध वैगनों में से 54 वैगन 555 से 1271 दिनों के बीच की अवधि में सम्बद्ध किए जा सके।

आगे लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि केवल तीन क्षेत्रों (उ पू रे, पू सी रे तथा द रे) में असम्बद्ध वैगनों की पहचान करने और सम्बद्ध करने की कार्रवाई करने के

---

[28] अर्जन क्षमता की हानि = वैगनों की संख्या x दिनों में औसत अवरोधन x प्रतिदिन वैगन की औसत अर्जन क्षमता = 876 x 100 x 3250 = ₹28.47 करोड़

[29] उ रे-18, उ म रे-9, पू सी रे-2, प म रे-6 तथा प रे- 126

लिए एफओआईएस में उपलब्ध सुविधा का उपयोग किया गया था। उ रे तथा द म रे में इस सुविधा का आंशिक उपयोग किया गया था जबकि शेष 11 क्षेत्रों में किसी ने असम्बद्ध वैगनों की पहचान करने और सम्बद्ध करने की कार्रवाई करने के लिए एफओआईएस का उपयोग नहीं किया था। वैगनों की पहचान करने और जोड़ने में विलम्ब के कारण राजस्व अर्जन परिसम्पत्ति निक्रिय हो गई।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग (सीओए) से समाकलन द्वारा एफओआईएस में गाड़ी परिचालन डॉटा के स्वतः दर्ज करने को समर्थ करने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं जो वैगन पृथक्करण से सम्बन्धित डॉटा की प्रविष्टि सुविधाजनक बनाएगा और यार्डों में असम्बद्ध वैगनों के उदाहरण कम करेगा।

3.6 विलम्ब शुल्क प्रभारों की वसूली

लदान/उतराई केन्द्रों पर लदान/उतराई कार्यकलापों को पूरा करने के लिए मुफ्त समय अनुमत किया जाता है। यदि लदान/उतराई प्रचालन अनुसूचित मुफ्त समय में पूर्ण नहीं किया जाता है तो निर्धारित दर पर पार्टियों से विलम्ब शुल्क प्रभार उदग्रहित किए जाते हैं। रेलवे बोर्ड निर्देशों के अनुसार विलम्ब शुल्क प्रभारों की माफी सामान्यतया कारणों, जो परेषक/परेषिती के नियंत्रण से बाहर है और दैविक कृत्य/युद्ध के लिए हैं, के लिए दी जानी चाहिए। भारतीय रेल यातायात संहिता (वाणिज्यिक विभाग) में निर्धारित कार्यविधि के अनुसार आवेदन माल शेडों के मामले में उनके प्रोदभवन की तारीख से 10 दिनों के अन्दर और बडे साइडिंग के मामले में एक माह के अन्दर स्टेशन प्रबन्धक/मुख्य माल पर्यवेक्षक को प्रस्तुत किए जाने हैं। विलम्ब प्रभारों की आरम्भिक माफी मण्डल द्वारा दी जाती है। यदि परेषक/परेषिती निचले अधिकारी के निर्णय से सन्तुष्ट नहीं है तो वह माफ न किए गए विलम्ब शुल्क प्रभारों की राशि जमा करने के बाद दो बार उच्च अधिकारी को अपील प्रस्तुत कर सकता है। विलम्ब शुल्क प्रभारों की सभी अपीलों की सम्पूर्ण प्रक्रिया छः माह की समय सीमा के अन्दर पूरी की जानी चाहिए।

2008-13 के लिए 16 क्षेत्रीय रेलों में चयनित 128 माल शेडों तथा निजी साइडिंगों में विलम्ब शुल्क प्रभारों के प्रोदभवन और माफी की प्रवृत्ति तथा विलम्ब शुल्क प्रभारों के बारम्बार प्रोदभवन तथा मांफी के कारणों से निम्नलिखित का पता चला:-

- समीक्षाधीन अवधि के दौरान 128 चयनित साइडिंग/माल शेडों में प्रबन्धित 450852 वैगनों में से 223208 रेकों पर ₹ 1056.96 करोड़ के विलम्ब शुल्क प्रभार उपचित हुए थे। विलम्ब शुल्क प्रभारों के लगातार प्रोदभवन के मुख्य कारण श्रमिक समस्य, खराब मौसम, दशा,लदान प्लेटफार्म पर भीड़-भाड़, रथानीय त्यौहार, विद्युत विफलता, कोयला रिक्तीकरण, दिन के दौरान यातायात प्रतिबन्ध, वर्षा मौसम, उच्च तापमान, प्रचण्ड ठंड, बडे आकार का कोयला और खाली वैगनों में विदेशी सामग्री, रैकों का एकत्रीकरण, स्थानीय लोगों द्वारा आन्दोलन, कोयले का कम परिवहन और यांत्रिक खराबी थे।

  ₹ 267.07 करोड़ (25 प्रतिशत) के विलम्ब शुल्क प्रभार छोड़े गए थे। विलम्ब शुल्क प्रभार छोड़ने की प्रतिशतता द म रे में उच्च थी (43.95 प्रतिशत) उसके बाद उ प रे (40 प्रतिशत) उ म रे तथा पू त रे (34 प्रतिशत), पू म रे (33 प्रतिशत) और प रे (30 प्रतिशत) थे। विलम्ब शुल्क प्रभारों के रूप में उपचित ₹ 789.09 करोड़ में से ₹ 789.89 करोड़ में से ₹ 53.06 करोड़ अभी भी पार्टियों से वसूल किए जाने शेष हैं। **(अनुबंध 5)**

  लेखापरीक्षा में पाया गया कि विलम्ब शुल्क प्रभारों के प्रोदभवन हेतु दिए गए कारण प्रकृति में आवृत्तीय थे जैसे "पहुँच मार्ग की खराब दशा", "पूर्णतया ढके न गए शेड, "खराब मौसम स्थिति" और अपर्याप्त प्रकाश व्यवस्था प्रबन्ध"। लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि विलम्ब शुल्क प्रभारों का अधित्याग मांगते समय चिपचिपा तथा कीचड भरा कोयला, काफी पुराने तथा घिसेपिटे टिपलर, साइडिंगों में अपर्याप्त स्टाक, परिवहन तथा श्रमिकों का प्रबन्धन न होना आदि जैसे कारण दर्ज किए गए थे।

  इसके अलावा चयनित मामलों, जहाँ अधित्याग उपचित विलम्ब शुल्क की राशि के 25 प्रतिशत से अधिक हुआ है, में 2011-12 तथा 2012-13 के सितम्बर तथा मार्च महीनों के विलम्ब प्रभारों के प्रोदभवन, अधित्याग के डॉटा के संबंध में

सूचना एकत्र की गई थी। एकत्रित सूचना के विश्लेषण से पता चला कि विलम्ब शुल्क प्रभारों के रूप में उपचित ₹ 40.72 करोड़ में से ₹ 14.19 करोड़ (33 प्रतिशत) छोड़े गए थे। विलम्ब शुल्क प्रभारों के अधित्याग की प्रतिशतता 7.84 (पू सी रे) तथा 46.62 (उ म रे) के बीच थी।

- वसूले गए विलम्ब शुल्क प्रभार की दर अवरोधन के कारण वैगनों के अर्जन की हानि के अनुरूप नहीं थी। विलम्ब शुल्क प्रभारों की दरें अन्तिम बार 2008 में रेलवे बोर्ड द्वारा संशोधित की गई थी और ₹ 100 प्रति वैगन प्रति घंटा निर्धारित की गई थीं तथा सभीक्षाधीन अवधि के दौरान अपरिवर्तित रही थी। भारतीय रेल सांख्यिकीय विवरण के अनुसार प्रति वैगन की अर्जन क्षमता ₹ 110.49 (2008-09) और ₹ 146.63 (2012-13) के बीच थी। विलम्ब शुल्क प्रभारों की दर 1.4.2013 से ₹ 150 तक बढाई गई थी जो वैगन प्रतिघंटा की अर्जन क्षमता की अपेक्षा न्यूनतम रूप से अधिक है। उपर्युक्त पहलू नीचे दर्शाए अनुसार लेखापरीक्षा में की गई गणनाओं से स्पष्टता स्पष्ट है।

तालिका 23- विलम्ब शुल्क प्रभारों तथा वैगन की अर्जन क्षमता का तुलनात्मक विश्लेषण दर्शाने वाला विवरण

वर्ष	विलम्ब शुल्क प्रभार	वैगन की अर्जन क्षमता	विलम्ब शुल्क वाले वैगनों की संख्या	कॉलम 2 तथा 3 का अन्तर	अर्जन क्षमता तथा विलम्ब शुल्क की दरों में अन्तर के संदर्भ में हानि (₹ में)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
2008-09	100	110.5	2398930	10.5	25188765
2009-10	100	133.17	2398930	33.17	79572508
2010-11	100	140.38	2398930	40.38	96868793
2011-12	100	146.63	2398930	46.63	111862105
2012-13	100	146.63	2398930	46.63	111862105
कुल					**42,53,54276**

स्रोतः रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित विलम्ब शुल्क की दर और वैगन की अर्जन क्षमता जैसी सम्बन्धित वर्षों के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण में दिए गए।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि वैगनों का अवरोधन नियंत्रित करने के लिए ऐसे अवरोधनों के लिए उत्तरदायी पार्टी पर विलम्ब शुल्क प्रभार उद्ग्रहीत किए जाते हैं। इसके अलावा टर्मिनलों, जो नियमित आधार पर जैसे तैसे निष्पादन

करते हैं, पर दण्डात्मक विलम्ब शुल्क भी उद्ग्रहीत किया जाता है। तथापि तथ्य यह शेष रहता है कि समीक्षाधीन अवधि के दौरान 25 प्रतिशत विलम्ब शुल्क छोड़ दिए गए थे। वर्ष 2010-11 के प्रतिवेदन संख्या 8 के अध्याय 1 में भी उल्लेख किया गया कि लदान/उतराई प्रचालनों हेतु अनुमत मुक्त समय से अधिक टर्मीनलों में चल स्टॉक के अवरोधन के लिए निजी पार्टियों पर उद्ग्राहय विलम्ब शुल्क सभी क्षेत्रों में नेमी रूप से छोडे गए थे।

3.7 दुर्घटना हानि तथा अपूर्णता प्रभारों की वसूली

साइडिंग परिसरों के अन्दर वैगनों की हुई दुर्घटना हानि की लागत साइडिंग मालिकों को प्रस्तुत की/से वसूल की जाती है। सभी क्षेत्रीय रेलों में अनुरक्षित 2008-13 की अवधि के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि साइडिंग में दुर्घटनाओं/हानियों में 688729 वैगन अन्तर्ग्रस्त थे। इनके लिए हानि तथा अपूर्णता प्रभारों के लिए ₹ 41.17 करोड़ के बिल साइडिंग मालिकों को प्रस्तुत किए गए थे जिनमें से केवल ₹ 21.18 करोड़ (51.45 प्रतिशत) 31 मार्च 2013 तक वसूल किए गए थे और म रे द्वारा प्रस्तुत ₹ 1.32 करोड़ के बिलों पर पार्टियों द्वारा विवाद किया गया था। उ प रे में 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के ₹ 0.54 करोड़ के बिल सम्बधित मण्डलों द्वारा अभी प्रस्तुत किए जाने हैं। उ प रे (2010-11 में 183 एवं 2011-12 में 43) में 226 वैगनों की हानि की लागत अभी निर्धारित तथा वसूल की जानी है। **(अनुबन्ध 6)**

द प रे में यह पाया गया था कि भुगतान भारक तथा जेसीबी का उपयोग कर यांत्रिक लदान बन्द करने के वर्तमान निर्देशों का मै. जेएसडब्ल्यूटी, द प रे में एक निजी साइडिंग स्वामी द्वारा अनुपालन नहीं किया गया था जिसके कारण रिपोर्टाधीन अवधि के दौरान द प रे में हानि पहुँचाए गए 2210 वैगनों की कुल संख्या में से 1601 वैगनों की हानि की पहचान की गई। साइडिंग में हानियों का होना जारी है। इस विषय पर प्रशासन द्वारा कोई प्रभावी उपाय नहीं किए गए थे।

3.8 नए बने/आपूर्त वैगनों में कमियां

वैगन विनिर्माताओं को दिए गए ठेकों के साथ संलग्न ठेका की सामान्य शर्तों (जीसीसी) का पैरा 15 अनुबद्ध करता है कि यदि आपूर्ति वैगन सुपुर्दगी की तारीख से 30 माह अथवा प्रतिष्ठापन की तारीख से 24 माह की वारंटी अवधि जो भी पहले हो, के अन्दर अपूर्ण पाए जाते हैं तो उसे रेलवे द्वारा सुधारा जाएगा यदि विनिर्माता द्वारा उसको ठीक नहीं किया जाता है और ऐसी मरम्मत की लागत पूर्तिकार से वसूल की जानी है। सुधार/मरम्मत यदि रेलवे द्वारा किए जाते हैं, का परिणाम वैगन दिवसों की हानि होगा और अर्जन की परिणामी हानि होगी।

2008-09 से 2012-13 के दौरान नए बने वैगनों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि वारंटी अवधि के दौरान वैगन दोषपूर्ण पाए गए थे, रेलवे ने ऐसे वैगनों की मरम्मत पर खर्च किया था और वैगन दिवसों की हानि उठाई थी और वैगनों की अर्जन क्षमता की परिणामी हानि हुई थी।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया था कि 10[30] क्षेत्रीय रेलों में नवनिर्मित वैगन वारंटी अवधि के दौरान खराब हो गए थे। इनमें से 273 वैगनों (उ र-6, द पू म रे-120 तथा द पू रे-147) की रेलवे द्वारा मरम्मत की गई थी। इन वैगनों की मरम्मत कराने में रेलवे द्वारा ₹ 0.51 करोड़ की राशि खर्च की गई थी। वैगन निर्माताओं से ₹ 0.25 करोड़ की राशि अभी वसूल की जानी है।

इसके अलावा वारंटी अवधि के दौरान दोषपूर्ण पाए गए ये वैगन आवश्यकता मरम्मत हेतु सेवाएं से वापस लेने पडे थे परिणामस्वरूप 16,815 वैगन दिवसों की हानि और ₹ 3.47 करोड़ के वैगन अर्जन क्षमता की परिणामी हानि हुई।

3.9 विविध लेखापरीक्षा निष्कर्ष

हल्दिया डॉक काम्प्लैक्स (एचडीसी) साइडिंग तथा द पू रे द्वारा निष्पादित अनुबन्ध के अनुसार वैगन किराया प्रभारों और विलम्ब शुल्क प्रभारों की एचडीसी द्वारा

[30] पू रे, पू म रे, द रे, द पू रे, द पू म रे, उ रे, प रे, प म रे, द प रे, म रे

संग्रहीत राशि का उच्च एचडीसी द्वारा रेलवे को देय था। तथापि, रेलवे ने वैगन किराया प्रभारों की गणना के विधि बदलने का और अनुबन्ध में आवश्यक परिवर्तन समाविष्ट किए बिना इन्टरचेंज पाइन्ट बदलने का भी निर्णय किया। एचडीसी ने संशोधित बिलों को स्वीकार नहीं किया और विवाद के कारण ₹ 49.73 करोड़ मार्च 2013 तक अवसूलित रहे।

माल शेड/साइडिंग लदान/उतराई हेतु मूल सुविधाओं में दोषपूर्ण पाए गए थे जिससे माल गाडियों की समय से प्राप्ति तथा प्रेषण प्रभावित हुआ परिणामत: चल स्टाक के असाधारण अवरोधन हुए। 2008-13 की अवधि के दौरान चयनित लदान/उतराई केन्दों पर प्रबन्धित 32 प्रतिशत वैगनों के सम्बन्ध में औसत अवरोधन 24 घटों से अधिक था। इसके अलावा माल शेडों/साइडिंग से निर्गत/प्रेषित किए जाने के बाद टर्मीनल यार्डों में रैकों का अवरोधन हुआ था जो औसत 15 घंटों तक था। इसके साथ पथ की अनुपलब्धता के कारण स्थिरता के कारण बाद में मार्गस्थ स्टेशनों पर रैकों का अवरोधन हुआ, कर्मीदल परिवर्तन आदि माल गाड़ियों के सफल प्रचालनों में बाधा था।

विभिन्न दक्षता प्राचलों में अवरोधन सुगम तथा सफल माल गाड़ी प्रचालनों में बाधा था। भारतीय रेल गाड़ी विभाजन, वैगन पृथक्करण तथा स्प्रिंग टूट फूट मामलों को लक्ष्यों के भीतर रखने में समर्थ नहीं था जो माल गाड़ी प्रचालन पर प्रणाली प्रभाव डालता था। माल गाडियों की औसत गति के सम्बन्ध में लेखापरीक्षा में देखा गया कि 50 प्रतिशत से अधिक गाडियों में औसत गति 20 किमीप्रघं से कम थी। यह देखा गया था कि 50 प्रतिशत से अधिक गाड़ियां इंजनों की अनुपलब्धता के कारण देरी से चलीं। इसके अलावा सुरक्षा के लिए भारतीय रेल की चिन्ता दृष्टिगोचर नहीं है क्योंकि नमूना जांचित लगभग 37 प्रतिशत गाड़ियों में बीपीसी के अन्तर्गत प्राधिकृत दूरी से अधिक की यात्रा की जो गाड़ियों के सुरक्षित प्रचालन के साथ समझौते का स्पष्ट मामला है।

समीक्षाधीन अवधि के दौरान 25 प्रतिशत (₹ 267.07 करोड़) तक विलम्ब शुल्क प्रभार छोड़े गए थे। विलम्ब शुल्क प्रभारों के रूप में उपचित ₹ 789.89 करोड़ में से ₹ 53.06 करोड़ की राशि अभी भी भारतीय रेल द्वारा वसूल किए जाने को शेष है।

अध्याय IV इंजनों और वैगनों का अनुरक्षण

लेखापरीक्षा उद्देश्य 3

वैगन का अनुरक्षण प्रभावी तरीके से सुनिश्चित था और वैगनों/इंजनों का नियोजित रूप से निराकरण किया गया था

गाड़ी प्रचालनों की सुरक्षा चल स्टॉक और अन्य परिसम्पत्तियों के उचित अनुरक्षण पर निर्भर है। गाड़ियों के सुचारू और सुरक्षित रूप से चलने के लिए इन्हें निरन्तर अन्तरालों पर अनुरक्षित किए जाने की आवश्यकता है। चल स्टॉक खेपो का इष्टतम निष्पादन सुनिश्चित करने के लिए यह आवश्यक है कि:-

- खराबी की घटना को परिहार करने के लिए समय पर निवारक अनुरक्षण किया जाता है
- दोषो को प्रभावी रूप से समय पर ठीक किया जाता है ताकि अगली निर्धारित देय तिथि तक वैगन यातायात के उपयोग हेतु फिट रहे
- जांच और मरम्मत के दौरान अवरोधन न्यूनतम रखा जाता हैं।
- लगातार समान प्रकार की विफलताओं को अध्ययन किया जाता है और ऐसी विफलता के कारण को समाप्त करने के लिए आवश्यक आशोधन/ डिजाइन परिवर्तन किए जाते हैं।

चल स्टॉक के निर्धारित अन्तरालों पर इस उद्देश्य के लिए आवधिक ओवरहालिंग (पीओएच) के लिए विभिन्न कार्यशालाओं को नामित किया जाता है जैसा कि नीचे दिया गया है:-

तालिका 24 –वैगन अनुरक्षण कार्यक्रम

चल स्टाक का प्रकार	आवधिक ओवरहाल (पीओएच)	नियमित ओवरहाल (आरओएच)/मध्यवर्ती
वैगन	4.5 से 6 वर्ष	28 से 24 माह
डीजल इंजन	**8** वर्ष या **10** लाख कि.मी. जो भी *पहले हो*	4 वर्ष
विद्युत इंजन	6 से 12 वर्ष या 8 लाख कि.मी. जो भी पहले हो	3 से 6 वर्ष या 4 से 10 लाख कि.मी.जो भी पहले हो
कोच	12 से 24 माह	12 माह

स्रोतः यांत्रिक विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता

चूँकि वर्तमान प्रतिवेदन मालगाड़ी के प्रबंधन से संबंधित है, इसलिए कोचों का अनुरक्षण इसमें शामिल नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, इंजनों के अनुरक्षण को एक विषय आधारित लेखापरीक्षा के रूप में अलग से लिया गया है जो 2013 के प्रतिवेदन सं. 25 के पैरा 4.1 में पहले से ही दर्शाया गया है और इस प्रकार इस विषय को निष्पादन लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र से बाहर रखा गया है। तथापि, इंजनों के अनुरक्षण मामले से संबंधित महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:-

4.1 इंजनों का अनुरक्षण

रेलवे में इंजन एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करते हैं। 2013 की प्रतिवेदन सं. 25 के पैरा 4.1 में शामिल किए गए लेखापरीक्षा जांच के परिणामों पर प्रकाश डाला गया है कि कई उदाहरणों में इंजनों की कार्यक्रम के अनुसार मरम्मत/ आवधिक रूप से ओवरहालिंग नहीं की जा रही थी और वह अवधि बीत जाने के बाद भी चल रहे थे। ऐसे इंजन परिचालन समस्याएं पैदा करते है और प्रणाली में सुरक्षा जोखिम होते हैं। प्रदान किए जाने वाले अनुरक्षण की गुणवत्ता खराब थी। ओवरहाल किए गए 65 प्रतिशत इंजन उनके पीओएच के 180 दिनों के अन्दर असफल हो गए। इंजनों के मार्ग में अवरोधन और बिना कार्यक्रम के मरम्मत के दृष्टांत थे। लेखापरीक्षा द्वारा अनुमानित अनियत मरम्मतों के ऑकड़े क्षेत्रीय रेलवे द्वारा बताए गए इंजन खराबियों के आंकड़ों से कहीं अधिक थे जिनकी भारतीय रेल द्वारा विस्तृत जांच की

आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, पीओएच के लिए अतिरिक्त समय लेने और अन्य अनियत मरम्मतों की कई घटनाएं थी। इंजनों को पीओएच से पूर्व और बाद में एक्सचेंज यार्डों में अवरूद्ध पाया गया था। खराब इंजनों को इंजन शैडो में मरम्मत हेतु लाने में और उन्हें निर्धारित समय सीमा में लाइन पर वापस लाने में असामान्य विलम्ब था। उपरोक्त घटनाओं को प्रभावी नियोजन और प्रबन्धन द्वारा नियंत्रित किया जा सकता है। लेखापरीक्षा द्वारा उपरोक्त कथित रिपोर्ट में संभावित अर्जन क्षमता की कुल हानि और किया गया अतिरिक्त व्यय क्रमशः ₹ 733 करोड़ और ₹ 234 करोड़ अनुमानित किया गया था। रेल मंत्रालय ने उपरोक्त मामलों पर अभी तक कोई उत्तर नहीं दिया है।

4.2 वैगनों का अनुरक्षण

यह अनुरक्षण वैगन अनुरक्षण डिपुओं में किया जाता है। वैगन अनुरक्षण डिपुओं में गाड़ी की जांच (टीएक्सआर जांच) आवधिक रूप से वैगनों की स्थिति का निर्धारण करने के लिए की जाती है और माल टर्मिनलों में टीएक्सआर जांच अगली यात्रा के लिए वैगनों के फिटनैस को प्रमाणित करता है। माल भाड़ा स्टॉक अर्थात वैगनों को गाड़ी की जांच के समय विभिन्न नामित यार्डों में गाड़ी की संरचना में अनुरक्षण दिया जाता है। इसके अतिरिक्त, बुरी तरह से क्षतिग्रस्त वैगनों को जिनमें 100 श्रम घंटे से भी अधिक शामिल हों को या तो रूग्ण लाइनों या कार्यशालाओं में ठीक किया जाता है। इसके अलावा, वैगनों की निर्धारित मरम्मतें (पीओएच/आरओएच) क्षेत्रीय रेलवे में स्थित कार्यशालाओं में की जाती है।

अध्याय III में पैरा 3.2.2 में कवर किए गए क्षमता प्राचलों की एक पुनरीक्षा में हाट एक्सल, स्प्रिंग ब्रेकेज, वैगन डिटेचमैंट और ट्रेन पार्टिंग के बढ़ते हुए मामलों को उजागर किया गया है। हालांकि रेलवे बोर्ड द्वारा इन प्राचलों के मॉनीटर के लिए लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं किन्तु लेखापरीक्षा संवीक्षा में पता चला कि क्षेत्रीय रेलवे के बीच अलग अलग लक्ष्य निर्धारित किए गए थे और इसके लिए कारण रिकार्ड में उपलब्ध नहीं थे। ऐसे प्राचलो के बढ़ते हुए दृष्टान्तों के परिणामस्वरूप राजस्व की हानि के अतिरिकत परिचालन क्षमता प्रभावित होती है। इसके अतिरिक्त यह

यार्डों/रूग्ण लाइनों और कार्यशालाओं में वैगन स्टॉक के त्रुटिपूर्ण अनुरक्षण को भी दर्शाती है।

रेक से जुडी वैगन में खराबी यदि स्टेशन पर देखी जाती है तो स्टेशन स्टॉफ द्वारा तुरन्त इसके बारे में अगले वैगन अनुरक्षण स्टेशन के यांत्रिक विभाग द्वारा उपचारी कार्रवाई हेतु या तो स्टेशन पर या यार्ड में सूचित किया जाता है। उस मामले में यदि वैगन को परिचालन गतिविधि हेतु फिट नहीं पाया जाता तो इसे रेक से अलग कर दिया जाता है और मरम्मत हेतु रूग्ण लाइनों में रखा जाता है।

वैगनों की मरम्मत में आठ श्रम घंटे से अधिक 100 श्रम घंटे तक लगते हैं। इनमें सामान्यतया अंडर फ्रेम मेम्बर्स अर्थात् हेड स्टॉक, मिडल बार्स, सोल बार्स, एक्सल गार्ड बदलना, व्हील बदलना, हैवी पैनल पैचिंग, हैवी फ्लोर मरम्मत इत्यादि की मरम्मत कवर होती हैं।

टर्मिनल यार्डों में वैगन जांच केन्द्रों के साथ साथ कार्यशालाओं में अनुरक्षित रिकार्डों की समीक्षा के परिणामों की चर्चा अनुवर्ती पैराग्राफों में की गई हैं।

4.2.1 टर्मिनल यार्डों में वैगनों की जांच

भारतीय रेल के 16 क्षेत्रीय रेलवे में 32 चयनित टर्मिनल यार्डों के साथ-साथ रूग्ण लाइनों में लेखापरीक्षा की गई थी। चयनित टर्मिनल यार्डों/रूग्ण लाइनों के संबंध में 2008-09 से 2012-13 की अवधि के लिए संग्रहित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

1. कम से कम 5,83,380 वैगनों को परिचालन गतिविधियों के लिए रूग्ण/अनफिट घोषित किया गया था और विभिन्न रूग्ण लाइनों में मरम्मत हेतु भेजा गया था। इनमें से 53815 वैगनोंका 9:36 और 53:45 घंटो के बीच की अवधि के लिए टर्मिनल यार्डों में अवरोधित किया गया था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 24.63 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई। यार्ड वार ब्रेकअप नीचे सारणीबद्ध है:

तालिका 25 –टर्मिनल यार्डों मे वैगनों का अवरोधन

रेलवे	चयनित यार्ड का नाम	अनफिट घोषित कुल वैगन	अवरोधन की अवधि (घंटे:मिनट में)	राजस्व की हानि (करोड़ ₹ में आंकड़े)[31]
म.रे.	वाड़ी	5,328	9:36 से 15:54	0.86
पू.रे.	अंदल	20,763	14:32 से 44:58	14.06
द.पू.म.रे	कोरबा	1,144	60:00	0.93
	बीआईए एक्सचेंज यार्ड	14,086	12:26 से 23:37	2.86
प.म.रे	कोटा	12,494	24:33 से 53:45	5.92

स्रोतः टर्मिनल यार्डों में अनुरक्षित अभिलेखों से संग्रहित सूचना

2. आगे यह भी देख गया कि पीओएच के 90 दिनों के अन्दर 5481 वैगन[32] अनफिट पाए गए थे। पीओएच की अल्पावधि में परिचालन कार्यकलाप हेतु अनफिट घोषित वैगनों से ₹ 5.35 करोड़ (यह मानते हुए कि ऐसी वैगन तीन दिनों के लिए सेवा से बाहर रही क्योंकि सेवा से बाहर रहने वाली इन वैगनों की अवधि का ब्यौरा अभिलेखों में उपलब्ध नहीं था) के अर्जन की हानि के अलावा कार्यशाला/शैड में अनुचित अनुरक्षण का पता चलता है।

असामान्य अवरोधन के मुख्य कारण श्रमबल, व्हील और सेन्टर बफर कपलर (सीबीसी) मरम्मत क्रासबार, फ्लोर शीट, फ्लोर चैनल और डोर रिपेयर मियर रिपलेस, ड्राफ्ट गियर ब्रोकन योक की कमी थे।

4.2.2 रूग्ण लाइन में वैगन जांच

लेखापरीक्षा ने 16 क्षेत्रीय रेलवे के 32 चयनित टर्मिनल यार्डों में रूग्ण लाइनों के संबंध मे 2011-12 और 2012-13 के चार महीने अर्थात् अक्तूबर और मार्च

---

[31] हानि की गणना ₹ 3250 (2008-13 के दौरान वैगन प्रतिदिन की औसत अर्जन) की दर पर की गई है जो कि इन वर्षों के लिए भारतीय रेल के भारतीय रेल सांख्यिकीय विवरण में दिए गए वैगन के प्रतिदिन अर्जन पर आधारित है।

[32] पू.रे. (473) की अन्दल अप रूग्ण लाइन, उ रे (736) की टीकेडी द.पू.रे. (428 एवं 771) की एनएमपी एवं बीएनडीएम और प.म.रे. (451) की एनकेजे पर

महीने के अभिलेखों की नमूना जांच की। लेखापरीक्षा में अध्ययन से पता चला कि:

1. या तो रेलवे बोर्ड पर अथवा क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर विद्यमान रूग्ण लाइनों मे अनुरक्षण कार्य के दौरान वैगन के अवरोधन के कोई उचित मानदण्ड नहीं थे।

2. रूग्ण लाइनों में मरम्मत के लिए ठीक की गई 13895 वैगनों मे से, 12145 वैगन की रूग्ण लाइनों में मरम्मत के दौरान 1 से 114 दिनों के रेंज में विलम्ब हुए थे। विलम्ब का कारण देरी से व्यवस्था, स्टाफ की कम उपलब्धता, व्हील सेटों की अनुपलब्धता, हैवी बाडी मरम्मत इत्यादि को बताया गया।

3. भारतीय रेलवे की यांत्रिक संहिता (पैरा 913) में प्रावधान किया गया है कि जब एक भाग स्टाक मद बन जाती है, तो जैसे ही स्टॉक नियत न्यूनतम में पहुंचता है वैसे ही कार्यशाला स्टोर का प्रभारी प्रतिपूर्ति के प्रबंधन के लिए उत्तरदायी होना चाहिए इस स्पष्ट प्रावधान के बावजूद, छः जोनों[33] में सात टर्मिनल यार्डों में जहां मरम्मत में विलम्ब का कारण स्टाक मदों की कमी बताया गया था, वहां 71 वैगनों के संबंध में आवश्यक स्टाक मदें समय पर उपलब्ध नहीं करवाई गई थी।

4. संमीक्षाधीन अवधि के दौरान, रूग्ण लाइनों में की गई 13895 वैगनों की मरम्मत को यातायात उपयोग हेतु इस्तेमाल से पहले यार्ड में अवरोधन का सामना करना पड़ा। इनमे से 2484 वैगनों को फिट धोषित करने के बाद चार क्षेत्रीय रेलवे (पू.त.रे, उ.म.रे, द.पू.रे और द.पू.म.रे.) में 48 से 173 दिनों के बीच की अवधि के लिए अवरोधन हुआ। इसके परिणामस्वरूप ₹ 72.65 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई। झांसी टर्मिनल यार्ड (उ.म.रे.) को छोड़कर जहां अवरोधन रेक की संरचना और रेलपथ की अनुपलब्धता के कारण था वहां संबंधित क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन द्वारा ऐसे अवरोधनों के लिए कोई कारण उपलब्ध नहीं करवाए गए थे।

[33] म रे, उ रे, उ म रे, उ पू सी रे, द म रे, प रे एवं प म रे

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि रूग्ण लाइनों में वैगनों की मरम्मत में लिए जाने वाले समय को कम करने के लिए रेलवे द्वारा सभी प्रयास किए जा रहे हैं और रेलवे को कोई हानि नहीं हो रही है क्योंकि भारतीय रेल में वैगन स्टाक का समग्र अप्रभावी-प्रतिशत चार प्रतिशत के अंदर है। रेल मंत्रालय का तर्क तर्कसंगत नहीं है क्योंकि रूग्ण लाइनों मे वैगनों की मरम्मत के लिए कोई समयावधि नियत नहीं की गई है और राजस्व अर्जन परिसम्पत्तियों का मरम्मत के लिए रूग्ण लाइनों में भेजने से पहले टर्मिनल यार्डों मे नौ से 53 घंटों के बीच की अवधि के लिए अवरोधन होता हैं। तदनन्तर मरम्मत के लिए रूग्ण लाइनों मे वैगनों का 114 दिनों तक का अवरोधन हुआ था। इसके अलावा रूग्ण लाइनों में मरम्मत हो जाने के बाद फिट घोषित होने पर भी वैगनों को यार्डों में प्रतीक्षित रखा गया था।

4.3 टर्मिनल यार्डों मे अवसंरचना सुविधा के साथ-साथ अपेक्षित मशीनरी और संयंत्र की अनुपलब्धता

टर्मिनल यार्डों में गहन जांच और वैगनों के अनुरक्षण के लिए आवश्यक अवसरंचना सुविधाएं, मशीनरी और संयंत्र अपेक्षित हैं जैसा की वैगन अनुरक्षण नियम पुस्तिका में निर्धारित किया गया है।

तालिका 26-अनुरक्षण हेतु अपेक्षित महत्वपूर्ण अवसरंचना सुविधाओं और संयंत्र और मशीनरी की सूची

अवसंरचना सुविधाओं का विवरण	अपेक्षित संयंत्र और मशीनरी का विवरण
• गहन जांच करने के लिए नामित लाइनों के लिए रेल पथों के बीच दूरी केन्द्रित करने के लिए पर्याप्त केन्द्र • एक छोर से दूसरे तक के लिए ठोस मार्ग • गाड़ी की पूरी लम्बाई पर वेल्डिंग ग्रिड • कनिष्ठ अभियंता (कैरिज और वैगन) के लिए ड्यूटी रूम • स्टॉफ रूम • एयर कम्प्रेसर/वैक्यूम एग्जास्टर रूम • सामग्री भंडारण हेतु भंडार कक्ष • टूल रूम • आयल ग्रीस रूम • वेल्डिंग मशीनरी बैटरी चार्जिंग रूम	• डीजल स्क्रियू कोम्प्रेसर • वेक्यूम एग्जास्टर • वेल्डिंग संयंत्र • रेक जांच रिग • विभिन्न क्षमताओं के लिए हाइड्रालिक जैक • ब्रेक ब्लाक इत्यादि जैसी सामग्री ले जाने के लिए लिस्टर ट्रक

चयनित 32 टर्मिनल यार्डो में ऊपर उल्लिखित अवसरंचना सुविधा की उपलब्धता की स्थिति की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

1. पर्याप्त संख्या में टर्मिनल यार्डो में मूलभूत सुविधाएं प्रदान नहीं की गई थी जिससे वैगनों का समयानुसार अनुरक्षण प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुआ जिसके कारण वैगनों का अवरोधन हुआ।
2. चार क्षेत्रों (उ.रे. द.पू.रे. द.प.रे. और प.रे) मे केवल चार टर्मिनल यार्डो (केजेजीवाई, एनआरवाई, एसजीवी, वदोदरा) में सभी अपेक्षित सुविधाएं उपलब्ध पाई गई थी।
3. 10 क्षेत्रों[34] के 15 और 11 टर्मिनलों में ऑयल ग्रीस रूम और बैटरी चार्जिंग रूम जैसी सुविधाएं उपलब्ध नहीं थी। इसी प्रकार, 6 क्षेत्रों के 7 और 6 टर्मिनलों में क्रमश: टूल रूम और वेल्डिंग मशीन रूम उपलब्ध नहीं थे।
4. इसके अतिरिक्त 25 और 11 टर्मिनलों में वैक्यूम एग्जास्टर और डीज़ल स्क्रयू कम्प्रेसर जैसी सुविधाएं उपलब्ध नहीं थी। इसी प्रकार, छ: क्षेत्रों में ब्रेक ब्लॉक इत्यादि जैसी सामग्री लाने ले जाने के लिए लिस्टर ट्रक, टूल रूम और वेल्डिंग मशीन रूम भी उपलब्ध नहीं थे।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्ततर में बतया (सितम्बर 2014) कि मालभाड़ा जांच यार्डो/पीओएच/रूग्ण लाइनों में उपलब्ध अवसंरचना सुविधाओं और मशीनरी और संयंत्रों में कमी का पता लगाने के लिए प्रत्येक वर्ष एक विस्तारित अभ्यास किया जाता है। तथापि, ऊपर उल्लिखित लेखापरीक्षा निष्कर्ष रेल मंत्रालय के तर्क को नकारते हैं।

4.4 कार्यशालाओं में पीओएच

जैसाकि वैगन अनुरक्षण नियमपुस्तिका में वर्णित है वैगन स्टाक का निर्धारित अन्तरालों पर आवधिक रूप से ओवरहाल किया जाना अपेक्षित है। नए निर्मित वैगनों की प्राप्ति पर, परिचालन कार्यों से पूर्व गहन जांच की जाती है और इसकी अनुरक्षण आवधिकता अवधारित की जाती है और वैगन पर दर्ज की जाती है।

---

[34] (पू.रे., पू.म.रे., पू.त.रे., उ.रे., उ.सी.रे., उ.प.रे., द.पू.रे., द.पू.म.रे., प.रे., प.म.रे.) और 7(पू.रे., उ.म.रे., उ.सी.रे., उ.प.रे., द.पू.म.रे., प.रे., प.म.रे.)

कार्यशालाओं की क्षमता के आधार पर रेलवे बोर्ड द्वारा वैगनों के पीओएच के लिए वार्षिक लक्ष्य निर्धारित किए जाते हैं।

म.रे., पू.म.रे., पू.त.रे, उ.पू.रे एवं द.प.रे. मे कोई वैगन कार्यशाला नहीं है और प.रे. की कार्यशाला ने अक्तूबर 2012 से कार्य करना प्रारंभ किया है। बकाया 10 क्षेत्रीय रेलवे में 2008-13 के दौरान पीओएच कार्य की समीक्षा से पता चला कि आठ क्षेत्रीय रेलवे[35] पीओएच का लक्ष्य प्राप्त नहीं कर सके जैसाकि तालिका 27 में दर्शाया गया हैं।

तालिका 27-पीओएच लक्ष्यों में कमी दर्शाने वाला विवरण

रेलवे	पीओएच के लिए लक्ष्य	पीओएच की गई वैगनों की वास्तविक संख्या	कमी	कमी का प्रतिशत
पू.रे.	28740	28679	61	0.21
उ.रे.	26137	25657	480	1.84
उ.म.रे.	36300	36003	297	0.82
पू.सी.रे.	6000	5832	168	2.80
उ.प.रे.	2970	2942	28	0.94
द.रे.	10348	9542	806	7.79
द.पू.रे.	25260	19971	5289	20.94
द.पू.म.रे.	21180	20766	414	1.95

स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे की कार्यशाला में अनुरक्षित रिकार्ड

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि पूरे वर्ष परिवहन का प्रवाह एक समान नहीं रहता है और कुछ महीनों में बदलता रहता है जिससे अल्पावधि के लिए वैगनों की मांग में वृद्धि हो जाती है। इन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बोर्ड ने कार्यशालाओं की फीड को 60/90 दिनों तक प्रतिबंधित करने की अनुमति दी थी। लेखापरीक्षा का मत है कि रेलवे बोर्ड द्वारा फीड पर प्रतिबंध की अनुमति वैगन अनुरक्षण नियमपुस्तिका के पैरा 209 में निहित प्रावधान के उल्लंघन में है जो अनुबंध करता है खाली वैगन देय तिथि से 30 दिन पहले से पीओएच के लिए रूग्ण

[35] पू.रे, उ.रे, उ.मद्वरे, उ.सी.रे, उ.प.रे, द.रे, द.पू.रे, द.पू.म.रे

चिन्हित किए जाएंगे। और लदी वैगनों को पीओएच की देय तिथि के बाद 30 दिनों तक का समय अनुमत होगा।

4.4.1 कार्यशालओं में पीओएच के लिए अदेय वैगनों का गलत प्रेषण और वैगनों को पीओएच के लिए कालातीत पाया जाना

वैगनों को आवधिक रूप से पीओएच दिया जाता है जैसाकि वैगन अनुरक्षण नियमपुस्तिका में निर्धारित है। प्रत्येक वैगन पर पीओएच की अगली तिथि लिखी होती है। परिचालन विभाग को पीओएच के लिए देय वैगनों को तय करना और उन्हें निकटतम रेलवे कार्यशाला में पीओएच के लिए देय तिथि पर भेजना होता है। 2008-13 की अवधि के दौरान 10 कार्यशालाओं में अनुरक्षित डॉटा की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

1. 2008-13 के वर्षों के दौरान 31928 वैगन (अनुबन्ध 7) जो पीओएच के लिए देय नहीं थी को पीओएच के लिए कार्यशालाओं में गलत रूप से प्राप्त किया गया था। इनमें से उ.रे, उ.प.रे, द.रे, द.म.रे, द.पू.रे, और प.रे. में छः कार्यशालाओं[36] से संबंधित 4850 वैगन कार्यशाला प्राधिकारियों द्वारा समय से वापिस नहीं की जा सकीं। इन वैगनों को विलम्ब सहित कार्यशाला से वापिस किया गया था जैसाकि की नीचे दर्शाया गया है:-

तालिका 28- पीओएच के लिए वर्कशॉप में गलती से भेजे गए वैंगनों का विवरण

वैगनों की संख्या	विलम्ब की अवधि
4702	तीन माह (दक्षिण मध्य तथा उत्तरी रेलवे में वैगनों की अधिकतम संख्या अर्थात् क्रमशः 2485 तथा 1063 को विलम्ब से वापिस किया गया)
123	3 से 6 माह तक
25	छः माह से एक वर्ष तक

स्रोतः वर्कशॉप में अनुरक्षित रिकॉर्ड

[36] जगाधरी, अजमेर, पेरम्बूर, गुंटापल्ली, खड़गपुर और दाहोड़

वैगनों के अनावश्यक अवरोधन के पश्चात इन वैगनो को वापिस करने में परिहार्य विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 144.35 करोड़ राजस्व राशि की हानि हुई। यह पीओएच के लिए देय वैगनो की पहचान के लिए रेल प्रशासन की ओर से अप्रभावी आन्तरिक नियंत्रण को दर्शाता है। उपरोक्त संदर्भ के तहत वैगनो की विलम्बित वापसी के लिए वर्कशॉप प्रशासन के साथ रिकार्ड में कोई कारण उपलब्ध नहीं था।

2 नौ क्षेत्रीय रेलों[37] पर नौ चयनित वर्कशॉपो में, 2008 से 2013 की समयावधि के दौरान अधिकतम 51625 वैगनो को पीओएच के लिए कालातीत पाया गया (अनुबन्ध 8)। द रे में, 2008-09 से 2010-11 से संबंधित सूचना उपलब्ध नहीं थी। पीओएच के लिए कालातीत पाए गए वैगनो की स्थिति निम्नानुसार है:-

तालिका 29- पीओएच हेतु कालातीत पाए गए वैगनो का विवरण

वर्ष	कालातीत अवधि (वैगनो की संख्या)				
	3 माह से कम	3 से 6 माह तक	6 माह से 1 वर्ष तक	1 से 3 वर्ष तक	3 वर्षों से अधिक
2008-09	4076	537	222	89	12
2009-10	3725	1004	682	215	5
2010-11	6388	1532	495	540	14
2011-12	8188	4099	1239	342	29
2012-13	8309	6512	2771	551	49
Total	30686	13684	5409	1737	109

स्रोत: वर्कशॉप में अनुरक्षित रिकॉर्ड

3 उपरोक्त तालिका से यह देखा जाता है कि समीक्षाधीन अवधि के दौरान, पीओएच के लिए छः से एक वर्ष हेतु 5409 वैंगन, एक से तीन वर्षों की अवधि हेतु 1737 वैंगन तथा तीन वर्षो से अधिक अवधि हेतु 109 वैगन कालातीत पाए गए।

4 चार क्षेत्रीय रेलों[38] में 2008-13 की समयावधि के दौरान पीओएच के लिए अधिकतम 37725 वैंगन (73 प्रतिशत) छः माह तक कालातीत पाए गए।

[37] (पू रे, उ रे, उ म रे, उ स रे, उ प रे, द रे, द म रे, द पू रे एवं प म रे)

[38] जमालपुर वर्कशॉप, पू रे -12775, झांसी वर्कशॉप, उ म रे-6930, गुन्टापल्ली वर्कशॉप, द म रे-11384 तथा खड़गपुर वर्कशॉप, द पू रे- 6636 वैंगन

उपरोक्त तालिका में वर्णित अवधि हेतु पीओएच के लिए कालातीत रहने वाले वैगन अनुरक्षण कार्यकलापों की अनुपयुक्त तथा अप्रभावी मॉनीटरिंग को दर्शाते है उसके कारण सुरक्षा जोखिम उत्पन्न हुआ जबकि ये पीओएच हेतु देय होने के पश्चात भी चालू थे।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि वैगनो की अनिवार्य मांग को पूरा करने के लिए, बोर्ड वर्कशॉप के लिए 60/90 दिनों तक की सीमा को बढ़ाने की मंजूरी देता है। रेल मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि वर्कशॉप के लिए प्रतिबन्ध बढाने की मंजूरी देना वैंगन अनुरक्षण नियमावली के पैरा 209 का उल्लंघन था जैसाकि पहले ही पैरा 4.4 में दिया गया है। अनिवार्य वैगन मांग को पूरा करने हेतु 60/90 दिनों के लिए वर्कशॉप को फीड करने का प्रतिबन्ध सुरक्षा हेतु भारतीय रेल के महत्व के विपरीत होता है क्योंकि यह पीओएच के लिए वैगनो को कालातीत बनाएगा।

4.4.2 वर्कशॉप में (पीओएच से पूर्व /उसके दौरान /उसके पश्चात) वैगनो का अवरोधन

वर्कशॉप में पीओएच से पूर्व/पश्चात वैगनो का अनावश्यक तथा परिहार्य अवरोधन वैगनो की उपलब्धता को प्रभावित करता है इस कारण से आय की हानि होती है। यद्यपि वर्कशॉप में पीओएच गतिविधि के लिए कोई निर्धारित समय निर्दिष्ट नहीं किया गया है परन्तु रेलवे इसे पाँच से आठ दिनों की अवधि में प्राप्त करने का प्रयास कर रही है।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि वैगनो को उनकी प्राप्ति के तुरन्त बाद पीओएच के लिए नहीं लिया जा रहा था। इसी प्रकार, पीओएच के पश्चात आए वैगन को तुरन्त बाद यातायात उपयोग के लिए भेजा नहीं गया तथा वर्कशॉप/स्टेशन यार्ड में रखा गया। इसके अतिरिक्त, ऐसे मामले थे जहाँ आवधिक निरीक्षण हेतु लिए गए अधिकतम वैगन को चक्र काल के अन्दर बाहर नहीं निकाला गया। पीओएच हेतु वर्कशॉप में वैगनो को भेजने से पूर्व उनके अवरोधन के संदर्भ में 11 क्षेत्रीय रेलवे[39]

[39] (पू रे -जमालपुर, उ रे-जगाधरी, उ म रे-झांसी, उ सी रे-न्यूबीबानगायगॉंव, उ प रे-अजमेर, द रे-पेरमबुर, द म रे-गुन्टापल्ली, द पू रे-खडगपुर, द पू म रे-रायपुर, प म रे-कोटा एवं प रे –दाहोद

की 11 वर्कशॉप में 2008-13 की समयावधि के लिए अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला :-

1. पीओएच हेतु भेजने से पहले यार्ड 49825 वैगनो का अनावश्यक तथा परिहार्य अवरोधन हुआ है परिणामस्वरूप 563785 वैगन दिवसों की हानि हुई। उ रे की जगाधरी वर्कशॉप (जेयूडीडब्ल्यू) को अकेले ही पीओएच हेतु भेजने से पूर्व यार्ड में रोके गए 28 प्रतिशत (14353 वैगन) वैगनो के लिए जिम्मेदार बताया गया।
2. द म रे की गुंटापल्ली वर्कशॉप में 13258 वैगनो (26 प्रतिशत) के संबंध में इसी प्रकार का अवरोधन देखा गया इससे पूर्व कि इन वैगनो को वर्कशॉप में भेजा जाता। ऐसे अवरोधन हेतु कोई कारण अभिलेख में उपलब्घ नहीं था।
3. पीओएच होने के पश्चात यार्ड में अधिकतम 32880 वैगनो को इन्हें सर्विस में लगाने से पूर्व अवरोधन का सामना करना पडा इसके परिणामस्वरूप सात क्षेत्रीय रेलवे[40] में 675415 वैगन दिवसो की हानि हुई। इनमें से केवल द म रे की गुन्टापल्ली वर्कशॉप में पीओएच के पश्चात 22956 वैगनो (70 प्रतिशत) को अवरूद्ध किया गया।
4. लेखापरीक्षा ने ऐसे मामले पाए जहां अधिकतम 2070 वैगनो को पू रे, उ प रे, द रे, द पू रे एवं द पू म रे में पाँच वर्कशॉप में उनके पीओएच के 90 दिनों के अन्दर मरम्मत हेतु वर्कशॉप में वापिस भेजा गया। प म रे में, पुराने अभिलेखों की आंशिक उपलब्धता के कारण सूचना संग्रहित नहीं की जा सकी।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि वर्कशॉप यह सुनिश्चित करने का प्रयास कर रही है कि वैगनो को ज्यों ही उपलब्ध बर्थिंग के आधार पर व्यवहार्य हो, तक पीओएच हेतु लिया जाता है। इसी प्रकार पीओएच पूरा होने पर, वैगनो को विद्युत बचाने तथा शन्टर आवश्यकता के लिए परिचालनात्मक आवश्यकता के रूप में रैक निर्माण हेतु प्रतीक्षा में रखा जाता है।

तथापि, वर्कशॉप में अनुरक्षित रिकार्ड से लेखापरीक्षा द्वारा संग्रहित डाटा से पता चला कि वैगनो को पीओएच के लिए भेजने से पूर्व तथा पीओएच के पश्चात उन्हें वापिस

---

[40] पू रे, उ म रे, उ सी रे, उ प रे, द रे, द म रे, तथा द पू म रे

सर्विस में लगाने के लिए 11 से 20 दिनो के बीच के एक औसत अवरोधन का सामना करना पड़ा। इस प्रकार, वर्कशॉप में पीओएच से पूर्व/उसके पश्चात 82705 वैगनों के अवरोधन के परिणामस्वरूप् ₹ 333.58 करोड़ तक की अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि हुई। उ म रे तथा प रे द्वारा शॉप में लाइन की अनुपलब्धता, क्षमता बाधा, नियत सामग्री की अनुपलब्धता, प्रकाश की अनुपलब्धता के कारण यार्ड शॉप में सिंगल शिफ्ट वर्किंग तथा शांटिंग स्टाफ के लिए पथ रास्ते को इन अवरोधनों का कारण बताया गया। तथापि, शेष आठ क्षेत्रीय रेलों के अन्य वर्कशॉपों में अवरोधन के लिए कारण उपलब्ध नहीं थे।

4.4.3 वर्कशॉप में वैगनो के पीओएच में विलम्ब

वैगन स्टॉक का इष्टतम उपयोग करने के लिए, रेलवे वर्कशॉप में उनके पीओएच की अवधि को सम्मिलित करते हुए उनकी अप्रभावकारिता को कम से कम स्तर पर रखने की आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड ने वर्कशॉप में वैगनो का पीओएच पूर्ण करने के लिए निर्धारित काल चक्र निर्दिष्ट नहीं किया हैं। पीएसी को दिए एक उत्तर में, मंत्रालय ने कहा है कि वे पांच से आठ दिनों के अन्दर पीओएच पूरा करने का प्रयास कर रहे है। 2008-09 से 2012-13 की समयावधि के दौरान 11 क्षेत्रीय रेलवे पर 11 चयनित वर्कशॉप के पीओएच डाटा के संदर्भ में अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

1. वैगनो के पीओएच को 2008-13 के दौरान वर्कशॉप में पीओएच दिए 40 प्रतिशत वैगनों में काल चक्र के अन्दर पूरा नहीं किया गया जैसाकि तालिका 30 में दर्शाया गया है।

तालिका-30 – वर्कशॉप में वैगनो के पीओएच में विलम्ब

वर्ष	पीओएच दिए गए वैगनों की कुल संख्या	निर्दिष्ट काल चक्र से अधिक समय लेने वाले वैगनो की संख्या	पीओएच में अधिक समय लेने के कारण अर्जन क्षमता की हानि (करोड़ में)
1	*2*	*3*	*4*
2008-09	35404	12751	37.71
2009-10	32059	12653	44.13

2010-11	34625	15298	75.24
2011-12	34341	15449	89.13
2012-13	34537	15286	68.50

स्रोत: वर्कशॉपो में रिकार्ड अनुरक्षित किया गया

2. विविध रूप से अधिक लिया गया समय 1 तथा 295 दिनों के बीच था। लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि अधिक वैगनों (उ म रे में 8200, प म रे में 11381, द म रे में 18349 तथा द पू रे में 19971) के संदर्भ में, पीओएच हेतु लिया गया समय पीओएच हेतु काल चक्र से अधिक था। श्रमशक्ति की कमी, सम्मिलित भारी मरम्मत कार्य, स्टोर सामग्री की कमी एवं स्टॉफ अभाव तथा आधारिक संरचना की कमी आदि के अधिक लिए गए समय का उत्तरदायी बताया गया।

इस प्रकार, निर्धारित समय सीमा से अधिक वैगनो के अवरोधन ने रेलवे को उनकी सेवाओं से वंचित किया। इसके परिणामस्वरूप 2008-13 के दौरान ₹ 314.71 करोड़ की परिहार्य संभावित अर्जन की हानि हुई ।

लेखापरीक्षा ने 11 क्षेत्रीय रेलवे में 11 वर्कशॉप में वैगनों की आउटटर्न पर एक नमूना जांच भी की। इस उद्देश्य हेतु इन वर्कशॉपों से वर्ष 2011, 2012 तथा 2013 के मार्च माह के रिकार्ड एकत्रित किए गए। संग्रहित डाटा के विश्लेषण से पता चला कि:-

1. उ प रे में, चीफ यार्ड मास्टर (सीवाईएम) द्वारा इन/आऊट रजिस्टर का अनुरक्षण नहीं किया गया तथा रेलवे प्रशासन द्वारा वर्कशॉप से बाहर निकलने वाले वैगनो के लिए गेट पास का अनुरक्षण नहीं किया गया।
2. केवल चार क्षेत्रों (उ म रे, द पू रे, प रे एवं प म रे) में, वैगनों का 'आऊट गेट पास' में दर्शाए अनुसार उत्पादन की तिथि के अनुरूप उत्पादन विवरण के अनुसार टर्न आऊट पाया गया।
3. शेष छः क्षेत्रों (प रे, उ रे, उ स रे, द रे, द म रे एवं द पू म रे) में, कुल उत्पादन विवरण के अनुसार अधिकतम 5195 वैगनो को उनके पीओएच के पश्चात् टर्न आऊट दर्शाया गया। तथापि, आउट गेट पास के अनुसार वैगनो के बाहर निकलने की वास्तविक तिथि सहित कुल उत्पादन विवरण में दर्शाए अनुसार वैगनो की 'आउट' तिथि के मिलान से पता चला कि वास्तव में उन

महीनों में केवल 3474 वैगनों को टर्न आउट किया गया था तथा शेष 1721 वैगनो को या तो अनुवर्ती महीनों में टर्न आउट किया गया या बाहर नहीं निकाला गया (सितम्बर 2013 तक) जैसाकि नीचे तालिकाबद्ध है :-

तालिका 31- वर्कशॉप में वैगनों के कुल उत्पादन की नमूना जांच की स्थिति

क्षेत्र	अवधि	वर्कशाप द्वारा दर्शाए अनुसार कुल मासिक उत्पादन	गेट पासों के अनुसार माह के दौरान वास्तविक रूप से टर्न आउट किए गए वैगन	अनुवर्ती महीनों में टर्न आउट किए गए वैगनो की संख्या	सितम्बर 2013 तक टर्न आउट किए गए वैगन
पू रे	मार्च-2011 मार्च 2012 मार्च 2013	1192	664	356	172
उ रे		1266	613	622	31
उ स रे		280	252	28	0
द रे		472	420	52	
द म रे	मई -2010 अक्तूबर-2011 मई 2012	1208	881	327	0
दपूमरे	सितम्बर 2010, सितम्बर -2011 सितम्बर -2012	777	644	133	0
कुल		**5195**	**3474**	**1518**	**203**

स्रोत: वर्कशॉप में अनुरक्षित रिकार्ड

परिणामस्वरूप, 1518 वैगनो को परिवहन के उद्देश्य से 49249 दिनो के लिए उपलब्ध नहीं कराया जा सका इसके फलस्वरूप् ₹ 20.96 करोड़ तक उनकी अर्जन क्षमता की हानि हुई (अनुबन्ध 9)। वर्कशॉप में रिकॉर्डो की संवीक्षा से पता चला कि बॉडी मरम्मत, वर्कशॉप में स्थान अवरोध के कारण वैगन का स्थान नियोजन न होना, आवश्यक सामग्री की अनुपलब्धता, लाइट की समस्या के कारण एकल शिफ्ट कार्य को वैगनो के पीओएच में विलम्ब का कारण बताया गया।

4.4.4 पीओएच हेतु वर्कशॉप में वैगनो की प्राप्ति से उन्हें यातायात उपयोग हेतु वितरित करने तक वैगनो की गतिविधि

वैगनो के पीओएच में वर्कशॉप में प्राप्ति से उन्हें वापिस कार्य में लगाने के लिए वर्कशॉप से वितरण तक के विभिन्न स्तरों पर विलम्बों का पता लगाने के लिए, लेखापरीक्षा ने आठ क्षेत्रीय रेलो[41] पर आठ वर्कशॉप में अप्रैल, मई एवं जून 2012 के दौरान पीओएच दिए 5695 वैगनो के संदर्भ में नमूना जांच की। पीओएच के लिए वैगनो की प्राप्ति से उनके वितरण तक विस्तृत शॉप वार सूचना का विश्लेषण किया गया। विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला: -

1. आठ क्षेत्रीय रेलों में नमूना जांच किए 5695 वैगनो में से, 1755 वैगनों (30.82 प्रतिशत) को तत्काल पीओएच के लिए नहीं लिया जा सका तथा वैगनो को पीओएच के लिए भेजने से पूर्व वर्कशॉप यार्ड (उ रे, उ प रे, द रे तथा द पू रे) में प्रतीक्षा समय 105 से 305 दिनों के बीच था। द पू रे की खड़गपुर (केजीपी) वर्कशॉप को अकेले ही ऐसे 873 वैगनो का कारण बताया गया जिनमें इन वैगनो को पीओएच के लिए वर्कशाप में भेजने से पूर्व एक से 302 की प्रतिक्षा अवधि का अवलोकन किया गया। तथापि, पू रे, उ स रे, द म रे एवं द पू म रे क्षेत्रीय रेलो में वर्कशॉप में ऐसे प्रतिक्षा समय के संबंध में विवरण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे।

2. आठ वर्कशॉप में तैयार कुल उत्पादन मात्रा विवरण की समीक्षा से पता चला कि 2303 वैगनों (40.44 प्रतिशत) का पीओएच समय पर पूरा नहीं किया जा सका। लक्षित काल चक्र के अतरिक्ति वैगनो के पीओएच हेतु लिया गया अधिक समय 4 से 644 दिनों के बीच था। इस कारण से वैगनो के अवरोधन से ₹ 379 करोड़ की अर्जन राशि की हानि होगी ।

3. इसके अतिरिक्त, वर्कशॉप द्वारा जारी गेट पास की समीक्षा करके लेखापरीक्षा ने पाया कि 3663 वैगनो (64.32 प्रतिशत) को वास्तव में समय पर पीओएच नहीं किया जा सका तथा लक्षित काल चक्र के अतिरिक्त वैगनो के पीओएच

[41] पू रे, उ रे, उ स रे, उ प रे, द रे, द म रे, द पू रे एवं द पू म रे

हेतु लिया गया अतिरिक्त समय अधिकतम 655 दिनों तक था। निम्नलिखित तालिका दो भिन्न रिकार्डों के अनुसार पीओएच में लिए अधिक समय की तुलनात्मक स्थिति को दर्शाती है।

तालिका 32

वर्कशॉप में अनुरक्षित तथा गेट पास के अनुसार पीओएच में काल चक्र की स्थिति

क्षेत्र	वर्कशॉप	लक्षित काल चक्र पर पीओएच हेतु लिया गया अधिक समय		गेट पास से स्पष्ट रूप में पीओएच में लिया गया वास्तविक अतिरिक्त समय	
		वैगनो की संख्या	निम्नलिखित तक (दिनो में)	वैगनो की संख्या	निम्नलिखित तक (दिनो में)
उ रे	जगाधरी	361	234	392	350
द रे	पेरम्बूर	247	303	247	303
द म रे	गुन्टापल्ली	534	142	865	164
द पू रे	खड़गपुर	500	295	उ.न.	उ.न.
द पू म रे	रायपुर	194	644	567	655

स्रोत:- वर्कशॉप में अनुरक्षित रिकॉर्ड

वैगनो के पीओएच के बीच आंकडों की भिन्नता को कुल उत्पादन मात्रा विवरण पर उद्धृत किया गया है तथा गेट पासो की स्थिति यह दर्शाती है कि पांच वर्कशॉपों[42] के मामले में कुल उत्पादन मात्रा के रूप में दर्शाए वैगनो के आंकड़े विश्वसनीय नहीं हो सकते। द रे में उत्पादन मात्रा विवरण के रूप में केवल पीओएच की स्थिति गेट पासो की स्थिति से मेल खाती थी।

4. जगाधरी वर्कशॉप (उ रे) तथा गुन्टापल्ली वर्कशॉप (द म रे) ने वैगनो का अनिवार्य निरीक्षण करने में क्रमशः 75 तथा 50 दिन लिए/शेष छः क्षेत्रीय रेलो[43] में, निरीक्षण की स्थिति का मूल्यांकन नहीं किया जा सका क्योंकि न तो यह उपलब्ध थी तथा न ही इसमें विलम्ब था।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि वैगनो के पीओएच हेतु आवश्यक दिनों की संख्या विभिन्न कारको पर निर्भर करती है तथा इसका समय 100 घंटे से

[42] (जगाधरी, पेरम्बूर, गुन्टापल्ली, खड़गपुर एवं रायपुर)

[43] पू रे, उ स रे, उ प रे, द रे , द पू रे एवं द पू म रे

1000 घंटे के बीच हो सकता है तथा इनमें से किसी को भी मानकीकृत नहीं किया जा सकता है। रेल मंत्रालय का तर्क पीएसी (2010) को दिए स्वंय के जवाब का यह कहते हुए खण्डन करता है कि वे पांच से आठ दिनों में पीओएच पूरा करने की कोशिश कर रहे है।

4.4.5 वर्कशॉप में वैगनो के लिए विशेष मरम्मत

100 श्रम घंटों से अधिक वाले ज्यादा खराब वैगनो की मरम्मत को या तो वर्कशॉप में किया जाना है या विशेष मरम्मत कहलाने वाली प्रमुख रूग्ण लाइन पर किया जाना है । वैगनो की विशेष मरम्मत को वर्कशॉप में केवल तभी किया जाता है जब अनिवार्य अनुमान बनाया गया हो तथा वह सक्षम प्राधिकारी द्वारा स्वीकृत हो।

2008-13 के दौरान पांच क्षेत्रीय रेलो[44] में कोई विशेष मरम्मत/संशोधन कार्य नहीं किया गया। पांच क्षेत्रीय रेलो[45] में, कोई वैगन मरम्मत वर्कशॉप नहीं थी। लेखापरीक्षा ने शेष छः क्षेत्रीय रेलों[46] में विभिन्न वर्कशॉप पर की गई विशेष मरम्मत/संशोधन की समीक्षा की तथा यह पाया कि :-

1. वर्ष 2008-09 से 2012-13 के दौरान इन छः क्षेत्रो में 18171 वैगनो में विशेष मरम्मत/संशोधन किए गए।
2. दो रेलवे (उ रे एवं उ म रे) में विशेष मरम्मत किए गए केवल 2337 वैगनो (15.54 प्रतिशत) के लिए पूर्णता रिपोर्ट बनाई गई जबकि इसे उ प रे, द पू रे, द पू म रे तथा प म रे में 15834 वैगनो के संदर्भ में बनाया नहीं गया।
3. उ रे के जेयूडीडब्ल्यू, में इन संशोधनों को वैगनो के पीओएच के साथ साथ किया गया।
4. द पू रे में, ऐसी मरम्मत के लिए आवंटित निधि के साथ साथ व्यय की गई राशि की स्थिति उपलब्ध नहीं थी। केवल वैगनो की मरम्मत की अनुमानित लागत उपलब्ध थी।

---

[44] पू रे, उ स रे, द रे, द म रे एवं प रे

[45] म रे, पू म रे, पू त रे, उ पू रे एवं द प रे

[46] उ रे, उ म रे, उ प रे, द पू रे द पू म रे एवं प म रे

कुल ₹ 313.48 करोड़ की आवंटित निधि के प्रति 18171 वैगनो की ऐसी विशेष मरम्मत/संशोधनों पर व्यय की गई कुल राशि ₹ 350.49 करोड़ थी। केवल उ प रे की अजमेर वर्कशॉप पर ₹ 37.01 करोड़ की सीमा तक अनुमान से अधिक देखी गई तथा इसे 31 मार्च 2014 तक विनियमित किया जाना था।

4.5 अलदानयोग्य वैगनो की समीक्षा

प्रमुखतः वैगन सांइडिंगों पर अनुपयुक्त संचालन के कारण अलदानयोग्य हुए। ऐसे अलदानयोग्य वैगनो के लिए अतिरिक्त मरम्मत अपेक्षित है तथा परिणामस्वरूप यह वैगनो के घूमने पर अपने परिणामी प्रभाव के साथ अतिरिक्त अवरोधन का सामना करते है। वैगनो के अलदानयोग्य होने का प्रमुख कारण निजी साइडिंग मालिको द्वारा गलत प्रबंधन था।

तीन क्षेत्रीय रेलो (उ रे, उ पू रे एवं उ स रे) में, अलदानयोग्य की स्थिति उपलब्ध नहीं थी। 2008-13 की समयावधि के दौरान 16 क्षेत्रीय रेलों में से 13 में अलदानयोग्य वैगनो की स्थिति की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चलाः

1. रिपोर्ट के तहत अवधि के दौरान अधिकतम 478798 वैगन (अनुबन्ध 10) अलदानयोग्य हो गए। समय वार ब्रेक –अप को नीचे तालिका बद्ध किया गया है:-

तालिका 33- -31-3-2013 तक वैगनो का समय प्रोफाइल

एज प्रोफाइल	वैगनो की संख्या
1 से 5 वर्ष तक	38489
6 से 10 वर्ष तक	57814
11 से 15 वर्ष तक	112991
16 से 20 वर्ष तक	99541
21 से 25 वर्ष तक	99804
26 से 30 वर्ष तक	45177
30 वर्ष से अधिक	24982
कुल	478798

स्रोतः- क्षेत्रीय रेलों में यांत्रिकी विभाग द्वारा अनुरक्षित रिकॉर्ड

तालिका यह दर्शाती है कि कुल 478798 वैगन जो अलदानयोग्य हो गए, में से 408639 (85 प्रतिशत) वैगन 25 वर्षो से कम पुराने थे। अलदानयोग्य वैगनो से केवल मरम्मत की लागत में ही वृद्धि नहीं होगी अपितु यह वैगनो के काल को भी प्रभावित करेगा। वैगनो के अलदानयोग्य होने का प्रमुख कारण साइडिंग मालिको द्वारा अनुचित संचालन था।

2. चार क्षेत्रीय रेलों (पू म रे, द म रे, द पू रे तथा द पू म रे) में, अधिकतम वैगनो (62 प्रतिशत) को अलदानयोग्य पाया गया। रेल प्रशासन इन वैगनो को माल भेजने के कार्य हेतु योग्य नहीं रख सका। यदि लदान/उतराई केन्द्रो पर पर्याप्त मांनीटरिंग की जाती तथा अनुपयुक्त संचालन के कारण अलदानयोग्य हुए वैगनो के लिए उत्तरदायी निजी साइडिंग मालिकों को प्रति दण्डात्मक कार्यवाही की जाती तो वैगनो के अलदानयोग्य होने के मामले परिहार्य होते।

इन वैगनो की वर्कशॉप में इन्हें चालू स्थिति में रखने के लिए गैर-आवधिक पूरी मरम्मत (एनपीओएच) की गई थी। लेखापरीक्षा ने 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान चयनित वैगन जांच केन्द्रों पर अलदानयोग्य वैगनों पर एनपीओएच की सावधानी की स्थिति की समीक्षा की जिससे पता चला कि :-

1 13 क्षेत्रीय रेलों पर 18 जांच केन्द्रों[47] पर, 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान 1,53,445 वैगन अलदानयोग्य हो गए। 1,53,445 अलदानयोग्य वैगनों में से 142171 वैगनो का मरम्मत के लिए अपेक्षित देख रेख को रूग्ण लाइनों/शेडों में प्रबंध किया गया था तथा शेष 11274 अलदानयोग्य वैगनो को एनपीओएच के लिए विभिन्न वर्कशॉप में भेजा गया।

2 द प रे, द म रे और द पू रे में 3661 अलदानयोग्य वैगनों की मरम्मत पर ₹ 62.22 करोड़ की राशि खर्च की गई थी। 7551 अलदानयोग्य वैगनों की मरम्मत पर खर्च की गई राशि शेष 10 क्षेत्रीय रेलो (म रे, पू रे, पू म रे, द रे, पू त रे, उ पू सी रे, द पू, म रे, द प रे, प म रे और प रे) द्वारा उपलब्ध नहीं कराई गई थी।

---

[47] (भुसावल, अप सीक लाइन-अन्दल, डाउन सीकलाइन-अन्दल, पकुर, एमजीएस, ओईसी/वीएसकेपी, जीएचवाई, मदर, जेटीजे, एमएजेएन, जेवाई, बीकेएससी, पीपी यार्ड-भिलाई, बीएम यार्ड –भिलाई, डब्ल्यूआरएस, एचपीटी, गांधीधाम, एनकेजे एवं कोटा यार्ड)

तालिका 34- अलदानयोग्य वैगनों की ओर दिया गया एनपीओएच पर ध्यान दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्र	जांच बिन्दु का नाम	अलदानयोग्य वैगन (संख्या)	कार्यशाला में एनपीओएच ध्यान दिये गये वैगनों की संख्या	गंवाया वैगन दिवस	अर्जन क्षमता की हानि क्या ₹ करोड़ में	एनपीओएच की लागत डब्ल्यू आर.टी. कॉलम 5
1	2	3	4	5	6	7
मरे	बीएसएल	11811	194	उपलब्ध नहीं कराया गया	उपलब्ध नहीं कराया गया	उपलब्ध नहीं कराया गया
पूरे	अप सिकलाइन, अंदल	3473	113	2240	0.79	उपलब्ध नहीं कराया गया
	डाउन सिकलाइन, अंदल	1342	27	1493	0.52	उपलब्ध नहीं कराया गया
	पाकुर	3129	17	24	0.008	उपलब्ध नहीं कराया गया
उपरे	मदर	47	25	776	0.27	0.14
पूमरे	एमजीएस	33751	4218	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
दरे	जेटीजे	2100	17	824	0.29	उपलब्ध नहीं
पूतरे	वीएसकेपी	3817	180	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
उसीरे	जीएचवाई, एनजेपी	150	0	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
दपूमरे	भिलाई, रायपुर	22484	0	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
दपरे	एचपीटी	8215	664	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
पमरे	एनकेजे, कोटा	8706	2020	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
दमरे	जीवाई	4706	1208	21089	7.42	20.54
दपूरे	बीकेएससी और केजीपी	46440	2428	45745	16.1	41.27
परे	गांधीधाम	3212	101	2823	0.99	उपलब्ध नहीं
कुल		**153445**	**11274**	**75349**	**26.508**	**62.22**

स्रोत:- क्षेत्रीय रेलवे में सिकलाइन और कार्यशाला में रखा गया रिकॉर्ड

3 कार्यशालाओं में दिये गये एनपीओएच ध्यान के कारण अलदानयोग्य पडे वैगनों की अर्जन क्षमता में हानि छह क्षेत्रीय रेलों में ₹ 26.50 करोड़ निर्धारित की गई, जबकि अवधि जिसके लिये वैगन एनपीओएच ध्यान के लिये रोका गया था से संबंधित जानकारी उपलब्ध न होने के कारण अन्य सात क्षेत्रीय रेलों (म रे, पू म रे, पू त रे, उ पू सी रे, द पू म रे और द प रे) के लिये निर्धारित नहीं किया जा सका।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में कहा कि उपकरण जो कार्गों के संचालन के समय वैगनों को क्षति पहुचाते पाये गये को प्रतिबंधित करने के लिये कदम उठाये गये हैं। क्षति की कीमत के आधार पर पार्टियों पर जुर्माना भी लगाया गया और इन वैगनों के नवीकरण के लिये श्रम लागत पर रेल मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं है इस तथ्य को ध्यान में रखते हुये कि कई क्षेत्रों में अलदानयोग्य वैगनों की मरम्मत की कीमत लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई क्योंकि इस पर कोई भी कार्य नहीं किया गया था।

4.6 निष्पक्ष नियंत्रण कार्यालय (एनसीओ) द्वारा अस्वीकृत वैगनों की स्थानीय पासिंग

कार्यशाला/यार्ड में निष्पक्ष नियंत्रण कार्यालय संचालन के लिये ओप्न लाइन को वास्तविक रूप से सौंपने से पूर्व मरम्मत की गई/पीओएच की गई वैगनों की स्वतंत्र जांच के लिये बनाया गया है। कार्यशाला/जांच बिंदु में मरम्मत की गई वैगन निष्पक्ष रेल परीक्षक (एनटीएक्सआर) द्वारा जांच के अधीन है। केवल उपयुक्त रूप से परीक्षित और प्रमाणित वैगन ही प्रयोग की जायेगी। जो एनटीएक्सआर द्वारा खराब पाई जायेंगी पुन: जांच के लिये रख ली जायेंगी।

चयनित जांच बिंदु और कार्यशालाओं पर स्थिति की जांच से पता चला कि अस्वीकृत वैगन बिना एनसीओ द्वारा मरम्मत के रूप में प्रमाणित किये बिना स्थानीय रूप से पास कर दी गई थी और प्रयोग में लाई गई थी जैसा नीचे दर्शाया गया है:-

(क) रेलगाड़ी जांच केन्द्र

2008-09 से 2012-13 की अवधि के दौरान करीब 11 क्षेत्रीय रेलों[48] के 18 रेलगाड़ी जांच केन्द्र[49] पर अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि इन केन्द्रों पर जांच किये

[48] (अप सिकलाइन-अंदल; डाउन सिकलाइन-अंदल; बीआरडब्ल्यूडी; ओईसी/वीएसकेपी; टीकेडी; केजेजीवाई; जेएचएस; जीएचवाई; एनजेपी जेटीजे; जीवाई; एनएमपी; बीएनडीएम; बीकेएससी; बीआईए एक्सचेंज यार्ड; बीसीएन डिपो और एनकेजे)

[49] (पू रे, पू म रे, पू त रे, उ रे, उ म रे, उ सी रे, द रे, द म रे, द पू रे, द पू म रे और प म रे)

गये 17,58,329 वैगनों में से केवल 367990 वैगन पासिंग के लिये निष्पक्ष रेल परीक्षक (एनटीएक्सआर) को उपलब्ध कराये गये थे। प्रारंभिक रूप से एनटीएक्सआर द्वारा अस्वीकृत 45563 वैगनों में से 39,853 बाद में आठ क्षेत्रीय रेलों (पू रे, पू म रे, पू त रे, उ रे, उ सी रे, द रे, द पू रे और द पू म रे) में रूग्णलाइन में दिये गये अतिरिक्त ध्यान के बाद स्थानीय रूप से पास की गई थी। केवल तीन (पूतरे, दपूरे और उतरे) क्षेत्रों में एनटीएक्सआर द्वारा अस्वीकृत 29244 वैगन स्थानीय रूप से पास किये गये थे।

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा द्वारा जांच से पता चला कि टीकेडी (उरे); जीएचवाई और एनजेपी (उसीरे); बीआईए एक्सचेंज यार्ड और बीसीएन डिपो (दपूमरे) पर अवकाश और रविवार के दौरान एनटीएक्सआर कार्यालय बंद रहता है और इन दिनों के दौरान वैगन स्थानीय रूप से पास किये जाते हैं। किसी भी क्षेत्रीय रेलों ने वैगनों की स्थानीय रूप से पासिंग के लिये अधिकारियों के प्रति कोई कार्य वाही नहीं की।

इस प्रकार, 39853 वैगन एनटीएक्सआर द्वारा अस्वीकृत होने के बावजूद स्थानीय रूप से पास की गई थी और उसे निष्पक्ष नियंत्रण कार्यालय से दुरूस्ती प्रमाणपत्र लिये बिना प्रयोग में लाया जा रहा था जो अनियमित और नियमों के विरूद्ध है।

(ख) वैगन कार्यशाला

लेखापरीक्षा ने करीब 11 क्षेत्रीय रेलों (म रे, पू म रे, पू त रे, उ पू रे और द प रे में कोई वैगन कार्यशाला नहीं है।) में चयनित 11 वैगन कार्यशाला के अभिलेखों का भी विश्लेषण किया। यह देखा गया कि पीओएच दी गई कुल 182529 वैगनों में से, केवल 176079 वैगन, 2008-09 से 2012-13 की अवधि के दौरान निष्पक्ष नियंत्रण वैगन अधीक्षक (एनसीडब्ल्यूएस) को उपलब्ध कराये गये थे। इसमें से, 25561 वैगन (14.52 प्रतिशत) एनसीडब्ल्यूएस द्वारा अस्वीकृत कर दी गई थी और 13276 वैगन (51.9 प्रतिशत) बाद में कोडल प्रावधान के उल्लंघन में पुन: निरीक्षण के लिये बिना उपलब्ध कराये कार्यशाला प्राधिकारियों द्वारा स्थानीय रूप से पास कर दी गई। छह क्षेत्रीय रेलों (उ सी रे, उ म रे, उ प रे, द म रे, प रे और प म रे) में कार्यशाला प्राधिकारियों द्वारा कोई भी वैगन स्थानीय रूप से पास नहीं की गई थी। पू रे, उ रे, द पू रे और द पू म रे में, एनटीएक्सआर द्वारा सभी 13223 अस्वीकृत वैगन

स्थानीय रूप से पास की गई थी। स्थानीय पासिंग के लिये कारण रेल प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं कराया गया था।

रेल मंत्रालय ने उत्तर में कहा (सितम्बर 2014) कि निष्पक्ष नियंत्रण स्टाफ (एनसीओ), रेल परीक्षकों द्वारा किये गये निरीक्षण के लिये सुपर जांच के रूप में कार्य करता है। एनसीओ स्टाफ आईआर में उपलब्ध 47 रेल जांच डिपो (आरओएच डिपो के रूप में भी जाना जाने वाले) में से 38 में नियुक्त है और स्थानीय पासिंग प्रतिशत को न्यूनतम रखने के लिये प्रयास किये जा रहे हैं। यद्यपि, तथ्य यह रहता है कि एनसीओ स्टाफ द्वारा अस्वीकृत वैगनों में 50 प्रतिशत से अधिक स्थानीय रूप से पास किये गये थे और उसका कारण अभिलेखों में नहीं पाया गया।

4.7 वैगनों/इंजनों का अनुपयोगी घोषित करना

सामान्य रूप से अनुपयोगी घोषित करना समय के साथ स्थिति के आधार पर किया जाता है, इसके साथ-साथ, कम उपयोग हुई वैगन और दुर्घटना में शामिल वैगन भी स्थिति के आधार पर अनुपयोगी घोषित किये जाते हैं। ऐसे अनुपयोगी घोषित वैगन अंतिम निपटान के लिये स्टोर विभाग को भेज दिये जाने चाहिये। वैगनों को अनुपयोगी घोषित करने के अध्ययन से निम्नलिखित कमियों का पता चला:-

- अधिक पुराने वैगनों/इंजनों के प्रयोग से सुरक्षा पहलू को खतरा
- कोडल लाइफ पूरी होने से पूर्व वैगनों को समयपूर्व अनुपयोगी घोषित करना और
- पीओएच की कम अवधि के अंदर अनुपयोगी घोषित करना कार्यशालाओं/शेड में अनुचित रखरखाव दर्शाता है परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता में हानि हुई।

4.7.1 वैगनों/इंजनों का अनुपयोगी घोषित करना और उसका निपटान

सामान्य रूप से अनुपयोगी घोषित करना, अवधि के साथ-साथ स्थिति के आधार पर किया जाता है। इसके अलावा, कम अवधि के वैगन और दुर्घटनाओं वाले वैगनों को भी उनकी स्थिति के आधार पर अनुपयोगी घोषित किया जाता है। इस तरह के अनुपयोगी घोषित इंजन को अंतिम निपटान हेतु स्टोर विभाग को भेजा जाना चाहिए।

वैगन

क्षेत्रीय रेलों में वैगनों के अनुपयोगी घोषित करने से संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा में पाया गया कि अनुपयोगी घोषित करने हेतु प्रस्तावित 33235 वैगनों के प्रति 2008-13 की अवधि के दौरान 33467 वैगनों को अनुपयोगी घोषित किया गया था। यह दर्शाता है कि अनुपयोगी घोषित करने के लिए प्रस्तावित वैगनों का ठीक से निर्धारण नहीं किया गया था। इसके अलावा, अनुपयोगी घोषित वैगनों में 21046 वैगनों को समय पूर्व ही अनुपयोगी घोषित कर दिया गया था। इन अनुपयोगी घोषित वैगनों की नीलामी/बिक्री पर ₹ 789.45 करोड़ की राशि वसूल की गई।

छः क्षेत्रीय रेलों[50] के मामलों में इस धनराशि को विभिन्न प्रभार्य शीर्ष में क्रेडिट कर दिया गया। बाकी 10 क्षेत्रीय रेलों के संबंध में यह सूचना कि राशि को किस शीर्ष में क्रेडिट किया गया था, उपलब्ध नहीं था। उपरे एवं दपूमरे को छोड़कर अधिकांश क्षेत्रीय रेलों में अनुपयोगी घोषित वैगनों की नीलामी/निपटान करते समय वैगनों को ''समाप्त अवधि'' और ''कम अवधि'' के तहत वर्गीकृत नहीं किया गया जिसके कारण कम अवधि वाले वैगनों के निपटान पर क्षेत्रीय रेलों को होने वाली हानि की गणना नहीं की जा सकी।

वैगनों के समय-पूर्व अनुपयोगी घोषित करने के मामले में वित्तीय औचित्य दुर्घटनाओं के मामले में पूतरे को छोड़कर सभी क्षेत्रीय रेलों में उपलब्ध थे, जहाँ 239 ऐसे मामले पाए गए।

रेल इंजन

इसी प्रकार, क्षेत्रीय रेलों में रेल इंजनों के अनुपयोगी घोषित करने की स्थिति की संवीक्षा से पता चला कि अनुपयोगी घोषित करने के लिए प्रस्तावित 729 रेलइंजनों के प्रति 2008-13 की अवधि के दौरान 681 रेल इंजनों को अनुपयोगी घोषित किया गया। अनुपयोगी घोषित रेल इंजनों में 229 रेल इंजनों को समय-पूर्व अनुपयोगी

---

[50] (मरे में-सारांश जेड 500/530 और 500/531; उरे-21214107/31714205; उसीरे-20714208; उपरे- उचंत शीर्ष में पड़े; द रे-योजना शीर्ष 21 (डीआरएफ-पूंजीगत और द म रे-खातों के 20-7142-08)

घोषित किया गया। इन अनुपयोगी घोषित वैगनों की नीलामी/बिक्री से ₹ 219.56 करोड़ की राशि वसूल की गई।

रेल इंजनों के अनुपयोगी घोषित करने के मामले में पाँच क्षेत्रीय रेलों[51] में विभिन्न प्रभार्य शीर्ष में इस धनराशि को क्रेडिट किया गया। बाकी 11 क्षेत्रीय रेलों में यह सूचना कि किस शीर्ष में धनराशि क्रडिट की गई, उपलब्ध नहीं थी।

4.7.2 वैगनों के अनुपयोगी घोषित करने की नमूना जाँच

2010-13 के दौरान सभी क्षेत्रीय रेलों (उ पू रे, प रे और द प रे जहाँ अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए) में अनुपयोगी घोषित करने के लिए बकाया 3691 वैगनों की नमूना जाँच की गई। 3691 वैगनों में 2310 वैगनों को समय-पूर्व अनुपयोगी घोषित किया गया था। अनुपयोगी घोषित करने के इन सभी मामलों में प्रक्रिया पर सक्षम प्राधिकारी द्वारा मंजूरी दी गई थी और वित्तीय औचित्य तैयार किया गया था। क्षेत्रवार विवरण नीचे तालिका 35 में दिया गया है।

तालिका 35-2010-13 के दौरान वैगनों के अनुपयोगी घोषित करने के नमूना जाँच का विवरण

रेलवे	वर्ष	अनुपयोगी घोषित करने हेतु बकाया वैगनों की संख्या	समय-पूर्व अनुपयोगी घोषित वैगन
1	2	3	4
मरे	2010-13	150	69
पूरे	2010-13	2110	1234
पूमरे	2010-13	150	82
पूतरे	2010-13	134	83
उरे	2010-13	150	101
उमरे	2010-13	150	150

[51] म रे में-सारांश जेड 500/530 और 500/531; उ सी रे-20714209; उ प रे-4315389(2010-11) और 1883700 (2011-12); द रे- योजना शीर्ष 21 (डीआरएफ-पूंजीगत) और द म रे-खातों का 21-2179-09)

उसीरे	2010-13	5	4
उपरे	2010-13	88	88
दपूरे	2010-13	150	86
दरे	2010-13	150	126
दमरे	2010-13	150	84
दपूमरे	2010-13	150	80
पमरे	2010-13	150	122
परे	2010-13	4	1
कुल		**3691**	**2310**

स्रोत:- क्षेत्रीय रेलों में अनुरक्षित अभिलेख से संग्रहीत सूचना

इसके अतिरिक्त, 2010-13 के दौरान वैगनों के अनुपयोगी घोषित करने की स्थिति की समीक्षा में यह भी देखा गया कि पाँच क्षेत्रीय रेलों[52] ने तालिका 36 में दिए गए विवरण के अनुसार वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान वैगनों के अनुपयोगी घोषित करने का अपना लक्ष्य नहीं प्राप्त कर सके जैसा कि नीचे दिया गया है:

तालिका 36-वैगनों के अनुपयोगी घोषित करने में कमी दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्र	हअनुपयोगी घोषणा हेतु लक्ष्य	वास्तव में अनुपयोगी घोषित वैगन	कमी, यदि कोई हो
मरे	2845	2538	307
पूरे	6208	3700	2508
उरे	2280	1213	1067
दमरे	400	313	87 (2012-13)
दपूमरे	282	239	43 (2010-11)

स्रोत:- क्षेत्रीय रेलों के यांत्रिकी विभाग में अनुरक्षित अभिलेख

52 (म रे, पू रे, उ रे, द म रे और द पू म रे)

आठ क्षेत्रीय रेलों[53] में वैगनों के अनुपयोगी घोषित के लक्ष्य का विवरण उपलब्ध नहीं था। उमरे एकमात्र ऐसा क्षेत्र था जिसने अनुपयोगी घोषित करने का निर्धारित लक्ष्य प्राप्त किया।

म रे और उ रे में, अनुपयोगी घोषित करने वाले स्टॉक के समय पर प्रेषण हेतु कार्यशाला प्राधिकारियों और डिवीज़न में उनके सहयोगियों के बीच समंवय के अभाव के कारण अनुपयोगी घोषित करने के लक्ष्य को पूरा नहीं किया जा सका।

टर्मिनल यार्ड और सिक लाइनों में असामान्य दीर्घावधि के लिए जाँच में हुई देरी के दौरान वैगनों को संचालन गतिविधियों हेतु अनुपयुक्त पाया गया। टर्मिनल यार्ड/सग्ण लाइनों पर सभी गतिविधियों को रोकने के कोई अनुमत मानक न तो रेलवे बोर्ड और न ही क्षेत्रीय रेलों स्तर पर मौजूद थे। इसके अलावा पीओएच के 90 दिनों के भीतर 5481 वैगन अनुपयुक्त पाए गए जो कि रेलवे की आय क्षमता से वंचित करने का स्पष्ट सूचक है। टर्मिनल यार्ड और पीओएच कार्यशाला से जुड़ी सग्णलाइन में मूलभूत सुविधाओं में कमी के साथ-साथ वैगनों के रखरखाव के लिये आवश्यक मशीनरी और अपेक्षित संयंत्र संचालन गतिविधियों के लिये अनुपयुक्त पाये गये, जिससे वैगनों का समय पर संरक्षण प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुआ जिसके कारण वैगनों का अवरोधन हुआ।

गलती से कार्यशाला में प्राप्त पीओएच के लिये अनुपयुक्त वैगन कार्यशाला प्राधिकारियों द्वारा तीन महीने से एक वर्ष के बीच की सीमा में विलंब सहित बाहर कर दी गई परिणामस्वरूप वैगन परिचालन योग्य नहीं रहे। आवधिक मरम्मत के लिये वैगनों को भेजने के लिये व्यवस्था, मरम्मत के बाद बाहर की गई वैगनों की मरम्मत और हटाने में कार्यशाला द्वारा लिये गये समय की समीक्षा से पता चला कि वैगनों का इन सभी स्तरों पर अवरोधन हो रहा है। यद्यपि रेल मंत्रालय द्वारा 2010 में पीएसी को आश्वासन दिया गया था कि रेलवे वैगनों के पीओएच के लिये पांच से आठ दिनों का चक्र काल प्राप्त करने का प्रयास कर रही है लेकिन निर्धारित चक्रकाल से अधिक, वैगनों का अत्यधिक अवरोधन देखा गया परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि हुई।

[53] (पू म रे, पू त रे, उ सी रे, उ प रे, द पू रे, द रे, प म रे एवं प रे)

अध्याय V भारतीय रेल में माल गाड़ी संचालन की निगरानी

लेखापरीक्षा उद्देश्य 4

सुचारू और कुशल मालगाड़ी संचालन का निरीक्षण करने के लिये मौजूदा निगरानी तंत्र

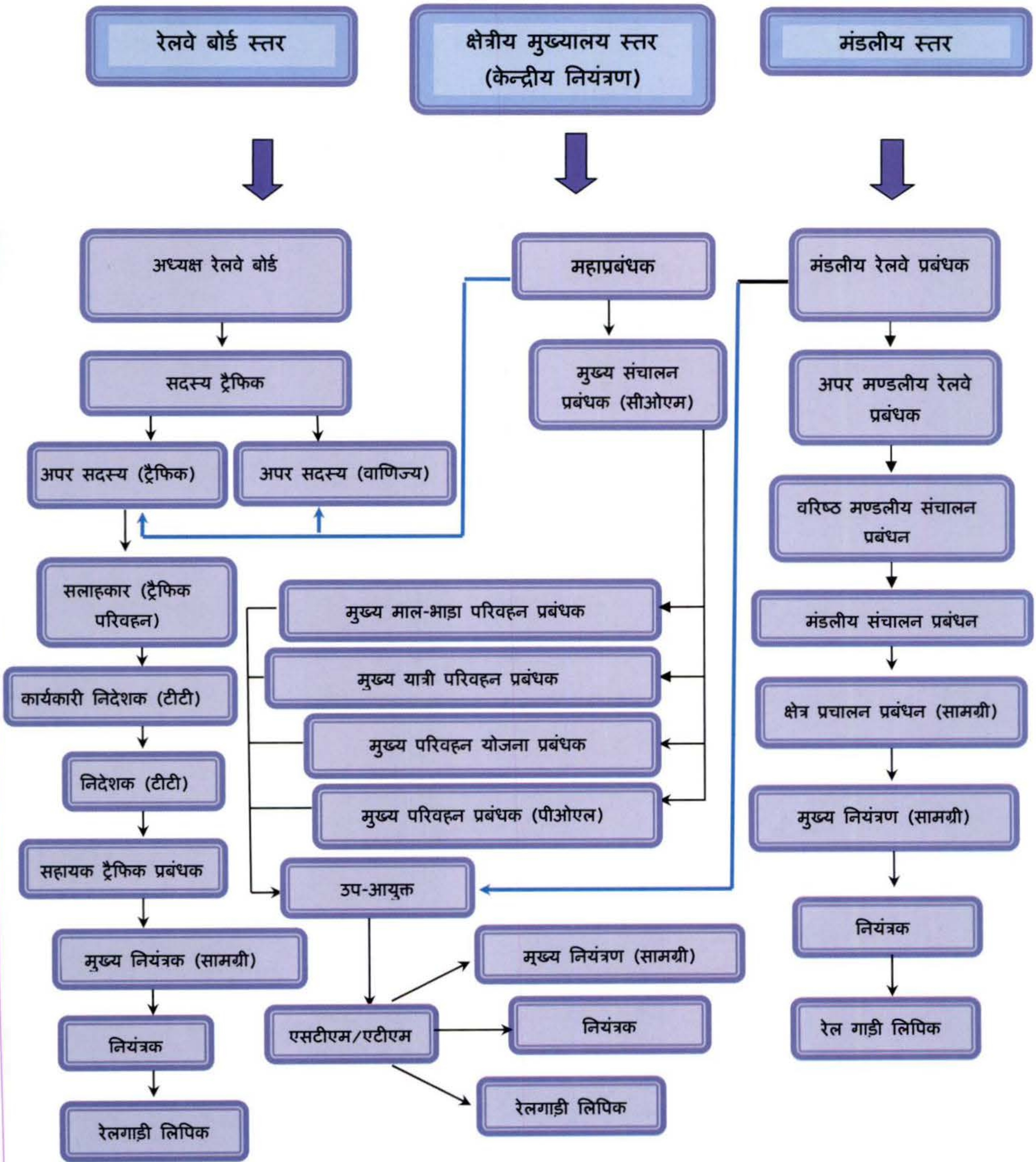
5.1 निगरानी

भारतीय रेल की नियंत्रण संस्था गाड़ी के संचालन का मुख्य केन्द्र है। यह अपने संपूर्ण नेटवर्क पर निरंतर दिन भर चलती हुई गाड़ी, गतिशील स्थिति में, रेलवे की परिसंपति प्रबंधन को नियंत्रित करता है। भारतीय रेल पर संचालन नियंत्रण का मूलभूत ढांचा मण्डलीय स्तर पर मौजूद है, जिसे क्षेत्र नियंत्रण स्तर तक भी विस्तारित कर दिया गया है, इसके साथ-साथ, केन्द्रीय नियंत्रण कार्यालय मुख्यालय और एक रेलवे बोर्ड में स्थित है। नियंत्रण संस्था का मुख्य उद्देश्य निम्नलिखित रूप से है:-

- मेल गाडियों की समयनिष्ठा सुनिश्चित करने के लिये
- रोलिंग स्टॉक का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए
- सेक्शन क्षमता का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिये
- माल गाडियों की गति बढ़ाने के लिये
- गाडी चालक दल का अधिकतम उपयोग

पूरी संस्था, पूरे रेल नेटवर्क पर गाड़ियों की वास्तविक गति की निगरानी के लिये बिना रूके दिनभर, वर्ष के सभी दिन कार्य करती है। यार्ड, टर्मिनल और आसपास के डिवीजनों के साथ नियंत्रण कार्यालय द्वारा यार्ड में गाड़ियों के पूर्वानुमान से संबंधित जानकारी के विनिमय के लिये साइडिंगो आदि पर लदान/उतराई को पूरा करने और आसपास के डिवीजनों के साथ विनिमय के लिए नियमित सम्मेलन किया जाता है। नियंत्रण कार्यालय का संरचनात्मक ढांचा निम्नलिखित प्रकार है:-

संगठनात्मक चार्ट (नियंत्रण कार्यालय)



5.2 नियंत्रण कार्यालय (रेलवे बोर्ड)

रेलवे बोर्ड में नियंत्रण कार्यालय को आपातकालीन नियंत्रण कहा जाता है। मुख्य नियंत्रक आपातकालीन नियंत्रण में कार्यकलापों की देखभाल करता है। एफओआईएस के साथ-साथ हस्त्य रूप से अनुरक्षित लदान, रेक संचलन आदि की दैनिक स्थिति को रेलवे बोर्ड ने नियंत्रण कार्यालय के साथ-साथ मंडलीय/केन्द्रीय नियंत्रण के मध्य अदला-बदली किया जाता है। माल परिवहन संचलन के संबंध में मुख्य नियंत्रक सलाहकार/यातायात की अध्यक्षता में परिवहन यातायात निदेशालय में अधिकारियों को रिपोर्ट करता है। दैनिक वार्तालाप माल गड़ियों के संचलन की निगरानी से संबंधित मामलों पर रेलवे बोर्ड में परिवहन निदेशालय में कार्यकारी निदेशक स्तर के अधिकारियों और क्षेत्रों में मंडलीय प्रचालन प्रबंधकों के साथ-साथ क्षेत्रीय रेलवे में मुख्य प्रचालन प्रबन्धकों के बीच आयोजित की जाती है।

5.3 केन्द्रीय नियंत्रण कार्यालय (क्षेत्रीय मुख्यालय)

सभी क्षेत्रीय रेलवे में परिवहन की जिम्मेदारी मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक और मुख्य माल परिवहन प्रबंधक (सीएफटीएम) की सहायता से मुख्य प्रचालन प्रबंधन (सीओएम) की है। सीओएम परिवहन के संबंध में सभी मंडलों को परामर्श देता है और सुनिश्चित करता है कि उद्देश्यों को योजना के अनुसार पूरा किया जाता है। मुख्य नियंत्रक केन्द्रीय नियंत्रण का अध्यक्ष है। सभी कार्यों को उनके प्रत्यक्ष पर्यवेक्षण पर किया जाता है। वह सीओएम को जवाबदेह है। उनके कर्तव्यों में निम्नलिखित शामिल है-

- यह पुष्टि करने के लिए पिछले दिन के निष्पादन की समीक्षा करना कि सभी पूर्वानुमानों को पूरा किया गया है।
- मुख्यालयों, संलग्न मंडलों, रेलों से अपेक्षित सहयोग को दर्शाने वाले वर्तमान पूर्वानुमान तैयार करना, सामान्यतः ये इंटरचेंज, लदान और इंजन उपयोगिता, जांच नियंत्रण चार्टों और गाडियों के सभी परिहार्य अवरोधन को वरिष्ठ मंडलीय प्रचालन प्रबंधन/मंडलीय प्रचालन प्रबंधक के ध्यान में लाने से संबंधित है।
- स्टेशनों और टर्मिनलों पर स्टॉक के अवरोधन की निगरानी करना।

- पड़ोसी मंडलों के साथ सम्पर्क बनाए रखना।
- रनिंग स्टाफ के काम के घंटो और कर्मीदल की बैलेसिंग की जांच करना।
- इंजीनिरिंग ब्लॉकों, विद्युत ब्लॉकों आदि को देना,

16 क्षेत्रीय मुख्यालयों में केंन्द्रीय नियंत्रण कार्यालय के अभिलेख की समीक्षा से पता चला कि आवश्यक जानकारी[54] क्षेत्रीय मुख्यालयों को मंडलीय नियत्रंण से दैनिक प्राप्त की जा रही थी। छः क्षेत्रीय रेलवे (म रे, पू त रे, उ पू रे, उ सी रे, द पू म रे और प रे) में यार्ड बैलेंस, गाड़ी की चलायमान स्थिति और इंटरचेंज स्थिति जैसी जानकारी क्षेत्रीय मुख्यालयों में नियंत्रण कार्यालय में प्राप्त नहीं की जा रही थी। दूसरी सभी जानकारी टेलिफोन या एफओआईएस के माध्यम से प्राप्त की जा रही थी। इस प्रकार, इन छः क्षेत्रीय रेलवे में यार्ड बैलेंस, गाड़ी की चलायमान स्थिति और इंटरचेंज स्थिति पर अपेक्षित जानकारी के अभाव में वैगन की उपलब्धता और गड़ियों के समय पर संचलन को मॉनीटर नहीं किया जा सका था। नियंत्रण कार्यालय द्वारा अपेक्षित रजिस्टर का अनुरक्षण न करना पायलटों और स्थायी वैगनों की मंजूरी सहित खण्डवार चलाई जाने वाली गड़ियों के पूर्वानुमान, थोक लदान केन्द्रों के लिए खाली डिब्बों की आपूर्ति, प्रतिस्थापन और हटाव के लिए योजना, इंजीनियरिंग ब्लॉकों के लिए योजना आदि के पुर्वानुमानों के संबंध में माल के प्रचालन के दैनिक नियंत्रण को प्रभावित करेगा। यह दो महत्वपूर्ण माध्यमों अर्थात् मार्गदर्शन एवं सहयोग तथा भावी योजना, से दैनिक प्रचालन को भी प्रभावित करेगा।

5.4 मंडलीय नियंत्रण कार्यालय

मंडलीय नियंत्रण कार्यालय मंडलीय मुख्यालयों में स्थित है और संचार प्रणाली के विभिन्न माध्यमों से स्टेशनों और यार्डो से जुडे हैं। मुख्य नियंत्रक मंडलीय स्त्तर पर नियंत्रण के अध्यक्ष हैं और वह मंडलीय प्रचालन प्रबंधक (डीओएम) को जवाबदेह हैं। मंडलीय स्तर पर नियंत्रण कार्यालय के कर्त्तव्य केंद्रीय नियत्रंण स्तर (क्षेत्रीय मुख्यालय) उनके कर्तव्य के समान हैं।

---

[54] वैगनों में स्टॉक स्थिति विशेष रूप से पुराने बकाया, लदान/उतराई स्थिति, यार्ड बैलेंस, फोरेन रेलवे सहित कुल गाड़ियों और इन्टरचेंज स्थिति जैसे स्टॉक अभिलेखों को दर्शाने वाला

लेखापरीक्षा ने 16 क्षेत्रीय रेलों में चयनित 32 मंडलीय नियंत्रण कार्यालयों में महत्वपूर्ण रजिस्टर के अनुरक्षण की स्थिति की समीक्षा की और पाया कि पांच क्षेत्रों (इज्जतनगर-उ पू रे, लम्डिंग और कटिहार-उ सी रे, चेन्नई और त्रिवेन्द्रम-द रे, हुबली और बैंगलोर शहर-द प रे और कोटा-प म रे) में केवल सात मंडलीय नियंत्रण कार्यालयों ने सभी अपेक्षित रजिस्टरों का अनुरक्षण किया था लेखापरीक्षा में संवीक्षा से पता चला कि कुछ क्षेत्रीय रेलों में अपेक्षित रजिस्टरों/अभिलेख का अनुरक्षण नहीं किया जा रहा था जिस नीचे दर्शाया गया है **(अनुबंध 11)।**

तालिका 36-नियंत्रण कार्यालयों में अभिलेखों का अनुरक्षण

विवरण	अनुरक्षित किए जाने वाले अभिलेख/रजिस्टर	मंडलो/क्षेत्रीय रेलों में अनुरक्षण न किए अभिलेख
खण्डीय नियंत्रक	रूग्ण वैगन रजिस्टर	9 क्षेत्रीय रेलों में 10 डीएनज
	यार्ड रिपोर्ट रजिस्टर	7 क्षेत्रीय रेलों में 11 डीएनज
	लदान रजिस्टर	4 क्षेत्रीय रेलों में 5 डीएनज
	यार्ड शेष रजिस्टर	9 क्षेत्रीय रेलों में 12 डीएनज
उप. मुख्य नियंत्रक	यार्ड रनिंग बैलेंस रजिस्टर	10 क्षेत्रीय रेलों में 14 डीएनज
	पूर्वानुमान और स्वीकरण पुस्तिका	4 क्षेत्रीय रेलों में 06 डीएनज
	गाड़ी आदेश पुस्तिका	03 क्षेत्रीय रेलों में 05 डीएनज
	मालगाड़ी निष्पादन रजिस्टर	08 क्षेत्रीय रेलों में 09 डीएनज
	अधिक विमीय प्रभार रजिस्टर	7 क्षेत्रीय रेलों में 10 डीएनज
विद्युत नियंत्रक	इंजन लिंक	7 क्षेत्रीय रेलों में 09 डीएनज
	कर्मीदल स्थिति स्थिति	3 क्षेत्रीय रेलों में 04 डीएनज
	असामान्य अवरोधन दर्शाने वाले रजिस्टर	4 क्षेत्रीय रेलों में 4 डीएनज
	इंधन शेष रजिस्टर	5 क्षेत्रीय रेलों में 7 डीएनज

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों में क्षेत्रीय लेखापरीक्षा इकाईयों द्वारा क्षेत्रों में नियंत्रण कार्यालयों से एकत्र किए गए अभिलेख

नियत्रंण कार्यालयों में आवश्यक रजिस्टरों का अननुरक्षण इन क्षेत्रीय रेलों में मंडलीय नियंत्रण प्राधिकरणों की तरफ से खराब मॉनिटरिंग को दर्शाता है।

चार क्षेत्रीय रेलों[55] में आवश्यक रजिस्टरों का अनुरक्षण एकरूप प्रक्रिया का उल्लंघन करते हुए मंडलीय नियंत्रण कार्यालय की बजाय यार्ड/डिपू में किया जा रहा था।

क्षेत्रीय स्तर के साथ-साथ मंडल में नियंत्रण कार्याल्य की प्रभावी कार्यप्रणाली नियंत्रण संगठन के उद्देश्यों को पूरा करने में परिवर्तित होती है जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका 37- नियंत्रण कार्यालयों में अनुरक्षित अभिलेखों की उपयोगिता

नियंत्रण संगठन के उद्देश्य	उन अभिलेखों के नाम जो वाछिंत उद्देश्य को प्राप्त करने में सहायता करते हैं
मेल/एक्सप्रैस और यात्री गाडियों की समयनिष्ठा को सुनिश्चित करना	माल गाड़ी निष्पादन रजिस्टर
	इंजन लिंक और कर्मीदल स्थिति
	इंधन शेष रजिस्टर
	समयनिष्ठा रजिस्टर
चल स्टॉक की अधिकतम उपयोगिता को सुनिश्चित करना	असामान्य अवरोधन को दर्शाने वाला रजिस्टर
	रूग्ण वैगन रजिस्टर
	यार्ड रिपोर्ट/शेष रजिस्टर
	थोक लदान केंद्रों के लिए खाली डिब्बों की आपूर्ति के लिए पूर्वानुमान
	स्थायी वैगन रजिस्टरों की मंजूरी
	यार्ड रनिंग शेष रजिस्टर और इंजन बुक
खण्ड क्षमता की अधिकतम उपयोगिता को सुनिश्चित करना	पूर्वानुमान और स्वीकरण पुस्तिका
	खण्ड नियंत्रक की डायरी और प्रभार पुस्तिका
माल गाडियों की गति में वृद्धि करना	इंधन शेष रजिस्टर
	मुख्यालय सम्मेलन रजिस्टर
	मार्गदर्शन तथा सहयोग एवं भावी योजना
	मालगाड़ी निष्पाद रजिस्टर
गाड़ी कर्मीदल की अधिकतम उपयोगिता	नियंत्रण विफलता रजिस्टर
	गाड़ी परामर्श पुस्तिका
	इंटरचेंज रजिस्टर
	इंजन लिंक और कर्मीदल स्थिति

स्रोत: भारतीय रेल की परिचालन नियम पुस्तक

इसके अलावा, जैसाकि अध्याय III और IV में चर्चा की गई है, पीओएच के दौरान लदान/उतराई केन्द्रों, वैगन जांच केंदों और कार्यशालाओं जैसे विभिन्न कार्यकलाप

[55] पू त रे (डब्ल्यूएटी डिवीजन), उ रे (डीएलआई एवं यूएमबी), उ म रे(एएलडी) और द पू रे (एडीआर एवं सीकेपी)

केन्द्रों में वैगनों के असामान्य अवरोधन रेलवे बोर्ड स्तर से मंडलीय स्तर तक ठीक नियंत्रण कार्यालय के गठन वाली भारतीय रेल के बावजूद अप्रभावी मॉनिटरिंग का स्पष्ट सूचक है। इसलिए, भारतीय रेल के परिचालन नियम पुस्तक के यथा उल्लिखित कविपय रजिस्टरों के अननुरक्षण ने मॉनिटरिंग को प्रभावित किया और इसके परिणामस्वरूप वैगनों की उपलब्धता को प्रभावित करते हुए अधिक अवरोधन, इंजनों की अनुपलब्धता और मालगाड़ियों की औसत गति में अवरोधन जैसे मालगड़ियों के प्रबंधन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय के पास स्वयं का विशेष मॉनिटरिंग कार्य है जोकि मंडलीय नियंत्रण कार्यालय द्वारा सूक्ष्म स्तर की मॉनिटरिंग की तुलना में वृहत स्तर पर मॉनीटर करता है। रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि एफओआईएस के उपयोग के साथ रजिस्टरों में पहले रिकॉर्ड किए गए डाटा के लाट को आसानी से वापस लिया जा सकता है और इसलिए रजिस्टरों से अभिलेखों की कमी का मॉनिटरिंग के अभाव में अनुमान नहीं लगाया जा सकता। रेल मंत्रालय का उत्तर वैध नहीं है, जैसाकि यह विराधाभासी है क्योंकि एफओआईएस डाटा के विश्लेषण के मामले पर रेल मंत्रालय ने स्वयं बताया था कि यद्यपि इसके सफल कार्यान्वयन के लिए काफी प्रयत्न किए गए है फिर भी एफओआईएस डाटा को प्रणाली में हस्त्य रूप से फीड किया जाता है और प्रशिक्षित श्रमबल हर समय उपलब्ध नहीं हो सकते, इसलिए रजिस्टरों में अनुरक्षित अभिलेख के उपयोग का अपनें निर्णय लेने में नियंत्रण कार्यालयों के लिए काफी महत्व है जब तक कि एफओआईएस की उपयोगिता स्थापित नहीं हो जाती और यह नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग द्वारा एकीकृत नहीं किया जाता।

5.5 कार्यशालाओं के अनुरक्षण प्रचालनों और परिचालन विभाग तथा कार्यशाला प्राधिकरणों के बीच समन्वय की मॉनिटरिंग

कार्यशालाओं में, समस्त मॉनिटरिंग का कार्य मुख्य कार्य प्रबंधक की अध्यक्षता में कार्यशाला प्राधिकारियों पर निर्भर करता है। प्रचालन और कार्यशाला प्राधिकारियों के बीच समन्वय व्यवस्था को देखने के लिए कोई तंत्र अभिलेख में नहीं पाया गया था।

यह तथ्य अध्याय **IV** में शामिल इन टिप्पिणयों से अधिक प्रमाणित हो जाता है कि वैगनों ने पीओएच के पहले एवं बाद में यार्डों में अवरोधन का सामना किया। एक बार वैगन/इंजन को कार्यशाला में ले जाए जाने के बाद प्रचालन की भूमिका समाप्त हो जाती है। परिचालन विभाग वैगन/इंजन को सेवा में भेजने के लिए कार्यशाला से वापस भेजने के बाद एक बार फिर परिदृश्य में आता है इसके अलावा, जैसकि पैरा 4.4.3 और 4.4.4 में टिप्प्णी की गई है। कार्यशालाओं में वैगनों के पीओएच में मरम्मत में विलम्ब और पीओएच करने में देखे गए अधिक प्रतीक्षित समय स्पष्ट रूप से कार्यशाला में मॉनिटरिंग तंत्र के अभाव को दर्शाते है।

उपलब्धता को प्रभावित करने वाले विभिन्न कार्यकलाप केन्द्रों पर वैगनों के अत्यधिक अवरोधन और मालगाड़ियों की औसत गति में ह्रास, मालगाड़ियो को चलाने के लिए इंजनों की अनुपलब्धता के मामले उस मॉनिटरिंग तंत्र की ओर पर्याप्त रूप से संकेत करते हैं जोकि संवर्धित प्रभाविकता के लिए व्यवस्था को सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है।

अध्याय VI निष्कर्ष और सिफारिशें

6.1 निष्कर्ष

भारतीय रेल (आईआर) देश में 40 *प्रतिशत* माल परिवहन के यातायात के साथ विश्व परिवहन में तीसरा सबसे बड़ा नेटवर्क हैं। तथपि, भारतीय रेल ने रेल माल परिवहन हिस्सेदारी में निरंतर और त्वरित क्षरण का अनुभव किया। यद्यपि मालभाड़ा क्षेत्र में भारतीय रेल की बाजार हिस्सेदारी में पर्याप्त रूप से कमी आई है फिर भी भारतीय रेल के माल परिवहन ने पिछले दो दशकों के दौरान प्रोत्साहक वृद्वि देखी है।

मालभाड़ा क्षेत्र में भारतीय रेल की बाजार हिस्सेदारी में पिछले दो दशकों के दौरान 53 से 35 प्रतिशत तक की पर्याप्त गिरावट आई है। मालगड़ियों का प्रचालन मुख्यत: निम्नलिखित पर निर्भर करता है:

- इंजन, वैगनों, कर्मीदल की उपलब्धता और मालगड़ियों के संचलन के लिए उचित रेलपथ
- बेहतर टर्न रांऊड समय को प्राप्त करने के लिए चल स्टॉक की समय पर मरम्मत और अनुरक्षण तथा इष्टतम उपयोग

इंजन और वैगनों की खरीद वैगनों और इंजनों की आवश्यकता के निर्धारण के अनुरूप नहीं थी। यह दर्शाता है कि निर्धारित आवश्यकता को अधिक बताया गया था। रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (पीएसयूज़) और रेलवे की निजी उत्पादन इकाई पूर्ण रूप से आदेश की गई मात्रा की आपूर्ति नहीं कर सकी थी। इसी प्रकार, 5568 संख्या की प्रक्षेपित आवश्यकता के प्रति इस अवधि के दौरान 2639 इंजन प्राप्त हुए थे। आवश्यकताओं की तुलना में चल स्टॉक की उपलब्धता में असंतुलन ने वास्तविक आधार पर आवश्यकता के निर्धारण को न्यायसंगत किया और प्रबंधन में

सुधार किया। इसके अलावा, रेलवे प्रणाली में आबंटित वैगनों की आपूर्ति और उन्हें शुरू करने में विलम्ब के कारण अपनी अर्जन क्षमता बढ़ाने के लिए भारतीय रेल को अवसर की हानि हुई।

विभिन्न दक्षता मापदंडों को ह्रास मालगाड़ी के सहज और प्रभावी प्रचालन में बाधा थी। चलने वाली 50 प्रतिशत से अधिक गड़ियाँ 20 किमी प्रति घंटा से कम पर देखी गई थी। खाली वैगन के संचलन से कुल वैगन के संचलन की प्रतिशतता समीक्षाधीन अवधि के दौरान 33 से 47 प्रतिशत के बीच थी। वैगनों ने टर्मिनल यार्डों और मार्ग में आने वाले स्टेशनों के साथ साथ लदान/उतराई केंद्रों पर अवरोध वहन किया। कई मामलों में 24 घंटों से अधिक का औसत अवरोधन था। इसके अतिरिक्त वैगन ने विभिन्न टर्मिनल यार्डों में 15 घंटे से अधिक साइडिंगो और माल शेडों से लदान/उतराई केन्द्र अपेक्षित मूलभूत अवसंरचना में त्रुटिपूर्ण पाए गए थे जिसके कारण लदान/उतराई कार्यों के दौरान वैगन स्टॉक में अवरोधन हुआ। छः क्षेत्रीय मालगाड़ियों ने इंजनों की कमी के कारण देरी से चलना शुरू कर दिया था।

टर्मिनल यार्डों से जुड़ी हुई रूग्ण लाईन में वैगनों की जांच के दौरान परिचालन कार्यकलापों के अनफिट पाए गए वैगनों को असामान्य रूप से दीर्घावधि के रोक दिया गया था। इसके अलावा, 5481 वैगनों को पीओएच में 90 दिनों के अन्दर अनफिट पाया गया था जोकि अनुचित अनुरक्षण का स्पष्ट सूचक है जो रेलवे को सम्भावित अर्जन से वंचित कर रहा है।

परिचालन कार्यकलापों के लिए अनफिट घोषित किए जाने के बाद रूग्ण लाइनों को भेजे गए 86 प्रतिशत वैगनों में रूग्ण लाइनों में मरम्मत में विलम्ब देखे गए थे। टर्मिनल यार्डों/रूग्ण लाइनों में सीभी कार्यकलापों के लिए अवरोधन के कोई अनुज्ञेय मानदण्ड या तो रेलवे बोर्ड या क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर मौजूद नहीं थे। रूग्ण लाइनों में मरम्मत किए गए वैगनों का परिवहन उपयोग के लिए रखें जाने से पहले यार्ड में अवरोधन किया गया जिसके परिणामस्वरूप वैगनों का कम उपयोग हुआ। अवसंरचना सुविधा के साथ-साथ टर्मिनल यार्डों में और पीओएच कार्यशालाओं में सभी जाँच बिन्दुओं पर अपेक्षित मशीनरी एवं संयंत्र की अनुपलब्धता ने वैगनों के

समय से अनुरक्षण को प्रतिकूल रूप को प्रभावित किया जिसके कारण वैगनों का अवरोधन हुआ।

आठ क्षेत्रीय रेलवे वैगनों के पीओएच को करने के लिए निर्धारित किए गए लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सका था। पीओएच के लिए अदेय कई वैगनों को 2008-13 के दौरान पीओएच के लिए कार्यशाला में गलती से प्राप्त किया गया था। इनमें से कई वैगनों को तीन माह से एक वर्ष के विलम्ब के साथ कार्यशाला प्राधिकारियों द्वारा बाहर किया गया था।

आवधिक ओवरहॉलिंग के लिए वैगनों को भेजने के लिए व्यवस्था, ओवरहॉलिंग में कार्यशालाओं द्वारा लिए गए समय और ओवरहॉलिंग के बाद वापस भेजे गए वैगनों के हटाव की समीक्षा से पता चला कि वैगनों को इन सभी स्तरों पर अवरोधन का सामना करना पड़ा था। पीओएच के लिए अतिदेय शेष वैगनों के मामले अनुरक्षण कार्यकलापो की अनुचित और अप्रभावी मॉनिटरिंग को दर्शाते है और पीओएच की निर्धारित तारीख से परे इन वैगनों को चलाते समय सुरक्षा जोखिम पैरा करते हैं।

चयनित जॉच केन्द्रों और कार्य कार्यशालाओं पर स्थिति की जांच से पता चला कि अस्वीकृत वैगनों को एनसीओ द्वारा फिट के रूप में प्रमाणित किए बिना स्थानीय रूप से पास किया जाता था और सेवा में भेजा जाता था। यह अनियमित था और नियमों के उल्लघंन में था तथा यह मालगाड़ियों के सुरक्षित चालन के साथ समझौता था।

काफी संख्या में वैगन जांच के दौरान लदानयोग्य नहीं पाए गए थे और रेल प्रशासन माल सेवाओं के लिए इन वैग्नों को फिट नहीं रख सका। वैगनों के अलदानयोग्य होने की घटनाएं काफी हद तक परिहार्य है यदि लदान/उतराई केंदों पर उचित मॉनिटरिंग का प्रावधान है और लदान/उतराई प्रचालनों के दौरान अनुपयुक्त प्रबंधन के कारण अलदानयोग्य होने वाले वैगनों के लिए जवाबदेह निजी साइडिंग मालिकों के प्रति दंण्डात्मक कार्रवाई की जाती है।

6.2 सिफारिशें

- *भारतीय रेल को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि वैगनों/इंजनों की प्राप्ति निर्धारित आवश्यकताओं के अनुरूप हैं। फर्मों द्वारा वैगनों के उत्पादन को मासिक आधार पर मॉनीटर किया जाना चाहिए और उत्पादन लक्ष्यों के अननुपालन के लिए उपयुक्त कार्रवाई की जानी चाहिए।*
- *भारतीय रेल को प्राथमिकता पर माल शैडो/साइडिंगों में मूलभूत अवसंरचना सुविधाओं की उपलब्धता में कमी का समाधान करने की भी आवश्यकता है जो निश्चित रूप से वैगनों के अनावश्यक अवरोधन पर रोक लगाने में सहायता करेगी।*
- *भारतीय रेल को प्रत्येक कार्यकलाप केंद्र पर वैगनों के अवरोधन के लिए मानदंड नियत करने पर विचार करना चाहिए जिससे कि स्टॉक का प्रभावीरूप से उपयोग किया जा सके। भारतीय रेल को प्रभावी प्राचलो में सुधार के लिए तंत्र विकसित करने पर भी विचार करना चाहिए।*
- *भारतीय रेल को टर्मिनल यार्डों में और पीओएच कार्यशालाओं में सभी जॉच केंद्रों पर सभी अवसंरचना सुविधा के साथ साथ अपेक्षित मशीनरी एवं संयंत्र उपलब्ध कराने चाहिए तथा पीओएच के दौरान कार्यशालाओं के साथ-साथ जांच केंद्रों पर चल स्टॉक के अवरोधन को न्यूनतम करने के लिए कार्यशाला में वैगन के पीओएच के लिए रूग्ण लाइन में वैगन की मरम्मत के लिए पर्याप्त समय सीमा नियत की जानी चाहिए।*
- *यह सुनिश्चित करने के लिए एक उचित मॉनिटरिंग तंत्र विकसित करने की आवश्यकता है कि पीओएच के लिए देय वैगनों को गलती से कार्यशालाओं को नहीं भेजा जाता है। भारतीय रेल को चूककर्ता पार्टियों के प्रभावी निवारण स्थापित करने की आवश्यकता है जिससे कि लदान/उतराई प्रचालनों के दौरान पार्टियों द्वारा वैगनों के गलत प्रबंधन के कारण अलदानयोग्य होने वाली वैगनों के मामलों को परिहार किया जा सके।*

- *भारतीय रेल को लदान/उतराई और अनुरक्षण प्रचालनों के दौरान अपने मॉनिटरिंग तंत्र को सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है जिससे वैगनों के दीर्घावधियों के लिए अनावश्यक रूप से अवरोधन के कारण वैगनों की उपलब्धता प्रभावित न हो।*

(सुमन सक्सेना)
उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली
दिनांक: 24 नवम्बर 2014

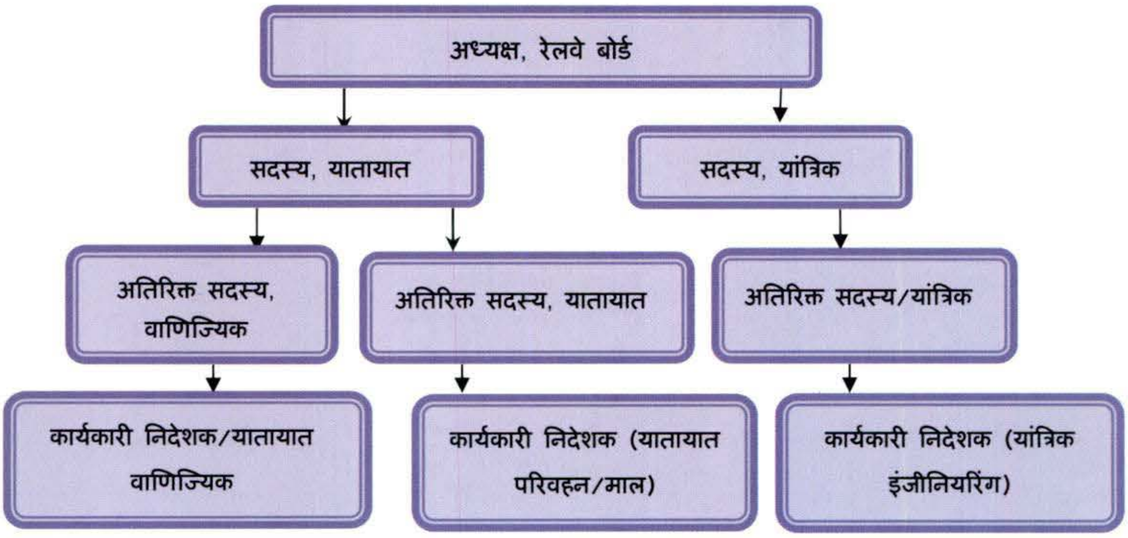
प्रतिहस्ताक्षरित

(शशि कान्त शर्मा)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

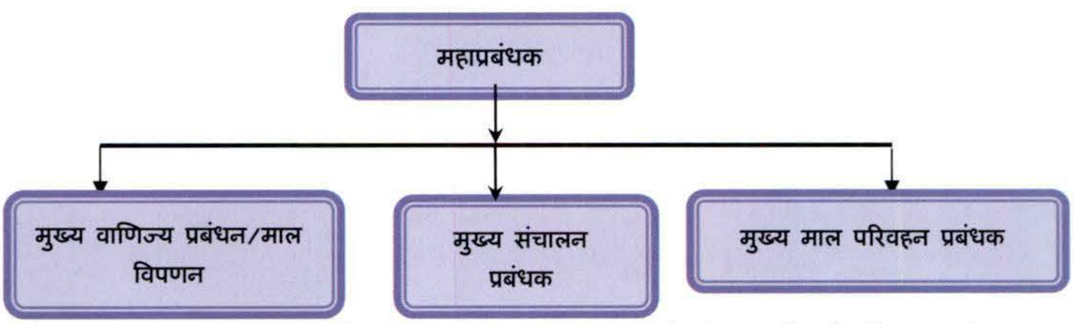
नई दिल्ली
दिनांक: 24 नवम्बर 2014

परिशिष्ट I (पैरा 1.2)

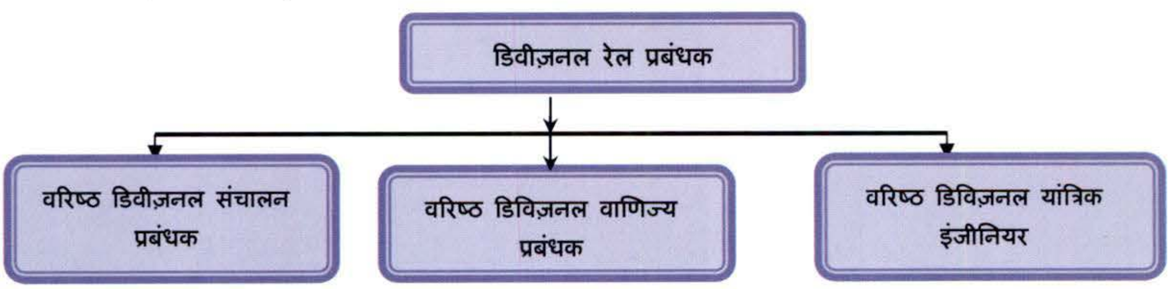
संगठनात्मक चार्ट



जोनल रेलवे के स्तर पर ढुलाई संचालन हेतु उत्तरदायी रेलवे कार्यकारियों का संगठनात्मक चार्ट इस प्रकार है:



डिवीज़नल स्तर पर ढुलाई संचालन हेतु उत्तरदायी रेलवे कार्यकारियों का संगठनात्मक चार्ट इस प्रकार है:



परिशिष्ट-II -- नमूना चयन (पैरा 1.5)

क्र. सं.	जोन	डिवीजन	लोडिंग बिन्दु (साइडिंग/माल शेड)	अनलोडिंग बिन्दु (साइडिंग/माल शेड)	सिकलाइन वाले टर्मिनल यार्ड	वैगन डिपो	वैगन निर्माण एवं पीओएच कार्यशालाएं
1	2	3	4	5	6	7	8
1	सीआर	नागपुर	1) डब्ल्यूसीएल साईडिंग घुग्घस	1) एनटीपीजी साईडिंग, चंद्रपुर	1) ट्रांबे यार्ड	सीएण्डडब्ल्यू डिपो धुंध	केंद्रीय रेलवे में कोई वैगन पीओएच कार्यशाला नहीं
			2) वाणी गुड्स	2) खापरी गुड्स	2) वाडी यार्ड	वैगन रिपेयर डिपो, भुसावल (आरओएच गतिविधि)	
		सोलापुर	3) एसीसी साइडिंग, वाडी	3) एफसीआई साइडिंग, अजनी			
			4) कुर्दुवाडी गुड्स	4) नासिक रोड गुड्स			
				5) एमएसईबी साईडिंग, ओढा			
2	ईआर	असंसोल	1) पुरे शीतलपुर कोलरी साईडिंग	1) चिंपई (बीकेटीपीपी) साईडिंग	अप सिक लाईन/अंदल	अंदल	जमालपुर कार्यशाला
			2) इंटीग्रेटेड कोल माइन्स लि. साईडिंग	2) मेजी थर्मल पावर स्टेशन साईडिंग/रागिनीगंज (एमटीपीएस)	डाउन सिक लाईन/ अंदल		
		हावड़ा	1. पकुर	1) दनकुनी गुड्स	पकुर सिक लाइन	पकुर	
			2.पकुर स्टोर (कोयले के अलावा)	2).बंदेल थर्मल पावर स्टेशन साईडिंग			
3	ईसीआर	धनबाद	1. रे (बचरा साईडिंग - निजी	1. बरकछिया	1. बरवाडीह	वैगन केयर सेंटर, मुगलसराय	यांत्रिक कार्यशाला, समस्तीपुर
			2. बरकाकाना गुड्स शेड	2. विन्ध्याचल सुपर थर्मल पावर स्टेशन, शक्तिनगर (निजी)	2. नारायणपुर अनंत		
		सोनपुर	1. मानसी	1. नारायणपुर अनंत एवं एफसीआई साईडिंग, एनआरपीए (निजी)			
			2. नौगछिया	2. एफसीआई साईडिंग, एनआरपीए (निजी)			
4	ईसीओआर	खुर्दा रोड	1. नयागढ़ गुड्स शेड (एनवाईजी)	1. कटक गुड्स शेड (सीटीसी)	प्रदीप/सीएण्डडब्ल्यू	अयस्क विनिमय यार्ड	पू.त.रे. में कोई वैगन
			2. जेएनसी साईडिंग (एसबीसीटी)	2. भूषण स्टील प्लांट प्रा. साईडिंग			

			निजी सा.	(एमबीएमबी)			कार्यशाला नहीं
		वाल्टेयर	1. विशाखापट्टनम न्यू गुड्स शेड (वीएनसीडब्ल्यू)	1. विशाखापट्टनम न्यू गुड्स शेड (वीएनसीडब्ल्यू)	अयस्क विनिमय यार्ड/विशाखापट्टनम		
			2. गंगावरम पोर्ट. प्रा. लि. (एमजीपीवी) निजी साइडिंग	2. विशाखापट्टनम स्टील प्लांट प्रा. साईडिंग (वीएसपीएस)			
5	एनआर	दिल्ली	1. जाखल (जेएचएल)	1. गाजियाबाद (जीजेडबी)	तुगलकाबाद (टीकेडी)	खानलमपुर (केएलजेवाई)	जगधारी कार्यशाला
			2. आईओसी-बहोली (बीएचयूएल) निजी साईडिंग	2. शकूरबस्ती (एसएसबी)			
		अंबाला	1. बरनाला (बीएनएन)	1. चंडीगढ़ (सीडीजी)	खानलमपुर (केएलजेवाई)		
			2. पटियाला (पीटीए)	2. रूप नगर थर्मल पावर प्लांट (आरपीएआर)			
6	एनसीआर	इलाहाबाद	1. सीपीसी कानपुर	1. नैनी गुड्स शेड	जीएमसी (गुड्स मार्शलिंग यार्ड कौनपोर	झाँसी वैगन डिपो	झाँसी वैगन कार्यशाला
			2. जे.पी. सीमेंट साईडिंग चुनार	2. पनकी पावर हाऊस साईडिंग			
		झाँसी	1. दतिया गुड्स शेड	1. ग्वालियर गुड्स शेड	झाँसी यार्ड		
			2. डीटीपीजी साईडिंग परीच्छा	2. परीच्छा थर्मल पावर प्लांट साईडिंग, परीच्छा			
7	एनईआर	इज्जतनगर	1.बिलासपुर रोड/गुड्स शेड	1. रूद्रपुर सिटी/गुड्स शेड	1. गोंडा यार्ड	पू.रे. में कोई वैगन कार्यशाला नहीं	पू.रे. में कोई वैगन कार्यशाला नहीं
			2. काशीपुर/गुड्स शेड	2.सीपीएमएल साइडिंग/लालकुआँ			
		लखनऊ	1. गोंडा गुड्स/शेड	1. नकाहा जंगल/गुड्स शेड			
			2. शुगर मिल साइडिंग पलियाकलन (एमजी)	2.भारत पेट्रोलियम साईडिंग/गुड्स शेड			
8	एनएफआर	लंबडिंग	1. न्यू गुवाहाटी (एनजीसी) 2. एचपीसी लि./सा./एचजेसी/जागीरोड (जेआईडी)	1. न्यू गुवाहाटी (एनजीसी) 2. एचपीसी लि./सा./एचजेसी/जागीरोड (जेआईडी)	न्यू गुवाहाटी (लंडिंग डिवीज़न)	वैगन डिपो/न्यू गुवाहाटी	न्यू बोंगाई गाँव कार्यशाला

		कटिहार	1. न्यू जलपाईगुड़ी (एनजीपी) 2. एनआरएसआर सा./रंगापानी (आरएनआई) 3. एफसीआई/एमएलएफसी (कटिहार डिवीजन)	1. न्यू जलपाईगुड़ी (एनजीपी) 2. आईएसएमसी/आईओसी/मालदा कोर्ट (एमएलएफसी)	न्यू जलपाईगुड़ी (कटिहार डिवीज़न)		
9	एनडब्ल्यू आर	अजमेर	(1) श्री सीमेंट/बंगुरगर्म (बीएनजीएस), एण्ड बिन्नानी सीमेंट साईडिंग/बिन्नानीग्राम (बीजीकेजी)	अजमेर-लक्ष्मी सीमेंट साईडिंग/बनास (एलसीटीएस) और राणाप्रताप नगर (आरपीजेड)	1. भगत की कोठी (बीजीकेटी)	अजमेर डिवीज़न का मदार (एमडी)	अजमेर डीजल लोको एण्ड वैगन कार्यशाला, अजमेर (एडीएलडब्ल्यू डब्ल्यू)
		जोधपुर	(2) 'जैसलमेर (जेएसएम) और गोटन (जीओटीएन)'	जोधपुर-भगत की कोठी (बीजीकेटी) और पाली मारवाड़ (पीएमवाई)			
10	द.रेलवे	चेन्नई	1. एमएलएफ साईडिंग/तोंडेयारपेट यार्ड (चेन्नई डिवी.)	1. कोरूकपेट गुड्स टर्मिनल	जोल्लारपेट जं.	तिरूचिरापल्ली गुड्स यार्ड	1. कै.एण्ड.वै. वर्कशाप/पेरम्बूर
			2.टीएनईबी साईडिंग/अतीपट्टू (चेन्नई डिवी.)	2. टिस्का साईडिंग तिरूनिंरावुर	मंग्लौर जंक्शन		2. सेंट्रल वर्कशाप/गोल्डन रॉक
		त्रिवेंद्रम	1. बीपीसीएल साईडिंग/ईरमपनम (त्रिवेन्द्रम डिवीजन)	1. कलमेश्वरी			3. जोलारपेट जंक्शन
			2. एफएसीटी साईडिंग ईरमपनम (त्रिवेन्द्रम डिवीजन)	2. कलादी हेतु एफसीआई साईडिंग/अंगमाली			
11	एससीआर	सिकंदराबाद	1.रूद्रमपुर इंक लाइन सं.5 कोलरी साईडिंग, भद्राचेलम रोड (आरयूएसजी)	1. एपीजीईएनसीओ, भद्राचेलम रोड (केटीपीजी) हेतु कोठागुदेम थर्मल पावर स्टेशन	सनतनगर (एसएनएफ)	आरओएम डिपो/गूंटी	1. वैगन रिपेयर शॉप/गुंटूपल्ली (डब्ल्यूआरएस/जीटीपीएल)
			2. करीमनगर गुड्स शेड (केआरएमआर)	2. मै. नेशनल थर्मल पावर कारपोरेशन साईडिंग, रामागुंडम			

			3. एफसीआई साईडिंग चेरलापल्ली (एफसीआईसी)	(एनटीपीसी)			
		विजयवाड़ा	1.काकीनाड़ा शीपोर्टस लिमिटेड साईडिंग, काकीनाड़ा पोर्ट (केएसएलके)	1. काकीनाड़ा पोर्ट गुड्स शेड (सीओके)	विजयवाड़ा (बीजेडए)		
			2. रविकम्पाडू गुड्स शेड (आरवीडी)	2. एपीजीईएनसीओ, कोंडापल्ली (टीपीएके) के लिए (सीओके) थर्मल पावर स्टेशन साईडिंग			
12	एसईआर	चक्रधरपुर	1. टाटा स्थित टिस्को प्राइवेट साईडिंग	1. टाटा स्थित टिस्को प्राइवेट साईडिंग	बोंडामुंडा (बीएनडीएम)	अद्रा डिवीजन का बोकारों स्टील सिटी (बीकेएससी)	खड़गपुर की कार्यशाला (केजीपी)
			2. राउरकेला (आरओयू) गुड्स शेड	2. टाटा गुड्स शेड	केजीपी डिवीजन का निंपुरा (एनएमपी)		
		अद्र डिवीज़न	1. खानूडीह की केकेसी लिंग साईडिंग	1. भागा (वीएए) गुड्स शेड			
			2. भागा (वीएए) गुड्स शेड	2. बांकुरा गुड्स शेड			
13	द पू म रे	बिलासपुर	1.गेवरा प्रोजेक्ट जूनाढ़िह कोलीरी साइडिंग (जीपीसीके) सर्विग स्टेशन गेवरा रोड।	1. छत्तीसगढ़ राज्य बिजली बोर्ड की निजी साईडिंग। चरण-1 (पीसीईके)-सर्विंग स्टेशन कोरबा (केआरबीए)	कोरबा-सिक लाईन	बी.सी.एन. डिपो, रायपुर	वैगन मरम्मत शॉप/रायपुर
			2. गाटोरा गुड्स शेड (जीटीडब्ल्यू) (डीलिंग कोल)	2. बरदवार गुड्स शेड (बीयूए) डीलिंग आयरन ओर			
		रायपुर	1. एमआरएलबी भाटापरा (एमआरएलबी/बीवाईटी) (निजी साईडिंग डीलिंग सीमेन्ट) सर्विंग स्टेशन भाटापारा	1. भिलाई स्टील प्लॉट कन्सट्रक्शन एरिया साइडिंग (बीएसपीसी) डीलिंग आयरन ओर)-सर्विंग स्टेशन भिलाई (बीआईए)	भिलाई एक्सचेंज यार्ड		
			2. बेलहा गुडस शेड-सर्विंग स्टेशन बेलहा (डीलिंग डोलानाईट एण्ड फूड ग्रेल)	2. रायपुर स्टोर्स डिपो (आरएसडभ्) गुडस शेड डीलिंग खाधान्न साल्ट एण्ड सीमेन्ट।			
14	द प रे	हुबली	1. जेएसडब्ल्यूटी साईडिंग	1. जेएसडब्ल्यूटी साइडिंग	एसजीडब्ल्यूएफ यार्ड	वैगन डिपो/हास्पेट	कोई वैगन

			2. रणजीतपुरा स्टेशन	2. बीजापुर गुडस शेड	हुबली यार्ड		कार्यशाला नहीं
		बैंगलौर	1. तोन्डेभावी साइडिंग (एमएपीटी)	1. सेटिलाईटगुडस ट्रमिनल (कन्टेनर यातायात को छोड़कर)			
			2.डोडबालापुर	2.डोडाबाला पुर सीमेन्ट (बीबीएसटी)			
15	प रे	अहमदाबाद	1. लिंच गुड्स शेड	1. कन्कारिया	रतलाम ट्रमिनल यार्ड	गाँधी धाम वैगन डिपो	मरम्मत एंव अनुरक्षण कार्यशाला दाहोद
			2. इफको साईडिंग, गाँधीधाम	2. एईसी साइडिंग साबरमती	बडोदरा ट्रमिनल यार्ड		
		रतलाम	1. रतलाम गुड्स शेड	1. लक्ष्मीबाई नगर			
			2. एसीएस साईडिंग	2. ग्रासीम साईडिंग, नागदा			
16	प म रे	जबलपुर	1. मेहर सिमेन्ट, चितौड़गढ़ साइडिंग(एमएसएसजी)	1. आयल साइडिंग भिटोनी (बीएचटीएन)	न्यू कटनी जंक्शन (एनकेजे)	बीओएक्सएन डिपो न्यू कटनी जंक्शन	वैगन मरम्मत शॉप कोटा
			2. बिओहारी गुड्स शेड (बीईएचआर)	2. कच्चपुरा गुड्स शेड (केईक्यु)			
		कोटा	1. चम्बल फर्टीलाईजर एण्ड केमीकल लिमिटेड साईडिंग (सीएफसीएल)	1. कोटा थर्मल पावर साइडिंग (जीटीपीएस)	कोटा यार्ड		
			2. कोटा गुड्स शेड (केटीटी)	2. कोटा गुडस शेड (केटीटी)			
	16	**32**	**64**	**64**	**32**	**16**	**11**

अनुबुध 1 (पैरा 3.2.1)

विभिन्न पार्टियों को रेको के आबंटन की तुलना में माँग

वर्ष	क्षेत्रीय रेल	चयनित लदान बिन्दु का नाम	मण्डल	विभिन्न पार्टियों द्वारा माँग गए रेकों की सं.	रेल प्रशासन द्वारा आबटिंत रेको की संख्या	निरस्त/भरे ना गए रेकों की सं.	क्या रेक प्राथमिकता अनुसार आबंटित किये गए थे
1	2	3	4	5	6	7	8
		गुड्स शेड					
2011-12 एंव 2012-13	पू त रे	नयागढ़ गुड्स शेड (एनवाईजी)	खुर्दा शेड (केयूआर)	1585	1406	179	हाँ
		विशाखापत्तनम न्यू गुड्स शेड (वीएनसीडब्ल्यू)	विशाखापत्तनम (वीएसकेपी)	609	555	54	हाँ
	म रे	बानी गुड्स	नागपुर	2322	2322	0	हाँ
		कुरदुवाडी (गुड्स)	शोलापुर	117	117	0	हाँ
	पू म रे	बीआरकेए जीएस	धनबाद	274	274	0	हाँ
		एमएनई जीएस	सोनपुर	89	89	0	हाँ
		एनएनए जीएस	सोनपुर	70	31	39	हाँ
	पू रे	पाकुर गुड्स शेड	हावड़ा	2674	2237	437	हाँ
	उ म रे	डीसीपीजी परीचा दतिया गुड्स शेड	झाँसी	1173	669	504	हाँ
		सीपीसी गुड्स शेड/सीएनबी	इलाहाबाद	226	166	60	हाँ
	उ पू रे	गोंडा जं./गुड्स (जीडी)	लखनऊ जं.	197	197	0	हाँ
		बिलासपुर रोड़ (बीएलक्यूआर)	ईज्जतनगर	18	18	0	हाँ
		काशीपुर/गु. (केपीवी)	ईज्जतनगर	67	67	0	हाँ
	उ प रे	जेएसएम (जीएस)	जोधपुर	1213	1213	0	हाँ
		जीओटीएएन (जीएस)	बीकानेर	116	116	0	हाँ
	उ प सी रे	न्यु गुवाहाटी (जीएस)	लम्बडिंग	49	49	0	हाँ

		न्यु जलपाईगुडी (जीएस)	कटिहार	138	143	-5	हाँ
	उ रे	कोई माल चयनित नहीं		0	0	0	हाँ
	द म रे	एफसीआईसी	सिकन्दराबाद	55	44	11	हाँ
		केआरएमआर (जीएस)	सिकन्दराबाद	380	245	135	हाँ
	द पू म रे	बेलहा	रायपुर	471	445	26	हाँ
		जीटीडब्ल्यु (जीएस)	बिलासपुर	707	637	70	हाँ
	दपूरे	गुड्स शेड/बीएए (लदान)	अदरा	172	164	8	हाँ
		गुड्स शेड/राउरकेला (लदान)	चक्रधरपुर	49	44	5	हाँ
	द प रे	आरएनजेपी जीएस	हुबली	2376	2358	18	हाँ
		डीबीयु	बैंगलौर	247	210	37	हाँ
	द रे	कोई माल चयनित नहीं		0	0	0	हाँ
	प म रे	बिओहारी गुड्स शेड	जबलपुर	297	283	14	हाँ
		कोटा गुड्सशेड	कोटा	619	584	35	हाँ
	प रे	रतलाम गुड्सशेड	रतलाम	67	59	8	हाँ
		लिंच जीएस	अहमदाबाद	164	162	2	हाँ
	जोड़	**29 गुड्स शेड्स**		**16541**	**14904**	**1637**	
			661640		**90.10**	**9.90**	
		साईडिंग					
2011-12 एंव 2012-13	पू त रे	जान्नाथ कोलीरी साईडिंग (एसबीसीटी)	खुर्दा रोड़ (केयूआर)	9400	9354	46	हाँ
		मै. गंगावरम पोर्ट लि (एमजीपीवी)	विशखापत्तनम (वीएसकेपी)	7277	7026	251	हाँ
	म रे	एसीसी साईडिंग वाडी	शोलापुर	2424	2424	0	हाँ
		धुगुस ओल्ड साई	नागपुर	2926	2926	0	हाँ
	पू म रे	(आरएवाई) बाछरा (साई)	धनबाद	4780	4372	408	हाँ

पू रे	पुरे सीतलपुर कोलीरी साईडिंग	आसनसोल	2555	2541	14	हाँ
	आईसीएमएल साई	आसनसोल	1110	1307	**-197**	हाँ
	पाकुर कोल साई	हावड़ा	4349	3515	834	हाँ
उ म रे	एमजेएसी साईडिंगचुनार		847	838	9	हाँ
उ पू रे	शुगर मिल साईडिंग पालीकलान (पीएलके)	लखनऊ जं.	60	60	0	हाँ
उपरे	बीएनजीएस (साई)	अजमेर	1436	1398	38	हाँ
	बीजीकेजी (साई)		1822	1773	49	हाँ
उ पू सी रे	एचपीसी जैआईजीआईआर ओएडी	लम्बडिंग	149	149	0	हाँ
	एनआरएसआर	कटिहार	1038	1038	0	हाँ
	एफसीआई/एमएलएफसी	कटिहार	20	20	0	हाँ
उ रे	आईओसीएल/बाहोली	दिल्ली	1976	1796	180	हाँ
	जाखल	दिल्ली	389	287	102	हाँ
	पटियाला	अम्बाला	561	514	47	हाँ
	बरनाला	अम्बाला	494	396	98	हाँ
द म रे	केएसएलके/सीओए (साई)	विजयवाड़ा	2610	2610	0	हाँ
	आरयुएसजी/बीडीसीआर	सिकन्दराबाद	3750	3750	0	हाँ
द पू म रे	एमआरएलबी/रायपुर	बिलासपुर	1932	1875	57	हाँ
	जूनाडीह/बीएसपी	बिलासपुर	7888	7877	11	हाँ
द पू रे	के केसी लिंक साईडिंग	अदरा	955	955	0	हाँ
	सीएफओ/टीडब्ल्यूएस/टाटा (लदान)	चक्रधरपुर	4603	4603	0	हाँ
द प रे	जेवीएसएल (साई)	हुबली	4210	4167	43	हाँ

		एमएपीटी (साईं)	बैंगलुरू	21	21	0	हाँ
	द रे	एफएसीटी/ईरमपनम	त्रिवेन्दम	615	615	0	हाँ
		बीपीसीएल/ईरमपनम	त्रिवेन्दम	1483	1483	0	हाँ
		टीएनईबी/एट्टीपट्टु	चेन्नै	3418	3418	0	हाँ
		एमएफएल/टोदीरपेट	चेन्नै	383	383	0	हाँ
	प म रे	एमएसएसजी साईडिंग मेहर	जबलपुर	2543	2281	262	हाँ
		सीएफसीएस साइडिंग, कोटा	कोटा	1422	1418	4	हाँ
	प रे	एसीएस-साइडिंग/चितौड्गढ	रतलाम	1915	1899	16	हाँ
		इफ्को साइडिंग गाँधीधाम	अहमदाबाद	1386	1310	76	हाँ
	जोड़	**35 साईडिंग**		**82747**	**80399**	**2348**	
					97%	3%	
			सकल जोड़	**99288**	**95303**	**3985**	

अनुबंध 2 (पैरा 3.2.1)

विभिन्न पक्षों को रेकों का मांग की तुलना में आबंटन- सूक्ष्म अध्ययन

(2011-12 तथा 2012-13 के मई, दिसम्बर तथा मार्च महीना)

रेलवे	चयनित लदान बिन्दु का नाम	वर्ष	माँग गए रेकों की सं.	आबंटित रेकों की संख्या	निरस्त माँग (% में)	क्या रैक प्राथमिक के अनुसार आबंटित किये गए थे।
1	2	3	4	5	6	7
पू त रे	नयागढ़ गुड्स शेड (एनवाईजी) विशाखापत्तनम न्यु गुड्स शेड (बीएनसीडब्ल्यू), जगन्नाथ कोलीरी साईडिंग (एसबीसीटी), मै. गंगावरम पोर्ट लि. (एमजीपीबी)	2011-12	2247	2187	2.67	हाँ
पू त रे	नयागढ़ गुड्स शेड (एनवाईजी) विशाखापत्तनम न्यु गुड्स शेड (बीएनसीडब्ल्यू), जगन्नाथ कोलीरी साईडिंग (एसबीसीटी), मै. गंगावरम पोर्ट लि. (एमजीपीबी)	2012-13	2828	2790	1.34	हाँ
म रे	वानी गुड्स, कुरदुवाडी (गुड्स), एसीसी साइडिंग वाड़ी, धुगुस ओल्ड साईडिंग	2011-12	902	902	0.00	हाँ
म रे	वानी गुड्स, कुरदुवाडी (गुड्स), एसीसी साइडिंग वाड़ी, धुगुस ओल्ड साईडिंग	2012-13	995	988	0.70	हाँ
पू म रे	बीआरकेए जीएस, एमएनई जीएस, एनएनए जीएस, (आरएवाई) वाछरा साइडिंग	2011-12	688	617	10.32	हाँ
पू म रे	बीआरकेए जीएस, एमएनई जीएस, एनएनए जीएस, (आरएवाई) वाछरा साइडिंग	2012-13	720	629	12.64	हाँ
पू रे	पूरे सीतलपुर कोलीरी साईडिंग, आईसीएमएल साइडिंग, पाकुर कोल साइडिंग	2011-12	415	301	27.47	हाँ
पू रे	पूरे सीतलपुर कोलीरी साईडिंग, आईसीएमएल साइडिंग, पाकुर कोल साइडिंग	2012-13	333	277	16.82	हाँ
उ म रे	डीसीपीजी पारीछा दतिया गुड्स शेड, सीपीसी गुड्स शेड/सीएनबी, एमजेएसी साइडिंग चुनार	2011-12	207	189	8.70	हाँ
उ म रे	डीसीपीजी पारीछा दतिया गुड्स शेड, सीपीसी गुड्स शेड/सीएनबी, एमजेएसी साइडिंग चुनार	2012-13	312	242	22.44	हाँ
उ पू रे	गोंडा जं./गुड्स (जीडी) बिलासपुर रोड (बीएलक्यूआर), कशीपुर/गु. (केपीवी) शुगर मिल साईडिंग पालीकलाँ (पीएलके)	2011-12	27	24	11.11	हाँ

उ पू रे	गोंडा जं./गुड्स (जीडी) बिलासपुर रोड (बीएलक्यूआर), कशीपुर/गु. (केपीवी) शुगर मिल साईडिंग पालीकलाँ (पीएलके)	2012-13	53	53	0.00	हाँ
उ द रे	जेएसएम (जीएस) गोटान (जीएस) बीएनजीएस (साई) बीजीकेजी साइडिंग	2011-12	698	667	4.44	हाँ
उ द रे	जेएसएम (जीएस) गोटान (जीएस) बीएनजीएस (साई) बीजीकेजी साइडिंग	2012-13	515	509	1.17	हाँ
उ पू सी रे	न्यु गुवाहाटी(जीएस), न्यु जलपाईगुडी (जीएस), एचपीसी जेआईजीआईआरओ एडी, एनआरएसआर, एफसीआई एमएलएफओ	2011-12	171	171	0.00	हाँ
उ पू सी रे	न्यु गुवाहाटी(जीएस), न्यु जलपाईगुडी (जीएस), एचपीसी जेआईजीआईआरओ एडी, एनआरएसआर, एफसीआई/एमएलएफओ	2012-13	162	162	0.00	हाँ
उ.पू.सी.रे.	न्यू गुवाहाटी (जीएस), न्यू जलपाईगुढी (जीएस एचपीसी जीगीरोड, एनआरएसआर, एफसीआई/एमएलएफसी	2012-13	162	162	0.00	हां
उ.रे.	आईओसीएल/बहोली, जखल, पटियाला, बरनाला	2011-12	346	327	5.49	हां
उ.रे.	आईओसीएल/बहोली, जखल, पटियाला, बरनाला	2012-13	495	467	5.66	हां
द.म.रे.	आरवीडी (जीएस), के आरएमआर (जीएस), के एसएलके/सीओए (एसडीजी), आरयूएसजी/बीडीआर, एफसीआईसी	2011-12	896	871	2.79	हां
द.म.रे.	आरवीडी (जीएस), के आरएमआर (जीएस), के एसएलके/सीओए (एसडीजी), आरयूएसजी/बीडीआर, एफसीआईसी	2012-13	951	941	1.05	हां
द.पू.म.रे.	बीईएलएचए, जीटीडब्ल्यू (जीएस), एमआरएलबी/रायपुर, जूनाडिह/बीएसपी	2011-12	339	330	2.65	हां
द.पू.रे.	माल शेड/वीएए (लदान), माल शेड/राउकेला (लदान), केकेसी लिंक साइडिंग, सीएफओ/टीडब्ल्यूएस/ टाटा (लदान)	2011-12	702	702	0.00	हां
द.पू.रे.	माल शेड/वीएए (लदान), माल शेड/राउकेला (लदान), केकेसी लिंक साइडिंग, सीएफओ/टीडब्ल्यूएस/ टाटा (लदान)	2012-13	855	851	0.47	हां
द.प.रे.	आरएनजेपी जीएस, डीबीयू, जेवीएसएल (एसडीजी), एमएपीटी (एसडीजी)	2011-12	916	917	-0.11	हां

द.प.रे.	आरएनजेपी जीएस, डीबीयू, जेवीएसएल (एसडीजी), एमएपीटी (एसडीजी)	2012-13	884	883	0.11	हां
द.रे.	एफएसीटी/आईपीएन, बीपीसीएल/आईपीएन, टीएनईबी/एआईपीएस, एमएफएल/टीएनपीएम	2012-13	1533	1260	17.81	हां
द.रे.	एफएसीटी/आईपीएन, बीपीसीएल/आईपीएन, टीएनईबी/एआईपीएस, एमएफएल/टीएनपीएम	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
प.म.रे.	बयोहारी मालशैड, कोटा मालशैड, एमएसएसजी साइडिंग मैहर, सीएफसीएस साइडिंग कोटा	2011-12	555	476	14.23	हां
प.म.रे.	बयोहारी मालशैड, कोटा मालशैड, एमएसएसजी साइडिंग मैहर, सीएफसीएस साइडिंग कोटा	2012-13	502	500	0.40	हां
प.रे.	रतलाम माल शैड, लिंच जीएस, एसीएस साइडिंग, इफको साइडिंग जीआईएमबी	2011-12	21	21	0.00	हां
प.रे.	रतलाम माल शैड, लिंच जीएस, एसीएस साइडिंग, इफको साइडिंग जीआईएमबी	2012-13	31	31	0.00	हां
	जोड़		**20299**	**19285**	5.00	

अनुबंध 3 (पैरा 3.2.5)

लदान/उतराई के दौरान अवरोधनों के कारण हुई हानि दर्शानें वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लदान/उतराई के चयनित केन्द्रों की संख्या	कुल	
		अवरोधित वैगनों की संख्या	राजस्व हानि (₹ में)
1	2	3	4
पू.त.रे.	8	1160580	1892867210
म.रे.	9	165947	548734100
पू.म.रे.	8	218318	338798470
पू.रे.	8	494746	1281595883
उ.म.रे;	8	110355	10757213
उ.पू.रे;	8	112352	327182510
उ.प.रे.	8	31688	83945338
पू.सी.रे.	6	139902	550928218
उ.रे.	8	148702	337521659
द.म.रे;	9	511519	733888587
द.पू.म.रे.	8	254743	488319857
द.पू.रे.	8	298039	888003086
द.प.रे.	8	93489	239876107
द.रे;	8	158960	326512597
प.म.रे.	8	58767	209435864
प.रे.	8	141058	269199236
जोड़	**128**	**4099165**	**8527565935**

अनुबंध 4 (पैरा 3.3)

चयनित लदान/उत्तराई केन्द्रों पर अवसंरचना सुविधाओं की स्थिति

विवरण	कमी वाले लदान/उतराई केन्द्रों की संख्या (चयनित माल शैड/साइडिंग)	संबंधित क्षेत्रीय रेलवे																
		पू त रे	म रे	पू म रे	पू रे	उ म रे	उ पू रे	उ प रे	पू.सी.रे	उ रे	द म रे	द पू म रे	द पू रे	द प रे	द रे	प म रे	प रे	जोड़
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
पूर्ण रेक सुविधाए	माल शैड		1			1		1	2				4	2			2	13
	साइडिंग	1	1		1	1	1	1	2			1					1	10
रेल स्तर/उच्च स्तर प्लेटफार्म	माल शैड			1	शून्य													1
	साइडिंग		1	4	1					2					2			10
पक्का सर्कुलेटिंग क्षेत्र	माल शैड	1	1	1				4	1			3	1		1		3	16
	साइडिंग	3	1	2	3		3		1	2	1	2	1					19
सभी मौसम पहुंच मार्ग	माल शैड	1	1	2				1	1				1				4	11
	साइडिंग	2	1	2	4	1				1	3	2	0					16
लाइटिंग एवं सुचारू लदान के लिए लाइटिंग सुविधा	माल शैड		1	2								1					1	5
	साइडिंग		1	2			1			3	1							8
मर्चेंट कमरा	माल शैड	1	2	1	1			2	1	1	3	3			1	1	1	18
	साइडिंग	2	5	4	3	4	3	3	2	2	6	4	2		6	1	0	47
टीएमएस एफओआईएस जोड़	माल शैड							1									1	2
	साइडिंग			3			2		2		1	1		1				10
एसटीडी सुविधा के साथ डाटा फोन	माल शैड	2	1	2	2	1	1		3	3	1	1	3			3	1	24
	साइडिंग	3	4	3	4	5	5	1	2	1	4	2	3		2	3		42
पीने का ठंडा पानी, प्रसाधन सुविधा	माल शैड	2	2	2	1			1	1	4	3	3	3		1	3	1	27
	साइडिंग	3	4	2	2	1	4	1	1	3	2	1	3		3	2		32

अनुबंध-5 (पैरा-3.6)

विलम्ब शुल्क प्रभारों का उपार्जन और माफ करना

वर्ष	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	चयनित स्टेशनों की संख्या	निपटाए गए रेकों की संख्या	रेकों की संख्या जहां विलम्ब शुल्क उपार्जित किया गया	उपार्जित विलम्ब शुल्क प्रभारों की कुल राशि	छोड़ी गई राशि	छोड़ने की %	उगाई गई राशि
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2008-09 से 2012-13	पू.त.रे.	8	38823	23976	909540791	312163595	34.32	491664526
	म.रे.	9	35470	23911	1420819625	392948982	27.66	1027870643
	पू.रे.	8	48136	14852	532179706	144773156	27.20	375112598
	उ.म.रे.	8	11291	6922	508275480	171859447	33.81	337480411
	पू.म.रे.	8	14655	8581	348669104	113674370	32.60	85315781
	उ.पू.रे.	8	6425	3452	155251740	36772209	23.69	118479531
	उ.प.रे.	8	12933	8855	277454800	111379113	40.14	166075687
	उ.पू.सी.रे	6	12249	4719	374558930	68768541	18.36	182245984
	उ.रे.	8	28178	15495	940718445	139968052	14.88	799892280
	द.म.रे.	9	42365	16128	851089191	374072044	43.95	477017147
	द.पू.म.रे	8	53379	12921	685636811	157691478	23.00	527945333
	द.पू.रे.	8	44845	38865	1567884996	317078292	20.22	1144043806
	द.रे.	8	18207	4919	162306311	2723215	1.68	127349565
	द.प.रे.	8	47380	26135	1254677984	186047586	14.83	1068630398
	प.म.रे.	8	23431	7644	277096298	49394763	17.83	227701535
	प.रे.	8	13085	5833	303527040	91387020	30.11	211555001
	जोड़	**128**	**450852**	**223208**	**10569687252**	**2670701863**		**7368380226**
						उगाही की जाने वाली राशि	**7898985389**	
						उगाही की गई राशि	**7368380226**	
						अभी भी उगाही की जानी बाकी है	**530605163**	

अनुबंध 6 (पैरा-3.7)

साइडिंग मालिको से क्षतिग्रस्त तथा कमी प्रभारों की वसूली न होना

वर्ष	क्षेत्रीय रेलो का नाम	पार्टियों के परिसर में होने वाली दुर्घटना के कारण क्षतिग्रस्त वैगनो की संख्या	रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित रोलिंग स्टॉक की क्षतिग्रस्तता की निधि	रेलवे द्वारा अधिमत बिलो की राशि	पार्टी से वूसली गई राशि
1	2	3	4	5	6
2008-09-2012-13	पू सी रे	363	17499516	17499516	15864566
	म रे	6758	8658847	8658847	1278032
	पू म रे	120	147105458	149523019	38458173
	पू रे	676211	19473204	19473204	17418228.4
	उ म रे	49	4090936	4090936	2146178
	उ पू रे	0	0	0	0
	उ प रे	523	9114490	3124011	604459
	उ पू सी रे	0	0	0	0
	उ रे	153	7848019	7748828	2661060
	द म रे	318	15411150	12634538	12003872
	द पू म रे	464	121188913	121188913	97675102
	द पू रे	531	29582280	29659007	6438535
	द प रे	2210	10658891	10658891	9563121
	द रे	183	3477122	3477122	2490617
	प म रे	59	14236708	14236708	1720496
	प रे	787	9703775	9703775	3529602
	कुल	**688729**	**418049309**	**411677315**	**211852041.4**
			41.80 करोड़	**41.17 करोड़**	**21.18**

अनुबंध 7 (पैरा संख्या. 4.4.1)

कार्यशाला में पीओएच के लिये देय नहीं प्राप्त वैगनों की विलंब से वापसी

क्षेत्र	वर्ष	गलती से प्राप्त वैगनो की संख्या जो पीओएच हेतु देय नहीं थे	उनकी वापसी में विलम्बित वैगनों की संख्या	विलम्ब की अवधि			
				3 माह	3 से 6 माह तक	6 माह से एक वर्ष तक	1 से 3 वर्ष
1	2	3	4	5	6	7	8
पू रे	2008-09	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2009-10	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2010-11	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2011-12	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2012-13	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
उ रे	2008-09	5340	245	245	0	0	0
	2009-10	5624	209	209	0	0	0
	2010-11	5870	410	380	20	10	0
	2011-12	5025	127	123	1	3	0
	2012-13	5029	106	106	0	0	0
उ म रे	2008-09	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2009-10	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2010-11	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2011-12	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.

	2012-13	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
उ पू स रे	2008-09	109	0	0	0	0	0
	2009-10	102	0	0	0	0	0
	2010-11	125	0	0	0	0	0
	2011-12	33	0	0	0	0	0
	2012-13	9	0	0	0	0	0
उ प रे	2008-09	1	0	0	0	0	0
	2009-10	119	87	**87**	0	0	0
	2010-11	72	33	33	0	0	0
	2011-12	55	13	**13**	4	0	0
	2012-13	80	53	**50**	3	4	0
द रे	2008-09	55	55	54	1	0	0
	2009-10	91	91	91	0	0	0
	2010-11	127	127	126	1	0	0
	2011-12	155	155	153	1	1	0
	2012-13	24	24	24	0	0	0
द म रे	2008-09	472	380	379	1	0	0
	2009-10	518	429	429	0	0	0
	2010-11	800	726	709	17	0	0
	2011-12	523	450	440	9	1	0
	2012-13	559	547	528	18	1	0
द पू रे	2008-09	38	38	37	1	शून्य	शून्य
	2009-10	82	82	80	2	शून्य	शून्य
	2010-11	208	208	208	शून्य	शून्य	शून्य
	2011-12	152	152	147	3	2	शून्य
	2012-13	60	60	59	1	Nil	शून्य
प रे	2008-09	0	0	0	0	0	0

	2009-10	0	0	0	0	0	0
	2010-11	0	0	0	0	0	0
	2011-12	0	0	0	0	0	0
	2012-13	43	43	40	0	3	0
प म रे	2008-09	0	0	0	0	0	0
	2009-10	132	0	0	0	0	0
	2010-11	209	0	0	0	0	0
	2011-12	82	0	0	0	0	0
	2012-13	5	0	0	0	0	0
द पू म रे*	2008-09	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2009-10	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2010-11	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2011-12	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2012-13	शून्य	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
		31928	4850	4702	123	25	0

अनुबंध 8 (पैरा 4.4.1)

पीओएच हेतु अतिदेय पाए गए वैगनो का विवरण							
क्षेत्र	वर्ष	अतिदेय पाए गए वैगनो की संख्या	अतिदेय अवधि				
			3 माह से कम	3 से 6 माह तक	6 से एक वर्ष तक	1 से 3 वर्ष तक	3 वर्षों से अधिक
1	2	3	4	5	6	7	8
पू रे	2008-09	2631	2329	248	44	8	2
	2009-10	2088	1502	420	148	18	0
	2010-11	2443	1775	456	88	121	3
	2011-12	3392	1914	1139	300	38	1
	2012-13	3773	1558	1434	691	84	6
उ रे	2008-09	72	25	16	19	12	0
	2009-10	169	68	56	25	20	0
	2010-11	153	46	36	42	25	4
	2011-12	173	52	45	52	23	1
	2012-13	206	70	63	32	33	8
उ म रे	2008-09	241	149	46	34	12	0
	2009-10	617	346	151	94	26	0
	2010-11	1786	1108	376	188	114	0
	2011-12	2024	1049	644	251	80	0
	2012-13	3819	1614	1447	638	112	8
उ सी रे	2008-09	150	106	35	8	1	0
	2009-10	264	167	73	23	1	0
	2010-11	274	208	58	7	1	0
	2011-12	719	498	191	29	1	0
	2012-13	868	406	349	110	3	0
उ प रे	2008-09	10	0	1	9	0	0
	2009-10	2	0	2	0	0	0
	2010-11	29	0	13	10	6	0
	2011-12	79	0	62	16	1	0
	2012-13	139	0	85	42	12	0
द रे	2008-09	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2009-10	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2010-11	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2011-12	1698	1026	497	128	40	7

	2012-13	1502	785	509	167	25	16
द म रे	2008-09	1816	1467	191	108	40	10
	2009-10	2481	1642	302	392	140	5
	2010-11	3024	2201	449	129	239	6
	2011-12	2952	1671	911	270	84	16
	2012-13	3155	1348	1202	537	68	0
द पू रे	2008-09	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2009-10	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2010-11	1241	1050	144	31	15	1
	2011-12	2846	1978	610	193	61	4
	2012-13	3212	1969	885	284	68	6
द पू म रे	2008-09	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2009-10	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2010-11	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2011-12	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
	2012-13	1469	559	538	270	97	5
प म रे	2008-09	16	0	0	0	16	0
	2009-10	10	0	0	0	10	0
	2010-11	19	0	0	0	19	0
	2011-12	14	0	0	0	14	0
	2012-13	49	0	0	0	49	0
	जोड़	**51625**	**30686**	**13684**	**5409**	**1737**	**109**

अनुबुध 9 (पैरा-4.4.3)

कार्यशालाओं में वैगनों के जांच की स्थिति

क्षेत्र	माह जिसमें कुल उत्पादन की जांच की गई थी	कुल उत्पादन विवरण के अनुसार माह के दौरान टर्न्ड आउट दर्शाए गए वैगनों की कुल सख्यां	गेट पासे के अनुसार माह के दौरान वास्तविक रूप से टर्नड आउड वैगनां की संख्या	गेट पास के अनुसार माह के दौरान वास्तविक रूप से टर्नड आउट वैगनों की संख्या	कुल उत्पादन विवरण में दर्शाई गई तिथि से अधिक कार्यशाला में बिताई गई अवधि	अर्जन क्षमता की हानि (आकड़े ₹ करोड़ में)
पू रे	मार्च-11	348	260	60	1042	4.12
	मार्च-12	426	275	87	3037	1.07
	मार्च-13	418	129	209	8560	3.01
उ म रे	मार्च-11	585	585	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
	मार्च-12	626	626	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
	मार्च-13	556	556	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
उ सी रे	मार्च-11	67	62	5	78	0.03
	मार्च-12	113	113	लागू नहीं	133	0.05
	मार्च-13	100	77	23	369	0.13
उ रे	मार्च-11	479	261	218	4868	1.64
	मार्च-12	333	186	147	6692	2.36
	मार्च-13	454	166	257	9445	3.32
द रे	मार्च-11	149	143	6	6	0.00
	मार्च-12	172	45	14	239	0.08
	मार्च-13	151	6+	32	488	0.17
द पू रे	मार्च-11	325	325	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
	मार्च-12	415	415	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
	मार्च-13	383	383	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
प रे	मार्च-11	63	63	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
	मार्च-12	60	60	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
	मार्च-13	66	66	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
प म रे	मार्च-11	423	423	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
	मार्च-12	449	449	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
	मार्च-13	391	391	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं

द म रे	मई-10	423	330	93	2491	0.84
	अक्टूबर-11	365	237	128	2211	0.78
	मई-12	420	314	106	3836	1.35
दपूमरे	सितम्बर-10	242	242	0	340	0.11
	सितम्बर -11	302	266	36	553	0.19
	सितम्बर -12	233	136	97	4861	1.71
कुल जोड़		**9537**	**7584**	**1518**	**49249**	**20.96**

अनुबुध -10 (पैरा 4.5)
अलदानयोग्य वैगनों का एज प्रोफाइल

क्षेत्रीय रेलवे	अलदानयोग्य होने वाली वैगनों की संख्या (अन्डर एज ग्रुप)							अलदानयोग्य वैगनों की कुल संख्या
	1 से 5 वर्ष	6 से 10 वर्ष	11 से 15 वर्ष	16 से 20 वर्ष	21 से 25 वर्ष	26 से 30 वर्ष	> 30 वर्ष	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
मरे	3843	6111	6940	6923	5599	5339	2089	36844
पूरे	1193	1974	5521	4122	3392	1449	863	18514
पूमरे	7431	11194	27891	23481	15749	9188	0	94934
पूतरे	1679	2416	8083	6125	4875	5810	4538	33526
उरे	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
उमरे	0	283	819		4661	837	0	8984
उपूरे	0	0	0	0	0	0	0	0
उसीरे	0	0	0	0	0	0	0	0
उपरे	75	136	317	328	156	23	0	1035
दरे	2812	3683	6170	4122	2784	2587	2610	24768
दमरे	6461	6216	10208	8365	6148	1031	9825	48254
दपूरे	8122	9004	15483	19748	39571	7526	0	99454
दपूमरे	4841	5470	12465	10914	9118	9874	0	52682
दपूरे	385	8860	11774	6440	3332	49	0	30840
परे	765	1840	5347	5554	3386	967	0	17859
पमरे	882	627	1973	1035	1033	497	5057	11104
कुल जोड़	**38489**	**57814**	**112991**	**99541**	**99804**	**45177**	**24982**	**478798**

अनुबंध-11 (पैरा 5.4)

निरन्तर मॉनिटरिंग के लिए मंडलीय नियंत्रण कार्यालय में अनुरक्षित किए जा रहे महत्वपूर्ण रजिस्टर की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	मंडल का नाम	खण्ड नियंत्रक द्वारा				उप मुख्य नियंत्रक द्वारा					By the Power Controller			
		रूग्ण वैगनों का रजिस्टर	यार्ड रिपोर्ट रजिस्टर	यार्ड रिपोर्ट रजिस्टर	महत्वपूर्ण यार्ड शेष रजिस्टर	यार्ड रनिंग बैलेंस रजिस्टर	पूर्वानुमान एवं स्वीकरण पुस्तिका	गाड़ी ऑडरिंग बुक	मालगाडी निष्पादन रजिस्टर	ओडीसी रजिस्टर	इंजन लिंक	कर्मीदल स्थिति रजिस्टर	अदेय और असामान्य अवरोधन को दर्शान वाला रजिस्टर	ईंधन शेष रजिस्टर
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
मरे	नागपुर										No			
मरे	सोलापुर	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं				
पूरे	हावड़ा	नहीं	नहीं		नहीं			नहीं		नहीं				
पूरे	आसनसोल					नहीं				नहीं				
पूमरे	डीएचएन						नहीं	नहीं			नहीं	नहीं		नहीं
पूमरे	एससीसी						नहीं	नहीं			नहीं	नहीं		नहीं
पूतरे	केयूआर	नहीं		नहीं	नहीं	नहीं			नहीं	नहीं				
पूतरे	डब्ल्यूएटी			नहीं	नहीं	नहीं			नहीं					
उरे	दिल्ली	नहीं	नहीं		नहीं	नहीं	नहीं		नहीं				नहीं	
उरे	अम्बाला	नहीं	नहीं											नहीं
उमरे	अहमदाबाद		नहीं		नहीं	नहीं		नहीं						
उमरे	झांसी	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं			नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
उपूरे	इज्जतनगर													
उपूरे	लखनऊ	नहीं												
उसीरे	लम्डिंग													
उसीरे	कटिहार													
उपरे	अजमेर	नहीं	नहीं						नहीं				नहीं	
उपरे	जोधपुर				नहीं	नहीं								
दरे	मद्रास													

दरे	तिरूवेन्द्रम													
दमरे	बल्लरशाह				नहीं					नहीं	नहीं			
दमरे	सिकन्दराबाद									नहीं				
दपूरे	एडीआरए					नहीं				नहीं				नहीं
दपूरे	चक्रधरपुर	नहीं				नहीं			नहीं	नहीं				नहीं
दपूमरे	बिलासपुर	नहीं				नहीं					नहीं			
दपूमरे	नागपुर										नहीं			नहीं
दपूमरे	रायपुर		नहीं		नहीं				नहीं	नहीं	नहीं			
दपरे	बैंगलोर													
दपरे	हुबली													
परे	अहमदाबाद	नहीं	नहीं			नहीं	नहीं		नहीं		नहीं	नहीं	नहीं	
परे	रतलाम	नहीं	नहीं		नहीं	नहीं	नहीं							
पमरे	कोटा													
पमरे	जबलपुर		नहीं	नहीं	नहीं	नहीं								
क		जेड=9	जेड=7	जेड=4	जेड=9	जेड=10	जेड=4	जेड=3	जेड=8	जेड=7	जेड=7	जेड=3	जेड=4	जेड=5
ख		डी=12	डी=11	डी=5	डी=12	डी=14	डी=6	डी=5	डी=9	डी=10	डी=9	डी=4	डी=4	डी=7

क =क्षेत्रों की संख्या दर्शाता है जहां अपेक्षित अभिलेख/रजिस्टर का नियंत्रण कार्यालय में अनुरक्षण नहीं किया गया था।

ख =मंडलों की संख्या दर्शाता है जहां अपेक्षित अभिलेख/रजिस्टर का नियंत्रण कार्यालय में अनुरक्षण नहीं किया गया था।

जेड - क्षेत्रीय रेलवे, डी - मंडल

©
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in