



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।

10^{वीं} पंचवर्षीय योजना की समाप्ति पर (मार्च 2007), मूल टनभार 728.4 मिलियन टन (एमटी) था। 11^{वीं} 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 संयंत्र 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, कू 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 विश्लेषण 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 (साइडिंग/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 इकाईयाँ 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 एक्जिट 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।