

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 सुचारु 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 है।
- 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 स्टॉक 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

स्रोत: 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 हैं 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 आंकड़े 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 थीं। इंजनों को पीओएच से पूर्व और बाद में एक्सचेंज यार्डों में अवरूद्ध पाया गया था। खराब इंजनों को इंजन शैडों 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 फिटनेस को प्रमाणित करता है। माल भाड़ा स्टॉक अर्थात् 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 हैं।

अध्याय III में पैरा 3.2.2 में कवर किए गए क्षमता प्राचलों की एक पुनरीक्षा में हाट एक्सल, स्प्रिंग ब्रेकेज, वैगन डिटेचमेंट 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 प्राचलों के बढ़ते हुए दृष्टान्तों के परिणामस्वरूप राजस्व की हानि के अतिरिक्त 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 जुड़ी 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 है।

#### 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 घंटों 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 में वैगनों का अवरोधन

रेलवे	चयनित यार्ड का नाम	अनफिट घोषित कुल वैगन	अवरोधन की अवधि (घंटे:मिनट में)	राजस्व की हानि (करोड़ ₹ में आंकड़े) <sup>31</sup>
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

स्रोत: टर्मिनल यार्डों में अनुरक्षित अभिलेखों से संग्रहित सूचना

2. आगे यह भी देख गया कि पीओएच के 90 दिनों के अन्दर 5481 वैगन<sup>32</sup> 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 रिप्लेस, 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 में 2011-12 और 2012-13 के चार महीने अर्थात् अक्टूबर और मार्च

<sup>31</sup> 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।

<sup>32</sup> 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 में 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 में 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 स्टॉक 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<sup>33</sup> में सात टर्मिनल यार्डों में जहां मरम्मत में विलम्ब का कारण स्टॉक मदों की कमी बताया गया था, वहां 71 वैगनों के संबंध में आवश्यक स्टॉक मदें समय पर उपलब्ध नहीं करवाई गई थीं।
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। इनमें 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 रिक 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।

---

<sup>33</sup> 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 में 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 में नौ से 53 घंटों के बीच की अवधि के लिए अवरोधन होता है। तदनन्तर मरम्मत के लिए रूग्ण लाइनों में 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 में अवसंरचना सुविधा के साथ-साथ अपेक्षित मशीनरी और संयंत्र की अनुपलब्धता

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

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

अवसंरचना सुविधाओं का विवरण	अपेक्षित संयंत्र और मशीनरी का विवरण
<ul style="list-style-type: none"> <li>• गहन जांच करने के लिए नामित लाइनों के लिए रेल पथों के बीच दूरी केन्द्रित करने के लिए पर्याप्त केन्द्र</li> <li>• एक छोर से दूसरे तक के लिए ठोस मार्ग</li> <li>• गाड़ी की पूरी लम्बाई पर वेल्डिंग ग्रिड</li> <li>• कनिष्ठ अभियंता (कैरिज और वैगन) के लिए इयूटी रूम</li> <li>• स्टॉफ रूम</li> <li>• एयर कम्प्रेसर/वैक्यूम एग्जास्टर रूम</li> <li>• सामग्री भंडारण हेतु भंडार कक्ष</li> <li>• ट्रूल रूम</li> <li>• आयल ग्रीस रूम</li> <li>• वेल्डिंग मशीनरी बैटरी चार्जिंग रूम</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• डीजल स्क्रियू कोम्प्रेसर</li> <li>• वैक्यूम एग्जास्टर</li> <li>• वेल्डिंग संयंत्र</li> <li>• रेक जांच रिग</li> <li>• विभिन्न क्षमताओं के लिए हाइड्रोलिक जैक</li> <li>• ब्रेक ब्लाक इत्यादि जैसी सामग्री ले जाने के लिए लिस्टर ट्रक</li> </ul>

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

1. पर्याप्त संख्या में टर्मिनल यार्डों 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) में केवल चार टर्मिनल यार्डों (केजेजीवाई, एनआरवाई, एसजीवी, वदोदरा) में सभी अपेक्षित सुविधाएं उपलब्ध पाई गई थी।
3. 10 क्षेत्रों<sup>34</sup> 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 क्रमशः टूल रूम और वेल्डिंग मशीन रूम उपलब्ध नहीं थे।
4. इसके अतिरिक्त 25 और 11 टर्मिनलों में वैक्यूम एग्जास्टर और डीज़ल स्क्र्यू कम्प्रेसर जैसी सुविधाएं उपलब्ध नहीं थी। इसी प्रकार, छः 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 उत्तर में बताया (सितम्बर 2014) कि मालभाड़ा जांच यार्डों/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 स्टॉक 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।

<sup>34</sup> (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. में कोई वैगन कार्यशाला नहीं है और प.रे. की कार्यशाला ने अक्टूबर 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<sup>35</sup> पीओएच का लक्ष्य प्राप्त नहीं कर सके जैसाकि तालिका 27 में दर्शाया गया है।

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

<sup>35</sup> पू.रे, उ.रे, उ.मदरे, 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 कार्यशालाओं 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<sup>36</sup> 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 वैगनों 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

स्रोत: वर्कशॉप में अनुरक्षित रिकॉर्ड

<sup>36</sup> जगाधरी, अजमेर, पेरम्बूर, गुंटापल्ली, खड़गपुर और दाहोड़

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

- 2 नौ क्षेत्रीय रेलों<sup>37</sup> पर नौ चयनित वर्कशॉपों में, 2008 से 2013 की समयावधि के दौरान अधिकतम 51625 वैगनों 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 वैगनों की स्थिति निम्नानुसार है:-

तालिका 29- पीओएच हेतु कालातीत पाए गए वैगनों का विवरण

वर्ष	कालातीत अवधि (वैगनों 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 वैगन, एक से तीन वर्षों की अवधि हेतु 1737 वैगन तथा तीन वर्षों से अधिक अवधि हेतु 109 वैगन कालातीत पाए गए।
- 4 चार क्षेत्रीय रेलों<sup>38</sup> में 2008-13 की समयावधि के दौरान पीओएच के लिए अधिकतम 37725 वैगन (73 प्रतिशत) छः माह तक कालातीत पाए गए।

<sup>37</sup> ( 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)

<sup>38</sup> जमालपुर वर्कशॉप, पू रे -12775, झांसी वर्कशॉप, उ म रे-6930, गुन्टापल्ली वर्कशॉप, द म रे-11384 तथा खडगपुर वर्कशॉप, द पू रे- 6636 वैगन

उपरोक्त तालिका में वर्णित अवधि हेतु पीओएच के लिए कालातीत रहने वाले वैगन अनुरक्षण कार्यकलापों की अनुपयुक्त तथा अप्रभावी मॉनीटरिंग को दर्शाते हैं 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 बढ़ाने की मंजूरी देना वैगन 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<sup>39</sup>

<sup>39</sup> (पू रे -जमालपुर, उ रे-जगाधरी, उ म रे-झांसी, उ सी रे-न्यूबीबानगायगाँव, 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 उपलब्ध 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<sup>40</sup> में 675415 वैगन दिवसो की हानि हुई। इनमें से केवल द म रे की गुंटापल्ली 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

<sup>40</sup> 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 दिनों के बीच के एक औसत अवरोधन का सामना करना पड़ा। इस प्रकार, वर्कशॉप में पीओएच से पूर्व/उसके पश्चात 82705 वैगनों के अवरोधन के परिणामस्वरूप ₹ 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 शांटींग 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 वैगनों 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 वैगनों का पीओएच पूर्ण करने के लिए निर्धारित काल चक्र निर्दिष्ट नहीं किया है। 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 हैं। 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. वैगनों 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 वैगनों के पीओएच में विलम्ब

वर्ष	पीओएच दिए गए वैगनों की कुल संख्या	निर्दिष्ट काल चक्र से अधिक समय लेने वाले वैगनों 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: वर्कशॉपों में रिकार्ड अनुरक्षित किया गया

- 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 आधारीक संरचना की कमी आदि के अधिक लिए गए समय का उत्तरदायी बताया गया।

इस प्रकार, निर्धारित समय सीमा से अधिक वैगनों 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 वर्कशॉपों 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:-

- 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 वैगनों के लिए गेट पास का अनुरक्षण नहीं किया गया।
- 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।
- 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 वैगनों को उनके पीओएच के पश्चात् टर्न आऊट दर्शाया गया। तथापि, आउट गेट पास के अनुसार वैगनों के बाहर निकलने की वास्तविक तिथि सहित कुल उत्पादन विवरण में दर्शाए अनुसार वैगनों 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 वैगनों 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 वैगनों की संख्या	सितम्बर 2013 तक टर्न आउट किए गए वैगन
पू रे	मार्च-2011	1192	664	356	172
उ रे	मार्च 2012	1266	613	622	31
उ स रे	मार्च 2013	280	252	28	0
द रे		472	420	52	
द म रे	मई -2010 अक्टूबर-2011 मई 2012	1208	881	327	0
दपूमरे	सितम्बर 2010, सितम्बर -2011 सितम्बर -2012	777	644	133	0
<b>कुल</b>		<b>5195</b>	<b>3474</b>	<b>1518</b>	<b>203</b>

स्रोत: वर्कशॉप में अनुरक्षित रिकार्ड

परिणामस्वरूप, 1518 वैगनों को परिवहन के उद्देश्य से 49249 दिनों के लिए उपलब्ध नहीं कराया जा सका इसके फलस्वरूप ₹ 20.96 करोड़ तक उनकी अर्जन क्षमता की हानि हुई (अनुबन्ध 9)। वर्कशॉप में रिकार्डों 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 वैगनों 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 रेलों<sup>41</sup> 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 प्रतीक्षा अवधि का अवलोकन किया गया। तथापि, पू रे, उ स रे, द म रे एवं द पू म रे क्षेत्रीय रेलों में वर्कशॉप में ऐसे प्रतीक्षा 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 अतिरिक्त 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

<sup>41</sup> 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 (दिनों में)	वैगनो की संख्या	निम्नलिखित तक (दिनों 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	खडगपुर	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 आंकड़ों की भिन्नता को कुल उत्पादन मात्रा विवरण पर उद्धृत किया गया है तथा गेट पासो की स्थिति यह दर्शाती है कि पांच वर्कशॉपों<sup>42</sup> 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।

- 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 रेलों<sup>43</sup> 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

<sup>42</sup> (जगाधरी, पेरम्बूर, गुन्टापल्ली, खडगपुर एवं रायपुर)

<sup>43</sup> 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 स्वयं के जवाब का यह कहते हुए खण्डन करता है कि वे पांच से आठ दिनों में पीओएच पूरा करने की कोशिश कर रहे हैं।

#### 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<sup>44</sup> में कोई विशेष मरम्मत/संशोधन कार्य नहीं किया गया। पांच क्षेत्रीय रेलो<sup>45</sup> में, कोई वैगन मरम्मत वर्कशॉप नहीं थी। लेखापरीक्षा ने शेष छः क्षेत्रीय रेलों<sup>46</sup> 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 क्षेत्रों 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।

<sup>44</sup> पू रे, उ स रे, द रे, द म रे एवं प रे

<sup>45</sup> म रे, पू म रे, पू त रे, उ पू रे एवं द प रे

<sup>46</sup> 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 साइडिंगों 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 हैं। 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 चला:

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

स्रोत:- 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 वर्षों से कम पुराने थे। अलदानयोग्य वैगनों से केवल मरम्मत की लागत में ही वृद्धि नहीं होगी अपितु यह वैगनों के काल को भी प्रभावित करेगा। वैगनों के अलदानयोग्य होने का प्रमुख कारण साइडिंग मालिकों द्वारा अनुचित संचालन था।

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

इन वैगनों 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<sup>47</sup> पर, 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान 1,53,445 वैगन अलदानयोग्य हो गए। 1,53,445 अलदानयोग्य वैगनों में से 142171 वैगनों का मरम्मत के लिए अपेक्षित देख रेख को रूग्ण लाइनों/शेडों में प्रबंध किया गया था तथा शेष 11274 अलदानयोग्य वैगनों 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 रेलों (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।

<sup>47</sup> (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
<b>कुल</b>		<b>153445</b>	<b>11274</b>	<b>75349</b>	<b>26.508</b>	<b>62.22</b>

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

3 कार्यशालाओं में दिये गये एनपीओएच ध्यान के कारण अलदानयोग्य पड़े 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 कार्गो के संचालन के समय वैगनों को क्षति पहुंचाते 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/याई में निष्पक्ष नियंत्रण कार्यालय संचालन के लिये ओस 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 पुनः 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<sup>48</sup> के 18 रेलगाड़ी जांच केन्द्र<sup>49</sup> पर अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि इन केन्द्रों पर जांच किये

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

<sup>49</sup> (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 उत्तरे) 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 दुरुस्ती प्रमाणपत्र लिये बिना प्रयोग में लाया जा रहा था जो अनियमित और नियमों के विरुद्ध 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 पुनः 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।

छ: क्षेत्रीय रेलों<sup>50</sup> 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

<sup>50</sup> (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-पूजीगत 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<sup>51</sup> में विभिन्न प्रभार्य शीर्ष में इस धनराशि को क्रेडिट किया गया। बाकी 11 क्षेत्रीय रेलों में यह सूचना कि किस शीर्ष में धनराशि क्रेडिट 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

<sup>51</sup> 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-पूँजीगत) और द म रे-खातों का 21-2179-09)

भारतीय रेल में मालगाड़ी प्रबंधन

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		<b>3691</b>	<b>2310</b>

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<sup>52</sup> 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

<sup>52</sup> (म रे, पू रे, उ रे, द म रे और द पू म रे)

आठ क्षेत्रीय रेलों<sup>53</sup> 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/सग्न 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 सग्नलाइन 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।

<sup>53</sup> (पू म रे, पू त रे, उ सी रे, उ प रे, द पू रे, द रे, प म रे एवं प रे)