

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 वृद्धि 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 मुख्यतः निम्नलिखित पर निर्भर करता है:

- इंजन, वैगनों, कर्मिदल की उपलब्धता और मालगड़ियों के संचालन 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 (पीएसयूज) 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 लाइन 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 रखे 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 हैं और पीओएच की निर्धारित तारीख से परे इन वैगनों को चलाते समय सुरक्षा जोखिम पैरा करते हैं।

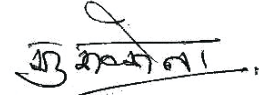
चयनित जाँच केन्द्रों और कार्य कार्यशालाओं पर स्थिति की जांच से पता चला कि अस्वीकृत वैगनों को एनसीओ द्वारा फिट के रूप में प्रमाणित किए बिना स्थानीय रूप से पास किया जाता था और सेवा में भेजा जाता था। यह अनियमित था और नियमों के उल्लंघन में था तथा यह मालगाड़ियों के सुरक्षित चालन के साथ समझौता था।

काफी संख्या में वैगन जांच के दौरान लदानयोग्य नहीं पाए गए थे और रेल प्रशासन माल सेवाओं के लिए इन वैगनों को फिट नहीं रख सका। वैगनों के अलदानयोग्य होने की घटनाएं काफी हद तक परिहार्य हैं यदि लदान/उतराई केंद्रों 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 दण्डात्मक 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 जांच 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 सुदृढ बनाने की आवश्यकता है जिससे वैगनों के दीर्घावधियों के लिए अनावश्यक रूप से अवरोधन के कारण वैगनों की उपलब्धता प्रभावित न हो ।



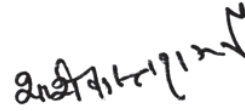
(सुमन सक्सेना)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 24 अक्टूबर 2014

प्रतिहस्ताक्षरित



(शशि कान्त शर्मा)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 24 अक्टूबर 2014