

अध्याय-2

भारतीय रेलवे में संरक्षा मदों का वितरण एवं उपयोग

कार्यकारी सार

भारतीय रेल (आईआर) 5633 इलैक्ट्रिक और 4823 डीजल इंजन, 66392 यात्री कोच और 245267 वैगन का प्रतिदिन उपयोग करके 21598 रेल-गाड़ियाँ (यात्री और माल) चलाता है। इन परिसम्पत्तियों का रख-रखाव 87 लोकोशेडो, 201 वैगन मरम्मत कारखानों में किया जाता है जो रेलवे के नेटवर्क में स्थित हैं। इसके परिचालन और रख-रखाव गतिविधियों की सीमा को, रेलगाड़ियों के सुरक्षित चालन और लाखों यात्रियों की संरक्षा के लिए, संरक्षा मदों के प्रभावी वितरण और उपयोग की आवश्यकता है। प्रभावी वितरण इच्छित गुणवत्ता की आवश्यकता संरक्षा मदों की सामयिक और बाधा रहित उपलब्धता सुनिश्चित करती है। वर्तमान समीक्षा संरक्षा मदों के वितरण और उपयोग में भारतीय रेल के भण्डारण विभाग के निष्पादन पर केंद्रित है।

यह समीक्षा 2014-15 के दौरान भण्डार नियंत्रक, मुख्य यांत्रिक अभियन्ता, मुख्य इलैक्ट्रिकल अभियन्ता, क्षेत्रीय रेलवे के एफए एंड सीएओ और कार्यशालाओं से सम्बद्ध भण्डारण डिपो, 17 क्षेत्रीय रेलों की लोकोशेड और कैरेज और वैगनों के डिपों के अभिलेखों की जांच द्वारा किया गया 6 उत्पादन इकाइयों के चयन के अतिरिक्त, 338 कार्यशालाओं, शेड, कोचिंग और वैगन डिपों में से 130 विस्तृत अध्ययन के लिए चुने गये थे। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नवत हैं:

- i. क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मदों का श्रेणीबद्धकरण एम समान नहीं था। यह संख्या रेलवे बोर्ड द्वारा श्रेणीबद्ध की गई 468 संरक्षा मदों के प्रति 197 और 833 के बीच थी। सभी क्षेत्रीय रेलों में अग्नि अवरोधी सामग्री को संरक्षा मदों के रूप में श्रेणीबद्ध नहीं किया गया था। **पैरा 2.6.1**
- ii. क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मदों के दक्ष मानीटरिंग के लिए के लिए एकीकृत मूल्य सूची संख्या आवश्यक हैं। हालांकि यह देखा गया कि मूल्य सूची संख्या एकीकरण कार्य क्षेत्रीय रेलों द्वारा पूरा नहीं किया गया और क्षेत्रीय

और रेलवे बोर्ड दोनों स्तर पर ही विभिन्न संरक्षा मदों की स्टॉक स्थिति की प्रभावी रूप से निगरानी नहीं की गई थी जिसके परिणामस्वरूप या तो कुछ संरक्षा मदों में कमी हुई कुछ या अन्य मदों की आवश्यकता से अधिक अधिप्राप्ति हुई। **पैरा 2.6.1**

iii. ठेका अवधि¹⁸ की शुरूवात के साथ ही आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए ठेका अवधि की शुरूवात से कम से कम तीन महीने पहले खरीद आदेश प्रस्तुत करने के रेलवे बोर्ड के आदेश का क्षेत्रीय रेलों में अनुपालन नहीं किया गया था। प्राक्कलन तैयार करने और खरीद आदेश जारी करने में विलम्ब के कई उदाहरणों के परिणामस्वरूप संरक्षा मदों की कमी हुई जिससे न केवल चल स्टॉक निष्क्रिय हुए बल्कि कमी को पूरा करने के लिए तत्काल खरीद पर अतिरिक्त व्यय हुआ।

पैरा 2.6.2 और 2.6.4

iv. नामित निरीक्षण एजेन्सियाँ आरडीएसओ और राइट्स द्वारा निरीक्षण के बाद भी संरक्षा मदों की विफलता के दृष्टांत हुए थे। **पैरा 2.6.5**

v. घटिया संरक्षा मदों के उपयोग के कारण कोचों एवं वैगनों के मार्गस्थ अलगाव के दृष्टांत हुए थे जिससे न केवल रेलगाड़ियों का सुरक्षित चालन प्रभावित हुआ बल्कि चल स्टॉक का अवरोधन हुआ। **पैरा 2.6.7**

vi. संरक्षा मदों की बफर स्टॉक सीमाओं के आवधिक संशोधन के लिए रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देश एक समान नहीं थे। 13 क्षेत्रीय रेलों में बफर स्टॉक सीमाओं का संशोधन न करने परिणामस्वरूप ₹ 381.50 करोड़ मूल्य की आवश्यकता से अधिक संरक्षा मदों के स्टॉक का संचयन हुआ। **पैरा**

2.6.8

उपरोक्त लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर आधारित निम्नलिखित सिफारिशों की गई थी:

i. संरक्षा मदों की अधिप्राप्ति, वितरण और उपयोग के संबंध में क्षेत्रीय रेलों के बीच बेहतर समन्वय प्रदान करने के लिए रेलवे बोर्ड के

¹⁸ 12 माह की अवधि जिसके लिए आवश्यकता का अनुमान लगाया जाता है, ठेका अवधि कहा जाता है

दिशानिर्देशों के अनुसार संरक्षा मदों के श्रेणीबद्धकरण में समानता समयबद्ध तरीके से सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

- ii. रेलवे बोर्ड द्वारा संरक्षा मदों की अधिप्राप्ति के लिए विभिन्न स्तरों पर समय सीमा निर्दिष्ट करने वाले दिशानिर्देश जारी करने की आवश्यकता है। स्टॉक के इष्टतम उपयोग बनाये रखने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों में बफर स्टॉक सीमा के संशोधन के लिए कार्रवाई शुरू करने की आवश्यकता है।
- iii. क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मदों के स्टॉक के निर्धारित स्तर और संरक्षा मदों की निरन्तर उपलब्धता को सुनिश्चित करने के लिए सामग्री प्रबन्धक सूचना प्रणाली (एमएमआईएस) को प्रभावी रूप से उपयोग करने की आवश्यकता है।
- iv. क्षेत्रीय और रेलवे बोर्ड दोनों स्तर पर निगरानी प्रणाली को संरक्षा आपदाओं से बचने के लिए संरक्षा मदों के दक्ष वितरण एवं उपयोग हेतु मजबूत करने की आवश्यकता है।

2.1 परिचय

संरक्षा मदों को भण्डार और पुर्जों की उन मदों के तौरपर पारिभाषित किया जाता है जो रेल-गाड़ी परिचालन की संरक्षा से प्रत्यक्ष रूप से संबंधित है। 3.81 प्रतिशत¹⁹ रेलगाड़ी दुर्घटनाओं के लिए संरक्षा उपकरणों की विफलता जिम्मेदार है। तथापि, परिसम्पत्तियों की समय से उपलब्धता/अधिप्राप्ति/शून्य विफलता सुनिश्चित करने का रेलगाड़ियों के सुरक्षित चलने और यात्रियों की संरक्षा पर महत्वपूर्ण प्रभाव है। भारतीय रेल का भण्डारण विभाग रेलगाड़ियों के परिचालन रखरखाव और आंतरिक उत्पादन कार्यकलापों के लिए विभिन्न प्रकार के भण्डारों आवश्यक नियोजन अधिप्राप्ति और आपूर्ति के लिए मुख्य रूप से उत्तरदायी हैं। प्रयोक्ता विभाग जैसे यांत्रिकी, इलैक्ट्रिकल, संकेत और दूसंचार आदि भण्डार विभाग द्वारा अधिप्राप्त संरक्षा मदों के उचित उपयोगिता के लिए उत्तरदायी है।

प्रभावी प्रबंधन विभिन्न प्रयोक्ता विभागों के भण्डारों की आवश्यकता के आंकलन द्वारा इच्छित गुणवत्ता की आवश्यक संरक्षा मदों की सामयिक और बाधारहित उपलब्धता सुनिश्चित करता है। कुछ मदों जैसे कि पहिया और धुरी रोलर बीयरिंग, पटरियाँ, स्लीपर, ब्रेक-ब्लॉक आदि जिनके लिए रेलवे बोर्ड स्तर पर निविदाएं एवं सविदाएं निर्धारित की जाती हैं के अलावा संरक्षा मदें क्षेत्रीय रेलवे द्वारा अधिप्राप्त की जाती हैं। 2013-14 के दौरान, आईआर ने ₹ 19365 करोड़ के भण्डारों की अधिप्राप्ति की जिनमें से ₹ 2229 करोड़²⁰ संरक्षा स्टॉक मदों की अधिप्राप्ति पर व्यय किए गए थे। रेलवे बोर्ड में भंडार निदेशालय और क्षेत्रीय/मंडल स्तर के विभिन्न शाखाओं के संगठनात्मक ढांचे एवं कार्य ब्यौरा *परिशिष्ट-1* में दिखाया गया है।

2.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निष्पादन समीक्षा के उद्देश्य निम्न को निर्धारित करना था:

¹⁹ मार्च 2013 की भारतीय रेलवे की संरक्षा रिपोर्ट

²⁰ सीएलडब्ल्यू/चितरंजन को छोड़कर

- I. प्रयोक्ता विभागों को संरक्षा भण्डारों के वितरण और सामयिक उपलब्धता में सक्षमता: और
- II. संरक्षा भण्डारों के उचित उपयोग सुनिश्चित करने वाली निगरानी प्रणाली की प्रभावकारिता।

2.3 कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

अध्ययन में 2011-12 से 2013-14 तक तीन वर्षों की अवधि शामिल थी। इसमें भण्डार नियंत्रक, मुख्य यांत्रिक अभियन्ता, मुख्य इलैक्ट्रिकल अभियन्ता, क्षेत्रीय रेलवे के एफए एंड सीएओ और कार्यशालाओं से सम्बद्ध भण्डार डिपो, 17 क्षेत्रीय रेलों के लोकोशेड और कैरिज और वैगनों के डिपों में संरक्षा मर्दों²¹ के वितरण और उपयोग संबंधी अभिलेखों की जांच शामिल थी। 6 उत्पाद इकाइयों के चयन के अतिरिक्त 338 कार्यशालाओं, शेड, कोचिंग और वैगन डिपों में से 130 विस्तृत अध्ययन के लिए चुने गये थे। समीक्षा के लिए चयनित डिपों और उत्पादन इकाइयों की कुल संख्या *परिशिष्ट II* में दर्शायी गई है। सूक्ष्म अध्ययन के लिए, भण्डार विभाग द्वारा जारी प्राक्कलन पत्रों की कुल संख्या का 20 प्रतिवर्ष और खरीद आदेशों की कुल संख्या का 10 प्रतिशत प्रतिवर्ष अधिकतम 25 प्राक्कलन पत्रों/खरीद आदेशों के अधीन सूक्ष्म जांच किए गए थे।

निष्पादन लेखापरीक्षा रेलवे बोर्ड के सलाहकार (रेलवे भण्डार) और सलाहकार (वित्त) के साथ एक एन्ट्री कान्फ्रेंस (अक्टूबर 2014) से प्रारंभ हुई। क्षेत्रीय स्तर पर संबंधित भण्डारण नियंत्रक और वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी के साथ भी एन्ट्री कान्फ्रेंस का आयोजन किया गया था। 1 मई 2015 को रेलवे बोर्ड को ड्राफ्ट समीक्षा रिपोर्ट जारी की गई थी। रेलवे बोर्ड में 8 जुलाई 2015 को हुई एकजट कान्फ्रेंस के दौरान लेखापरीक्षा निष्कर्षों एवं सिफारिशों पर अपर सदस्य(वित्त) भंडार निदेशालय के अधिकारियों के साथ चर्चा हुई। इसी प्रकार के एकजट कान्फ्रेंस क्षेत्रीय रेलों के प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा द्वारा क्षेत्रीय रेलों के सम्बन्धित प्राधिकारियों के साथ भी की गई

²¹ स्थायी रास्ता सामग्री और ईंधन को छोड़कर

थी। रेल मंत्रालय का उत्तर जुलाई 2015 में प्राप्त हुआ था एवं उसे रिपोर्ट में शामिल कर लिया गया है।

2.4 लेखापरीक्षा मानदंड

संरक्षा मर्दों के वितरण और उपयोग में भारतीय रेल के भण्डार विभाग के निष्पादन के आंकलन के लिए मानदंड, भण्डार विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता, में दिए गए संबंधित एवं प्रावधानों नियमों लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता रेलवे बोर्ड क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाइयों द्वारा समय समय पर जारी दिशानिर्देशों और आदेशों से लिए गए हैं।

2.5 अभिस्वीकृति

इस समीक्षा के लिए क्षेत्रीय रेलों, उत्पादन इकाइयों और रेलवे बोर्ड द्वारा भी दिए गए सहयोग की अभिस्वीकृति दी जाती है।

2.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

उद्देश्य I: प्रयोक्ता विभागों में संरक्षा मर्दों के वितरण ओर सामायिक उपलब्धता में कुशलता को निर्धारित करना

भारतीय रेल का भण्डार विभाग 17 क्षेत्रीय रेलों और छह उत्पादन इकाइयों के लिए कार्य कर रहे सम्पूर्ण रेलवे नेटवर्क पर 262²² संग्रहण डिपों का रखरखाव करता है। संरक्षा मर्दों के दक्ष वितरण एवं उपयोग रेल कार्यकलापों के प्रभावी रख-रखाव एवं प्रचालन के लिए अत्यधिक महत्वपूर्ण है। जुलाई 2008 में हुई सीओएस के 67वें कान्फरेंस में संरक्षा मर्दों की 100 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित करने का निर्णय लिया गया था।

प्रयोक्ता विभागों को संरक्षा मर्दों के दक्ष वितरण सुनिश्चित करने के तंत्र की समीक्षा से पता चला कि संरक्षा मर्दें या तो आवश्यकता से अधिक थीं अथवा आवश्यकता से कम थी। प्रयोक्ता विभागों को संरक्षा मर्दों की समय से उपलब्धता प्राक्कलन पत्रों के प्रस्तुतीकरण में विलम्ब, खरीद आदेशों को जारी करने में विलम्ब और विक्रेताओं को सुपुर्दगी अवधि में बार बार विस्तार अनुमत करने के कारण प्रभावित हुई थी। भंडारों विलम्बित प्राप्ति के

²² सामग्री प्रबंधन पर अध्याय (भारतीय रेलवे वार्षिक रिपोर्ट एवं लेख 2012-13)

परिणामस्वरूप संरक्षा मदों की कमी और कोच, वैगन और इंजन निष्क्रिय हुए जैसाकि आगे के पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

2.6.1 संरक्षा मदों का गैर-मानकीकरण

भारतीय रेल 1.8 लाख²³ से अधिक विभिन्न प्रकार और विभिन्न डिजाइन के विवरण, विशिष्टताओं आदि वाली स्टोर का उपयोग करता रहा है, स्टोर की खरीद, वितरण और उपयोग जैसी गतिविधियों की प्रभावी मॉनीटरिंग हेतु पीएल संख्या का एकीकरण महत्वपूर्ण है। सार्वजनिक खरीद पर ढल समिति की सिफारिशों के अनुसार रेल मंत्रालय ने स्टोर मद के लिए मूल्य सूची²⁴ (पीएल) संख्या के एकीकरण का कार्य शुरू किया था। संरक्षा मदों को भारतीय रेल में सर्वाधिक महत्व देते हुए पहले चरण के रूप में मार्च 2012 में रेलवे बोर्ड द्वारा संरक्षा मदों की अद्यतित सूची जारी की गई जिसमें संरक्षा मदों को नीचे दिए गए विवरण के अनुसार तीन श्रेणियों²⁵ में वर्गीकृत किया गया था:

तालिका 2.1 :- रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित संरक्षा मदों की संख्या

क्र. सं.	विभाग	श्रेणी- I	श्रेणी- II	श्रेणी- III	अन्य #	कुल
1.	रेल इंजन – डीजल	23	23	6	33	85
2.	रेल इंजन – बिजली	44	6	50	-	100
3.	कोचिंग स्टॉक	5	21	8	1	35
4.	ईएमयू/एमईएमयू/मेट्रो/ कोचिंग इलेक्ट्रिकल	47	-	21	1	69
5.	माल स्टॉक	-	7	1	6	14
6.	सिग्नलिंग	-	91	-	5	96
7.	टेलीकॉम	-	15	-	2	17
8.	ट्रैक	10	8	-	7	25
9.	यातायात	-	1	-	26	27
	कुल	129	172	86	81	468

#श्रेणी I,II और III के अलावा मदें जैसे-मैग्नेट वाल्व, हैंड ब्रेक एस्से, पीवोट रबड बुश, स्लैकलेस ड्रॉ बार, फ्रेट स्टॉक आदि के लिए पहिया और एक्सेल।

²³ सामग्री प्रबंधन पर अध्याय (भारतीय रेल वार्षिक रिपोर्ट और लेखा 2012-13)

²⁴ समस्त रेल प्रणाली में स्टोर की प्रत्येक मदों के अलग-अलग पहचान के लिए अद्वितीय संख्या

²⁵ वेंडर निर्धारण और अनुमोदन के लिए आरडीएसओ द्वारा सुरक्षा मदों को तीन श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया था और इसे रेलवे बोर्ड के प.सं. 99/RS(G)/709/1.Pt.I दिनांक 11.03.2005 द्वारा परिचालित किया गया था।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- I. किसी भी क्षेत्रीय रेलवे ने रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया था। क्षेत्रीय रेलवे ने संरक्षा मर्दों को शीर्षों के अंतर्गत वर्गीकृत किया था जो रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित शीर्षों से भिन्न थे। उदाहरण के लिए म.रे. में, संरक्षा मर्दों को कैरिज एण्ड वैगन, निर्माण I, निर्माण III, सामान्य, इलेक्ट्रिकल आदि जैसे शीर्षों के तहत वर्गीकृत किया गया था जो रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित नहीं थे। मेट्रो रेल, कोलकाता में संरक्षा मर्दों को वर्गीकृत नहीं किया गया था।
- II. क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मर्दों की संख्या में समानता नहीं थी। ये संख्याएं रेलवे बोर्ड द्वारा वर्गीकृत 468 संरक्षा मर्दों के प्रति 197 से 833 तक थीं। क्षेत्रीय रेलवे ने 5 से 10 विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत विभिन्न मर्दों को वर्गीकृत किया था। 'लोकोमोटिव डीजल' के तहत रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित 85 मर्दों के प्रति मध्य रेल ने 205 मर्दों को वर्गीकृत किया था। पूतरे, उरे, पूसीरे और उपरे में भी समान घटनायें देखी गई थीं। रेलवे बोर्ड के निर्धारित मानक के प्रति क्षेत्रीय रेलों में देखी गई भिन्नता का विवरण *परिशिष्ट III* में दर्शाया गया है।
- III. प.रे. (10 शीर्षों के तहत 660 मर्दों में) और म.रे. (7 शीर्षों के तहत 791 मर्दों) में संरक्षा मर्दों के वर्गीकरण में भिन्नता देखी गई जबकि दोनों का मुख्यालय एक ही शहर में है और इनमें समान संचालन गतिविधियां होती हैं। प.रे. में संरक्षा मर्दों के वर्गीकरण हेतु अपनाये गये शीर्ष म.रे. में अपनाए गए शीर्षों से भिन्न थे। समान शीर्ष केवल 'लोकोमोटिव डीजल' था। हालांकि परे और मरे में इस शीर्ष के तहत वर्गीकृत मर्दों की संख्या रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित मर्दों के प्रति क्रमशः 123 और 158 थी। आगे विश्लेषण करने पर यह देखा गया कि समान पीएल संख्या वाली केवल 41 संरक्षा मर्दें दोनों रेलवे में एक समान थीं। सभी क्षेत्रीय रेलवे को परिचालित (मार्च 2012) संरक्षा मर्दों की सूची में मूल्य सूची संख्या के अभाव में 'लोकोमोटिव डीजल' शीर्ष के अंतर्गत निर्धारित उपयुक्त संरक्षा मर्दों के समावेश का सत्यापन नहीं किया जा सका।

IV. अद्वितीय संख्या (एकीकृत पीएल संख्या) के माध्यम से सामग्री की पहचान, आपूर्ति चक्र प्रबंधन में महत्वपूर्ण तंत्र है। एकीकृत पीएल संख्या स्टॉक स्तर की प्रभावी मॉनीटरिंग और क्षेत्रीय रेलवे में विभिन्न स्टोर मर्दों की खरीद करने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है। यात्रियों की संरक्षा सुनिश्चित करने हेतु भारतीय रेल में संरक्षा मर्दों का सर्वाधिक महत्व होने के कारण क्षेत्रीय रेलवे में संरक्षा मर्दों के प्रभावी वितरण हेतु संरक्षा मर्दों की एकीकृत संख्या अनिवार्य है ताकि संरक्षा मर्दों की कमी के कारण भारतीय रेल का संचालन प्रभावित न हो। हालांकि यह देखा गया कि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा मूल्य सूची संख्या का एकीकरण पूरा नहीं किया गया था और परिणामस्वरूप विभिन्न संरक्षा मर्दों की स्टोर स्थिति को क्षेत्रीय स्तर तथा रेलवे बोर्ड दोनों स्तर पर प्रभावी मॉनीटरिंग नहीं की गई थी जैसा कि उप-पैरा 2.6.4 और 2.6.7 में चर्चा के अनुसार संरक्षा मर्दों के अत्यधिक संग्रहण से स्पष्ट है।

V. क्षेत्रीय रेल प्रशासन से रेलवे बोर्ड के उक्त परिपत्र द्वारा जारी संरक्षा मर्दों की सूची और क्षेत्रीय रेलवे/आरपीयू द्वारा तैयार मर्दों की सूची (फरवरी 2015) के बीच इतने बड़े अंतर का कारण पूछा गया था। 8 क्षेत्रीय रेलों²⁶ और एक आरपीयू (आरसीएफ/ आरबीएल) के रेल प्रशासन से उत्तर अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है।

अन्य क्षेत्रीय रेलों से प्राप्त उत्तरों की समीक्षा से पता चला कि:-

- (i) संरक्षा मर्दों की सूची में स्थानीय संरक्षा मर्दों के रूप में वर्गीकृत मर्दें शामिल हैं (मरे एवं पमरे)।
- (ii) रेलवे बोर्ड द्वारा परिचालित संरक्षा मर्दों की सूची में इकठ्ठी मर्दों को एक के रूप में शामिल किया जाता है जबकि क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने असेम्बली के प्रत्येक मर्द को अलग-अलग संरक्षा मर्दों के रूप में वर्गीकृत किया है जिसके परिणामस्वरूप एक बड़ी

²⁶ पमरे/पूतरे/उरे/उपूरे/पूसीरे/दरे/दमरे/दपूमरे/मेट्रो रेल, कोलकाता

संख्या को संरक्षा मदों के रूप में वर्गीकृत किया जा रहा (उपरे एवं परे)।

(iii) संरक्षा मदों को विभिन्न शीर्षों के तहत क्षेत्रीय आवश्यकताओं के अनुसार वर्गीकृत किया गया है (पूरे/उमरे/दपूरे/दपरे/दरे)।

क्षेत्रीय रेल प्रशासन का तर्क मान्य नहीं था क्योंकि क्षेत्रीय रेलवे का विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत भंडार का वर्गीकरण करना रेलवे बोर्ड के किसी प्राधिकारी द्वारा समर्थित नहीं था। रेलवे बोर्ड द्वारा परिचालित (मार्च 2012) निर्देशों के अलावा संरक्षा मदों के रूप में उन मदों को निर्धारित करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे को विवेकाधीन शक्तियों को प्रत्यायोजित करने का रेलवे बोर्ड द्वारा कोई विशिष्ट निर्देश नहीं जारी किया गया था। क्षेत्रीय रेलों की इस प्रथा से सभी क्षेत्रीय रेलों को उनकी प्रभावी मॉनीटरिंग के लिए संरक्षा मदों की व्यापक सूची के परिचालन का उद्देश्य विफल हो गया।

VI. आगजनी की घटनाओं तथा परिणामस्वरूप विपत्ति को 80 प्रतिशत घटाने के लिए, निगमित संरक्षा योजना (2003-13) ने यात्री डिब्बों में आग प्रतिरोधी सामग्री के उपयोग की सिफारिश की। रेलवे की अंतर्राष्ट्रीय यूनियन (यूआईसी) के आधार पर, आरडीएसओ ने सपतियां जैसे आग को फैलने से रोकना, धूँ के कारण दृश्यता का कम होना, आक्सीजन सूचकांक और जहरीलेपन का सूचकांक सीमित करने सहित डिब्बे की सामग्री (2005 और 2011 के बीच) को उपलब्ध कराने की विशिष्टताओं को संशोधित किया। **यद्यपि आग प्रतिरोधी सामग्री को क्षेत्रीय रेलों द्वारा संरक्षा मदों के रूप में श्रेणीबद्ध नहीं किया गया था।**

रेलवे बोर्ड ने बताया (जुलाई 2015) कि क्षेत्रीय रेलों की संरक्षा मदों की सूची के बीच अंतर था क्योंकि रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित संरक्षा मदें व्यापक श्रेणियों की थी जबकि क्षेत्रीय रेलों ने संरक्षा मदों की अपनी सूची में विशिष्ट संरक्षा मदें शामिल की थी।

रेलवे बोर्ड का तर्क मान्य नहीं है क्योंकि क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मदों की संख्या में भिन्नता ने संरक्षा मदों की उपलब्धता की दक्ष मानीटरिंग पर प्रतिकूल प्रभाव डाला था। इसके अलावा संरक्षा मदों के लिए एकीकृत पीएल संख्या के

अभाव से संरक्षा मदों के स्टॉक की अदक्ष मानीटरिंग के अलावा संरक्षा मदों के वितरण एवं उपयोग में अदक्षता हुई।

2.6.2 प्राक्कलन तैयार करने में विलम्ब

भण्डारण डिपों भंडार नियंत्रक(सीओएस) को मालसूची स्थिति को आवधिक रूप में सूचित करते हैं और सामग्री प्रबन्धन सूचना प्रणाली(एमएमआईएस) के माध्यम से खपत की दर के प्राक्कलन पर आधारित माँग-पत्र भेजते हैं। रेलवे बोर्ड ने प्राक्कलन पत्रों को तैयार करने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं किया है। तथापि, क्षेत्रीय रेलों को यह अनुदेश दिया गया था (मार्च 2012) कि ठेका अवधि की शुरुवात से कम से कम तीन महीने पहले पीओ जारी कर देना चाहिए जिससे ठेका²⁷ अवधि की शुरुवात के साथ आपूर्ति सुनिश्चित हो। यह प्राप्त करने के लिए, प्राक्कलन पत्रों को तैयार करने की प्रक्रिया विभिन्न मदों के लिए ठेका अवधि से कम से कम एक वर्ष अग्रिम में शुरू कर देना चाहिए।

संरक्षा मदों की खरीद हेतु क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों द्वारा तैयार किए गए कुल 24169 प्राक्कलन पत्रों में से 4356 प्राक्कलन पत्रों²⁸ की नमूना जांच से पता चला कि जब प्राक्कलन पत्रों की प्रस्तुति में विलम्ब 32 माह तक था, उन अनुमान पत्रों के प्रति खरीद आदेशों (पीओ) को जारी करने में विलंब निम्नलिखित ब्यौरे के अनुसार 1 से 37 माह के बीच था:

तालिका सं. 2.2 :- प्राक्कलन पत्रों की प्रस्तुति और पीओ जारी करने में विलंब की रेंज

वर्ष	नमूना जांच किए गए प्राक्कलन पत्रों की संख्या		प्राक्कलन पत्रों की प्रस्तुति में विलंब की रेंज (माह में)		इएस के प्रति सीओएस द्वारा जारी किए पीओ की सं.		पीओ को जारी करने में विलंब की रेंज (माह में)	
	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू
2011-12	1361	34	1 से 32	1 to 12	1640	57	1 से 37	1 से 32
2012-13	1441	49	1 से 20	1 to 21	1681	89	1 से 28	1 से 22
2013-14	1469	33	1 से 13	1 to 25	1666	65	1 से 28	1 से 15
	4271	116			4987	211		
कुल	4387				5198			

²⁷ 12 माह की अवधि जिसके लिए आवश्यकता का अनुमान लगाया जाता है, ठेका अवधि कहा जाता है

²⁸ अनुमानों की कुल संख्या का 20 प्रतिशत प्रतिवर्ष अधिकतम 25 अनुमान पत्रों के अध्यधीन है।

अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- I. 2011-12 के दौरान दो क्षेत्रीय रेलों²⁹, 2012-13 के दौरान तीन क्षेत्रीय रेलों³⁰ और 2013-14 के दौरान एक क्षेत्रीय रेल³¹ में प्राक्कलन पत्रों को प्रस्तुत करने में 12 माह से अधिक का विलंब देखा गया था। द.पू.रे. और प.म.रे. में 18 माह और 32 माह के बीच का महत्वपूर्ण विलंब³² देखा गया था। हालांकि, म.रे., पू.सी.रे., उ.प.रे., द.रे., द.पू.म.रे. और द.प.रे. में नमूना जांच किए गए डिपुओं के संबंध में प्राक्कलन पत्रों की समय पर प्रस्तुति देखी गई थी।
- II. उत्पादन इकाइयों के संबंध में प्राक्कलन पत्रों की प्रस्तुति में अधिकतम विलंब 2011-12 के दौरान आरसीएफ, कपूरथला (12 माह), 2012-13 के दौरान आसीएफ/आरबीएल (21 माह) और 2013-14 के दौरान डीएमडब्ल्यू/पटियाला (25 माह) में देखा गया था।
- III. पीओ जारी करने में 18 माह से अधिक का विलंब 2011-12 के दौरान छह क्षेत्रीय रेलों³³ और एक आरपीयू (डीएमडब्ल्यू/पटियाला-32माह), 2012-13 के दौरान छह क्षेत्रीय रेलों³⁴ और एक आरपीयू (आरसीएफ/कपूरथला-22 माह) और 2013-14 दो क्षेत्रीय रेलों³⁵ में देखा गया था। यह बताता है कि पीओ को ठेका अवधि शुरू होने के छह माह के पश्चात जारी किया जाता था और इस प्रकार यह रेलवे बोर्ड के इन अनुदेशों (मार्च 2002) के उल्लंघन में है कि पीओ को ठेका अवधि के शुरू होने से कम से कम तीन माह पूर्व दिया जाना चाहिए।

अधिकतम विलंब 2011-12 के दौरान द.रे. (37 माह), 2012-13 के दौरान द.म.रे. (28 माह) और 2013-14 के दौरान द.रे (28 माह) में

²⁹ दपूरे (32 माह) और पमरे (18 माह)

³⁰ दपूरे (20 माह), पमरे (18 माह) और मेट्रो (13 माह)

³¹ दपूरे (13 माह)

³² 2011-12 के दौरान दपूरे (32 माह), 2012-13 के दौरान पमरे (18 माह)

³³ दरे (37 माह), दपरे(33 माह), दपूरे(28 माह), दमरे(20 माह), पूसीरे (34 माह), और परे (19 माह)

³⁴ दमरे (28 माह), पूसीरे (27 माह), दरे(25 माह), दपरे(25 माह), परे (20 माह), और दपूरे (19 माह)

³⁵ दरे (28 माह) और दपूरे(26 माह)

अधिकतम विलंब 2011-12 के दौरान द.रे. (37 माह), 2012-13 के दौरान द.म.रे. (28 माह) और 2013-14 के दौरान द.रे (28 माह) में देखा गया था। उत्पादन इकाईयों में पीओ के जारी करने में अधिकतम विलंब 2011-12 के दौरान डीएमडब्ल्यू/पटियाला (32 माह), 2012-13 के दौरान आरसीएफ/ कपूरथला (22 माह) और 2013-14 के दौरान आरसीएफ/कपूरथला (15 माह) में देखा गया था।

प्राक्कलन पत्रों के प्रस्तुतिकरण में विलम्ब को स्वीकार करते हुए रेलवे बोर्ड ने बताया (जुलाई 2015) कि यह मांग प्रस्तुत करने में विलम्ब के कारण था। रेलवे बोर्ड ने एक्जिट कान्फ्रेंस में तर्क दिया कि संरक्षा मर्दों की अधिप्राप्ति प्रयोक्ताओं की मांगों के आधार पर की जा रही थी। रेल मंत्रालय का तर्क मान्य नहीं है क्योंकि ऐसे कई दृष्टांत थे जो या तो संरक्षा मर्दों की कमी अथवा आवश्यकता से अधिक की अधिप्राप्ति की वजह से हुए थे। जैसा कि अगले पैराओं 2.6.4 और 2.6.7 के उल्लेख किए गए थे।

2.6.3 क्रय आदेशों को जारी करने एवं भंडार प्राप्ति में विलम्ब

रेलवे बोर्ड द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार पीओ को ठेका अवधि के आरंभ में आपूर्ति को सुनिश्चित करने के लिए ठेका अवधि के शुरू होने से कम से कम तीन माह पूर्व दिया जाना चाहिए। इसलिए, अनुमत अधिकतम समय सीमा आंतरिक समय सीमा³⁶ तथा बाह्य समय सीमा³⁷ हेतु क्रमशः नौ माह तथा तीन माह होनी चाहिए।

17 क्षेत्रीय रेलों में खरीदी गई संरक्षा मर्दों, जैसाकि कम्पोजिट ब्रेक ब्लॉक, एम.एस. हैवी ड्यूटी सीमलेंस ट्यूब, ट्रासफार्मर ऑयल, गीयर केस असेम्बली आदि, से संबंधित 1132 पीओ³⁸ की नमूना जांच से आंतरिक समय सीमा में 424 पीओ (37 प्रतिशत) के संबंध में 01 माह से 26 माह के बीच के विलंब³⁹ का पता चला। बाह्य समय सीमा में 721 पीओ (64 प्रतिशत) के मामले में 01 माह से 33 माह के बीच का विलंब भी देखा गया था।

³⁶ आपूर्ति आदेश देने तक आवश्यकता की पहचान की तिथि के बीच अंतर

³⁷ आदेश देने की तारीख से मद की आपूर्ति तक आपूर्तिकार द्वारा लिया गया समय

³⁸ 10 प्रतिशत प्रतिवर्ष अधिकतम 25 प्रतिवर्ष के अध्यक्षीन हैं

³⁹ नौ माह की अनुमन्य अवधि की अनुमति देना

रेलवे उत्पादन इकाइयों के संबंध में, 225 पीओ की नमूना जांच से पता चला कि आंतरिक समय सीमा में 75 पीओ (33 प्रतिशत) के मामले में 01 माह और 20 माह के बीच विलंब था। इसके अतिरिक्त, 161 पीओ (72 प्रतिशत) में, बाह्य समय सीमा में 01 माह से 23 माह के बीच का विलंब था। समय सीमा की वर्ष-वार रेंज को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:-

तालिका सं. 2.3: संरक्षा मर्दों की खरीद हेतु समय सीमा में विलंब

क्षेत्रीय रेलवे							
वर्ष	नमूना जांच किए गए पीओ की सं.	09 माह की अनुमन्य अवधि के बाद आंतरिक समय सीमा (माह में) में विलंब			03 माह की अनुमन्य अवधि के बाद बाह्य समय सीमा में विलंब		
		पीओ की सं.	न्यूनतम	अधिकतम	पीओ की सं.	न्यूनतम	अधिकतम
2011-12	382	121	01	26	228	01	33
2012-13	385	160	01	19	245	01	25
2013-14	365	143	01	21	248	01	18
कुल	1132	424			721		
रेलवे उत्पादन इकाईयां (आरपीयू)							
2011-12	74	28	01	07	55	01	23
2012-13	87	33	01	20	73	02	20
2013-14	64	14	01	07	33	01	11
जोड़	225	75			161		
कुल जोड़	1357	499			882		

17 क्षेत्रीय रेलों और छह उत्पाद इकाईयों में बाहरी समय-सीमा और आंतरिक समय-सीमा के संबंध में लंबित मामलों से संबंधित अभिलेख की संवीक्षा से पता चला कि:

- (i) 17 क्षेत्रीय रेलवे में, 545 मामलों में से 417 (77 प्रतिशत) में श्रेणी I और II मर्दों⁴⁰ से संबंधित लंबी बाहरी समय सीमा थी और 657 मामलों में से 418 (64 प्रतिशत) संरक्षा मद क और ख श्रेणी⁴¹ के खरीद आदेशों से संबंधित थे।

⁴⁰ वेंडर निर्धारण और अनुमोदन के लिए आरडीएसओ द्वारा सुरक्षा मर्दों को तीन श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया था और इसे रेलवे बोर्ड के प.सं. 99/RS(G)/709/1.Pt.I दिनांक 11.03.2005 द्वारा परिचालित किया गया था।

⁴¹ 'क' श्रेणी मद उच्च मूल्य मद हैं जो सभी स्टॉक किये गये मर्दों के कुल मूल्य का 70 प्रतिशत से बनते हैं; 'ख' श्रेणी मद मध्यम मद हैं जो सभी मर्दों के कुल मूल्य के 20 प्रतिशत से बनते हैं; और 'ग' निम्न मूल्य मद हैं जो सभी मर्दों के कुल मूल्य के 10 प्रतिशत से बनते हैं।

- (ii) जबकि छह रेलवे उत्पादन इकाईयों में, 174 मामलों में से 92 (53 प्रतिशत) में श्रेणी I और II से संबंधित लंबी बाहरी समय सीमा थी, 111 मामलों में से 103 (93 प्रतिशत) में संरक्षा मद क और ख श्रेणी के खरीद आदेश से संबंधित थे।
- (iii) 366 मामलों में से 265 (72 प्रतिशत) में आंतरिक समय-सीमा में विलम्ब क और ख श्रेणी भंडार मर्दों के खरीद आदेशों के संबंध में देखा गया था।
- (iv) रेलवे उत्पादन इकाईयों के संबंध में, सभी 22 मामलों में आंतरिक समय सीमा में विलम्ब क और ख श्रेणी भंडार मर्दों के खरीद आदेश से संबंधित था।

अभिलेखों की आगे संवीक्षा से पता चला कि बाह्य समय सीमा में विलम्ब आपूर्तिकारों को सुपुर्दगी अवधियों में बार-बार विस्तार के कारण था। यह पता चला कि:

- I. क्षेत्रीय रेलवे में 517 मामलों में से 334 (65 प्रतिशत में) और आरपीयूज के संबंध में 83.33 प्रतिशत मामले (102 मामलों में से 85) में 60 दिनों से अधिक के लिये विस्तार दिया गया था। विस्तार देने के मुख्य कारण में आपूर्तिकर्ता का अनुरोध, निरीक्षण एजेंसियों द्वारा निरीक्षण में विलम्ब आदि शामिल है। नीचे तालिका दिये गये विस्तार की संख्या और विस्तार की अवधि की सीमा दर्शाती है।

तालिका संख्या 2.4: आपूर्तिकर्ता को स्वीकृत विस्तार की संख्या और उनकी सीमा

वर्ष	नमूना जांच किये गये पीओज़ की संख्या		स्वीकृत विस्तारों की संख्या		पीओज़ की संख्या जहां दिये गये विस्तार की सीमा निम्नलिखित के बीच थी (दिनों में)					
	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू	1-30		30-60		60 से कम	
	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू
2011-12	298	73	329	59	27	4	24	3	108	31
2012-13	313	76	371	61	39	4	31	1	128	37
2013-14	274	63	235	40	38	3	24	2	98	17
कुल	885	212	935	160	104	11	79	6	334	85
जेडआर+ आरपीयू	1097		1095		115		85		419	

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- I. 17 क्षेत्रीय रेलों में, 57 डिपो से संबंधित 1011 खरीद आदेश, 31 मार्च 2014 तक छह माह से अधिकतक⁴² लंबित थे और उनमें से 199 रद्द कर दिये गये थे। 8 क्षेत्रीय रेलों⁴³, में रद्द किये गये लंबित पीओ की सीमा 25 प्रतिशत (पमरे) और 62 प्रतिशत (मरे) के बीच थी।
- II. 11 क्षेत्रीय रेलों⁴⁴ और दो उत्पादन इकाइयों (डीएमडब्ल्यू/पटियाला आदि आईसीएफ/पेरम्बूर) ने आपूर्ति में विक्रेता की विफलता, दोषपूर्ण प्राक्कलन, स्टॉक की कमी, अधिक आहरण इत्यादि के कारण तत्काल खरीद का सहारा लिया था। 300 मामलों में से 132 में संरक्षा मर्दें करीब-करीब समान निर्धारितसमय के साथ उसी अवधि के दौरान सामान्य तौर पर समान मर्दों की खरीद की तुलना में अधिक दरों पर खरीदी गई थी। इससे रेलवे बोर्ड के साथ साथ क्षेत्रीय रेलों द्वारा अदक्ष वितरण और मानीटरिंग इंगित हुआ था क्योंकि रेलवे बोर्ड क्षेत्रीय रेलों से संरक्षा मर्दों की उपलब्धता की मासिक रिपोर्ट प्राप्त करता है।
- III. रेलवे उत्पादन इकाई में, 49 पीओज़ लंबित थे और 36 मामलों में, उत्पादन इकाइयों के सीओएस चूककर्ता आपूर्तिकर्ताओं के प्रति कार्यवाही करने में विफल रहे।
- IV. 17 क्षेत्रीय रेलवे में रेलवे उत्पादन इकाइयों के संबंध में 64 प्रतिशत मामले/ 706 मामलों में से 457) श्रेणी I और II मर्दों से संबंधित थे और 63 प्रतिशत मामले (30 मामलों में से 19) श्रेणी I और II मर्दों से संबंधित थे।

श्रेणी के साथ-साथ संरक्षा मर्दों के मूल्य के संदर्भ में 60 दिनों से अधिक की वितरण अवधि के विस्तारों के मामलों की संवीक्षा से पता चला कि:

⁴² स्टोर विभाग के लिये भारतीय रेलवे कोड के पैरा 769 से 772

⁴³ मरे (62.37 प्रतिशत, पूमरे (40.43 प्रतिशत), उरे (36.84 प्रतिशत), उसीरे (29.17 प्रतिशत), दरे (35.59 प्रतिशत), दपूरे (46.30 प्रतिशत), दपूमरे (42.86 प्रतिशत) और पमरे (25.30 प्रतिशत)

⁴⁴ मरे, पूमरे, पूतरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, परे और पमरे

- i. 288 मामलों में से 206 (72 प्रतिशत) श्रेणी I और II संरक्षा मर्दों से संबंधित थे और 70 प्रतिशत मामले (307 मामलों में से 216) क और ख श्रेणी मर्दों के खरदी आदेश से संबंधित थे।
- ii. रेलवे उत्पादन इकाईयों में, 66 प्रतिशत मामले (58 मामलों में से 38) श्रेणी I और II संरक्षा मर्दों से संबंधित थे और 84 प्रतिशत मामले (43 में से 36) क और ख श्रेणी मर्दों के खरीद आदेश से संबंधित थे।

रेलवे बोर्ड ने उल्लेख किया कि विक्रेताओं से प्रतिक्रिया प्राप्त करने में विलम्ब, उच्चतर दरों का उद्धरण, निधि की कमी इत्यादि कुछ कारण थे जिससे पीओ जारी करने में विलम्ब हुआ। सुपुर्दगी अवधि के विस्तार अनुमत करने के सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड के बताया (जुलाई 2015) कि आपूर्ति की उपलब्धता सुनिश्चित करने में लिए समय विस्तार दिए गए हैं क्योंकि नये खरीद के लिए अपेक्षित समय फर्मा द्वारा अनुमत विस्तार से अधिक है। रेलवे बोर्ड ने आगे बताया कि तत्काल खरीद आवश्यकता में अप्रत्याशित वृद्धि, विक्रेताओं की विफलता, विलम्बित निरीक्षण अस्वीकरण इत्यादि जैसे कारणों के कारण हुआ है।

रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि उचित समय पर संरक्षा मर्दों की उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की गई थी जिससे नीचे के पैरा 2.6.4 में उल्लिखित संरक्षा मर्दों के स्टॉक में कमी हुई। तत्काल खरीद के सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड द्वारा उल्लिखित कारणों से प्रदर्शित होता है कि उचित प्राथमिकता संरक्षा मर्दों की समय से उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की गई थी।

2.6.4 संरक्षा मर्दों की उपलब्धता में विलम्ब का प्रभाव

संरक्षा मर्दों की उपलब्धता में विलम्ब के प्रभाव की समीक्षा से पता चला कि:

- I. नीचे दिये गये विवरण के अनुसार 17 क्षेत्रीय रेलों में 117 स्टॉकिंग डिपो में, 3254 संरक्षा मर्दों का 25 माह तक की अवधि के लिये स्टॉक समाप्त था:

तालिका 2.5-: अवधि की सीमा, संरक्षा मर्दों की स्टॉक समाप्ति की स्थिति

वर्ष	स्टॉक समाप्त संरक्षा मर्दों की संख्या	संरक्षा मर्दों की मात्रा की कमी	अवधि जिसके लिये संरक्षामर्दों का स्टॉक समाप्त था (माह में)
2011-12	936	412111	1 से 24
2012-13	1048	473592	1 से 16
2013-14	1270	354136	1 से 25

- II. तीन क्षेत्रीय रेलों (पूमरे, उसीरे और दरे) संरक्षा मर्दों के स्टॉक समाप्ति की कुल संख्या का 68 प्रतिशत और मात्रा की कमी थीं जैसा नीचे विवरण दिया गया है:

तालिका 2.6: संरक्षा मर्दों की स्टॉक समाप्ति की अधिकतम संख्या

क्षेत्रीय रेलवे का नाम	स्टॉक में समाप्त संरक्षामर्द की संख्या	संरक्षा मर्दों की मात्रा में कमी
पूमरे	121	192417
उसीरे	505	284680
दरे	1219	371069
	1845	848166

- III. 10 क्षेत्रीय रेलों⁴⁵ में 814 कोच वैगन एवं इंजन संरक्षा मर्दों के अभाव में 668 दिनों तक की अवधि के लिये निष्क्रिय रहे जिसमें एयर ब्रेक पाइप, एक्स बॉक्स एसेम्बली, व्हील सेट, क्लेम्पिंग प्लेट, कपलर बॉडी आदि शामिल हैं जिसके परिणामस्वरूप ₹ 348.37 करोड़ की आय क्षमता की हानि हुई:-

तालिका संख्या 2.7: परिसंपत्तियों की निष्क्रियता के कारण आय क्षमता की हानि

वर्ष	कार्यशाला/शेडों की संख्या जहां परिसंपत्तियां निष्क्रिय रही	निष्क्रिय पड़े रही परिसंपत्तियों की संख्या	निष्क्रियता अवधि की सीमा (दिन में)	आय क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)
2011-12	14	222	1 to 513	38.34
2012-13	14	293	1 to 570	88.99
2013-14	15	294	1 to 668	221.04
कुल	43	809		348.37

रेलवे बोर्ड ने बताया (जुलाई 2015) कि प्रत्याशित वार्षिक खपत से अधिक भंडार का आहरण विक्रेताओं द्वारा समय से आपूर्ति न करना, निरीक्षण में विलम्ब इत्यादि जैसे विभिन्न घटकों के कारण संरक्षा मर्दों का स्टॉक समाप्त हो गया था। रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि क्षेत्रीय रेलें एमएआईएस के प्रभावी उपयोग में विफल रही थी जिससे तीव्र डाब संग्रहण और आवश्यकता का सहज

⁴⁵ मरे, पूमरे, उपूरे, उसीरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे और पमरे। सुरक्षा मर्दों की कमी के कारण रोलिंग स्टॉक की निष्क्रियता शेष सात क्षेत्रीय रेलवे में नहीं देखी गई थी।

निर्धारण हुआ। चूंकि अनुमोदित प्रतिष्ठित नियमित स्रोत से खरीद गई हैं और आरडीएसओ/राइट्स द्वारा निरीक्षण किया गया है भंडार की समय से आपूर्ति में विक्रेताओं की विफलता और निरीक्षण में विलम्ब अनुचित विक्रेता निर्धारण और मार्च 2002 में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्देशित ठेका अवधि की शुरूवात के समय संरक्षामर्दों की उपलब्धता सुनिश्चित करने में क्षेत्रीय रेलों की अदक्षता का द्योतक था।

लेखापरीक्षा उद्देश्य II: स्टॉक जांच, निगरानी तंत्र इत्यादि सहित संरक्षा भण्डारों का उपयुक्त उपयोग

क्षेत्रीय रेल स्तर पर संरक्षा मर्दों के उपयोग की मानीटरिंग प्रयोक्ता विभागों के प्रमुखों के साथ सीओएस की मासिक बैठक और कार्यशाला/लोकोशेड/कोचिंग एवं वैगन डिपों इत्यादि में प्रयोक्ता विभाग के साथ डिपों प्रभारी की साप्ताहिक बैठक की जा रही है। डिपों अधिकारियों द्वारा क्षेत्रीय रेलों के सीओएस को उपलब्ध कराई गई सूचना प्रयोक्ता विभागों के विभागध्यक्षों और अधिकारियों के साथ मासिक बैठक में चर्चा के बाद उपचारी उपाय की पहल करने के लिए प्रभावी रूप से उपयोग नहीं की गई थी।

रेलवे बोर्ड मासिक रिपोर्ट के माध्यम से क्षेत्रीय रेलों द्वारा संरक्षा मर्दों के उपयोग और उपलब्धता को मानीटर करता है। यह सूचित करने तथा उद्देश्य विफल हुआ है क्योंकि संरक्षा मर्दें जो आरडीएसओ अनुमोदित स्रोत से खरीदी गई हैं और आरडीएसओ और राइट्स जैसे निरीक्षण एजेन्सियों द्वारा निरीक्षण के बाद उपयोग की गई हैं की विफलता के कारण कोच, वैगन और इंजन का ठहराव/अवरोधन/मार्गस्थ अलगाव के कई दृष्टांत देखे गए थे।

वांछित गुणवत्ता की संरक्षा मर्दों के उपयोग की नमूना जांच से उपयोग से पहले संरक्षा मर्दों के निरीक्षण की घटिया गुणवत्ता के कई दृष्टांतों का पता चला जिसका गाड़ियों के परिचालन और यात्रियों की सुरक्षित यात्रा पर प्रभाव पड़ा था जैसाकि आगे के पैराओं में चर्चा किया गया है।

वांछित गुणवत्ता की संरक्षा मर्दों के उपयोग की नमूना जांच से उपयोग से पहले संरक्षा मर्दों के निरीक्षण की घटिया गुणवत्ता के कई दृष्टांतों का पता

चला जिसका गाड़ियों के परिचालन और यात्रियों की सुरक्षित यात्रा पर प्रभाव पड़ा था जैसाकि आगे के पैराओं में चर्चा किया गया है।

2.6.5 निरीक्षक एजेन्सी द्वारा मंजूरी के पश्चात अस्वीकरण

जब भी एक परेषिती पाता है कि राईटस/आरडीएसओ/डीक्यूए द्वारा निरीक्षित सामग्री पीओ की अपेक्षाओं को पूरा नहीं करती, निरीक्षक प्राधिकरण को अस्वीकरण परामर्श भेजा जाता है। तत्पश्चात, निरीक्षक प्राधिकरण, आपूर्तिकर्ता तथा परेषिती के प्रतिनिधियों द्वारा एक संयुक्त निरीक्षण किया जाता है।

क्षेत्रीय रेलों के चयनित डिपों में नामांकित एजेन्सी द्वारा निरीक्षण के पश्चात संरक्षा मद्दों के अस्वीकरण से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- I. 16 क्षेत्रीय रेलों (उमरे को छोड़कर) तथा चार आरपीयूज (आईसीएफ) पैराम्बूर तथा आरसीएफ (रायबरेली को छोड़कर) ₹ 8.55 करोड़ मूल्य के 319 अस्वीकरण मामले (31 मद्दें श्रेणी-ए के अन्तर्गत, 75 मद्दें श्रेणी-बी के अन्तर्गत, 137 मद्दें श्रेणी-सी के अन्तर्गत तथा 76 मद्दें 'अन्य' श्रेणी के अन्तर्गत) देखे गये थे क्योंकि आपूर्तियां अपेक्षित विनिर्देशन के अनुरूप नहीं थीं;
- II. 61 मामलों में से जहां संयुक्त निरीक्षण आयोजित किया गया था, 6 क्षेत्रीय रेलों⁴⁶ एवं एक आरपीयू (डीएलडब्लू/वाराणसी-10 श्रेणी ए के अंतर्गत 1 मद्द, श्रेणी बी के अंतर्गत 4 मद्दें और श्रेणी सी के अंतर्गत 5 मद्दें) में 25 अस्वीकृत मामलों (श्रेणी ए के अंतर्गत 2 मद्दें, श्रेणी बी के अंतर्गत 1 मद्द, श्रेणी सी के अंतर्गत 9 मद्दें और अन्य श्रेणियों के अंतर्गत 3 मद्दें) के संदर्भ में नामित निरीक्षण एजेंसियों द्वारा कोई भी निरीक्षण प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं किया गया था।
- III. 319 अस्वीकृत मामलों में से 11 क्षेत्रीय रेलों⁴⁷ तथा तीन आरपीयूएस⁴⁸ के 258 मामलों में अस्वीकृत मामलों के समाधान के लिए कोई संयुक्त

⁴⁶ पूरे(3), पूमरे(3), उसीरे(2), उपरे (1), दपूरे (3), और पमरे (2)

⁴⁷ मरे(6), पूरे(3), पूमरे(39), पूतरे(2), उसीरे(5), उपरे(1), दमरे(6), दपूरे(19), दपूमरे(15), पमरे(3), और मेट्रो रेलवे, कोलकाता(6)

⁴⁸ डीएलडब्लू (140) सीएलडब्लू(10), और डीएमडब्लू(3)

निरीक्षण कार्यान्वित नहीं किया गया था 10 क्षेत्रीय रेलों⁴⁹ में एवं दो आरपीयू⁵⁰ में 120 अस्वीकृत मामलों श्रेणी I मर्दों से प्राप्त भंडार में संबन्धित था।

2.6.6 परेषिति द्वारा अस्वीकृति

परेषिति द्वारा निरीक्षण के दौरान, माल की पर्याप्त संख्या टूट-फूट, क्षति तथा खराब सामग्री की आपूर्ति के कारण अस्वीकृत की गई। चयनित डिपों में परेषिति द्वारा अस्वीकृति से संबंधित रिकार्डों की संवीक्षा से पाया गया कि 2011-14 के दौरान 27 स्टोर डिपुओं में अस्वीकृति के 1395 मामले थे। उनमें से 11 क्षेत्रीय रेलों⁵¹ तथा चार आरपीयूएस⁵² में 921 मामलों का निपटान किया गया तथा ₹4.02 करोड़ मूल्य के 474 मामले बकाया थे (मार्च 2014)। इन बकाया मामलों में आठ क्षेत्रीय रेलों⁵³ और डीएलडब्ल्यू/वाराणसी में ₹1.79 करोड़ मूल्य के 163 मामले दो वर्ष से अधिक पुराने थे जैसा *अनुलग्नक II* में दर्शाया गया है।

2.6.7 वारंटी अवधि के दौरान संरक्षा मर्दों की विफलता

आपूर्तिकर्ता वारंटी अवधि में पहले खराब हुए ऐसे भंडार को बदलने के भी दायी है। यह पता चला कि:

- I. क्षेत्रीय रेलों और आरपीयू में वारंटी अवधि के दौरान ₹ 8.41 करोड़ की कीमत की 36327 संरक्षा मर्दों⁵⁴ जो या तो खराब थी या परिचालन में विफल हुई थी, को उनकी विफलता की तिथि से 34 माह तक की विभिन्न अवधियों में इन्हें संबंधित विक्रेताओं द्वारा बदला नहीं गया। बदलने में विलम्ब 6 क्षेत्रीय रेलों⁵⁵ और 2 आरपीयू⁵⁶ में 12 माह से

⁴⁹ पूतरे(2), उरे(2), उसीरे(1), उपरे(1), दरे(1), दमरे(1), दपूरे(12), दपूमरे(7), दपरे(3) पमरे(1)

⁵⁰ डीएलडब्ल्यू वाराणसी (80) और सीएलडब्ल्यू चित्तरंजन (9)

⁵¹ मरे, पूरे, पूमरे, उपूरे, उसीरे, उपरे, दमरे, दपूरे, दपरे, परे और पमरे

⁵² डीएलडब्ल्यू वाराणसी, सीएलडब्ल्यू/चित्तरंजन, आरसीएफ/रायबरेली एवं डीएमडब्ल्यू/पटियाला

⁵³ पूरे, पूमरे, उपूरे, उपरे, दपूरे, दपरे, परे एवं पमरे

⁵⁴ जैसे एंकर लिंक हेतु साइलेंट ब्लॉक, वितरक वॉल्वस, बफर केसिंग, ड्राफ्ट गियर, ब्रेक हैड, सेफ्टी हुक एसेम्बली, हैड ब्रेक व्हील, क्चुक्लस, एयर हाजिज आदि

⁵⁵ मरे-34 माह, पूतरे-16 माह, उसीरे-29 माह, उपरे-16 माह, परे -34 माह तथा पमरे-29 माह

⁵⁶ डीएलडब्ल्यू वाराणसी - 34 माह सीएलडब्ल्यू/चित्तरंजन - 14 माह

- अधिक था। इनमें से, ₹ 5.03 करोड़ (62 प्रतिशत) संरक्षा मर्दें चार क्षेत्रीय रेलों⁵⁷ से संबंधित थी।
- II. छः आरपीयू में, ₹ 1.60 करोड़ मूल्य की 3821 संरक्षा मर्दें⁵⁸ वारंटी अवधि के दौरान विफल हुई तथा इन्हें विक्रेताओं द्वारा बदला नहीं गया था (मार्च 2014)। इनमें से, ₹ 74.50 लाख (46 प्रतिशत) मूल्य की संरक्षा मर्दें आईसीएफ/पैरम्बूर से संबंधित थी।
- III. 31 मार्च 2014 तक संरक्षा मर्दों की श्रेणी के साथ –साथ मूल्य से संबंधित बकाया वारंटी दावों के मामलो की जांच करने पर, यह पाया गया कि:
- (i) क्षेत्रीय रेलों पर 298 मामलों में से 235 मामलें (79 प्रतिशत) श्रेणी I तथा II मर्दों से संबंधित थे तथा 79 प्रतिशत मामलें (470 मामलों में से 372 मामलें) ए तथा बी श्रेणी मर्दों के लिए खरीद आदेशों से संबंधित थे; तथा
- (ii) रेलवे उत्पादन यूनिटों में, 94 प्रतिशत मामलें (145 में से 137 मामलें) श्रेणी I तथा II मर्दों से संबंधित थे। 147 में से 50 मामलें (34 प्रतिशत) ए तथा बी श्रेणी मर्दों के लिए खरीद आदेशों से संबंधित थे।
- (iii) तीन क्षेत्रीय रेलों⁵⁹ (उरे-6, उपूरे-10 तथा दपूरे-3) द्वारा आरडीएसओ/रेलवे बोर्ड को 19 फर्मों को काली सूची में डालने का प्रस्ताव भेजा गया। इनमें से, 15 फर्मों (उरे-2, उपूरे-10 तथा दपूरे-3) को व्यवसाय हेतु तीन से पांच वर्षों के लिए प्रतिबंधित किया गया। इन फर्मों ने जाली प्राधिकरण पत्र/निरीक्षण प्रमाण पत्र, आपूर्त किए उपमानक उपकरणो/मशीनो आदि को प्रस्तुत किया था। उरे से संबंधित शेष चार मामलों में आरडीएसओ/रेलवे बोर्ड की प्रतिक्रिया प्रतीक्षित है।

⁵⁷ दपूरे-₹ 2.15 करोड़, दमरे- ₹ 1.81 करोड़ , पूतरे-₹ 63 लाख तथा उसीरे - ₹ 44 लाख

⁵⁸ जैसे मास्टर कन्ट्रोलर, इलास्टिक रिंग, पिनियन आदि

⁵⁹ अन्य क्षेत्रीय रेलवे तथा आरपीयू में सुरक्षा मर्दों की अस्वीकृति को दर्शाते हुए फर्मों को काली सूची में डालने का कोई मामला नहीं देखा गया।

जबकि निरीक्षण एजेन्सियों द्वारा दोषपूर्ण निरीक्षण के लिए कोई उत्तरदायित्व नियत नहीं किया गया था घटिया गुणवत्ता की भंडार मर्दों के परिणामस्वरूप ट्रेनों की रूकावट, इंजनों की लाइनों पर रूकावट, चलती हुई गाड़ियों से कोर्चों/वेगनों का अलग हो जाना इत्यादि हुआ। यह पाया गया था:

I. 44 कोचिंग और वैगन डिपुओं के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि संरक्षा मर्दों⁶⁰ की विफलता के कारण खराब काचों/वैगनों को अलग करने के लिए 210 यात्री गाड़ियों और 670 माल गाड़ियों को मार्ग पर रूकावट/रोकना पड़ा जैसा नीचे विस्तृत विवरण दिया गया है:

तालिका सं. 2.8: यात्री और माल गाड़ियों की रूकावट के घंटे

वर्ष	यात्री गाड़ियों की रूकावट/रोकने की संख्या		माल गाड़ियों की रूकावट/रोकने की संख्या		कुल रूकावट घंटे (घंटे-मिनट)		
	डिपुओं की संख्या	गाड़ियों की संख्या	डिपुओं की संख्या	गाड़ियों की संख्या	यात्री	माल	ईंजन
2011-12	24	65	20	261	48-00	1658-34	266-12
2012-13	24	66	20	188	37-56	717-01	274-08
2013-14	24	79	20	221	87-48	840-38	435-57
जोड़		210		670	173-44	3216-13	976-17

इसी प्रकार, सभी क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मर्दों की विफलता के कारण, 1902 इंजनों की लाइन पर खराबी भी हुई जिसके परिणामस्वरूप यात्री एवं माल गाड़िया का अवरोधन हुआ जैसा नीचे तालिका में दर्शाया गया है:-

तालिका सं 2.9 : इंजनों के रूकावट घंटे

वर्ष	इंजनों की रूकावट		रोके गए कुल इंजनों की संख्या	कुल रूकावट (घंटे/मिनट)		
	डीजल	इलैक्ट्रिकल		इंजन	यात्री	माल
2011-12	377	107	484	384-28	537-01	1968-12
2012-13	602	127	729	713-54	1222-56	647-23
2013-14	560	129	689	613-43	762-30	1117-34
कुल योग	1539	363	1902	1712-05	2522-27	3733-09

⁶⁰ व्हील लिनियर, बोल्ट्सटर, स्प्रिंग गियर, कर्ट्रिज बीयरिंग, सीबीसी रोड, डिस्ट्रीब्यूशन वाल्व, एलबी स्प्रिंग, ब्रेक गियर, ब्रेक सिलेंटर, शाक एबजोरबर, ब्रेक बाइंडिंग, कम्प्रेसर, रोलर बीयरिंग, एन्कर लिंक इत्यादि

II. इसके आगे संवीक्षा में पता चला कि संरक्षा मर्दों⁶¹ की घटिया गुणवत्ता के कारण मार्ग पर रूकावटों के मामलें पाए गए थे। 14 क्षेत्रीय रेलों में कुल 12245 कोचों⁶² में मार्ग पर रूकावटें तथा 39551 वैगनों⁶³ की मार्ग पर रूकावटों के मामलें पाए गए थे। घटिया गुणवत्ता की संरक्षा मर्दों के कारण कुछ कोचों और वैगनों को उनकी आवधिक ओवरहालिंग (पीओएच) के 100 दिनों के अंदर अलग करना पड़ा वैगनों/कोचों के मार्ग पर रूकावटों की वर्ष वार स्थिति नीचे तालिका में दी गई है।

तालिका सं. 2.10: कोचों और वैगनों को मार्ग पर अलग करना

वर्ष	पीओएच के बाद कोचों/वैगनों को अलग करना					
	100 दिनों के अंदर कोचें	100 दिनों के बाद कोचें	कुल कोचें	100 दिनों के अंदर वैगन	100 दिनों के बाद वैगन	कुल वैगन
2011-12	236	3272	3508	5569	8126	13695
2012-13	244	3576	3820	1383	11808	13191
2013-14	185	4732	4917	1188	11477	12665
जोड़	665	11580	12245	8140	31411	39551

III. नौ क्षेत्रीय रेलों⁶⁴, में जो संरक्षा मर्दें चलती हुई गाड़ियों में बंद हो गई थी वह 'जरूर बदले' मर्दों की श्रेणी के अंतर्गत थी। यह विफलताएं या तो पीओएच/आरओएच/आईओएच के दौरान अंगोपयोग के माध्यम से कुछ जरूर बदलने वाली मर्दों के पुनः प्रयोग या भंडार में इनके स्टॉक की अनुपलब्धता के कारण हुई थी।

IV. पाँच क्षेत्रीय रेलों⁶⁵ में पुराने उपयोगी भंडार अथवा पुराने भंडार के पुनर्निर्माण कर संरक्षा मर्दों की आवश्यकता को पूरा किया गया था जिससे प्रचालन के दौरान जोखिम में वृद्धि हुई। 2011-12 से 2013-14 तक की अवधि के दौरान क्षेत्रीय रेलों में दुर्घटनाओं के कुल 507 में से 16 दुर्घटनाएँ सात

⁶¹ सीबीसी ड्राफ्ट गियर, सीबीसी शॉक, सीबीसी योक, नकल, एन्कर लिंक, ड्रिस्टीब्यूटर वाल्व, इक्वालाइजिंग स्टे, साइड बफर प्लंजर, कोइल स्प्रिंग, पिवाोट, सेकन्डरी स्प्रिंग, रोलर बियरिंग, ब्रेक बीम, सेंटर पिवाोट इत्यादि

⁶² मरे, पूरे, पूतरे, उरे, उपूरे, उमरे, उसीरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, और पमरे। बाकी तीन जानेल रेलवे में, मार्गस्थ रूकावट के मामले नहीं पाए गए थे।

⁶³ मरे, पूरे, पूतरे, उरे, उमरे, उसीरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, दपरे, परे, एवं पमरे। 2 जोनल रेलवे पूरे और मरे कोलकाता में मार्गस्थ अलग होने के कोई मामले नहीं पाए गए।

⁶⁴ मरे, पूरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दपूरे और दपूमरे

⁶⁵ दरे, दमरे, दपूरे, दपरे और परे।

क्षेत्रीय रेलों⁶⁶ में संरक्षा भंडारों की विफलता के हुई थी जिसके परिणामस्वरूप दो मामलों (पूरे और पूसीरे) में यात्रियों की मृत्यु हुई और ₹ 25.01 करोड़ तक की सम्पत्ति का नुकसान हुआ।

रेलवे बोर्ड ने बताया (जुलाई 2015) कि सभी संरक्षा मर्दों का आदेशित विनिर्देशन की गुणवत्ता और अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए नामित निरीक्षण एजेन्सियों द्वारा सामान्यतया निरीक्षण किया जाता है। तथापि, संरक्षा मर्दों की विफलता के कारणों को रेलवे बोर्ड के उत्तर में शामिल नहीं किया गया था। पुराने उपयोगी भंडार के पुनर्निर्माण की प्रथा विशेषकर संरक्षा मर्दों के सम्बन्ध में संहिताओं एवं नियमपुस्तकों के किसी प्रावधान द्वारा समर्थित नहीं थी।

2.6.8 बफर स्टॉक सीमा

बफर स्टॉक सीमा का आशय उस भंडार से है जिसे मांग या समय-सीमा में अनिश्चितता के प्रति संरक्षा हेतु नियमित भंडार के अतिरिक्त रखा जाता है। रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलों को सूचित किया (मार्च 2002) कि स्वदेशी व्हील टायर एवं एक्सल (डब्ल्यूटीए) मर्दों को छोड़कर भंडार मर्दों हेतु बफर स्टॉक सीमाओं को सहयोगी वित्त के परामर्श से सीओएस द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

नवम्बर 1997 में भारतीय रेल ने उपभोक्ताओं की आवश्यकता के शीघ्र निर्धारण को सक्षम बनाने और भारतीय रेल-इ-खरीद प्रणाली (आइआरइपीएस) के माध्यम से खरीद कार्य शुरू करके संरक्षा मर्दों की खरीद एवं आबंटन हेतु लिए जाने वाले समय को न्यूनतम करने के लिए सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमएमआईएस) को शुरू किया था। इसलिए पारंपरिक रूप से पालन की जा रही बफर स्टॉक सीमाओं का भी उपभोक्ताओं की बदलती आवश्यकताओं से मेल खाने के लिए आवधिक संशोधन किया जाना चाहिए जिससे कि स्टॉक का स्तर आवश्यकता से कम या आवश्यकता से अधिक न हो।

⁶⁶ पूरे(2), उरे(2), उमरे(1), उसीरे(5), दरे(1), परे(3) और मेरे कोलकाता (2)

लेखापरीक्षा ने पाया चला कि दो क्षेत्रीय रेलों (पू.रे. तथा द.प.रे.) में बफर स्टॉक सीमाओं को संशोधित किया गया था और दो अन्य क्षेत्रीय रेलों (द.रे. तथा मेट्रो रेल/कोलकाता) में बफर स्टॉक सीमाओं को निर्धारित नहीं किया गया था। वर्तमान बफर स्टॉक सीमाओं को 13 क्षेत्रीय रेलों⁶⁷ में बफर स्टाफ सीमाओं की अवधिक समीक्षा एवं संशोधन नहीं किया गया था। बफर स्टॉक सीमाओं के संशोधन न करने के परिणामस्वरूप 2011-14 के दौरान संरक्षा भंडारों की खरीद के प्रति ₹ 65.46 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ जिसे निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है-

तालिका सं. 2. 11 बफर स्टॉक सीमाओं में संशोधन न करने के कारण अवरोधन
(₹ करोड़ में)

वर्ष	नमूना जांच किए गए पीओ की सं.	बफर स्टॉक का मूल्य (संशोधन से पूर्व)	बफर स्टॉक मूल्य #(संशोधन के पश्चात)	बफर स्टॉक मूल्य में अंतर (कॉलम सं. 3-4)
1	2	3	4	5
2011-12	300	38.99	17.74	21.26
2012-13	309	43.42	20.02	23.40
2013-14	289	38.76	17.96	20.80
जोड़	898	121.17	55.72	65.46

#परे द्वारा अपनाई गई संशोधित बफर स्टॉक सीमा के संदर्भ में लेखापरीक्षा द्वारा संगणित वित्तीय प्रभाव। इस राशि में वर्ष 2012-13 और 2013-14 के दौरान 'ग' श्रेणी मर्दों के लिए दपरे द्वारा बफर स्टॉक के उर्ध्वगामी संशोधन के आधार पर ₹ 53.30 लाख शामिल हैं। ग श्रेणी के लिए बफर स्टॉक सीमा के उर्ध्वगामी संशोधन हेतु विशेष कारणों अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे।

2011-14 के दौरान संरक्षा मर्दों के ओवरस्टॉक से संबंधित अभिलेख की संवीक्षा से पता चला कि:

- i. 15 क्षेत्रीय रेलों⁶⁸ तथा दो आरपीयू⁶⁹ ने ₹ 159.79 करोड़ मूल्य की 18853 मर्दों⁷⁰ का ओवरस्टॉक⁷¹ रखा (मार्च 2014)। 9 क्षेत्रीय रेलों⁷²

⁶⁷ मरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, उपरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, तथा पमरे

⁶⁸ पमरे को छोड़कर जहां अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए थे तथा दपूमरे जिसने वर्ष 12 तथा 2012-13 के लिए डाटा प्रस्तुत नहीं किया था

⁶⁹ आईसीएफ, आरसीएफ/कपूरथला एवं आरसीएफ/आरबीएल को छोड़कर डीएलडब्ल्यू/वाराणसी एवं डीएमडब्ल्यू/पटियाला जहां अधिक स्टॉक नहीं था तथा सीएलडब्ल्यू जहां अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए

⁷⁰ कुछ महत्वपूर्ण अधिक मूल्य की ओवर स्टॉक मर्दें एल-टाइप संयोजन ब्रेक ब्लॉक, हैड लाइट एस्सेमबली, एक्सल रफ गियर, स्प्रिंग कॉइल, गियर ड्राफ्ट, रोड एस्सेमबली कार बॉडी आदि

⁷¹ ओवरस्टॉक से तात्पर्य एक विशिष्ट मद के पिछले वर्ष के कुल मामलों से 50 प्रतिशत अधिक मात्राओं से हैं

⁷² पूरे, पूतरे, उरे, उपूरे, दरे, दमरे, दपूमरे, दपरे तथा परे

तथा डीएमडब्ल्यू/पटियाला में, ओवर स्टॉक मर्दों की संख्या में वृद्धि प्रतिशत 3 प्रतिशत तथा 223 प्रतिशत के बीच था।

- ii. 13 क्षेत्रीय रेलों⁷³ और तीन आरपीयू⁷⁴ में ₹ 65.60 करोड़ मूल्य की 10613 मर्दों के सर्प्लस स्टॉक⁷⁵ स्टाक था। दो क्षेत्रीय रेलों (पूमरे और उपरे) और दो आरपीयू(आईसीएफ/पेरम्बूर और डीएमडब्ल्यू/पटियाला) में 6 प्रतिशत और 68 प्रतिशत के बीच अधिशेष मर्दें थी।
- iii. सभी क्षेत्रीय रेलों (पमरे को छोड़कर⁷⁶) और तीन आरपीएसयूज⁷⁷ (सीएलडब्ल्यू, डीएमडब्ल्यू/ पटियाला और आईसीएफ) में ₹ 156.11 करोड़ मूल्य की 10872 मर्दों का गैर संचलित⁷⁸ स्टोर पड़ा था (मार्च 2014)। सात क्षेत्रीय रेलों⁷⁹ और दो आरपीयूज (सीएलडब्ल्यू और डीएमडब्ल्यू) में गैर संचलित स्टोर मर्दें 2011-12 में 6 प्रतिशत से बढ़कर 2013-14 में 171 प्रतिशत हो गई थी।

रेलवे बोर्ड ने बताया (जुलाई 2015) कि बफर स्टाक अधिप्राप्ति में अनिश्चितता एवं खपत में अंतर से निपटने के लिए होता है। उन्होंने आगे बल दिया कि एमएमआईएस का कार्यान्वयन माँग एवं आपूर्ति में अनिश्चितता पर प्रभाव नहीं डालता है।

रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बफर स्टाक सीमा के संशोधन न करने से प्रयोक्ता विभागों के पास आवश्यकता से अधिक स्टाक रहा। इसके अतिरिक्त, एमएमआईएस प्रयोक्ताओं की आवश्यकता के न्यायोचित निर्धारण और क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मर्दों के उचित वितरण कर स्टाक का इष्टतम धारिता के लिए प्रबन्धन के लिए सहायक के रूप में उपयोग किया जाना चाहिए। *अनुबन्ध III* में उल्लिखित आवश्यकता से अधिक स्टाक के संचयन से प्रदर्शित हुआ कि संरक्षा मर्दों के वितरण प्रयोक्ता विभागों के उपयोग के

⁷³ दपूरे, मेरे/कोलकाता एवं परे को छोड़कर; पमरे के संबंधित अभिलेख नहीं उपलब्ध कराए गए

⁷⁴ सीएलडब्ल्यू/चित्तरंजन, आईसीएफ/पेरम्बूर, डीएमडब्ल्यू/पटियाला

⁷⁵ ऐसी स्टोर मर्दें जो दो वर्षों की अवधि हेतु जारी नहीं हुई हो परन्तु उनका निकट भविष्य में प्रयोग होना संभावित हो तो उन्हें 'सर्प्लस स्टॉक' के रूप में परिभाषित किया जाता है

⁷⁶ लेखापरीक्षा को संबंधित अभिलेख नहीं उपलब्ध कराए

⁷⁷ सीएलडब्ल्यू/चित्तरंजन, आईसीएफ/पेरम्बूर डीएमडब्ल्यू/पटियाला

⁷⁸ ऐसी स्टोर मर्दें जो दो वर्षों की अवधि हेतु जारी नहीं हुई हो परन्तु उनका निकट भविष्य में प्रयोग होना संभावित हो तो उन्हें 'सर्प्लस स्टॉक' के रूप में परिभाषित किया जाता है

⁷⁹ पूमरे, उरे, पूरे, उपरे, दपूरे, परे और मेट्रो रेल/कोलकाता

अनुरूप नहीं था। अति स्टाक मदों के समय व्यतीत होने के कारण क्षय/ह्रास और ऐसी मदों के उपयोग के कारण संरक्षा आपदा की सम्भावना से नकारा नहीं जा सकता एवं निधियों का परिहार्य अनुत्पादक अवरोधन हुआ।

2.7 निष्कर्ष

संरक्षा मद रेलगाड़ियों के सुरक्षित चलने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करते हैं। इसलिए अपेक्षित गुणवत्ता के सुरक्षित मदों के वितरण और उपयोग का कुशल प्रबंधन यात्रियों की संरक्षा हेतु आवश्यक है। संरक्षा मदों के मानकीकरण और क्षेत्रीय रेलों में एक समान मानीटरिंग हेतु मूल्य सूची संख्या के एकीकरण हेतु रेलवे बोर्ड के अनुदेशों का पालन नहीं किया गया था। प्राक्कलन-पत्रों के तैयार करने, पीओ को जारी करने में विलम्ब के कारण संरक्षा मदों की प्राप्ति में विलम्ब, ठेका की सुपुर्दगी अवधि में बार-बार विस्तार और दोषपूर्ण संरक्षा मदों के अस्वीकरण का संरक्षा मदों की उपलब्धता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा जिसके परिणामस्वरूप चल स्टाक निष्क्रिय हुए, कोचों का मार्गस्थ अलगाव के कारण रेलगाड़ियों का अवरोधन हुआ। बफर स्टाक सीमा के संशोधन न करने के कारण या तो संरक्षा मदों की कमी हुई अथवा आवश्यकता से अधिक स्टाक की धारिता हुई। उपलब्धता और प्रयोक्ता विभागों की खपत की अदक्ष मानीटरिंग से संरक्षा मदों का अधिक स्टाक/अधिशेष स्टाक हुआ।

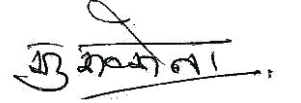
2.8 सिफारिशें

रेलवे बोर्ड द्वारा कार्यन्वयन सुनिश्चित करने के लिए निम्नलिखित सिफारिशों का सुझाव दिया:

- i. *संरक्षा मदों की अधिप्राप्ति, वितरण और उपयोग के संबंध में क्षेत्रीय रेलों के बीच बेहतर समन्वय प्रदान करने के लिए रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के अनुसार संरक्षा मदों के श्रेणीबद्धकरण में समानता समयबद्ध तरीके से सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।*
- ii. *रेलवे बोर्ड द्वारा संरक्षा मदों की अधिप्राप्ति के लिए विभिन्न स्तरों पर समय सीमा निर्दिष्ट करने वाले दिशानिर्देश जारी करने की आवश्यकता है। स्टाक के इष्टतम उपयोग बनाये रखने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों में*

बफर स्टॉक सीमा के संशोधन के लिए कार्रवाई शुरू करने की आवश्यकता है।

- iii. क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मदों के स्टॉक के निर्धारित स्तर और संरक्षा मदों की निरन्तर उपलब्धता को सुनिश्चित करने के लिए सामग्री प्रबन्धक सूचना प्रणाली (एमएमआईएस) को प्रभावी रूप से उपयोग करने की आवश्यकता है।
- iv. क्षेत्रीय और रेलवे बोर्ड दोनों स्तर पर निगरानी प्रणाली को संरक्षा आपदाओं से बचने के लिए संरक्षा मदों के दक्ष वितरण एवं उपयोग हेतु मजबूत करने की आवश्यकता है।



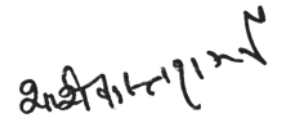
(सुमन सक्सेना)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 29 जुलाई 2015

प्रतिहस्ताक्षरित



(शशि कान्त शर्मा)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 29 जुलाई 2015