

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 पिछड़ 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 पुनर्विचन किया। भारतीय रेल देश के कुल माल भाड़ा यातायात (टन/किलोमीटर) के 35 प्रतिशत से अधिक को ढोती है और लगभग दो तिहाई इसका राजस्व माल यातायात के परिवहन से आता है। भाड़े की उत्साहवर्धक वृद्धि के बावजूद 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, कर्मिदल तथा उचित मार्गों की पर्याप्त उपलब्धता,
- उन्हें अच्छी स्थिति में रखने के लिए चल स्टाक की समय पर मरम्मत तथा रख-रखाव,
- टर्न एराइण्ड 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 क्रमशः 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 हुई।

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 गई 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 जांच 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 दौड़ 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 बावजूद 2008-13 के दौरान वैगनों की खाली दौड़ 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 कर्मोदल 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 छोड़ 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 शैडों/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 स्टॉक निराकरण की स्थिति की लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि:-
- (क) टर्मिनल 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। टर्मिनल 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)

(ङ) 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 स्टॉक के निराकरण के अपने लक्ष्यों को पूरा नहीं कर सके। इसे इस निष्कर्ष की पृष्ठभूमि में माना जाना है कि पुराने चल स्टॉक 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 हैं 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 ।