

अध्याय V भारतीय रेल में माल गाड़ी संचालन की निगरानी

लेखापरीक्षा उद्देश्य 4

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

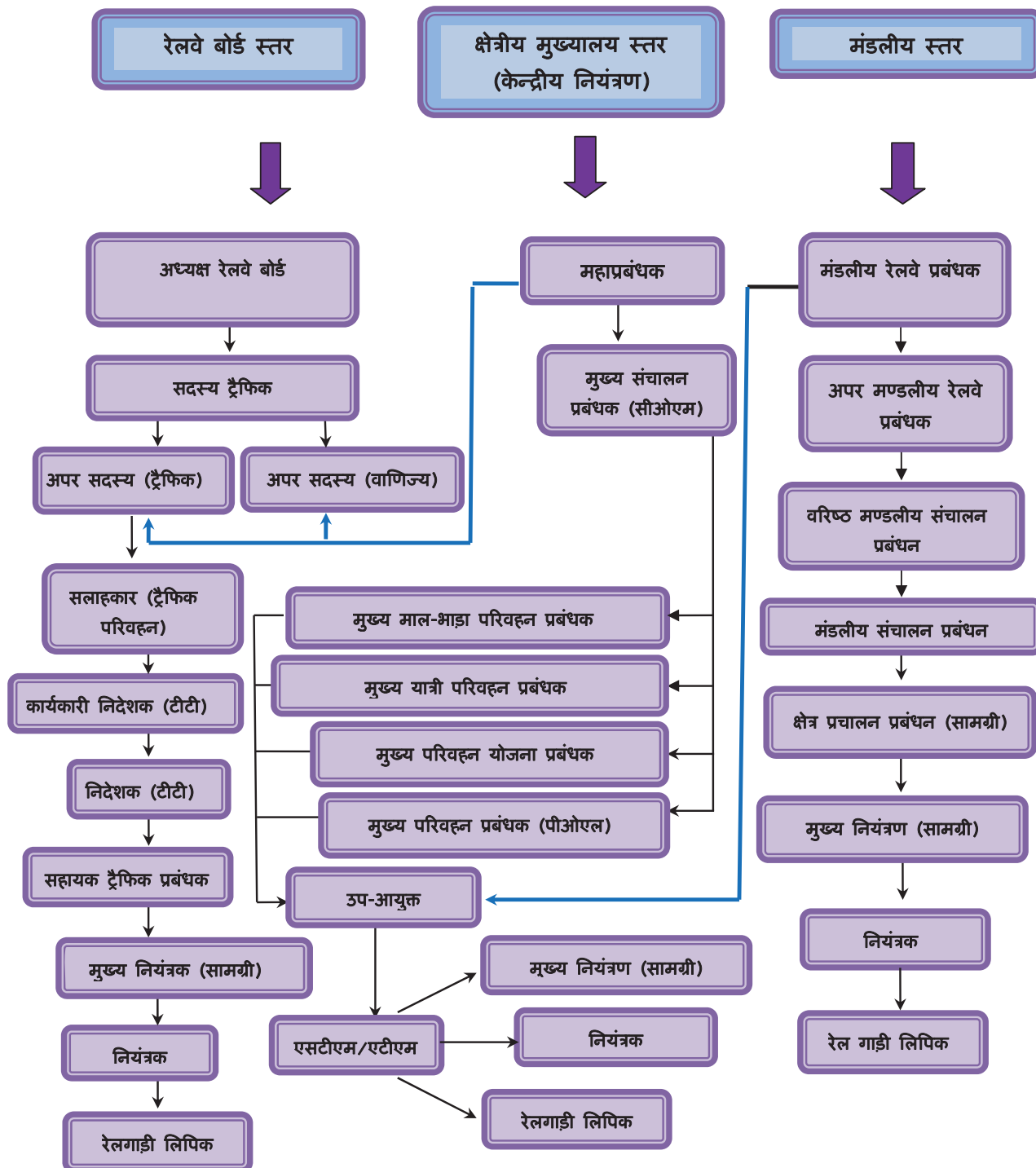
5.1 निगरानी

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 परिसंपत्ति 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 गाड़ियों 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 गाड़ियों की गति बढ़ाने के लिये
- गाड़ी 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 डिजीजनों 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 डिजीजनों 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, रक 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 प्रबंधकों 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 हैं-

- 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 गाड़ियों 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 घंटों और कर्मोदल की बैलेसिंग की जांच करना।
- इंजीनियरिंग ब्लॉकों, विद्युत ब्लॉकों आदि को देना,

16 क्षेत्रीय मुख्यालयों में केंद्रीय नियंत्रण कार्यालय के अभिलेख की समीक्षा से पता चला कि आवश्यक जानकारी⁵⁴ क्षेत्रीय मुख्यालयों को मंडलीय नियंत्रण 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 पूर्वानुमानों 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 यार्डों से जुड़े हैं। मुख्य नियंत्रक मंडलीय स्तर पर नियंत्रण के अध्यक्ष हैं और वह मंडलीय प्रचालन प्रबंधक (डीओएम) को जवाबदेह हैं। मंडलीय स्तर पर नियंत्रण कार्यालय के कर्तव्य केंद्रीय नियंत्रण 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 इंटरचेंज स्थिति जैसे स्टॉक अभिलेखों को दर्शाने वाला

भारतीय रेल में मालगाड़ी प्रबंधन

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-3 पू रे, लम्डिंग और कटिहार-3 सी रे, चेन्नई और त्रिवेन्द्रम-द रे, हुबली और बेंगलोर शहर-द प रे और कोटा-प म रे) में केवल सात मंडलीय नियंत्रण कार्यालयों ने सभी अपेक्षित रजिस्ट्रों का अनुरक्षण किया था लेखापरीक्षा में संवीक्षा से पता चला कि कुछ क्षेत्रीय रेलों में अपेक्षित रजिस्ट्रों/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
	कर्मदल 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

नियंत्रण कार्यालयों में आवश्यक रजिस्ट्रों का अनुरक्षण इन क्षेत्रीय रेलों में मंडलीय नियंत्रण प्राधिकरणों की तरफ से खराब मॉनिटरिंग को दर्शाता है।

चार क्षेत्रीय रेलों⁵⁵ में आवश्यक रजिस्ट्रों 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 कार्यालय 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 वांछित उद्देश्य को प्राप्त करने में सहायता करते हैं
मेल/एक्सप्रेस और यात्री गाड़ियों की समयनिष्ठा को सुनिश्चित करना	माल गाड़ी निष्पादन रजिस्टर इंजन लिंक और कर्मिंदल 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 रजिस्ट्रों 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 गाड़ियों की गति में वृद्धि करना	इंधन शेष रजिस्टर मुख्यालय सम्मेलन रजिस्टर मार्गदर्शन तथा सहयोग एवं भावी योजना मालगाड़ी निष्पाद रजिस्टर
गाड़ी कर्मिंदल की अधिकतम उपयोगिता	नियंत्रण विफलता रजिस्टर गाड़ी परामर्श पुस्तिका इंटरचेंज रजिस्टर इंजन लिंक और कर्मिंदल 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 केंद्रों 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 रजिस्ट्रों के अनुरक्षण 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 मालगाड़ियों 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 रजिस्ट्रों में पहले रिकॉर्ड किए गए डाटा के लाट को आसानी से वापस लिया जा सकता है और इसलिए रजिस्ट्रों 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 हैं फिर भी एफओआईएस डाटा को प्रणाली में हस्त्य रूप से फीड किया जाता है और प्रशिक्षित श्रमबल हर समय उपलब्ध नहीं हो सकते, इसलिए रजिस्ट्रों में अनुरक्षित अभिलेख के उपयोग का अपने 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 टिप्पणियों 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 टिप्पणी 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 हैं।

उपलब्धता को प्रभावित करने वाले विभिन्न कार्यकलाप केन्द्रों पर वैगनों के अत्यधिक अवरोधन और मालगाड़ियों की औसत गति में ह्रास, मालगाड़ियों 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।