

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
का प्रतिवेदन

भारतीय रेल में कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली की सूचना  
प्रौद्योगिकी लेखापरीक्षा  
मार्च 2015 को समाप्त वर्ष हेतु

लोकसभा/राज्यसभा में \_\_\_\_\_को प्रस्तुत

संघ सरकार (रेलवे)  
2015 की प्रतिवेदन संख्या 47  
(सूचना प्रौद्योगिकी लेखापरीक्षा)

## विषय-वस्तु

	पैराग्राफ	पृष्ठ
शब्दावली		i-x
कार्यकारी सार		xi-xiv
सिफारिशें		xiv-xv
<b>अध्याय 1 – प्रस्तावना</b>		
सीएमएस के उद्देश्य	1.1	1-3
प्रणाली संरचना	1.2	3
संगठन	1.3	4
लेखापरीक्षा उद्देश्य	1.4	4-5
नमूना आकार और लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र	1.5	5-6
लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली	1.6	6-7
आभार	1.7	7
<b>अध्याय 2 – सीएमएस उद्देश्यों की प्राप्ति की स्थिति</b>		
मैनुअल अभिलेखों की तुलना में सीएमएस में दिखाई गई संस्वीकृत क्षमता/पदस्थापित श्रमबल में विसंगति	2.1.1	8-9
कर्मिदल की गलत/अनियमित सूची	2.1.2	9-10
कर्मिदल के अपूर्ण विवरण	2.1.3	10-11
भुगतान विवरण से संबंधित गलत/अवैध आंकड़े	2.1.4	11-12
कर्मिदल की निष्क्रिय प्रोफाइलों से संबंधित गलत/अपूर्ण डेटा	2.1.5	12-13
परिवार का गलत/अपूर्ण प्रोफाइल डेटा	2.1.6	13-14
अपूर्ण/गलत/अनियमित इंजन धारण विवरण	2.1.7	14-15
स्टेशनों तथा रेलमार्गों का गलत/अपूर्ण डेटा	2.1.8	15-16
‘फेच क्रू एज पर रूल’ विकल्प की बजाय ‘फेच क्रू ऑल’ विकल्प का उपयोग करते हुए कर्मिदल की बुकिंग	2.1.9	16-17
अनियमित कर्मिदल कॉलिंग समय	2.1.10	17-18
अनियमित कर्मिदल कॉल प्राप्ति/सूचना प्राप्ति समय	2.1.11	18-19
कर्मिदल का अनियमित ‘साइन ऑन समय’	2.1.12	19-20

‘कर्मिदल साइन ऑन’ समय के पर्यवेक्षी अनुमोदन में विलंब	2.1.13	20
‘कर्मिदल साइन ऑफ’ का अनियमित पर्यवेक्षी अनुमोदन समय	2.1.14	20-21
‘कर्मिदल साइन ऑन’ समय की तुलना में अनियमित ‘कर्मिदल साइन ऑफ’	2.1.15	21-22
मोबाइल शार्ट मैसेज सर्विसेज (एसएमएस) के माध्यम से बुकिंग-एसएमएस का गैर उपयोग	2.2.1	22-23
माइलेज रिपोर्टों का गलत सृजन	2.3.1	23-24
अभिलेखों का मैनुअल अनुरक्षण	2.3.2	24-25
कर्मिदल रोड लर्निंग प्रशिक्षण की मॉनीटरिंग करने में विफलता	2.4.1	26-27
कर्मिदल प्रशिक्षण की मॉनीटरिंग के लिए प्रभावी एमआईएस रिपोर्ट प्रदान करने में विफलता	2.4.2	27
कर्मिदल योग्यता के वैधीकरण के लिए प्रयुक्त इंजन विवरणों में विसंगतियां	2.4.3	27-28
सुरक्षा उपकरणों के लिए साइन ऑन/ऑफ प्रावधान की कमी	2.4.4	28
चेतावनी आदेशों/परिपत्रों की फीडिंग न करना	2.4.5	28
10 घंटे से अधिक निरन्तर रनिंग इयूटी पर कर्मिदल की बुकिंग	2.4.6	29
इंजन इंस्पेक्टरों द्वारा कर्मिदल की ग्रेडिंग-उसमें कमियां	2.4.7	29-30
कर्मिदल की काउंसलिंग - उसमें कमियां	2.4.8	30-31
कर्मिदल के ज्ञानवर्धन के लिए क्विक का साधन के रूप में घटिया उपयोग	2.4.9	31
सांस विश्लेषक (बीए) इकाईयों का घटिया कार्यान्वयन	2.4.10	32-33
मुख्यालय/आउट स्टेशन पर न होने वाली इयूटी/प्रशिक्षण के लिए भत्ते की गलत समाकृति	2.5.1	33-34
सीएमएस में आउटस्टेशन इयूटी के लिए अनुमत किलोमीट्रेज की समाकृति: में विसंगतियां	2.5.2	35
माइलेज भत्तों का गलत प्रभारित करना	2.5.3	35-36
माइलेज भत्तों का सृजन-साइन ऑन/ऑफ समय	2.5.4	36

के गैर वैधीकरण/विलम्ब, भत्ते की गलत समाकृति इत्यादि		
समान लॉबी से समान कर्मिदल साइन ऑन/ऑफ समय- अनियमित माइलेज भत्ते का सृजन	2.5.4.1	36-37
कर्मिदल द्वारा दो विभिन्न लॉबियों से समान समय पर साइन ऑन/साइन ऑफ अनियमित माइलेज भत्ते का सृजन	2.5.4.2	37-38
न्यूनतम गारन्टी/असक्षम सेक्शन की गलत समाकृति	2.5.4.3	38-39
घाट भत्ते की गलत गणना	2.5.4.4	39-40
देरी से साइन ऑफ करने के कारण अधिक शंटिंग माइलेज भत्ते की संगणना/भुगतान	2.5.4.5	40-43
डेटा अपडेशन में समय-अंतराल के कारण आफिसिएटिंग माइलेज भत्ते की अमान्य संगणना/भुगतान	2.5.4.6	43-44
वर्षों से कर्मिदल के नियोजित उपयोग से गैर-नियोजित उपयोग की प्रतिशतता में वृद्धि	2.5.5	44-45
एफओआईएस/सीएमएस/सीओए गाड़ी आगमन/प्रस्थान समय की तुलना में कर्मिदल संचलन डेटा की तुलना	2.5.6	45
<b>अध्याय 3 – एप्लीकेशन नियंत्रण की समीक्षा</b>		
एक ही रेलगाड़ी के बहुविध यातायात सूचना (टीएज) कर्मिदल सक्षमता का गैर-वैधीकरण	3.1	46-48
यातायात सूचना डेटा में विसंगतियाँ/अधूरे डेटा	3.2	48
कॉल की बहुविध स्वीकृतियाँ	3.3	48-49
रेलगाड़ी संख्या कैप्चर न करना	3.4	49
कर्षण ब्यौरे कैप्चर न करना	3.5	49-50
सीएमएस में कर्मिदल के प्रशिक्षण, अवकाश एवं सुरक्षा रिकार्ड का अपडेशन न करना	3.6	50-51
टीए के निरस्तीकरण के लिए सही डेटा कैप्चर न करना	3.7	51
कर्मिदल के साइन ऑन/ऑफ समय में परिवर्तन के लिए कारणों की अनुचित कैप्चर करना	3.8	51-52

‘लॉबी उपयोग रिपोर्ट’ डेटा की समीक्षा	3.9	52-54
आउटपुट रिपोर्ट में अनियमितता	3.10	54
अप्रयुक्त/अधूरा प्रयुक्त ‘अनियमितता मोड्यूल’	3.11	54-55
लिंक का उपयोग न करना	3.12	56
<b>अध्याय 4 – आईटी सुरक्षा की समीक्षा</b>		
भौतिक अभिगम नियंत्रण	4.1	58-59
तार्किक अभिगम नियंत्रण- पासवर्ड नीति	4.2	59-61
खराब प्रयोगकर्ता प्रोफाइल प्रबंधन	4.3	61-63
डेटाबेस प्रशासक (डीबीए) के कार्यों की निगरानी न करना/लेखापरीक्षा ट्रेल का अभाव	4.4	63-64
एंटी वायरस और ऑपरेटिंग सिस्टम पैचेज को संस्थापित और अपडेट न करना	4.5	64-65
व्यवसाय निरन्तरता योजना/आपदा बहाली (बीसीपी/डीआरपी) की समीक्षा	4.6	65-66
सीएमएस डेटा बैकअप का गैर/अनियमित रख-रखाव	4.7	67
<b>अध्याय 5 – ठेकागत मामलों, आईटी प्रचालनों, परियोजना प्रबंधन/मॉनीटरिंग की समीक्षा</b>		
अपूर्ण परियोजना कार्यान्वयन	5.1	68-71
कार्यान्वयन की खराब योजना	5.2	71-72
निर्धारित लक्ष्य तिथि के अंदर परियोजना का कार्यान्वयन न होना	5.3	72-73
टर्मिनल प्रचालित करने में प्रशिक्षित कार्मिकों की कमी	5.4	73-75
सीएमएस का प्रयोग न किया जाना	5.5	75
नियंत्रण कार्यालय को विभिन्न लॉबियों द्वारा विभिन्न प्रकार की सूचना की मैनुअल रिपोर्टिंग	5.6	75-76
ठेकागत मामले- हार्डवेयर/थिन क्लाउड्स की आपूर्ति एवं उनका अनुरक्षण।	5.7	76
सीएमएस स्थानों पर वार्षिक अनुरक्षण ठेके का गैर-निष्पादन	5.7.1	76-77
अधिक पुरानी और त्रुटिपूर्ण हार्डवेयर का प्रतिस्थापन न करने और कलपुर्जा हेतु स्टॉक का अनुरक्षण न करना	5.7.2	77-78

आईटी प्रचालन/सीएमएस प्रचालन	5.8	78
लॉबी का अभिरक्षक निर्धारित नहीं किया गया था	5.8.1	78-79
धूल रहित और वातानुकूलित वातावरण का प्रावधान न करना	5.8.2	79
<b>अध्याय 6 – परिवर्तन प्रबंधन और गतिविधियों की आउटसोर्सिंग की समीक्षा</b>		
परिवर्तन प्रबंधन - औपचारिक परिवर्तन प्रक्रिया की कमी	6.1	80
सीएमएस दस्तावेजीकरण का गैर-अपडेशन	6.2	81-82
सीएमएस प्रचालनों के लिए लॉबियों पर समर्पित स्टाफ की कमी	6.3	82-83
<b>अध्याय 7 – निष्कर्ष एवं सिफारिशें</b>		
निष्कर्ष	7.1	84-86
सिफारिशें	7.2	86-87
<b>अनुबंध / परिशिष्ट</b>		
सीएमएस सर्वर संरचना	परिशिष्ट I	88
कर्मिंदल बायोडेटा में कमियाँ दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट II	89
संग्रहीत न किए गए कर्मिंदल के महत्वपूर्ण विवरण वाले मामले दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट III	90
अपूर्ण/गलत परिवार विवरणों को दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट IV	91
कोई तद्रूपी क्षेत्र कोड न रखने वाले इंजनों का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट V	92
स्टेशन, रेलमार्गों, दूरी आदि का अपूर्ण/विसंगत डेटा दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट VI	93-94
संव्यवहारों/कमियों के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण जहां कर्मिंदल को फेच ऑल विकल्प के साथ बुक किया गया था	परिशिष्ट VII	95-96
कर्मिंदल को की गई कॉल के डेटा विश्लेषण के परिणामों को दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट VIII	97
काल सर्व समय और प्राप्ति/स्वीकार समय से संबंधित डेटा के विश्लेषण के परिणाम दर्शाता विवरण	परिशिष्ट IX	98
कर्मिंदल साइन ऑन समय से संबंधित डेटा के विश्लेषण के परिणाम दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट X	99

कर्मिदल साइन आन समय के पर्यवेक्षी अनुमोदन से संबंधित डेटा के विश्लेषण के परिणाम दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XI	100
कर्मिदल साइन ऑफ समय के पर्यवेक्षक के अनुमोदन में कमियां दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XII	101
कर्मिदल साइन ऑन की तुलना में कर्मिदल साइन ऑफ समय में अनियमितता को दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XIII	102
विभिन्न क्षेत्रों में एसएमएस के उपयोग की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XIV	103
उन मामलों को दर्शाता विवरण जहाँ एलआर नियत तिथि सही रूप से नहीं गिनी गई थी	परिशिष्ट XV	104-105
प्रशिक्षण रिपोर्ट/डेटा में विसंगतियाँ दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XVI	106-107
टीए में प्रयोग किये गये लोको विवरण में देखी गई कमियों को दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XVII	108-109
कर्मिदल परामर्श डेटा में कमियां दर्शाता विवरण	परिशिष्ट XVIII	110-111
विभिन्न क्षेत्रों में ब्रेथ विश्लेषक यंत्र की स्थिति दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XIX	112-114
माइलेज भत्ता समाकृति में कमियों का विवरण दर्शाने वाला ब्यौरा	परिशिष्ट XX	115-116
स्वीकार्य किलोमिटरज में विसंगतियों के ब्यौरें दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XXI	117
रेलगाडी के प्रस्थान/आगमन समय की तुलना में कर्मिदल साइन ऑन समय में विसंगतियों/ अनियमतिओं के ब्यौरें दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XXII	118-119
यातायात सूचना के ब्यौरों में विसंगतियां दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XXIII	120-121
सीएमएस रिपोर्टों में विसंगतियों वाले मामलों के ब्यौरें दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XXIV	122
विभिन्न जोनों में देखें गए सुरक्षा उपायों में कमियों को दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XXV	123
विभिन्न स्तरों पर रेलवे सीएमएस प्रयोगकर्ताओं के प्रबंधन में देखी गई कमियों/अनियमितताओं	परिशिष्ट XXVI	124-125

को दर्शाने वाला विवरण		
सीएमएस प्रयोगकर्ताओं के प्रबंधन में अनियमितताओं के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XXVII	126-127
लॉबियों पर अवसरंचना/व्यवसाय निरंतरता योजना में कमियाँ दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XXVIII	128-129
विभिन्न जोनल रेलवे में लॉबियों के प्रारंभ में विलम्ब के मामले दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XXIX	130
विभिन्न क्षेत्रों में सीएमएस के उपयोग न करने के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण	परिशिष्ट XXX	131
नमूने के रूप में चयनित रेलवे जोन, डिवीज़नों और लॉबियों का नाम दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 1	132-135
सीएमएस और मैनुअल अभिलेखों के अनुसार संस्वीकृत बल और तैनाती संख्या दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 2	136
सक्रिय कर्मों के प्रोफाइल विश्लेषण का परिणाम दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 3	137
सक्रिय कर्मों के खाली अभिलेखों की संख्या दर्शाने वाले विवरण	अनुबन्ध 4	138-139
विभिन्न क्षेत्रों के लिए गलत/अवैध डेटा का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 5	140
कर्मिंदल की निष्क्रिय स्थिति का क्षेत्र-वार विश्लेषण दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 6	141
परिवार विवरण के मामलों की संख्या दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 7	142
मैनुअल अभिलेखों की तुलना में इंजन धारण स्थिति को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 8	143
सीएमएस में जोन/डिविजन कोड/स्टेशनों की अनुपलब्धता/गलत डेटा का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण और कार्यचलन समय सारणी, सीएमएस और आरबीएस में दर्ज दूरियों में अंतर	अनुबन्ध 9	144-146
फेच क्रू नियम विकल्प का प्रयोग करने के बजाय फेच आल विकल्प प्रयोग करते हुए कर्मिंदल की बुकिंग दर्शाता विवरण	अनुबन्ध 10	147



रेलगाड़ी आदेश समय और कर्मिदल काल समय के बीच अन्तर दर्शाता विवरण	अनुबन्ध 11	148-149
काल समय और काल प्राप्ति/स्वीकृति समय के बीच अन्तर दर्शाता विवरण	अनुबन्ध 12	150-151
कर्मिदल साइन आन समय एवं रेलगाड़ी आदेश समय के बीच अन्तर दर्शाता विवरण	अनुबन्ध 13	152-153
कर्मिदल साइन आन समय और पर्यवेक्षक साइन आन अनुमोदन समय के बीच अन्तर दर्शाता विवरण	अनुबन्ध 14	154-155
कर्मिदल साइन ऑफ समय तथा पर्यवेक्षी साइन ऑफ अनुमोदन समय के बीच अन्तर को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 15	156-157
कर्मिदल साइन आन तथा कर्मिदल साइन ऑफ समय के बीच अन्तर को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 16	158-159
5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 के दौरान एसएमएस की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 17	160-161
सीएमएस के माध्यम से माइलेज रिपोर्ट सर्जित न करने के लिए कारण-वार स्थिति को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 18	162
रूट लर्निंग डेटा की समीक्षा को दर्शाने वाला विवरण-उन मामलों के ब्यौरे जहाँ एलआर नियत तिथि की गणना सही नहीं की गई थी	अनुबन्ध 19	163-164
लोको निरीक्षक द्वारा की गई ग्रेडिंग की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 20	165
कर्मिदल काउंसलिंग ब्यौरे को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 21	166-167
प्रश्नोत्तरी लेने वाले कर्मिदल की स्थिति दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 22	168
ब्रेथ विश्लेषक जांच का डेटा विश्लेषण का परीणाम दर्शाता विवरण	अनुबन्ध 23	169
मुख्यालयों में लगातार न होने वाले कार्यों को करने के लिए सीएमएस द्वारा प्रभारित माइलेज भत्ते को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 24	170
आईआर लॉबियों द्वारा सीएमएस में समनुरूपित स्वीकार्य किमी. को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 25	171-173

लोको पायलट एवं गार्डों के लिए प्रभारित विभिन्न मील दूरी भत्ते दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 26	174
जीरो ड्यूटी घंटे संव्यवहार हेतु प्रभारित मील दूरी को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 27	175-176
अक्षम सेक्शन को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 28	177
कर्मिदल के वर्षवार प्रोग्राम घंटे और गैर प्रोग्राम घंटे दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 29	178-179
सीएमएस/सीओए/एफओआईएस रेलगाडी प्रस्थान/आगमन समय सहित कर्मिदल साइन ऑन/ऑफ समय की तुलना के परिणामों को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 30	180-181
कर्मिदल बुकिंग के लिए तैयार किए गए बहु यातायात परामर्श के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 31	182-183
कर्मिदल द्वारा बहुविध कॉल स्वीकृति दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 32	184
रेलवे जोनवार लापता ट्रेक्शन ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 33	185
कर्मिदल उपयोगिता की अवधि का गलत/अपूर्ण ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 34	186-187
कर्मिदल द्वारा प्रयुक्त पासवर्ड के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 35	188
सीएमएस प्रचालकों द्वारा प्रयुक्त पासवर्ड के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 36	189
मुख्य लोको निरीक्षक/वरिष्ठ लोको निरीक्षक/लोको निरीक्षक द्वारा प्रयुक्त पासवर्ड के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 37	190
पर्यवेक्षण सुविधाओं वाले रेलवे वार सीएमएस प्रयोगकर्ता (एएलपी/टीएनसी/कॉलबॉय/पोर्टर/गेंगमेन /आरआर बीयरर / निजी ऑपरेटर) को दर्शाने वाला विवरण	अनुबन्ध 38	191
उन मामलों को दर्शाने वाला विवरण जहाँ बुकिंग एवं पर्यवेक्षण प्रचालनों को एक ही व्यक्ति द्वारा निष्पादित किया गया	अनुबन्ध 39	192

## प्राक्कथन

मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का यह प्रतिवेदन भारतीय संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत भारत के राष्ट्रपति के समक्ष प्रस्तुत करने हेतु तैयार किया गया है।

इस प्रतिवेदन में 2014-15 की अवधि हेतु भारतीय रेल में कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली की समीक्षा के परिणाम शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन में उन घटनाओं का उल्लेख है जो समीक्षा के दौरान देखी गईं; अप्रैल 2014 से पूर्व की अवधि से संबंधित मामलों को भी शामिल किया गया है, जहाँ भी आवश्यक था।

लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षण मानकों के अनुसार की गई है।

## शब्दावली

संकेताक्षर	व्याख्या
3 पीएच	श्री फेस प्रशिक्षण
एडीएल	अंडल
एईएमई	सहायक कार्यकारी अभियांत्रिक अभियंता
एके	अकोला जंक्शन
एएलडी	इलाहाबाद
एएलके	किलोमीटर के बदले में भत्ता
एएलपी	सहायक लोको पायलट
एएम	अपर सदस्य
एएमसी	वार्षिक अनुरक्षण संविदा
एएमजी	आलम नगर
एएनजीएल	अंडुल
एएनवीआर	आनन्द विहार
एपीडीजे	अलीपुरदार जंक्शन
एआरवीएल	आगमन
एएसआईजी	स्वचालित संकेत
एएसएन	आसनसोल
एएसआर	अमृतसर
एडब्ल्यूबी	औरगांबाद
एजेड	अजीमगंज
बीए	ब्रैथ विश्लेषक
बीए टेस्ट	ब्रैथ विश्लेषण जांच
बीबीएस	भुवनेश्वर
बीसीपी	व्यवसायिक निरंतरता योजना
बीडीसी	बंडेल
बीएचसी	भद्रक
बायो-मैट्रिक	बायोमैट्रिक प्रणाली शारीरिक विशिष्टताओं जैसे उंगलियों के चिन्ह को उपयोग करते हुए साइन ऑन/साइन ऑफ के समय पर एक कर्मिंदल की पहचान की वैधता के लिए प्रयोग की जाती है।
बीजेआरआई	बिजुरी माल शेड
बीएलसी	बोल्डा

संकेताक्षर	व्याख्या
बीएमएफ	बास्मैट
बीओआर	विश्राम भंग
बीआरजेएन	ब्रजराजनगर
बीएसबी	वाराणसी
बीएसपी	बिलासपुर
बीटीआई	भटिंडा
बीडब्ल्यूएन	बर्धमान
बीजेडए	विजयवाड़ा
सीएंडआईएस	कम्प्यूटरीकरण और सूचना प्रणाली
सीएओ/एफओआईएस	मुख्य प्रशासिक अधिकारी (मालभाड़ा संचालन सूचना प्रणाली)
सीसी	कर्मिंदल नियंत्रक
सीसीसी	मुख्य कर्मिंदल नियंत्रक
सीसीटीवी	कलोज्ड सर्किट टेलीविजन
सीडीसी	कम्प्यूटर डेटा सेंटर
सीडीजी	चंडीगढ़
सीईई	मुख्य विद्युत अभियंता
सीईएलई	मुख्य विद्युत लोको अभियंता
सीएच	चंदौसी
सीकेपी	चक्रधरपुर
सीएल	आकस्मिक अवकाश
सीएलए	कुर्ला
सीएलआई	मुख्य इंजन निरीक्षक
सीएमई	मुख्य यांत्रिकी अभियंता
सीएमपीई	मुख्य मोटिव पावर अभियंता
सीएमएस	कर्मिंदल प्रबंधन प्रणाली
सीएनबी	कानपुर सेन्ट्रल
सीएनबीआई	चंदारी
सीओए	नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन
सीओआईएस	कोच परिचालन सूचना प्रणाली
सीओएम	मुख्य प्रचालन प्रबंधक
सीआर(म रे)	मध्य रेलवे

संकेताक्षर	व्याख्या
कर्मीदल	कर्मीदल का अभिप्राय रेल परिचालन में संलग्न चल स्टॉफ से है इसमें लोको पायलट, गार्ड, शंटर आदि होते हैं।
क्रिस	रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र
सीआरएसई/ओएवंएफ	मुख्य रोलिंग स्टॉक अभियंता (प्रचालन एवं मालभाड़ा)
सीएसओडी	कर्मीदल के हस्ताक्षर के ब्यौरे
सीएसटीएम	छात्रपति शिवाजी टर्मिनल
सीटीसी	कटक
सीटीसीसी	मुख्य ट्रेक्शन कर्मीदल नियंत्रक
सीटीएलसी	मुख्य ट्रेक्शन इंजन नियंत्रक
सीटीआर	संयुक्त रेलगाड़ी रिपोर्ट
सीयूजी	कलोज्ड यूजर ग्रुप
सीडब्ल्यूए	चिड़वाडा जंक्शन
सीडब्ल्यूआई	चौन्दी
डीएआर	अनुशासन और अपील नियमावली
डे	दिन का अर्थ एक कलैण्डर दिन का किसी दिन/तिथि को अर्धरात्रि के समय पर आरंभ और अगले दिन/तिथि की अर्धरात्रि पर समाप्ति
डीबीए	डेटाबेस प्रशासक
डीबीएमएस	डेटाबेस प्रबंधन प्रणाली
डीसीएमएन	मंडलीय कंसोल प्रबंधक
डीआरएमएन	मंडलीय रिपोर्ट प्रबंधक
डीडीएन	देहरादून
डीईई	मंडल विद्युत अभियंता
डीईई लॉबी	दिल्ली सराय रोहिल्ला लॉबी
डीजीजी	डोंगरगढ़
डीएचएन	धनबाद जंक्शन
डीएलआई	दिल्ली
डीएमई	मंडल यांत्रिकी अभियंता
डीएमयू	डीजल मल्टीपल यूनिट
डीएनई	धमनी हाल्ट
डीओए	नियुक्ति तिथि
डीओबी	जन्म तिथि

संकेताक्षर	व्याख्या
डीओएम	मंडल प्रचालन प्रबंधक
डीपीआरटी	प्रस्थान
डीआरपी	आपदा बहाली योजना
डीआरजेड	दल्लीराजहरा
डीएसएल	डीज़ल
ईसीओआर(पू त रे)	पूर्व तटीय रेलवे
ईसीआर(पू म रे)	पूर्व मध्य रेलवे
इलैक्ट्र	विद्युत
ईएमयू	इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
ईआर(पू रे)	पूर्व रेलवे
एफबीडी	फरूकखाबाद
एफडी	फैजाबाद
एफआईएफओ	फस्टइन फस्ट आऊट
एफओआईएस	मालभाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली
एफजेडआर	फिरोजपुर
जीएडीएच	गोलडीह
जीएचवाई	गुवाहाटी
जीएमओ	नेताजी सुभाष चंद्र बोस जंक्शन, गोमो
जीपीआर	घोरपुरी
जीजेडबी	गाजियाबाद
एचडीडब्ल्यू	हल्दवानी
एचईआर	रोजगार विनियम के घंटे
एचएलडीडी	हल्दी रोड
एचएनएल	हिंगोली (डेक्कन)
एचओईआर	रोजगार घंटे और विश्राम अवधि नियमावली 2005
एचडब्ल्यू	हरिद्वार
एचडब्ल्यूएच	हावड़ा
एचवाईबी	हैदाराबाद
आईसीएमएस	एकीकृत कोच प्रबंधन प्रणाली
आईडी	पहचान
आईजीपी	इगतपुरी
आईआर	भारतीय रेल

संकेताक्षर	व्याख्या
आईटी	सूचना प्रौद्योगिकी
जेएटी	जम्मू
जेबीपी	जबलपुर जंक्शन
जेएचएल	झाकल
जेकेपीआर	जाखापुरा जंक्शन
जेएमपी	जमालपुर
जेआरईए	झरेडा
जेयूके	जौलका
जेयूएनएक्स	जुनोना हॉल्ट
जेयूसी	जालंधर सिटी
केसीजी	केचीगुडा
केडीजेआर	केंदुझार गढ़
केजीएम	काठगोदाम
केजीपी	खड़गपुर
केजीएस	खोंग सारा
कियोस्क	कियोस्क एक कंप्यूटर है जो सीएमएस के कर्मिदल द्वारा साइन इन और साइन ऑफ (लॉग आऊट) के लिए उपयोग किया जाता है। यह कर्मिदल के लिए परिपत्र/सतर्कता आदेशों को दर्शाता है, कर्मिदल को पासवर्ड परिवर्तन की अनुमति प्रदान करता है और मार्गस्थ यात्रा के दौरान कर्मिदल के द्वारा देखी गई विसंगतियों को रिकॉर्ड करने की सुविधा प्रदान करता है।
केआईआर	कटिहार जंक्शन
केएलके	कालका
केकेडीई	कुरुक्षेत्र
केकेजी	केकाटुमार
केएनआरजी	कंहारगॉव नाका
केओएए	कोलकाता
केओपी	कोल्हापुर
केएसआईके	कल्पाहारी साइडिंग पकुर
केटीई	कटनी जंक्शन
केयूआर	खुर्दा रोड जंक्शन



संकेताक्षर	व्याख्या
केडब्ल्यूई	कटवा
केएक्सएक्स	काटा रोड
केवाईएन	कल्यान
एलएपी	औसत वेतन पर अवकाश
एलडीएच	लुधियाना
एलआई	इंजन निरीक्षक
एलजेएन	लखनऊ जंक्शन (उत्तर पूर्वी रेलवे)
एलकेओ	लखनऊ (उत्तर रेलवे)
एलकेयू	लालकुआँ
एलएमजी	लॉम्डिंग
एलएनएल	लोनावला
लॉबी	लॉबी वह स्थान है जहां कर्मिंदल/गार्ड विभिन्न इयूटियों के लिए बुक किये जाते हैं, अपनी उपस्थिति दर्ज करते हैं। लॉबी कर्मिंदल विश्राम, काऊन्सलिंग, प्रशिक्षण, माइलेज आदि से संबंधित अभिलेख रखता है। लाको कर्मिंदल से संबंधित लोको लॉबी और गार्डों से सम्बन्धित ट्रैफिक लॉबी।
लोको रनिंग स्टाफ	पायलट, सहायक पायलट, गार्ड और शंटरस जो रेल रेलगाडी चलाने/संचालन कार्यों के लिए/से संबंधित कार्यों के लिए उत्तरदायी होते हैं।
लोको/यातायत कर्मिंदल	सहायक लोको पायलट, लोको पायलट माल रेलगाडी/यात्री लोको पायलट, शंटर, गार्ड आदि रेलगाडी संचालन हेतु उत्तरदायी हैं
एलपी	लोको पायलट
एलपीजी	लोको पायलट माल
एलपीएस	लोको पायलट शंटर
एलआर	रोड लर्निंग
एमएस	चैन्नै
एमबी	मुरादाबाद
एमसीडीओ	मासिक गोपनीय अर्ध शासकीय
एमईएमयू	मुख्य लाइन विद्युत मल्टीपल यूनिट
एमजी	मीटर गेज

संकेताक्षर	व्याख्या
एमजीके	न्यूनतम गारंटी किलोमीटर
एमजीएस	मुगल सराय
एमआईबी	मोतीबाग
एमआईएस	प्रबंधन सूचना प्रणाली
एमएलडीटी	माल्दा टाऊन
एमएलवाई	मौला अली
एमओयू	सहमति ज्ञापन
एमआरजे	मिराज
एमआरवी	मरसौल
एमएसबी	चेन्नई बीच जंक्शन
एमटीसी	मेरठ कैंट
एमटीएमआई	मोतीमारी
एनबीक्यू	न्यू बोंगईगाँव जंक्शन
एनसीबी	न्यू कुचबिहार
एनसीआर(उमरे)	उत्तर मध्य रेलवे
एनडीएलएस	नई दिल्ली जंक्शन
एनईआर(उपूरे)	उत्तर पूर्वी रेलवे
एनएफआर(पूसीरे)	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
एनजी	नैरोगेज
एनजीसी	न्यू गुवाहाटी माल शैड
एनजीपी	नागपुर
नाइट	रात 22:00 बजे से आरंभ होती है और अगले दिन 06:00 बजे तक जारी रहती है।
एनजेपी	न्यू जलपाईगुडी
एनकेजे	न्यू कटनी जंक्शन
एनएमपी	नीमपुरा
एनआर(उरे)	उत्तर रेलवे
एनआरडब्ल्यू	नरवाना
एनटीएसके	न्यू तिनसुकिया
एनडब्ल्यूआर(उपरे)	उत्तर पश्चिम रेलवे
एनजेडएम	निजामुद्दीन
एनवाईजी	नयागढ़

संकेताक्षर	व्याख्या
ओटी	ओवर टाईम
पीएडी	आगमन पूर्व अवरोधन
पीएयू	पुरना जंक्शन
पीसीआर	पावर नियंत्रक
पीडी	प्रमोशनल डिजल
पीडीडी	प्रस्थान पूर्व अवरोधन
पीएफ	भविष्य निधि
पीकेआर	पाकुर
पीकेआरजेड	पाकुर ओल्ड साइडिंग और पाकुर क्वैरि बफर
पीएमई	आवधिक चिकित्सकीय परीक्षण
पीएन	लंबित
पीएनपी	पानीपत
पीएनवीएल	पनवेल
पीपीएलसी	पिम्प्ला चौरे हॉल्ट
प्राईम	वेतन चिठ्ठा और संबंधित स्वतंत्र मॉड्यूल
पीआरएलआई	परली बैजनाथ जंक्शन
पीआरएनआर	परजानपुर
पीआरएसईएल	चयन-पूर्व प्रशिक्षण
पीएसए	पालासा
पीएसवाई	मनोवैज्ञानिक
पीटीके	पठानकोट
पीयूआई	पुरी
पीडब्ल्यूएल	पलवल
आर	रायपुर
आरबी	रेलवे बोर्ड
आरबीएस	रेट ब्रांच सॉफ्टवेयर
आरडीबीएमएस	रिलेशनल डेटाबेस प्रबंधन प्रणाली
आरईएफडी	रिफ्रेशर डीजल
आरईएफई	रिफ्रेशर विद्युतीय
आरईएफएससी	रिफ्रेशर संरक्षा कैंप
आरईएफटी	रिफ्रेशर ट्रांसपोर्ट
आरओके	रोहतक

संकेताक्षर	व्याख्या
आरपीएच	रामपुरहट
एसएएलपी	व. सहा. लोको पायलट
एसबीबी	साहिबाबाद जंक्शन
एसबीजी	साहिबंगज
एससी	सिकंदराबाद
एससीआर(दमरे)	दक्षिण मध्य रेलवे
एसईसीआर(दपूमरे)	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसईआर(दपूरे)	दक्षिण पूर्व रेलवे
एसएफसीएम	संरक्षा कैंप
एसजीओ	सौगोर
एसएचडीटी	शेड इयूटी
एसआईएफ	सिरली
साइन ऑफ	समय जब लोको कर्मीदल/गार्ड इयूटी समाप्त करते हैं।
साइन आन	समय जब लोको कर्मीदल/गार्ड इयूटी पर आते हैं।
एसएलएन	सुल्तानपुर
एसएमएस	शार्ट मैसेज सेवार्यें
एसएनएफ	सनतनगर
एसएनपी	सोनीपत
एसएनटी	सैंथिया
एसआर(दरे)	दक्षिण रेलवे
व. डीईई (टीआरओ)	वरिष्ठ मंडल विद्युतीय अभियंता (कर्षण रोलिंग संगठन)
व. डीईई (आरएसओ)	वरिष्ठ मंडल विद्युतीय अभियंता (कर्षण रोलिंग स्टॉक संगठन)
व. डीईई/ओपी	व. मण्डल विद्युत अभियंता (परिचालन)
व. डीएमई (ओएण्डएफ)	व. मण्डल यांत्रिक अभियंता (परिचालन एवं ईंधन)
व. डीओएम	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक
व. डीओएम/ओपी	व. मंडल परिचालन प्रबंधक (परिचालन)
एसआरसी	संतरागाछी
एसआरएस	प्रणाली आवश्यक विशिष्टताएँ
एसएसबी	शकूरबस्ती
एसएसई	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता

संकेताक्षर	व्याख्या
एसटीए	सतना जंक्शन
एसटीडीटीओ	एनडीए रहित स्टेशनरी ड्यूटी
एसडब्ल्यूआर(दपरे)	दक्षिण पश्चिम रेलवे
टीए	यातयात परामर्श
टीसीसी	कर्षण कर्मिंदल नियंत्रक
टीडीएल	टुंडला जंक्शन
टीडीएलई	तिलडांगा
टीकेडी	तुगलकाबाद
टीएलसी	कर्षण इंजन नियंत्रक
टीएलएचआर	तलचर
टीएनसी	रेलगाडी लिपिक
यातायात रनिंग स्टाफ	स्टाफ (गार्ड) जो रेलगाडी के रियर में ब्रेक वैन में बैठता हैं।
टीएसएस	टर्मिनल सहायता प्रणाली
यूडीएल	अंदल जंक्शन
यूकेएच	उखली हाल्ट
यूएमबी	अंबाला
यूपीएस	अबाधित विद्युत आपूर्ति
यूएसएल	उसलापुर
वीएएसटी	बहुत छोटा अपर्चर टर्मिनल
वीएसकेपी	विशाखापटनम
डब्ल्यूसीआर(पमरे)	पश्चिम मध्य रेलवे
डब्ल्यूएचएम	वासिम
डब्ल्यूआर(परे)	पश्चिम रेलवे
जेडआरएस	जोनल रेलवे

## कार्यकारी सार

### 1. भारतीय रेल में कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली

भारतीय रेल (आईआर) में कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस) विभिन्न रेलगाड़ियों के कर्मिदल कार्यभार के प्रबंधन और कर्मिदल परिचालनों में दक्षता, उनकी निगरानी और सुरक्षा आवश्यकताओं के अनुपालन और वित्तीय प्रबंधन को सुधारने के लिए प्रारम्भ की गई थी। 2005-06 के दौरान सीएमएस परियोजना भारतीय रेल द्वारा संस्वीकृत की गई थी और 2010 तक पूरा किया जाना अपेक्षित था।

भारतीय रेल में, 747 लाबियों/स्थानों पर सीएमएस के कार्यान्वयन की योजना बनाई गई थी। 2010 तक मालभाड़ा संचालन सूचना प्रणाली (एफओईएस) के एक मॉड्यूल के रूप में एकीकरण और कार्यान्वयन का लक्ष्य निर्धारित किया गया था। 31 मार्च 2015 तक, इसे 372 लाबियों/स्थानों में रोल आउट किया गया था जिसमें दो प्रशिक्षण स्थान और क्रिस मुख्यालय में एक जांच स्थान शामिल है।

सीएमएस के उद्देश्यों की प्राप्ति की सीमा का मूल्यांकन लेखापरीक्षा में किया गया था और आईटी एप्लीकेशन नियंत्रण, आईटी सुरक्षा, संगठन के व्यवसाय की सततता, ठेकागत मामले, परियोजना प्रबंधन/निगरानी और परिवर्तन प्रबंधन से संबंधित पहलुओं की भी समीक्षा की गई थी। अध्ययन से पता चला कि सीएमएस अपने उद्देश्यों को पूर्णतः प्राप्त करने में असफल रहा।

देखी गई मुख्य कमियाँ निम्नवत हैं:

- I. कर्मिदल के मास्टर डेटा, कर्मिदल परिवार विवरण, मार्ग, इंजन धारण विवरण का गैर-अपडेशन/अनुचित फीडिंग हुआ और वैधता नियंत्रणों की कमी के कारण कर्मिदल, मार्ग, इंजन धारण की गलत सूची तैयार की गई जिससे कर्मिदल की प्रभावी निगरानी का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

[पैरा 2.1.1 से 2.1.8]

- II. कर्मिदल निर्धारित मानदंडों के सभी संबंधों में उनकी सक्षमता को सुनिश्चित किए बिना बुक किए गए थे। कर्मिदल के कार्यभार और समय-सारणी से संबंधित डेटा में विसंगति देखी गई। कर्मिदल साइन ऑन/ऑफ गतिविधियों के अनुमोदन में असामान्य विलम्ब देखे गए।

[पैरा 2.1.9 से 2.1.14]

III. कर्मिदल बुकिंग हेतु एसएमएस सुविधा का सक्रिय उपयोग नहीं किया गया था। सीएमएस के माध्यम से बनाए गए माइलेज विवरण गलत थे और उनको भुगतान के लिए सीधे तौर पर उपयोग नहीं किया जा सका। लॉबियों में साथ ही साथ मैनुअल अभिलेखों का अनुरक्षण किया गया था जिससे लॉबियों को पेपरलेस बनाने का उद्देश्य पूरा नहीं हो पाया।

[पैरा 2.2.1, 2.3.1 एवं 2.3.2]

IV. कर्मिदल के लिए प्रशिक्षण/जांच संबंधी डेटा का उचित ढंग से अपडेशन नहीं किया गया था। कर्मिदल प्रशिक्षण मॉनीटरिंग के लिए सृजित एमआईएस कार्रवाई योग्य सूचना नहीं दे रहे थे। अवास्तविक लोको संख्या लोको के लिए कर्मिदल क्षमता की वैधता के लिए प्रयोग किये जा रहे थे जो सक्षम कर्मिदल की तैनाती में शंका पैदा करता है। कर्मिदल सदस्य निर्धारित कार्य घंटों से अधिक में बुक किये गये थे।

[पैरा 2.4.1 से 2.4.3, 2.4.6]

V. निर्धारित आवधिकता के अनुसार कर्मिदल की ग्रेडिंग और उनकी काउन्सलिंग नहीं की गई थी। ग्रेडिंग और काउन्सलिंग का डेटा उचित ढंग से अनुरक्षित नहीं किया गया क्योंकि सीएमएस डेटा और मैनुअल रिकॉर्ड के बीच भिन्नता पाई गई जो कर्मिदल की निगरानी और तैनाती के प्रबंधन में सहायक नहीं थी।

[पैरा 2.4.7 से 2.4.8]

VI. आईआर में बायोमेट्रिक और इंटीग्रेटिड ब्रीथ एनेलाइजर (बीए) जैसे अति महत्वपूर्ण सुरक्षा उपाय/यंत्र कर्मिदल की प्रमाणिकता और सक्षमता के सत्यापन के लिए कार्यान्वित नहीं किए गए थे। छह जोनल रेलवे में बायोमेट्रिक प्रणाली आरंभ की गई थी और केवल चार जोनल रेलवे में एकीकृत बीए प्रणाली आरंभ की गई थी।

[पैरा 2.4.10, 5.1]

VII. सीएमएस के अनुचित विन्यास के कारण 21136799 कि.मी. माइलेज भत्ते की गलत संगणना की गई थी। खराब एप्लीकेशन नियंत्रण के कारण शून्य ड्यूटी घंटों के लिए भी माइलेज भत्ता प्रभारित किया गया, जब कर्मिदल अनुपस्थिति था उस समय भी माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था।

[पैरा 2.5.1 से 2.5.4]

VIII. एप्लीकेशन नियंत्रणों में कमी के कारण कर्मिदल की प्रभावी तैनाती से रेल प्रशासन वंचित रहा क्योंकि सीएमएस में यातायात सूचना (टीए), रेलगाड़ी विवरण और गलत टीएज के प्रति कर्मि की बुकिंग के डेटा का गलत फीडिंग अनुमत हुआ। टीए निरस्तीकरण, साइन ऑन/साइन ऑफ समय में परिवर्तन के लिए अनुचित कारणों को कैप्चर किया। आवधिक विश्राम, प्रशिक्षण, विश्राम भंग, लॉबी उपयोगिता से संबंधित परिणाम रिपोर्ट में अंसगत/गलत विवरण सम्मिलित थे। अनियमितता मॉड्यूल और कोचिंग लिंक मॉड्यूल सक्रिय रूप से उपयोग में नहीं थे।

[पैरा 3.1 से 3.12]

IX. संसाधनों की प्रत्यक्ष सुरक्षा सुनिश्चित करने के निवारक और डिडेक्टिव उपाय पर्याप्त नहीं पाये गये थे। प्रयुक्त पासवर्ड ने प्रणाली के गैर-प्राधिकृत एक्सेस को नहीं रोका। सीएमएस उपयोगकर्ताओं का प्रबंधन खराब पाया गया। एंटी वायरस पैचिस को समय से अपडेट नहीं किया गया था। व्यवसाय सतत योजना (बीसीपी)/आपदा बहाली योजना (डीआरपी) को स्थानीय साईट पर लागू किया गया था और 24x7 सीएमएस संचालनों हेतु दूरस्थ साईट/लॉबी स्तर पर लागू किया जाना शेष था। दूरस्थ साईट डेटा बैकअप अनुरक्षित नहीं किया गया था। प्रयोगकर्ता के दिए गए विशेषाधिकार उनके कार्यों के अनुरूप नहीं थे।

[पैरा 4.1 से 4.7]

X. सीएमएस को पूर्ण रूप से लागू करने के लिए उचित खाका नहीं बनाया जा सका। व्यहार्यता पहलू पर विचार किए बिना स्थानों का चयन किया गया था/प्राथमिकता निर्धारित की गई थी। परियोजना के विकास और कार्यान्वयन की खराब निगरानी के परिणामस्वरूप परियोजना के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ। कई लॉबियों में गार्ड/कर्मिदल द्वारा सीएमएस का प्रयोग नहीं किया गया था। विभिन्न क्षेत्रों की लॉबियों में प्रशिक्षित कर्मि सीएमएस संचालित नहीं कर रहे थे। आरबी के दिशानिर्देशों के अनुसार लॉबियों का एकीकरण नहीं किया गया था। अधिकतर लॉबियों पर वार्षिक अनुरक्षण संविदा निष्पादित नहीं किया गया था। लॉबी के संरक्षक निर्धारित नहीं थे और सहज सीएमएस संचालनों के लिए अधिकतर लॉबियों में लॉबियों के कम्प्यूटरीकरण के लिए अपेक्षित आईटी वातावरण नहीं था।

[पैरा 5.1 से 5.8]



- XI. सीएमएस का एकीकरण भारतीय रेल के अन्य एप्लीकेशन जैसे पेरॉल और संबंधित स्वतंत्र मोड्यूल (प्राईम), एफओआईएस, आईसीएमएस, सीओए के साथ या तो नहीं हुआ था अथवा प्रयोगकर्ताओं की आवश्यकताओं को पूरा करने में प्रभावी नहीं था।

[पैरा 5.1]

- XII. परिवर्तन प्रबंधन प्रक्रिया परिभाषित नहीं थी। सीएमएस में सुगम संचालन सुनिश्चित करने हेतु सम्पूर्ण एवं अपडेट प्रलेखन का अभाव था। सीएमएस संचालन के लिए समर्पित स्टाफ उपलब्ध नहीं था, कर्मिदल सदस्य (चालक/गार्ड) सीएमएस का संचालन कर रहे थे। सीएमएस गतिविधियों को आउटसोर्स करने हेतु नीति का अभाव था।

[पैरा 6.1 से 6.3]

## 2. सिफारिशें

- I. *सीएमएस डेटाबेस में मास्टर टेबलों को मानकीकृत किये जाने की आवश्यकता है। डेटा इनपुट की सम्पूर्णता और शुद्धता सुनिश्चित करने हेतु महत्वपूर्ण फील्ड्स पर आवश्यक सत्यापन नियंत्रण शुरू किया जाए। यह प्रयोगकर्ता की सीएमएस पर विश्वसनीयता और निर्भरता में वृद्धि करेगा और प्रयोगकर्ताओं को मैनुअल अभिलेखों के समानान्तर अनुरक्षण से छूटकारा दिलाएगा।*
- II. *पेरॉल एप्लीकेशन, कार्यालय नियंत्रण एप्लीकेशन, एफओआईएस और आईसीएमएस के साथ सीएमएस के प्रभावी एकीकरण में शीघ्रता की जानी चाहिए ताकि प्रयोगकर्ताओं की आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके।*
- III. *कर्मिदल की ग्रेडिंग और काउंसलिंग संगत डेटाबेस को निर्धारित अवधि पर पूर्णतः और समुचित रूप से अपडेट कर सुनिश्चित की जानी चाहिए।*
- IV. *सभी लॉबियों में बायोमेट्रिक और एकीकृत बीए यंत्रों को शीघ्रता से शुरू किया जाए ताकि साइन ऑन/ऑफ के समय कर्मिदल की वैधता सुनिश्चित की जा सके और रेलगाड़ी का सुगम परिचालन किया जा सके।*

- V. डेटा वैधता के लिए समुचित जाँच/वैधता नियंत्रण आरंभ किये जाने चाहिए। ड्रापडाउन मेन्यू/लिस्ट बॉक्स आदि जैसे नियंत्रणों को डेटा वैधता के लिए अपनाया जा सकता है।
- VI. भत्तों का अधिक भुगतान रोकने के लिए वर्तमान आदेशों/प्राधिकार के अनुसार सीएमएस को समनुरूप बनाया जाए और पर्याप्त नियंत्रण शुरू किया जाए।
- VII. बैंकअप और पासवर्ड नीति सहित आईटी सुरक्षा का कड़ाई से कार्यान्वयन किया जाना चाहिए। दूरस्थ साइट/लांबियों में बीसीपी/डीआरपी के कार्यान्वयन में तेजी लाया जाए ताकि बाधारहित परिचालन सुनिश्चित किया जा सके। लांबियों की प्रत्यक्ष सुरक्षा को और मजबूत किया जाए। सॉफ्टवेयर पैचेज/अपडेशन समय पर और नियमित रूप से प्रतिष्ठापित किए जाएं।
- VIII. परिवर्तन प्रबंधन क्रियाविधि पर विचार किया जाना चाहिए। सीएमएस की नई विशेषताओं के बारे में सीएमएस संचालकों को जानकारी देने हेतु औपचारिक प्रशिक्षण तंत्र सुनिश्चित किया जाए और सम्पूर्ण/अपडेट सीएमएस प्रलेख सभी संबंधितों को उपलब्ध कराया जाना चाहिए।
- IX. सीएमएस संचालन हेतु समर्पित स्टाफ प्रदान किया जाना चाहिए। यदि सीएमएस कार्यकलाप हेतु आउटसोर्स किए गए स्टाफ तैनात किए जाते हैं तो रेलवे प्रयोगकर्ताओं की तुलना में आउटसोर्स किए गए प्रयोगकर्ताओं की व्यक्तिगत जिम्मेदारियाँ तय करते हुए आउटसोर्सिंग के लिए एक अनुमोदित नीति होनी चाहिए।

## अध्याय 1 – प्रस्तावना

कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस) भारतीय रेल (आईआर) का एक महत्वपूर्ण आईटी एप्लीकेशन है जो विभिन्न गाड़ियों के कर्मिदल के कार्यभार का प्रबंधन करती है जिसका रेलगाड़ी परिचालनों की सुरक्षा पर प्रभाव पड़ता है। एप्लीकेशन का लक्ष्य आईआर के चौबीसों घंटे सुरक्षित परिचालनों को सुनिश्चित करने के लिए लगभग एक लाख ड्राइवों और गाड़ों का प्रबंधन करना है। हालांकि परियोजना में समग्र वित्तीय निवेश केवल ₹ 80 करोड़ है, इस एप्लीकेशन पर व्यवसायिक कार्यों के स्वरूप के कारण इसकी महत्ता है।

### 1.1 सीएमएस के उद्देश्य

सीएमएस के उद्देश्य निम्नवत हैं:

#### क. निम्नलिखित के द्वारा परिचालन क्षमता को सुधारना:

- i. सभी कर्मिदल की सूची का अनुरक्षण करते हुए कर्मिदल का ईष्टतम और प्रभावी उपयोग।
- ii. रेलगाड़ी कर्मिदल का प्रभावी कार्यक्रम और कार्यभार।
- iii. एसएमएस द्वारा कर्मिदल की बुकिंग करके कॉल बॉय/बुक प्रणाली को हटाना।
- iv. भुगतान के लिए कार्मिक शाखा को सीधे प्रस्तुतीकरण के लिए कम्प्यूटरीकृत माइलेज़ रिपोर्ट निकालना।
- v. कर्मिदल लॉबियों को लगभग पेपर रहित बनाने हेतु उपकरण की तरह प्रयोग करना।

#### ख. कर्मिदल की प्रभावी रूप से निगरानी और निम्नलिखित के द्वारा कर्मिदल प्रबंधन संबंधी सुरक्षा आवश्यकताओं का अनुपालन:

- i. विभिन्न कर्षण और गेजों के इंजनों के संचालन के लिए कर्मिदल की मार्ग जानकारी और प्रशिक्षण की निगरानी।
- ii. पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के लिए देय स्टाफ के प्रशिक्षण और वे स्टॉफ भी जिनके दक्षता प्रमाण-पत्रों का नवीनीकरण देय है, की निगरानी।

- iii. एचओईआर<sup>1</sup>/एचईआर<sup>2</sup> नियमों के अनुसार 10 घंटे के कार्य की निगरानी।
- iv. आवधिक विश्रामों की सूची बनाना।
- v. इंजन निरीक्षक/यातायात निरीक्षक द्वारा निगरानी और उचित ढंग से कर्मिदल की ग्रेडिंग में सहायता।
- vi. कर्मिदल के ज्ञान के उन्नयन के लिए एक यंत्र के रूप में कार्य करना और निरंतर उनके निष्पादन का मूल्यांकन करना।
- ग. निम्नलिखित के द्वारा वित्तीय प्रबंधन और निगरानी में सुधार करना:
  - i. ओवरटाईम और किलोमीटर भत्ते के भुगतान के नियंत्रण के लिए एक यंत्र के रूप में कार्य करना।
  - ii. प्रत्येक स्टॉफ द्वारा किए गए कार्य के कुल घंटों और अर्जित कुल किलोमीटर की गणना करते हुए कर्मिदल उत्पादकता की निगरानी।
  - iii. देर से टर्निंग अप जैसे मिथ्यारोगी और 30 दिनों से अधिक का अवकाश लेने वाले मामलों के लिए प्रावधान करना।

सीएमएस कार्य की मंजूरी 2005-06 में दी गई थी। सीएमएस एप्लीकेशन को रेलवे सूचना प्रणालियों के केन्द्र (क्रिस), भारतीय रेल की आईटी विकास इकाई, द्वारा विकसित किया गया है। एप्लीकेशन को क्रिस, चाणक्यपुरी नई दिल्ली द्वारा प्रबन्ध किए गए कम्प्यूटर डेटा सेंटर (सीडीसी) पर भारतीय रेल के मालभाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) नेटवर्क<sup>3</sup> पर चलाने हेतु आयोजन किया गया।

परियोजना को आईआर के विभिन्न ज़ोन में 747 लॉबियों/स्थानों पर कार्यान्वित करने के लिए योजना बनाई गई थी और जिसे 2010 तक पूरा किया जाना था। 31 मार्च 2015 तक सीएमएस, कार्यान्वयन के तहत था। इसको 372 लॉबियों/स्थानों<sup>4</sup> में लागू किया गया जो लगभग 50 प्रतिशत

<sup>1</sup> विश्राम नियमों के नियोजन और अवधि के घंटे

<sup>2</sup> रोजगार नियमों के घंटे

<sup>3</sup> एक नेटवर्क प्रत्यक्ष संचार लाइनों, माइक्रोवेव चैनल और बहुत छोटे एपर्चर टर्मिनल (वीएसटी) यंत्रों (एक यंत्र का एक सैटलाइन के माध्यम से डेटा सिग्नल भेजना और प्राप्त करने का उपयोग किया गया है) से बनता है।

<sup>4</sup> लॉबियों के लिए शब्दावली देखें। स्थानों से अभिप्राय है लॉबियों के अलावा स्थान जैसे- प्रशिक्षण केंद्र, क्रिस मुख्यालय इत्यादि।

बनता था, और एफओआईएस<sup>5</sup> के अन्य माड्यूल के बीच मालभाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) के एक माड्यूल के रूप में सीएमएस के एकीकरण और कार्यान्वयन के लक्ष्य को 2010<sup>6</sup> तक पूरा करना था।

## 1.2 प्रणाली संरचना

डिजाइन एक रिलेशनल डेटाबेस प्रबंधन प्रणाली (आरडीबीएमएस)<sup>7</sup> और मिडिलवेयर<sup>8</sup> का उपयोग करते हुए 3-टीयर क्लाइन्ट सर्वर प्रौद्योगिकी<sup>9</sup> पर बना है।

लॉबियों से डेटा थिन क्लाइन्ट्स<sup>10</sup>/कियोस्क<sup>11</sup> के माध्यम से लिया जाता है और व्यवसाय-संसाधन के लिए संचार लिंक<sup>12</sup> के माध्यम से क्रिस सीडीसी को भेजा जाता है। क्रिस के एप्लीकेशन सर्वर पर नेटवर्क से जोड़े जाते हैं और विश्व स्तरीय लेन-देनों<sup>13</sup> के लिए एक केन्द्रीय डेटाबेस से जुड़े होते हैं। जोनल स्तर और डिवीज़नल स्तर दोनों पर केन्द्रीय डेटाबेस प्रबंधन रिपोर्ट मुहैया कराता है। यह सभी वर्तमान और ऐतिहासिक डेटा का कोष भी है। सर्वर संरचना का एक डायग्राम *परिशिष्ट I* में दिया गया है:

<sup>5</sup> रॉलिंग स्टॉक अनुरक्षण और जाँच, राजस्व विभाजन, कर्मिदल प्रबंधन, नियंत्रण चार्टिंग सीओआईएस आदि।

<sup>6</sup> वर्ष 2007-08 के रेलमंत्री के रेल बजट भाषण के अनुसार

<sup>7</sup> रिलेशनल डेटाबेस प्रबंधन प्रणाली एक कार्यक्रम है जो कि रिलेशनल डेटाबेस का सृजन अद्यतन और प्रबंधन करता है, विभिन्न तालिकाओं में डेटा सामान्य फील्ड द्वारा विभिन्न तालिकाओं की लिंकिंग द्वारा अभिगमित किया जा सकता है।

<sup>8</sup> मिडिलवेयर एक प्रोग्राम है जो कि दो पृथक के मध्य किंतु मौजूद कार्यक्रमों में मध्यस्थता करता है और एक डेटाबेस के लिए लिखे गए कार्यक्रम को अन्य डेटाबेस तक पहुँचने की अनुमति देता है।

<sup>9</sup> एक विशेष प्रकार का ग्राहक/सर्वर आर्किटेक्चर तीन सुपरिभाषित एवं पृथक प्रक्रियाओं से बनता है और प्रत्येक विभिन्न प्लेटफार्म पर जोकि यूजर इंटरफेस, मिडिल वेयर और डेटा बेस प्रबंध प्रणाली । यूजर इंटरफेस यूजर के कम्प्यूटर (ग्राहक मशीन) पर चलता है, मिडिल टीयर जोकि वास्तविक रूप में डेटा को प्रोसेस करता है। सर्वर नामतः एप्लीकेशन सर्वर पर चलता है और डेटाबेस प्रबंधन प्रणाली (डीबीएमएस) जोकि मिडिल टायर द्वारा आवश्यक डेटा का भण्डारण करता है सर्वर नामतः सर्वर पर चलता है।

<sup>10</sup> एक थिन ग्राहक एक कम लागत सीडी-रोम ड्राइव डिसकेट ड्राइव और एक्सपैन्शन स्लॉट्स कम्प्यूटर से रहित है।

<sup>11</sup> किओस्क केन्द्रीय सर्वर से जुड़ा एक प्रकार का कम्प्यूटर है और विभिन्न कार्यों जैसे उसकी उपस्थिति साइनिंग ऑन/साइनिंग आफ करना, परिपत्र रिपोर्ट असामान्यताओं आदि को देखना जैसे विभिन्न कार्यों के लिए उपयोगकर्ता कर्मिदल द्वारा किया जाता है।

<sup>12</sup> एफओआईएस नेटवर्क

<sup>13</sup> किसी भी टर्मिनल/मशीन से सीएमएस में सृजित उत्पन्न एक लेन-देन सीएमएस के साथ सम्बद्धता है जोकि सीएमएस को अभिगमित किसी भी टर्मिनल/मशीन से भी देखे जा सकते हैं (जो वेबसाइट से देखे जा सकते हैं उनके सहित)

### 1.3 संगठन

जोनल स्तर पर सीएमएस एप्लीकेशन के संचालन, नियंत्रण और अनुरक्षण हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित संगठनात्मक पदसोपान में एकरूपता नहीं है। जोनल स्तर पर यह देखा गया कि सामान्यतया मुख्य यांत्रिक अभियंता/मुख्य रॉलिंग स्टॉक अभियंता (परिचालन एवं मालभाड़ा), मुख्य इलेक्ट्रिकल अभियंता/मुख्य इलेक्ट्रिक लोको अभियंता एवं मुख्य परिचालन प्रबंधक के कार्यालय, रेलवे बोर्ड (आरबी) द्वारा तय नीतियों के कार्यान्वयन/लॉबियों के कार्यों की निगरानी हेतु उत्तरदायी हैं।

डिवीजनल स्तर पर वरिष्ठ डिवीजनल मेकेनिकल इंजीनियर (परिचालन एवं ईंधन)/वरिष्ठ डिवीजनल इलेक्ट्रिकल इंजीनियर (रॉलिंग स्टॉक संगठन/ट्रैक्शन रॉलिंग संगठन)/वरिष्ठ डिवीजनल परिचालन प्रबंधक के कार्यालय कर्मिदल लॉबियों को श्रमबल प्रदान करने/इंफ्रॉस्ट्रक्चर/निगरानी हेतु उत्तरदायी हैं।

लॉबी स्तर पर वरिष्ठ/मुख्य कर्मिदल नियंत्रक लॉबी का प्रशासनिक प्रभारी है और कर्मिदल नियंत्रक द्वारा उसकी सहायता की जाती है। वह कर्मिदल/लॉबी के विभिन्न मुद्दों जैसे- कर्मिदल बुकिंग, कर्मिदल साइन ऑन/ऑफ परिचालन, ब्रीथ विश्लेषण, कर्मिदल की छुट्टियाँ, रिपोर्ट बनाने आदि से संबंधित कर्मिदल/लॉबी के सुगम और समुचित कार्य हेतु उत्तरदायी है।

### 1.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

सीएमएस की आईटी लेखापरीक्षा निम्नलिखित के मद्देनजर की गई थी:

- i. निम्नलिखित का मूल्यांकन करते हुए उस हद का निर्धारण करना जहाँ तक सीएमएस रेलगाड़ी प्रचालनों के सुधार करने में प्रभावी था:
  - क्या कर्मिदल, इंजन, स्टेशनों, मार्ग आदि की सूची उचित ढंग से अनुरक्षित की जा रही थी और रेलगाड़ी कर्मिदल की शेड्यूलिंग और कार्यभार सौंपने का कार्य प्रभावी था।
  - क्या कॉल बॉय/बुक प्रणाली को समाप्त करने हेतु एसएमएस के माध्यम से कर्मिदल की बुकिंग प्रभावी थी।

- क्या भुगतान के लिए कार्मिक शाखा को प्रत्यक्ष प्रस्तुतीकरण के लिए कम्प्यूटरीकृत माइलेज रिपोर्ट सृजित की जा रही थीं और किस सीमा तक सीएमएस के द्वारा लॉबियों पेपरलेस हो गए।
  - क्या कर्मिदल प्रशिक्षण, कर्मिदल गेडिंग, कर्मिदल काउन्सलिंग आदि की निगरानी प्रभावी थी।
  - क्या सीएमएस ओवरटाईम और किलोमीटर भते के भुगतान, कर्मिदल उत्पादकता की निगरानी और मिथ्यारोगी के मामलों के नियंत्रण में प्रभावी था।
- ii. एप्लीकेशन नियंत्रण की यह सुनिश्चित करने के लिए समीक्षा करना कि उचित प्राधिकरण, सम्पूर्णता, परिशुद्धि और लेन-देनों की वैधता, उनका रखरखाव और अन्य प्रकार के डॉटा इनपुट सही थे।
- iii. आईटी सुरक्षा की समीक्षा यह सुनिश्चित करने के लिए कि यह सभी व्यवसायिक महत्वपूर्ण सूचना और आईटी परिसम्पत्तियों की हानि, नष्ट या दुरुपयोग से उचित ढंग से सुरक्षा करने में समर्थ थी। अप्रत्याशित घटनाओं की स्थिति में संगठनों के व्यवसाय की निरंतरता सुनिश्चित करने के लिए आपदा बहाली योजना (डीआरपी)/व्यवसाय निरंतरता योजना (बीसीपी) की समीक्षा करना।
- iv. संविदात्मक मुद्दों, आईटी परिचालनों और परियोजना प्रबंधन/निगरानी की समीक्षा यह सुनिश्चित करने के लिए करना कि विभिन्न संविदाओं, आईटी परिचालनों, परियोजना प्रबंधन और निगरानी पहलू पर्याप्त रूप से संबोधित किए गए थे।
- v. परिवर्तन प्रबंधन और गतिविधियों की आउटसोर्सिंग की प्रभावकारिता की समीक्षा करना।

### 1.5 नमूना आकार और लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र

- सीएमएस लेखापरीक्षा के लिए नमूने के रूप में यादृच्छिक रूप से प्रत्येक जोनल रेलवे (जेआर) के एक डिवीजन का चयन किया गया था जोकि आईआर के सभी डिवीजनों का लगभग 24 प्रतिशत था। चयनित डिवीजनों की सभी 109 लॉबियाँ नमूने में शामिल थीं। नमूने में शामिल डिवीजनों और लॉबियों का विवरण *अनुबंध-1* में दिया गया है।

- हाल ही के नौ महीने अर्थात मार्च 2014 से 05 दिसम्बर 2014 के लिए क्रिस से संग्रहित अंतरण डेटा<sup>14</sup> का विश्लेषण किया गया था।
- लेखापरीक्षा अवधि के दौरान उपलब्ध ऑनलाइन सीएमएस रिपोर्ट की समीक्षा की गई थी, कर्मिदल एवं गार्डों की संयुक्त यातायात रिपोर्टों (जेटीआर) की कर्मिदल माइलेज रिपोर्टों के साथ तुलना की गई थी और नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन डॉटा (सीओए) का भी सीएमएस डेटा के अन्य पहलुओं और सम्पूर्णता का सत्यापन करने के लिए भी उपयोग किया गया था।
- परियोजना प्रबंधन और कार्यान्वयन से संबंधित अन्य पहलुओं के लिए लेखापरीक्षा में 2005-06 की शुरुआत से 31 मार्च 2015 तक सीएमएस परियोजना की समीक्षा की गई।
- आईटी सुरक्षा मूल्यांकन में मुख्यतः एप्लीकेशन स्तरीय सुरक्षा<sup>15</sup> पर ध्यान केन्द्रित किया गया था।

#### 1.6. लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में जोनल/मंडलीय मुख्यालयों और लॉबियों पर विभिन्न जोन/मंडलों में परियोजना के कार्यान्वयन से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा शामिल थी। सीएमएस रिपोर्टों की समीक्षा की गई थी सीएमएस के विभिन्न पहलुओं से संबंधित सूचना प्रश्नावली, साक्षात्कार और मंडलीय/लॉबी अधिकारियों के साथ चर्चा का उपयोग करते हुए चयनित मंडलों की विभिन्न लॉबियों से एकत्रित की गई थी। कम्प्यूटर समर्थित लेखापरीक्षा तकनीक का उपयोग करते हुए डेटा का विश्लेषण किया गया था और अनुकरण जांच की गई थी और सुरक्षा, परिवर्तन प्रबंधन, दस्तावेजीकरण आदि से संबंधित मुद्दों के लिए क्रिस कार्यालय, नई दिल्ली और जोनल मंडलीय मुख्यालयों/ विभिन्न लॉबियों के अभिलेखों की संवीक्षा की गई थी।

जोनल स्तर पर रेलवे प्रशासन के साथ एंटी कांफ्रेंस की गई थी। ड्रॉफ्ट समीक्षा रिपोर्ट 16 जून 2015 को रेलवे बोर्ड को भेजी गई थी जिसके बाद 5

<sup>14</sup> अंतरण डेटा विभिन्न कर्मिदल परिचालनों जैसे कर्मिदल बुकिंग, कर्मिदल साइनिंग ऑन/ऑफ, कर्मिदल भत्ता, ग्रेडिंग विश्राम आदि से संबंधित सूचना है।

<sup>15</sup> एप्लीकेशन स्तर सुरक्षा में डिजाइन, विकास, नियोजन, उन्नयन या एप्लीकेशन के अनुरक्षण आदि में कमियों के माध्यम से एक एप्लीकेशन या अन्तर्निहित प्रणाली (अतिसंवेदन शील) की सुरक्षा नीति में अन्तरालों को रोकने के लिए समस्त कोड के जीवन चक्र में लिए गए उपायों सम्मिलित किया गया है।



अगस्त 2015 को एक अपडेट ड्रॉफ्ट समीक्षा रिपोर्ट भेजी गई थी। जोनल स्तर पर रेलवे प्रशासन के साथ एक्जिट कांफ्रेंस की गई थी। रेलवे बोर्ड ने सितम्बर 2015 में ड्रॉफ्ट समीक्षा रिपोर्ट पर उत्तर दिया और इसे लेखापरीक्षा रिपोर्ट में शामिल किया गया है। रेलवे बोर्ड में भी एक एक्जिट कांफ्रेंस की गई जिसमें लेखापरीक्षा आपत्तियों पर चर्चा की गई और रेलवे प्रशासन ने सुधारात्मक कार्रवाई का आश्वासन दिया।

### 1.7 आभार

लेखापरीक्षा दल, इस कार्य के दौरान लेखापरीक्षकों को दी गई सहायता एवं सहयोग के लिए रेलवे बोर्ड, जोनल/डिवीज़नल मुख्यालयों और लॉबी के रेल प्रशासन के स्टाफ के साथ-साथ क्रिस सीएमएस दल का भी आभार व्यक्त करता है।

## अध्याय 2 – सीएमएस उद्देश्यों की प्राप्ति की स्थिति

### लेखापरीक्षा उद्देश्य 1

*रेलगाडी परिचालनों को सुधारने में सीएमएस जिस सीमा तक प्रभावी था, का मूल्यांकन करना*

**लेखापरीक्षा उप-उद्देश्य:** क्या कर्मिदल, इंजन, स्टेशनों, मार्ग आदि की सूची को उचित ढंग से अनुरक्षण किया गया था और रेलगाडी कर्मिदल की शेड्यूलिंग और कार्यभार प्रभावी था।

सीएमएस मास्टर डेटा के साथ-साथ भौतिक अभिलेखों के विश्लेषण से पता चला कि गलत/अपूर्ण एमआईएस सृजन हुए थे, कर्मिदल सदस्यों की बुकिंग मैनुअल अभिलेखों के आधार पर की गई थी और सीएमएस प्रचालनों में मैनुअल हस्तक्षेप की गई थी, क्योंकि कर्मिदल की सूची अपूर्ण थी, कर्मिदल का व्यक्तिगत और व्यवसायिक विवरण सही नहीं था और अपूर्ण था तथा इंजनों, मार्गों और स्टेशनों से संबंधित मास्टर डेटा भी अपूर्ण और गलत था। इस संबंध में लेखापरीक्षा नमूना जाँच से निम्नलिखित कमियाँ पाई गईं:

#### 2.1.1 मैनुअल अभिलेखों की तुलना में सीएमएस में दिखाई गई संस्वीकृत क्षमता/पदस्थापित श्रमबल में विसंगति

16 जोन की चयनित लॉबियों में उपलब्ध मैनुअल अभिलेखों के साथ सीएमएस में दर्ज संस्वीकृत क्षमता और पदस्थापित श्रमबल की तुलना से पता चला कि सीएमएस के अनुसार संस्वीकृत क्षमता और वास्तविक संस्वीकृत क्षमता के बीच अंतर था। पदस्थापित श्रमबल में भी विसंगतियाँ देखी गईं।

उ.रे. में यह देखा गया कि अभिलेखों के दो सेटों के बीच अंतर का एक कारण अस्थायी कार्यों के लिए अन्य लॉबियों में तैनात कर्मिदल को सीएमएस में उस लॉबी के पदस्थापित श्रमबल के रूप में दिखाया गया था जिसमें कि वे अस्थायी कार्य के लिए तैनात किए गए थे किंतु वे उनकी मूल लॉबियों में मैनुअल अभिलेखों में पदस्थापित श्रमबल के रूप में दिखाए गए थे। संस्वीकृत क्षमता और पदस्थापित श्रमबल से

संबंधित सीएमएस डेटा के गैर अपडेशन की घटनाएँ भी उ.रे. और अन्य ज़ोन में देखी गई थी।

यह स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि प्रणाली में डेटा अपडेट नहीं किया गया था और स्थानांतरण/सेवानिवृत्ति प्रविष्टियाँ समय से नहीं की गई थी। इस प्रकार की त्रुटियाँ कर्मिदल के प्रभावी नियोजन सुनिश्चित करने के लिए प्रबंधन की क्षमता को निश्चित रूप से प्रभावित करती हैं।

(अनुबंध- 2)

उत्तर (सितम्बर 2015) में, रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलवे को डेटाबेस अपडेट करने का सुझाव दिया गया है।

### 2.1.2 कर्मिदल की गलत/अनियमित सूची

सीएमएस डेटाबेस में कर्मिदल के गलत व्यक्तिगत विवरण डाले गए थे, डेटाबेस को अपडेट नहीं किया गया था और सेवानिवृत्त कर्मिदल की बुकिंग रोकने के लिए पर्याप्त वैधीकरण नियंत्रण का अभाव था जिसके परिणामस्वरूप सेवानिवृत्त कर्मिदल बुकिंग हेतु उपलब्ध हुआ, सेवानिवृत्त कर्मिदल की पहचान संख्या (आईडी) प्रयोग करके साइन ऑन/ऑफ के साथ-साथ माइलेज़ भत्ता प्रभारित करना अनुमत किया गया।

05 दिसम्बर 2014 तक उपलब्ध 16 जोनल रेलवे (जेआर) के सीएमएस डेटाबेस के डेटा विश्लेषण से ऐसे उदाहरणों का पता चला जहाँ कर्मिदल की आयु 18 वर्ष से कम थी (ब्वाय सर्विस), कर्मिदल की जन्मतिथि और नियुक्ति तिथि में 50 वर्ष से अधिक का अंतर था, कर्मिदल की नियुक्ति और पदोन्नति तिथियाँ समान थी और ऐसे भी उदाहरण थे जहाँ कर्मि की जन्म-तिथि और नियुक्ति की तिथि भी समान थी।

उ.रे. और द.म.रे. में ऐसी घटनाएँ देखी गईं जहाँ कर्मिदल जिनकी सेवानिवृत्ति उम्र पार हो गई थी, वे भी सीएमएस में सक्रिय और बुकिंग हेतु उपलब्ध पाए गए और इयूटी हेतु बुक किए गए थे। जबकी उन्होंने रेलगाड़ियों में कार्य नहीं किया। उपरोक्त आपत्तियों के विवरण *परिशिष्ट-II* में दिए गये हैं।

सेवानिवृत्ति आयु पार करने वाले सक्रिय कर्मिदल के भौतिक अभिलेखों के नमूना जाँच से पता चला कि:

- दिल्ली (डीएलआई) डिवीजन के निजामुद्दीन (एनजेडएम) और तुगलकाबाद (टीकेडी) लॉबियों के सेवानिवृत्त कर्मिदल के सीएमएस डेटाबेस अपडेट नहीं था और मुरादाबाद (एमबी) लॉबी में सीएमएस में गलती से एक कर्मि के जन्म का वर्ष 1957 की बजाए 1951 दर्ज हो गया था और एक अन्य मामले में एक सेवानिवृत्त कर्मि को उसकी सेवानिवृत्ति से 3 महीने के बाद वास्तव में बुक किया गया था और सीएमएस में साइन ऑन/ऑफ दर्ज था और सीएमएस द्वारा मील भत्ते की अनुमति दी गई थी/ संगणन किया गया था।

लेखापरीक्षा को एक उत्तर (जुलाई 2015) में एमबी लॉबी ने सीएमएस संचालक द्वारा सेवानिवृत्त कर्मि के साइन ऑन और आवागमन विवरण दर्ज करने की त्रुटि मान ली और त्रुटि पाए जाने पर गलती में सुधार किया।

यह दर्शाता है कि सीएमएस के पास तिथियों (उम्र आदि) से संबंधित डॉटा के औचित्य की वैधता के लिए पर्याप्त नियंत्रण नहीं था जिसके कारण गलत डेटाबेस का सृजन हुआ जिसके परिणामस्वरूप प्रबंधन को गलत सूचना उपलब्ध होती है और जिससे निर्णय लेने की प्रक्रिया विकृत हो सकती है। सेवानिवृत्त कर्मि की बुकिंग से माइलेज भत्ता के गलत भुगतान के जोखिम के साथ-साथ प्रणाली की सुरक्षा का जोखिम भी हुआ।

(अनुबंध- 3)

### 2.1.3 कर्मिदल के अपूर्ण विवरण

डेटा की सत्यनिष्ठा सुनिश्चित करने के लिए मास्टर फाइलों पर प्रभावी नियंत्रण आवश्यक है क्योंकि प्रणाली की विश्वसनीयता मास्टर डेटा की शुद्धता और सम्पूर्णता पर बहुत अधिक निर्भर करती है। सीएमएस के मास्टर फाइलों के मूल्यांकन के दौरान यह देखा गया कि कर्मिदल के ब्यौरे जैसे सम्पर्क नंबर, पदोन्नति तिथि, कर्षण आदि के विवरण या तो उपलब्ध नहीं थे या अपूर्ण थे। विवरण *परिशिष्ट-III* में दिए गए हैं।

अभिलेखों की नमूना जांच के दौरान, यह देखा गया कि सीएमएस के महत्वपूर्ण फील्ड में विवरण जैसे कि मोबाइल नम्बर/पता, पदोन्नति तिथि, लोको निरीक्षक का नाम, कर्षण विवरण आदि कैप्चर/अपडेट

नहीं किए गए थे जिससे मैनुअल प्रणाली में साथ-साथ संचालन करना पड़ा और यह कर्मिदल बुकिंग/परिचालन से संबंधित सुगम परिचालन, कर्मिदल भर्तों को प्रभावित कर सकती थी और इससे सीएमएस की पूरी प्रभावकारिता भी प्रभावित हो सकती थी। इसके अतिरिक्त इससे अपूर्ण एमआईएस का सृजन होता है।

(अनुबंध- 4)

#### 2.1.4 भुगतान विवरण से संबंधित गलत/अवैध आंकड़े

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि फील्ड में मूल्य जैसे कि मूल वेतन, उपलब्धता तिथि, वेतन वृद्धि तिथि, कार्यभार तिथि और पीएफ संख्या या तो गलत थे या अवैध थे जो कि भर्तों की गणना और कर्मिदल की तैनाती की विभिन्न एमआईएस रिपोर्टों को प्रभावित कर सकते थे। सभी 16 ज़ोन के लिए उपरोक्त फील्ड से संबंधित डॉटा का विश्लेषण निम्नवत था:

क्र. सं.	फील्ड का नाम	फील्ड के लिए गलत/अवैध रिकार्डों की संख्या	उच्चतम गलत रिकार्ड और ज़ोन का नाम
1	उपलब्धता तिथि	280	उरे में 87
2	वेतन वृद्धि की तिथि	31725	दपूमे में 5905
3	मूल वेतन	3615	दपूरे में 916
4	कार्यवाहक तिथि	83829	उमरे में 12106
5	पीएफ संख्या	4810	उरे में 1796

(अनुबंध- 5)

सीएमएस में कर्मि के मूल ब्यौरों के वैधीकरण हेतु पर्याप्त नियंत्रणों की कमी थी जिसके परिणामस्वरूप गलत एमआईएस का सृजन हुआ और यह सही भर्तों की गणना को प्रभावित करने के अलावा अन्य एप्लीकेशन्स के साथ सीएमएस के एकीकरण को प्रभावित कर सकता है। इस संबंध में आपत्तियाँ निम्नवत् हैं:-

- कर्मिदल बायोडेटा वाली मास्टर तालिका में पीएफ कोड की फील्ड को 25 अक्षरों की लम्बाई के तौर पर पारिभाषित पाया गया था।

क्योंकि कर्मिदल की पहचान हेतु पीएफ संख्या यूनीक आठ डिजिट संख्या वाली होनी चाहिए इसलिए 25 अक्षर की लम्बाई का प्रावधान गलत था जिसके कारण तालिका में अमान्य पीएफ संख्याएं प्रविष्ट हुईं। उ.रे. में पीएफ नम्बरों में एक से 16 अल्फा-न्यूमेरिक के अक्षर थे।

- अभिलेखों की नमूना जाँच के दौरान, यह देखा गया कि वर्तमान में मूल वेतन, वेतनवृद्धि तिथि और पीएफ नम्बर से संबंधित डेटा उपयोग में नहीं थे और मैनुअल अभिलेखों पर विश्वास किया जा रहा था। तथापि, आफिसिएटिंग तिथि से सम्बन्धित गलत डेटा के कारण गलत रिपोर्टों का सृजन होता है और गलत पीएफ नम्बर से गलत एमआईएस के सृजन के अतिरिक्त वेतन चिठ्ठा एप्लीकेशन के साथ सीएमएस का एकीकरण प्रभावित हो सकता है।

उपरोक्त पैराग्राफ संख्या 2.1.2 से 2.1.4 में उल्लिखित आपत्तियों के उत्तर (सितम्बर 2015) में रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणियों को पृष्ठांकित किया और कि कई फील्ड्स का प्रावधान, जो कर्मिदल बुकिंग हेतु आवश्यक नहीं हैं, प्रयोगकर्ता के अनुरोध पर किया गया था ताकि कर्मि का सम्पूर्ण विवरण एक स्थान पर ही रहे तथा इसके साथ-साथ रेलवे बोर्ड द्वारा यह कहा गया कि सही और पूर्ण डेटा अपडेशन हेतु सभी प्रयोगकर्ताओं को निर्देश जारी किए गए हैं।

रेलवे बोर्ड का उत्तर स्वाकार्य नहीं है। जैसाकि ऊपर बताया गया है डेटा वैधीकरण हेतु सीएमएस में अपेक्षित नियंत्रण का अभाव है जिसमें कर्मिदल बुकिंग हेतु संबंधित फील्ड शामिल हैं और वांछित उद्देश्यों की पूर्ति हेतु पूर्ण और सही डेटा कैप्चर सुनिश्चित करने के लिए अपेक्षित नियंत्रण आवश्यक है।

#### 2.1.5 कर्मिदल की निष्क्रिय प्रोफाइलों से संबंधित गलत/अपूर्ण डेटा

सीएमएस, कर्मिदल की निष्क्रिय स्थिति से संबंधित सम्पूर्ण और सटीक डेटा संग्रह सुनिश्चित करने में विफल रहा जो गलत एमआईएस रिपोर्ट सृजन के अलावा दैनिक आधार पर कर्मिदल की तैनाती को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर सकता है। इस संबंध में निम्नलिखित आपत्तियाँ हैं:

- एक लॉबी से दूसरी लॉबी में कर्मिदल के स्थानांतरण के मामले में, प्रणाली के माध्यम से कर्मिदल की नई आईडी बनाई जाती है। पुराने आईडी को रोक लिया जाता है और डेटाबेस में निष्क्रिय रूप में दर्शाया जाता है। सीएमएस के मास्टर डेटा विश्लेषण से पता चला कि 15 जेडआर के 6442 कर्मिदल की निष्क्रिय स्थिति हेतु विशेष कारणों को अभिलिखित नहीं किया गया था।
- यह पाया गया कि 16 जेडआर के 2339 कर्मिदल सेवानिवृत्ति के कारण निष्क्रिय दर्शाए गए थे हालांकि वे सेवानिवृत्ति हेतु देय नहीं थे।
- मैनुअल रूप से दर्ज किए गए अभिलेखों के साथ सीएमएस डेटा की नमूना जांच के दौरान उ.रे. की टीकेडी और एनजेडएम लॉबियों में यह देखा गया कि सेवानिवृत्त के रूप में चिन्हित कर्मिदल को वास्तविक रूप में चिकित्सीय रूप से अस्वस्थ घोषित किया गया था और वे लॉबी को छोड़कर अन्य स्थान पर कार्य कर रहे थे। इस प्रकार, सीएमएस में गलत सूचना दर्ज की गई थी।

(अनुबंध- 6)

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणी पृष्ठांकित करते हुए कि निष्क्रिय स्थिति को कैप्चर किए बिना रिकॉर्ड रखने के लिए जिम्मेदार घटक को हटा दिया गया है, डेटाबेस को अपडेट करने के लिए प्रयोगकर्ताओं को निर्देश जारी किए।

#### 2.1.6 परिवार का गलत/अपूर्ण प्रोफाइल डेटा

परिवार के यथार्थ प्रोफाइल डेटा का अनुरक्षण ऐसे मामलों जिसमें परिवार के सदस्यों को लाभ देय होता है, में आगे की कार्रवाई सुविधाजनक बनाने के लिए होता है। हालांकि, यह पाया गया कि आश्रित का संबंध, लिंग, वैवाहिक स्थिति, पिता का नाम आदि परिवार विवरण सही तथा पूर्ण कैप्चर नहीं किया गया था। (परिशिष्ट- IV)

इसके परिणामस्वरूप एक ऐसी स्थिति हो सकती है जहां मैनुअल हस्तक्षेप के अभाव में आश्रितों को देय लाभों को विलम्बित या अस्वीकृत किया जा सकता है।

(अनुबंध- 7)

रेलवे बोर्ड ने क्रिस टिप्पणियों कि परिवार विवरणों को कैप्चर करने के प्रावधान को प्रयोगकर्ताओं के अनुरोध पर बनाया गया था तथा लेखापरीक्षा आपत्तियां आवश्यक वैधीकरण हेतु नोट कर ली गई हैं, की पुष्टि करते हुए अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2015) कि डेटा अपडेशन करने के लिए सभी प्रयोगकर्ताओं को विनिर्देश जारी कर दिए गए हैं।

### 2.1.7 अपूर्ण/गलत/अनियमित इंजन धारण विवरण

लेखापरीक्षा में सीएमएस में उपलब्ध इंजन मास्टर डेटा की नवम्बर/दिसम्बर 2014 के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा विद्युतीय एवं यांत्रिकी विभागों के लिए इंजन उपलब्धता हेतु निर्धारित मैनुअल स्टॉक रिकॉर्ड/लक्ष्य के साथ तुलना की गई तथा इसमें कुल संख्या, प्रकार तथा शेड के अनुसार इंजनों के रिकॉर्डों के दो सेटों में भिन्नता देखी गई थी।

नवम्बर/दिसम्बर 2014 माह के लिए प्रत्येक जोनल रेलवे हेतु इंजन धारणीयता का अनुरक्षण करने के लिए रेलवे बोर्ड लक्ष्यों के अनुसार, डीजल<sup>16</sup> तथा विद्युत<sup>17</sup> इंजन की धारणीयता 4259 तथा 4600 थी जबकि सीएमएस डेटाबेस में क्रमशः 5182 तथा 4407 डीजल तथा विद्युत इंजन थे।

नियमावली तथा सीएमएस रिकॉर्डों में भिन्नता ने यह दर्शाया कि या तो सीएमएस में काल्पनिक डेटा प्रचारित किया गया या इंजनों के रिकॉर्डों को अपडेट नहीं किया गया था जिससे इंजन संख्या का गलत उपयोग हो सकता है, इसके फलस्वरूप एक विशिष्ट इंजन के लिए कर्मिदल की कुशलता का गैर वैधीकरण हो सकता है।

सीएमएस इंजन मास्टर तालिका में, 1700 इंजनों के पास अपना ग्रुप बनाने तथा उन्हें उपलब्ध कराने के लिए तदनुसूची जोन कोड नहीं था, जब क्षेत्र पर आधारित कोई प्रश्न मास्टर डेटा में किया गया। (परिशिष्ट - V)

(अनुबंध - 8)

<sup>16</sup> द.म.रे, पू.म.रे तथा उ.प.रे. को छोड़कर सभी जोन

<sup>17</sup> उ.पू.रे., उ.सी.रे., द.प.रे, उ.प.रे तथा पू.म.रे को छोड़कर सभी जोन



इस प्रकार, सीएमएस में उपलब्ध डेटा असंगत था तथा परिचालन और विश्लेषणात्मक उद्देश्यों के लिए विश्वसनीय नहीं था। ऐसा गलत डेटा सिस्टम को बुकिंग से पूर्व स्टॉफ की इंजन सक्षमता के वैधीकरण से रोकेगा जिससे रेलगाड़ियों के प्रचालन की सुरक्षा से समझौता होगा।

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस की इस टिप्पणी की पुष्टि की कि अब इंजन मास्टर की एफओआईएस डेटाबेस के साथ समकालन की जाती है। इंजन डेटा की शुद्धता को बनाए रखने के लिए प्रयोगकर्ता को एफओआईएस में इंजन ब्यौरे भरने के लिए कहा जाता है जिससे इंजन डेटा की शुद्धता सीएमएस में परिलक्षित हो।

इस तथ्य के मद्देनजर सीएमएस एफओआईएस डेटाबेस के साथ इंटरफेस द्वारा जुड़ा था, रेलवे बोर्ड को एफओआईएस के इंजन डेटाबेस की शुद्धता को सुनिश्चित करना आवश्यक है ताकि यह सीएमएस में सही तथा पूर्ण रूप से परिलक्षित हो।

#### 2.1.8 स्टेशनों तथा रेलमार्गों का गलत/अपूर्ण डेटा

सीएमएस डेटा की जांच के साथ-साथ प्रत्यक्ष अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान ऐसे मामले देखे गए जहां स्टेशनों के लिए जोन तथा डिविजन कोड उपलब्ध नहीं थे, स्टेशन उपलब्ध नहीं थे, स्टेशनों के अमान्य कोड थे, रेलमार्ग उपलब्ध नहीं थे, रेलमार्गों की दूरी गलत थी इत्यादि। सिस्टम में स्टेशनों, रेलमार्गों को परिभाषित न करने/गलत करने के परिणामस्वरूप गलत एमआईएस के सृजन के अलावा माइलेज भत्ते का मैनुअल संशोधन हुआ था। (परिशिष्ट- VI)

(अनुबंध- 9)

स्टेशनों में विसंगतियों के उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस की इस टिप्पणी की पुष्टि की कि स्टेशन मास्टर डेटा को सीएमएस में एफओआईएस डेटाबेस के अनुसार प्रविष्ट किया गया है। सीएमएस तथा एफओआईएस डेटा की आवधिक रूप से प्रत्येक तीन माह या किसी प्रयोगकर्ता के अनुरोध के मामले में जो भी पहले हो, समकालन किया जाता है।

रेलमार्गों में विसंगति के उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने क्रिस की इस टिप्पणी की पुष्टि की कि अब रेलमार्गों को आरबीएस डेटाबेस से बनाया जाता है। अभी भी किमी का संशोधन अपवाद स्वरूप मामलों में स्वीकृत है

तथा प्रयोगकर्ता को आरबीएस डेटाबेस में ही संशोधन करने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है।

रेलवे बोर्ड का उत्तर डेटाबेस में विसंगति का सूचक है जिसे आवधिक आधार पर सही किया जा रहा है, रेलवे बोर्ड को सहज तथा कुशल सीएमएस परिचालन सुनिश्चित करने के लिए एक वन-टाइम एक्सरसाइज के रूप में स्टेशनों तथा रेलमार्गों के डेटाबेस को सही तथा पूर्ण करने की आवश्यकता है।

### 2.1.9 'फेच क्रू एज पर रूल' विकल्प की बजाय 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करते हुए कर्मिदल की बुकिंग

सीएमएस दस्तावेजीकरण के साथ-साथ सीएमएस की जांच के अनुसार, इसमें दो विकल्प हैं जिनके माध्यम से तैनाती हेतु उपलब्ध कर्मिदल की सूची को सीएमएस द्वारा दर्शाया जाता है। एक 'फेच क्रू ऑल' विकल्प है और दूसरा 'फेच क्रू एज पर रूल' विकल्प है। सीएमएस दस्तावेजीकरण के अनुसार, प्रथम विकल्प के तहत सीएमएस यह वैधीकृत करता है कि कर्मिदल आवधिक रूप से चिकित्सा जांच, आरईएफटी/आरईएफडी/आरईएफई प्रशिक्षण के लिए देय नहीं है जिन्हें इंजन सक्षमता अपेक्षित है, विश्राम स्थिति के अन्तर्गत नहीं है आदि ।

दूसरे विकल्प के तहत, सीएमएस यह भी वैधीकृत करता है कि उस खण्ड/रेलमार्ग जिस पर कर्मिदल को बुक किया जाना है, हेतु रोड लर्निंग (एलआर) देय नहीं है, सुरक्षा शिविर प्रशिक्षण देय नहीं है तथा स्वचालित संकेतक सक्षमता को भी सत्यापित किया गया है।

प्रथम विकल्प का उपयोग करने के लिए सीएमएस में एक कारण अवश्य दर्ज किया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि अधिकतर मामलों में कर्मिदल की बुकिंग 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करके की गई थी जो रेलगाड़ियों के सुरक्षित परिचालन के साथ समझौता करने के समान है क्योंकि 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करके कर्मिदल की नियुक्ति करते समय 'फेच क्रू एज पर रूल' विकल्प का उपयोग करके कर्मिदल को तैनात करने के लिए उक्त वर्णित अतिरिक्त तथ्यों को अनदेखा किया जाता है ।

डेटा के विश्लेषण से पता चला कि 74 प्रतिशत कर्मिदल को 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करके बुक किया गया था। इस विकल्प के

उपयोग के कारणों को अधिकांश मामलों में दर्ज नहीं किया गया था, इस विकल्प का उपयोग करने में 8000 से अधिक प्रकार के कोडों का उपयोग किया गया। (परिशिष्ट- VII)

यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि रेलगाड़ी परिचालनों के लिए अपेक्षित सभी शर्तों को पूरा करके केवल सक्षम कर्मिदल को बुक किया जाए।

(अनुबंध- 10)

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस टिप्पणियों की पुष्टि की कि सीएमएस प्रयोगकर्ता को मान्य कारक दर्ज किए बिना 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करके कर्मिदल बुक करने की अनुमति नहीं देता तथा अक्टूबर 2012 से उचित कारणों का चयन करने में प्रयोगकर्ता की सहायता करने के लिए ड्रॉपडाउन मैनुअल में मानक कारण प्रदान किए गए हैं।

रेलवे बोर्ड का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि उचित कारण का चयन करने के लिए सीएमएस प्रयोगकर्ता के लिए कोई ड्रॉपडाउन मैनुअल सुविधा उपलब्ध नहीं थी।

#### 2.1.10 अनियमित कर्मिदल कॉलिंग समय

परिचालन नियमपुस्तक<sup>18</sup> के अनुसार, परिचालन स्टाफ (चालक/गाई आदि) को रेलगाड़ी जिसमें उसे बुक किया गया है, का नाम/विवरण, समय आदि की सूचना देने वाले नोटिस को यथा संभव उसकी ड्यूटी हेतु रिपोर्ट करने के समय से दो घंटे पूर्व दिया जाना चाहिए और नियत लिंक्स पर कार्य करने वाले परिचालन स्टाफ को सामान्यतः यह नोटिस नहीं भेजा जाता है। इसके अतिरिक्त, नियमावली<sup>19</sup> के अनुसार विभिन्न परिचालन स्टाफ सदस्यों से सामान्यतः रेलगाड़ी के निर्धारित/संभावित प्रस्थान समय से 10 से 45 मिनट पहले ड्यूटी हेतु साइन ऑन करना अपेक्षित है।

सीएमएस कर्मिदल बुकिंग की प्रक्रिया के अनुसार, कर्मिदल की बुकिंग के समय पर कर्मिदल को बुलाया जाता है। 16 जोनल रेलवे के

<sup>18</sup> उत्तरी रेलवे परिचालन नियमावली

<sup>19</sup> भारतीय रेल सामान्य एवं सहायक नियमावली/नियमपुस्तक प्रावधान

2599975 संव्यवहारों के डेटा विश्लेषण से पता चला कि 6.66 प्रतिशत संव्यवहारों में रेलगाड़ी कार्यक्रम/आर्डर समय के बाद कॉल किए गए थे तथा 21.52 प्रतिशत संव्यवहारों के संबंध में कॉल्स रेलगाड़ी आर्डर समय से 165 मिनट से अधिक पहले/अग्रिम में किए गए पाए गए थे। (परिशिष्ट- VIII)

इस प्रकार, सीएमएस में कॉल समय की वैधता हेतु पर्याप्त नियंत्रण की कमी थी क्योंकि इसने रेलगाड़ी के प्रस्थान के संभावित समय से काफी पहले कॉल समय के साथ-साथ रेलगाड़ी के प्रस्थान के संभावित समय/आर्डर समय के काफी बाद के कॉल समय को स्वीकृत किया था। इसके अलावा, पैराग्राफ 3.1 के तहत अवलोकित अनुसार, यथार्थ/उचित संभावित प्रस्थान समय/आर्डर समय वाले परिवहन सूचनाओं का उपयोग नहीं किया गया था जिसके कारण सीएमएस में गलत डेटा प्रचारित हुआ अथवा विलम्बित रेलगाड़ियों को सीएमएस में चिन्हित नहीं किया गया था, इस प्रकार इससे सीएमएस द्वारा गलत सूचना का सृजन होता है। सीएमएस द्वारा रेलगाड़ी के प्रस्थान के संभावित समय के बाद कॉल समय का स्वीकरण बहुत भारी कमी है क्योंकि यह प्रमाणित करती है कि सीएमएस पर गाड़ियों के सुगम परिचालन को सुनिश्चित करने के लिए पूर्णतः विश्वास नहीं किया जा सकता।

(अनुबंध 11)

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने उपचारात्मक कार्रवाई हेतु लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार किया।

#### 2.1.11 अनियमित कर्मिदल कॉल प्राप्ति/ सूचना प्राप्ति समय

कर्मिदल को कॉल करने के पश्चात, कर्मिदल से शीघ्र ही कॉल की प्राप्ति/प्राप्ति सूचना अपेक्षित है। एसएमएस के माध्यम से कॉल के मामले में, 10 मिनट<sup>20</sup> के अन्दर इसे प्राप्ति सूचना देना अपेक्षित है। 2745140 संव्यवहारों के कॉल करने के समय तथा कॉल प्राप्ति/प्राप्ति सूचना के विश्लेषण से ऐसे मामलों का पता चला जहां कॉल किए जाने से पूर्व ही कॉल का प्राप्त किया जाना पाया गया जिसने कमजोर एप्लीकेशन नियंत्रण को दर्शाया। 16.07 प्रतिशत संव्यवहारों में, कॉल

<sup>20</sup> सीएमएस नियमावली के अनुसार

की प्राप्ति सूचना कॉल करने के 165 मिनट बाद पाई गई थी तथा 54.21 संव्यवहारो में, कॉल की प्राप्ति सूचना 30 मिनट के अन्दर दी गई थी। (परिशिष्ट-IX)

(अनुबंध- 12)

इस प्रकार, सीएमएस में पर्याप्त वैधीकरण नियंत्रणों का अभाव था क्योंकि की जा रही कॉल के लिए कॉल करने से पूर्ण कॉल की प्राप्ति प्रणाली में गंभीर त्रुटि है और कॉल प्राप्ति समय में बड़ा अंतर दर्शाता है कि कॉल की प्राप्ति सूचना समय पर नहीं दी गई थी।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने उपचारात्मक कार्रवाई हेतु लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार किया।

#### 2.1.12 कर्मिदल का अनियमित 'साइन ऑन समय'

भारतीय रेल सामान्य एवं सहायक नियमावली के अनुसार, विभिन्न प्रकार के परिचालन स्टाफ (चालक/गार्ड आदि) के रेलगाड़ी के निर्धारित/संभावित प्रस्थान समय (रेलगाड़ी के प्रारम्भ/मध्यवर्ती स्टेशन के आधार पर) के 10 से 45 मिनटो के अंदर साइन ऑन करना अपेक्षित है। 2771169 संव्यवहारो के डेटा के विश्लेषण परिणामो से पता चला कि 26 प्रतिशत मामलों में, कर्मिदल को साइन ऑन पाया गया अथवा रेलगाड़ी आर्डरिंग समय के पश्चात साइन ऑन किया पाया गया तथा 12 प्रतिशत मामलों में, कर्मिदल को रेलगाड़ी के संभावित प्रस्थान (आर्डरिंग) समय से पूर्व 10 से 45 मिनट की अपेक्षा रेलगाड़ी आर्डरिंग समय से पूर्व 10 मिनट से कम तक साइन ऑन पाया गया था। (परिशिष्ट- X)

(अनुबंध- 13)

इस प्रकार, उपरोक्त तथ्य दर्शाते हैं कि सीएमएस में डेटा प्रविष्टि वैधीकरण नियंत्रणों का अभाव है क्योंकि आर्डरिंग समय/रेलगाड़ी के प्रस्थान के सम्भावित समय के पश्चात कर्मिदल साइन-इन की कोई संभावना नहीं हो सकती या रेलगाड़ी को विलम्ब से चिन्हित नहीं किया गया था जिसके कारण ऐसा हुआ।

डेटा विश्लेषण से आगे पता चला कि उचित आर्डरिंग समय वाले टीए का उपयोग नहीं किया गया जैसाकि पैरा 3.1 के तहत की गई आपत्तियों से प्रमाणित होता है।

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणियों की पुष्टि की कि लेखापरीक्षा आपत्तियों को आवश्यक उपचारात्मक कार्रवाई के लिए नोट किया गया है।

#### 2.1.13 'कर्मिदल साइन ऑन' समय के पर्यवेक्षी अनुमोदन में विलंब

कर्मिदल साइन ऑन कार्यकलाप का इसके नियमितीकरण के लिए 'कर्मिदल साइन ऑन' के समय पर तत्काल पर्यवेक्षक द्वारा अनुमोदन किया गया अपेक्षित है क्योंकि यह कर्मिदल को गन्तव्य स्थान पर साइन ऑफ हेतु समर्थ बनाता है।

लेखापरीक्षा द्वारा जोनल रेलवे के 3070897 संव्यवहारों के डेटा विश्लेषण से ऐसे मामलों का पता चला जहां पर्यवेक्षक अनुमोदन का 'कर्मिदल साइन ऑन' समय कर्मिदल के साइन ऑन समय से पूर्व का था। 68 प्रतिशत मामलों में 'कर्मिदल साइन ऑन' समय को पर्यवेक्षक द्वारा 30 मिनट या उससे अधिक समय बाद 'कर्मिदल साइन ऑन' अनुमोदित किया गया था। (परिशिष्ट- XI)

इस प्रकार, सीएमएस में पर्याप्त डेटा वैधीकरण नियंत्रणों का अभाव था क्योंकि इसने 'कर्मिदल साइन-ऑन' समय से भी पहले पर्यवेक्षी अनुमोदन की अनुमति दी। इसके अतिरिक्त, 'कर्मिदल साइन ऑन' समय के पर्यवेक्षी अनुमोदन में विलंब/असामान्य विलम्ब से संदेह उत्पन्न होता है कि 'कर्मिदल साइन ऑफ' में अतिरिक्त विलंब होने के अलावा क्या कर्मिदल ने सभी औपचारिकताओं को पूरा करने के बाद उचित रूप से साइन ऑन किया था।

(अनुबंध-14)

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणियों/स्वीकृति की पुष्टि की कि सीएमएस में वैधीकरण नियंत्रणों का अभाव है।

#### 2.1.14 'कर्मिदल साइन ऑफ' का अनियमित पर्यवेक्षी अनुमोदन समय

‘कर्मिदल साइन ऑन’ तथा ‘साइन ऑफ’ के चक्र को केवल पर्यवेक्षक द्वारा ‘कर्मिदल साइन ऑफ’ कार्यकलापों के अनुमोदन के पश्चात ही पूर्ण के रूप में माना जाता है। ‘साइन ऑन’ और ‘साइन ऑफ’ के चक्र का पर्यवेक्षी अनुमोदन बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि इसके बाद ही एक कर्मिदल विश्राम की स्थिति के अंतर्गत आता है और अगले कार्यकलाप यथा, भत्तों के लिए कर्मिदल की हकदारी, अगली बुकिंग आदि सक्रिय होते हैं।

लेखापरीक्षा द्वारा 15 जोनल रेलवे<sup>21</sup> के 1642377 संव्यवहारों के डेटा विश्लेषण से ऐसे मामलों का पता चला जहां पर्यवेक्षक को कर्मिदल के साइन ऑफ से पूर्व भी अनुमोदन प्रदान किया गया था। 37 प्रतिशत मामलों में, पर्यवेक्षक द्वारा एक घंटे से अधिक के विलंब के पश्चात ‘कर्मिदल साइन ऑफ’ का अनुमोदन किया गया पाया गया था। (परिशिष्ट - XII)

(अनुबंध- 15)

यह दर्शाता है कि सीएमएस में पर्याप्त डेटा वैधीकरण नियंत्रणों का अभाव था क्योंकि इसने ‘कर्मिदल साइन ऑफ’ समय से भी पूर्व ‘पर्यवेक्षी साइन ऑफ’ अनुमोदन को अनुमति दी थी और पर्यवेक्षक द्वारा ‘कर्मिदल साइन-ऑफ’ के अनुमोदन में विलंब के कारण कर्मिदल की अगली बुकिंग न होना, कर्मिदल माइलेज भत्ता का अपूर्ण रिपोर्ट का सृजन/माइलेज भत्ता रिपोर्ट का मैनुअल सृजन/आशोधन होता है।

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस टिप्पणियों/स्वीकृति की पुष्टि की कि सीएमएस में वैधीकरण नियंत्रणों का अभाव है।

#### 2.1.15 ‘कर्मिदल साइन ऑन’ समय की तुलना में अनियमित ‘कर्मिदल साइन ऑफ’

लेखापरीक्षा द्वारा 15 जोनल रेलवे<sup>22</sup> के संबंध में पर्यवेक्षक द्वारा अनुमोदित 1367760 संव्यवहारों के कर्मिदल साइन ऑन समय और कर्मिदल साइन ऑफ समय के विश्लेषण से ऐसे मामलों का पता चला जहां ‘कर्मिदल साइन ऑन’ और ‘साइन ऑफ’ समय समान था अर्थात साइन ऑन/ऑफ संव्यवहार गलत रूप से किए गए थे। 2.82 प्रतिशत

<sup>21</sup> उपरे को छोड़कर सभी जोन

<sup>22</sup> उपरे को छोड़कर सभी जोन

संव्यवहारों में, 'साइन ऑन' और 'साइन ऑफ' समय के बीच 20 घंटों से अधिक के अंतर ने यह दर्शाया कि या तो कर्मिदल ने समय पर अपने साइन ऑफ कार्य नहीं किए थे या अवास्तविक साइन ऑफ समय अनुमोदित किए गए थे। (परिशिष्ट- XIII)

(अनुबंध- 16)

इस प्रकार, सीएमएस द्वारा 'साइन ऑन/ऑफ' के असामान्य/असामयिक कार्यकलाप का स्वीकरण दर्शाता है कि डेटा प्रविष्टि वैधीकरण नियंत्रण सिस्टम में सही रूप से समाविष्ट नहीं किए गए हैं जिसके कारण कर्मिदल उपयोगिता के संबंध में एमआईएस रिपोर्टों का गलत सृजन और माइलेज भत्तों का गलत प्रभारित/भुगतान होता है जैसाकि पैराग्राफ 2.5.4.5 के अंतर्गत दर्शाया गया है।

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस टिप्पणियों की पुष्टि की कि जहां कर्मिदल 36 घंटों से ज्यादा साइन ऑन रहता है, पर्यवेक्षक के साथ-साथ टीएनसी को लॉगइन पर एक चेतावनी दी जाती है और यह कहा गया कि इस संदर्भ में जोनल रेलवे को आवश्यक सुधारात्मक उपाय करने का परामर्श दिया गया है।

**लेखापरीक्षा उप-उद्देश्य:** क्या मोबाइल एसएमएस के माध्यम से कर्मिदल बुकिंग काल बाँय/बुक प्रणाली को समाप्त करने में प्रभावी थी।

### 2.2.1 मोबाइल शार्ट मैसेज सर्विसेज(एसएमएस) के माध्यम से बुकिंग-एसएमएस का गैर उपयोग

सीएमएस एप्लीकेशन मोबाइल का उपयोग कर अपने प्रयोगकर्ताओं को एक मोबाइल एसएमएस समर्थित फंक्शनलिटी उपलब्ध करायी है। एसएमएस सुविधा मुख्यतः काल सर्विंग, इसकी प्राप्ति सूचना और अन्य विभिन्न परिचालनात्मक चेतावनियों को भेजने के लिए थी।

5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 तक कर्मिदल और एसएमएस से संबंधित सीएमएस डेटाबेस की समीक्षा से पता चला कि भेजे गए केवल 10.63 प्रतिशत एसएमएस की प्राप्ति सूचना दी गई/उत्तर दिए गए और कर्मिदल को भेजे गए 54.30 प्रतिशत एसएमएस को 'लंबित' के रूप में दर्शाया गया था, एसएमएस सेवा को 43 लॉबियों में उपयोग



नहीं किया गया था तथा क्लोजड यूजर ग्रुप (सीयूजी) मोबाइल स्टेटस को सही रूप में नहीं दर्शाया गया था। मरे, उरे, उपरे और दमरे में, 16.01 प्रतिशत कुल साइन ऑन संव्यवहारों के प्रति एसएमएस भेजा गया था। 13983 मामलों में भले ही क्लोजड यूजर ग्रुप (सीयूजी) मोबाइल स्टेटस को वाई के रूप में दर्शाया गया था, तथापि 13 जोनल रेलवे में मोबाइल नम्बर को शून्य के रूप में दर्शाया गया था।  
(परिशिष्ट- XIV)

(अनुबंध- 17)

उक्त कथित निष्कर्षों से यह स्पष्ट होता है कि एसएमएस सेवा का, इस तथ्य के बावजूद कि सीएमएस एप्लीकेशन अपने प्रयोगकर्ताओं को सुदृढ़ एसएमएस समर्थन फंक्शनलिटी उपलब्ध करता है, प्रभावी तथा व्यापक रूप से उपयोग नहीं किया जा रहा था।

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार करते हुए तथा क्रिस की इस टिप्पणी कि लम्बित मामलों तथा शून्य मोबाइल स्टेटस से संबंधित आपत्तियों के संदर्भ में उपचारात्मक कार्रवाई की जाएगी, की पुष्टि करते हुए यह कहा कि लेखापरीक्षा आपत्तियों के संदर्भ में जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए गए हैं।

**लेखापरीक्षा उप-उद्देश्य:** क्या सीएमएस भुगतानों के लिए कार्मिक शाखा को सीधे प्रस्तुति हेतु कम्प्यूटरीकृत माइलेज रिपोर्ट सृजित कर रहा था और सीएमएस के माध्यम से लॉबियों किस सीमा तक पेपर रहित हो गई थी।

### 2.3.1 माइलेज रिपोर्टों का गलत सृजन

सीएमएस के विकास और कार्यान्वयन के प्राथमिक उद्देश्यों में से एक चालन स्टाफ को भुगतान हेतु माइलेज, ओवर टाइम (ओटी) भत्ता और अन्य विवरणों को भुगतान हेतु सृजन करना था। कर्मिदल को भुगतान के लिए माइलेज, ओटी और अन्य भत्तों के सृजन में सीएमएस की सटीकता का निर्धारण करने के लिए, मासिक माइलेज विवरण, नामतः कर्मिदल साइन ऑन ब्यौरे (सीएसओडी) की नमूना जांच लेखापरीक्षा द्वारा चयनित लॉबियों में की गई थी। यह देखा गया कि सीएमएस के माध्यम से सृजित माइलेज विवरणों को भुगतान के

लिए कार्मिक विभाग को अंतिम आंकड़ों को भेजने से पहले मैनुअल रूप से शुद्ध किए जाने की आवश्यकता थी। ऐसे मामले देखे गए जहां यद्यपि सीएमएस उपयोग में था परन्तु माइलेज विवरणों को मैनुअल रूप<sup>23</sup> से तैयार किया गया था जो रेलवे बोर्ड के वर्तमान आदेशों के विरुद्ध था इसके अलावा, सीएमएस द्वारा सृजित विवरणों को निम्नलिखित कारणों की वजह से मैनुअल रूप से शुद्ध करना पड़ा था:

- लॉबी पर सीएमएस के कार्य न करने/परिचालनात्मक कारणों की वजह से रजिस्टर के माध्यम से कर्मिदल साइन ऑन या साइन ऑफ मैनुअल था। (उपरे और उपरे को छोड़कर सभी जोन)
- अवकाश के पूरे ब्यौरे सीएमएस में दर्ज नहीं किए गए थे।
- लॉबी से संबंधित सभी रेलमार्गों को सीएमएस में पांच जोनल रेलवे<sup>24</sup> में परिभाषित नहीं किया गया था।
- आठ जोनल रेलवे<sup>25</sup> में आऊटसोर्स/रेलवे स्टॉफ द्वारा डेटा प्रविष्टि त्रुटियां/गलत साइन ऑन/ऑफ समय प्रविष्टि।
- सीएमएस खराबी/गलत/अपडेशन न हुए कर्मिदल ब्यौरों के कारण लापता संव्यवहार (मरे, दरे, दपरे, पूतरे, उरे, पमरे, और उमरे)।

(अनुबंध- 18)

### 2.3.2 अभिलेखों का मैनुअल अनुरक्षण

सीएमएस के माध्यम से स्वचालन के मुख्य उद्देश्यों में से एक लॉबियों को पेपर रहित बनाना है। तथापि, चयनित लॉबियों की लेखापरीक्षा से पता चला कि:

- i. लगभग सभी लॉबियों को सीएमएस से माइलेज रिपोर्टों/संक्षिप्त रिपोर्टों का प्रिंट आऊट लेते हुए पाया गया जिसे मैनुअल रूप से शुद्ध किया जा रहा था और आशोधित डेटा को पे-रोल और संबंधित स्वतंत्र मॉड्यूल (प्राइम) में मैनुअल रूप से दर्ज किया जा रहा था।

<sup>23</sup> पूरे की सीएमएस बीडब्ल्यूएन (डीएसएल) लॉबी पर, कर्मिदल की माइलेज को मैनुअल रूप से संगणित किया गया था। दिल्ली डिविजन की अधिकतर लॉबियों में गाडों की माइलेज को मैनुअल रूप से संगणित किया जा रहा है।

<sup>24</sup> मरे, पूमरे, पमरे, दमरे और पूरे

<sup>25</sup> मरे, दरे, पमरे, दपरे, दमरे, पूरे, उरे तथा दपूमरे

- ii. उरे के जींद, जीजेडबी और टीकेडी लॉबियों में, ओटी भत्ता की संगणना मैनुअल रूप से की गई थी और यह सूचना दी गई (मार्च 2015) कि सीएमएस को वर्तमान आदेशों के अनुसार ओटी भत्ता रिपोर्ट बनाने के समनुरूप नहीं बनाया गया था।
- iii. निम्नलिखित मैनुअल अभिलेखों का बारह जोनों के चयनित डिवीजनों की एक या अधिक लॉबी में साथ-साथ अनुरक्षण किया जा रहा था:

अभिलेख	जोनल रेलवे <sup>26</sup>
साइन ऑन और साइन ऑफ रजिस्टर/कर्मिदल बुकिंग डायरी	मरे, पमरे, दरे, परे, दपरे, उरे, दपूरे, दपूमरे, उमरे, पूतरे, उपरे और पूसीरे (12 जोनल रेलवे)
अनियमितता रजिस्टर	मरे,परे, दपरे, उरे, दपूरे, दपूमरे, उपरे, दमरे और पूसीरे (नौ जोनल रेलवे)
पीएमई हेतु नियत स्टॉफ की सूची	मरे, दरे, उरे, पूरे, दपूरे, उपरे और दपूमरे (सात जोनल रेलवे)
प्रशिक्षण तथा पुनश्चर्या पाठ्यक्रम हेतु नियत कर्मिदल की सूची	मरे, दरे, उरे, दपूरे, दपूमरे, उपरे और पूरे (सात जोनल रेलवे)
कर्मिदल बायोडेटा	मरे, दरे, उरे, दपूरे, उपरे और पूरे (छह जोनल रेलवे)
प्रस्थान पूर्व अवरोधन	मरे, उरे, उपरे और दपूरे (चार जोनल रेलवे)
परिपत्र एवं चेतावनी आदेश रजिस्टर	दपरे, उरे, दपूरे, दरे और पूसीरे (पाँच जोनल रेलवे)

इस प्रकार, उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि काफी हद तक मैनुअल अभिलेखों का रख-रखाव किया जा रहा था जो लॉबियों को कागज रहित बनाने के सीएमएस के उद्देश्य को पूरा नहीं करता।

उत्तर में (सितम्बर 2015), रेलवे बोर्ड ने क्रिस की इस टिप्पणी कि सीएमएस में एक्सएमएल प्रारूप में माइलेज डेटा सृजन करने का प्रावधान है जिसे प्राइम सर्वरों के लिए सॉफ्ट फॉर्म (कॉपी) में लिया जा सकता है, की पुष्टि करते हुए यह कहा कि लेखापरीक्षा आपत्तियों के संदर्भ में जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए गए हैं।

<sup>26</sup> शब्दावली देखें

**लेखापरीक्षा उप-उद्देश्य:** क्या कर्मिदल प्रशिक्षण, कर्मिदल ग्रेडिंग, कर्मिदल काऊंसलिंग आदि की मॉनीटरिंग प्रभावी थी।

#### 2.4.1 कर्मिदल रोड लर्निंग प्रशिक्षण की मॉनीटरिंग करने में विफलता

परिचालक स्टाफ के प्रशिक्षण की आवश्यकता के अनुसार, कर्मिदल को रेलगाड़ी पर तैनात किए जाने से पूर्व, उसे उस रेलवे मार्ग से परिचित होना चाहिए जिस पर वह जा रहा है। इसके लिए, प्रत्येक नए कर्मिदल को सेक्शन के साथ स्वयं को परिचित करने के लिए तीन ट्रिप दिए जाने अपेक्षित हैं। यदि एक चालक ने तीन माह से अधिक समय से सेक्शन पर परिचालन नहीं किया है, तब उसे 'रोड लर्निंग ट्रिप' दिए जाने चाहिए जो निम्नानुसार है:

अनुपस्थिति की अवधि	ट्रिप्स की संख्या
3 माह से 6 माह	1
6 माह से 2 वर्ष	2
2 वर्षों से अधिक	3

पांच जोनों<sup>27</sup> में, लेखापरीक्षा ने डेटा विश्लेषण से यह पाया कि 3349489 मामलों के संदर्भ में अगली तय तिथि पिछली चालन तिथि से पूर्व थी।

उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने क्रिस की इस टिप्पणी की पुष्टि की कि तय तिथि को पिछले चालन और आवधिकता (यदि समाप्त हो गई हो) के आधार पर दर्शाया जाता है। ऐसे मामले में, कर्मिदल को सांविधिक आवश्यकता के अनुसार तीन परिचालन पूर्ण करना अपेक्षित है। एलआर तय तिथि तब तक नहीं बदलती जब तक सभी तीन परिचालन पूर्ण न हो। यद्यपि परिचालन के आधार पर परिचालन तिथि परिवर्तित होती है तथापि तय तिथि वही रहती है तथा यह परिचालन तिथि से पूर्व होगी।

यद्यपि, रेलवे बोर्ड का उत्तर इस तथ्य की वजह से स्वीकार्य नहीं है कि ऐसे मामले देखे गए जहां ट्रिप शेष नहीं थी परन्तु सीएमएस ने वर्तमान आदेशों के अनुसार अगली तय तिथि संगणित नहीं की। इसी प्रकार, ऐसे मामले भी देखे गए हैं जहां ट्रिप अभी शेष थी, सीएमएस ने अगली नियत तिथि कैप्चर की, जो अनियमित थी। (परिशिष्ट - XV)

<sup>27</sup> उरे = 1317478, पूतरे = 27069, पूरे = 25460, दमरे = 1895560 तथा दपूरे = 83922

(अनुबंध-19)

#### 2.4.2 कर्मिदल प्रशिक्षण की मॉनीटरिंग के लिए प्रभावी एमआईएस रिपोर्ट प्रदान करने में विफलता

सीएमएस डेटाबेस के विश्लेषण से पता चला कि यद्यपि सीएमएस प्रशिक्षण के लिए अगली निर्धारित तिथि दर्शा रहा था तथापि कर्मिदल को संबंधित प्रशिक्षण की आवश्यकता नहीं थी और ऑटोमेटिक सिग्नलिंग (एएसआईजी) प्रशिक्षण के लिए अगली तय तिथि की गणना करने के लिए सीएमएस का व्यवसाय तर्क भारतीय रेल सामान्य तथा सहायक नियमावली (एनआर 2011) के अनुसार नहीं था। (परिशिष्ट XVI)

अतः सीएमएस प्रशिक्षण रिपोर्ट/डेटाबेस कर्मिदल प्रशिक्षण की प्रभावी मानीटरिंग के लिए उचित रूप से डिजाइन नहीं किए गए थे।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणियों का समर्थन करते हुए कि मामला प्रयोगकर्ताओं द्वारा डेटा प्रविष्टि त्रुटियों से संबंधित है, कहा कि सही और पूर्ण डेटा अपडेशन हेतु जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

#### 2.4.3 कर्मिदल योग्यता के वैधीकरण के लिए प्रयुक्त इंजन विवरणों में विसंगतियां

5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 की अवधि के लिए लेखापरीक्षा द्वारा यातायात सूचना(टीए) डेटा के विश्लेषण से पता चला कि इंजन प्रकार को शून्य के रूप में दर्शाया गया था, तथापि, मास्टर डेटा में इस प्रकार का कोई इंजन उपलब्ध नहीं था। इसी प्रकार, विभिन्न रेलवे में डेटा विश्लेषण से बहुल टीए के सृजन के लिए एक या एक से अधिक लॉबी द्वारा 111, 123, 147, 1111 इत्यादि जैसी अवास्तविक इंजन संख्या के प्रयोग का पता चला। अवास्तविक इंजन संख्या वाले ऐसे टीएज के प्रति कर्मिदल की बुकिंग से शंका उठती है कि क्या वास्तविक इंजन के लिए कर्मिदल योग्यता प्रमाणिक थी। (परिशिष्ट - XVII)

उत्तर में (सितम्बर 2015) आरबी ने क्रिस की टिप्पणियों की पुष्टि की कि सिस्टम में इंजन प्रकार के संबंध में इंजन संख्या की सही प्रविष्टि के लिए प्रमाणिकता प्रारंभ कर दी गई है। तथापि, उसी समय में विभिन्न लॉबियों/समान लॉबियों द्वारा भिन्न टीएज में समान (

अवास्तविक) इंजन संख्या के प्रयोग से बचने के लिए की गई कार्रवाई के बारे में सूचना नहीं दी गई है।

#### 2.4.4 सुरक्षा उपकरणों के लिए साइन ऑन/ऑफ प्रावधान की कमी

भारतीय रेलवे सामान्य और सहायक नियम (उरे) के नियम 4.19 के अनुसार एक इंजन चालक या गार्ड तैनाती के समय रेलगाड़ी के साथ निर्धारित उपकरण साथ रखेगा और कमी के बारे में पर्यवेक्षक को रिपोर्ट करेगा ताकि कमी को दूर किया जा सके। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएमएस ने कर्मिदल को इस बात की पुष्टि के लिए कि क्या जब वह ड्यूटी पर आया तो उसने अपेक्षित सुरक्षा साधन अपने साथ लिए थे, के लिए तुरन्त तैयार नहीं किया, जबकि सीएमएस डेटाबेस में अपेक्षित विवरण प्राप्त करने के लिए आवश्यक फील्ड उपलब्ध थीं।

उत्तर में (सितम्बर 2015) आरबी ने क्रिस की टिप्पणी को पृष्ठांकित किया कि मामला सीएमएस के कार्यक्षेत्र में नहीं था। तथापि, उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि नियमावली/संहिता के प्रावधानों के अनुसार एक कर्मिदल (ड्राइवर/गार्ड) को कार्य के दौरान निर्धारित यंत्रों की उपलब्धता सुनिश्चित करना आवश्यक है।

#### 2.4.5 चेतावनी आदेशों/परिपत्रों की फीडिंग न करना

दपरे, पूसीरे और उमरे<sup>28</sup> में, कोई परिपत्र/चेतावनी आदेश सिस्टम में अपलोड नहीं किए गए थे। इन रेलवे की सभी लॉबियों में परिपत्र/चेतावनी आदेश के रजिस्ट्रों के अनुरक्षण की प्रणाली जारी थी।

उत्तर में (सितम्बर 2015) आरबी ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

#### 2.4.6 10 घंटे से अधिक निरन्तर रनिंग ड्यूटी पर कर्मिदल की बुकिंग

उरे परिचालन नियमावली के परिशिष्ट 'बी' के अनुसार, इंजन/परिवहन चलाने वाले स्टाफ की रनिंग ड्यूटी सामान्यतया लगातार 10 घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए। दिसम्बर 2014 से फरवरी 2015 से संबंधित

<sup>28</sup> उमरे में 27.08.2012 के बाद

सीएमएस की कार्य घंटे रिपोर्टों की पुनरीक्षा के अनुसार, यह पाया गया कि 23835 कर्मिदलों में से 1948 कर्मिदल (आठ प्रतिशत) 10 घंटे से अधिक की लगातार अवधि के लिए रनिंग इयूटी कर रहे थे।

निरन्तर 10 घंटे की अवधि से अधिक रनिंग इयूटी के लिए कर्मिदल की बुकिंग रेलगाड़ियों के सुरक्षित प्रचालन को प्रभावित कर सकती हैं।

#### 2.4.7 इंजन इंस्पेक्टरों द्वारा कर्मिदल की ग्रेडिंग-उसमें कमियां

मार्च 2007 में आरबी द्वारा परिपत्रित सुरक्षा वर्गीकरण से संबंधित ड्राइवरों की ग्रेडिंग बुकलेट के अनुसार लोको निरीक्षक (एलआई) को संबंधित रेलवे द्वारा निर्धारित अवधि और समय सीमा के अनुसार अपने आबंटित ड्राइवरों की निगरानी करनी होती है और प्रत्येक ड्राइवर को निर्धारित अवधि की समाप्ति पर उसके एलआई द्वारा 'क', 'ख', 'ग' या 'घ' के रूप में श्रेणीबद्ध करना होता है।

नये नियुक्त और जिनकी पदोन्नति माल रेलगाड़ी ड्राइवरों के रूप में हुई हो को शुरू में 'ग' श्रेणी में रखा जाता है और एक वर्ष की अवधि के बाद पुनः मूल्यांकन किया जाता है। 'ख' श्रेणी निर्धारित होने वाले कर्मिदल की दो वर्षों की अवधि के बाद ग्रेडिंग के लिए दोबारा निगरानी की जाती है और 'क' श्रेणी में होने वाले कर्मिदल की तीन वर्षों के अंतराल तीन पर ग्रेडिंग के लिए फिर से निगरानी की जाती हैं।

16 जोनों के लिए सीएमएस डेटा के विश्लेषण से पता चला कि 37690 लोको पायलटों में से 28254 को श्रेणीबद्ध किया गया था और शेष 9436 (33.39 प्रतिशत) को लोको निरीक्षकों (एलआई) द्वारा निर्धारित अवधि के अनुसार श्रेणीबद्ध नहीं किया गया था।

सीएमएस डेटा सेट का विश्लेषण दर्शाता है कि पांच जोनल रेलवे<sup>29</sup> के 'क', 'ख' और 'ग' श्रेणी से सम्बन्धित 2343 कर्मिदल को पाँच से छह वर्षों की अवधि के अंदर तीन से 49 बार श्रेणीबद्ध किया गया था। डेटा विश्लेषण से पता चला कि 4316 एलपीजी नौ जोनल रेलवे<sup>30</sup> में उनकी पदोन्नति के एक वर्ष के अंदर श्रेणीबद्ध किये गये थे।

(अनुबंध- 20)

<sup>29</sup> उरे-585, दमरे-1486, पमरे-6, दपूमरे-260, पूलरे-6

<sup>30</sup> पूलरे-216, पूसीरे-40, दमरे-241, उरे-744, दपूरे-516, पमरे-1159, दपरे-812, परे-108, दपूमरे-480

अतः एलपीजी की ग्रेडिंग की आवश्यकता का अनुसरण वर्तमान आदेशों के अनुरूप पालन नहीं किया जा रहा था जैसाकि सीएमएस द्वारा दिए गए डेटा से स्पष्ट है या ग्रेडिंग समय पर और सही तरीके से सीएमएस में रिकार्ड/अपडेट नहीं किया जा रहा था। इसलिए सीएमएस दर्शाए गए परिणाम पर आधारित निर्णय लेने में पूरी तरह से सहायक नहीं हुआ है।

उत्तर में रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को इंजन पायलटों/कर्मिदल की उचित ग्रेडिंग और तदनुसार उनकी मानीटरिंग के लिए आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

#### 2.4.8 कर्मिदल की काउंसलिंग - उसमें कमियां

कर्मिदल के ज्ञानाधार में वृद्धि के लिए विभिन्न प्रशिक्षणों के लिए कर्मिदल की प्रतिनियुक्ति, उनके एलआई इत्यादि द्वारा उनका परामर्श आदि जैसे कई तरीकों का प्रयोग किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने 6 दिसम्बर 2014 से पूर्व की अवधि के लिए मुख्य एलआई/एलआई द्वारा कर्मिदल (ग्रेड क, ख और ग) को परामर्श देने से सम्बन्धित डेटा की संवीक्षा के दौरान पाया कि लगभग 29 प्रतिशत कर्मिदल को उ.रे में, 88 प्रतिशत को पूसीरे में और छह प्रतिशत को उपरे में निर्धारित अंतराल अनुसार काउंसलिंग नहीं दिया गया था। (परिशिष्ट - XVIII)

म.रे में कुल 7840 सक्रिय कर्मिदल में से, केवल 1593 कर्मिदल के परामर्श से संबंधित डेटा सीएमएस में पाया गया था। दिये गये परामर्श की संख्या एक से 157 के बीच थी।

छह जोनों<sup>31</sup> में 2167 उदाहरण थे जहां कर्मिदल को लोको निरीक्षक द्वारा परामर्श दिया गया था, लेकिन लोको निरीक्षको, जिन्होंने कर्मिदल, को परामर्श दिया था, की आईडी सीएमएस अभिलेख में उपलब्ध नहीं थी।

सीएमएस ग्रेडिंग और काउंसलिंग डेटा की लोको निरीक्षक के हस्त अभिलेखों/डिविजनल रिकार्डों से तुलना के दौरान उरे (दिल्ली डिविजन) और पूसीरे में सूचना के दो सेटों के बीच बेमेलता पाई गई थी।

<sup>31</sup> मरे-529, पूतरे-773, दपूमरे-446, उरे-101, पूसीरे-98, उपरे-220 (जोड-2167)



इस प्रकार, परामर्श की अवधि का वर्तमान आदेशों के अनुसार पालन नहीं किया गया था जो सुचारू रूप से रेलगाड़ी प्रचालन को प्रभावित कर सकता था या सीएमएस में परामर्श को समय पर और उचित रूप से अपडेशन नहीं किया गया था जो सीएमएस में उपलब्ध परामर्श डेटा के आधार पर निर्णय लेने को प्रभावित कर सकता था।

दिल्ली मण्डलीय मुख्यालय में दौरे के दौरान यह देखा गया कि लोको निरीक्षक, मण्डलीय मुख्यालय को कर्मिदल की ग्रेडिंग और परामर्श की मासिक रिपोर्ट, मैनुअल रूप से अग्रेषित कर रहे हैं और वही ब्यौरा आगे निर्णय लेने के लिये मैनुअल रूप से संकलित किया जा रहा था, यद्यपि सुसंगत ब्यौरे सीएमएस में पहले से ही उपलब्ध था और सीएमएस सुसंगत डेटा वाली रिपोर्ट भी प्रस्तुत कर रहा था।

(अनुबंध- 21)

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

#### 2.4.9 कर्मिदल के ज्ञानवर्धन के लिए क्विज का साधन के रूप में घटिया उपयोग

क्विज का अर्थ है कर्मिदल के ज्ञान में वृद्धि के लिए प्रश्नोत्तरी। यह विकल्प सीएमएस में प्रदान किया गया है जो कर्मिदल के ज्ञान के मूल्यांकन और विकास के लिए खेल है जिसमें प्रयोगकर्ता को चार विकल्प सहित एक प्रश्न पूछा जाता है। इस साधन की उपयोगिता और प्रभावकारिता की प्रश्नोत्तरी प्रबंधन डेटा के विश्लेषण द्वारा लेखापरीक्षा में जांच की गई थी जिससे पता चला कि 16 जोनल रेलवे में विश्लेषण किये गये 63729 सक्रिय कर्मिदल में से, केवल 16401 (25.74 प्रतिशत) कर्मिदल ने अपने ज्ञान की जांच के लिए ऑनलाइन प्रश्नोत्तरी में भाग लिया।

(अनुबंध- 22)

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

#### 2.4.10 सांस विश्लेषक (बीए) इकाईयों का घटिया कार्यान्वयन

दिसम्बर 2001 में आरबी द्वारा जारी इयूटी पर नशे की संशोधित नीति के अनुसार किसी भी परिचालन स्टाफ को सांस विश्लेषण जांच कराये

बिना ड्यूटी के लिए हस्ताक्षर करने की अनुमति नहीं है और सांस विश्लेषक जांच की रीडिंग को हस्ताक्षर करने वाले रजिस्टर में रिकॉर्ड करना होता है। इस प्रकार के मानकों को ड्यूटी समाप्त होते समय भी बनाये रखना होता है।

संरक्षा निदेशालय (रेलवे बोर्ड) की राय थी कि ड्यूटी शुरू/समाप्त करने पर बीए जांच निवारक के साथ-साथ नशे का प्रारंभिक सबूत भी है। संभव है यदि ड्यूटी शुरू करते समय कर्मिदल को नशे में पाया जाये, तो वह बीमारी बता सकता है। इसके अतिरिक्त, यदि कर्मिदल ड्यूटी समाप्त करते समय नशे में पाया जाये उसके विरुद्ध डीएआर कार्यवाही की जा सकती है। इस प्रकार सीएमएस में बीए उपकरण का एकीकरण उसे प्रतिरूपण के प्रति फूलप्रूफ बनाता है और जांच को मजबूत करता है। यह कर्मिदल के बीच ड्यूटी पर नशे के जोखिम की जांच में सहायक है और रेलगाड़ी प्रचालन में सुरक्षा को बढ़ाता है।

तथापि, लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि बीए यूनिटों को सीएमएस के साथ एकीकृत नहीं किया गया है जिसके परिणामस्वरूप मैनुअल हस्तक्षेप के कारण सीएमएस में बेमेल ऑकड़े दर्ज किए गए, इसके अलावा कर्मिदल और पर्यवेक्षक के बीच मिलीभगत की संभावना हो गई।

रेलगाड़ियों के सुरक्षित परिचालन के लिए बीए जांच के महत्व को जानने के बावजूद रेल प्रशासन/क्रिस ने 2006 में सिस्टम डिजाइन स्टेज के समय बीए यूनिटों के साथ सीएमएस के एकीकरण का प्रावधान संबंधित जोखिमों को कम करने के लिए नहीं किया गया। 12 जोनल रेलवे में बीए यूनिटें एकीकृत नहीं थीं। उन लॉबियों की संख्या, जहां इन्हें एकीकृत किया गया है, काफी कम है। उन लॉबियों जहां इन्हें एकीकृत किया गया है और गैर एकीकरण के कारण अनियमितताओं के विवरण को *परिशिष्ट-XIX* में दिया गया है।

(अनुबंध- 23)

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणी कि सीएमएस अन्तिम फेस, स्तर-1 को केवल बीए उपकरणों के साथ संस्वीकृत किया है, सीएमएस एप्लीकेशन में प्रावधान मुद्दैया करवाया गया है ताकि बायोमेट्रिक्स और बीए जांच आवश्यकता को पूरा किया

जा सके और नव विकसित क्लाइन्ट इमेज को कियोस्क थिन क्लाइन्ट पर लोड करने की आवश्यकता है। बेमेल ऑकड़ों के संबंध में, क्रिस ने टिप्पणी की कि यह डेटा की त्रुटियां हैं जो परीक्षण के दौरान सृजित हुई हैं। आरबी ने अपने उत्तर में यह भी कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

तथापि, आरबी ने फेज-I, फेज-II और अंतिम फेज के चरण-II के अन्तर्गत कार्यान्वित लॉबियों के लिए बीए उपकरण संस्वीकृत न करने के कारणों का खुलासा नहीं किया। इसके अतिरिक्त, क्रिस की टिप्पणियां स्वीकार्य नहीं थी क्योंकि डेटा बेमेलता लेन-देन दो-तीन महीने की अवधि से संबंधित था और इस संबंध में उपचारात्मक कार्यवाई की सूचना नहीं दी गई है।

**लेखापरीक्षा उप-उद्देश्य :** क्या सीएमएस ओवर टाईम और किलोमीटर भत्ते के भुगतान के नियंत्रण, कर्मिदल उत्पादकता की मानीटरिंग और मिथ्यारोगी के मामलों में प्रभावी था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि वर्तमान आदेशों के अनुसार सीएमएस के गलत/गैर समाकृति के कारण, कर्मिदल डेटाबेस के सामयिक अपडेशन में विलम्ब, कर्मिदल साइन ऑन/साइन ऑफ समय, कर्मिदल की वैधता के लिए पर्याप्त साधनों की कमी, और एप्लीकेशन नियंत्रणों की अपर्याप्तता के कारण असामान्य/गलत माइलेज भत्ते का सृजन/गणना के साथ-साथ अतिरिक्त माइलेज भत्ते का भुगतान हुआ जिससे माइलेज भत्ते के अतिरिक्त भुगतान को रोकने का सीएमएस का उद्देश्य विफल हो गया।

#### 2.5.1 मुख्यालय/आउट स्टेशन पर न होने वाली ड्यूटी/प्रशिक्षण के लिए भत्ते की गलत समाकृति

भारतीय रेल स्थापना नियमपुस्तक के पैरा 907 के अनुसार, जब परिचालन स्टाफ, गैर-परिचालन ड्यूटी (जैसे प्रशिक्षण, पूछताछ आदि) में लगाया या नियुक्त किया जाता है, वे ऐसी गैर-रनिंग ड्यूटी जो उन्हें निष्पादित करनी हो सकती है, के लिए प्रत्येक केलेंडर दिन के लिए किलोमीट्रेज (एएलके) के बदले भत्ते के पात्र होते हैं। जब ऐसी गैर-रनिंग ड्यूटी परिचालन स्टाफ द्वारा उनके मुख्यालय में की जाती है,

उन्हें परिचालन भत्ते के वेतन तत्व का भुगतान किया जाएगा अर्थात् एक दिन के लिए लागू मूल वेतन का 30 प्रतिशत (अर्थात् एक प्रतिशत प्रतिदिन)। जब ऐसी गैर-रनिंग ड्यूटी कहीं बाहर की जाती है, तो उन्हें एएलके का भुगतान किया जाता है जैसा निर्धारित हो (अर्थात् 160 किलोमीट्रेज प्रतिदिन)। सीएमएस में प्रावधान किया गया है जो विभिन्न लॉबी को विभिन्न भत्तों को समाकृति करने में सक्षम बनाता है जो विभिन्न कर्मिदल सदस्यों को कहीं बाहर और मुख्यालय में गैर-रनिंग ड्यूटी करने के लिए दिया जाता है।

सीएमएस में समाकृत भत्तों की समीक्षा से पता चला कि नियमों का उल्लंघन करते हुये, सीएमएस में अपने मुख्यालय पर गैर-रनिंग ड्यूटी/प्रशिक्षण करने के लिए कर्मिदल को 80/120/160 किलोमीट्रेज प्रतिदिन का प्रभार अनुमत करने के मामले थे। सीएमएस की गलत समाकृति के परिणामस्वरूप लगभग ₹ 485 लाख का माइलेज भत्ते की गणना हुई। ऐसे मामले भी पाए गए जहां कर्मिदल को मुख्यालय से भिन्न स्थान पर गैर-रनिंग ड्यूटी करते हुए दर्शाया गया था, तथापि, उसका मुख्यालय स्थान और बाहरी स्थान बिल्कुल एक समान थे। सीएमएस में, सीएमएस के मास्टर डेटा में 98 प्रकार की गैर-रनिंग ड्यूटियों को परिभाषित किया गया था, तथापि सीएमएस के अन्तर्गत 100 प्रकार की गैर-रनिंग ड्यूटियां संसाधित पाई गई थी। प्रत्यक्ष सत्यापन के दौरान किलोमीट्रेज भत्ते के वास्तविक भुगतान के मामले पाए गए थे जबकि गैर-रनिंग ड्यूटियां मुख्यालय में निष्पादित की गई थीं। (परिशिष्ट - XX)

(अनुबंध - 24)

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

#### 2.5.2 सीएमएस में आउटस्टेशन ड्यूटी के लिए अनुमत किलोमीट्रेज की समाकृति में विसंगतियां

सीएमएस कर्मिदल सदस्यों को 'अनुमत किलोमीट्रेज' के भुगतान के लिए समाकृत किया गया था। विभिन्न लॉबियों<sup>32</sup> के कर्मिदल को अनुमत किलोमीट्रेज के लिए सीएमएस की समाकृति की समीक्षा की

<sup>32</sup> उरे, पूरे, मरे, दपूमरे और पूसीरे

गई थी जिसमें दो स्टेशनों के बीच अनुमत किलोमीट्रेज.(आना-जाना) में बड़ी विसंगतियों का पता चला अर्थात् एनजेडएम से सीएच तक 160 कि.मी., डीएलआई से सीएच 204 कि.मी. और एनडीएलएस से सीएच के बीच 320 कि.मी.। इस प्रकार, एक ही शहर की दो लाबियों/स्टेशनों के बीच की दूरी 160 से 320 कि.मी. तक थी। उरे और अन्य जोनल रेलवे में विसंगतियों के अन्य उदाहरण **अनुबंध 25** में दिये गये हैं। नमूना जांच के दौरान, ऐसे मामले पाए गए जहां सीएमएस द्वारा सृजित माइलेज भत्ते की रिपोर्टों को अनुमत कि.मी. की गलत समाकृति के कारण मैनुअल रूप से शुद्ध किया गया था। *(परिशिष्ट - XXI)*

*(अनुबंध - 25)*

इस प्रकार, उपरोक्त से यह सिद्ध होता है कि अनुमत किलोमीट्रेज प्रभारित करने के लिए सीएमएस को उचित तरीके से समाकृत नहीं किया गया जिसके कारण माइलेज रिपोर्टों में हाथ से सुधार किए गए थे और गलत भुगतान की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

### 2.5.3 माइलेज भत्तों का गलत प्रभारित करना

पूरे की पाकुर (पीकेआर) लॉबी की नवम्बर 2014 की माइलेज रिपोर्टों के विश्लेषण के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि सिस्टम ने पीकेआर से पीकेआर के बीच 4 किमी की समान दूरी तय करने के लिए मार्ग संख्या 10151 पर 160 किमी और मार्ग संख्या 10150 पर 210 किमी का माइलेज भत्ता तय किया था और सीएमएस में सृजित मार्ग सं. 10151<sup>33</sup> तथा मार्ग संख्या 10150<sup>34</sup> फिक्सड माइलेज मार्ग थे तथा लेखापरीक्षा में ये मार्ग संख्या 10151 पायलटों की बुकिंग के लिए डिफाल्ट के रूप में और मार्ग संख्या 10150 गार्डों के लिए डिफाल्ट के रूप में प्रयोग किये जा रहे थे। इसके परिणामस्वरूप पायलटों और गार्डों के लिए भिन्न माइलेज प्रभारित किए गए थे। उपरोक्त के समर्थन में आदेश/अनुदेश लेखापरीक्षा को प्रस्तुत नहीं किये गए थे।

<sup>33</sup> पीकेआर-पीकेआर-केएसआईके-/160

<sup>34</sup> पीकेआर-पीकेआर-पीकेआरजेड-/210

पीकेआर लॉबी के कर्मिदल को भुगतान सीएमएस द्वारा सृजित भत्ते के आधार पर किया गया था।

(अनुबंध- 26)

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

#### 2.5.4 माइलेज भत्तों का सृजन-साइन ऑन/ऑफ समय के गैर-वैधीकरण/विलम्ब, भत्ते की गलत समाकृति इत्यादि

भारतीय रेल स्थापना नियमपुस्तक के पैराग्राफ 914 (ii) के अनुसार, प्रत्येक रेलवे ऐसे भागों और परिस्थितियों की पहचान करेगा जहां परिचालन स्टाफ के पास निर्धारित ड्यूटी घंटों के अन्दर पर्याप्त किलोमीट्रेज के अर्जन की संभावना नहीं है। इन पहचाने गए भागों और परिस्थितियों के लिए परिचालन स्टाफ को पूरे निर्धारित ड्यूटी घंटों के लिए 120 कि. मी की दर से भुगतान किया जाएगा और ऐसे भागों को 'न्यूनतम गारंटी भाग' माना जाएगा। तथापि, इस नियम को उचित तरीके से अनुसरण/लागू नहीं किया। इसके अलावा, सिस्टम द्वारा कर्मिदल साइन ऑन/ऑफ समय को भी वैध नहीं किया गया जिसके परिणामस्वरूप माइलेज भत्ते का गलत सृजन हुआ। इस संबंध में पाए गए मामले नीचे दिए गए हैं:

##### 2.5.4.1 समान लॉबी से समान कर्मिदल साइन ऑन/ऑफ समय- अनियमित माइलेज भत्ते का सृजन

- पूरे में सीएमएस डेटा के साथ साथ सीएमएस माइलेज रिपोर्टों की नमूना जांच के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि सात संव्यवहारों में कर्मिदलों के समय और लॉबियों/स्थानों के साइन ऑन और साइन ऑफ समान थे अर्थात् कर्मिदल ड्यूटी घंटे शून्य थे, सिस्टम द्वारा किसी भी माइलेज भत्ते की गणना नहीं की जानी चाहिए थी। तथापि प्रत्येक मामले में सीएमएस द्वारा 120 कि मी की माइलेज अनुमत की गई थी क्योंकि मार्गों को न्यूनतम गारंटी सेक्शन के रूप में चिन्हित किया गया था।
- उरे में सात मामलों के संबंध में कर्मिदल ने समान स्टेशन/लॉबी से और समान समय पर साइन आन/ऑफ किया था किन्तु सीएमएस ने 40 किमी से 248 कि मी तक की सीमा तक

माइलेज भत्ते की गणना की थी जबकि सात मार्गों में से छः को न्यूनतम गारंटी सेक्शन के रूप में चिह्नित नहीं किया गया था। सात मामलों में से एक में, टीए शून्य माइलेज भत्ते के लिए तैयार किया गया था किन्तु 120 कि मी की माइलेज की गणना सीएमएस द्वारा की गई थी जो अनियमित थी।

(अनुबंध - 27)

इससे पता चलता है कि सीएमएस में कर्मिदल साइन आन/ऑफ समय की वैधता और उससे सृजित माइलेज भत्ते के पर्याप्त नियंत्रण की कमी थी।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणी कि मामले निर्धारित माइलेज मार्गों से संबंधित हैं और कोई वैधता प्रस्तावित नहीं की गई है क्योंकि कोई न्यूनतम परिचालन समय नहीं है का पृष्ठांकन करते हुए जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए।

क्रिस की टिप्पणी स्वीकार्य नहीं है क्योंकि शून्य इयूटी घंटों के लिए माइलेज भत्ते के प्रभार से बचने के लिए आवश्यक वैधीकरण अपेक्षित हैं।

#### 2.5.4.2 कर्मिदल द्वारा दो विभिन्न लांबियों से समान समय पर साइन ऑन/साइन ऑफ-अनियमित माइलेज भत्ते का सृजन

दो जोनल रेलवे<sup>35</sup>, में सीएमएस माइलेज भत्ता रिपोर्टों के साथ सीएमएस डेटा की नमूना जांच के दौरान लेखापरीक्षा ने 732 उदाहरण/संव्यवहार देखे जहां कर्मिदल ने समान समय पर दो अलग-अलग लांबियों/स्थानों से साइन आन तथा साइन ऑफ किया था, जबकि यह व्यवहारिक नहीं था क्योंकि लांबियाँ प्रत्यक्ष रूप से एक दूसरे से अलग अलग थी तथा इन मामलों में, सीएमएस ने साइन आन/ऑफ समय की पुष्टि के बिना ही माइलेज भत्ता भी अनुमत किया है।

अतः, समान कर्मिदल द्वारा समान समय पर दो प्रत्यक्ष रूप से अलग अलग लांबियों से साइन ऑन तथा साइन ऑफ के समय की पुष्टि के

<sup>35</sup> उरे=728 मामले, पूरे=4

लिए सीएमएस में तर्कसंगत नियंत्रणों की कमी के परिणामस्वरूप माइलेज भत्तों का अनियमित सृजन हुआ है।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणी का पृष्ठांकन करते हुए कि ड्यूटी घंटे का वैधीकरण प्रस्तावित नहीं है क्योंकि कोई न्यूनतम चालन समय नहीं है, जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए।

क्रिस की टिप्पणी स्वीकार्य नहीं है क्योंकि शून्य ड्यूटी घंटे के लिए माइलेज भत्ते के गलत प्रभार से बचने के लिए आवश्यक वैधीकरण अपेक्षित हैं।

#### 2.5.4.3 न्यूनतम गारंटी/असक्षम सेक्शन की गलत समाकृति

नियमपुस्तक के प्रावधान<sup>36</sup> के अनुसार, प्रत्येक रेलवे ऐसे सेक्शनों तथा परिस्थितियों को चिन्हित करेगा जिनमें रनिंग स्टाफ को निर्धारित ड्यूटी घंटों में पर्याप्त किलोमीट्रेज उपार्जित करने में समर्थ करने की संभावना नहीं है। इन चिन्हित सेक्शनों तथा परिस्थितियों के लिए, रनिंग स्टाफ को पूरे निर्धारित ड्यूटी घंटों के लिए 120 किमी की दर पर भुगतान किया जाएगा।

- दपरे के हुबली डिवीजन में, छह सेक्शन अगस्त 2008 में सुविधा विहीन सेक्शन के रूप में चिन्हित किये गए थे जो अप्रैल 2004 से प्रभावी थे। मई 2011 के दौरान, और चार सेक्शनों को असक्षम /न्यूनतम गारंटी सेक्शन के रूप में चिन्हित किया गया था। जो अप्रैल 2011 से मार्च 2012 तक प्रभावी थे।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि मार्च 2012 के बाद चिन्हित सुविधाविहीन सेक्शनों की वैधता विस्तारित करने के लिए दपरे द्वारा कोई आदेश जारी नहीं किए गए थे। इसके परिणामस्वरूप सितम्बर 2014 से नवम्बर 2014 के दौरान दपरे द्वारा असक्षम सेक्शन के लिए (लगभग) ₹ 13.40 लाख के किलोमीट्रेज भत्ते का अनियमित भुगतान हुआ।

(अनुबंध 28-तालिका ए एवं बी)

<sup>36</sup> भारतीय रेल स्थापना नियमपुस्तक का पैराग्राफ 914 (ii)



- उरे के दिनांक 21 अक्टूबर 2008 के पत्र के अनुसार नरवाना-कुरुक्षेत्र (एनआरडब्ल्यू-केकेडीई) सेक्शन को न्यूनतम गारंटी सेक्शन के रूप में परिभाषित किया गया है किन्तु सीएमएस में यह केवल एक तरफ के लिए चिन्हित किया गया है जैसाकि एनआइडब्ल्यू से केकेडीई के बीच मार्ग संख्या 1097 को और केकेडीई से एनआरडब्ल्यू के बीच मार्ग संख्या 1760 को ऐसा परिभाषित नहीं किया गया है।
- पूतरे में, केडीजेआर-एनवाईजी-पीआरएनआर-जीएडीएच<sup>37</sup> तथा केडीजेआर सेक्शन को न्यूनतम गारंटी सेक्शन के रूप में परिभाषित किया गया था। तथापि, इसे सीएमएस में इस प्रकार चिन्हित नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप न्यूनतम गारंटी माइलेज भत्ते की संगणना करने के बजाए वास्तविक किमी के आधार पर माइलेज भत्ता की संगणना हुई।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

#### 2.5.4.4 घाट भत्ते की गलत गणना

वर्तमान आदेशों<sup>38</sup>, के अनुसार, उपूरे में लाल कुंआ-हल्दवानी (एलकेयू-एचडीडब्ल्यू) तथा हल्दवानी-काठगोदाम (एचडीडब्ल्यू-केजीएम) सेक्शनों का विशेष घाट सेक्शन के रूप में चयन किया गया है। घाट सेक्शन के लिए घाट भत्ते की गणना एलकेयू-एचडीडब्ल्यू सेक्शन के लिए वास्तविक दूरी के दो गुणा तथा एचडीडब्ल्यू-केजीएम सेक्शन के लिए वास्तविक दूरी के तीन गुणा पर की जानी है। सीएमएस डेटाबेस के अनुसार, एलकेयू-एचडीडब्ल्यू के बीच घाट सेक्शन (16.09 किमी की दूरी वाले) को मार्ग संख्या 890 तथा 1464 के अन्तर्गत टाईप-II घाट सेक्शन के रूप में परिभाषित किया गया है तथा टाईप-II घाट सेक्शन के लिए माइलेज भत्ते की गणना सीएमएस द्वारा वास्तविक दूरी के दो गुणा के बजाय वास्तविक दूरी के तीन गुणा (सामान्य कार्य के दो गुणा जमा वास्तविक दूरी) पर की जाती है। इसके अतिरिक्त, मार्ग संख्या 890 तथा 1464 के अन्तर्गत, हल्दीरोड (एचएलडीडी) और

<sup>37</sup> शब्दावली देखें

<sup>38</sup> डीएमई/(ओएंडएफ)/आईजेडएन पत्रांक मैकेनिकल/539/3/4 भाग-1 दिनांक 1 जून 2011

लालकुंआ (एलकेयू) के बीच सेक्शन (7.63 किमी की दूरी वाले) को टाईप-II घाट सेक्शन के रूप में चिन्हित किया गया है अर्थात् इस सेक्शन के लिए माइलेज भत्ते की गणना भी वास्तविक दूरी के तीन गुणा पर की गई है। तथापि, एचएलडीडी एवं एलकेयू के बीच का सेक्शन घाट सेक्शन नहीं है।

अतः, एचडीडब्ल्यू से एलकेयू तथा एचएलडीडी से एलकेयू के लिए मार्ग संख्या 890 तथा 1464 के अन्तर्गत गणना किये गये माइलेज भत्ते की गणना वर्तमान आदेशों के अनुसार नहीं की गई थी तथा भुगतान सीएमएस द्वारा सृजित माइलेज के अनुसार किया गया था।

उत्तर (सितम्बर 2015) में, रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलों को आवश्यक निर्देश जारी किये गए हैं।

#### 2.5.4.5 देरी से साइन ऑफ करने के कारण अधिक शंटिंग माइलेज भत्ते की संगणना/भुगतान

सीएमएस पर क्रिस दस्तावेजों के अनुसार, एक शन्टर को एक घंटे (30 मिनट तक पूर्णांकन किया गया) की शंटिंग ड्यूटी के लिए 15 किमी का माइलेज भत्ता अनुमत है। सामान्य तौर पर शन्टरों को एक पारी में आठ घंटे के लिए अथवा आठ घंटों की ड्यूटी दो पारियों में 16 घंटे ड्यूटी हेतु बुक किया जाता है। तथापि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि सीएमएस उन मामलों को दर्शाने के लिए समनुरूप नहीं था जहां माइलेज भत्ता ड्यूटी के बेहद अधिक घंटों के लिए है, जिससे रेल प्रशासन को सुधारात्मक उपाय करने का अवसर नहीं मिला तथा माइलेज भत्ता जैसे सीएमएस द्वारा गणना की गई थी, उसी प्रकार शन्टरों को भुगतान किया जा रहा है (कुछ मामलों को छोड़कर जहाँ लॉबी स्टाफ सतर्क था तथा मैनुअल हस्तक्षेप किया गया था)। इस संबंध में, आपतियाँ इस प्रकार हैं:

- लेखापरीक्षा ने उरे तथा मरे में डेटा विश्लेषण से पाया कि 1772 मामलों<sup>39</sup> में सीएमएस ने 17 घंटे से 270 घंटों<sup>40</sup> से अधिक की अवधि के लिए शंटिंग ड्यूटी करने के लिए 15 किलोमीटर प्रति घंटे की दर पर शंटिंग माइलेज भत्ता अनुमत किया था जिसके

<sup>39</sup> उरे=1216 मामले, मरे=556 मामले

<sup>40</sup> मरे=17 घंटे से 264 घंटे, उरे=17 घण्टे से 270 घंटे

परिणामस्वरूप 7,60,095 किमी<sup>41</sup> के शंटिंग माइलेज भत्ते की गणना हुई जो 17 घंटे की अवधि से अधिक की इयूटी से संबंधित था। यह संभवतः खराब पर्यवेक्षी नियंत्रण के कारण असामान्य 'कर्मोदल साइन ऑन/साइन ऑफ के समय' का अनुमोदन करने पर घटित हुआ।

- टीकेडी लॉबी में वास्तविक अभिलेखों की संवीक्षा से उन दृष्टांतों का पता चला जहाँ कर्मोदल को सीएमएस द्वारा गणना के अनुसार शंटिंग माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था। उदाहरण के लिए, 11 अक्टूबर 2014 को आठ घंटे की पारी की इयूटी हेतु बुक किये गए एक कर्मोदल (आईडी टीकेडी 1456) को 32 घंटे की इयूटी के लिए शंटिंग माइलेज भत्ता अनुमत किया गया था और 120 किमी के लिए शंटिंग माइलेज भत्ते की हकदारी के प्रति 480 किमी के लिए शंटिंग माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था। 16 घंटे इयूटी (आठ घंटे की दो पारी) के लिए तैनात एक कर्मोदल (आईडी टीकेडी 1441) को 32 घंटे की इयूटी के लिए भुगतान किया गया था तथा 240 किमी के लिए शंटिंग माइलेज भत्ते की हकदारी के प्रति 480 किमी के लिए शंटिंग माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था।
- जीजेडबी लॉबी में, आठ घंटे इयूटी (एक पारी) अथवा 16 घंटे इयूटी (दो पारी) के लिए बुक किये गए कर्मोदल को 32 घंटे से 61 घंटे तक की इयूटी अवधि के लिए माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था तथा 120 किमी अथवा 240 किमी की हकदारी के प्रति 480 किमी से 915 किमी के लिए शंटिंग माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था। जीजेडबी लॉबी में, एक कर्मोदल (आईडी जीजेडबी 1527) 1 अक्टूबर से 2 अक्टूबर 2014 तक अनुपस्थित था परन्तु उसे 1 अक्टूबर 2014 से 5 अक्टूबर 2014 (102 घंटे) तक निरंतर रूप से प्रणाली ने शंटिंग इयूटी करने के लिए 1530 किमी के लिए मील दूरी भत्ते का भुगतान अनुमत किया था जो स्पष्ट रूप से संदेह उत्पन्न करता है कि उसे एक प्रॉक्सी के द्वारा लागू किया गया था।

<sup>41</sup> उर्रे= 4,29,195 किमी., मरे=3,30,900 किमी.

- माइलेज भत्ते का अधिक भुगतान इस तथ्य के कारण था कि संबंधित कर्मिदल ने समय पर सीएमएस में साइन ऑफ नहीं किया था परन्तु इसे पर्यवेक्षक द्वारा अनुमोदित किया गया था तथा सीएमएस में असामान्य शंटिंग माइलेज भत्ते के सृजन के साथ साथ विलम्बित साइन ऑफ को रोकने के पर्याप्त नियंत्रण/प्रावधान की भी कमी थी तथा संबंधित कर्मिदल सदस्यों ने भी भुगतान हेतु माइलेज भत्ते का अधिक प्रभार नहीं दर्शाया था।
- 3488 मामलों में, शंटरो/कर्मिदल ने 511 से 539 मिनटों (अर्थात् 8½ घंटे से अधिक तथा नौ घंटे से कम तक) के लिए शंटिंग इयूटी की थी तथा प्रणाली द्वारा नौ घंटों के लिए माइलेज भत्ता अनुमत किया गया था यद्यपि, शंटर रोस्टर के अनुसार, शंटर आठ घंटे की पारी के लिए तैनात किया जाता है। इसी प्रकार, 149 मामलों में शंटरो/कर्मिदल सदस्यों को 16½ घंटे से अधिक तथा 17 घंटे से कम के लिए इयूटी करने के लिए शंटिंग माइलेज भत्ता अनुमत किया गया था यद्यपि रोस्टर के अनुसार, शंटर/कर्मिदल सदस्य 16 घंटे (दो पारी मामलों में) के लिए तैनात किया जाता है। अतः, 3637 मामलों में साइन ऑफ करने में विलम्ब के कारण 54,555 किमी तक अधिक माइलेज भत्ते की संगणना हुई।
- इसके अतिरिक्त, जीजेडबी तथा टीकेडी लॉबियों में भौतिक अभिलेखों की नमूना जांच से दृष्टांतों का पता चला जहां एक पारी की आठ घंटे की इयूटी तथा दो पारियों की 16 घंटे की इयूटी के लिए तैनात शंटरो को नौ घंटे अथवा 17 घंटे इयूटी के लिए भुगतान किया गया था यद्यपि नौ अथवा 17 घंटे की उनकी इयूटी अवधि नियमित नहीं की गई थी। एसएसबी लॉबी में प्रत्यक्ष अभिलेखों की नमूना जांच के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएमएस ने शंटिंग माइलेज भत्ते की अधिक संगणना अनुमत की थी परन्तु संबंधित कर्मिदल जिसे 8½ घंटे से अधिक की इयूटी अवधि के लिए माइलेज भत्ता अनुमत किया गया था, ने अपने वेतन बिल से अधिक माइलेज भत्ते की कटौती के लिए इसे दर्शाया था।
- उरे डेटा के विश्लेषण से यह भी पता चला कि 1911 मामलों में, सीएमएस ने आठ घंटे से अधिक अवधि यथा नौ घंटे से 15 घंटों

के बीच की गई इयूटी के लिए जो रोस्टर घंटों के अनुसार नहीं थी, के लिए की गई शंटिंग इयूटी से संबंधित 72495 किमी के शंटिंग माइलेज भत्ते की संगणना की थी।

- पूसीरे में, यह देखा गया था कि सीएमएस माइलेज भत्ते के भुगतान को नियंत्रित करने वाले साधन के रूप में कार्य नहीं कर रही थी जैसाकि 1 अक्टूबर 2014 से 31 अक्टूबर 2014 तक की अवधि के लिए माइलेज भत्ता सार रिपोर्ट की नमूना जांच के परिणामों से स्पष्ट था जिससे यह पता चला कि पर्यवेक्षक द्वारा समय पर टीए का अनुमोदन न होने के कारण कर्मिदल को मैनुअल रूप से साइन ऑफ करना पड़ा तथा गैर-सीएमएस स्थानों पर कर्मिदल द्वारा मैनुअल रूप से साइन ऑन तथा साइन ऑफ के सीएमएस डेटा के अनुचित अपडेशन के परिणामस्वरूप सीएमएस द्वारा 1395 किमी से 3200 किमी तक अधिक माइलेज भत्ते की संगणना हुई जिसमें मैनुअल रूप से सुधार की आवश्यकता थी।

उत्तर (सितम्बर 2015) में रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणियों को पृष्ठांकित करते हुए कि वैधीकरण प्रारंभ किया जा सकता है यदि रेलवे द्वारा पैरामीटर परिभाषित किये जाएं, बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक अनुदेश जारी किये गए हैं।

#### 2.5.4.6 डेटा अपडेशन में समय-अंतराल के कारण आफिसिएटिंग माइलेज भत्ते की अमान्य संगणना/भुगतान

क्रिस दस्तावेजों के अनुसार, वरिष्ठ सहायक लोको पायलट/लोको पायलट शन्टर (एसएएलपी/एलपीएस) शंटिंग इयूटी करने के लिए कार्यवाहक माइलेज भत्ते के लिए हकदार नहीं है। सीएमएस डेटा की समीक्षा से पता चला कि 5 सितम्बर तथा 5 दिसम्बर 2014 के बीच, सीएमएस ने शंटिंग इयूटी करने के लिए एसएएलपी तथा एलपीएस को कार्यवाहक माइलेज भत्ते के रूप में 7,681 किमी की संगणना की थी।

ये किलोमीटर उनकी एसएएलपी/एलपीएस के रूप में पदोन्नति की तिथि के पश्चात अनुमत किये गए थे। उरे की टीकेडी तथा एसएसबी लॉबियों में अभिलेखों की नमूना जांच के दौरान यह देखा गया था कि आफिसिएटिंग माइलेज भत्ते का ऐसा अस्वीकार्य भुगतान किया गया था क्योंकि कर्मिदल की पदोन्नति तिथियाँ सीएमएस में समय पर

अपडेट नहीं की गई थी जिसके कारण अस्वीकार्य आफिसएटिंग माइलेज भत्ता प्रभारित किया गया।

उत्तर (सितम्बर 2015), में रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किये गए हैं।

#### 2.5.5 वर्षों से कर्मिदल के नियोजित उपयोग से गैर-नियोजित उपयोग की प्रतिशतता में वृद्धि

कर्मिदल के प्रभावशाली उपयोग का अर्थ है नियोजित गतिविधियों में कर्मिदल के अधिक परिनियोजन के साथ-साथ गैर-नियोजित गतिविधियों में कर्मिदल के परिनियोजन में कमी। अप्रैल 2014 से नवम्बर 2014 की अवधि से संबंधित 13 जोनल रेलवे<sup>42</sup> के सीएमएस के कर्मिदल उपयोग डेटा के विश्लेषण से पता चला कि कुल नियोजित घंटों (अर्थात् रनिंग ड्यूटी करने तथा आराम पर उपयोग हुई अवधि) से कुल गैर-नियोजित घंटों (छुट्टी, स्थायी ड्यूटी, प्रशिक्षण तथा अन्य विभिन्न प्रकार की ड्यूटी पर उपयोग की गई अवधि) की प्रतिशतता 5.68 प्रतिशत (दरे) से 19.28 प्रतिशत (पूतरे) तक थी।

इन जोनल रेलवे<sup>43</sup> के अप्रैल 2011 से नवम्बर 2014 तक की अवधि से संबंधित सीएमएस के कर्मिदल उपयोग डेटा के वर्षवार विलेखन से पता चला कि कुल नियोजित घंटों से कुल गैर नियोजित घंटों की प्रतिशतता पूरे, उपरे, दपूमरे, परे, पमरे, मरे, दपूरे, उमरे, दरे तथा दपरे में बढ़ती प्रवृत्ति दर्शाती है जबकि उरे, पूतरे तथा पूसीरे में इसने घटती प्रवृत्ति दर्शायी थी। अप्रैल 2011 से नवम्बर 2014 के दौरान यह पूरे में 1.75 प्रतिशत से 8.71 प्रतिशत तक बढ़ गई थी तथा दपूमरे में 13.52 प्रतिशत से 17.12 प्रतिशत तक बढ़ गई थी। पूतरे में यह 23.57 प्रतिशत से 19.28 प्रतिशत तक घट गई थी तथा पूसीरे में 8.64 प्रतिशत से 7.73 प्रतिशत तक घट गई थी।

(अनुबंध - 29)

अतः गैर-नियोजित गतिविधियों पर कर्मिदल के उपयोग की बढ़ती प्रवृत्ति के कारण यह निष्कर्ष निकला कि नियोजित गतिविधियों में

<sup>42</sup> मरे, पूरे, पूतरे, उरे, पूसीरे, उपरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, पमरे, परे, उमरे तथा दरे

<sup>43</sup> मरे, पूरे, पूतरे, उरे, पूसीरे, उपरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, पमरे, परे, उमरे एवं दरे

कर्मिदल के परिनियोजन को सुधारने के लिए उचित नियंत्रण नहीं किया जा रहा था।

उत्तर (सितम्बर 2015), में रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किये गए हैं।

#### 2.5.6 एफओआईएस/सीएमएस/सीओए गाडी आगमन/प्रस्थान समय की तुलना में कर्मिदल संचलन डेटा की तुलना

आठ जोनल रेलवे में कर्मिदल साइन-ऑन/साइन-ऑफ तथा एफओआईएस/सीएमएस/सीओए आगमन/प्रस्थान समय के ब्यौरे वाले डेटा का विश्लेषण किया गया था जो दर्शाता है कि प्रणाली में कर्मिदल के साइन-आन/साइन-ऑफ समय से संबंधित डेटा इनपुट को वैध करने के लिए पर्याप्त नियंत्रण की कमी थी अथवा सीओए/सीएमएस/एफओआईएस रेलगाडी संचलन समय गलत था।

लेखापरीक्षा ने कुछ ऐसे दृष्टांत देखे जहाँ कर्मिदल ने एफओआईएस रेलगाडी प्रस्थान समय के पश्चात साइन-ऑन किया था, कर्मिदल ने एफओआईएस रेलगाडी प्रस्थान समय से असामान्य रूप से पहले साइन-ऑन किया था, कर्मिदल ने रेलगाडी के एफओआईएस आगमन समय से पहले साइन-ऑफ किया था, एफओआईएस रेलगाडी प्रस्थान समय तथा कर्मिदल साइन-आन समय समान था, सीएमएस रेलगाडी प्रस्थान समय असामान्य रूप से रेल अनुक्रम समय के पश्चात था। सीओए डेटा के साथ सीएमएस डेटा की तुलना से उन दृष्टांतों का पता चला जहाँ कर्मिदल साइन-आन नियमित/समय विनिर्दिष्ट सीमा के अन्दर नहीं था। (परिशिष्ट - XXII)

(अनुबन्ध - 30)

## अध्याय 3 – एप्लीकेशन नियंत्रण की समीक्षा

### लेखापरीक्षा उद्देश्य 2

यह सुनिश्चित करने के लिए एप्लीकेशन नियंत्रणों की समीक्षा करना कि संव्यवहारों का उचित प्राधिकरण, पूर्णता, सटीकता तथा वैधता, उनका अनुरक्षण एवं अन्य प्रकार का डेटा इनपुट यथा स्थान थे।

#### 3.1 एक ही रेलगाड़ी के बहुविध यातायात सूचना (टीएज) कर्मिदल सक्षमता का गैर-वैधीकरण

यातायात सूचना में वे विवरण होते हैं जिनके लिए एक कर्मि की बुकिंग की जानी है जैसे मार्ग संख्या, एक स्टेशन से, दूसरे स्टेशन तक, लोको संख्या, ट्रेक्शन, रेलगाड़ी आदेश समय, रेलगाड़ी संख्या, अपेक्षित कर्मिदल इत्यादि तथा यह एक कर्मिदल की बुकिंग हेतु प्रयोग किया जाता है।

विभिन्न जोनों की विभिन्न लॉबियों द्वारा सृजित 5 सितम्बर से 7 दिसम्बर 2014<sup>44</sup> से संबंधित टीएज की समीक्षा से यह पता चला कि बहुविध टीएज सृजित किये गए थे जहाँ मार्ग संख्या, रेलगाड़ी आदेश तिथि एवं समय, स्टेशन से एवं तक, सेवा का प्रकार एवं रेलगाड़ी संख्या एक ही थी।

तीन प्रकार की इयूटियों यथा रोड लर्निंग<sup>45</sup>(11 जेडआरज<sup>46</sup>), कार्यकारी<sup>47</sup>(12 जेडआरज<sup>48</sup>) तथा स्पेयर<sup>49</sup>(12 जोडआरज<sup>50</sup>) के संबंध में एक समान ब्यौरों वाले टीएज के बहुविध संव्यवहार देखे गए थे, जैसाकि ऊपर बताया गया है। एक समान ब्यौरों वाले टीएज के अभिलेखों की संख्या रोड लर्निंग प्रकार की इयूटी के लिए 27262

<sup>44</sup> (दिसम्बर 2015 से अगस्त 2024 तक भावी अवधि से संबंधित 14 टीएज सहित)

<sup>45</sup> रोड लर्निंग एक प्रकार की इयूटी है जहाँ कर्मिदल को लर्निंग मार्ग/सेक्शन के विशिष्ट मार्ग को जानने के लिए बुक किया जाता है।

<sup>46</sup> मरे, उरे, उपरे, पूसीरे, दरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, पूरे, परे एवं उमरे

<sup>47</sup> कार्यचालन एक प्रकार की इयूटी है जहाँ एक कर्मिदल को गाडी के कार्यचालन/डाइविंग के लिए बुक किया जाता है।

<sup>48</sup> मरे, पूतरे, उरे, उपरे, पूसीरे, दरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, पूरे, परे एवं उमरे

<sup>49</sup> स्पेयर एक प्रकार की इयूटी है जहाँ एक कर्मिदल को एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक उसके संचलन के लिए बुक किया जाता है।

<sup>50</sup> मरे, पूतरे, उरे, उपरे, पूसीरे, दरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, पूरे, परे एवं उमरे



(समान संख्या 96 बार तक दोहराई गई थी), कार्यकारी प्रकार की ड्यूटी के लिए 437389 (समान संख्या 52 बार तक दोहराई जा रही थी) तथा स्पेयर प्रकार की ड्यूटी के लिए 45345 (समान संख्या के साथ 75 बार तक दोहराई गई थी) जैसा ऊपर दर्शाया गया है। इन ऑकड़ों में कोई निरस्त टीएज शामिल नहीं थे।

माइलेज रिपोर्टों/ प्रत्यक्ष अभिलेखों के साथ उरे की जीजेडबी लॉबी के समान ब्यौरों वाले, जैसा ऊपर बताया गया है, 11 कार्यकारी प्रकार के टीएज की तुलना से पता चला कि सभी 11 बहुविध टीएज के प्रति सहायक लोको पायलट/लोको पायलट (एएलपी/एलपी) (रेल चालक) बुक किए गए थे जबकि वे 10 टीएज में दर्शाये गए गंतव्य हेतु बुक नहीं किए गए थे। यह दर्शाता है कि कर्मिदल की बुकिंग हेतु अवास्तविक विवरणों के साथ टीए का उपयोग हो रहा था। इसी प्रकार, उरे की टीकेडी लॉबी के 21 कार्यचालन प्रकार के टीएज में से, समान ब्यौरों वाले, जैसाकि ऊपर दर्शाया गया है, 18 टीए एएलपी/एलपी (रेल चालक) के बुकिंग हेतु संसाधित किये गए थे तथा इस सभी 18 टीएज में भी, लोको संख्या तथा लोको का प्रकार एक ही था।

11-18 बार के बीच समान रेलगाड़ी आदेश समय, समान लोको संख्या, समान गंतव्य तथा समान मार्ग वाले बहुविध टीएज के प्रति लोको पायलटों की बुकिंग व्यावहारिक नहीं है तथा इसके कारण सही लोको, वास्तविक मार्ग जिसके लिए कर्मिदल बुक था, हेतु कर्मिदल सक्षमता के वैधीकरण में विफलता हुई। इसके कारण यह निष्कर्ष भी निकलता है कि गलत विवरण के साथ टीए तैयार करना इंजन और मार्ग के लिए कर्मिदल सक्षमता की वैधता की उपेक्षा के लिए एक कारण हो सकता है और इससे अवास्तविक डेटा के साथ सीएमएस भरने के परिणामस्वरूप गलत सूचना का सृजन हुआ।

इस प्रकार, उपरोक्त कमियों से पता चलता है कि सीएमएस सक्षम कर्मिदल की बुकिंग सुनिश्चित करने के लिए उचित और सही यातायात सूचना सृजित करने में विफल रहा। प्रणाली ने अवास्तविक टीए डेटा भरना अनुमत किया जिसके कारण श्रमबल का नुकसान हुआ और गलत सूचना का सृजन हुआ इस प्रकार से सीएमएस प्रचालन की दक्षता के साथ समझौता हुआ। इसने यह भी दर्शाया कि टीएज कर्मिदल की बुकिंग हेतु प्रणाली में प्रावधान होने के कारण ही तैयार

किये जा रहे हैं तथा इन्हें उनकी महत्ता पर विचार करके तैयार नहीं किया जा रहा है।

उत्तर में रेलवे बोर्ड ने क्रिस टिप्पणियाँ पृष्ठांकित की कि उपचारात्मक कार्यवाही हेतु आपत्तियाँ नोट कर ली गई हैं।

(अनुबंध-31)

### 3.2 यातायात सूचना डेटा में विसंगतियाँ/अधूरे डेटा

उरे, पूसीरे और दपूरे की विभिन्न लाबियों<sup>51</sup> की कुछ कोचिंग गाड़ियों के टीए डेटा की समीक्षा से पता चला कि टीए तैयार करते समय रेलगाड़ी संख्या, गंतव्य स्टेशन, सेवा प्रकार इत्यादि में किसी एकरूपता का अनुरक्षण नहीं किया गया था। भिन्न रेलगाड़ी संख्या/नाम, गंतव्य, रेलगाड़ी का प्रकार/सेवा, भिन्न आदेश/प्रस्थान समय इत्यादि वाले टीए के साथ वही रेलगाड़ी परिचालित की गई थी। कभी कभी एक रेलगाड़ी एक्सप्रेस रेलगाड़ी के रूप में परिचालित हो रही थी और अन्य दिनों में वही रेलगाड़ी, यात्री/माल रेलगाड़ी के रूप में भी परिचालित हो रही थी। कुछ उदाहरण *परिशिष्ट XXIII* में दिये गए हैं।

अतः सीएमएस में डेटा वैधीकरण नियंत्रणों की कमी है तथा यातायात सूचना में एकरूपता की कमी/विसंगतियों के कारण माइलेज भत्ते का गलत सृजन हुआ, सीएमएस में गलत डेटा उत्पन्न हुए जिसके कारण गलत सूचना का सृजन हुआ।

### 3.3 कॉल की बहुविध स्वीकृतियाँ

इयूटी हेतु एक कर्मोदल की बुकिंग के पश्चात, कर्मों को उसकी इयूटी के ब्यौरों के बारे में सूचित करने के लिए एक कॉल की जाती है तथा कॉल की प्राप्ति की सूचना या तो कर्मोदल द्वारा इसे स्वीकार करके या अस्वीकार करके दी जाती है। 5 सितम्बर से 5 दिसम्बर 2014 तक की अवधि के लिए 11 जोनल रेलवे<sup>52</sup> से

<sup>51</sup> गाड़ी संख्या 14095(डीईई),12954(एनजेडएम), 14086 (एसएसबी),12011,12029,12226(डीएलआई), 12455/12455 एक्स प्रेस (जेएचएल), 12428,14006(एनवीआर), 54412(एमटीसी), 12057, 19326(जीजेडबी), 54009, 74012 (आरओके),12481, 13007 (जीद), 64002, 04032, 54026,04426(पीएनपी), 05817अप एपीडीजे, 15717अप जीएचवाई, 15670(एलएमजी), 05610(केआईआर), 55908(एनटीएसके), 02503 डीएन(एनजेपी) और 05726 डीएन(एनसीबी) ( दपूरे के18409, 18615, 18625)

<sup>52</sup> उरे, दपूर, दमरे, मरे, पूरे, पूतरे, पूसीरे, पमरे, परे, दरे, उमरे,

संबंधित काल डेटा की समीक्षा से पता चला कि 11 जोनल रेलवे के कर्मिदल को की गई 54852 कालों की स्वीकृति दो से 38 बार के बीच की गई थी।

उसी काल को कई बार स्वीकार करने से पता चलता है कि या तो सीएमएस में कॉल की पूर्व स्वीकृति गलत रूप से बुक की गई थी या कर्मिदल पूर्व काल के प्रति समय पर नहीं आए इस प्रकार वह नान रन में चला गया और उसे समान टीए पर दोबारा बुक कर लिया गया।

(अनुबंध - 32 )

### 3.4 रेलगाड़ी संख्या कैप्चर न करना

दस जोनल रेलवे<sup>53</sup> के 25425 माल/मेल एक्सप्रेस/यात्री रेलगाड़ियों के टीएज की समीक्षा से यह पता चला कि इन रेलगाड़ियों के टीए उनकी रेलगाड़ी संख्या कैप्चर किए बिना तैयार किए गए थे। दपूमरे में पाँच कोचिंग रेलगाड़ियों के नाम “/” के रूप में प्राप्त किए गए थे। दमरे में 57 प्रकार (कई रिकार्डों वाले प्रत्येक प्रकार) के एकल डिजिट रेलगाड़ी संख्याओं को डेटाबेस में भरा गया था।

रेलगाड़ी संख्या कैप्चर न करना रेलगाड़ी डेटा इनपुट की पूर्णता सुनिश्चित करने के लिए अपर्याप्त वैधीकरण नियंत्रणों को दर्शाता है जिसके कारण जिस रेलगाड़ी में कर्मिदल बुक किया गया था, उस रेलगाड़ी की पहचान करने में विफलता होती है।

### 3.5 कर्षण ब्यौरे कैप्चर न करना

यातायात सूचना तैयार करते समय, लोको के कर्षण के ब्यौरे अर्थात् क्या लोको डीजल पावर का है या विद्युत पावर का, प्रणाली में कैप्चर किया जाता है। तथापि, टीएज के ब्यौरे और कर्मिदल की बुकिंग वाले 14 जोनल रेलवे<sup>54</sup> से संबंधित 2091419 में से 22531 लेन-देनों के संबंध में, ईजन के कर्षण जिसके लिए कर्मिदल की बुकिंग की गई थी का पता नहीं लगाया जा सका क्योंकि कर्षण से संबंधित सूचना कैप्चर

<sup>53</sup> उरे=286, दपूमरे=181, पूरे=10514, परे=9796, मरे=1030, पूसीरे=11, दपरे=2921, दपूरे=641, दपरे=20, पमरे=25

<sup>54</sup> पूरे, दपरे, उरे, मरे, पूमरे, पूतरे, पूसीरे, दपूमरे, दपूरे, दमरे, दपरे, परे, दरे, उमरे

नहीं की गई थी। 3215 लेन-देनों के संबंध में जेड, एनजी, आटो आदि जैसी असुसंगत संख्याएँ कर्षण फील्ड में दर्ज की गई थी।

इस प्रकार इन गाडियों के संबंध में इंजन/रेलगाडी के पूर्ण और सही विवरण का पता नहीं लगाया जा सका और इससे संदेह उठता है कि क्या रेलगाडी संचालन के लिए कर्मिदल की सक्षमता मान्य थी।

उत्तर (सितम्बर 2015) में, रेलवे बोर्ड ने क्रिस टिप्पणियों का समर्थन करते हुए कि गार्डों के मामले में कर्षण की आवश्यकता नहीं है, बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए गए हैं।

तथापि, लेखापरीक्षा आपत्तियों में वे मामले शामिल हैं जहाँ गार्डों से अलग कर्मिदल सदस्यों के कर्षण ब्यौरे मौजूद नहीं हैं। अतः मामले में उपचारात्मक कार्रवाई की आवश्यकता है।

*(अनुबंध - 33)*

### 3.6 सीएमएस में कर्मिदल के प्रशिक्षण, अवकाश, सुरक्षा रिकार्ड का अपडेशन न करना

चयनित लाबियों में सीएमएस के अभिलेखों की लेखापरीक्षा के दौरान प्रशिक्षण, अवकाश/अनुपस्थिति इत्यादि से संबंधित डेटा का अपडेशन सुनिश्चित करने के लिए सीएमएस में कोई जोनल औपचारिक प्रक्रिया स्थापित नहीं पाई गई थी। विभिन्न जोनल रेलवे में चयनित लाबियों के अभिलेखों की नमूना जांच के दौरान मैनुअल अभिलेखों और सीएमएस अभिलेखों के बीच अन्तर पाए गए थे जैसाकि निम्नलिखित उदाहरणों से स्पष्ट है:

- i. 2005 से 2012 तक की अवधि के पूसीरे (एपीडीजे लॉबी), उरे (डीएलआई मंडल की एसबी लॉबी और इलेक्ट्रिक लॉबी) के कर्मिदल के सुरक्षा गेडिंग ब्यौरे इंजन इंस्पेक्टर पुस्तिका/मैनुअल अभिलेखों में दर्ज ब्यौरे से भिन्न थे। लेखापरीक्षा हेतु चयनित पूसीरे, दपूरे, पूतरे, परे के एसएसई/इंजन कार्यालयों में मैनुअल रूप से अनुरक्षित आवधिक चिकित्सा जांच/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम अभिलेख सीएमएस डेटाबेस में 'वास्तविक समय' आधार पर अपडेट नहीं किए गए पाए गए थे। उपरे की लाबियों में सीएमएस में दर्शायी गई एलएपी की तिथियां अवकाश खाते से मेल नहीं खा रही थी। दपूरे तथा उरे में अवकाश ब्यौरे अपडेट नहीं पाए गए थे। उपरे में, सीएमएस में, गैर

चालन के लिए कारण 'टीएलसी' अर्थात् कर्षण इंजन नियंत्रक जो विद्युत कर्षण के लिए है और उपरे में मौजूद नहीं है के रूप में गलत तरीके से दर्शाया गया था।

डेटा अपडेशन में विलम्ब भत्तों की गलत संगणना, गलत सूचना दर्शाता है और आन्तरिक नियंत्रण, मानीटरिंग और परिशोधन तंत्र में कमियों को दर्शाता है।

उत्तर (सितम्बर 2015) में, रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किये गए हैं।

### 3.7. टीए के निरस्तीकरण के लिए सही डेटा कैप्चर न करना

सिस्टम टीए का निरस्तीकरण अनुमत करता है जो विभिन्न कारणों से किया जाता है। तथापि, टीए के निरस्तीकरण के लिए अनुचित/अर्थहीन कारण कैप्चर किए गए थे। उरे की जीजेडबी, जीद, पानीपत, एनजेडएम, एमटीसी लॉबियों की टीए निरस्तीकरण रिपोर्टों के अनुसार, टीए निरस्तीकरण/पुट-बैक के अधिकांश मामलों में उचित कारण दर्ज नहीं किए गए थे जैसाकि के, ई, वाई इत्यादि जैसे एकल अक्षर वर्णमाला/संख्या जैसी असंगत प्रविष्टियों का प्रयोग किया गया था, जो कोई अर्थपूर्ण सूचना सूचित नहीं करते।

दपूमेरे दपूरे, और दमरे में 372<sup>55</sup> मामलों में टीए निरस्तीकरण के लिए पाए गए कारण कोई अर्थपूर्ण सूचना नहीं देते। पूतरे और उमरे में डेटा विश्लेषण से पता चला कि टीए निरस्तीकरण<sup>56</sup> के 3230 मामलों में टीए निरस्तीकरण के कारण उपलब्ध नहीं थे।

उत्तर (सितम्बर 2015) में, रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए गए हैं।

### 3.8 कर्मिदल के साइन ऑन/ऑफ समय में परिवर्तन के कारणों का अनुचित कैप्चर करना

सीएमएस में कर्मिदल के साइन ऑन/ऑफ फील्ड और रेस्ट गिवन फील्ड में मूल्य आशोधित करने का प्रावधान है तथा संशोधनों के लिए कारण भी डेटाबेस में दर्ज किये जाते हैं। विभिन्न अवधियों से संबधित

<sup>55</sup> दपूमेरे=1, दपूरे=24, दमरे=347

<sup>56</sup> पूतरे=3219, उमरे=11

नवम्बर 2013 से दिसम्बर 2014 के बीच 10 जोनल रेलवे<sup>57</sup> द्वारा उपरोक्त फील्ड में किए गए आशोधन से संबंधित 941224 रिकार्डों के संव्यहारों के डेटा की समीक्षा से पता चला कि सभी मामलों में फील्ड पर कर्मिदल साइन में परिवर्तन के लिए दर्ज रिकार्ड टिप्पणी 'साइन ऑन टाइम चेंज बाए यूजर' था जो आशोधन के वास्तविक कारण नहीं बताता। कर्मिदल साइन ऑफ और रेस्ट में दी गई फील्ड मूल्यों में किए गए परिवर्तनों के संबंध में लगभग सभी/अधिकांश मामलों में टिप्पणी कॉलम या तो खाली था या दर्ज किए गए कारण जैसे ,/ए,एक्स, '+' इत्यादि थे जो कोई अर्थपूर्ण सूचना प्रदान नहीं करते थे।

तिथि और समय फील्ड में बदलाव के लिए उचित टिप्पणी/कारण कैप्चर करने के लिए पर्याप्त नियंत्रण लागू करने की कमी से प्रबंधन उचित मानीटरिंग के लिए महत्वपूर्ण डेटा में बदलाव के लिए वास्तविक कारणों से अपरिचित रहा और मामले में उपचारात्मक कार्रवाई करने से वंचित रहा।

उत्तर (सितम्बर 2015) में, रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किये गए हैं।

### 3.9 'लॉबी उपयोग रिपोर्ट' डेटा की समीक्षा

सीएमएस एक विशिष्ट समयावधि के दौरान कर्मिदल द्वारा विभिन्न प्रकार की ड्यूटियों जैसे रनिंग ड्यूटी, विश्राम, अवकाश, प्रशिक्षण, स्टेशनरी ड्यूटी इत्यादि पर उपयोग किये गए घंटों के ब्रेकअप वाली 'लॉबी उपयोग रिपोर्ट' सृजित करता है।

उरे, पूरे, दरे, उमरे तथा दपूमरे में दो अवधियों<sup>58</sup> के लिए क्रमशः 13880<sup>59</sup> तथा 13905<sup>60</sup> कर्मियों के संबंध में कर्मिदल द्वारा घंटों के

<sup>57</sup> दपरे=15824, पूमरे=16628, मरे=93230, उरे=106399, दपूमरे=171699, पूरे=159184, पूसीरे=11841, दमरे=333155, दपूरे=20509, दपरे=13665

<sup>58</sup> उरे = पहली अवधि = 15-10-2014 से 14-11-2014, दूसरी अवधि = 08-09-2014 से 07-10-2014  
पूरे = पहली अवधि = 06-10-2014 से 05-11-2014 दूसरी अवधि = 06-11-2014 से 05-12-2014  
दपूमरे = पहली अवधि = 11-10-2014 से 10-11-2014 दूसरी अवधि = 11-09-2014 से 10-10-2014  
दरे = पहली अवधि = 01-10-2014 से 31-10-2014 दूसरी अवधि = 01-09-2014 से 30-09-2014  
उमरे = पहली अवधि = 05-10-2014 से 04-11-2014 दूसरी अवधि = 05-09-2014 से 04-09-2014

<sup>59</sup> उरे = 3757, पूरे=811, दपूमरे=3921, दरे=1859, उमरे=3532 (कुल= 13880)

<sup>60</sup> उरे=3731, पूरे=820 और दमरे=3893, दरे=1852, उमरे=3609 (कुल=13905)

उपयोग से संबंधित डेटा विश्लेषण किया गया था। यह देखा गया था कि पहली अवधि में प्रत्येक कर्मि के पास 744 घंटों का समय उपलब्ध था जबकि दूसरी अवधि में प्रत्येक कर्मि के पास 720 घंटों का समय उपलब्ध था।

अवधि	उपलब्ध घंटों की संख्या	कर्मिदल की संख्या	निष्कर्ष
I अवधि	744	196	745-863 घंटों की सीमा में उपयोगिता का विवरण
		54	616-736 घंटों की सीमा में उपयोगिता का विवरण
II अवधि	720	800	723-976 घंटों की सीमा में उपयोगिता का विवरण
		31	544-719 घंटों की सीमा में उपयोगिता का विवरण

अतिरिक्त उपयोगिता इस तथ्य के कारण थी कि कुछ साइन ऑन/ऑफ (कर्मिदल आवागमन) संव्यवहार रिपोर्ट/डेटा में कई बार शामिल कर दिया गया था और कम उपयोगिता इस तथ्य के कारण थी कि कर्मिदल का पूर्ण आवागमन कैप्चर नहीं किया गया था।

इसके अतिरिक्त, पहले अवधि के लिए उरे, पूरे, दपूमरे, दरे और उमरे के सीएमएस लॉबी उपयोगिता रिपोर्ट डेटा के अनुसार, 1237 कर्मिदल और दूसरी अवधि के लिए उरे, पूरे, दपूमरे और उमरे के 1205 कर्मिदल ने कोई भी रनिंग इयूटी नहीं की और पूर्ण अवधि के लिए छुट्टी पर थे। तथापि, उरे में टीकेडी लॉबी के अभिलेखों के परीक्षण जांच के अनुसार, लेखापरीक्षा को सूचित किया गया (मई 2015) कि अधिकांश कर्मिदल सदस्य जिनकी इयूटी शून्य (0) घंटे हैं और विश्राम 744/720 घंटे हैं वे या तो टीकेडी के अलावा किसी और स्थान/लॉबी पर इयूटी कर रहे थे या लंबी छुट्टी पर/अनुपस्थित थे लेकिन लॉबी उपयोगिता रिपोर्ट में उन्हें विश्राम पर दिखाया गया।

उचित लॉबी उपयोगिता रिपोर्ट के अभाव में, प्रबंधन को अधिकतम उत्पादकता के साथ कर्मिदल के नियंत्रण और तैनाती का अवसर नहीं मिला।

(अनुबंध- 34)

### 3.10 आउटपुट रिपोर्ट में अनियमितता

‘आवधिक विश्राम के लिए नियत कर्मिदल’, ‘कर्मिदल प्रशिक्षण हिस्टरी’, ‘कर्मिदल प्रशिक्षण विवरण’, ‘विश्राम के उल्लंघन का विवरण और कर्मिदल माइलेज सार’ से संबंधित रिपोर्ट की संवीक्षा से अनियमितताओं का पता चला।

आवधिक आराम के लिए नियत कर्मिदल के ‘पिछले सात दिनों में कोई पीआर नहीं’ कॉलम के अनुसार, कर्मिदल ने रिपोर्ट की तिथि से पिछले सात दिनों के दौरान कोई विश्राम नहीं लिया था लेकिन उसी रिपोर्ट के ‘पिछले पीआर घंटों’ के कॉलम के अनुसार, कर्मिदल ने आराम लिया था।

‘कर्मिदल प्रशिक्षण हिस्टरी’ और ‘कर्मिदल प्रशिक्षण विवरण’ के मामले में, एक ही समय में बनी दोनों रिपोर्ट में एक ही कर्मिदल के प्रशिक्षण के अलग-अलग देय तिथि दर्शाई गई थी।

‘विश्राम के उल्लंघन के विवरण’ की रिपोर्ट और ‘कर्मिदल माइलेज सार रिपोर्ट’ के मामले में, इन दोनों रिपोर्टों ने विश्राम के उल्लंघन की अलग-अलग अवधि दर्शाई। (परिशिष्ट- XXIV)

उपरोक्त कमियां दर्शाती हैं कि सीएमएस सही एमआईएस निकालने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप रेल प्रशासन द्वारा गलत निर्णय लिया जा सकता है। इस प्रकार, रेल प्रशासन को उचित निगरानी और निर्णय लेने की प्रक्रिया में सहायता के लिए विभिन्न एमआईएस रिपोर्टों का सही सृजन सुनिश्चित करना चाहिए।

### 3.11 अप्रयुक्त/अधूरा प्रयुक्त ‘अनियमितता मोड्यूल’

साइन-ऑन और साइन-ऑफ उद्देश्यों के लिए प्रयोग किये जाने वाले सीएमएस कियोस्क में साइन-ऑफ के समय कर्मिदल द्वारा पाई गई असमान्यताओं की प्रविष्टि की विशेषता/सुविधा है। इसके अलावा लॉबी अधिकारी सीएमएस में अनियमितता विवरण की प्रविष्टि भी कर सकते हैं। जब अनियमितता की प्रविष्टि की जाती है तो सिस्टम



तुरन्त सिस्टम में समाकृत प्रयोगकर्ताओं को पाई गई अनियमितता के बारे में एसएमएस भेज देता है। सीएमएस में अनियमितता की स्थिति लम्बित रहती है। सीएमएस में संचालक के पास वाईएस विकल्प के चयन और मामले में की गई कार्रवाई के बारे में कारण/टिप्पणी देने के द्वारा भी प्रास्थिति को पूर्ण के रूप में निर्धारित करने का विकल्प है।

मरे, उरे, दपूरे, दमरे, दपरे, परे में यह पाया गया कि सभी कर्मिदल सक्रियता से इस सुविधा का प्रयोग नहीं कर रहे थे और इसके बजाय उन्होंने लॉबी में रखे मैनुअल रजिस्टर में असमान्यताएं दर्ज की जिसे बाद में लॉबी अधिकारियों द्वारा नियंत्रण कार्यालय को सूचित किया गया था। उरे की डीएलआई, जीजेडबी और पीएनपी लॉबियों के अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि कर्मिदल द्वारा बताई गई अनियमितता भी सीएमएस में निरन्तर रूप से प्रविष्ट/अपडेट नहीं की जा रही थी। इसके बजाय डीएलआई के डिविज़नल नियंत्रण कार्यालय ने विभिन्न लॉबियों से अनियमितता स्थिति प्रतिदिन एकत्रित की थी। दमरे में, एक पृथक पहुँच आधारित कार्यक्रम अर्थात् 'केन्द्रीकृत नियंत्रण सांख्यिकीय' इस उद्देश्य हेतु उपयोग में था।

मरे में, लॉबी जिसने अनियमितता के बारे में बताया था को की गई कार्रवाई या कब बताई गई गलती को शुद्ध किया गया था के बारे में फीडबैक नहीं मिला। अतः अधिकतर मामलों में सीएमएस में प्रविष्ट की गई अधिकतर अनियमितताओं की स्थिति लम्बित रही। इसके अलावा, स्थिति को पूर्ण के रूप में निर्धारित करना एक पर्यवेक्षी कार्य है और चूंकि बाहरी स्रोतों से डेटा एन्ट्री ओपरेटरों को भी पर्यवेक्षी विशेषाधिकार दिए गए थे जिससे इस महत्वपूर्ण कार्य का सुरक्षा पहलू से समझौता होता है जिसके कारण सुरक्षित संचालन कार्य प्रतिकूल रूप से प्रभावित हो सकते हैं।

आगे यह देखा गया कि रेल इंजन इंस्पेक्टर फुटप्लेट जांच करते हैं तथा अनियमितताएं नोट कर सकते हैं। हालांकि, रेल इंजन इंस्पेक्टरों (मरे, उरे, दपूरे) द्वारा देखी गई अनियमितताओं को दर्ज करने हेतु सीएमएस में कोई प्रावधान नहीं था।

### 3.12 लिंक का उपयोग न करना

सिस्टम में कर्मिदल लिंको<sup>61</sup> के समावेश तथा यात्री और मेल/एक्सप्रेस कर्मिदल को बुक करने हेतु प्रावधान है। हालांकि, इस माइयूल को सक्रिय रूप से उपयोग में नहीं पाया गया क्योंकि 12 जोनल रेलवे<sup>62</sup> में नमूना जांच में लगभग सभी लॉबिरियों के सिस्टम में कर्मिदल लिंकों को अपलोड नहीं पाया गया।

लिंक का उपयोग न करने के परिणामस्वरूप यातायात सूचना को मैनुअल रूप से तैयार किया जाता है जिससे लिंक माइयूल बनाने का उद्देश्य विफल होता है।

---

<sup>61</sup> लिंक दैनिक/साप्ताहिक, बहु-साप्ताहिक दिनों के लिये, मेल एक्सप्रेस/पैसेंजर/राजधानी/उच्च गति रेल ट्रेनों के लिये बनाये जाते हैं, जिसमें रेल आगमन/प्रस्थान समय, ड्यूटी पर कर्मिदल का रिपोर्टिंग समय, आवधिक/लंबे आराम का विवरण शामिल होता है और विशिष्ट लिंक को उन्हें सौंपकर बुकिंग के लिये प्रयोग किये जाते हैं।

<sup>62</sup> म.रे, पू.म.रे, उ.म.रे, उ.सी.रे, उ.पू.रे, द.पू.म.रे, द.रे, द.म.रे, द.पू.रे, द.प.रे, प.म.रे, प.रे

## अध्याय 4 – आईटी सुरक्षा की समीक्षा

### लेखापरीक्षा उद्देश्य 3

आईटी सुरक्षा तंत्र की समीक्षा यह सुनिश्चित करने के लिए कि यह सभी व्यवसाय की महत्वपूर्ण जानकारी और आईटी परिसंपत्ति को हानि, क्षति या दुरुपयोग से उचित रूप से बचाने में सक्षम है।

आपदा बहाली योजना (डीआरपी)/व्यवसाय निरंतरता योजना (बीसीपी) की समीक्षा, आकस्मिक परिस्थितियों की स्थिति में संस्था के व्यवसाय में निरंतरता सुनिश्चित करने के लिए।

कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली भाड़ा संचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) का भाग है, जिसमें एफओआईएस के अन्य मॉड्यूल/एप्लीकेशन्स से इंटरफेस हैं और विभिन्न रेलगाड़ियों के लिए कर्मिदल की बुकिंग और तैनाती, रेल संचालन के लिए कर्मिदल की सक्षमता की पुष्टि जैसे महत्वपूर्ण कार्य कवर करता है और महत्वपूर्ण डेटा कैचर कर लेता है जो सुरक्षित रेल संचालन के लिए बहुत महत्वपूर्ण हैं। इसके अलावा, सीएमएस कर्मिदल के विभिन्न भत्तों से संबंधित डेटा भी व्यवस्थित रखता है। इस प्रकार यह महत्वपूर्ण है कि पर्याप्त निवारक, खोजी और सुधारात्मक उपाय अपनाये जाएं ताकि सीएमएस की गोपनीयता, अखंडता; उपलब्धता सुरक्षित की जा सके और सुरक्षित, सुगम, समय पर और निरंतर रेल संचालन सुनिश्चित किया जा सके।

रेलवे बोर्ड ने अप्रैल/मई 2008 में अपनी बेसलाइन आईटी सुरक्षा नीति बनाई जिसके अंतर्गत क्रिस/जोनल रेलवे/एकल इकाईयों द्वारा सहायक प्रक्रिया और निर्देश निकाले जाने थे। बेसलाइन आईटी सुरक्षा नीति आईटी सुरक्षा के विभिन्न पहलुओं को सम्बोधित करती हैं जिसमें पर्यावरण और स्थान सुरक्षा, उपकरण सुरक्षा, भौतिक अभिगम नियंत्रण, डेटा अभिगम अधिकार, प्रयोगकर्ता पहचान और विशेषाधिकार प्रबंधन, पासवर्ड प्रबंधन, व्यवसाय निरंतरता योजना, डेटा बैकअप, एप्लीकेशन विकास और रखरखाव सुरक्षा, वायरस और दुर्भावपूर्ण सॉफ्टवेयर के प्रति सुरक्षा, इंटरनेट/ई-मेल सुरक्षा, सॉफ्टवेयर और पैच प्रबंधन आदि शामिल हैं।

लेखापरीक्षा ने देखा कि आरबी की बेसलाइन सुरक्षा नीति के बाद, 13 जोनल रेलवे<sup>63</sup> में सीएमएस से संबंधित कोई भी आईटी सुरक्षा नीति या सहायक प्रणाली और निर्देश तैयार नहीं किये गये। उत्तर में, उरे, पूरे, दपूमरे और दपूरे ने कहा कि मामला क्रिस/सीएओ (एफओआईएस) कार्यालय से संबंधित है।

तथापि, सीएमएस एप्लीकेशन सुरक्षा की लेखापरीक्षा आईआर की बेसलाइन आईटी सुरक्षा नीति/क्रिस सूचना सुरक्षा नीति को ध्यान में रखते हुये व्यापक रूप से की गई थी। इस संबंध में लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित प्रकार हैं:

#### 4.1 भौतिक अभिगम नियंत्रण

प्रणाली के भौतिक जोखिमों में भौतिक क्षति, सूचना की चोरी तथा प्रकटन/कॉपी करना शामिल है। आईटी प्रणाली का भौतिक नियंत्रण आईटी प्रणाली या उनके खराब होने के लिए अप्राधिकृत पहुंच से बचाव सुनिश्चित करता है।

आईआर की बेसलाइन आईटी सुरक्षा प्रणाली के अनुसार, कम्प्यूटर रूम प्रतिबंधित क्षेत्र होना चाहिये, परिसर में केवल अधिकृत व्यक्ति को प्रवेश करने की अनुमति होनी चाहिये और उचित अभिगम प्रणाली होनी चाहिये। कम्प्यूटर रूम में सभी आंगतुकों के रेलवे स्टाफ के प्राधिकृत सदस्य द्वारा हमेशा निगरानी की जानी चाहिये।

12 जोनल रेलवे<sup>64</sup> की विभिन्न लॉबियों के दौरे के दौरान, यह देखा गया कि लॉबियों में अनाधिकृत व्यक्तियों के प्रवेश रोकने और पता लगाने और चोरी/क्षति से आईटी परिसंपत्तियों को बचाने के लिए पर्याप्त उपाय<sup>65</sup> नहीं अपनाये गये थे। विभिन्न जोनों में, सीसीटीवी कैमरों जैसे खोजी सुरक्षा उपाय या तो लगाये ही नहीं गये थे या उनकी अपर्याप्त संख्या लगाई थी जैसाकि *परिशिष्ट XXV* में विस्तृत रूप से दिया गया है।

उत्तर में (सितम्बर 2015), आरबी ने कहा कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी कर दिये गये हैं।

<sup>63</sup> दरे, मरे, उपरे, उरे, पूरे, उपूरे, दपूरे, उमरे, दपूमरे, पमरे, दमरे, परे और दपूरे

<sup>64</sup> प.रे, द.प.रे, पू.रे, द.पू.रे, उ.प.रे, द.म.रे, पू.त.रे, उ.म.रे, उ.पू.रे, पू.म.रे, एवं प.म.रे

<sup>65</sup> इलैक्ट्रॉनिक दरवाजे का ताला, बायो मेट्रिक दरवाजे का ताला, स्वाइप कार्ड, सुरक्षा गार्ड आदि।

**सीएमएस प्रयोगकर्ता:** सीएमएस का प्रयोग विभिन्न स्तरों पर विभिन्न प्रयोगकर्ताओं, जिन्हें विभिन्न सुविधाएं प्राप्त हैं, के द्वारा किया जाता है। यह मुख्यतः प्रणाली प्रशासक, डेटाबेस प्रशासक, डेटाबेस प्रयोगकर्ता और सॉफ्टवेयर (एप्लीकेशन) अभिगम प्रयोगकर्ता द्वारा प्रयोग किया जाता है। सॉफ्टवेयर एप्लीकेशन अभिगम प्रयोगकर्ताओं में लॉबी के लिए पर्यवेक्षक प्रयोगकर्ता बनाने हेतु मुख्य प्रयोगकर्ता, लॉबी के लिए रेलगाड़ी क्लर्क (टीएनसी) प्रयोगकर्ता बनाने हेतु और साइन ऑन/ऑफ अनुमोदित करने के लिए पर्यवेक्षक प्रयोगकर्ता (लोको/ट्रैफिक), विभिन्न यातायात परामर्श पर कर्मिदल की बुकिंग हेतु टीएनसी प्रयोगकर्ता और क्योस्क के लिए कर्मिदल कंसोल प्रयोगकर्ता जो प्रत्येक कर्मिदल कंसोल प्रयोगकर्ता को उसका व्यक्तिगत विवरण देखते हुये साइन ऑन/ऑफ के लिए क्योस्क के माध्यम से सीएमएस अभिगम के लिए सक्षम करता है आदि शामिल हैं।

आईआर की बेसलाइन आईटी सुरक्षा नीति के अनुसार, प्रत्येक यूजर आईडी को विशेष रूप से एक ही उपयोगी को पहचानना चाहिये। गुप या साझे यूजर आईडी नहीं बनाने चाहिये जब तक आईटी विभाग, सुरक्षा प्रबंधक द्वारा स्पष्ट रूप से अनुमत और अनुमोदित न हो। प्रत्येक पासवर्ड में न्यूनतम लंबाई, प्रतिबंधित शब्द/फार्मेट होना चाहिए और अन्य प्रतिबंधों के बीच वैध अवधि होनी चाहिए। सभी सूचना प्रणाली लाभ उस समय वापस लेने चाहिए जब सदस्य का स्थानांतरण होगा या रेलवे की सेवा समाप्त हो जाती है। इसके अतिरिक्त, डेटा अभिगम अधिकार जानने की आवश्यकता के आधार पर दिये जायेंगे। इस संबंध में, लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित प्रकार हैं:

#### 4.2 तार्किक अभिगम नियंत्रण- पासवर्ड नीति

अनधिकृत पहुंच के प्रति कम्प्यूटर स्रोतों (डेटा, प्रोग्राम आदि) को सुरक्षित करने के लिए लक्षित साफ्टवेयर नियंत्रण के रूप में एक सिस्टम को तार्किक पहुंच नियंत्रण के रूप में वर्गीकृत किया जाता है। इस संदर्भ में, लेखापरीक्षा में निम्नलिखित मामले देखे गए:

##### पासवर्ड नीति

क्रिस की आईएस सुरक्षा (पासवर्ड) नीति के अनुसार, पासवर्ड की लम्बाई प्रयोगकर्ता एकाउंट के लिए न्यूनतम छह अक्षर तथा प्रशासक

एकाउंट के लिए 10 अक्षर होनी चाहिए तथा अपर केस और लोवर केस अक्षरों, अंकों तथा स्वीकृत विशेष अक्षरों का एक संयोजन होना चाहिए।

- नमूना जांच से पता चला कि सीएमएस ने न तो लोवर/अपर केस अक्षर, अंक और विशेष अक्षर वाला पासवर्ड सुनिश्चित किया न ही प्रणाली प्रशासक/डेटाबेस प्रयोगकर्ता के लिए न्यूनतम 10 अंक का पासवर्ड सुनिश्चित किया और '123456' जैसा न्यूनतम छः अंक का सामान्य पासवर्ड स्वीकार किया। एप्लीकेशन स्तर पर, सीएमएस ने प्रथम लॉगइन में पासवर्ड के परिवर्तन तथा पासवर्ड के आवधिक परिवर्तन का दबाव दिए बिना एकल अक्षर प्रयोगकर्ता आईडी के साथ पासवर्ड स्वीकृत किया और सिस्टम के लॉगइन/अभिगम में कर्मिदल को सक्षम बनाया।
- विभिन्न प्रकार के प्रयोगकर्ताओं से संबंधित डेटा के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

प्रयोगकर्ता का प्रकार	विवरण
कर्मिदल कंसोल प्रयोगकर्ता (ड्राइवर/गार्ड)	सभी जोनल रेलवे के 11.91 प्रतिशत से 100 प्रतिशत के बीच प्रयोगकर्ता समान पासवर्ड का प्रयोग कर रहे थे, यद्यपि यह कूट रूप से डिफॉल्ट पासवर्ड था।
लोको निरीक्षक/ वरिष्ठ लोको निरीक्षक/ मुख्य लोको निरीक्षक	सभी जोनल रेलवे के 74.01 प्रतिशत (दपूम) और 98.53 प्रतिशत (पूरे) के बीच प्रयोगकर्ता एक ही पासवर्ड का प्रयोग कर रहे थे।
सीएमएस प्रयोगकर्ता (पर्यवेक्षक/टीएनसी)	सभी जोनल रेलवे के 36.68 प्रतिशत और 87.82 प्रतिशत के बीच प्रयोगकर्ता एक ही पासवर्ड का प्रयोग कर रहे थे।

इस तथ्य को ध्यान में रखते हुये कि आईडी सभी को दिखाई देती है और पासवर्ड का आसानी से अनुमान लगाया जा सकता है, प्रोक्सी प्रयोगकर्ता द्वारा अनाधिकृत अभिगम/लॉग इन की संभावना को समाप्त नहीं किया जा सकता इसके अतिरिक्त जैसा कि रिपोर्ट में पैराग्राफ 2.5.4.5 के अंतर्गत उल्लिखित तथ्यों से स्पष्ट है कि कर्मिदल अपनी अनुपस्थिति के दौरान लॉग इन पाया गया था।

इस प्रकार, आईआर की बेसलाइन आईटी सुरक्षा नीति/क्रिस सूचना सुरक्षा नीति में निर्धारित मूल सुरक्षा उपायों को सीएमएस संसाधनों की सुरक्षा और संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए नहीं अपनाया गया था।

उत्तर में (सितम्बर 2015), आरबी ने सुधारात्मक कार्यवाही हेतु लेखापरीक्षा निष्कर्षों को स्वीकार किया।

(अनुबंध- 35, 36, 37)

#### 4.3 खराब प्रयोगकर्ता प्रोफाइल प्रबंधन

प्रशासनिक/पर्यवेक्षी विशेषाधिकार अवास्तविक(डमी) प्रयोगकर्ताओं को दिए गए थे। दिए गए विशेषाधिकार प्रयोगकर्ताओं की आवश्यकता व पदनाम के अनुरूप नहीं थे, पर्यवेक्षी विशेषाधिकारों से समझौता किया गया तथा इसके परिणामस्वरूप डेटा सत्यनिष्ठा की हानि/सिस्टम का दुरुपयोग तथा कर्मिदल की गलत बुकिंग हो सकती है। सीएमएस प्रयोगकर्ता अस्पष्ट/लॉबी नाम में बनाये गये थे और आउटसोर्सड स्टाफ को अलग से यूजर आईडी नहीं दिया गया था। इससे वास्तविक व्यक्ति जिसने डेटा बनाया था, उसको पहचानने की विफलता, सीएमएस के गलत संचालन के लिए जिम्मेदारी निर्धारित करने में विफलता हो सकती है। लेखापरीक्षा निष्कर्षों/इस संबंध में देखी गई अनियमितताओं के उदाहरण निम्नलिखित प्रकार हैं:

- **आउटसोर्सड स्टाफ को अनियमित विशेषाधिकार:** दरे में कर्मिदल बुकिंग लॉबियों<sup>66</sup> में सीएमएस में अनुबंधात्मक आउटसोर्सड एजेंसी के माध्यम से डेटा डाला गया जबकि आउटसोर्सड स्टाफ को पृथक प्रयोगकर्ता आईडी व पासवर्ड आवंटित नहीं किया गया था। प्रत्येक सीएमएस प्रयोगकर्ता द्वारा सामान्य प्रयोगकर्ता आईडी तथा पासवर्ड को शेयर किया गया था।
- दमरे में, 1,16,383 मामलों में व्यक्ति जिसने कर्मिदल को बुक किया था, उसी ने पर्यवेक्षण स्वीकृति भी दी थी। जो यह दर्शाता है कि अधिकतर मामलों में बाहरी स्टाफ द्वारा पर्यवेक्षण स्वीकृति मंजूर की जा रही थी जो निर्धारित प्रक्रियाओं के विपरीत तथा इसलिए अनियमित थी।

<sup>66</sup> तम्बरम, चेन्नई इगमोर, चेन्नई सेंट्रल, टीरुवोट्टीयुर, अराक्कोनम तथा जोलरपेट्टई

- पूरे में, जांच की गई लॉबियों के बाहरी स्टाफ सहित सारे स्टाफ ने सामान्य प्रयोगकर्ता आईडी तथा पासवर्ड का उपयोग किया।
- रेलवे सीएमएस प्रयोगकर्ता को अनियमित विशेषाधिकार: डेटा विश्लेषण के दौरान, लेखापरीक्षा ने विभिन्न जोनों में देखा कि प्रशासनिक/पर्यावेक्षीय विशेषाधिकार गैर-वर्तमान/ अवास्तविक (डमी) रेलवे प्रयोगकर्ताओं को दिये गये थे या दिये गये अधिकार प्रयोगकर्ता के पद के अनुसार नहीं थे। प्रयोगकर्ता अस्पष्ट/लॉबी नाम में बने हुये पाये गये थे जो वास्तविक प्रयोगकर्ता की पहचान प्रकट नहीं करते थे। (परिशिष्ट - XXVI)

(अनुबंध- 38)

- पर्यवेक्षी आईडी का उपयोग करते हुए सीएमएस प्रयोगकर्ताओं द्वारा निष्पादित विभिन्न भूमिकाएँ/कार्य

क्रिस के सीएमएस दस्तावेजीकरण के अनुसार रेलगाड़ी लिपिक व पर्यवेक्षक को भिन्न भूमिकाएं प्रदान की गई है तथा इसे वास्तविक प्रयोगकर्ताओं द्वारा निष्पादित करना अपेक्षित होता है।

- सीएमएस प्रयोगकर्ता नियमावली के अनुसार, कर्मिदल के साइन ऑन/ऑफ गतिविधि को स्वीकृत करने के पर्यवेक्षी कार्य को कर्मिदल पर्यवेक्षक द्वारा किया जाना है। कर्मिदल कॉलिंग, बुकिंग तथा उनके साइन के अनुमोदन से संबंधित डेटा के विश्लेषण से पता चला कि 11 जोनल रेलवे<sup>67</sup> में, 2071319 मामलों में से 669393 मामलों में, कॉलिंग लिपिक, बुकिंग लिपिक तथा पर्यवेक्षक की उपयोगकर्ता आईडी एक ही पाई गई।

(अनुबंध- 39)

- उरे के दिल्ली मंडल के लॉबी दौरे के दौरान यह देखा गया कि एकीकृत<sup>68</sup> प्रयोगकर्ता आईडी को सीएमएस प्रचालन के लिए बनाया गया था तथा अधिकांश लॉबियों में सहायक लोको पायलट/लोको पायलट शंटर (एएलपी/एलपीएस) कर्मिदल बुकिंग तथा उनके साइन ऑन/साइन ऑफ को स्वीकृत करने हेतु अपने कर्मिदल

<sup>67</sup> पूरे, उरे, उपरे, परे, पूसीरे, मरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दरे, उमरे

<sup>68</sup> उपयोगकर्ता जिसके पास पर्यवेक्षीय कार्य और ट्रेन लिपिक कार्य का विशेषाधिकार हो



नियंत्रक/पर्यवेक्षक की एकीकृत<sup>69</sup> प्रयोगकर्ता आईडी तथा पासवर्ड का उपयोग कर रहे थे। दरे, दपरे तथा अन्य जोनल रेलवे में भी यही स्थिति देखी गई।

इस प्रकार, वास्तविक प्रयोगकर्ता द्वारा पर्यवेक्षी कार्यों का निष्पादन न करना सीएमएस के परिचालनों पर प्रभाव डाल सकता था जैसाकि पैराग्राफ संख्या 2.5.4.5, 3.1 आदि में बताया गया है तथा इससे सिस्टम की सुरक्षा से भी समझौता किया गया, जिससे रेल संचालन में जोखिम हो सकता है।

- विविध यूजर आईडी (विभिन्न प्रोफाइल) बनाना और सीएमएस एप्लीकेशन प्रयोगकर्ता अकाउंट का निष्क्रियकरण न करना

सीएमएस प्रयोगकर्ता डेटा के विश्लेषण के साथ-साथ लॉबी में सीएमएस संचालन/अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि प्रयोगकर्ताओं के पास विविध आईडी थे, प्रयोगकर्ता आवश्यकता से अधिक बनाये गये थे, पूर्व अधिकारी सीएमएस प्रयोगकर्ता के रूप में सक्रिय थे जैसा कि *परिशिष्ट XXVII* में दिये गये विवरण से स्पष्ट है।

इस प्रकार, प्रयोगकर्ता का डेटाबेस समय पर अपडेट नहीं किया गया है और पूर्व अधिकारियों के आईडी के प्रयोग से दुरुपयोग हो सकता है।

#### 4.4 डेटाबेस प्रशासक (डीबीए) के कार्यों की निगरानी न करना/लेखापरीक्षा ट्रेल का अभाव

सीएमएस विकास और रखरखाव कार्य नई दिल्ली में क्रिस, सीएमएस समूह, द्वारा किया जाता है, जिसमें अन्य कार्यों के साथ, एप्लीकेशन की प्रोग्रामिंग, सॉफ्टवेयर के विकास/बदलाव की जांच, डेटाबेस का प्रबंधन/डेटाबेस अपडेट करना, प्रयोगकर्ताओं का प्रबंधन आदि शामिल होता हैं।

लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराई गई सूचना के अनुसार, सात प्रयोगकर्ताओं के पास डीबीए विशेषाधिकार थे। इसके अलावा, 40 क्रिस प्रयोगकर्ताओं के पास एप्लीकेशन स्तर पर प्रशासनिक विशेषाधिकार थे तथा उनमें से एक के पास कई आईडी के साथ प्रशासनिक विशेषाधिकार थे। डीबीए विशेषाधिकार वाले प्रयोगकर्ता सीएमएस तालिकाओं तक पहुंच सकते हैं तथा उनकी गतिविधियों की किसी मॉनीटरिंग के बिना डेटाबेस में

<sup>69</sup> उपयोगकर्ता जिसके पास पर्यवेक्षक और ट्रेन लिपिक (टीएनसी) का विशेषाधिकार हो

बैकएंड से कर सकते हैं क्योंकि न तो डीबीए की गतिविधियों की मॉनीटरिंग के लिए किसी लॉग/लेखापरीक्षा ट्रायल को अनुरक्षित किया गया न ही एकल व्यक्ति तक पहुंच को प्रतिबंधित करने जैसे अन्य उपायों को डेटाबेस में किसी अनधिकृत तथा न पता लगाने वाले परिवर्तनों से बचाने के लिए अपनाया गया।

अपेक्षित लॉग/लेखापरीक्षा ट्रायल अथवा अन्य सुधारात्मक उपायों (पहुंच प्रतिबंधित करने जैसे) के अभाव के परिणामस्वरूप प्रशासनिक विशेषाधिकारों वाले प्रयोगकर्ताओं की अनाधिकृत गतिविधियों को मॉनीटर करने/उनका पता लगाने में विफलता होगी।

उत्तर में (सितम्बर 2015) आरबी ने क्रिस की टिप्पणी को समर्थित किया कि लेखापरीक्षा निष्कर्षों को आवश्यक कार्यवाही हेतु नोट कर लिया गया है।

#### 4.5 एंटी वायरस और ऑपरेटिंग सिस्टम के पैचेज को संस्थापित/अपडेट न करना

क्रिस की आईएस नीति के अनुसार, संबंधित समूहों के सिस्टम प्रशासक/प्रयोगकर्ताओं को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उनके द्वारा प्रबंधित सर्वर तथा अन्य घटकों में उचित एन्टी वायरस सॉफ्टवेयर<sup>70</sup> तथा नवीनतम परिचालन सिस्टम (ओएस) पैचेज<sup>71</sup> को संस्थापित किया गया है। इसके अतिरिक्त, आईआर बेसलाइन आईटी सुरक्षा नीति के अनुसार, व्यक्तिगत कम्प्यूटर और आंतरिक नेटवर्क से जुड़े कम्प्यूटरों में रिमोट एक्सेस चैनल द्वारा एंटीवायरस को हमेशा चालू रखना चाहिये और नियमित रूप से अपडेट करना चाहिये।

- 2 मार्च 2015 को सीएमएस की समीक्षा से पता चला कि विंडो ओएस आधारित सर्वरों में अपडेटेड एन्टी-वायरस सॉफ्टवेयर नहीं था। (24 फरवरी 2015 को अंतिम बार अपडेट किया गया था)।

<sup>70</sup> एंटी वायरस या एंटीवायरस सॉफ्टवेयर कम्प्यूटर सॉफ्टवेयर है जो, गलत सॉफ्टवेयर को रोकने, पहचानने और हटाने के लिये प्रयोग किया जाता है।

<sup>71</sup> पैच एक सॉफ्टवेयर है जो कम्प्यूटर प्रोग्राम या उसके सहायक डेटा को अपडेट करने, प्रणाली के निष्पादन को सुधारने या समस्या दूर करने के लिये बनाया गया है। इसमें सुरक्षा भेद्यता सही करना भी शामिल है।

- लीनक्स/एआईएक्स ओएस वाले सर्वरों पर पैचेज को 27 जनवरी 2012 को अंतिम बार अपडेट/संस्थापित किया गया था।
- थिन क्लाउंट/विंडोज आधारित पीसी सीएमएस परिचालनों के लिए विभिन्न जोनों में उपयोग में थे। द.रे में, चयनित कीयोस्क में उपयुक्त एन्टीवायरस सॉफ्टवेयर का वर्जन (क्वीक हील एन्टी वायरस प्रो 2014) पुराने था तथा उन्हें 4 मई 2014 से अपडेट नहीं किया गया था। द.म.रे में, एन्टी वायरस सॉफ्टवेयर हैदराबाद (एचवाईबी) लॉबी की सीएमएस मशीनों में उपयोग में थे परन्तु सिकंदराबाद (एससी) लॉबी की सीएमएस मशीनों में नहीं। उ.रे की जींद लॉबी में, बुकिंग के लिए उपयुक्त पीसी में एन्टी वायरस का ट्रायल वर्जन था।
- लेखापरीक्षा के लिए चयनित म.रे, पू.रे, पू.त.रे, उ.म.रे, उ.पू.रे, द.पू.रे, उ.प.रे, द.प.रे तथा पू.म.रे में लॉबियों की सीएमएस मशीनों में एन्टी वायरस सॉफ्टवेयर संस्थापित/अपडेट नहीं था।

इस प्रकार, अपडेट एन्टी वायरस सॉफ्टवेयर/अपडेट सॉफ्टवेयर पैचेज की कमी का अनुचित लाभ लिया जा सकता है तथा सीएमएस के सुचारू परिचालनों में विघ्न पड़ता है।

#### 4.6 व्यवसाय निरन्तरता योजना/आपदा बहाली योजना (बीसीपी/डीआरपी) की समीक्षा

बीसीपी/डीआरपी के उत्पादन तथा अनुरक्षण करने का उद्देश्य संगठन की आईटी परिसंपत्ति की अखंडता सुनिश्चित करना तथा महत्वपूर्ण सिस्टमों के अप्रत्याशित अवरोधन से उत्पन्न जोखिमों को कम करना तथा व्यवसायिक गतिविधियों में निरन्तरता लाना है।

सीएमएस प्रणाली का नई दिल्ली में एक केन्द्रीकृत कम्प्यूटर डेटा केन्द्र है जिसका प्रबंधन क्रिस द्वारा 2007-08 से प्रणाली की शुरुआत से ही किया जा रहा है। क्रिस ने सीएमएस की बाधारहित प्रचालन को सुनिश्चित करने के लिए जून 2012 में एक बीसीपी/डीआरपी रखने की प्रक्रिया प्रारम्भ की और जनवरी 2015 की समाप्ति तक, बीसीपी/डीआरपी के क्रियान्वयन का कार्य अभी प्रक्रियाधीन था।

जोनल/मंडलीय/लॉबी स्तर पर, सभी जोनल रेलवे में संरचित और दस्तावेजीकृत बीसीपी/डीआरपी नहीं थी। 24x7 कनेक्टिविटी को

सुनिश्चित करने के लिए रूट एवं मीडिया विविधता/वैकल्पिक संचार माध्यम विभिन्न जोनों की लॉबियों में उपलब्ध नहीं थे। कनेक्टिविटी/लिनक खराबी, सेन्ट्रल सर्वर और सीएमएस क्लाइंट मशीनों के बीच नेटवर्क की धीमी स्पीड विभिन्न जोनों की लॉबियों में अनवरत सीएमएस प्रचालनों की बाधा हेतु मुख्य कारण थी।

कई लॉबियों में वैकल्पिक विद्युत आपूर्ति की व्यवस्था पर्याप्त नहीं थी। अधिकतर लॉबियों में सीएमएस उपस्कर/उपकरणों को एएमसी के अंतर्गत कवर नहीं किया गया था।

विभिन्न लॉबियों में त्रुटिपूर्ण उपस्कर को तत्काल बदलने के लिए चालू स्पेयर उपस्कर/उपकरण उपलब्ध नहीं थे।

अग्नि शमन पुराने हो गए थे/प्रतिष्ठापित नहीं किए गए थे और स्मोक डिटेक्टर/फायर अलार्म प्रणाली प्रतिष्ठापित नहीं की गई थी।

*(परिशिष्ट -XXVIII)*

रेलवे बोर्ड ने उत्तर (सितम्बर 2015) में क्रिस की टिप्पणी का पृष्ठांकन किया कि लोकल साइट (डेटा सेंटर/उत्पादन परिवेश) पर उनके आपदा बहाली सेटअप को चालू कर दिया गया है।

रेलवे बोर्ड का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि क्रिस डीआर योजना के केवल चरण-I को लोकल साइट (अर्थात डेटा सेंटर/उत्पादन परिवेश) पर चालू किया गया है और दूरस्थ स्थान पर डीआर साइट के लिए डीआर योजना के चरण-II को कार्यान्वित नहीं किया गया है। चूंकि लोकल डीआर सेटअप (साथ-साथ डेटा सेंटर/उत्पादन परिवेश सेटअप) में कई जोखिमों की संभावना है जो 24x7 आधार पर निरंतर सीएमएस परिचालनों के लिए डीआर साइट रखने के उद्देश्य को प्राप्त नहीं कर सकता, इसलिए दूरस्थ स्थान पर डीआर सेटअप रखने के लिए डीआर योजना के चरण-II के कार्यान्वयन को शीघ्रता से किए जाने की आवश्यकता है।

इसके अलावा, विभिन्न जोनों में पर्याप्त अवसंरचना उपलब्ध कराने और सुधारात्मक एवं निवारक उपायों को अपनाने की आवश्यकता का समाधान नहीं किया गया है जिससे निरंतर सीएमएस सेवाओं में या तो बाधा आती है या आ सकती है।

#### 4.7 सीएमएस डेटा बैकअप का गैर/अनियमित रख-रखाव

क्रिस आईएस नीति के अनुसार, विभिन्न रेलवे परियोजनाओं के निरन्तर परिचालन को सुनिश्चित करने के लिए सभी परियोजनाओं द्वारा डेटा के दूरस्थ/ऑफसाइट बैकअप को अनुरक्षित करना अपेक्षित है। क्रिस का सीएमएस ग्रुप, जो सीएमएस का केन्द्रीकृत डेटाबेस रख-रखाव कर रहा है, के पास डेटा/सूचना की महत्वपूर्णता की पहचान, डेटा के बैकअप हेतु प्रक्रियाओं, डेटा के बैकअप का इसकी एकरूपता सुनिश्चित करने हेतु सत्यापन तथा समय पर बहाली, ऑनसाइट/ऑफसाइट डेटा बैकअप की सुरक्षा, बैकअप डेटा के अनुरक्षण की अवधि आदि जैसे मामलों को सम्बन्धित करने वाली कोई औपचारिक प्रलेखित बैकअप नीति नहीं थी।

विभिन्न सीएमएस ग्रुप सदस्यों के लिए निर्धारित ड्यूटी सूची के अनुसार, डेटा के दैनिक बैकअप तथा साप्ताहिक बैकअप को क्रिस द्वारा अनुरक्षित किया जाना था। जनवरी 2015 में क्रिस द्वारा अनुसरित की जा रही बैकअप प्रक्रिया की लेखापरीक्षा समीक्षा के अनुसार, दैनिक बैकअप को नहीं लिया जा रहा था। क्रिस कोई दूरस्थ साइट बैकअप का भी अनुरक्षण नहीं कर रहा था। यह कहा गया कि सीएमएस के बैकअप की रैन्डम रूप से जांच की जाती है परन्तु अभिलेखों/लॉग्स के अभाव में इस तथ्य की पुष्टि नहीं की जा सकी कि जांच कब की गई। इस प्रकार, सीएमएस प्रणाली में किसी उचित डेटा बैकअप प्रक्रियाओं का अभाव अप्रत्याशित परिस्थितियों में सीएमएस के परिचालन को जोखिम भरा बनाता है।

उत्तर (सितम्बर 2015) में रेलवे बोर्ड ने क्रिस की टिप्पणी का पृष्ठांकन किया कि दूरस्थ साइट बैकअप का अनुरक्षण किया जाएगा।

## अध्याय 5 – ठेकागत मामलों, आईटी प्रचालनों, परियोजना प्रबंधन/मॉनीटरिंग की समीक्षा

### लेखापरीक्षा उद्देश्य 4

यह सुनिश्चित करने के लिए ठेकागत मामलों, आईटी प्रचालनों और परियोजना प्रबंधन/मॉनीटरिंग की समीक्षा करना कि विभिन्न ठेका, आईटी प्रचालनों, परियोजना प्रबंधन और मॉनीटरिंग पहलुओं का पर्याप्त रूप से समाधान किया गया था।

#### 5.1 अपूर्ण परियोजना कार्यान्वयन

सीएमएस परियोजना को चरणों में कार्यान्वयन की मंजूरी दी गई थी। पहले दो चरणों में 302 कर्मिदल लॉबियों और अंतिम चरण में 36 साइन ऑन/ऑफ (प्रतिदिन) के न्यूनतम औसत के आधार पर सीएमएस एप्लीकेशन के चालू करने हेतु प्रशिक्षण केंद्रों और नियंत्रण कार्यालयों सहित 445 कर्मिदल लॉबियों/स्थानों की मंजूरी दी गई थी।

रेलवे बोर्ड द्वारा चरण-1 के तहत सीएमएस परियोजना के कार्यान्वयन की लक्ष्य तिथि 7 मार्च, 2007 निर्धारित की गई थी। इसके अतिरिक्त वर्ष 2007-08 के रेल मंत्री के रेल बजट भाषण के अनुसार रॉलिंग स्टॉक अनुरक्षण और जांच, राजस्व विभाजन, कर्मिदल प्रबंधन, नियंत्रण चार्टिंग, सीओआईएस आदि सहित एफओआईएस के सभी माइयूल को समयबद्ध तरीके से 2010 तक एकीकृत और कार्यान्वित किया जाना था।

यद्यपि अत्यधिक समय बीत जाने के बावजूद भी कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली के विकास और कार्यान्वयन का कार्य पूरा नहीं हो पाया था जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

- बायो मीट्रिक प्रणाली का कार्यान्वयन न होना

पूरे, पूमरे, उमरे, उपूरे, दपूरे, दपूमरे, पूसीरे, दमरे, पमरे और दपरे में बायोमीट्रिक प्रणाली को कार्यान्वित नहीं किया गया था। चयनित लॉबियों की नमूना जांच के दौरान यह देखा गया कि किओस्क के साथ एकीकृत बायोमीट्रिक प्रणाली को उरे की तीन लॉबियों, मरे की दो

लॉबियों, दरे की एक लॉबी और उपरे, पूतरे और परे की सभी चयनित लॉबियों में प्रतिष्ठापित किया गया था।

बायोमीट्रीक प्रणाली के अभाव के परिणामस्वरूप कर्मिदल की मैनुअल जांच हुई जिसमें प्रोक्सी के माध्यम से कर्मिदल की बुकिंग की संभावना होती है।

रेलवे बोर्ड ने उत्तर (सितंबर 2015) में कि बायोमीट्रीक मॉड्यूल को नेटवर्क समस्याओं के कारण पहले कार्यान्वित नहीं किया जा सका जिसका अब समाधान कर दिया गया है और प्रणाली को नई लॉबियों में कार्यान्वित किया जा रहा है। तथापि, इसको अननुपालक थिन क्लाइंट वाली पहले से चालू लॉबियों में कार्यान्वित नहीं किया जा सकता क्योंकि इसे अंगूठे/उंगली की छाप के स्थानीय संग्रहण के लिए अपग्रेडेट क्लाइंट की आवश्यकता है।

रेलवे बोर्ड का उत्तर स्वयं विरोधाभाषी है क्योंकि एक तरफ रेलवे बोर्ड ने बताया कि बायोमीट्रीक प्रणाली को नेटवर्क समस्याओं के कारण पहले कार्यान्वित नहीं किया जा सका और दूसरी तरफ अब उन्होंने बताया कि इसे अननुपालक थिन क्लाइन्ट्स के कारण पहले से चालू लॉबियों में कार्यान्वित नहीं किया जा सकता।

- **उप-नगरीय माइयूल का गैर-कार्यान्वयन**

पूरे, दपूरे, दरे, परे, मरे और महानगरीय शहरों में ईएमयू ट्रेनों के रनिंग स्टॉफ के 100 प्रतिशत संचलन को कैचर करने के लिए सीएमएस में उपनगरीय माइयूल की आवश्यकता है। माइयूल का कार्यान्वयन पूरा नहीं हुआ है जिसके कारण प्रणाली का निर्धारित उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

रेलवे बोर्ड ने उत्तर (सितंबर 2015) में क्रिस की इस टिप्पणी का समर्थन किया कि माइयूल को कार्यान्वित कर दिया गया है किंतु इसके उपयोग रेलवे पर निर्भर करता है। तथापि, लेखापरीक्षा ने नोट किया कि माइयूल प्रयोग में नहीं है।

- **सीएमएस का अन्य सूचना प्रणालियों के साथ गैर/अपूर्ण एकीकरण**

मार्च 2008 में क्रिस के साथ किए गए समझौता ज्ञापन के अनुसार सीएमएस को मैसेज ब्रोकर टाइप एप्लीकेशन के माध्यम से कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली एवं माल ढुलाई प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस)

तथा कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली और नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन/समेकित कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (सीओए/आईसीएमएस) के बीच सूचना के आदान-प्रदान हेतु इंटरफेस करना था। इसके अतिरिक्त, जुलाई 2014 में, रेलवे बोर्ड ने 31 जुलाई 2014 तक ही इलेक्ट्रानिक रूप में माइलेज बिल को वेतन चिठ्ठा प्रणाली (प्राइम)<sup>72</sup> में स्थानांतरित करने के लिए सभी जोनल रेलवे को निर्देश दिया था।

लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि सीएमएस को एफओआईएस के साथ-साथ सीओए/आईसीएमएस से केवल आंशिक रूप से जोड़ा गया था। हालांकि एफओआईएस और सीएमएस के बीच एकीकरण पूर्णतया सफल नहीं रहा क्योंकि एफओआईएस के रेलगाड़ी आगमन/प्रस्थान डेटा सभी रेलगाड़ियों के संबंध में सीएमएस में अपडेट नहीं पाए गए। इसके अलावा, सीओए और आईसी एमएस का एकीकरण भी अपूर्ण/आंशिक था क्योंकि सीएमएस में कोचिंग गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान समय को अपडेट नहीं पाया गया। इसी प्रकार प्राइम के साथ सीएमएस का एकीकरण सभी जोनल रेलवे में नहीं पाया जा सका था।

एफओआईएस, सीएओ और आईसीएमएस के साथ सीएमएस के अपूर्ण एकीकरण के परिणामस्वरूप आगमन पूर्व अवरोधन (पीएडी) और प्रस्थान पूर्व अवरोधन (पीडीडी) की अपूर्ण रिपोर्टें बनी जिससे पीएडी/पीडीडी अभिलेखों का हस्तचालित रूप से अनुरक्षण हुआ और 10 घंटे की सीमा से परे लगातार इयूटी के लिए कर्मिदल के आवागमन मॉनीटरिंग का प्रबंधन भी प्रभावित हुआ क्योंकि रिपोर्टों ने निरंतर चालन इयूटी के संबंध में सभी कर्मिदल के आवश्यक ब्यौरें नहीं दर्शाए। रेलवे बोर्ड ने उत्तर (सितम्बर 2015) में क्रिस की टिप्पणी का पृष्ठांकन किया कि दूसरे एप्लीकेशन के साथ सीएमएस का एकीकरण पहले आशिक था और अब एकीकरण की संस्वीकृति के बाद पूर्णत कार्यान्वित किया जाएगा। क्रिस द्वारा प्राइम के संबंध में यह बताया गया कि डेटा विनिमय हेतु मानक सुविधा उपलब्ध कराई गई है किंतु इसका उपयोग रेलवे पर निर्भर करता है। तथापि, लेखापरीक्षा ने नोट

<sup>72</sup> वेतन चिठ्ठा एवं संबंधित एकीकृत मांड्यूल



किया कि सीएमएस डेटा को सभी जोनल रेलवे में प्राइम एप्लीकेशन में मैनुअल रूप से दर्ज किया जा रहा है।

- **रेलवे बोर्ड के निर्देशों का अननुपालन**

रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार, प्रचालनों की दक्षता, मितव्ययिता और सुगमता के हित में इलेक्ट्रिक और डीजल कर्मिदल एवं गार्ड लॉबियां एक ही स्थान पर होनी चाहिए थी और न की उसी स्थान पर कई कर्मिदल लॉबियां होनी थीं। अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि भारतीय रेल के 18 स्टेशनों/स्थानों<sup>73</sup> पर एक से अधिक लॉबियां हैं।

उपरोक्त दर्शाता है कि रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित लक्ष्य के अनुसार सीएमएस के पूरी तरह रोल आउट के लिए उचित रोड मेड नहीं बनाया जा सका था। रेलवे बोर्ड के लॉबियों के एकीकरण के आदेशों को पूरी तरह से कार्यान्वयन नहीं किया गया था। लॉबियों के एकीकरण की प्रक्रिया को प्रचालनों की मितव्ययिता, दक्षता और सुगमता का लाभ प्राप्त करने हेतु शीघ्रता से किया जाना चाहिए।

## 5.2 कार्यान्वयन की खराब योजना

सीएमएस परियोजना दस्तावेजों के अनुसार, सीएमएस के कम्प्यूटरीकरण के अभिलाभ को भारतीय रेल में सभी कर्मिदल-बुकिंग लॉबियों के कम्प्यूटरीकरण करके और उनको एक डेटा-नेटवर्क से एक-दूसरे से जोड़कर पूर्णतया प्राप्त किया जा सकता है। परियोजना दस्तावेजों के नमूना जांच के साथ-साथ लॉबियों के दौरे के दौरान यह देखा गया कि भारतीय रेल में प्रचालन में सभी लॉबियों को सीएमएस नेटवर्क के अंतर्गत कवर नहीं किया गया था। ब्यौरें निम्नानुसार हैं:

- पूरे में यह पाया गया कि 21 लॉबियों के लिए प्रस्ताव के प्रति पहले चरण में 17 लॉबियों को सीएमएस के कार्यान्वयन की मंजूरी दी गई थी। दुबारा दूसरे चरण में रेलवे बोर्ड ने सीएमएस के कार्यान्वयन हेतु 17 लॉबियों की मंजूरी दी थी। लेकिन 16 लॉबियां

<sup>73</sup> एलएनएल, सीएसटीएम, पीएनवीएल, आईजीपी, पीयूएनई (मरे), एससी, बीजेडए (दमरे), एचडब्ल्यूएच (पूरे), एलकेओ, एमबी, एनडीएलएस, जीजेडबी, एलडीएच (उरे), बीएसबी (उपूरे), वीएसकेपी (पूतरे), एएलडी (उमरे), एमजीएस (पूमरे), एनजीपी (दपूमरे)

जिसे पहले चरण में मंजूरी दी गई थी, को भी दूसरे चरण में कार्यान्वित करने के लिए लॉबियों की मंजूरी सूची में भी शामिल किया गया था। पहले चरण में छूट गई 4 लॉबियों को दूसरे चरण की सूची में जगह नहीं मिल पाई।

- पहले चरण के तहत सीएमएस हेतु चयनित उरे की पीडब्ल्यूएल लॉबी में ईएमयू गाड़ियों पर कर्मिदल की बुकिंग से संबंधित कार्य था लेकिन ईएमयू रेलगाड़ी पर कर्मिदल की बुकिंग का मॉड्यूल विकसित/कार्यान्वित नहीं किया गया था। कनेक्टिविटी/इलेक्ट्रिकल उपकरण की अनुपलब्धता के कारण पीडब्ल्यूएल लॉबी को चालू नहीं किया जा सका। अतः पीडब्ल्यूएल लॉबी को प्रदान किया गया टर्मिनल स्पोर्ट प्रणाली आनंद विहार लॉबी को भेज दिया गया था। तथापि, पीडब्ल्यूएल लॉबी अगस्त 2014 में परिचालन में आई और कर्मिदल की बुकिंग पृथक टीए बना कर की जा रही थी।
- दपरे में कैस्टरलॉक लॉबी केवल चालकों के लिए शुरू की गई है और गाई के लिए अभी भी कार्यान्वित की जानी है।

उपरोक्त तथ्यों से पता चला कि व्यवहार्यता पहलू पर विचार किए बिना सीएमएस एप्लीकेशन के कार्यान्वयन हेतु स्थलों का चयन किया गया था जिसके परिणामस्वरूप प्रचालन हेतु अव्यवहार्य स्थलों की मंजूरी हुई। इसके परिणामस्वरूप बहुमूल्य आईटी संसाधन भी निष्क्रिय पड़े रहे।

### 5.3 निर्धारित लक्ष्य तिथि के अंदर परियोजना का कार्यान्वयन न होना

रेलवे बोर्ड ने तीन चरणों<sup>74</sup> में 747 स्थानों पर सीएमएस एप्लीकेशन के कार्यान्वयन हेतु 2005-06 से 2013-14 की अवधि के दौरान ₹ 80 करोड़ (लगभग) की मंजूरी दी। 31 मार्च 2015 तक 372 लॉबियां<sup>75</sup> चालू हो पायी थी अर्थात् पिछले नौ वर्षों के दौरान केवल 49.8 प्रतिशत लक्ष्य पूरा किया गया है। इतने अधिक विकासशील प्रौद्योगिकी युग में एक परियोजना के कार्यान्वयन में इतनी लम्बी अवधि का लगना प्रशासन के हितों पर बाधा डालता है। विभिन्न जोनों में

<sup>74</sup> चरण-I-153 स्थान, चरण-II-149 स्थान, अंतिम (तीसरा)-चरण- स्टेज I - 220 स्थान और स्टेज -II -225 स्थान

<sup>75</sup> लॉबियों में क्रिस/एनडीएलएस मुख्यालय में एक सीएमएस स्थान और दो प्रशिक्षण स्थान शामिल हैं।

सीएमएस के गैर/विलंबित कार्यान्वयन के कारणों को **परिशिष्ट-XXIX** में दिया गया है।

इस प्रकार, समय पर साइट तैयार न कर पाने में रेल प्रशासन की विफलता से परियोजना के कार्यान्वयन में देरी हुई जिसके कारण आपूर्त किन्तु प्रतिष्ठापित न किए गए टीएसएस उपकरण की वारंटी लेने में भी विफलता हुई। सीएमएस कार्यान्वयन में देरी से रेलवे सीएमएस के कम्प्यूटरीकरण के लाभ से वंचित रह गया। इसलिए, सभी लॉबियों पर सीएमएस के कार्यान्वयन को शीघ्रता से करने के लिए सभी प्रयास किए जाने की आवश्यकता है।

#### 5.4 टर्मिनल प्रचालित करने में प्रशिक्षित कार्मिकों की कमी

चालन स्टॉफ के अधिकतम उपयोग हेतु प्रशासन के पास सीएमएस संभवतः एक शक्तिशाली एमआईएस साधन है। प्रणाली के माध्यम से सृजित की गई विभिन्न एमआईएस रिपोर्ट केवल तभी प्रभावी है जब डेटाबेस अपडेट हो; अर्थात् सभी डेटा, प्रणाली में सही और समय पर भरे जाएं। चूँकि सीएमएस कार्य 24X7 स्वरूप का है, डेटा प्रविष्टि कार्य में भी अत्यधिक श्रमबल गहन है। प्रशिक्षित एवं निपुण श्रमबल सीएमएस के सफल एवं सुगम प्रचालन हेतु अपेक्षित है।

सीएमएस की परियोजना रिपोर्ट के अनुसार प्रति लॉबी स्टाफ, जिसे कोर टीम कहा जाता है, को सीएमएस सॉफ्टवेयर के उपयोग में क्रिस द्वारा प्रशिक्षित किया जाएगा। यह कोर टीम रेलवे में सॉफ्टवेयर के कार्यान्वयन हेतु उत्तरदायी होगी। वे रेलवे में सॉफ्टवेयर प्रशिक्षण देने के लिए प्रशिक्षक के रूप में भी कार्य करेंगे। इस संबंध में, लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां निम्नानुसार है:

जोन	प्रशिक्षित कार्मिक की स्थिति
पूरे	छह स्थानों पर कोर कार्यान्वयन समूह के कुछ ही प्रशिक्षित कार्मिक प्रणाली में कार्य कर रहे थे।
मरे	पुणे मंडल में, क्रिस द्वारा एक कोर कार्यवाहक को प्रशिक्षित किया गया था।
उपरे	जयपुर मंडल की चार लॉबियों में 37 प्रचालकों में से चार प्रचालक प्रशिक्षित नहीं थे।
दपूरे	केजीपी, एडीएल और एनएमपी लॉबियों में कार्यप्रणाली हेतु

	कोई प्रशिक्षित कार्मिक उपलब्ध नहीं था।
	एसआरसी में केवल एक प्रशिक्षित कार्मिक उपलब्ध था। केजीपी और एसआरसी लॉबियों के बाहरी कार्मिकों को कोई अधिकृत प्रशिक्षण नहीं दिया गया था।
दपूमरे	बाहरी प्रचालकों को प्रशिक्षण नहीं दिया गया था।
दपरे	पांच प्रशिक्षित प्रचालकों में से दो कर्मिदल सदस्यों को उनकी रनिंग इयूटी पर वापस भेज दिया गया था, एक को एनसीएमएस स्थान पर स्थानांतरित कर दिया गया था और शेष दो को कहीं और स्थानांतरित कर दिया गया था।
परे	लेखापरीक्षा में नमूना जांच की गई सात लॉबियों में से तीन लॉबियों (साबरमती, पालनपुर, गाँधीधाम) में प्रशिक्षित स्टॉफ उपलब्ध नहीं था।
पूमरे	प्रणाली की कार्यपद्धति में प्रचालक उचित रूप से प्रशिक्षित नहीं थे।

12 जोनल रेलवे<sup>76</sup> में अधिकांश प्रचालक प्रशिक्षण के बिना ही कार्य कर रहे थे।

- नमूना जांच किए गए स्थानों में नए आंगतुकों को प्रशिक्षण प्रदान करने की कोई व्यवस्था नहीं है। लॉबियों के सीएमएस प्रचालकों ने अपना काम पुराने साथियों से सीखा लेकिन उनको कोई औपचारिक प्रशिक्षण नहीं दिया गया था। इसके अलावा, प्रयोगकर्ता सीएमएस प्रचालन की नियमपुस्तक/दस्तावेजीकरण से अनभिज्ञ थे। पूरे की एसएन, सीएमएस लॉबी में गार्ड की बुकिंग लॉबियों में सीएमएस कार्यप्रणाली के बारे में प्रचालकों की अनभिज्ञता के कारण मुख्यतः मैनुअल रूप से की जा रही थी। इसके अतिरिक्त, कुछ सीएमएस विशेषताओं के उपयोग न करने और टीए/सीएमएस प्रचालन सृजन में त्रुटियों, जिन्हें इस रिपोर्ट के अध्याय 3 के अंतर्गत दर्शाया गया है, के कारण यह तथ्य उभरता है कि सीएमएस प्रचालकों को उचित रूप से प्रशिक्षण नहीं दिया गया था (उरे, पूरे, उमरे, मरे, पमरे)।

<sup>76</sup> पूरे, दपूरे, पूमरे, दमरे, पूरे, पूसीरे, उमरे, मरे, परे, दपूमरे, उपरे और दपरे

- सीएमएस के जून 2006 के विज्ञान डाक्यूमेंट वर्जन 1.1 के अनुसार रेलगाड़ी लिपिकों (टीएनसी) को कर्मिदल बुकिंग, कॉल करने आदि की गतिविधियां करनी थी। तथापि, यह देखा गया कि सीएमएस डेटा प्रविष्टि कार्य और अन्य संबंधित कार्य के असाइमेंट हेतु मरे में कोई संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) नहीं जारी किया गया था।

#### 5.5 सीएमएस का प्रयोग न किया जाना

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि सभी कर्मिदल के प्रचालनों को सीएमएस के अतंगत कवर नहीं किया जा रहा था जिसके परिणामस्वरूप सीएमएस के माध्यम से कर्मिदल का गैर मॉनीटरिंग और गैर प्रबंधन हुआ।

गार्ड अपनी ड्यूटियां मैनुअल रूप से साइन ऑन/ऑफ कर रहे थे। डीजल कर्मिदल के बायो डेटा को एमएस लॉबी के चालू होने के पांच वर्षों के बाद भी सीएमएस में कैप्चर नहीं किया गया था। प्रणाली सीएमएस प्रचालक की अनुपलब्धता और त्रुटिपूर्ण प्रणाली के कारण अप्रचालित/अनुपयोगी पड़ी रही। मुंबई मंडल में, स्लेट प्रणाली की अनुपलब्धता के कारण सीएमएस उपयोग में नहीं था। (परिशिष्ट XXX)

#### 5.6 नियंत्रण कार्यालय को विभिन्न लॉबियों द्वारा विभिन्न प्रकार की सूचना की मैनुअल रिपोर्टिंग

- उरे में यह देखा गया कि दिल्ली मंडल के मंडलीय कार्यालय/नियंत्रण कार्यालय विभिन्न लॉबियों से अलग-अलग प्रकार की सूचनाएँ एकत्र कर रहे थे जबकि या तो वही सूचना सीएमएस में पहले से उपलब्ध थी अथवा सीएमएस से ली जा सकती थी। दिल्ली मंडलीय लॉबियों से कार्यालय/नियंत्रण कार्यालय कर्मिदल की सुबह की स्थिति, डीजल कर्मिदल उपलब्धता, असामान्यता विवरण, सीएमएस ईंधन स्थिति, कर्मिदल बुकिंग, औसत रेस्ट इत्यादि एकत्र करता है जिसे सीएमएस से लिया जा सकता था।
- पूरे (एचडब्लूएच मंडल), पूसीरे (एपीडीजे<sup>77</sup> मंडल), मरे और दपूरे में नियंत्रण कार्यालय को विभिन्न लॉबियों से मैनुअल रूप से और/अथवा टेलीफोन पर भिन्न-भिन्न सूचनाएँ दी जा रही थी।

<sup>77</sup> संकेताक्षर देखें

- पमरे और दरे के नियंत्रण कार्यालय विभिन्न लॉबियों से विभिन्न प्रकार की सूचनाएँ एकत्र कर रहे थे जबकि वही सूचना सीएमएस में पहले से उपलब्ध थी।

इससे यह पता चलता है कि सीएमएस का उचित रूप से कार्यान्वयन नहीं किया गया है और प्रबंधन के सीएमएस एप्लीकेशन में विश्वास की कमी के परिणामस्वरूप मैनुअल हस्तक्षेप/समानान्तर मैनुअल प्रचालन हो रहा था।

## 5.7 ठेकागत मामले- हार्डवेयर/थिन क्लाउड्स की आपूर्ति एवं उनका अनुरक्षण।

### 5.7.1 सीएमएस स्थानों पर वार्षिक अनुरक्षण ठेके का गैर-निष्पादन

मार्च 2015 तक, भारतीय रेल की 372 लॉबियों में सीएमएस एप्लीकेशन उपलब्ध था। नवम्बर 2010 में, रेलवे बोर्ड ने सीएमएस लॉबियों में टीएसएस के एएमसी और डेटाकाम उपकरण के केंद्रीकृत प्रसंस्करण के प्रस्ताव का अनुमोदन तदनुसार उनकी शुरुआती वारंटी समाप्त होने के बाद दिया और तदनुसार जोनल रेलवे को सूचित किया गया। तथापि, जुलाई 2011 में रेलवे बोर्ड ने केंद्रीकृत एएमसी के प्रस्ताव को खारिज कर दिया और अगस्त 2011 में जोनल रेलवे को जोनल स्तर पर सीएमएस स्थानों पर उपकरण का अनुरक्षण सुनिश्चित करने का सुझाव दिया। इस संबंध में निम्नलिखित लेखापरीक्षा आपत्तियां हैं:-

- 13 जोनल रेलवे<sup>78</sup> के आईटी उपकरण/टीएसएस उपकरण उनकी संबंधित वारंटी अवधि की समाप्ति से अनुरक्षण सहयोग से बाहर थे।
- पीसी प्रणाली की अनुपलब्धता/गैर अनुरक्षण के कारण सीएमएस के कार्य में ठहराव आया और उपरे में हस्तचालित कार्य फिर से शुरू हुआ। उपकरण खराब होने के कारण नीमपुरा (दपूरे) लॉबी 22 मई 2013 से परिचालन में नहीं थी। टीएसएस उपकरण के गैर कार्यचालन के कारण एक कम्प्यूटरीकृत सीएमएस लॉबी कर्मोदल की हस्तचालित रिपोर्टिंग केन्द्र में बदल गई थी।

<sup>78</sup> पमरे, पूरे, दपूरे, दमरे, पूसीरे, पूउरे, मरे, उपरे, दपरे, दरे (26 लॉबी में से केवल दो में यूपीएस/इन्वर्टर शामिल थे), परे, उरे (दिल्ली मंडल की डीजल लॉबी) और उमरे

- दिल्ली मंडल (उरे) की अधिकांश डीजल लॉबियों<sup>79</sup> में किसी अनुरक्षण सहयोग के बिना उपकरण दो-तीन वर्षों से खराब स्थिति में पड़े हुए थे। म.रे में सीसीटीवी और बॉयोमैट्रिक से जुड़े दो किओस्क मरम्मत के अभाव में पुणे इलैक्ट्रिकल शेड की लॉबी में अनुपयुक्त पड़े हुए थे।

रेल प्रशासन के विभिन्न अधिकारियों ने क्रिस को बताया कि अनुरक्षण सहयोग के अभाव में बहुत अधिक संख्या में उपकरण त्रुटिपूर्ण हो गए थे। सीपीएम/आईटी/क्रिस द्वारा यह बताया गया कि मार्च 2012 की समाप्ति पर 34 लॉबियाँ बंद पड़ी थीं और अपना साइन ऑन/साइन ऑफ का कार्य नहीं कर रही थीं। हार्डवेयर, नेटवर्क कनेक्टिविटी की हानि इत्यादि विफलता के कारण ऐसी स्थिति उत्पन्न हुई।

उचित अनुरक्षण सहायता के बिना उपस्कर की खराबी (पीसीज/कियोस्क आदि) सीएमएस के सुचारू प्रचालन को रोकती है। समस्या को सुलझाने के लिए रेलवे द्वारा अब तक कोई कार्रवाई नहीं की गई है।

#### 5.7.2 अधिक पुरानी और त्रुटिपूर्ण हार्डवेयर का प्रतिस्थापन न करने और कलपुर्जों हेतु स्टॉक का अनुरक्षण न करना:

भारतीय रेल वित्तीय संहिता-संस्करण-1 के संशोधित पैरा 219 की अग्रिम सुधार स्लिप सं. - 71 के अनुसार यूपीएस का संशोधित जीवन काल चार वर्ष था, थिन क्लार्ईट का पाँच वर्ष था और प्रिंटर के लिए यह तीन वर्ष था।

सीएमएस लॉबियों में उपकरण के निष्पादन के आंकलन के उद्देश्य हेतु लेखापरीक्षा दलों द्वारा विभिन्न स्थानों की नमूना जांच के दौरान यह देखा गया कि पूरे, उरे, दपूरे, उपरे, पूमरे, पूसीरे तथा दपरे में निर्धारित कोडल लाइफ से अधिक आयु वाले पुराने हार्डवेयर में से किसी को भी प्रतिस्थापित नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त यह भी देखा गया कि पूरे, दपूरे, पूमरे, पमरे, दपूमरे, मरे, दमरे, दरे, उपरे और उरे<sup>80</sup> के अंतर्गत नमूना जाँच किए गए किसी स्थान पर कोई अतिरिक्त

<sup>79</sup> जिंद एमटीसी, दिल्ली, डीईई, आरओके, एसएसबी

<sup>80</sup> एसटीसी, आरओके, एनजेडएम, जेएचएल, जिंद जीजेडबी, डीईई

उपकरण (थिन क्लाइंट, मॉनीटर, प्रिंटर, यूपीएस, मॉडम और कियोस्क) क्रियाशील नहीं था।

## 5.8 आईटी प्रचालन/सीएमएस प्रचालन

### 5.8.1 लॉबी का अभिरक्षक निर्धारित नहीं किया गया

प्रणाली के उचित कार्यचालन के लिए एक कुशल अभिकल्पित संगठन और उचित अभिरक्षक की पहचान करना अपेक्षित है। परियोजना दस्तावेजों ने दर्शाया कि अंतिम चरण के अंतर्गत लॉबी वरिष्ठ डीओएम के नियंत्रणाधीन होंगी जबकि चरण-I और II के अंतर्गत लॉबी वरिष्ठ डीईईज और वरिष्ठ डीएमई के नियंत्रणाधीन होंगी। ऐसे प्रबंध लॉबियों के रखरखाव में कठिनाइयों उत्पन्न करते हैं।

एम/आईटी ने 2012 के अपनी निरीक्षण रिपोर्टों में, अंतिम चरण के अंतर्गत लॉबियों के लिए एमसी का कार्यान्वयन करने वाले प्राधिकारी के बारे में मुद्दा उठाया किंतु इस संबंध में रेलवे बोर्ड के कोई निदेश अभिलेख में नहीं पाए गए थे।

- मरे में पुणे मंडल में संबंधित लॉबियों में सीएमएस की व्यवस्था करने के लिए यांत्रिक और प्रचालन विभाग द्वारा अलग से ठेके दिए गए थे। तथापि विद्युत विभाग ने पुणे विद्युत लॉबी में सीएमएस के प्रचालन हेतु ठेका देने पर विचार नहीं किया। यह प्रचालन, यांत्रिक और विद्युत विभागों के बीच समन्वय की कमी को दर्शाता है।
- दपरे में, सीएमपीई<sup>81</sup> सीएमएस की गतिविधियों का मॉनीटरिंग करने के लिए जोनल स्तर पर समग्र प्रभारी था। तथापि इस बारे में कोई विशिष्ट आदेश अभिलेख में नहीं रखे गये थे। पूरे में एसएम लॉबी के लिए अभिरक्षक वरिष्ठ डीईई/ओपीएन था और एचडब्ल्यूएच लॉबी के लिए यह वरिष्ठ डीओएम था।

द.प.रे में, परिपत्र/सतर्कता आदेश की अपलोडिंग, लोको मास्टर अनुरक्षित करने आदि के लिए उत्तरदायी व्यक्ति निर्धारित नहीं किये गये हैं और इसलिए उक्त कार्य भी नहीं किया गया है। सीएमएस के प्रभावी उपयोग के लिए द.प.रे द्वारा कोई संयुक्त प्रक्रियात्मक आदेश जारी नहीं किया गया था।

<sup>81</sup> शब्दावली देखें



### 5.8.2 धूल रहित और वातानुकूलित वातावरण का प्रावधान न करना

उच्च सोफिस्केटेड आईटी उपकरण के सुचारु कार्यचालन के लिए धूल रहित और वातानुकूलित वातावरण आवश्यक है जो अनुरक्षण आवश्यकता को भी कम कर सकता है।

- लॉबी निरीक्षण के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा यह देखा गया कि की गई नमूना जाँच में अधिकतर लॉबी में आईटी उपकरण के सुचारु कार्यचालन के लिए वातावरण अनुकूल नहीं था क्योंकि पूरे, द.म.रे, पू.त.रे, परे, उ.प.रे, दपूमरे, द.पू.रे (एसआरसी और निमपुरा लॉबी), पू.म.रे (धनबाद लॉबी को छोड़कर), म.रे (घोरपुरी को छोड़कर), उ.म.रे (एमजीएस लॉबी) और द.प.रे में कोई वातानुकूलित सुविधा उपलब्ध नहीं थी। उ.सी.रे की जीएचवाई, एनजीसी, एनबीव्यू, एनजेपी, एमएलडीटी, केआईआर लॉबियों में एसी सुविधा संस्थापित की गई थी परंतु वह बहुत पहले से ही खराब थी।
- म.रे की पुणे इलैक्ट्रिक लॉबी, पूतरे की टीएलएचआर लॉबी और पूमरे की सभी चयनित लॉबियों में धूल रहित वातावरण नहीं था।
- द.रे की चेन्नई सेंट्रल (एमएएस) लॉबी में जल रिसाव की समस्या थी। उरे की दिल्ली लॉबी की छत/दिवारों में रिसाव पाया गया था।

दिल्ली मंडल (उरे) की तुगलकाबाद लॉबी रेलवे ट्रेकों में स्थित थी और शंटिंग/रेलगाड़ी प्रचालन कर्मिदल की गतिविधियों में बाधा पहुँचाती है, जिससे कर्मिदल की कुशलता प्रभावित होती है। इसके अतिरिक्त, ट्रेकों के बीच में लॉबी का होना कर्मिदल के जीवन और लॉबी के अन्य संबंधित प्रचालनों के लिए एक जोखिम था।

## अध्याय 6 – परिवर्तन प्रबंधन और गतिविधियों की आउटसोर्सिंग की समीक्षा

### लेखापरीक्षा उद्देश्य 5

परिवर्तन प्रबंधन और गतिविधियों की आउटसोर्सिंग की प्रभावकारिता की समीक्षा।

#### 6.1 परिवर्तन प्रबंधन - औपचारिक परिवर्तन प्रक्रिया की कमी

प्रबंधन परिवर्तन नियंत्रण का यह सुनिश्चित करने के लिए उपयोग किया जाता है कि कम्प्यूटर प्रणाली में संशोधन समुचित रूप से प्राधिकृत, जाँचे गये, स्वीकृत और प्रलेखित है। क्रिस सॉफ्टवेयर में प्रभावी परिवर्तनों के लिए उत्तरदायी है। तथापि, परिवर्तन हेतु अनुरोध करने के लिए सक्षम प्राधिकारी, परिवर्तनों के जाँच की स्तर/प्रक्रिया परिवर्तन अनुमोदन के लिए सक्षम प्राधिकारी, किये जाने वाले परिवर्तनों के लिए दस्तावेजीकरण के स्तर आदि, अन्य विषयों के मध्य अन्तर्विष्ट सीएमएस में परिवर्तनों को प्रभावित करने वाली कोई औपचारिक प्रक्रिया तैयार/निर्धारित नहीं की गई थी, यद्यपि क्रिस आईएस नीति के अनुसार प्रत्येक समूह को प्रलेखित परिवर्तन प्रबंधन प्रक्रिया का अनुरक्षण करना अपेक्षित है।

सीएमएस में परिवर्तनों को प्रभावी करने के लिए क्रिस द्वारा अनुसरण की जा रही प्रक्रिया की समीक्षा की गई थी और यह देखा गया था कि अंतिम प्रयोगकर्ता द्वारा जाँच करना और सीएओ/एफओआइएस अथवा अन्तिम प्रयोगकर्ता (रेलवे/मालिक) की ओर से सॉफ्टवेयर में परिवर्तनों को अनुमोदन करने के लिए प्राधिकृत किसी भी अधिकारी का औपचारिक अनुमोदन सामान्य तौर पर अभिलेख में उपलब्ध नहीं था।

इस प्रकार उचित परिवर्तन प्रबंधन पद्धति की कमी और जाँच तथा सॉफ्टवेयर परिवर्तनों के अनुमोदन में अंतिम प्रयोगकर्ता के शामिल न होने से एप्लीकेशन में गलत और अप्राधिकृत परिवर्तनों का अंतर्निहित जोखिम है।

## 6.2 सीएमएस दस्तावेजीकरण का गैर-अपडेशन

क्रिस की सूचना सुरक्षा (प्रणाली दस्तावेजीकरण) नीति के अनुसार, क्रिस द्वारा अनुरक्षित एवं प्रचालित सभी प्रणालियों/एप्लीकेशन्स को व्यापक रूप से और सही ढंग से प्रलेखित किया जाना चाहिए।

सीएमएस पर सिस्टम डिजाईन दस्तावेज भी पूर्ण और अपडेट नहीं था। इसमें प्रत्येक और हर तालिका संरचना उनके फील्ड का नाम, फील्ड का प्रकार, फील्ड का विवरण और अन्य तालिकाओं से उनके संयोजन का स्वरूप नहीं था। डेटा प्रवाह चार्ट भी दस्तावेज में उपलब्ध नहीं थे। रिपोर्ट के ब्यौरे और उनके फॉर्मेट जोकि सिस्टम द्वारा तैयार किये जाने थे/जा रहे थे, वह भी इस दस्तावेज में उपलब्ध नहीं थे।

क्रिस के सीएमएस हेतु प्रशिक्षण नियम पुस्तिका में 'सीएमएस को कैसे संचालित/उपयोग किया जाये' पर अनुदेश/दिशा निर्देश होते हैं परंतु यह दस्तावेज अप्रैल 2012 के बाद से अपडेट नहीं किया गया था और सीएमएस वेबसाइट पर अपलोडिड भी नहीं पाया गया था।

क्रिस सभी जोनल रेलवे को नये रूपान्तर के जारी किए जाने के बारे में सूचित करता है और अपनी वेबसाइट पर सॉफ्टवेयर में किये गये परिवर्तन को भी दर्शाता है। तथापि, मरे, उरे, पूरे, उपरे, पूसीरे, दपूरे, पूमरे, दपरे, परे और दरे में लॉबी अधिकारियों से प्राप्त फीडबैक के अनुसार, लॉबी अधिकारी सामान्य तौर पर सॉफ्टवेयर और प्रशिक्षण के परिवर्तन/नये रूपान्तर/विशेषताओं के सूचित करने की प्रक्रिया से संतुष्ट नहीं थे और जोड़े गये या संशोधित विशेषताओं (जैसे उन्हें कैसे प्रयोग किया जाये) के बारे में उचित ज्ञान/दस्तावेजीकरण के अभाव में लॉबी स्टाफ नई विशेषताएँ/विकल्पों का उपयोग करने में असमर्थ थे।

इस प्रकार, पूर्ण एवं अपडेट दस्तावेजीकरण की कमी, डेटा सेंटर स्तर के साथ-साथ लॉबी स्तर पर सीएमएस के कार्यचालन को गंभीर रूप से प्रभावित कर सकती है।

उत्तर में (सितम्बर 2015) रेलवे बोर्ड ने क्रिस टिप्पणियों का समर्थन किया कि सिस्टम डिजाईन पर दस्तावेजीकरण के नियमित अपडेशन की आवश्यकता को अनुपालन के लिए नोट कर लिया है। प्रशिक्षण नियम पुस्तिका को अब तक 3.8 संस्करण तक अपडेट किया गया है और आगे परिवर्तनों को अलग से अवगत कराया गया है। किंतु बड़ा

आकार होने के कारण इसे ऑनलाइन पर अपलोड करने के लिए फलदायक नहीं पाया गया।

रेलवे प्रशासन का उत्तर उस सीमा तक स्वीकार्य नहीं है कि प्रशिक्षण नियम पुस्तिका को व्यापक रूप से अपडेट और वेबसाइट पर अपलोड नहीं किया गया है जो कि असंख्या तरीकों से किया जा सकता है।

### 6.3 सीएमएस प्रचालनों के लिए लॉबियों पर समर्पित स्टाफ की कमी

सीएमएस के प्रचालन हेतु समर्पित स्टाफ के अभाव में, लॉबियों के कार्य करने के लिए कुशल कार्मिक (गार्ड और ड्राइवर) और आउटसोर्स किये गये कार्मिक तैनात किए जा रहे हैं।

पू.रे की आरपीएच, केडब्ल्यूई, एजैड, पीकेआर<sup>82</sup> लॉबी, म.रे क पुणे मंडल, द.पू.रे, की केजीपी और एसआरसी, पू.त.रे के केयूआर मंडल द.रे के चैन्नै मंडल और औरंगाबाद (एडब्ल्यूजी) को छोड़कर दपूमरे और द.मरे की लॉबियों के सीएमएस प्रचालन आउटसोर्स किये गये स्टाफ द्वारा प्रबंधित/प्रचालित किए जा रहे थे जबकि पूरे की एचडब्ल्यूएच (विद्युत, डीजल और गार्ड), बीडब्ल्यूएन (विद्युत) लॉबी और दिल्ली मंडल की सभी लॉबी कर्मिदल सदस्यों (ड्राइवर और गार्ड) द्वारा प्रबंधित/प्रचालित किए जा रहे थे पू.सी.रे में. सीएमएस डेटा फिडिंग का कार्य विभिन्न लॉबी में तैनात गेट मैन, एएलपी, पोर्टर, रिटायरिंग रूम बीयररस द्वारा किया जा रहा था।

इसके अतिरिक्त यह भी देखा गया कि आउटसोर्स की जा सकने वाली विशिष्ट गतिविधियों के सूचीकरण की कोई प्रलेखित और अनुमोदित नीतियाँ नहीं थी न ही रेलवे प्रयोगकर्ता व आउटसोर्सिंग प्रयोगकर्ता के उत्तरदायित्व निश्चित करने के लिए।

जैसाकि पैराग्राफ 4.3 के तहत उजागर किया गया है डेटा की सुरक्षा और गुणवत्ता के साथ समझौता किया गया था। चूंकि सीएमएस की व्यवस्था में सुरक्षा आवश्यकताएं व रनिंग भत्ते के रूप में वित्तीय उलझाव शामिल होते हैं अतः आउटसोर्स किये गये कार्मिकों की

<sup>82</sup> शब्दावली देखें

कार्यात्मक आवश्यकता और जिम्मेदारियों का विधिवत् वर्णन करते हुए नीति प्रतिपादित की जा सकती हैं।

रेल प्रशासन सीएमएस प्रचालन के लिए समर्पित स्टाफ तैयार करने और कार्य में प्रशिक्षित स्टाफ को बनाए रखने की उच्चतर क्षमता की निरन्तरता को सुनिश्चित करने में भी विफल रहा। यह प्रबंध सीएमएस के प्रचालन हेतु तैनात किये गये महँगे रनिंग स्टाफ और आऊटसोर्स किये गये अनुभवहीन स्टाफ के बीच संतुलन को बना कर रख सकता है।

## अध्याय 7 – निष्कर्ष एवं सिफारिशें

### 7.1 निष्कर्ष

कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस) भारतीय रेल (आईआर) का एक महत्वपूर्ण एप्लीकेशन है जो कि विभिन्न गाडियों के लिए कर्मिदल कार्यभार का प्रबंधन करता है और रेलगाड़ी परिचालनों की सुरक्षा को प्रत्यक्ष रूप से प्रभावित करता है। एप्लीकेशन का लक्ष्य आईआर के चौबीसों घंटो सुरक्षित परिचालनों को सुनिश्चित करने के लिए लगभग एक लाख ड्राइवरों और रेलगाड़ी का प्रबंधन करना है। इस एप्लीकेशन के उद्देश्य, रेलगाड़ी प्रचालनों को सुधारना, कर्मिदल की प्रभावी रूप से निगरानी एवं कर्मिदल प्रबंधन संबंधी सुरक्षा आवश्यकताओं के साथ अनुपालन और वित्तीय प्रबंधन और निगरानी में सुधार करना था। सीएमएस के उद्देश्यों की उपलब्धि की सीमा का मूल्यांकन लेखापरीक्षा में किया गया था और आईटी एप्लीकेशन नियंत्रण, आईटी सुरक्षा, संगठन के व्यवसाय की निरंतरता, संविदात्मक मुद्दे, परियोजना प्रबंधन/निगरानी एवं परिवर्तन प्रबंधन संबंधित पहलुओं की भी समीक्षा की गई थी।

यद्यपि, सीएमएस की शुरुआत ने कर्मिदल प्रचालनों के निश्चित पहलुओं को सुधारने में सहायता की फिर भी सीएमएस अपने उद्देश्यों को पूर्णतः प्राप्त करने में विफल रहा है और रेलगाडियों के सक्षम और सुरक्षित संचालन को प्रभावित कर सकता है क्योंकि कर्मिदल, मार्गों, इंजनों, स्टेशनों आदि की पूर्ण, सटीक और अपडेट सूची का अनुरक्षण नहीं किया गया था, कर्मिदल अनुसूचन और कार्यभार नियोजन प्रभावी नहीं पाया गया, सभी निर्धारित मानदंड को पूरा करके सक्षम कर्मिदल की बुकिंग को सुनिश्चित नहीं किया गया था, प्रणाली सुरक्षा आवश्यकता के अनुपालन के लिए और प्रशिक्षण के लिए कर्मिदल मॉनीटरिंग में प्रबंधन की सहायता करने में पूर्णतः समर्थ नहीं थी। बायोमेट्रिक एवं श्वास विश्लेषक (बीए) यंत्र जिन्हें कर्मिदल अभिप्रमाणन और यह सुनिश्चित करने के लिए कर्मिदल द्वारा शराब का सेवन खत्म हो गया है सीएमएस के साथ एकीकृत किया जाना था, सभी लॉबियां पर कियोस्क के साथ एकीकृत नहीं किए गए हैं, जिस कारण रेलगाडियों के सुरक्षित प्रचालनों के साथ समझौता किया जा रहा है। निर्धारित आवधिकता पर कर्मिदल की ग्रेडिंग और काउन्सलिंग नहीं हो रही थी और डेटा का सटीक रूप से अपडेशन नहीं किया गया था।

सीएमएस परिचालनों के विभिन्न पहलुओं से संबंधित डेटा की सम्पूर्णता सटीकता और वैधता को सुनिश्चित करने के लिए प्रणाली में पर्याप्त नियंत्रणों की कमी थी। पर्याप्त नियंत्रणों की कमी ने सेवा निवृत्त कर्मोदल की बुकिंग को अनुमत किया। सीएमएस वर्तमान आदेशों/उचित प्राधिकरण के अनुसार समनुरूप नहीं किया गया था, कर्मोदल के विलम्बित साइनिंग ऑफ और पर्याप्त नियंत्रणों की कमी के कारण माइलेज भत्तों के गलत सृजन के साथ-साथ भुगतान हुआ। अवास्तविक लोको संख्या और अवास्तविक मार्गों के साथ सृजन किए गए बहु टीएज द्वारा कर्मोदल की बुकिंग से पाया गया कि इससे सुरक्षित रेलगाड़ी प्रचालनों के लिए कर्मोदल कुशलता की वैधता सुनिश्चित नहीं हुई।

सीएमएस डेटाबेस/अभिलेखों के साथ मैनुअल अभिलेख का भी अनुरक्षण किया गया था। वेतन चिट्ठा प्रणाली के साथ सीएमएस के गैर एकीकरण के परिणामस्वरूप भी कागज रहित लॉबी की संकल्पना प्राप्त करने में असफलता मिली।

एफओआइएस, सीओए/आईसीएमएस के साथ सीएमएस के अपूर्ण एकीकरण के परिणामस्वरूप मैन्वूल रिकार्ड के अनुरक्षण में श्रमबल को लगाना पड़ा तथा सीएमएस प्रचालनों को प्रभावी रूप से मॉनीटरिंग करने में प्रबन्धन वंचित रहा।

सृजित बहुत सी रिपोर्टें ने सही सूचना प्रदान नहीं की और कर्मोदल की तैनाती और ईष्टतम उपयोगिता में रेल प्रशासन की सहायता में भी यह असफल रही। एसएमएस सुविधा को भी सीएमएस प्रचालनों की क्षमता को बढ़ाने हेतु पूर्ण रूप से उपयोग में नहीं लाया गया था।

सीएमएस में सिस्टम और अबाधित प्रचालनों के लिए अप्राधिकृत पहुँच को रोकने के लिए पर्याप्त सुरक्षा उपायों की कमी थी। लॉबी स्तर पर 24X7 प्रचालनों की निरंतरता बनाये रखने के लिए व्यवसाय निरंतरता योजना नहीं थी। डेटा के रिमोट बैक-अप का कोई प्रबन्धन नहीं था और दूरस्थ स्थल पर बीसीपी/डीआरपी को अब भी कार्यान्वित करना था। सॉफ्टवेयर में परिवर्तनों को प्रभावी करने के लिए कोई प्रक्रिया बनायी नहीं गई थी।

सीएमएस गतिविधियों की आउटसोर्सिंग के लिए कोई नीति नहीं थी। सीएमएस प्रचालनों के लिए समर्पित स्टाफ की कमी थी। सीएमएस के

प्रचालन हेतु विभिन्न ज़ोनों में प्रशिक्षित श्रमबल की कमी और अपडेट और पूर्ण प्रलेखन की उपलब्धता ने भी प्रचालनों को गंभीर रूप से प्रभावित किया था।

लॉबियों के पास कोई वार्षिक अनुरक्षण ठेका नहीं था। खराब और पुराने उपकरण न तो प्रतिस्थापित किये गये और न ही मरम्मत किए गए थे। अधिकतर लॉबियों में मानक आईटी वातावरण स्थापित नहीं किया जा सका।

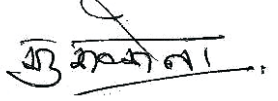
## 7.2 सिफारिशें

- I. सीएमएस डेटाबेस में मास्टर टेबलों को मानकीकृत किये जाने की आवश्यकता है। डेटा इनपुट की सम्पूर्णता और शुद्धता सुनिश्चित करने हेतु महत्वपूर्ण फ़िल्ड्स पर आवश्यक सत्यापन नियंत्रण शुरू किया जाए। यह प्रयोगकर्ता की सीएमएस पर विश्वसनीयता और निर्भरता में वृद्धि करेगा और प्रयोगकर्ताओं को मैनुअल अभिलेखों के समानान्तर अनुरक्षण से छूटकारा दिलाएगा।
- II. पेट्रोल एप्लीकेशन, कार्यालय नियंत्रण एप्लीकेशन, एफओआईएस और आईसीएमएस के साथ सीएमएस के प्रभावी एकीकरण में शीघ्रता की जानी चाहिए ताकि प्रयोगकर्ताओं की आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके।
- III. कर्मिदल की ग्रेडिंग और काउंसलिंग संगत डेटाबेस को निर्धारित अवधि पर पूर्णतः और समुचित रूप से अपडेट कर सुनिश्चित की जानी चाहिए।
- IV. सभी लॉबियों में बायोमेट्रिक और एकीकृत बीए यंत्रों को शीघ्रता से शुरू किया जाए ताकि साइन ऑन/ऑफ के समय कर्मिदल की वैधता सुनिश्चित की जा सके और रेलगाड़ी का सुगम परिचालन किया जा सके।
- V. डेटा वैधता के लिए समुचित जाँच/वैधता नियंत्रण आरंभ किये जाने चाहिए। डाउन मेन्यू/लिस्ट बॉक्स आदि जैसे नियंत्रणों को डेटा वैधता के लिए अपनाया जा सकता है।
- VI. भर्तों का अधिक भुगतान रोकने के लिए वर्तमान आदेशों/प्राधिकार के अनुसार सीएमएस को समनुरूप बनाया जाए और पर्याप्त नियंत्रण शुरू किया जाए।



- VII. बैकअप और पासवर्ड नीति सहित आईटी सुरक्षा का कड़ाई से कार्यान्वयन किया जाना चाहिए। दूरस्थ साइट/लांबियों में बीसीपी/डीआरपी के कार्यान्वयन में तेजी लाया जाए ताकि बाधारहित परिचालन सुनिश्चित किया जा सके। लांबियों की प्रत्यक्ष सुरक्षा को और मजबूत किया जाए। सॉफ्टवेयर पैचेज/अपडेशन समय पर और नियमित रूप से प्रतिष्ठापित किए जाएं।
- VIII. परिवर्तन प्रबंधन क्रियाविधि पर विचार किया जाना चाहिए। सीएमएस की नई विशेषताओं के बारे में सीएमएस संचालकों को जानकारी देने हेतु औपचारिक प्रशिक्षण तंत्र सुनिश्चित किया जाए और सम्पूर्ण/अपडेट सीएमएस प्रलेख सभी संबंधितों को उपलब्ध कराया जाना चाहिए।
- IX. सीएमएस संचालन हेतु समर्पित स्टॉफ प्रदान किया जाना चाहिए। यदि सीएमएस कार्यकलाप हेतु आउटसोर्स किए गए स्टॉफ तैनात किए जाते हैं तो रेलवे प्रयोगकर्ताओं की तुलना में आउटसोर्स किए गए प्रयोगकर्ताओं की व्यक्तिगत जिम्मेदारियाँ तय करते हुए आउटसोर्सिंग के लिए एक अनुमोदित नीति होनी चाहिए।

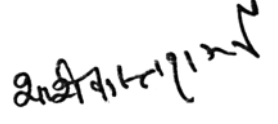
नई दिल्ली  
दिनांक : 23 नवम्बर 2015

  
(सुमन सक्सेना)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

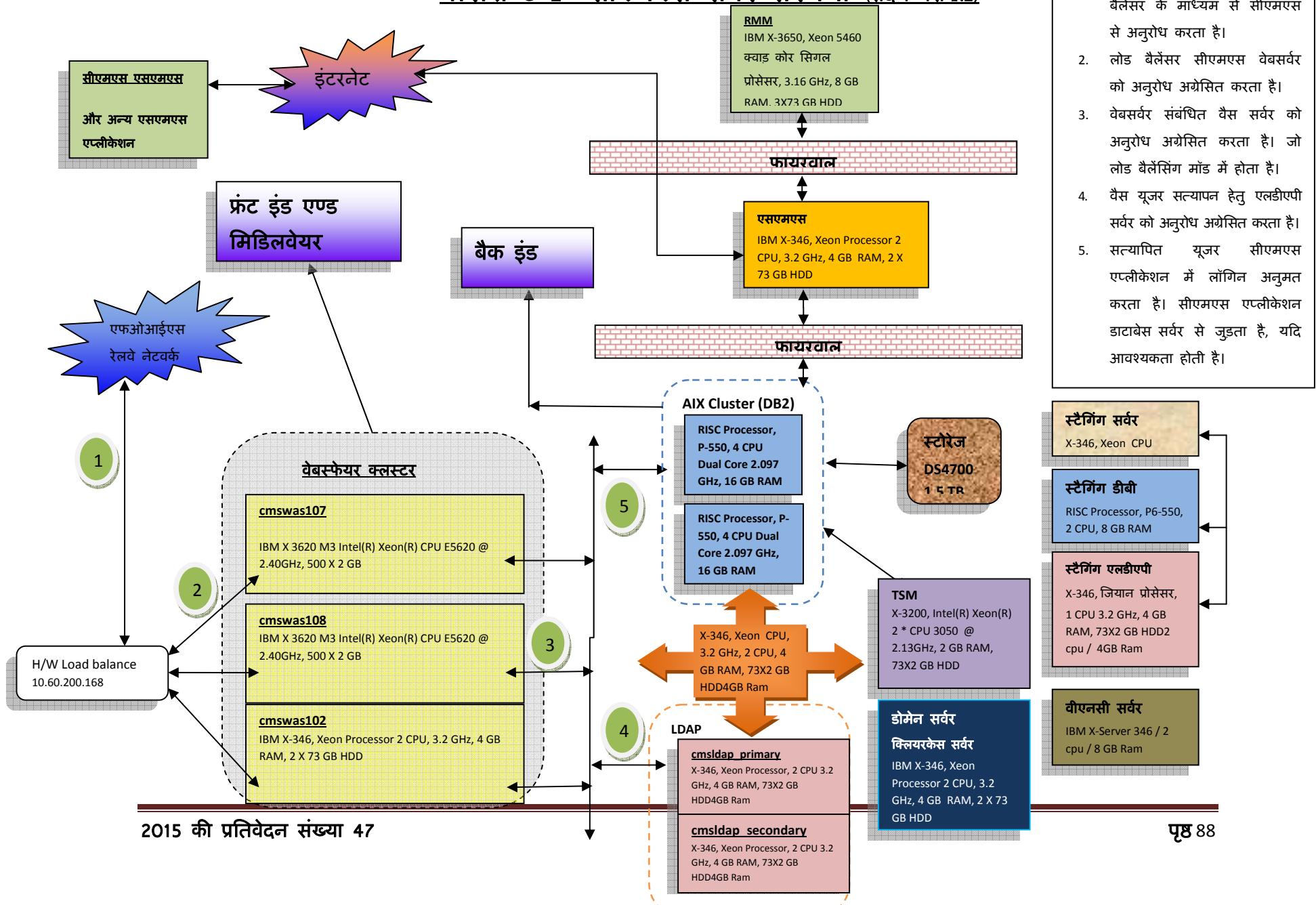
प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली  
दिनांक : 23 नवम्बर 2015

  
(शशि कान्त शर्मा)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

परिशिष्ट I - सीएमएस सर्वर संरचना (संदर्भ पैरा 1.2)



परिशिष्ट – II

[संदर्भ पैरा 2.1.2]

कर्मिदल बायोडेटा में कमियाँ दर्शाने वाला विवरण

16 जोनल रेलवे (जेआर) के 05 दिसम्बर 2014 तक सीएमएस डेटाबेस के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-

- i. सक्रिय कर्मिदल डेटा के 483 अभिलेख थे जहाँ कर्मिदल की उम्र 18 वर्ष से कम थी (ब्वॉय सर्विस)।
- ii. सात कर्मिदल सदस्यों के संबंध में जन्म तिथि और नियुक्ति तिथि के बीच अंतर 38 वर्षों से अधिक था और 31 कर्मिदल सदस्यों के संबंध में यह 50 वर्षों से अधिक था।
- iii. 1161<sup>1</sup> कर्मिदल सदस्य ऐसे थे जिनकी नियुक्ति और पदोन्नति की तारीख समान थी (उरे, पूतरे<sup>2</sup>)।
- iv. छह मामलों में जन्म तिथि और नियुक्ति तिथि समान थी।
- v. 712<sup>3</sup> कर्मिदल सदस्य ऐसे थे जो सेवानिवृत्ति की उम्र पार कर चुके थे किन्तु अभी भी सीएमएस में सक्रिय पाए गए।
- vi. उ.रे. के 142 सक्रिय कर्मिदल जो अपनी सेवानिवृत्ति आयु पूरी कर चुके थे, में से उ.रे. के सात कर्मिदल 05 सितम्बर से 5 दिसम्बर 2014 के दौरान 1 से 55 बार तक इयूटी हेतु बुक किए गए थे।

दिल्ली मंडल के कर्मिदल की जन्म तिथि, नियुक्ति की तिथि और पदोन्नति की तिथि से संबंधित सीएमएस डेटा की उनके मैनुअल अभिलेखों के साथ तुलना पर अभिलेखों के दो सेटों के बीच 29 वर्षों तक की अवधि का अंतर का पता चला।

(अनुबंध- 3)

<sup>1</sup> उरे=1146, पूतरे=15

<sup>2</sup> शब्दावली देखें

<sup>3</sup> दरे को छोड़कर सभी जोनल रेलवे

परिशिष्ट – III

[संदर्भ पैरा 2.1.3]

कर्मिदल के कैचर न किए गए महत्वपूर्ण ब्यौरे वाले मामले दर्शाने वाला विवरण

- i. सभी जोनल रेलवे के 85301 अभिलेखों के 23 फील्ड्स के डेटा विश्लेषण से पता चला कि 7,97,932 फील्ड्स खाली थे।
- ii. सही/अद्यतित मोबाइल नम्बर/पता कैचर नहीं किए गए थे जिससे समय पर कॉल नहीं की जा सके।
- iii. अद्यतित/सही पदोन्नति तिथियां कैचर नहीं की गई थी जिससे गलत रिपोर्ट सृजन हो सकती हैं।
- iv. खाली कर्षण ब्यौरे से कर्मिदल सक्षमता का वैधीकरण न हो सके।
- v. खाली लोको निरीक्षक (एलआई) नाम के कारण कर्मिदल की काउंसिलिंग और ग्रेडिंग का डेटा गैर अद्यतन हो सकता है क्योंकि एक कर्मी एक विशेष लोको निरीक्षक से जुड़ा था।

(अनुबंध - 4)

**परिशिष्ट – IV**

[संदर्भ पैरा 2.1.6]

**अपूर्ण/गलत परिवार विवरणों को दर्शाने वाला विवरण**

- i. कर्मिदल बायोडेटा-विवरण के अनुसार, 15 जोनल रेलवे के 70300 सक्रिय कर्मिदल सदस्यों में से 43490 सक्रिय कर्मिदल सदस्य के 1-10 आश्रित थे। इसके प्रति केवल 2109 कर्मिदल सदस्यों के परिवार विवरण सीएमएस में उपलब्ध थे।
- ii. सीएमएस में परिवार के सदस्य के लिंग और वैवाहिक स्थिति, कर्मि के नाम/पिता का नाम के डेटा के वैधीकरण के लिए पर्याप्त नियंत्रण का अभाव था जैसाकि विभिन्न जोनों<sup>4</sup> में निम्नलिखित उदाहरणों से देखा जा सकता है:-

कर्मि आईडी	आश्रित का संबंध	लिंग	वैवाहिक स्थिति
BHC 7066	पत्नी	पुरुष	अविवाहित
BHC7066	पुत्र	महिला	----
HWH1182/GZB1872	पत्नी	महिला	अविवाहित
JMP1328/MTC1120	पुत्री	पुरुष	--
NH1100	बहन	पुरुष	---
DDN1028	विधवा माता	पुरुष	

- iii. डेटा विश्लेषण से पता चला कि सीएमएस ने न तो कर्मि के नाम, पिता के नाम का वैधीकरण किया था और न ही डेटा की पूर्णता सुनिश्चित की थी क्योंकि इसने एक अक्षर वाला कर्मि नाम स्वीकार किया था, पिता के नाम का फील्ड खाली/मूल्य ‘-’ पाया गया।

(अनुबंध - 7)

<sup>4</sup>पू.त.रे., पू.रे., उ.रे., प.रे., द.पू.म.रे., द.म.रे., उ.म.रे., प.म.रे., द.पू.रे.

परिशिष्ट - V

[पैरा 2.1.7 देखें]

कोई तदनुरूपी क्षेत्र कोड न रखने वाले इंजनों का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण

इंजन कर्षण/गैज→	3पीएच	डीएसएल	ईएलईसी	एमजी	एनजी	जोड़
इंजनो की संख्या →	500	699	413	5	83	<b>1700</b>

परिशिष्ट - VI

[पैरा 2.1.8 देखें]

स्टेशन, रेलमार्गों, दूरी आदि का अपूर्ण/विसंगत डेटा दर्शाने वाला विवरण

- i. 257 स्टेशनों के जोनल और डिवीजन कोड सीएमएस डेटाबेस में उपलब्ध नहीं थे।
- ii. पूरे, उपरे, दपूमेरे, उपूरे और दपरे<sup>5</sup> में, 226 स्टेशन सीएमएस में उपलब्ध नहीं थे।
- iii. पूरे, पूसीरे, दमरे<sup>6</sup> और दपरे में, 43 स्टेशनों के कोड सीएमएस में गलत पाए गए थे।
- iv. मरे, पूमरे, पूरे, दमरे, दपूरे, और पूतरे<sup>7</sup> में, 159 रेलमार्ग सीएमएस में उपलब्ध नहीं थे।
- v. पूरे, उमरे और दमरे में सीएमएस में अभिलिखित दूरी और कार्यचालन समय सारणी में उपलब्ध दूरी की तुलना करने पर लेखापरीक्षा में पाया कि नौ रेलमार्गों के संबंध में सीएमएस में अभिलिखित दूरियां 0.08 कि.मी से 408.76 किमी तक कम थी जबकि 20 रेलमार्गों के संबंध में सीएमएस में अभिलिखित दूरियां 0.15 कि. मी से 57.3 कि.मी तक अधिक थीं। गलत दूरियों के केचर करने के कारण माइलेज रिपोर्टों में हस्त्य रूप से सुधार किया गया था।
- vi. लेखापरीक्षा ने यह पाया कि उपरोक्त 23 रेलमार्गों के संबंध में सीएमएस में अभिलिखित दूरियां दर शाखा प्रणाली (आरबीएस) में अभिलिखित दूरियों से 0.14 कि.मी से 229.80 कि.मी तक अधिक थी जबकि छह रेलमार्गों के संबंध में वे आरबीएस में अभिलिखित दूरियों से 0.08 से 46.08 कि.मी तक कम थी। गलत दूरियों के केचर करने के कारण माइलेज रिपोर्टों में मैनुअल रूप से सुधार करना पड़ता है।
- vii. सीएमएस में पुणे से होकर धोरपुरी (जीपीआर) से कोल्हापुर (केओपी) तक का रेलमार्ग अन्तर्विष्ट नहीं था, जब भी कर्मिदल को पुणे से केओपी तक रेलगाड़ी में कार्य करने के लिए मरे की जीपीआर लॉबी से बुक किया गया था, इसे 326 कि.मी की बजाय 323 कि.मी की माइलेज प्राप्त होती है। रेलगाड़ी पुणे स्टेशन

<sup>5</sup> उत्तर पश्चिम रेलवे (उपरे), दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (दपूमेरे), दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे)

<sup>6</sup> पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (पूसीरे), दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे)

<sup>7</sup> मध्य रेल (मरे), पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे), दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे), पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे)

से चलती है और कर्मिदल को जीपीआर से इंजन लाना पड़ता है जो पुणे से तीन कि.मी दूर है। इसलिए, कर्मिदल तीन कि.मी कम माइलेज प्राप्त करते हैं और प्रत्येक बार इसे माइलेज रिपोर्ट में मैनुअल रूप से ठीक किए जाने की आवश्यकता है।

(अनुबंध- 9)



**अनुबंध – VII**  
**[पैरा 2.1.9 देखें]**

**संव्यवहारों/कमियों के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण जहां कर्मिदल को फेच ऑल विकल्प के साथ बुक किया गया था।**

- i. लेखापरीक्षा द्वारा 15 जोनल रेलवे की 5 सितम्बर 2014 से 4 दिसम्बर 2014 की अवधि के लिए पुराने डॉटा को दर्शाने वाली तालिकाओं के अंतिम रूप दिए गए 2713032 संव्यवहारों/अभिलेखों<sup>8</sup> की समीक्षा से पता चला कि 2009077 संव्यवहारों में कर्मिदल सदस्यों (74 प्रतिशत) को 'फेच कू एज पर रूल' विकल्प के बजाय 'फेच कू ऑल' विकल्प के चयन द्वारा बुक किया गया था।
- ii. लेखापरीक्षा ने कर्मिदल बुकिंग हेतु 'फेच कू ऑल' विकल्प का उपयोग करने के लिए अभिलिखित कारणों के नमूना विश्लेषण के दौरान पाया कि छह जोनल रेलवे<sup>9</sup> द्वारा द्वारा विश्लेषण की गई 734925 संव्यवहारों में से 145752 संव्यवहारों के संबंध में 'फेच कू ऑल' विकल्प का उपयोग करने हेतु कारणों को अभिलिखित नहीं किया गया था।
- iii. 115538 संव्यवहारों (उरे) के विश्लेषण के अनुसार 8353 प्रकार के कोड (कारणों) को 'फेच कू आल' विकल्प का उपयोग करते हुए कर्मिदल की बुकिंग हेतु अभिलिखित किया गया था जिसमें एलआर (कम परिवर्तन के साथ एलआर देय/अद्यतित न किए गए एलआर आदि) से संबंधित 71 प्रकार के कोड (कारण) और विश्राम ( कम परिवर्तन के साथ देय विश्राम/निरस्त विश्राम आदि) से संबंधित 40 प्रकार के कोड (कारण) शामिल हैं तथा शेष अधिकतर मामलों में अभिलिखित कारण वास्तविक और अर्थपूर्ण जानकारी नहीं देते क्योंकि कुछ अंकीय/अल्फा अंकीय संख्या या वर्णमाला जैसाकि एए, बीबी आदि 'फेच कू आल' विकल्प का उपयोग करने के लिए अभिलिखित किए गए थे। अन्य जोनल रेलवे<sup>10</sup> से संबंधित 'फेच कू ऑल'

<sup>8</sup> संव्यवहार/अभिलेख में एक कर्मिदल के टीए, काल बुक/प्राप्ति समय, साइन ऑन/ऑफ समय आदि के ब्यौरे निर्दिष्ट होते हैं।

<sup>9</sup> उपरे, पूसीरे, उरे, दमरे, पूतरे तथा दपूरे

<sup>10</sup> उपरे, पूसीरे, दरे, दमरे तथा दपूरे

विकल्प का उपयोग करके संव्यवहार की बुकिंग के संदर्भ में भी ऐसी ही स्थिति देखी गई।

- iv. लेखापरीक्षा ने दिसम्बर 2014 में दिल्ली, डिवीजन लॉबी के 'नियमावली सहित/के बिना बुक किए गए कर्मिंदलों' की रिपोर्टों के नमूना विश्लेषण के दौरान यह पाया कि डीएलआई लॉबी के लगभग सभी रेल इंजन कर्मिंदल और डीएलआई, गाजियाबाद (जीजेडबी), झाकल (जेएचएल), जिंद, शक्रबस्ती (एसएसबी) और टीकेडी<sup>11</sup> लॉबियों के अधिकतर गार्डों को 'फेच क्रू एज पर रूल' विकल्प की बजाय 'फेच क्रू आल' विकल्प का उपयोग करते हुए बुक किया गया था। तथापि, फरवरी 2015 के दौरान डीएलआई लॉबी में 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करके बुक किए गए रेल इंजन कर्मिंदल की प्रतिशतता लगभग 50 प्रतिशत थी किन्तु डीएलआई, जीजेडबी, जेएचएल, जिंद, टीकेडी एवं एसएसबी लॉबियों में लगभग सभी/अधिकतर गार्डों को 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करके बुक किया गया था।

(अनुबंध- 10)

---

<sup>11</sup> शब्दावली देखें

अनुबंध - VIII

[पैरा 2.1.10 देखें]

कर्मिदल को की गई कॉल के डेटा विश्लेषण के परिणामो को दर्शाने वाला विवरण

5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 तक से संबंधित कर्मिदल कॉलिंग समय के संदर्भ में 16 जोनल रेलवे के 2599975 संव्यवहारो के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-

- i. 173311 संव्यवहारो में कॉल को रेलगाडी के निर्धारित/आर्डरिंग समय के पश्चात किया हुआ पाया गया।
- ii. 559558 संव्यवहारो के संदर्भ में, कॉल को रेलगाडी आर्डर समय से 165 मिनट पहले/अग्रिम में किया गया पाया गया था।

(अनुबंध 11)

परिशिष्ट – IX

[पैरा 2.1.11 देखें]

काल सर्व समय और प्राप्ति/स्वीकार समय से संबंधित डेटा के विश्लेषण के परिणाम दर्शाने वाला विवरण

5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 से संबंधित 16 जोनल रेलवे के 2745140 संव्यवहारों (पुराने डेटा) के काल सर्व समय और काल प्राप्ति/स्वीकार समय के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-

- i. दो मामलों में (उरे और दपूरे से प्रत्येक) काल्स, काल किए जाने से पहले प्राप्त पाई गई थी जो कमजोर एप्लीकेशन नियंत्रण को दर्शाने वाला है।
- ii. 441317 मामलों में काल्स, काल किए जाने के 165 मिनट बाद प्राप्त हुई पाई गई।
- iii. 1488253 मामलों में, काल्स 30 मिनट के अन्दर प्राप्त हुई थी।

(अनुबंध- 12)

परिशिष्ट – X

[पैरा 2.1.12 देखें]

कर्मिदल साइन ऑन समय से संबंधित डेटा के विश्लेषण के परिणाम दर्शाने वाला  
विवरण

16 जोनल रेलवे के 2771169 संव्यवहारों के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-

- i. 724513 मामलों में, कर्मिदल रेलगाड़ी आदेश समय या उसके बाद साइन आन हुए पाए गए थे।
- ii. 338653 मामलों में कर्मिदल रेलगाड़ी के प्रत्याशित प्रस्थान (आदेश) समय से 10 से 45 मिनट के अपेक्षित समय के प्रति रेलगाड़ी आदेश के 10 मिनट से कम समय पूर्व साइन किए हुए पाये गये थे।

(अनुबंध- 13)

परिशिष्ट - XI

[पैरा 2.1.13 देखें]

कर्मीदल साइन आन समय के पर्यवेक्षी अनुमोदन से संबंधित डेटा के विश्लेषण के परिणाम दर्शाने वाला विवरण

16 जोनल रेलवे से 3070897 संव्यवहारों के लेखापरीक्षा द्वारा विश्लेषण से पता चला कि:

- i. 1425 मामलों में, पर्यवेक्षक के 'कर्मीदल साइन आन' समय का अनुमोदन 'कर्मीदल साइन आन' समय से पूर्व का था।
- ii. 2096485 मामलों में, 'कर्मीदल साइन आन' समय पर्यवेक्षक द्वारा कर्मीदल साइन आन समय से 30 मिनट या अधिक के बाद अनुमोदित किया गया था।

(अनुबंध- 14)

परिशिष्ट – XII

[पैरा 2.1.14 देखें]

कर्मिदल साइन आफ समय के पर्यवेक्षक के अनुमोदन में कमियां दर्शाने वाला विवरण

15 जोनल रेलवे<sup>12</sup> के 1642377 संव्यवहारों के विश्लेषण से पता चला कि:

- i. 143062 संव्यवहारों में, कर्मिदल साइन ऑफ अनुमोदन समय डेटा इनपुट वैधीकरण नियंत्रण की कमी दर्शाने वाला था।
- ii. 612965 संव्यवहारों में, पाया गया कि पर्यवेक्षक ने एक घंटे से अधिक के विलम्ब के बाद कर्मिदल साइन ऑफ समय का अनुमोदन किया था।

(अनुबंध- 15)

---

<sup>12</sup> उपरे को छोडकर सभी जोन

परिशिष्ट – XIII

[पैरा 2.1.15 देखें]

कर्मिदल साइन ऑन की तुलना में कर्मिदल साइन ऑफ समय में अनियमितता को दर्शाने वाला विवरण

लेखापरीक्षा द्वारा 15 जोनल रेलवे<sup>13</sup> के संबंध में पर्यवेक्षक द्वारा अनुमोदित 1367760 संव्यवहारों के कर्मिदल साइन ऑन समय और कर्मिदल साइन ऑफ समय के विश्लेषण से पता चला कि:

- i. 160 संव्यवहारों में, 'कर्मिदल का साइन ऑन' और 'साइन ऑफ' समय समान था अर्थात् साइन ऑन/ऑफ संव्यवहार गलत रूप से किए गए थे।
- ii. 38541 संव्यवहारों में साइन ऑन और साइन ऑफ समय के बीच 20 घंटों से अधिक के अंतर ने दर्शाया कि या तो कर्मिदल ने समय पर अपना साइन ऑफ कार्य नहीं किया था या काल्पनिक साइन ऑफ समय अनुमोदित किए गए थे।

(अनुबन्ध – 16)

---

<sup>13</sup> उपरूे को छोडकर सभी जोन



परिशिष्ट – XIV

[पैरा 2.2.1 देखें]

विभिन्न क्षेत्रों में एसएमएस के उपयोग की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण

5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 तक एसएमएस और कर्मिदल से संबंधित सीएमएस डेटाबेस की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. सक्रिय कर्मिदल सदस्यों के साथ दरे को छोड़कर शेष सभी जोनल रेलवे पर भेजे गए एसएमएस की स्थिति निम्नानुसार थी:

एसएमएस के प्रकार	एसएमएस की संख्या
प्रेषित	644079
प्राप्त हुए/उत्तर दिए गए	68454
लंबित	349759

- ii. इस प्रकार भेजे गए केवल 10.63 प्रतिशत एसएमएस कर्मिदल द्वारा प्राप्त हुए/ उत्तर दिए गए थे जो बहुत कम था और कर्मिदल को भेजे गए 54.30 प्रतिशत एसएमएस को लंबित के रूप में दर्शाया गया था, जो काफी अधिक था।
- iii. एसएमएस सेवा को 43 लॉबीस में उपयोग नहीं किया गया था (दमरे की दस लॉबीज, मरे और परे प्रत्येक की सात लॉबीज, पूसीरे तथा पमरे प्रत्येक की पांच लॉबीज, उरे और दपूरे की प्रत्येक की चार लॉबीज और उपूरे की एक लॉबी)।
- iv. 13983 मामलों में, हालांकि क्लोज्ड यूजर ग्रुप (सीयूजी) मोबाइल स्टेटस को वाई के रूप में दर्शाया गया था फिर भी मोबाइल नंबर को 13 जोनल रेलवे में शून्य के रूप में दर्शाया गया था।
- v. नौ जेडआरज के 45062 अभिलेखों में यद्यपि सीयूजी मोबाइल कर्मिदल के पास उपलब्ध था फिर भी सीयूजी स्टेटस को रिक्त के रूप में दर्शाया गया था।
- vi. मरे, उरे, उपरे और दमरे में 170683 एसएमएस को 1066202 साइन ऑन संव्यवहारों के प्रति भेजा गया था जो कुल साइन-ऑन संव्यवहारों को केवल 16.01 प्रतिशत था।
- vii. उरे में, केवल 178 एसएमएस का कर्मिदल को कॉल करने हेतु 11 लॉबिज में उपयोग किया गया था।

(अनुबंध- 17)

परिशिष्ट – XV

[पैरा 2.4.1 देखें]

उन मामलों को दर्शाने वाला विवरण जहाँ एलआर नियत तिथि सही रूप से नहीं गिनी गई थी

- क. 1 दिसम्बर 2013 के बाद<sup>14</sup> की अवधि के लिए रोड लर्निंग से संबंधित एलआर संबंधित डेटा, जिसमें एलआर यात्राओं की कुल संख्या शून्य दर्शायी गई थी, के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला :-
- 153264 अभिलेखों में, एलआर की नियत तिथि पिछली ड्राईव तिथि से पहले थी।
  - 93137 अभिलेखों में, पिछली ड्राइव तिथि तथा एलआर की नियत तिथि समान थी।
  - 4503 अभिलेखों में, एलआर की नियत तिथि पिछली ड्राईव तिथि से अधिक थी परन्तु अन्तर 89 दिनों से कम था अर्थात् सीएमएस ने सही ठंग से तीन महीने के अन्तर के साथ एलआर की नियत तिथि की गणना नहीं की थी।
  - 236145 अभिलेखों में, एलआर की नियत तिथि तथा पिछली ड्राईव तिथि के बीच अन्तर 92 दिनों से अधिक था अर्थात् सीएमएस ने तीन महीने से अधिक के अन्तराल के पश्चात एलआर नियत तिथि की गणना की थी।
- ख. 1 दिसम्बर 2013 से बाद<sup>15</sup> की अवधि के लिए डीएस एलआर संबंधी डेटा जिसमें एलआर यात्राओं की कुल संख्या शून्य से अधिक थी, जहाँ एलआर नियत तिथि समाप्त<sup>16</sup> नहीं हुई थी, के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-
- 29563 अभिलेखों में, पिछली ड्राईव तिथि तथा एलआर नियत तिथि के बीच अन्तर 89 दिनों से कम था अर्थात् सीएमएस ने तीन महीने की अवधि के अन्दर एलआर नियत तिथि की गणना की थी।

<sup>14</sup> 1 दिसम्बर 2013 तथा उसके बाद से पिछली ड्राईव तिथि

<sup>15</sup> 1 दिसम्बर 2013 तथा उसके बाद से पिछली ड्राईव तिथि

<sup>16</sup> पिछली ड्राईव तिथियाँ 5 दिसम्बर 2014 से पहले थीं तथा एलआर नियत तिथियाँ 5 दिसम्बर 2014 से बाद की अवधि से संबंधित थी

- ii. 15955 मामलों में, यद्यपि एलआर की यात्राएं लम्बित थी परन्तु सीएमएस ने 3 महीने की अवधि के लिए देय तिथियों की गणना की थी जो अनियमित था।
- iii. 255 मामलों में, जहाँ नियत एलआर यात्राओं की संख्या शून्य से अधिक थी, सीएमएस ने एलआर नियत तिथियों की गणना तीन महीने की अवधि (अर्थात् 95 दिन से 180 दिनों के बीच) के पश्चात की थी जो अनियमित था।
- iv. 2767 मामलों में, जहाँ एलआर नियत तिथि समाप्त हो गई थी अर्थात् एलआर नियत तिथि 6 दिसम्बर 2014 से पहले थी तथा एलआर यात्राएं देय थीं, सीएमएस ने तीन महीने से अधिक की अवधि के पश्चात एलआर नियत तिथि की गणना की थी।

(अनुबंध 19)

परिशिष्ट – XVI

[पैरा 2.4.2 देखें]

प्रशिक्षण रिपोर्ट/डेटा में विसंगतियाँ दर्शाने वाला विवरण

- i. सीएमएस पर सीएमएस डेटाबेस के साथ-साथ प्रशिक्षण रिपोर्ट के विश्लेषण से पता चला कि सीएमएस डीजल के लिये पुनश्चर्या प्रशिक्षण पाठ्यक्रम और शंटर के लिये इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन (आरईएफडी और आरईएफई) ऑटोमेटिक सिग्नलिंग (एसआईजी) प्रशिक्षण आदि जैसे विभिन्न प्रकार के प्रशिक्षण कार्यक्रम के लिये सीएमएस अगली तारीख दर्शा रहा था, जबकि इनकी आवश्यकता नहीं थी।
- ii. समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने उदाहरण देखे जहां दिल्ली मंडल लॉबी (एनवीआर, एनजेडएम आदि) के संबंधित अधिकारियों को निर्धारित तिथि में प्रशिक्षण के लिये प्रतिनियुक्त नहीं किया गया था। उत्तर में लॉबी अधिकारियों ने सूचित किया कि डीजल ट्रेक्शन पर कार्य कर रहे कर्मिंदल को इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन और इसके विपरीत को पुनश्चर्या प्रशिक्षण की आवश्यकता नहीं है। इसके अतिरिक्त, कर्मिंदल जिसने आरईएफई और आरईएफडी पाठ्यक्रम में भाग लिया था, को क्रमशः 3पीएच और डब्ल्यूडीजी4/डब्ल्यूडीपी4<sup>17</sup> प्रशिक्षण की आवश्यकता नहीं होती और शंटर को सिग्नलिंग प्रशिक्षण की आवश्यकता नहीं होती।
- iii. प्रशिक्षण डेटा के विश्लेषण के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएमएस डेटाबेस ने 3.रे की 12 लॉबी से संबंधित 24254 मामलों के संबंध में एसआईजी प्रशिक्षण की अगली तारीख दर्शायी जबकि उसी लॉबी के 73 मामलों के संबंध में, डेटा बेस ने एसआईजी प्रशिक्षण की तारीख नहीं दर्शायी। भारतीय रेल सामान्य एवं सहायक नियमावली (3रे- 2011) के अनुसार, ऑटोमेटिक सिग्नलिंग प्रशिक्षण एक वर्ष के पश्चात देय हो जाता है तथा सीएमएस हेतु व्यवसायिक तर्क पर क्रिस प्रलेखन (2006) के अनुसार, ऑटोमेटिक सिग्नलिंग प्रशिक्षण छह महीने में देय होता है। दिल्ली मंडल में तीन मामलों में, वर्ष 2014 से संबंधित अगली एसआईजी प्रशिक्षण की अगली तारीख छह माह बाद थी और उसी वर्ष के दौरान 3214 मामलों के संबंध में यह एक वर्ष बाद थी।
- iv. द.पू.म.रे में, सीएमएस डेटाबेस ने द.पू.म.रे की 15 लॉबी से संबंधित 2526 मामलों में एसआईजी प्रशिक्षण की अगली तारीख दर्शायी। 2526 मामले में से,

<sup>17</sup> विभिन्न प्रकार के लोको नोटिस से संबंधित प्रशिक्षण

316 मामलों में, वर्ष 2014 (बीएसपी मण्डल) से संबंधित अगले एसआईजी प्रशिक्षण की अगली तारीख छह माह बाद थी और उसी वर्ष के दौरान एक मामले (बीएसपी मण्डल) के संबंध में एक वर्ष बाद थी। पूरे में, सीएमएस डेटाबेस ने पूरे की 14 लॉबियों से संबंधित 1070 मामलों के संबंध में एसआईजी प्रशिक्षण की अगली निर्धारित तिथियाँ दर्शायी थी जबकि एक मामले के संबंध में, डेटा बेस ने अगली एसआईजी प्रशिक्षण की निर्धारित तिथि नहीं दर्शायी थी।

**परिशिष्ट – XVII**

**[संदर्भ पैरा 2.4.3]**

**टीए में प्रयोग किये गये लोको विवरण में देखी गई कमियों को दर्शाने वाला विवरण**

- i. 5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 की अवधि के लिये दस<sup>18</sup> जोनों से संबंधित यातायात सूचना (टीए) डेटा की संवीक्षा से पता चला कि सामान्य प्रकार के 28305 टीए के संबंध में जहां कर्मिदल कार्य/अतिरिक्त कार्य के लिये बुक किया गया था और उनके साइन ऑन समय पर्यवेक्षक द्वारा अनुमोदित किये गये थे, लोको प्रकार को शून्य के रूप में रिकॉर्ड किया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि इस प्रकार का कोई भी लोको मुख्य तालिका में उपलब्ध नहीं था।
- ii. टीए के सीएमएस डेटा के विश्लेषण से, लेखापरीक्षा ने देखा कि अधिकांश लॉबी बहुविध टीएज सृजन करने के लिये लोको की कल्पित संख्या का प्रयोग कर रहे थे जैसाकि निम्नलिखित से स्पष्ट है:
  - क. द.पू.म.रे में, चार लॉबी<sup>19</sup> में 123 और 11111 लोको संख्या के साथ कई टीए सृजन करने के लिये अवैध लोको संख्या का प्रयोग किया गया था।
  - ख. उ.प.रे के जयपुर मण्डल में चार लॉबी<sup>20</sup> ने क्रमशः सितम्बर और अक्टूबर 2014 में 291, 1719, 17 और 1414 कर्मिदल को बुक करने के लिये अपने कई टीए के साथ लोको संख्या 111 लगाया। वास्तव में, लोको संख्या 111, 2 अक्टूबर 2014 को जयपुर मण्डल की उपरोक्त चार लॉबी की 54 रेलगाड़ियों में लगाया गया था।
  - ग. म.रे में, टीए प्रस्तुत करने के लिये 2829 अभिलेखों में, अवैध लोको संख्या अर्थात् 11111 प्रविष्ट किया गया था।
  - घ. उ.रे में, लखनऊ (एलकेयू) लॉबी ने 14 अक्टूबर 2014 को अपने 25 टीए के साथ '0' प्रकार के लोको संख्या 147 को जोड़ा, डीएलआई लॉबी ने 8 नवम्बर 2014 को अपने 65 टीएज के साथ '2' प्रकार के लोको संख्या 1111 को लगाया।

<sup>18</sup> पूसीरे=53, उपरे=11646, दपरे=2376, उरे=2376, मरे=830, पूरे=819, दपूमरे=3361, दपूरे=323, परे= 5676, प्दमरे=845  
(कुल=28305)

<sup>19</sup> रायपुर, एमआईबी, सीडब्ल्यूए, डीजीजी

<sup>20</sup> बंदीकुई, फुलेरा, जयपुर और रेवाडी

- ड. उ.रे में, अपने कई टीए के साथ 30 नवम्बर 2014 को लोको संख्या 1111 का प्रयोग कई लॉबी<sup>21</sup> ने किया था।
- च. पूरे में, 20/11/2014 को लोको संख्या 100 पूरे<sup>22</sup> की अलग-अलग लॉबियों में 128 बार प्रयोग की गई थी।
- छ. प.रे में, 93452 अभिलेखों के संबंध में, लोको ब्यौरे कैप्चर करने के लिए लोको नम्बर के चार फील्ड और लोको प्रकार के एक फील्ड में शून्य था। पूरे और पूसीरे में लोको संख्या 100/1000/10000, 33756 मामलों<sup>23</sup> में प्रयोग की गई थी।
- ज. पूरे और दमरे में, 145521 मामलों<sup>24</sup> में कोई भी लोको संख्या प्रयोग नहीं की गई थी।
- झ. दमरे में, 1714 मामलों में, लोको संख्या 111 और 5163 मामलों में लोको संख्या 123 का प्रयोग किया गया था। पूरे में, 39 मामलों में लोको संख्या '0' प्रयोग किया गया था, लोको संख्या '1' का, छह मामलों में प्रयोग किया गया था।

---

<sup>21</sup> डीएलआई, लुधियाना (एलडीएच), फिरोजपुर (एफजेडआर), दिल्ली सराय रोहल्ला (डीईई), अमृतसर(एसआर), पठानकोट (पीटीके), भटिन्डा(बीटीआई)

<sup>22</sup> (एजेड-53 बार, एचडब्ल्यूएच-47 बार, केओएए-6 बार, एमएलडीटी-7 बार, पीकेआर-14 बार, आरपीएच- 1 बार)

<sup>23</sup> पूरे=13834, पूसीरे=19922

<sup>24</sup> पूरे=36385, पूसीरे=109136

परिशिष्ट – XVIII

[संदर्भ पैरा 2.4.8]

कर्मिदल परामर्श डेटा में कमियां दर्शाने वाला विवरण

- i. कर्मिदल के ज्ञानधार में वृद्धि के लिये विभिन्न प्रशिक्षण के लिये कर्मिदल की तैनात, उनके लोको निरीक्षकों द्वारा उनको परामर्श आदि जैसे विभिन्न पद्धतियों का प्रयोग किया जाता है। इस संबंध में, आरबी ने कर्मिदल परामर्श की अवधि के प्रतिमान के लिये 28.10.2014 को आदेश<sup>25</sup> जारी किया। उसी दिन उरे<sup>26</sup> ने इस संबंध में आदेश जारी किये। दिनांक 28 अक्टूबर 2014 के उरे के आदेश के अनुसार संरक्षा श्रेणी 'क' के लोको पायलटों को दो माह में एक बार परामर्श की आवश्यकता थी, संरक्षा श्रेणी 'ख' को माह में एक बार परामर्श की आवश्यकता थी और संरक्षा श्रेणी 'ग' को दो सप्ताह में एक बार परामर्श की आवश्यकता थी। आरबी के आदेशों के अनुसार, 'ग' ग्रेड कर्मिदल को तीन माह में एक बार, 'ख' ग्रेड कर्मिदल को दो माह में एक बार और 'क' ग्रेड कर्मिदल को माह में एक बार परामर्श की आवश्यकता थी। इस प्रकार, दोनों आदेशों में परामर्श की अवधि समान नहीं थी।
- ii. लेखापरीक्षा ने परामर्श की स्थिति की समीक्षा के लिये उरे के आदेशों को ध्यान में रखते हुये डेटा विश्लेषण किया। कर्मिदल को दिये गये अंतिम परामर्श को देखने के लिये, 28 अक्टूबर 2014 से पूर्व के डेटा का संदर्भ लेना पड़ा था। उनके मुख्य एलआई/एलआई द्वारा कर्मिदल (ग्रेड ए, बी और सी) की परामर्श की अवधि के संबंध में 6 दिसम्बर 2014 से पूर्व की अवधि के सीएमएस डेटा की समीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा कि उरे में 29 प्रतिशत कर्मिदल, पूसीरे में 88 प्रतिशत कर्मिदल और उपरे में छह प्रतिशत कर्मिदल को उरे द्वारा निर्धारित अवधि पर परामर्श नहीं दिया गया था।
- iii. इसके अतिरिक्त 6 दिसम्बर 2014 से पूर्व की अवधि के लिये सीएमएस डेटा के विश्लेषण से उरे में यह देखा गया कि 23 प्रतिशत कर्मिदल को आरबी द्वारा निर्धारित अवधि के अनुसार परामर्श नहीं दिया गया था।

<sup>25</sup> पत्र संख्या 2012/सुरक्षा (डीएम)/7/25 दिनांक 28.10.2014(दिनांक 28.10.2014 के आरबी पत्र के अनुसार)

<sup>26</sup> संख्या 45 आरएस/9/ट्रेन संचालन दिनांक 28.10.2014



- iv. जनवरी 2015 से मार्च 2015 में दिल्ली मण्डल<sup>27</sup> की विभिन्न लॉबियों के कियोस्क से उपलब्ध परामर्श डेटा के विश्लेषण से यह भी पुष्टि हुई कि कर्मिदल ग्रेडिंग और परामर्श निर्धारित अवधि में नहीं किया जा रहा था।
- v. म.रे में कुल 7840 सक्रिय कर्मिदल में से, केवल 1593 कर्मिदल के परामर्श से संबंधित डेटा सीएमएम में रखा गया था। किये गये परामर्श की संख्या एक से 157 के बीच थी।
- vi. छह क्षेत्रों<sup>28</sup> में, 2167 उदाहरण थे जहां कर्मिदल को लोको निरीक्षक द्वारा परामर्श दिया गया था, लेकिन लोको निरीक्षकों, जिन्होंने कर्मिदल को परामर्श दिया था, की आईडी सीएमएस अभिलेख में उपलब्ध नहीं थी।

(अनुबंध- 21)

---

<sup>27</sup> एमटीसी, डीईई, जिंद, एसएसबी आदि,

<sup>28</sup> मरे=529, पूनरे=773, दपूमरे=446, उरे=101, पूसीरे=98, उपरे=220 (कुल=2167)

परिशिष्ट – XIX

[संदर्भ पैरा 2.4.10]

विभिन्न जोनों में ब्रेथ विश्लेषक यंत्र की स्थिति दर्शाने वाला विवरण

- i. ब्रेथ विश्लेषक (बीए) को 12 जोनल रेलवे<sup>29</sup> में प्रणाली के साथ एकीकृत नहीं किया जा सका। लेखापरीक्षा के दौरान परीक्षण जांच में एकीकृत बीए दिल्ली मण्डल (उरे) की तीन लॉबी, पूसीरे की पाँच लॉबी, परे की तीन लॉबी और उपरे की दो लॉबी में लगाये गये थे। पूसीरे की पीएसए लॉबी में, यद्यपि बीए, सीएमएस के साथ एकीकृत था, एकीकरण कार्य नहीं कर रहा था। 2012 के दौरान एमएस लॉबी में सीएमएस/कियोस्क में संस्थापित और एकीकृत बीए इकाई सॉफ्टवेयर में परेशानी के कारण निष्क्रिय कर दी गई थी। दरे की अन्य लॉबियों में, कर्मिदल की पूर्ण बीए जांच हैंड-हेल्ड बीए इकाईयों के प्रयोग से की जा रही थी।
- ii. आईआर में अन्य चयनित लॉबियों में, कियोस्क में बीए इकाई एकीकृत नहीं थी। कर्मिदल की पूर्ण बीए जांच हैंड-हेल्ड बीए इकाईयों के प्रयोग से मुख्य कर्मिदल नियंत्रक/कर्मिदल नियंत्रक के पर्यवेक्षण में की जा रही थी। उसके बाद परिणाम उचित चेक बॉक्स पर क्लिक करके सीएमएस में रिकॉर्ड किये जाते थे। चूँकि कर्मिदल द्वारा बीए जांच करने की प्रक्रिया मैनुअल है, इसमें संरक्षा से संबंधित प्रणाली नियंत्रण का काफी अभाव है। इसलिये, इस सुविधा के गलत प्रयोग की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।
- iii. 5 सितम्बर से 5 दिसम्बर 2014 तक कर्मिदल के ब्रेथ साइन ऑन डेटा के विश्लेषण से पता चला कि सात जोनल रेलवे<sup>30</sup> में 246 मामलों में पर्यवेक्षक ने कर्मिदल को इयूटी शुरू करने का अनुमोदन दिया यद्यपि ब्रेथ साइन-ऑन का मान 'एन' था अर्थात् कर्मिदल ने ब्रेथ साइन-ऑन नहीं किया था। सीएमएस ने कर्मिदल साइन-ऑन के अनुमोदन की अनुमति दी जो कर्मिदल साइन-ऑन का वैध करने में नियंत्रण की कमजोरी दर्शाने वाला है।

(अनुबंध 23)

<sup>29</sup> पूरे, मरे, पमरे, पूमरे, उमरे, दपूरे, दपूमरे, उमरे, पूसीरे, उपूरे, दमरे और दपरे

<sup>30</sup> उरे, दमरे, दपूर, पमरे, दपूमरे, उमरे और मरे

- iv. 16 अक्टूबर से 5 दिसम्बर 2014 के दौरान पर्यवेक्षी के कर्मिदल 'साइन-ऑन' अनुमोदन वाले फील्ड के मान के अनुसार क्रमशः उरे, पूसीरे और मरे के '27'<sup>31</sup> मामलों में पर्यवेक्षक द्वारा 'कर्मिदल साइन-ऑन' अनुमोदन न करने के लिये कारण के रूप में ब्रेथ साइन-ऑन विफलता (कोड बीएफ) रिकॉर्ड किया गया था लेकिन 'साइन-ऑन' फील्ड का मान सभी मामलों में शून्य पाया गया था (अर्थात कर्मिदल ने बीए जांच पास की थी)। यह कर्मिदल साइन-ऑन को वैध करने में अपर्याप्त नियंत्रण दर्शाने वाला है।
- v. उरे की डीईई लॉबी में, बीए जांच के परिणाम, प्रत्यक्ष रूप से सीएमएम में रिकॉर्ड किये गये बताये गये थे और बीए जांच के परिणामों को रिकॉर्ड करने के लिये कोई भी मैनुअल रजिस्टर नहीं बनाया गया था। बायोमेट्रिक और एकीकृत बीए उपकरणों के न होने से, यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि सभी की बीए जांच डीईई लॉबी में पूर्ण रूप से हो रही है।
- vi. दमरे की मौला अली (एमएलवाई) लॉबी हैदराबाद (एचवाईबी) और सिकंदराबाद (एससी) डिविजन के बीच कर्मिदल बदलने का स्थान है, लेखापरीक्षा ने पाया कि लॉबी क्रियाशील नहीं है और एमएलवाई लॉबी में साइन-ऑन/साइन-ऑफ, सांस विश्लेषण से संबंधित कार्य की निगरानी नहीं हो रही थी चूँकि एमएलवाई लॉबी में कोई भी स्टाफ तैनात नहीं किया गया था। साइन-ऑन/साइन-ऑफ, सांस विश्लेषण आदि जैसे एमएलवाई लॉबी के कर्मिदल परिचालन से संबंधित कार्य की डेटा प्रविष्टि उसकी सह लॉबी<sup>32</sup> केसीजी और एसएनएफ में की जा रही थी जो कि एमएलवाई लॉबी से करीब 13-14 किमी दूर थी।
- vii. मरे में, दोंड लॉबी के निरीक्षण के दौरान एएईएमई<sup>33</sup> (ईंधन) द्वारा यह देखा गया कि 29 दिसम्बर 2014 को साइन-ऑन/साइन-ऑफ करने वाले 372 स्टाफ में से, 109 कर्मिदल ने बीए जांच नहीं करवायी। सभी कर्मिदल की बीए जांच परिणाम सुनिश्चित करने में विफलता, इस महत्वपूर्ण सुरक्षा पहलू के लिये रेल प्रशासन के उदासीन दृष्टिकोण को दर्शाती हैं। जनवरी 2015 (प्रेस क्लिपिंग) के दौरान मरे में घटना हुई जिसमें उपनगरीय रेल का एक मोटरमैन नशे में पकड़ा गया जो ड्यूटी शुरू करते समय बीए जांच की विफलता का परिणाम हो सकता है। उसने आपातकालीन ब्रेक लगाया जिससे ट्रेन जब स्टेशन से बाहर निकल

<sup>31</sup> उरे=23, पूसीरे= दो मरे= दो

<sup>32</sup> सह लॉबी धारणा वहां लागू है जहां सीएमएस प्रयोगकर्ता लॉबी "ए" कर्मिदल को बुलाने की सेवा चाहते हैं लेकिन कर्मिदल को स्टेशन "बी" पर साइन-ऑन करना अनिवार्य हो। इसी प्रकार वापसी में, कर्मिदल स्टेशन "बी" पर साइन-ऑफ करता है लेकिन उसे कर्मिदल को आगे बुक करने के लिये स्टेशन "ए" पर उपलब्ध कराना होता है।

<sup>33</sup> शब्दावली देखें

रही थी रूक गई। इयूटी शुरू करते समय एकीकृत बीए उपकरण के माध्यम से अनिवार्य बीए जांच कर्मिदल को रास्ते में या यात्रा के दौरान नशा करने के जोखिम को कम करेगी।

परिशिष्ट – XX

[संदर्भ पैरा 2.5.1]

माइलेज भत्ता समाकृति में कमियों का विवरण दर्शाने वाला ब्यौरा

- i. 11 जेडआर<sup>34</sup> की विभिन्न लॉबी द्वारा सीएमएस में समाकृत भत्तों की समीक्षा से पता चला कि विद्यमान नियम का उल्लंघन करते हुये, सीएमएस, अपने मुख्यालय पर गैर-रनिंग इयूटी/प्रशिक्षण करने के लिये कर्मिदल को 80/120/160 किलोमीट्रेज प्रतिदिन (की जाने वाली इयूटी के प्रकार पर निर्भर) को प्रभार अनुमत करने के लिये समाकृत किया गया था। 9 मार्च और 4 दिसम्बर 2014, के बीच अपने मुख्यालय में विभिन्न गैर- रनिंग इयूटी/प्रशिक्षण पाठ्यक्रम<sup>35</sup> में भाग लेने के लिये दस जोनल रेलवे ने कर्मिदल को करीब ₹ 485 लाख मूल्य के 21136799 किमी के माइलेज भत्ते की अनुमति दी।
- ii. मरे और उरे में, 111 मामलों<sup>36</sup> में, यद्यपि कर्मिदल को मुख्यालय के अलावा गैर-रनिंग इयूटी करते हुये दर्शाया गया है, उनकी मुख्यालय की जगह और बाहर की जगह बिल्कुल एक थी, तथापि, सीएमएस ने 13,560 किमी<sup>37</sup> के आउटस्टेशन भत्ते की अनुमति दी। यह असंगत डेटा दर्शा रहा था।
- iii. सीएमएस में मुख्य डेटा में 98 प्रकार की गैर-रनिंग इयूटी निर्धारित हैं। यद्यपि, 1-100 प्रकार की गैर-रनिंग इयूटी<sup>38</sup> विभिन्न जोनल रेलवे द्वारा सीएमएस के अंतर्गत संसाधित पाई गई। सूची में गैर-रनिंग इयूटी जैसे एनआरईएसटी, सीआरईएसटी, डब्ल्यूओएफएफ आदि भी शामिल हैं। यह देखा गया कि सीएमएस द्वारा किमी के संदर्भ में गैर-रनिंग भत्ते को गैर-रनिंग इयूटी जैसे अनुपस्थित, एलएपी, सीएल आदि, जिसके लिये यह अनुमत नहीं था, संगणन किया गया था
- iv. सीएमएस डेटा विश्लेषण के परिणामों के आधार पर, भौतिक अभिलेखों की नमूना जांच टीकेडी (उरे), बिलासपुर (बीएसपी) और ब्रजराजनगर (बीआरजेएन) (दपूमरे) लॉबियों में की गई थी। नमूना लेखापरीक्षा जांच के दौरान पाया गया

<sup>34</sup> मरे, पूरे, पूमरे, पूनरे, उरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, पमरे, परे, उमरे

<sup>35</sup> जैसे आरईएफई, पीडी, एसएचडीटी, पीसीआर, आरईएफडी, आरईएफएससी, एसएफसीएम, टीसीसी, सीएलसीसी, पीएमई, टीसीसी, एसटीडीटीओ आदि (शब्दावली देंखे)

<sup>36</sup> मरे=106, उरे=पाँच

<sup>37</sup> मरे=12800, उरे=760

<sup>38</sup> जैसे आरईएफई, पीडी, एसएचडीटी, पीसीआर, आरईएफडी, आरईएफएसएससी, एसएफसीएम, टीसीसी, सीटीसीसी, सीटीएलसी, पीएमई, एसटीडीटीओ आदि

कि मूल वेतन के 30 प्रतिशत के बराबर वेतन तत्व के भुगतान की बजाय उनके मुख्यालय (उ.रे, द.पू.म.रे) में गैर- रनिंग इ्यूटी करने के लिये अधिकारियों को 160 किमी की दर पर माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था।

(अनुबंध- 24)

परिशिष्ट- XXI

[पैरा 2.5.2 देखें]

स्वीकार्य किलोमिटरज में विसंगतियों के ब्यौरें दर्शाने वाला विवरण

- i डीईई लॉबी में, लेखापरीक्षा ने माइलेज रिपोर्टों की नमूना जांच के दौरान देखा कि जब एक कर्मिदल (डीईई 1089) धामपुर में संरक्षा कैंप प्रशिक्षण के लिये 9 नवम्बर 2014 को 19:15 घंटे पर छोड़ा गया, वह तुरंत ही सीएमएस पर 'प्रशिक्षण पर' के रूप में बुक कर दिया गया था और कर्मिदल 16 नवम्बर 2014 को 08:00 घंटे पर वापस आ गया। उसे सीएमएस द्वारा 1440 कि.मी. की अनुमति दी गई जिसमें स्वीकार्य 320 कि.मी. शामिल हैं क्योंकि डीईई लॉबी में सीएमएस को धामपुर में गैर-रनिंग ड्यूटी करने के लिये स्वीकार्य किमी के रूप में 320 कि.मी. (160x2 से और तक) भुगतान के लिये समाकृत किया गया था तथा अतिरिक्त 160 कि.मी एक अतिरिक्त दिन के लिये था। तथापि, प्रशिक्षण अवधि के लिए उसके माइलेज भत्ते को लॉबी द्वारा मैनुअल रूप से सही किया गया था तथा उसे सात दिन अर्थात् प्रशिक्षण के छह दिन तथा एक अतिरिक्त दिन के लिए 1120 किमी (160x7) के माइलेज भत्ता का भुगतान किया गया था। अतः भुगतान किया गया माइलेज भत्ता सीएमएस द्वारा की गई गणना के अनुसार नहीं था।
- ii पूरे में, यह देखा गया था कि पीएमई प्रशिक्षण हेतु नवम्बर 2014 तथा मार्च 2015 के माह के दौरान दो लाबियों<sup>39</sup> के कर्मिदल को क्रमशः दो तथा तीन दिनों के लिए हावड़ा (एचडब्ल्यूएच) में तैनात किया गया था। तथापि, सीएमएस द्वारा कर्मिदल को माइलेज भत्ते के रूप में क्रमशः 536 किमी तथा 800 किमी अनुमत किया गया था जिसमें प्रशिक्षण में उपस्थित रहने के लिए 320 किमी तथा 480 किमी शामिल थे तथा अन्य 216 किमी तथा 320 किमी स्वीकार्य किमी के रूप में थे क्योंकि इन लाबियों को स्वीकार्य किमी के रूप में अतिरिक्त 216 किमी तथा 320 किमी का प्रभारित करने के लिए सीएमएस में समाकृत किया गया था।

(अनुबंध- 25)

<sup>39</sup> एजेड (आईडी एजेड 1176) तथा आरपीएच (आईडी आरपीएच 7176) लाबियाँ

**परिशिष्ट – XXII**

[पैरा 2.5.6 देखें]

**रेलगाडी के प्रस्थान/आगमन समय की तुलना में कर्मिदल साइन ऑन समय में विसंगतियों/अनियमतिओं के ब्यौरें दर्शाने वाला विवरण**

जाने का नाम	विसंगतियां/लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां
दपूमरे, पूरे, मरे, दपूरे, पूसीरे, दरे एवं उमरे	1349 मामलों में कर्मिदल ने एफओआईएस रेलगाडी प्रस्थान समय के पश्चात एक मिनट से 93 घंटे 10 मिनट तक के अन्तराल के साथ साइन आन किया था।
दपूमरे, पूरे, मरे, दरे एवं उमरे	3073 मामलों में, कर्मिदल ने एफओआईएस रेल प्रस्थान समय से पहले 31 मिनट से 2635 मिनट तक के अन्तराल के साथ साइन ऑन किया था।
दमरे	2022 मामलों में, कर्मिदल ने रेलगाडी के एफओआईएस आगमन समय से पहले साइन ऑफ किया था तथा 2020 मामलों में, कर्मिदल ने रेलगाडी के एफओआईएस प्रस्थान समय के पश्चात साइन ऑन किया था।
मरे, पूरे, एवं दपूरे	33 मामलों में एफओआईएस रेलगाडी प्रस्थान समय तथा कर्मिदल का साइन-आन समय समान था अतः वहां कोई अन्तर नहीं था यद्यपि नियमों के अनुसार, कर्मिदल को रेलगाडी के प्रस्थान से 10-45 मिनट पहले साइन ऑन करना था।
उरे एवं दपूरे	6549 मामलों में, सीएमएस रेलगाडी प्रस्थान समय रेलगाडी के आदेशित समय के पश्चात था तथा यह अन्तर 30 मिनट से 599 मिनट तक था।
उरे, मरे, दपूरे, एवं उपरे	9570 मामलों में कर्मिदल ने रेलगाडी के आदेशित समय के पश्चात साइन आन किया था तथा अन्तर एक मिनट से 1485 मिनट तक था।
उरे, मरे, परे, उपरे एवं पूसीरे	1183 मामलों में, कर्मिदल ने सीएमएस रेलगाडी प्रस्थान समय के पश्चात साइन ऑन किया था तथा अन्तर एक मिनट से



	104 घंटे तक था।
दमरे	सीओए डेटा के साथ सीएमएस डेटा की तुलना से पता चला कि 45 मामलों में, जहां रेलगाड़ी विलम्बित थी, वहाँ 'साइन ऑन' समय रेलगाड़ी के वास्तविक प्रस्थान समय से सिर्फ 15 मिनट से दो मिनट पहले था। तीन मामलों में, कर्मिदल का 'साइन ऑन' समय रेलगाड़ी के निर्धारित प्रस्थान समय के समान था तथा 62 मामलों में कर्मिदल का 'साइन ऑन' समय निर्धारित प्रस्थान समय के बाद था। सभी 65 मामलों में रेलगाड़ी विलम्बित हुई थी।
	17 मामलों में, कर्मिदल का 'साइन ऑन' समय वास्तविक प्रस्थान समय (सीओए समय) के बाद का था। 16 मामलों में समयान्तराल एक मिनट से 29 मिनट तक था और केवल एक मामले में समय अन्तराल 985 मिनट था।

(अनुबंध- 30)

**परिशिष्ट – XXIII**

[पैरा 3.2 देखें]

**यातायात सूचना के ब्यौरों में विसंगतियां दर्शाने वाला विवरण**

रेलगाड़ी संख्या/नाम एवं लॉबी का नाम	देखी गई विसंगतियों के ब्यौरें
14095 (हिमालय क्वीन) (डीईई)	30.11.2014 के एक टीए में रेलगाड़ी का आदेशित समय 05:35 था और 30.11.2014 के दूसरे टीए में रेलगाड़ी का आदेशित समय 05.40 था।
14086 (हरियाणा एक्सप्रेस) (एसएसबी)	26.10.2014 को टीए एसएसबी से डीबीएसआई तक तैयार किया गया था, 27.10.2014 को टीए एसएसबी से एनजेडएम तक तैयार किया गया था और 30.10.2014 को टीए एसएसबी से डीएलआई स्टेशन तक तैयार किया गया था।
12455 (डीडीई-एसजीएनआर एस-एफ एक्सप्रेस) (जेएचएल)	16.09.2014 को टीए रेलगाड़ी सं. 12455 एक्सप्रेस के मेल सर्विस प्रकार की रेलगाड़ी के लिए तैयार किया गया था और 18.09.2014 को टीए रेलगाड़ी सं. 12455 एक्सप्रेस की फ्रेट सर्विस प्रकार रेलगाड़ी के लिए तैयार किया गया था, यद्यपि दोनों दिनों में स्टेशन से, स्टेशन तक, लोको संख्या लोको प्रकार, आदेशित समय, मार्ग का नाम आदि समान थे।  कुछ दिनों पर इस रेलगाड़ी को रेलगाड़ी संख्या 12455 एक्सप्रेस के साथ प्रचालित किया जाता था और अन्य दिनों में इस रेलगाड़ी को रेलगाड़ी संख्या 12455 के साथ प्रचालित किया गया था।
14006 (लिच्छवी एक्सप्रेस) (एएनवीआर)	25.11.2014 को रेलगाड़ी संख्या 14006 का टीए फ्रेट प्रकार की रेलगाड़ी हेतु तैयार किया गया था और 26.11.2014 को रेलगाड़ी संख्या 14006 का टीए यात्री प्रकार की रेलगाड़ी हेतु तैयार किया गया था।  2.11.2014 को रेलगाड़ी संख्या 14006 का टीए मेल सेवा प्रकार

		<p>की रेलगाड़ी के लिए एएनवीआर से सीएनबी तक था और 3.11.2014 को रेलगाड़ी संख्या 14006 का टीए यात्री सेवा प्रकार रेलगाड़ी के लिए एनएनवीआर से टीडीएल तक था।</p> <p>23.9.2014 की रेलगाड़ी संख्या 14006 के एक टीए में रेलगाड़ी का आदेशित समय 21:45 था और 23.09.2014 की रेलगाड़ी संख्या 14006 के दूसरे टीए में रेलगाड़ी का आदेशित समय 23.30 था।</p>
<p>18409 (श्री जगन्नाथ एक्सप्रेस)</p> <p>18625 (पटना हटिया सुपर एक्सप्रेस) और</p> <p>18619 (राँची दुमका इंटरसिटी एक्सप्रेस)</p>		<p>दपूरे में टीएज तैयार करते समय सेवा प्रकार हेतु किसी भी एकरूपता का रखरखाव नहीं किया गया था। कुछ दिनों पर एक्सप्रेस रेलगाड़ी के रूप में प्रचालित रेलगाड़ी को अन्य दिनों में यात्री/मालरेलगाड़ी के रूप में प्रचालित किया गया था।</p>

परिशिष्ट – XXIV

[पैरा 3.10 देखें]

सीएमएस रिपोर्टों में विसंगतियों वाले मामलों के ब्यौरें दर्शाने वाला विवरण

- i. आवधिक विश्राम (पीआर) के लिए देय कर्मिदल रिपोर्ट की समीक्षा से पता चला कि रिपोर्ट सही आऊटपुट नहीं दे रही थी। उदाहरण के लिए, 3 मार्च 2015 की एएनवीआर लाबी की 'पीआर के लिए देय कर्मिदल रिपोर्ट' में दर्शाया गया था कि दो कर्मिदल (आईडी एएनवीआर 1041 और एएनवीआर 1062) ने अपना पिछला आराम 28 फरवरी 2015 और 1 मार्च 2015 को लिया था किन्तु इसी रिपोर्ट में यह दर्शाया गया था कि कर्मिदल ने रिपोर्ट तिथि अर्थात् 3 मार्च 2015 से पिछले सात दिनों के दौरान कोई विश्राम (अवकाश) नहीं लिया था।
- ii. 3 मार्च 2015 की सीएमएस 'कर्मिदल प्रशिक्षण हिस्टरी रिपोर्ट'<sup>40</sup> के अनुसार कर्मिदल (आईडी एएनवीआर 1046) 14 सितम्बर 2014 को पीएमई के लिए देय था किन्तु उसी समय सृजित 'कर्मिदल प्रशिक्षण विवरण रिपोर्ट'<sup>41</sup> में दर्शाया गया कि कर्मिदल आईडी एएनवीआर 1046, 12 सितम्बर 2014 को पीएमई प्रशिक्षण के लिए देय था। उपरोक्त तथ्यों को एएनवीआर लाबी में भी सत्यापित किया गया था और यह पाया गया कि रिपोर्ट गलत आऊटपुट दे रही थी। (उरे)
- iii. पीएनपी लाबी की विभिन्न रिपोर्टों की तुलना से पता चला कि फरवरी माह के लिए 'कर्मिदल माइलेज सार रिपोर्ट' के अनुसार 36 घंटों की बीओआर थी किन्तु फरवरी 2015 माह के लिए बीओआर रिपोर्ट के अनुसार 29 घंटों की बीओआर थी। (उरे)

<sup>40</sup> यह रिपोर्ट कर्मिदल के विभिन्न प्रशिक्षण के ब्यौरें जैसे प्रशिक्षण का नाम, प्रशिक्षण के देय तिथि और प्रशिक्षण की तिथि को दर्शाती है।

<sup>41</sup> यह रिपोर्ट विशेष प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के ब्यौरें जैसे प्रशिक्षण का नाम, कर्मिदल का नाम, उनकी प्रशिक्षण की देय तिथि और किए गए प्रशिक्षण की तिथि को दर्शाती है।

परिशिष्ट – XXV

[पैरा 4.1 देखें]

विभिन्न जोनों में देखें गए सुरक्षा उपायों में कमियों को दर्शाने वाला विवरण

- i. नौ जोनल रेलवे<sup>42</sup> में लेखापरीक्षा के दौरान नमूना जांच की गई लॉबियों में सीसीटीवी कैमरे प्रतिष्ठापित नहीं किए गए थे। परे की सात लॉबियों में से केवल तीन पर कीयोस्क मशीनों पर सीसीटीवी कैमरे प्रतिष्ठापित किए गए थे।
- ii. हुबली लोबी में प्रतिष्ठापित सीसीटीवी कैमरे वास्तविक समय आधार पर प्रभावी मॉनीटरिंग के लिए किसी मॉनीटर से जुड़े नहीं थे।
- iii. पूमरे में, बरवाडीह, धनबाद, पतरातू जैसी कुछ लॉबियों में एकल सीसीटीवी कैमरा प्रतिष्ठापित था जोकि कर्मोदल की अधिक संख्या (200-300) की गतिविधियों को मॉनीटर करने के लिए पर्याप्त नहीं थे।
- iv. पूरे में, दो लॉबियाँ, हावड़ा स्टेशन में दूसरी श्रेणी के प्रतीक्षा कक्ष के पास स्थित थी। इसलिए इन लॉबियों में अनाधिकृत प्रविष्टियों के जोखिम की संभावना थी।
- v. मरे और पमरे में सीएमएस उपकरण को मरे तथा पमरे की लॉबियों में नियंत्रित पर्यावरण में स्थापित किया गया था तथा मरे के पुणे मंडल की सभी लॉबियों में सीसीटीवी निगरानी उपलब्ध थी परन्तु पमरे की लॉबियों में नहीं थी।

---

<sup>42</sup> दपूरे की एनएमपी तथा एडीएल लॉबियाँ (दपूरे में केजीपी तथा एसआरसी लॉबियों में उपलब्ध सीसीटीवी कैमरे परिचालन में नहीं थे), दपूमरे की छह लॉबियाँ, उपरे की चार लॉबियाँ, दमरे की 14 लॉबियाँ, पूतरे की पाँच लॉबियाँ, उरे के दिल्ली मंडल की सभी सीएमएस लॉबियाँ, पूसीरे लॉबियाँ, उमरे लॉबियाँ (इलाहाबाद लॉबी का छोड़कर) तथा उपूरे लॉबियाँ (गोरखपुर लॉबी को छोड़कर)

परिशिष्ट – XXVI

[पैरा 4.3 देखें]

विभिन्न स्तरों पर रेलवे सीएमएस प्रयोगकर्ताओं के प्रबंधन में देखी गई  
कमियाँ/अनियमितताओं को दर्शाने वाला विवरण

- i. उरे में, डीएलआई लॉबी पर पाँच सीएमएस प्रयोगकर्ताओं को प्रशासनिक (डीआरएमएन)<sup>43</sup> विशेषाधिकार सौंपे गए थे, उनमें से एक 'मोबाइल' जैसे पदनाम के साथ 'जॉच' के नाम पर था। एसएसबी, एनजेडएम तथा जीजेडबी लॉबियों में, दो प्रयोगकर्ताओं के पास प्रशासनिक (डीसीएमएन)<sup>44</sup> विशेषाधिकार थे एवं उनमें से एक प्रशासनिक विशेषाधिकार वाले प्रयोगकर्ता या तो एक सहायक ड्राईवर था या गार्ड था अर्थात् प्रयोगकर्ता पर्यवेक्षक नहीं था।
- ii. पू रे में प्रशासनिक विशेषाधिकार (डीआर एमएन) वाले चार प्रयोगकर्ता को मंडल नाम में सृजित किया गया था और मंडल नाम अर्थात् 'एसएन', 'एचडब्ल्यूएच', एमएलडीटी एवं 'एसडीएच' को पदनाम के रूप में दर्ज किया गया था।
- iii. दपूमे में, चार डीसीएमएन (प्रशासनिक) प्रयोगकर्ताओं को 123, एबीसीडी, जीजीएसजीएस सीसीसी के नाम पर बनाया गया था। दपरे में, एक प्रशासनिक आईडी को 123 के नाम पर बनाया गया तथा एक अधिकारी के पास प्रशासनिक विशेषाधिकार सहित दो आईडी थी। पूतरे में, टीएलएचआर लॉबी पर दो प्रयोगकर्ताओं के पास प्रशासनिक विशेषाधिकार थे तथा उनमें से एक टीएलएचआर कन्सोल के नाम पर था। उपूरे में, एक टीएनसी के पास डीसीएमएन (प्रशासनिक) विशेषाधिकार था। दपूरे के राउरकेला में, दो सक्रिय प्रयोगकर्ताओं के पास डीसीएमएन (प्रशासनिक) विशेषाधिकार था। उपूरे की एलकेओ लॉबी में तीन प्रयोगकर्ताओं के पास डीसीएमएन/डीआरएमएन (प्रशासनिक) विशेषाधिकार थे।
- iv. उरे, पूरे, उपूरे, दपूरे, दमरे, पमरे, उपरे, मरे, दरे, पूतरे एवं पूसीरे<sup>45</sup> जेडआर में यूजर आईडी लॉबियों के नाम पर/अस्पष्ट नाम पर बनाए गए थे और दपूमे में यूजर

<sup>43</sup> मंडलीय रिपोर्ट प्रबंधक विशेषाधिकार

<sup>44</sup> मंडलीय कन्सोल प्रबंधक विशेषाधिकार

<sup>45</sup> (एलएच एवं आरबीएल कियोस्क पदनाम के साथ, एएमजीजीटीएनसी एवं एएमजीएलटीएनसी एएमजी लॉबी पर, डीडीएन पर डीडीएनएलएस एवं डीडीएनजीएस लॉबी, एन (जेयूसी लॉबी), एनआई (एफडी लॉबी), उरे में एफडीजीएस लॉबी का एफडीजीएस), उपरे में बंदी कुई, उपूरे में जीडी एवं एमएलएन, बीडब्ल्यूएन कर्मदल लॉबी पर बीडब्ल्यूएनए,

आईडी जोन के नाम पर रखे गये थे। मरे में, 16 विभिन्न यूजर आईडी 'लॉबी' प्रयोगकर्ता नाम के साथ बनाये गये थे।

- v. उपरे में, वार्षिक अनुरक्षण सेवा प्रदाता फर्म के प्रतिनिधित्व के लिए सृजित एक प्रयोगकर्ता का पदनाम सहायक लोको पायलेट रखा गया था।
- vi. परे में, डुप्लीकेट लॉबी नाम और यूजर आईडी के चार रिकॉर्ड लॉबी परीक्षण जाँच पर पाए गए थे।
- vii. तेरह जोनल रेलवे<sup>46</sup> में, 888 टीएनसी/एएलपी/बॉक्स पोर्टल/क्लीनर/कॉल बॉय, गैंगमेन/आरआर धारक/निजी संचालक/ठेकेदार/एसएलआई आदि को पर्यवेक्षण विशेषाधिकार दिया गया था।

(अनुबंध- 38)

---

बीडब्ल्यूएनबी, बीएनएनओ, एएमएलए, जीपीआर, बीडब्ल्यूबीआई, जेएमपी लॉबी पर जेएमपी, एचडब्ल्यूएच लॉबी पर एचडब्ल्यूएच डीसी, एचडब्ल्यूएच एसडी, एचडब्ल्यूएच जीटीएनसी, एमएलडीटी सीएमएस, आरआरआर (पूतरे) के नाम वाले पीएसए एमएल डीटी लॉबी पर एमएलडीटी डीसी आदि।

<sup>46</sup> उरे, उपरे, दपूरे, उपूरे, पूरे, पूसीरे, उमरे, दपूमरे, मरे, परे, दपरे, दरे, पमरे

**परिशिष्ट – XXVII**

[पैरा 4.3 देखें]

**सीएमएस प्रयोगकर्ताओं के प्रबंधन में अनियमितताओं के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण**

अनियमितता का प्रकार	विवरण
बहुल प्रोफाइल/यूजर आईडी	छह जोनल रेलवे में 466 सीएमएस प्रयोगकर्ताओं <sup>47</sup> के वही लॉबी नाम, यूजर नाम एवं फोन नम्बर के साथ दो से 10 यूजर प्रोफाइल थे और बहुविध प्रकार के प्राधिकार थे।
	पूसीरे में 40 प्रयोगकर्ताओं के आईडी दो से नौ की सीमा में थे और दपूरे में 24 कर्मिदल के पास 2-3 सक्रिय कर्मिदल आईडी थे।
	दपरे में, दो प्रयोगकर्ताओं के पास दो विभिन्न लॉबियों में यूजर आईडी थे।
	मरे की पुणे मंडल में, एकल व्यक्ति के लिए 14 विभिन्न यूजर आईडी बनाए गए थे।
आवश्यकता से अधिक बनाए गए प्रयोगकर्ता	मरे में, 544 प्रयोगकर्ता आईडी को 201 प्रयोगकर्ता नामों के लिए बनाया गया था। बनाई गई कई प्रयोगकर्ता आईडी को लॉबी जाँच के दौरान सत्यापित लॉबियों द्वारा उपयोग नहीं किया जा रहा था।
	दमरे में, अधिकतर 856 प्रयोगकर्ता आईडी को दमरे की 42 लॉबियों के लिए बनाया गया था जो वास्तविक आवश्यकता से बहुत अधिक प्रतीत होती है तथा यह दर्शाने वाला है कि सेवानिवृत्त तथा बाहर के स्टॉफ की अनुपयुक्त प्रयोगकर्ता आईडी को सिस्टम से हटाया नहीं जा रहा था।
	लेखापरीक्षा द्वारा दौरा की गई दरे की सात लॉबियों के लिए बनाए गए सीएमएस प्रयोगकर्ताओं को वास्तविक आवश्यकता से अधिक पाया गया क्योंकि लगभग 12 प्रयोगकर्ताओं <sup>48</sup> की आवश्यकता के प्रति सभी लॉबियाँ (एमएसबी के अलावा) के पास 25 से ज्यादा प्रयोगकर्ता थे।

<sup>47</sup> उरे = 132, उपूरे = 8, दपूमरे = 70, पूमरे = 113, पूरे = 26, दमरे = 117

<sup>48</sup> चार उपयोक्ताओं के लिए (3 टीएनसी + 1 प्रयवेक्षक) तीन शिफ्ट पर कार्यरत प्रत्येक लॉबी के आधार पर संगणित



<p>पूर्व अधिकारियों की सक्रिय यूजर आईडी</p>	<p>उरे के दिल्ली मंडल की एएनवीआर, एमटीसी, आरओके, जींद, झाखल लॉबियों, उपरे की काशीपुर तथा फारूखाबाद लॉबियों तथा पूसीरे की एनसीबी लॉबी के प्रोफाइल विश्लेषण तथा अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि पूर्व/स्थानान्तरित अधिकारियों, जो अब सीएमएस से नहीं जुड़े थे, की प्रयोगकर्ता आईडी को अभी भी उपयोग में/सक्रिय पाया गया था।</p>
---	--

परिशिष्ट – XXVIII

[पैरा 4.6 देखें]

लॉबियों पर अवसरंचना/व्यवसाय निरंतरता योजना में कमियों दर्शाने वाला विवरण

- i. लेखापरीक्षा के दौरान नमूना जाँच में देखा गया कि 13 जोनल रेलवे<sup>49</sup> के लॉबियों में लगातार सीएमएस प्रचालन में अवरोध का मुख्य कारण कनेक्टिविटी/संपर्क विफलता, केंद्रीय सर्वर और सीएमएस क्लाउंट मशीनों के बीच नेटवर्क की धीमी गति था। यद्यपि रेलवे बोर्ड ने मार्ग के अनुरक्षण हेतु व 24 x 7 कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने के लिए मीडिया और मार्ग की विविधता/वैकल्पिक संप्रेषण चैनल के अनुरक्षण के लिए निर्देश जारी किए थे किन्तु लेखापरीक्षा के दौरान नमूना जाँच में सात जोनल रेलवे<sup>50</sup> की लॉबियों में ऐसा सुनिश्चित नहीं किया गया था। दरे के चयनित लॉबियों में नमूना जाँच के दौरान मार्ग एवं मीडिया विविधता/वैकल्पिक संप्रेषण चैनल उपलब्ध पाए गए थे।
- ii. आठ जोनल रेलवे<sup>51</sup> की लॉबियों में वैकल्पिक पावर आपूर्ति की व्यवस्था पर्याप्त नहीं थी। पूसीरे के जीएचवाई और एनजीसी लॉबियों हेतु वैकल्पिक आपूर्ति पावर बैकअप प्रतिष्ठापित नहीं किये गये थे और दो वर्षों से अधिक समय से निष्क्रिय पड़े थे। दपूमरे और पमरे की लॉबियों में पर्याप्त पावर बैकअप सुविधा उपलब्ध थी।
- iii. लेखापरीक्षा के दौरान नमूना जांच किए गए 13 जोनल रेलवे<sup>52</sup> में लॉबियों के सीएमएस उपकरण/डिवाइसेज एएमसी के तहत शामिल नहीं किए गए थे। सीएमएस उपकरण/डिवाइसेज पूतरे, दपूमरे, उरे (दिल्ली मंडल की इलैक्ट्रिकल लॉबी) में एएमसी के तहत शामिल किए गए थे और पमरे के उपकरण/डिवाइसेज वारंटी के अन्तर्गत थे।
- iv. 10 जोनल रेलवे<sup>53</sup> की लॉबियों में लगातार प्रचालन सुनिश्चित करने के लिए खराब उपकरण के तुरन्त प्रतिस्थापन के लिए कार्यकारी स्पेयर उपकरण/डिवाइसिज

<sup>49</sup> मरे, उरे, दरे, दमरे (13 लॉबियों), पूतरे, दपूमरे, पूरे, पूमरे, पूसीरे, उमरे, उपरे, पमरे, दपूरे

<sup>50</sup> दिल्ली प्रभाग (उरे), दपूमरे, पूसीरे, पूमरे, दमरे (केवल दो लॉबियों पर उपलब्ध) पूरे, पमरे

<sup>51</sup> परे (तीन लॉबियों), दरे (11 लॉबियों), दमरे (एक लॉबी), पूतरे (दो लॉबियों), दपरे, पूरे (पाँच लॉबियों), उरे (केवल एक लॉबी गाजियाबाद), उपरे

<sup>52</sup> पूमरे, पूरे, दपूरे, दमरे, पूसीरे, उपूरे, मरे, उपरे, दपरे, दरे (शामिल 26 लॉबियों में से केवल दो के यूपीएस/इन्वर्टर), परे, उरे (दिल्ली मण्डल की डीजल लॉबियों) और उमरे

<sup>53</sup> पूमरे, पूरे, दपूरे, उपरे, दपूमरे, मरे, उरे (एमटीसी आरओके, एनजेडएम, जेएचएल, जीद, जीजेडबी, डीईई लॉबियों) दरे, दमरे, पमरे

उपलब्ध नहीं थे। पूतरे और परे की लॉबियों में कार्यकारी उपकरण/डिवाइसेज उपलब्ध थे।

- v. दरे,<sup>54</sup> दपरे (कैसलरॉक), एनडब्ल्यूआर (जयपुर), एनएफआर लॉबियों, पूरे (चार लॉबियों), पूमरे (पूमरे में पर्याप्त नहीं थे) पर अग्निरोधक एकस्पायर पाये गये थे/संस्थापित नहीं पाए गए थे। परे, उरे, मरे, दपूरे, दपूमरे, पमरे लॉबियों पर अग्निरोधक उपलब्ध थे।
- vi. लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जाँच में सभी जोनल रेलवे की लॉबियों में धुँआ संसूचक/अग्नि अलार्म प्रणाली नहीं पाई गई थी।

---

<sup>54</sup> जनवरी 2015 में तांबरम लॉबी में एकस्पायर और ऐसे स्थान पर भी उपलब्ध नहीं थे जो कि आपातकाल के दौरान उनका तुरंत उपयोग करने में सहायक हो।

परिशिष्ट – XXIX

[पैरा 5.3 देखें]

विभिन्न जोनल रेलवे में लॉबियों के प्रारंभ में विलम्ब के मामले दर्शाने वाला विवरण

- i. 39 स्थानों में टीएसएस उपकरण की आपूर्ति और चालू करने का कार्य जनवरी 2012 में फर्म को दिया गया था। चालू करने के पूर्ण होने की तिथि 25 अप्रैल 2012 निर्धारित की गई थी। शुरू में क्रिस में विकास कार्य के कारण चालू करने में देरी हुई और बाद में स्थल तैयार न होने के कारण विलम्ब हुआ। अप्रैल 2014 तक केवल 15 लॉबियाँ चालू की जा सकी हैं और 24 लॉबियाँ अभी भी लंबित थी क्योंकि स्थल तैयार नहीं थे।
- ii. 31 मार्च 2007 तक उरे की 40 लॉबियों में चरण एक के तहत सीएमएस के कार्यान्वयन के लक्ष्य के प्रति सभी लॉबियां या तो चालू नहीं हुई थी अथवा फरवरी 2008 के दौरान पॉपुलेटिंग रिफॉरेसल डेटा कार्य के बिना चालू की गई थी। छः लॉबियाँ जुलाई 2008 की समाप्ति के बाद भी कर्मिदल की बुकिंग/शुरूआत नहीं कर पाई थी। कार्यान्वयन का लक्ष्य पूरा न कर पाने का मूल कारण सिविल/इलैक्ट्रिकल/एसएण्डटी (नेटवर्क अवसरंचना) संबंधी कार्य का पूरा न होना था।
- iii. यहाँ तक कि अंतिम/तीसरे चरण के दौरान भी सीएमएस कार्यान्वयन लक्ष्य अभी भी पूरा किया जाना था क्योंकि कनेक्टिविटी, तैयार स्थल के अभाव, सीएमएस उपकरण की अनुपलब्धता के कारण उ.रे की 16 लॉबियों में सीएमएस का कार्यान्वयन नहीं किया गया था (31 मार्च 2015 तक)
- iv. द.रे में, सीएमएस के कार्यान्वयन को पूरा करने हेतु कोई लक्ष्य नहीं बनाया/निर्धारित किया गया था।

परिशिष्ठ – XXX

[पैरा 5.5 देखें]

विभिन्न क्षेत्रों में सीएमएस के उपयोग न करने के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण

- i. दमरे में, सिंकदराबाद लॉबी में, गार्ड मैनुअल रूप से अपनी ड्यूटी का साइन ऑन/ऑफ कर रहे थे।
- ii. दरे में, एमएस लॉबी के 162 डीजल कर्मिदल का डेटा सीएमएस में नहीं कैचर किया गया था और उनका प्रचालन सीएमएस के तहत कवर नहीं किया गया था।
- iii. दपूरे में, एसआरसी लॉबी में, गार्डों की बुकिंग मैनुअल प्रणाली द्वारा की जा रही थी।
- iv. उरे में, एनडीएलएस, जीजेडबी, पीएनपी और एएनवीआर<sup>55</sup> लॉबियों पर, गार्ड साइन ऑन/साइन ऑफ प्रयोजन के लिए सीएमएस का उपयोग नहीं कर रहे थे।
- v. पमरे में, बियोहारी और रेवा लॉबियों में, उचित प्रचालक की अनुपलब्धता और खराब प्रणाली के कारण प्रणाली निष्क्रिय पड़ी हुई थी।
- vi. दरे और पूरे में, एमएसबी (गार्ड लॉबी) और बीडीसी पर सीएमएस लॉबियों उनके चालू होने से ही निष्क्रिय पड़ी हुई थी और हार्डवेयर भी निष्क्रिय पड़े रहे। पूरे में, बीडीसी लॉबी का हार्डवेयर का एक सेट एचडब्ल्यूएच लॉबी को शिफ्ट कर दिया गया था।
- vii. मरे में, मुम्बई मंडल की 12 लॉबियों में सीएमएस का उपयोग नौ वर्ष बीत जाने के बाद भी बहुत खराब था। लेखापरीक्षा का तर्क स्वीकार करते हुए रेल प्रशासन ने बताया कि खराब उपयोग विभिन्न समस्याओं के कारण था (मुख्य रूप से सीएमएस में बुकिंग की स्लेट सिस्टम की अनुपलब्धता, जीवन काल बीत चुके उपकरण आदि के कारण)।

---

<sup>55</sup> शब्दावली देखें

अनुबंध 1

[संदर्भ पैरा 1.5]

नमूने के रूप में चयनित रेलवे जोन, डिवीज़नों और लॉबियों का नाम दर्शाने वाला  
विवरण

क्र. सं.	रेलवे जोन का नाम	डिवीज़नों के नाम	लॉबियों के नाम
1	मध्य रेलवे	पुणे डिवीजन	घोडपुरी, मिराज, पुणे स्टेशन, पुणे इलेक्ट्रिक, सतारा कोल्हापुर
2	पूर्व तटीय रेलवे	खुर्दा डिवीजन	खुर्दा रोड जंक्शन तालचर पारादीप भद्रक पलासा
3	उत्तर मध्य रेलवे	इलाहाबाद डिवीजन	मुगलसराय इलाहाबाद कानपुर कानपुर मार्शलिंग यार्ड टुंडला छिवकी (सिंगल डीजल लॉबी इलाहाबाद (सिंगल डीजल लॉबी
4	पूर्वोत्तर रेलवे	इज्जत नगर डिवीजन	फरूखाबाद काशीपुर काठगोदाम गोरखपुर
5	दक्षिण रेलवे	चेन्नई डिवीजन	चेन्नई सेंट्रल चेन्नई इग्मोर चेन्नई बीच अरकोणम तिरुवत्तर तॉम्बरम जोलारपेट्टई

क्र. सं.	रेलवे जोन का नाम	डिवीज़नों के नाम	लॉबियों के नाम
6	पश्चिम रेलवे	अहमदाबाद डिवीजन	अहमदाबाद वाटवा साबरमती भिरडी धुरंगधरा गांधीधाम पालनपुर
7	दक्षिण पूर्व रेलवे	खड़गपुर डिवीजन	खड़गपुर निमपुरा संतरागाछी अंदुल लॉबी
8	पूर्व मध्य रेलवे	धनबाद डिवीजन	बरवाडीह चंद्रपुरा कृष्णशिला खलारी रे पटराऊ धनबाद गोमो
9	पूर्वी रेलवे	हावड़ा डिवीजन	हावड़ा पाकुड़ बर्द्धमान रामपुरहाट अजीमगंज कटवा

क्र. सं.	रेलवे जोन का नाम	डिवीज़नों के नाम	लॉबियों के नाम
10	दक्षिण मध्य रेलवे	सिकंदराबाद डिवीजन	सिकंदराबाद परली वैजनाथ हैदराबाद काजीपेट जंक्शन सनतनगर भद्राचलम रोड बैलमपल्ली मौला अली रामागुण्डम बीदर डोरनाकल जंक्शन चितपुर मोतीमारी मनुगुरु लालगुडा पंधर पावनी
11	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	बिलासपुर डिवीजन	बिजुरी ब्रजराजनगर बिलासपुर कोरबा रायगढ़ शाहडोल
12	दक्षिण पश्चिम रेलवे	हुबली डिवीजन	हुबली, होसपेट कैस्टल रॉक
13	पश्चिम मध्य रेलवे	जबलपुर संभाग	जबलपुर जंक्शन कटनी न्यू कटनी जंक्शन सतना सौगोर ब्योहोरी रीवा



क्र. सं.	रेलवे जोन का नाम	डिवीज़नों के नाम	लॉबियों के नाम
14	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे	अलीपुरद्वार डिवीजन	अलीपुरद्वार जंक्शन न्यू कूचबिहार गुवाहाटी नए गुवाहाटी लॉम्डिंग
15	उत्तर पश्चिम रेलवे	जयपुर डिवीजन	जयपुर फुलेरा बंदीकुई रेवाड़ी
16	उत्तर रेलवे	दिल्ली डिवीजन	दिल्ली तुगलकाबाद निजामुद्दीन नई दिल्ली दिल्ली सराय रोहिल्ला शकूरबस्ती आनंद विहार रोहतक जींद झाकल पानीपत गाजियाबाद मेरठ पलवल

अनुबंध - 2

[संदर्भ पैरा 2.1.1]

सीएमएस और मैनुअल अभिलेखों के अनुसार संवीकृत और तैनाती संख्या दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	जोन	लेखापरीक्षित लॉबियों की संख्या	निम्न के अनुसार संस्वीकृत संख्या		निम्न के अनुसार तैनाती की संख्या	
			सीएमएस	मैनुअल अभिलेख	सीएमएस	मैनुअल अभिलेख
1	म.रे.	5	409	397	469	344
2	पू.रे.	6	2044	2826	2279	2307
3	पू.त.रे.	5	NA	3008	2278	2275
4	उ.रे.*	12	3521	4108	2972	3061
5	पू.सी.रे	5	1355	1332	1449	897
6	द.रे.	7	419	403	3204	1474
7	द.पू.म.रे.	6	4115	3376	4012	3871
8	द.प.रे.	3	1080	1181	1046	1015
9	प.म.रे.	5	1958	991	1393	975
10	उ.प.रे	4	1157	1122	1335	1012
11	द.म.रे.	1	447#	548#	396	345
12	पू.म.रे.	8	1407	673	1400	505
13	उ.पू.रे.	4	631**	796	698	697
14	प.रे.	7	1776	2053	1799	1853
15	द.पू.रे.	4	855	1476	1198	1439
16	उ.म.रे.	7	5080	6211	4125	4185

\*विवरण में लोको कर्मी विवरण शामिल है तथा नई दिल्ली गार्ड लॉबी जो प्रयोग में नहीं थी और अन्य लॉबियों के गार्ड शामिल नहीं है। विवरण में पीडब्ल्यूएल लॉबी भी शामिल नहीं है जिसकी संस्वीकृत संख्या 8 कर्मिदल है और तैनाती संख्या शून्य है तथा ये विवरण सीएमएस में दर्ज/अद्यतित नहीं किए गए थे

# एससी लॉबी के रेल ड्राइवर

\*\*एफबीडी लॉबी को छोड़कर जिसका डाटा सीएमएस मास्टर डाटा में दर्ज नहीं किया गया है

अनुबंधन - 3

[संदर्भ पैरा 2.1.2]

सक्रिय कर्मों के प्रोफाइल विश्लेषण का परिणाम दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	जोन	मामले, जहां जन्म तिथि और नियुक्ति तिथि के बीच 50 वर्षों से अधिक अंतर देखा गया	मामले, जहां जन्म तिथि के बीच 10 वर्ष से कम का अंतर देखा गया	मामले, जहां समान जन्म तिथि एवं नियुक्ति तिथि दर्शाई गई थी	मामले, जहां सेवानिवृत्ति आयु पार हो चुकी थी
1	2	3	4	5	6
1	म.रे.	0	32	1	34
2	पू.रे.	2	17	-	122
3	पू.म.रे.#	7	66	-	12
4	पू.त.रे.	0	0	0	1
5	उ.रे.	12	79	1	142
6	उ.म.रे.	0	0	0	28
7	उ.पू.रे.	0	28	0	10
8	पू.सी.रे.	0	8	1	35
9	उ.प.रे.	8	11	0	1
10	द.म.रे.	0	104	0	38
11	द.पू.म.रे.	5	15	1	7
12	द.पू.रे.	1	26	0	175
13	द.प.रे.	0	0	0	7
14	प.रे.	0	23	1	83
15	प.म.रे.	3	44	1	17
16	द.रे.	0	30	1	0
	<b>कुल</b>	<b>38</b>	<b>483</b>	<b>6</b>	<b>712</b>

#अंतर 38 वर्षों से अधिक है।

अनुबंध - 4

[संदर्भ पैरा 2.1.3]

सक्रिय कर्मों के खाली अभिलेखों की संख्या दर्शाने वाले विवरण

क्र. सं.	फील्ड का नाम	सक्रिय कर्मों के खाली अभिलेखों की संख्या																
		मरे	पूरे	पूमरे	पूतरे	उरे	उमरे	उपूरे	पूसीरे	उपरे	दरे	दमरे	दपूमरे	दपूरे	दपरे	परे	पमरे	कुल
1	रक्त समूह	1790	2566	468	447	6134	2424	1320	320	984	884	3262	1940	1972	431	2393	948	28283
2	मोबाइल नं. एवं व्यक्तिगत मोबाइल नं.	640	1421	105	78	1227	5474	249	2227	1312	4434	453	248	721	59	11330	3471	33449
3	सेवा पीएनटी नं.	6782	6983	2238	2145	9915	5631	-	2653	914	5081	8287	5963	7325	954	6370	0	71241
4	रेलवे नं.	7319	6487	2269	2262	10506	5982	-	2872	1267	3027	8384	5769	7669	977	6913	2630	74333
5	पिछली पदोन्नति तिथि	817	1146	167	132	412	1030	127	105	51	692	349	358	1140	147	1061	197	7931
6	कॉल सेवा पता	1542	46	26	1	134	1041	918	2	1335	138	3753	434	33	-	42	0	9445
7	स्थायी सेवा पता	4157	3535	752	270	3944	1804	716	954	331	1649	4881	2088	3033	635	2293	0	31042
8	एल्कोहल	245	155	-	2	431	195	12	13	14	152	39	5	327	1	15	0	1606
9	आगामी वेतनवृद्धि तिथि/ पिछली वेतनवृद्धि तिथि	237	60	5	24	183	-	-	30	1174	591	213	65	727	47	338	30	3724
10	कर्षण	2155	2022	591	537	2567	1458	604	954	367	1213	28	23	2066	277	2455	0	17317
11	वैवाहिक स्थिति	2107	2458	518	219	2799	1358	582	658	179	1283	3427	1445	1939	410	1417	374	21173
12	लोको निरीक्षक का नाम या एलआई कोड (पदनामित लोको हेतु)	384	3728	1239	997	463	1850	1305	1393	870	681	6180	2150	1895	13	-	673	23821
13	पहचान चिह्न	7286	6790	1873	2185	10577	4977	1992	2679	1267	3091	8217	6409	7337	910	6976	1903	74469
14	शुरूआती मेडिकल तिथि	7659	7324	2201	2210	10666	5806	2268	2824	1303	3177	9210	6689	7712	935	7432	1927	79343
15	बिल यूनिट संख्या	7634	7130	2214	1079	11116	4690	2219	2753	818	3037	9257	6589	6398	1040	7226	1986	75186
16	आधार सं.	6196	4969	2284	2276	8727	3644	2403	2955	1326	2761	6368	6801	5196	1042	7501	1581	66030

अनुबंध 4 (जारी.....)

[पैरा 2.1.3 देखें]

सक्रिय कर्मी के खाली अभिलेखों की संख्या दर्शाने वाले विवरण

क्र. सं.	फील्ड का नाम	सक्रिय कर्मी के खाली अभिलेखों की संख्या																
		मरे	पूरे	पूमरे	पूतरे	उरे	उमरे	पूरे	पूसीरे	पमरे	दरे	दमरे	दपूमरे	दपूरे	दपरे	परे	पमरे	कुल
17	पैन नम्बर	7565	7051	2164	2244	10892	5169	2278	2823	984	3195	9472	6643	7719	1039	7336	1955	78529
18	पीएफ नम्बर	101	342	10	67	2756	75	251	135	167	134	102	84	440	0	209	5	4878
19	वरिष्ठता	7501	6793	2275	2270	10858	6123	2389	2645	855	3190	9171	6766	7760	1039	6683	1524	77842
20	नियुक्ति तिथि	65	67	5	-	79	33	10	22	3	51	129	22	28	9	46	0	569
21	रेलवे क्वार्टर	245	149	-	2	398	158	12	13	13	-	-	5	327	1	10	0	1333
22	शैक्षणिक योग्यता 'चयन'	436	611	78	37	236	103	93	46	60	551	504	180	290	49	237	72	3583
23	नियुक्ति पद 'चयन'	1265	2033	193	550	505	847	265	307	97	1239	1339	1020	1528	48	1246	323	12805
	कुल	74128	73866	21675	20034	105525	59872	20013	29383	15691	40251	93025	61696	73582	10063	79529	19599	797932

अनुबंध - 5

[पैरा 2.1.4 देखें]

विभिन्न क्षेत्रों के लिए गलत/अवैध डाटा का ब्योरा दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	जोन	उपलब्धता तिथि	वेतनवृद्धि तिथि	मूल वेतन	कार्यालयी तिथि	पीएफ नम्बर
1	मरे	0	5560	567	7438	848
2	पूरे	13	3855	460	7273	395
3	पूमरे	3	2034	479	2126	0
4	पूतरे	0	2	0	2171	28
5	उरे*	87	5885	492	10076	1796
6	उमरे	0	520	0	12106	38
7	उपूरे	10	720	37	2097	48
8	पूसीरे	9	2402	90	2735	388
9	उपरे	17	104	19	1277	167
10	दरे	0	0	0	2302	0
11	दमरे	86	213	503	8709	207
12	दपूमरे**	33	5905	-	6574	37
13	दपूरे	9	3957	916	7795	557
14	दपरे	9	200	52	948	12
15	परे	4	338	0	7156	209
16	पमरे	0	30	0	3046	80
	<b>जोड़</b>	<b>280</b>	<b>31725</b>	<b>3615</b>	<b>83829</b>	<b>4810</b>

\*\* दोहरे पीएफ नम्बर के 37 मामले। \* वेतनवृद्धि तय तिथि या तो शून्य या 30 जून 2014 से पूर्व

अनुबंध - 6  
[पैरा 2.1.5 देखें]

कर्मिदल की निष्क्रिय स्थिति का क्षेत्र-वार विश्लेषण दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	जोन	निष्क्रिय स्थिति हेतु कारण		
		चयन	सेवा निवृत्ति #	अन्य
1	मरे	88	231	962
2	पूरे	16	284	645
3	पूमरे	18	32	267
4	उरे	57	54	1080
5	उपूरे	4	101	124
6	पूसीरे	40	250	230
7	उपरे	10	19	53
8	दरे	-	218	-
9	दमरे	103	99	1006
10	दपूरे	26	171	581
11	दपूमरे	18	249	391
12	दपरे	10	134	100
13	पमरे	12	143	133
14	पूतरे	9	184	160
15	परे	73	41	732
16	उमरे	78	129	466
	<b>जोड़</b>	<b>474</b>	<b>2339</b>	<b>5968</b>
				<b>6442</b>
	#ऐसे मामले जहां कर्मिदल सेवा निवृत्ति आयु तक नहीं पहुंचे।			<b>अन्य + चयन</b>

अनुबंध - 7

[पैरा 2.1.6 देखें]

परिवार विवरण के मामलो की संख्या दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	जोन	कुल कर्मीदल	आश्रित सदस्यो कुल सदस्य परिवार वाले कर्मीदल	ऐसे मामले जहां परिवार विवरण सीएमएस में उपलब्ध है	ऐसे मामले जहां परिवार विवरण सीएमएस में उपलब्ध नहीं है
1	मरे	7840	4565	118	4447
2	पूमरे	2305	1411	143	1268
3	उरे	11437	5446	36	5410
4	उपूरे	2404	1544	7	1537
5	उपरे	1335	963	1	962
6	दपूमरे	6808	3514	21	3493
7	दपूरे	7795	4068	11	4057
8	परे	7596	7596	187	7409
9	पूरे	7520	3497	34	3463
10	पूसीरे	2960	2960	5	2955
11	दरे	3204	1595	126	1469
12	दपरे	1046	338	3	335
13	पमरे	1505	1075	754	321
14	पूतरे	2278	2278	2	2276
15	उमरे	4267	2640	661	1979
	<b>जोड़</b>	<b>70300</b>	<b>43490</b>	<b>2109</b>	<b>41381</b>



अनुबंध - 8

[पैरा 2.1.7 देखें]

मैनुअल अभिलेखों की तुलना में इंजन धारण स्थिति को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	जोन	निम्न के अनुसार इलेक्ट्रिक शेड		निम्न के अनुसार इलेक्ट्रिक इंजन		निम्न के अनुसार डीजल शेड		निम्न के अनुसार डीजल इंजन	
		सीएमएस	मैनुअल अभिलेख	सीएमएस	मैनुअल अभिलेख	सीएमएस	मैनुअल अभिलेख	सीएमएस	मैनुअल अभिलेख
1	पूरे	6	3	286	248	7	4	513	360
2	पूतरे	2	2	277	321	1	1	258	212
3	उरे	3	3	398	361	6	4	748	561
4	उमरे	N	-	337	403	-	-	162	140
5	उपूरे	N	-	-	-	2	2	364	245
6	पूसीरे	N	-	-	-	3	3	258	364
7	दपूमरे	2	1	281	209	1	1	154	142
8	दपूरे	6	4	535	562	4	3	418	260
9	दपरे#	N	-	-	-	3	2	389	320
10	मरे	3	3	583	604	3	3	374	315
11	दमरे	8	3	538	545	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
12	दरे	3	3	367	421	5	4	473	403
13	पमरे	3	3	477	580	2	2	501	367
14	परे	2	2	328	346	5	7	570	570
	<b>जोड़</b>	<b>38</b>	<b>27</b>	<b>4407</b>	<b>4600</b>	<b>42</b>	<b>36</b>	<b>5182</b>	<b>4259</b>

#दपरे में, 389 डीजल बीजी इंजनों के अतिरिक्त 13 एमजी डीजल इंजनों में सीएमएस डाटाबेस है जो वास्तव में ग्रांड पर उपलब्ध नहीं है।

अनुबंध - 9

[पैरा 2.1.8 देखें]

सीएमएस में जोन/डिविजन कोड/स्टेशनो के अनुपलब्ध/ गलत डाटा का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	सीएमएस में अनुपलब्ध विवरण			
		जोनल/डिविजनल कोड	स्टेशन	गलत स्टेशन कोड	न बनाए गए रेलमार्ग
1	2	3	4	5	6
1	पूरे	257	148	1	4
2	पूसीरे	-	-	36	-
3	उपरे	-	17	-	-
4	मरे	0	0	0	8
5	पूमरे	-	-	-	2
6	पूतरे	0	0	0	127
7	दपूमरे	-	53	-	-
8	उपूरे	0	6	-	-
9	दपरे	-	2	3	-
10	दमरे	-	-	3	17
11	दपूरे	0	0	0	1
	<b>जोड़</b>	<b>257</b>	<b>226</b>	<b>43</b>	<b>159</b>

\*आंकडे किसी विशिष्ट जोन/डिविजन से संबंधित नहीं है।

अनुबंध - 9 (जारी)

[पैरा 2.1.8 देखें]

वर्किंग समय सारिणी, सीएमएस और आरबीएस में दर्ज दूरियों में अन्तर

क्रम सं.	स्टेशन युग्म	मार्ग संख्या	आरबीएस के अनुसार कि. मी.	सीएमएस में दर्शाए गए के रूप में कि. मी.	आरबीएस एवं सीएमएस के बीच अन्तर	वर्किंग समय सारिणी के अनुसार कि. मी.	सीएमएस एवं डब्ल्यू टीटी के बीच अन्तर
1	एचडब्ल्यूएन-एएसएन	3034	199.8	202.8	3	199.79	3.01
2	आरपीएच-एचडब्ल्यूएच	3059	206.3	222.25	15.95	218.62	3.63
3	एचडब्ल्यूएच-एसबीजी	3045	339.9	340.93	1.03	339.89	1.04
4	एचडब्ल्यूएच-एसबीजी	3163	339.9	353.3	13.4	352.22	1.08
5	एसबीजी-एचडब्ल्यूएच	3130	339.9	341.45	1.55	339.89	1.56
6	एसबीजी-एचडब्ल्यूएच	2915	339.9	351.81	11.91	352.22	-0.41
7	एचडब्ल्यूएच-आरपीएच-एचडब्ल्यूएच	10390	412.6	416	3.4	412.58	3.42
8	एचडब्ल्यूएच-बीएचपी-एचडब्ल्यूएच	10140	291.62	334	42.38	331.26	2.74
9	एचडब्ल्यूएच-बीएचपी-एचडब्ल्यूएच	6941	291.62	310	18.38	306.7	3.3
10	एचडब्ल्यूएच-एजेड	3042	216.73	219.08	2.35	216.73	2.35
11	एजेड-एचडब्ल्यूएच	4396	275.04	279.38	4.34	277.86	1.52

**भारतीय रेल में कर्मदल प्रबंधन प्रणाली**

12	एजेड-एचडब्ल्यूएच	3086	216.73	219.11	2.38	219.77	-0.66
13	एचडब्ल्यूएच- यूडीएल-आरपीएच	3169	275.3	291.22	15.92	287.62	3.6
14	आरपीएच-यूडीएल- एचडब्ल्यूएच	3061	275.3	291.22	15.92	287.62	3.6
15	एचडब्ल्यूएच- डीएचएन	3034	258.57	261.56	2.99	258.55	3.01
16	डीएचएन- एचडब्ल्यूएच	2893	258.57	261.08	2.51	258.55	2.53
17	बीडब्ल्यूएन- जीएमओ	3054	193.43	251.3	57.87	194	57.3
18	पीआरएलआई- यकेएच	4698	11.10	9.04	-2.06	11.10	-2.06
19	पीएयू-एमआरवी	4698	9.88	10.04	0.16	9.88	0.16
20	एमआरवी- पीपीएलसी	4698	6.89	6.81	-0.08	6.89	-0.08
21	पीपीएलसी- बीएमएफ	4698	5.55	5.73	0.18	5.54	0.19
22	एसआईएफ- बीएलसी	4698	8.11	3.57	-4.54	8.11	-4.54
23	एके-जेयूके	4697	56.28	10.20	-46.08	58.84	-48.64
24	एचएनएल-डीएनई	4697	9.36	9.52	0.16	9.36	0.16
25	जेयूएनएक्स- सीडब्ल्यूआई	4697	5.05	5.19	0.14	5.04	0.15
26	केएनआरजी- केकेजी	5098	11.16	11.02	-0.14	11.16	-0.14
27	डब्ल्यूएचएम- केएक्सएक्स	5098	11.16	10.49	-0.67	10.19	0.30
28	सीएनबीआई- टीडीएल	12251	5.32	3.92	1.40	232.68	-228.76
29	एसबीबी-सीएनबी	12432	236.52	6.72	229.80	415.48	-408.76

डब्ल्यूटीटी-वर्किंग समय  
सारिणी

अनुबंध - 10

[पैरा 2.1.9 देखें]

फेच बाय नियम विकल्प का प्रयोग करने के बजाय फेच आल विकल्प प्रयोग करते हुए कर्मिदल की बुकिंग दर्शाता विवरण

क्र. सं.	क्षेत्र	अन्तिम संव्यवहार	फेच आल विकल्प का प्रयोग करते हुए बुकिंग (नियमों के उल्लंघन में**)	कोई कारण नहीं	गारबेज/विविध *
1	मरे	419565	280717	-	-
2	पूरे	227849	227710	-	-
3	पूमरे	73320	67342	-	-
4	उरे	391880	120457	4919	115538
5	उमरे	68207	35500	-	-
6	उपूरे	119344	89123	-	-
7	पूसीरे	110663	110660	5692	104968
8	उपरे	73031	73031	72932	99
9	दरे	22314	20222	-	-
10	दमरे	222603	92519	1120	91399
11	दपूमरे	336125	311388	-	-
12	दपरे	28324	28165	-	-
13	परे	368544	301345	-	-
14	पूतरे	NA	87610	18542	-
15	पमरे	514	250	-	-
16	दपूरे	250749	250648	48239	202409
	<b>जोड़</b>	<b>2713032</b>	<b>2009077#</b>	<b>145752</b>	<b>534635</b>
**बुक नियम फील्ड के अनुसार मूल्य-डब्ल्यूओआर			74.05		
*उरे में, 115538 रिकार्डों में फेच आल विकल्प के प्रयोग के लिए 8353 प्रकार के कारण थे।					
#पूतरे के आंकड़े (87610) को छोड़कर					

अनुबंध - 11

[पैरा 2.1.10 देखें]

रेलगाडी अनुक्रम समय और कर्मिदल काल समय के बीच अन्तर दर्शाता विवरण

क्रम संख्या	जोन	रेलगाडी आदेश समय और कर्मिदल काल समय के बीच अन्तर									टिप्पणी
		रेलगाडी अनुक्रम समय के बाद की गई काल (1 से 359 मिनट)		रेलगाडी अनुक्रम समय से पहले 0 से 129 मिनट के बीच की गई काल		रेलगाडी अनुक्रम समय से 130 से 165 मिनट के बीच की गई काल		रेलगाडी आदेश समय से 165 मिनट पहले और 171 घंटे तक की कई गई काल			
		माल गाडी	माल भाडे के अलावा	माल गाडी	माल भाडे के अलावा	माल गाडी	माल भाडे के अलावा	माल गाडी	माल भाडे के अलावा	जोड (का. 9+10)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	मरे	33898	2409	18327	2006	2733	139	12838	264	13102	-
2	पूरे	14788	2667	97033	35864	7292	7215	23618	36830	60448	171 घंटे
3	पूमरे	1412	184	51986	9229	6315	1856	2879	6780	9659	30 घंटे
4	पूतरे	582	117	53362	7067	13080	3386	2031	7982	10013	171 घंटे
5	उरे	20548	8285	144784	67600	4989	13180	12385	120109	132494	171 घंटे
6	पूसीरे	2809	1678	45831	33558	2327	5212	1859	17389	19248	1770 मिनट
7	उपरे	991	446	34242	15677	2070	3729	575	15301	15876	171 घंटे
8	दपूमरे	6183	2296	202355	36023	43045	10168	5275	26217	31492	170 घंटे
9	दपूरे	2413	776	120827	25996	40277	7896	8029	44535	52564	171 घंटे
10	दपरे	821	144	14181	1730	2312	463	266	8407	8673	171 घंटे
11	परे	5760	2008	139379	34303	29582	7607	14668	104185	118853	-
12	उपूरे	1026	1916	13831	20957	2240	3379	668	20845	21513	-
13	दमरे	29221	7484	91692	48530	1156	4698	2265	37557	39822	171 घंटे
14	पमरे	5042	2739	117714	59148	23634	13729	1290	1773	3063	-

15	दरे	1527	1136	7766	4780	64	944	618	12529	13147	लागू नहीं
16	उमरे	10149	1856	30154	11739	3028	1690	2893	6698	9591	25 घंटे
	<b>जोड</b>	<b>137170</b>	<b>36141</b>	<b>1183464</b>	<b>414207</b>	<b>184144</b>	<b>85291</b>	<b>92157</b>	<b>467401</b>	<b>559558</b>	-
	<b>कुल जोड</b>		<b>173311</b>						<b>559558</b>	<b>2599975</b>	

अनुबंध - 12

[पैरा 2.1.11 देखें]

काल समय और काल प्राप्ति/स्वीकृति समय के बीच अन्तर दर्शाता विवरण

क्रम सं.	जोन	काल समय और काल प्राप्ति/स्वीकृति समय के बीच अन्तर दर्शाता विवरण											
		काल किए जाने पहले काल प्राप्ति/स्वीकृति		तुरन्त प्राप्त स्वीकृत काल (समान काल समय और स्वीकृति समय)		काल समय एक मिनट से 30 मिनट के बीच प्राप्त/स्वीकृत काल		काल समय से 31 से 165 मिनट के बीच प्राप्त/स्वीकृत काल		की गई काल के 165 मिनट से पहले प्राप्त/की गई काल			का सं. 11 एवं 12 के लिए तक रेंज
		मालभाडा	मालभाडे के अलावा	मालभाडा	मालभाडे के अलावा	मालभाडा	मालभाडे के अलावा	मालभाडा	मालभाडे के अलावा	मालभाडा	मालभाडे के अलावा	जोड (का. 10+11)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	मरे	0	0	69155	23637	42216	17287	25076	8892	3855	4743	8598	1499 घंटे
2	पूरे	0	0	49177	22467	61177	25349	20590	16514	14030	18545	32575	1499 घंटे
3	पूमरे	0	0	24743	6080	29528	7023	7416	2562	905	2384	3289	87 घंटे
4	पूतरे	0	0	23269	3870	0	4511	16357	7295	29432	2874	32306	1499 घंटे
5	उरे	0	1	68612	33789	53951	29498	48363	46880	11704	98969	110673	1499 घंटे
6	पूसीरे	0	0	19759	16736	14047	11964	17093	17063	1927	12074	14001	4225 घंटे
7	उपरे	0	0	14363	7523	8197	6684	14770	10733	547	10210	10757	3240 घंटे
8	दपूमरे	0	0	49124	20132	93185	20483	110640	20355	3909	13734	17643	49 घंटे
9	दपूरे	1		34988	12124	53278	18519	80719	21312	2531	27237	29768	*51 घंटे to 1499 घंटे 166 मिनट.
10	दपरे	0	0	7202	2373	5150	7164	3611	458	1617	749	2366	21 घंटे
11	परे	0	0	64628	26756	41414	31708	74789	25201	8036	64218	72254	-



12	उपरे	0	0	7895	10286	1703	3720	6092	12031	375	17882	18257	-
13	दमरे	0	0	58478	35602	33192	0	25911	9191	6752	24366	31118	22101 घंटे
14	पमरे	0	0	28260	20298	27570	16318	92998	48234	4502	42094	46596	*****
15	दरे	0	0	6129	8083	2573	8318	1028	1354	351	1586	1937	-
16	उमरे	0	0	17163	5596	11166	3063	15251	6789	2644	6535	9179	136 घंटे
	<b>जोड</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>542945</b>	<b>255352</b>	<b>478347</b>	<b>211609</b>	<b>560704</b>	<b>254864</b>	<b>93117</b>	<b>348200</b>	<b>441317</b>	-
	<b>कुल जोड</b>		<b>2</b>				<b>1488253</b>				<b>441317</b>	<b>2745140</b>	

\* मालभाडे और अन्य के लिए संयुक्त आंकडे

अनुबंध - 13

[पैरा - 2.1.12 देखें]

कर्मिदल साइन आन समय एवं रेलगाडी आदेश समय के बीच अन्तर दर्शाता विवरण

कर्मिदल साइन आन समय एवं रेलगाडी आदेश समय के बीच अन्तर

क्रम सं.	जोन	कर्मिदल साइन आन समय एवं रेलगाडी आदेश समय के बीच अन्तर										
		रेलगाडी अनुक्रम समय के बाद कर्मिदल हस्ताक्षर (1 मिनट से 1461 घंटे)		रेलगाडी अनुक्रम समय से पूर्व 1 से 9 मिनट में हस्ताक्षर करने वाले कर्मिदल*		रेलगाडी अनुक्रम समय से 10-45 मिनट पूर्व हस्ताक्षर करने वाले कर्मिदल		रेलगाडी अनुक्रम समय से 45 मिनट से 165 मिनट पूर्व हस्ताक्षर करने वाले कर्मिदल		रेलगाडी अनुक्रम समय से 165 मिनट पूर्व हस्ताक्षर करने वाले कर्मिदल		जोड (का. 11+12)
		मालभाडा	मालभाडे के अलावा	मालभाडा	मालभाडे के अलावा	मालभाडा	मालभाडे के अलावा	मालभाडा	मालभाडे के अलावा	मालभाडा	मालभाडे के अलावा	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1	मरे	93792	29882	4247	1096	27694	16728	4456	3033	7568	3026	10594
2	पूरे	18817	4235	8692	1746	78470	64097	18099	6587	9216	4913	14129
3	पूमरे	2436	599	2387	425	51563	16125	2701	384	3505	516	4021
4	पूतरे	20685	5073	8	1	632	0	2173	0	45559	13478	59037
5	उरे	38890	31095	27418	12521	77205	129941	17233	24187	21926	11400	33326
6	पूसीरे	5099	3857	4402	2648	36359	40423	4084	8990	2880	1915	4795
7	उपरे	33180	32257	2201	802	1709	885	708	822	71	384	455
8	दपूमरे	13506	1827	105279	25267	129118	39046	4372	5473	8736	3501	12237
9	दपरे	5104	3465	401	24	4711	455	539	58	1934	532	2466
10	दमरे	29221	7484	37647	15866	31792	17015	23409	20347	2264	37557	39821
11	दरे	4988	9864	298	79	208	55	59	10	11	-	11
12	पमरे	131720	105748	7912	6211	9050	7221	3883	6304	767	1461	2228
13	उपूरे	4708	10871	4670	4639	22160	49331	615	757	1118	1301	2419

14	दपूरे	8872	2826	11419	2979	140905	70556	7294	1976	3056	866	3922
15	परे	18759	17648	24479	16281	133897	97144	3276	10136	4822	3666	8488
16	उमरे	18397	9608	4962	1646	15072	8871	2706	538	5087	1320	6407
	<b>जोड</b>	<b>448174</b>	<b>276339</b>	<b>246422</b>	<b>92231</b>	<b>760545</b>	<b>557893</b>	<b>95607</b>	<b>89602</b>	<b>118520</b>	<b>85836</b>	<b>204356</b>
	<b>कुल जोड</b>	<b>724513</b>			<b>338653</b>							<b>2771169</b>

\*उरे के लिय यह 0 से 9 मिनट के बीच है

#दपूमरे के लिए- का. 3 एवं, का 4 1 मिनट से 41 घंटे के बीच, का.5 से 6-0 से 29 मिनट के बीच, का.7 एवं 8 30-45 मिनट के बीच

अनुबंध - 14  
[पैरा- 2.1.13 देखें]

कर्मिदल साइन आन समय और पर्यवेक्षक साइन आन अनुमोदन समय के बीच अन्तर दर्शाता विवरण

क्रम सं.	जोन	कर्मिदल साइन आन के समय और पर्यवेक्षक के साइन आन अनुमोदन समय के बीच अन्तर							
		पर्यवेक्षक ने कर्मिदल साइन आन समय से पूर्व कर्मिदल साइन आन अनुमोदित किया(अन्तर 1 मिनट से 28 मिनट)		पर्यवेक्षक द्वारा तुरन्त 30 मिनट में कर्मिदल साइन आन का अनुमोदन (0 से 30 मिनट का अंतर)		पर्यवेक्षक का 30 मिनट से 452 घंटे के अन्तर समय के साथ कर्मिदल साइन आन के बाद कर्मिदल साइन आन का अनुमोदन		का. 7 एवं 8 के लिए रैंज	
		मालभाडा	मालभाडे के अलावा	मालभाडा	मालभाडे के अलावा	मालभाडा	मालभाडे के अलावा	जोड (का. 7+8)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	मरे	435	-	94802	-	147623	-	147623	का 7 एवं 8 संयुक्त रूप से 1252 घंटे
2	पूरे	27	50	45716	27741	91999	55106	147105	876 घंटे
3	पूमरे	3	1	16900	5817	45687	12231	57918	44409 मिनट.
4	पूतरे	11	0	24121	5629	44925	12923	57848	876 घंटे
5	उरे	23	129	42771	76095	139878	132920	272798	31 मिनट से 876 घंटे
6	पूसीरे	6	13	16696	17580	36121	40241	76362	52575 मिनट
7	उपरे	24	27	16816	12313	20941	22666	43607	333 घंटे
8	दपूमरे	41	35	96616	27992	160172	46673	206845	31 मिनट से 1180 घंटे
9	दपरे	1	4	3761	3132	13817	7606	21423	452 घंटे
10	दमरे	7	48	32130	28801	92096	69355	161451	1016 घंटे
11	दपूरे	42	20	45083	24665	126421	180939	307360	31 मिनट से 888 घंटे.
12	दरे	8	73	3406	12762	7181	15822	23003	

13	पमरे	94	91	64911	48383	86041	76519	162560	*****
14	परे	43	72	63159	52570	124697	94279	218976	-
15	उपूरे	13	18	8173	17361	26682	50268	76950	-
16	उमरे	47	19	22451	14634	78682	35974	114656	701 घंटे तक
	<b>जोड</b>	<b>825</b>	<b>600</b>	<b>597512</b>	<b>375475</b>	<b>1242963</b>	<b>853522</b>	<b>2096485</b>	-
	<b>कुल जोड</b>		<b>1425</b>				<b>2096485</b>	<b>3070897</b>	
**कालम 2 और 3 के लिए मूल्य 1 से 9 के बीच हैं।									

अनुबन्ध - 15

[पैरा 2.1.14 देखें]

कर्मिदल साईन आफ समय तथा पर्यवेक्षी साईन आफ अनुमोदन समय के बीच अन्तर को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	क्षेत्र	कर्मिदल साईन आफ समय तथा पर्यवेक्षी साईन आफ अनुमोदन समय के बीच अन्तर							
		कर्मिदल साईन आफ समय से पहले पर्यवेक्षी कर्मिदल साईन आफ अनुमोदन (अन्तर 0 मिनट से 7 मिनट तक) \$		कर्मिदल साईन आफ* के पश्चात 1 मिनट से 60 मिनट में पर्यवेक्षी साईन ऑफ अनुमोदन		कर्मिदल साईन आफ के पश्चात 60 मिनट से बाद पर्यवेक्षी साईन आफ अनुमोदन			कालम सं. 7 एवं 8 हेतु सीमा
		मालभाड़ा	मालभाड़े से अलग	मालभाड़ा	मालभाड़े से अलग	मालभाड़ा	मालभाड़े से अलग	जोड़(का. 7+8)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	मरे	5412	-	86723	-	60961	-	60961	1207 घण्टे
2	पूरे	69705	37386	34500	17646	24602	24262	48864	815 घण्टे
3	पूमरे	285	224	3672	3042	4838	3544	8382	3063 मिनट
4	पूतरे	1643	242	11114	2027	5621	2352	7973	815 घण्टे
5	उरे	499	1591	16272	46414	19983	52305	72288	60 मिनट से 815 घण्टे
6	पूसीरे	300	506	9530	13645	13789	19372	33161	42113मिनट
7	उपरे	654	742	6999	11212	4995	11640	16635	433 घण्टे
8	दपूमरे	1798	1025	40651	21036	36201	22520	58721	293 घण्टे
9	दपरे	0	112	4	2133	29	1004	1033	51 घण्टे
10	दमरे	376	742	93120	49939	19884	40676	60560	1028 घण्टे

\* 623 रिकार्डों में ब्लैक सर्विस टाईप फील्ड के कारण, सभी प्रविष्टियाँ मालभाड़ा के अन्तर्गत दर्शायी गई हैं।

11	दरे	94	470	623*	0	1343	8131	9474	
12	पमरे	4197	3501	92648	76470	26033	37517	63550	*****
13	परे	2350	3253	47286	58655	50772	43096	93868	
14	दपूरे	793	440	17503	17727	11940	24229	36169	61 मिनट से 28 घण्टे
15	उमरे	3322	1400	72463	33296	25395	15931	41326	1369 घण्टे तक
	<b>कुल</b>	<b>91428</b>	<b>51634</b>	<b>533108</b>	<b>353242</b>	<b>306386</b>	<b>306579</b>	<b>612965</b>	
	सकल जोड़		<b>143062</b>				<b>612965</b>	<b>1642377</b>	
<p>\$ उरे हेतु यह 1 मिनट से 5 मिनट तक है और दपूमरे के लिए यह 1 से 7 मिनट है ।</p> <p>* 623 अभिलेखों में ब्लैक सर्विस टाइप फील्ड के कारण, सभी प्रविष्टियों को माल भाडा के अन्तर्गत दिखाया गया</p>									
<p>*उरे हेतू, यह 0 मिनट से 60 मिनट तक है।</p>									

अनुबन्ध - 16

[पैरा -2.1.15 देखें]

कर्मिदल साईन आन तथा कर्मिदल साईन आफ समय के बीच अन्तर को दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	क्षेत्र	कर्मिदल साईन आन तथा कर्मिदल साईन आफ समय के बीच अन्तर									
		समान कर्मिदल साईन आन तथा साईन आफ समय		1 मिनट से 10 घण्टे के बीच कर्मिदल साईन आन तथा साईन आफ समय		10 घण्टे से 20 घण्टे* के बीच कर्मिदल साईन आन तथा साईन आफ समय		20 घण्टे से अधिक कर्मिदल साईन आन तथा साईन आफ समय			कालम सं. 9 एवं 10 हेतु सीमा
		मालभाड़ा	मालभाड़े से अलग	मालभाड़ा	मालभाड़े से अलग	मालभाड़ा	मालभाड़े से अलग	मालभाड़ा	मालभाड़े से अलग	कुल (का. 9+10)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	पूरे	10	3	4409	43972	30638	1933	2664	653	3317	1559घण्टे
2	पूमरे	0	1	8641	7971	8643	786	2436	551	2987	446 घण्टे
3	पूतरे	0	0	10703	4947	26641	122	1212	7	1219	1559 घण्टे
4	उरे	22	14	27422	95984	8215	2926	1095	1386	2481	1559 घण्टे
5	पूसीरे	30	10	15520	32406	7707	918	363	188	551	1559 घण्टे
6	उपरे	0	0	9222	23956	4073	165	27	29	56	1559 घण्टे
7	दपूमरे	10	6	50874	43632	27382	908	384	35	419	429 घण्टे
8	दपरे	0	0	43	3377	26	62	64	8	72	82 घण्टे
9	दमरे	5	4	20687	60401	14153	2498	3239	2922	6161	878 घण्टे
10	दरे	2	2	1909	15723	1071	357	51	47	98	-
11	मरे	11	6	25885	58696	10971	2111	631	2875	3506	1267 घण्टे



12	पमरे	2	3	64883	98738	39028	3808	5744	2696	8440	-
13	परे	2	7	67410	108075	39042	1181	611	237	848	-
14	दपूरे	0	0	29597	51251	23982	2596	5029	1696	6725	20 घण्टे से 080 घण्टे
15	उमरे	8	2	25238	22268	27669	5607	1336	325	1661	1369 घण्टे
	<b>कूल</b>	<b>102</b>	<b>58</b>	<b>362443</b>	<b>671397</b>	<b>269241</b>	<b>25978</b>	<b>24886</b>	<b>13655</b>	<b>38541</b>	-
*उरे हेतू यह 600 मिनट से 20 घण्टे से अधिक है।										<b>1367760</b>	

अनुबन्ध - 17

[पैरा 2.2.1 देखें]

5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 के दौरान एसएमएस की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	क्षेत्र	एसएमएस का प्रकार			विविध					
		भेजे गए	प्राप्त हुए	लम्बित	साईन आन संत्यवहार	सक्रिय कर्मिदल	सीयूजी स्थिति वाला सक्रिय कर्मिदल जो रिक्त के रूप में दर्शाया गया	'वाई' के रूप में मोबाईल स्थिति जबकि मोबाईल न० 0 के रूप में दर्शाया गया	एसएमएस का प्रयोग नहीं कर रहीं लाबियाँ	भेजे गए संत्यवहारों की सं.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	मरे	<b>53551</b>	7120	22992	231403	7840	6236	69	7	<b>53551</b>
2	पूरे	92328	9322	62998	एनए	7520	7298	1380	-	-
3	पूमरे	16702	714	7134	-	-	-	-	-	-
4	पूतरे	16663	3738	12925	एनए	एनए	एनए	939	-	-
5	उरे	<b>34139</b>	3102	42406	404954		10037	1227	4	<b>34139</b>
6	उमरे	20097	1916	14970	-	-	-	786	-	-
7	उपूरे	6667	0	14591	-	-	-	1562	1	-
8	पूसीरे	5649	192	11242	-	2960	2937	411	5	-
9	उपरे	<b>11409</b>	183	10715	22307	1244	0	0	0	<b>11409</b>
10	दरे	एनए	एनए	एनए	-	-	45	6451	-	-
11	दमरे	<b>71584</b>	0	34037	407538	9696	9488	25	10	<b>71584</b>
12	दपूमरे	131847	0	29916		-	-	248	-	-

13	दपूरे	101139	11591	35702	-	6055	शून्य	शून्य	4	-
14	दपरे	9222	113	2256	-	1046	1037	2	0	-
15	परे	65411	30138	33887	-	7596	7498	383	7	-
16	पमरे	7671	325	13988	एनए	3046	486	500	5	-
	<b>कुल</b>	<b>644079</b>	<b>68454</b>	<b>349759</b>	<b>1066202</b>	<b>47003</b>	<b>45062</b>	<b>13983</b>	<b>43</b>	<b>170683</b>
			<b>10.63</b>	<b>54.30</b>						<b>16.0085</b>

अनुबन्ध - 18

[पैरा 2.3.1 देखें]

सीएमएस के माध्यम से मीलदूरी रिपोर्ट सर्जित न करने के लिए कारण-वार स्थिति को दर्शाने वाला विवरण

कारण	रेलवे													
	मरे	दरे	परे	पूमरे	पमरे	उरे	दपरे	दमरे	पूरे	दपूरे	पूतरे	पूसी रे	दपूमरे	उमरे
स्थान पर सीएमएस कार्यशील न होने/अन्य परिचालन कारणों से रजिस्टर में या तो कर्मिदल साईन आन अथवा आफ मानवीय रूप से किया गया या उस स्थान पर सीएमएस की उपलब्धता नहीं थी।														
अवकाश के विवरण सीएमएस में दर्ज नहीं किये गए हैं।	मरे	-	-	-	पमरे	उरे	दपरे	दमरे	पूरे	-	-	-	-	-
सीएमएस में मार्ग एवं दूरी की परिभाषा गलत/परिभाषा न होना।	मरे	-	-	पूमरे	पमरे	-	-	दमरे	पूरे	-	-	-	-	-
डाटा प्रविष्टि गलतियाँ/गलत साईन आन/ऑफ समय	मरे	दरे	-	-	पमरे	उरे	दपरे	दमरे	पूरे	-	-	-	दपूमरे	-
गुम हो गए संव्यवहार (सीएमएस विफलता/गैर-अद्यतन के कारण)/अद्यतन में विलम्ब	मरे	दरे	-	-	पमरे	उरे	-	-	-	दपूरे	पूतरे	-	-	उमरे

अनुबन्ध - 19

रूट लर्निंग डाटा की समीक्षा को दर्शाने वाला विवरण-उन मामलों के ब्यौरे जहाँ एलआर नियत तिथि की गणना सही नहीं की गई थी [पैरा 2.4.1 देखें]

क्षेत्रीय रेलवे का नाम	मामले जहाँ नियत एलआर यात्राएँ शून्य थीं							मामले जहाँ नियत एलआर यात्राएँ शून्य से अधिक थी तथा एलआर नियत तिथि समाप्त नहीं हुई थी (5 दिसम्बर 2014 के बाद)					मामले जहाँ एलआर नियत तिथि बीत गई थी परन्तु 3 महीने की अवधि के पश्चात गिनी गई थी	अन्तर दिनों में (कालम 14 हेतु)
	पिछली ड्राईव तिथि से पहले एलआर नियत तिथि वाले मामले	अन्तर दिनों में (कालम 2 के लिए)	समान पिछली ड्राईव तिथि तथा एलआर नियत तिथि वाले मामले	पिछली ड्राईव तिथि से अधिक एलआर नियत तिथि वाले मामले परन्तु जहाँ अन्तर 89 दिनों (3 महीने) से कम है	अन्तर दिनों में (कालम 5 के लिए)	पिछली ड्राईव तिथि तथा एलआर नियत तिथि में 92 दिनों से अधिक के मध्य अन्तर वाले मामले	अन्तर दिनों में (कालम 7 के लिए)	वे मामले जहाँ पिछली ड्राईव तिथि तथा एलआर नियत तिथि के बीच अन्तर 89 दिनों (3 महीने) से कम है	अन्तर दिनों में (कालम 9 के लिए)	मामले जहाँ सीएमएस ने 3 महीने की अवधि के लिए एलआर नियत तिथि की गणना की थी	मामले जहाँ सीएमएस ने 3 महीने की अवधि के पश्चात एलआर नियत तिथि की गणना की थी	अन्तर दिनों में (कालम सं 12 के लिए)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
उरे	23850	1-1905	16656	992	-	70840	149-184	27723	1-88	600	183	95-180	115	183-184
मरे*	308	2-819	233	8	-	-	-	1283	1-88	29	-	-	-	-
दपरे	3	upto 761 days	1	17	1-84	0	-	110	1-88	11336	0	-	28	182
पूरे	58	5-916	40	2	85-87	89171	181-184	263	1-88	983	13	99-163	25	183-184
दमरे	265	1-828	128	10	5-81	5254	181-184	0	-	0	-	0	2	182
उमरे	37	1-723	36	1	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-
उपरे*	0	0	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
पमरे	1316	1-1662	1663	20	6-84	0	0	20	6-84	188	0	-	0	-
पूमरे	11159	1-1035	6150	-	-	2325	181-184	-	-	-	-	-	-	-

पूतरे	61137	213-233	-	-	-	4765	-	-	-	-	-	-	-	-
दपूरे	70	1-195	153	3	-	40607	181-184	-	-	-	-	-	-	-
दरे	46367	1-367	67942	1260	1-85	21892	-	-	-	2802	58	95-180	-	-
उपूरे	5	114-867	7	0	0	119	181-184	-	-	-	-	-	-	-
दपूमरे *	46	1-876	27	2174	1-180	-	-	-	-	-	-	-	-	-
पूसीरे	8173	1-1843	-	-	-	1172	183-184	-	-	-	1	-	2597	-
परे	470	2-877	99	16	43-88	-	-	164	1-88	17	-	-	-	-
<b>कुल</b>	<b>153264</b>		<b>93137</b>	<b>4503</b>		<b>236145</b>		<b>29563</b>		<b>15955</b>	<b>255</b>		<b>2767</b>	

अनुबन्ध - 20

[पैरा 2.4.7 देखें]

लोको निरीक्षक द्वारा की गई ग्रेडिंग की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	जोनल रेलवे	विश्लेषण किये गए सक्रिय लोको पायलटों की संख्या	निर्धारित अन्तराल पर एल I द्वारा ग्रेडिड सक्रिय लोको पायलट	निर्धारित अन्तराल पर एल I द्वारा ग्रेडिड नहीं किए गए सक्रिय लोको पायलट	ग्रेडिड न किये गए सक्रिय लोको पायलट का %
1	मरे	2325	1920	405	17.42
2	पूरे	3596	1881	1715	47.69
3	दपरे	1046	300	746	71.32
4	दपूमरे	3618	2625	993	27.45
5	उरे	2581	1855	726	28.18
6	पूमरे	2305	922	1383	60.00
7	दरे	986	824	162	16.43
8	पूसीरे	2960	2518	442	14.93
9	उपरे	1217	1119	98	8.05
10	दमरे	3022	2694	328	10.85
11	दपूरे	659	275	384	58.27
12	उमरे	374	297	77	20.59
13	परे	3483	2222	1261	36.20
14	पमरे	7213	7050	163	2.25
15	पूतरे	2177	1630	547	25.13
16	उमरे	128	122	6	4.69
	<b>कुल</b>	<b>37690</b>	<b>28254</b>	<b>9436</b>	<b>33.39</b>

अनुबंध - 21

[संदर्भ पैरा 2.4.8]

कर्मदल काउंसलिंग दर्शाने वाला विवरण

श्रेणी	जोन/डिविजन का नाम और विश्लेषित कर्मदल की संख्या					परिणाम		
	उरे	दिल्ली डिविजन	पूसीरे	एपीडीजे डिविजन	जयपुर डिविजन	उरे*	पूसीरे	पमरे
‘ए’	1298	541	366	83	4201	276 (21%) कर्मदल की काउंसलिंग की नियत तिथि 60 दिन से 1602 दिनों से अधिक की अवधि से समाप्त हो गई थी 170 (31%) दिल्ली डिविजन से संबंधित थे।  215 (16%) कर्मदल की काउंसलिंग की नियत तिथि 90 दिनों से अधिक के दौरान समाप्त थी।	322 (87.97%) कर्मदल की काउंसलिंग की अंतिम तिथि 60 दिनों से 1887 दिनों से अधिक अवधि के दौरान नियत थी।	शून्य
‘बी’	865	224	109	24	5046	258 (29%) कर्मदलों की काउंसलिंग की नियत तिथि 30 से 1517 दिन से अधिक पुरानी थी 75 (33%) दिल्ली डिविजन से संबंधित थे।  160 (18%) कर्मदल की काउंसलिंग की नियत तिथि 60 दिनों से अधिक के दौरान समाप्त थी।	99 (90.82%) कर्मदल की काउंसलिंग की देय तिथि 30 से 1242 दिन पुरानी थी।	391 (7.75%) कर्मदल की काउंसलिंग की नियत तिथि 60 दिनों से अधिक थी।



‘सी’	643	262	71	27	870	268 (42%) कर्मिदलो की काउंसलिंग की नियत तिथि 30 से 1492 दिन से अधिक पुरानी थी 129 (49%) दिल्ली डिविजन से संबंधित थे।	60 (84.50%) कर्मिदल की काउंसलिंग की नियत तिथि 30 से 1051 दिन से अधिक पुरानी थी।	260 (29.89%) कर्मिदल की काउंसलिंग की नियत तिथि 30 से 60 दिन पुरानी थी।
‘डी’	4	0	-	-	19	2 कर्मिदलों की काउंसलिंग की नियत तिथि 73 से 106 दिन पुरानी थी	-	12 कर्मिदल की काउंसलिंग की नियत तिथि 15 से 30 दिन पुरानी थी।

\* सीएमएस में लोको निरीक्षण द्वारा डाटा अपडेशन के लिये ली गई अवधि के बाद भी, काउंसलिंग न किये गये मामलों की संख्या लगभग समान थी।

अनुबंध - 22

[संदर्भ पैरा 2.4.9]

प्रश्नोत्तरी लेने वाले कर्मिदल की स्थिति दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	जोनल रेलवे	सक्रिय कर्मिदल की संख्या	आनलाइन प्रश्नोत्तरी लेने वाला कर्मिदल	प्रतिशतता
1	मरे	7840	2358	30.08
2	दपरे	1046	68	6.50
3	पूसीरे	907	472	52.04
4	उरे*	3766	168	4.46
5	पूमरे	2305	655	28.42
6	पूतरे	2278	823	36.13
7	दरे	2930	574	19.59
8	पूरे	7520	1909	25.39
9	उपरे	1335	1012	75.81
10	दमरे	9696	2815	29.03
11	पमरे	699	472	67.52
12	परे	7596	2361	31.08
13	उपूरे	2404	759	31.57
14	दपूमरे**	6808	441	6.48
15	दपूरे	2342	592	25.28
16	उमरे	4257	922	21.65
	जोड़	<b>63729</b>	<b>16401</b>	25.74

\*दिल्ली डिविजन कर्मिदल से संबंधित

\*\*कर्मिदल प्ले तिथि मार्च 2014 से 5 दिसम्बर, 2014 के बीच है।

अनुबंध - 23

[संदर्भ पैरा 2.4.10]

ब्रेथ विश्लेषक जांच का डाटा विश्लेषण का परीणाम दर्शाता विवरण

ब्रेथ साइन ऑन क्षेत्र की वैल्यू/कन्टेनट	ब्रेथ साइन आन (रिकार्डों की संख्या)								टिप्पणी
	मरे	उरे	दमरे	दपूरे	पमरे	दपूमरे	उमरे	जोड़	
	एन	174	9	24	24	1	13	1	

अनुबंध - 24

[संदर्भ पैरा 2.5.1]

मुख्यालयों में लगातार न होने वाले कार्यों को करने के लिए सीएमएस द्वारा प्रभारित माइलेज भत्ते को दर्शाने वाला विवरण

रेलवे का नाम	लॉबियों की संख्या	मुख्यालयों में माइलेज भत्ते के समनुरूप लगातार न होने वाले कार्यों के प्रकारों की संख्या	क्षेत्रीय रेलवे के लिए माइलेज भत्ता (किमी. में)	माइलेज भत्ते की लगभग राशि (₹)	नमूने मंडल* से संबंधित माइलेज भत्ता (किमी. में)
मरे	35	1-61	1735440	3952000	50400
पूरे	17	1-100	1713263	3700000	126802
पूतरे	11	1-64	116800	3313634	84840
उरे	45	1-64	2060560	4358512	199120
उपरे	21	1-91	2977160	6311579	462760
दमरे	38	1-38	3636680	7621299	404320
दपूमरे	18	1-57	3044200	6500809	2053000
पमरे	16	1-48	2327120	5270775.80	1000622.60
परे	27	1-28	29800	66603	8200
उमरे	15	1-71	3495776	7411045	917000
<b>कुल</b>			<b>21136799</b>	<b>48506256.8</b>	<b>5307064.6</b>

\*नमूने मंडल के नाम परिशिष्ट 1 में दिये गये हैं।

अनुबंध - 25

[संदर्भ पैरा 2.5.2]

आईआर लॉबियो द्वारा सीएमएस में मिलकर बने स्वीकार्य किमी. को दर्शाने वाला विवरण

रेलवे का नाम	लॉबी का नाम/ कर्मिदल के मुख्यालय	प्रशिक्षण/गैर प्रशिक्षण कार्यो का स्थान	स्वीकार्य किमी. (यहा तक तथा यहां से)	टिप्पणियां
मरे*	केओपी	एमआरजे	320	स्वीकार्य किमी. दरें एकल साइड हेतु है
	एमआरजे	केओपी	160	
	सीएलए	सीएसटीएम	18	
	सीएसटीएम	सीएलएस	160	
	सीएसटीएम	केवाईएन	160	
	केवाईएन	सीएसटीएम	57	
उरे	डीईई	बडोदा हाउस	160x2=320	एसएसबी तथा बडोदा हाउस के बीच की दूरी डीईई तथा बडोदा हाउस के बीच की दूरी से काफी अधिक है। (एसएसबी तथा डीईई दोनो स्टेशन दिल्ली में स्थित है)।
	एसएसबी	बडोदा हाउस	0	
	एसएसबी	आरओके	80x2=160	किमी एसएसबी पर नियुक्त कर्मिदल के लिए स्वीकार्य है परन्तु आरओके पर नियुक्त कर्मिदल के लिए नहीं है।
	आरओके	एसएसबी	0	
	टीकेडी	एसएनपी	62x2=124	पानीपत टीकेडीस से सोनीपत के बजाय अधिक दूर है परन्तु पानीपत में लगातार न होने वाले कार्यो को करने के लिए कुछ भी देय नहीं है।
	टीकेडी	पीएनपी	0	
	जीजेडबी	यूएमबी	0	यदि एक कर्मिदल का मुख्यालय अम्बाला है तो उसे प्रशिक्षण में भाग लेने /लगातार न होने वाले कार्य करने के लिए 436 किमी. मिलते है परन्तु जीजेडबी पर मुख्यालय वाले एक कर्मिदल को अम्बाला में लगातार न होने वाले कार्यो के लिए
	यूएमबी	जीजेडबी	218x2=436	

**भारतीय रेल में कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली**

रेलवे का नाम	लॉबी का नाम/ कर्मिदल के मुख्यालय	प्रशिक्षण/गैर प्रशिक्षण कार्यो का स्थान	स्वीकार्य किमी. (यहा तक तथा यहां से)	टिप्पणियां	
				कुछ नहीं मिलता है।	
	केएलके	सीडीजी	160x2=320	जींद से सीडीजी कालका के बजाय अधिक दूर है परन्तु जींद में कर्मिदल को कुछ नहीं मिलता	
	जींद	सीडीजी	0		
	डीईई	सीएनबी	160x2=320	दिल्ली, डीईई, एनजेडएम, एनडीएलएस लॉबियां दिल्ली में है परन्तु लगातार न होने वाले कार्यो के एक ही स्टेशन के लिए किमी.भिन्न है।	
	डीएलआई	सीएनबी	221x2=442		
	एनजेडएम	सीएच	80x2=160		
	एनडीएलएस	सीएच	160x2=320		
	डीएलआई	सीएच	102x2=204		
	एफजेडआर	एलडीएच	160x2=320		
	जीजेडबी	एलडीएच	80x2=160		
	बीटीआई	केजीपी	2200x2=4400	किमी.में अधिक भिन्नता	
	एफडी	केजीपी	0		
	बीटीआई	एचडब्ल्यूएच	1450x2=2900		
	एसएलएन	एचडब्ल्यूएच	160x2=320		
	यूएमबी	सीएनबी	642x2=1284		
	एफजेडआर	सीएनबी	160x2=320		
	यूएमबी	सीकेपी	1500x2=3000		
	एसएलएन	सीकेपी	160x2=320		
पूसीरे	एपीडीजे	एमएलडीटी	400		यहां तक तथा यहां से
	एमएलडीटी	एपीडीजे	320		
	एपीडीजे	एनबीक्यू	320		
	एनबीक्यू	एपीडीजे	46		
	एपीडीजे	एनसीबी	320		
	एनसीबी	एपीडीजे	46		
	एपीडीजे	एनजेपी	16		
	एनजेपी	एपीडीजे	320		
दपूमरे	बीजेआरआई	बीएसपी	160x2=320	बीजेआरआई तथा बीएसपी के बीच	

रेलवे का नाम	लॉबी का नाम/ कर्मिदल के मुख्यालय	प्रशिक्षण/गैर प्रशिक्षण कार्यो का स्थान	स्वीकार्य किमी. (यहा तक तथा यहां से)	टिप्पणियां
	बीआरजेएन	बीएसपी	0	दूरी बीआरजेएन तथा बीएसपी के बीच दूरी के लगभग एकसमान है। (बीजेआरआई से बीएसपी तक 197 किमी. बीआरजेएन से बीएसपी तक 192 किमी.)।
	डीजीजी	बीएसपी	160x2=320	डीआरजेड तथा बीएसपी के बीच दूरी डीजीजी तथा बीएसपी के बीच दूरी से अधिक है हालांकि, डीआरजेड कर्मिदल के लिए कोई स्वीकार्य किमी स्वीकृत नहीं है।
	डीआरजेड	बीएसपी	0	
	आर	केजीपी	160x2=320	डीयूआरजी तथा केजीपी के बीच दूरी आर तथा केजीपी के बीच की दूरी से अधिक है हालांकि दुर्ग पर मुख्यालय वाले कर्मिदल को केजीपी पर लगातार न होने वाले कार्यो के लिए कुछ नहीं मिलता।
	डीयूआरजी	केजीपी	0	
	केजीएस	यूएसएल	160x2=320	डीयूआरजी तथा यूएसएल के बीच दूरी केजीएस तथा यूएसएल के बीच की दूरी से अधिक है हालांकि दुर्ग पर मुख्यालय वाले कर्मिदल को यूएसएल पर लगातार न होने वाले कार्यो के लिए कुछ नहीं मिलता।
	डीयूआरजी	यूएसएल	0	

अनुबंध - 26

[पैरा 2.5.3 देखें]

लोको पायलट एवं गार्डों के लिए प्रभारित विभिन्न मील दूरी भत्ते दर्शाने वाला विवरण

कर्मिदल आईडी: पीकेआर 1098 (लोको पायलट गुड्स)

तिथि	ड्यूटी/दपूरे/लोको	से	तक	गाड़ी	कुल कि.मी	रूट सं.	ड्यूटी घंटा	कुल अर्जित कि.मी
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
07/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10151	06:30	160
14/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10151	06:30	160
21/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10151	06:30	160
24/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10151	05:30	160
25/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10151	06:00	160
28/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10151	06:30	160

कर्मिदल आईडी: पीकेआर 7018 (गुड गार्ड)

तिथि	ड्यूटी/दपूरे/लोको	से	तक	गाड़ी	कुल कि.मी	रूट सं.	ड्यूटी घंटा	कुल अर्जित कि.मी
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
09/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10150	06:14	210
11/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10150	07:30	210
12/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10150	07:09	210
13/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10150	05:45	210
19/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10150	07:15	210
21/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10150	06:45	210
23/11/2014	डब्ल्यूआर/एफजीएचटी/जीईएन	पीकेआर	पीकेआर	पीकेआर/पीटी	4	10150	06:14	210



अनुबंध - 27

[पैरा 2.5.4.1 देखें]

जीरो ड्यूटी घंटे संव्यवहार हेतु प्रभारित मील दूरी को दर्शाने वाला विवरण

कर्मिदल आईडी	तिथि	साइन ओन		गाड़ी	ड्यूटी/दपूरे/रेल इंजन एफएन	साइन ऑफ		घन्टे		कुल कि.मी	मार्ग संख्या	एमजीके
		समय	से			समय	से	ड्यूटी	रात			
एएसएन 2124	11-11-2014	23: 15	एएसएन	ईसी/जेएजे	डब्ल्यूआर/एफजी एचटी/जीईएन	23:15	एएसएन	00:00	00:00	120	7174	हां
एएसएन 7005	03-11-2014	05:39	एएसएन	0	डब्ल्यूआर/एफजी एचटी/जीईएन	05:40	एएसएन	00:00	00:01	120	7173	हां
एएसएन 7393	19-11-2014	16:00	एएसएन	ईसी/एमटीपीएस	डब्ल्यूआर/एफजी एचटी/जीईएन	16:00	एएसएन	00:00	00:00	120	7178	हां
एचडब्ल्यूएच 1111	12-11-2014	14:00	एचडब्ल्यूएच	एसआईसी 14/00	डब्ल्यूआर/एफजी एचटी/जीईएन	14:00	एचडब्ल्यूएच	00:00	00:00	120	7170	हां
पीकेआर 1118	11-10-2014	15:30	पीकेआर	रद्द	जेएम/एफजीएच टी/जीईएन	15:30	पीकेआर	00:00	00:00	160	10143	नहीं
यूडीएल 2852	11-11-2014	07:30	यूडीएल	ईसी/सीओएएल/ पीटी	डब्ल्यूआर/एफजी एचटी/जीईएन	07:31	यूडीएल	00:00	00:00	120	6815	हां
यूडीएल 2852	17-11-2014	20:15	यूडीएल	ईसी/एबी	जेएम/एफजीएच टी/जेईएन	20:16	यूडीएल	00:00	00:00	120	6815	हां
डीएलआई 2117	29.10.2010	20:10	डीएलआई	12556	जेएम/सीसीएचएम/जीईएन	20:10	डीएलआई	00:00	00:00	120	11261	नहीं
जेएटी 1156	27.11.2014	16:00	जेएटी	माल यार्ड	डब्ल्यूआर/एफजी एचटी/जीईएन	16:00	जेएटी	00:00-	00:00	120	6814	नहीं

एचडब्ल्यू 1048	30.10.2014	7:50	एचडब्ल्यू	यार्ड ड्यूटी	डब्ल्यूआर/सीसीए चपी/जीईएन	7:50	एचडब्ल्यू	0000	00:00	144	6717	नहीं
एफजेडआर 1501	01.11.2014	20:00	एफजेआर	एसपी सीपीएम एलडीएच	डब्ल्यूआर/एफजी एचटी/जीईएन	20:0	एफजेआर	00:00	00:00	248	10112	नहीं
एफजेडआर 7020	26.11.2014	06:00	एफजेआर	6जेएफ	डब्ल्यूआर/सीसीए चपी/जीईएन	06:00	एफजेआर	00:00	00:00	234	6797	नहीं
एमबी 7282	29.11.2014	20:00	एमबी	54398/97	डब्ल्यूआर/सीसीए चपी/जीईएन	20:00	एमबी	0:000	00:00	150	8442	नहीं
एसएसबी 1889	08.09.2014	00:00	एसएसबी	सीसी ड्यूटी 16/24	एपी/एफजीएचटी /जीईएन	00:00	एसएसबी	00:00	00:00	39.995	10039	हां

अनुबंध – 28

[पैरा 2.5.4.3 देखें]

अक्षम सेक्शन को दर्शाने वाला विवरण

हुबली मंडल

तालिका - क

(अप्रैल 2004 से प्रभावी)

1	हुबली-कैसलरॉक
2	कैसलरॉक-हुबली
3	कैसलरॉक-बेलगाम
4	बेलगाम-कैसलरॉक
5	हॉस्पेट-तौरनागल्लु
6	तौरनागल्लु-हॉस्पेट

तालिका-ख

(अप्रैल 2011 से मार्च 2012 से प्रभावी)

1	तौरनागल्लु-रंजीतपुर-तौरनागल्लु
2	तौरनागल्लु-जेवीएसएल साइडिंग-तौरनागल्लु
3	हॉस्पेट-व्यसानकेरी-हॉस्पेट
4	बेलारी-बीआईओपी साइडिंग/ओबालापुरा साइडिंग-हॉस्पेट

अनुबंध - 29

[पैरा 2.5.5 देखें]

कर्मिदल के वर्षवार प्रोग्राम घंटे और गैर प्रोग्राम घंटे दर्शाने वाला विवरण

रेलवे का नाम	मरे			पूरे			पूमरे			उरे		
	वर्ष	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे	गैर प्रोग्राम घंटे से प्रोग्राम घंटे की प्रतिशतता	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे	गैर प्रोग्राम घंटे से प्रोग्राम घंटे की प्रतिशतता	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे	गैर प्रोग्राम घंटे से प्रोग्राम घंटे की प्रतिशतता	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे
2011-12	57388108.85	4013039.44	6.99	38552712	674040	1.75	2369664.32	558611.31	23.57	319,82,762.49	32,45,121.50	10.15
2012-13	60590174.24	4335912.44	7.16	54472293	2026672	3.72	3527793.74	851411.06	24.13	546,95,119.34	52,57,293.21	9.61
2013-14	62530765.76	4638699.19	7.42	52929017	3854794	7.28	3298489.62	646712.45	19.61	664,39,292.01	64,43,149.90	9.70
2014-15*	37472370.62	2720411.15	7.26	38127455	3321872	8.71	2130318.81	410664.95	19.28	545,71,002.54	52,10,121.45	9.55

अनुबंध - 29

[पैरा 2.5.5 देखें]

कर्मिदल के वर्षवार प्रोग्राम घंटे और गैर प्रोग्राम घंटे दर्शाने वाला विवरण

रेलवे का नाम	उमरे			पूसीरे			उपरे		
	वर्ष	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे	गैर प्रोग्राम घंटे से प्रोग्राम घंटे की प्रतिशतता	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे	गैर प्रोग्राम घंटे से प्रोग्राम घंटे की प्रतिशतता	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे
2011-12	6163064.69	452625.26	7.34	14691894.27	12,69,659.36	8.64	76,66,412.99	9,78,784.96	12.77
2012-13	30052102.83	2436564.94	8.11	20360438.93	2050373.47	10.07	103,05,316.53	14,36,879.74	13.94
2013-14	27843075.93	2322994.35	8.34	21551371.95	19,87,162.17	9.22	111,20,718.24	16,34,802.11	14.70
2014-15*	47327704.16	3985502.38	8.42	15628600.05	12,08,029.58	7.73	76,02,438.27	11,60,064.04	15.26

अनुबंध - 29

[पैरा 2.5.5 देखें]

कर्मिदल के वर्षवार प्रोग्राम घंटे और गैर प्रोग्राम घंटे दर्शाने वाला विवरण

रेलवे का नाम	दपूरे			दपूमेरे			दपरे		
	वर्ष	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे	गैर प्रोग्राम घंटे से प्रोग्राम घंटे की प्रतिशतता	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे	गैर प्रोग्राम घंटे से प्रोग्राम घंटे की प्रतिशतता	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे
2011-12	30454720.96	2217410.64	7.28	30991649	4191197.71	13.52	5449570	559064	10.26
2012-13	45409690.99	4598847.22	10.13	42133187	7982309.01	18.95	8189344	1059952	12.94
2013-14	50654288.08	5382006.36	10.62	45739680	8015309.71	17.52	8174325	1078335	13.19
2014-15*	34581888.19	4176697.76	12.08	29399162	5032255.98	17.12	4783652	600774	12.56

अनुबंध - 29

[पैरा 2.5.5 देखें]

कर्मिदल के वर्षवार प्रोग्राम घंटे और गैर प्रोग्राम घंटे दर्शाने वाला विवरण

रेलवे का नाम	पमरे			परे			दरे		
	वर्ष	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे	गैर प्रोग्राम घंटे से प्रोग्राम घंटे की प्रतिशतता	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे	गैर प्रोग्राम घंटे से प्रोग्राम घंटे की प्रतिशतता	प्रोग्राम घंटे	गैर-प्रोग्राम घंटे
2011-12	4479367.09	392915.39	8.77	34768827	3122924	8.98	11152007.58	521797.69	4.68
2012-13	7458168.1	821628.04	11.02	52715830	6075066	11.52	14455620.42	852005.74	5.89
2013-14	7170992.42	886739.02	12.37	49824913	6009259	12.06	14692577.91	812561.35	5.53
2014-15*	6062590.48	777024.3	12.82	31877290	3288436	10.32	9066938.72	514906.78	5.68

\*नवम्बर 2014 तक की अवधि से संबंधित

अनुबंध - 30

[पैरा 2.5.6 देखें]

सीएमएस/सीओए/एफओआईएस रेलगाड़ी प्रस्थान/आगमन समय सहित कर्मिदल साईन ऑन/ऑफ समय की तुलना के परिणामों को दर्शाने वाला विवरण

विवरण	रेलवे का नाम	मामलों की सं.	अंतराल
कर्मिदल ने एफओआईएस प्रस्थान समय के बाद साईन ऑन किया	दपूमरे	325	1 मिनट से 2 घंटे 15 मिनट
	पूरे	113	1 मिनट से 135 मिनट
	मरे	229	1 मिनट से 4 घंटे 29 मिनट के बाद
	पूसीरे	138	1 मिनट से 1 घंटे 59 मिनट तक
	दपरे	376	1 मिनट से 6 घंटे 45 मिनट तक
	दरे	1	7 मिनट
	उमरे	167	4 मिनट से 93 घंटे 10 मिनट
जोड़	7	<b>1349</b>	
कर्मिदल ने एफओआईएस प्रस्थान समय के पहले साईन ऑन किया	दपूमरे)	3	गाड़ी के एफओआईएस प्रस्थान समय से 15-30 घंटे पूर्व
	दपूमरे	15	एफओआईएस प्रस्थान समय से 2 से 3 ½ घंटे पूर्व
	पूरे	1108	एफओआईएस प्रस्थान समय से 31 से 2635 मिनट पूर्व
	मरे	1875	एफओआईएस प्रस्थान समय से 31 मिनट से 36 घंटे पूर्व
	दरे	4	एफओआईएस प्रस्थान समय से 30 मिनट से अधिक पहले
उमरे	68	दो मिनट से 62 घंटे 30 मिनट	
जोड़	5	<b>3073</b>	
एफओआईएस आगमन/प्रस्थान समय से पूर्व/पश्चात साईन ऑन/ऑफ	दमरे	2022	एफओआईएस आगमन समय से पूर्व साईन ऑफ
	दमरे	2020	एफओआईएस प्रस्थान समय के बाद साईन ऑन

एफओआईएस गाड़ी प्रस्थान समय और कर्मिदल साईन ऑन समय समान था	पूरे	6	
	मरे	6	
	दपूरे	21	
जोड़	3	<b>33</b>	
रेलगाड़ी रेलगाड़ी के आदेशित समय के काद गई	उरे	5784	30 मिनट से 599 मिनट तक
	दपूरे	765	30 मिनट से 385 मिनट तक
जोड़	2	<b>6549</b>	
कर्मिदल ने सीएमएस रेलगाड़ी आदेशित समय के बाद साईन ऑन किया	उरे	3083	0 मिनट से 552 मिनट तक (उरे)
	मरे	1340	1 मिनट से 488 मिनट तक (मरे)
	दपूरे	4830	1 मिनट से 1485 मिनट तक (दपूरे)
	पमरे	317	1 मिनट से 218 मिनट तक
जोड़	4	<b>9570</b>	
कर्मिदल ने सीएमएस रेलगाड़ी के निर्गम समय के बाद साईन ऑन	उरे	101	2 मिनट से 104 घंटे तक (उरे)
	मरे	56	4 मिनट से 5 घंटे तक (मरे)
	परे	1019	1 मिनट से 665 मिनट तक (परे)
	पूसीरे	4	3 मिनट से 28 मिनट तक (पूसीरे)
	उपरे	3	13 मिनट से 32 मिनट
जोड़	5	<b>1183</b>	

अनुबंध – 31  
[पैरा 3.1 देखें]

कर्मिदल बुकिंग के लिए तैयार किए गए बहु यातायात परामर्श के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण

रेलवे का नाम	ड्यूटी प्रकार	अभिलेखों की संख्या	तैयार किए गए टीए की संख्या
मरे	मार्ग प्रशिक्षण	182	2-6
उरे	मार्ग प्रशिक्षण	1384	2-52
उपरे	मार्ग प्रशिक्षण	21378	2-8
पूसीरे	मार्ग प्रशिक्षण	266	2-10
दरे	मार्ग प्रशिक्षण	3	2
दमरे	मार्ग प्रशिक्षण	424	2-16
दपूमरे	मार्ग प्रशिक्षण	671	2-6
दपूरे	मार्ग प्रशिक्षण	162	2-3
पूरे	मार्ग प्रशिक्षण	1001	2-10
परे	मार्ग प्रशिक्षण	993	2-96
उमरे	मार्ग प्रशिक्षण	798	2-25
<b>जोड़</b>		<b>27262</b>	<b>96 बार तक</b>
मरे	कार्यरत	26024	2-34
पूतरे	कार्यरत	74787	2-6
उरे	कार्यरत	18953	2-21
उपरे	कार्यरत	23	2
पूसीरे	कार्यरत	16859	2-24
दरे	कार्यरत	30204	2-21
दमरे	कार्यरत	24702	2-29
दपूमरे	कार्यरत	69292	2-17
दपूरे	कार्यरत	75196	2-6
पूरे	कार्यरत	28193	2-31
परे	कार्यरत	56063	2-52
उमरे	कार्यरत	17093	2-40
<b>जोड़</b>		<b>437389</b>	<b>52 बार तक</b>
मरे	अतिरिक्त	4338	2-75
पूतरे	अतिरिक्त	10230	2-4



उरे	अतिरिक्त	3561	2-10
उपरे	अतिरिक्त	2337	2-5
पूसीरे	अतिरिक्त	1295	2-9
दरे	अतिरिक्त	497	2-6
दमरे	अतिरिक्त	3402	2-25
दपूमरे	अतिरिक्त	9748	2-10
दपूरे	अतिरिक्त	3723	2-6
पूरे	अतिरिक्त	2257	2-9
परे	अतिरिक्त	2257	2-32
उमरे	अतिरिक्त	1700	2-30
जोड़े		<b>45345</b>	<b>75 बार तक</b>

अनुबंध - 32

[पैरा 3.3 देखें]

कर्मीदल द्वारा बहुविध कॉल अभिस्वीकृति दर्शाने वाला विवरण

रेलवे जोन का नाम	कॉल की संख्या	अभिस्वीकृत की गई संख्या
उरे	5983	2-10
दरे	12890	2-7
दपूमरे	2890	2-4
दमरे	7726	बहुविध समय
मरे	4248	2-17
पूरे	5159	2-4
पूतरे	8151	2-38
पूसीरे	1303	2-4
पमरे	839	2-3
परे	3696	2-5
उमरे	1967	2-10
<b>जोड़</b>	<b>54852</b>	

अनुबन्ध - 33

[पैरा 3.5 देखें]

रेलवे जोनवार लापता ट्रेक्शन ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण

जोन का नाम	कुल लेन-देन	ट्रेक्शन रिक्त	मूल्य जैसे जैड, जैड एम, ऑटो आदि
1	2	3	4
पूरे	227849	567	36
उपरे	73031	1124	424
उरे	391880	603	1616
मरे	152774	768	0
पूमरे*	80641	60	0
पूतरे	87610	2	0
पूसीरे	110663	26	0
दरे	35672	62	4
दपूमरे	336125	2180	1044
दपूरे	177385	59	2
दमरे	222603	627	23
दपरे	21087	1	0
परे*	36752	13878	0
उमरे	137347	2574	66
<b>कुल</b>	<b>2091419</b>	<b>22531</b>	<b>3215</b>

\*कॉलम 3 में परे और पूमरे के आंकडे रिक्त, जैड, ऑटो आदि में शामिल होते हैं।

अनुबन्ध - 34

[पैरा 3.9 देखें]

कर्मिदल उपयोगिता की अवधि का गलत/अपूर्ण ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण

रेलवे का नाम	अवधि	कर्मिदल के पास उपलब्ध घंटों की संख्या	कर्मिदल की संख्या	अधिक अवधि की उपयोगिता के विवरण वाले कर्मिदल की संख्या	कर्मिदल द्वारा उपयोग किए गए घंटों की संख्या	पूर्ण अवधि हेतु कार्य न कर रहे कर्मिदल की संख्या	टिप्पणी
<b>कर्मिदल के उपयोग के गलत ब्यौरे</b>							
उरे	15-10-2014 से 14-11-2014	744	3757	167	745-863	661	
	08-09-2014 से 07-10-2014	720	3731	352	723-976	639	
पूरे	06-10-2014 से 05-11-2014	744	811	निरंक	निरंक	386	
	06-11-2014 से 05-12-2014	720	820	393	725-795	381	
दरे	01-10-2014 से 31-10-2014	744	1859	28	749-794	1	
	01-09-2014 से 30-09-2014	720	1852	23	725-783	Nil	
दपूमरे	11-10-2014 से 10-11-2014	744	3921	-	-	188	
	11-09-2014 से 10-10-2014	720	3893	29	726-744	184	

उमरे	05-10-2014 से 04-11-2014	744	3532	1	760	01	
	05-09-2014 से 04-10-2014	720	3609	3	742-921	01	
<b>कर्मदल की उपयोगिता का अपूर्ण ब्यौरा</b>							
उरे	15-10-2014 से 14-11-2014	744	3757	41	616-736		अपूर्ण विवरण
	08-09-2014 से 07-10-2014	720	3731	16	544-719		अपूर्ण विवरण
दपूमरे	11-10-2014 से 10-11-2014	744	3921	13	704-736		अपूर्ण विवरण
	11-09-2014 से 10-10-2014	720	3893	15	655-712		अपूर्ण विवरण

अनुबंध – 35

[पैरा 4.2 देखें]

कर्मिदल द्वारा प्रयुक्त पासवर्ड के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण

क्रम	रेलवे का नाम	विश्लेषण की गई कर्मिदल के पासवर्ड के रिकॉर्ड की संख्या	समान पासवर्ड उपयोग कर रहे कर्मिदल की संख्या	समान पासवर्ड उपयोग कर रहे कर्मिदल की प्रतिशतता
1	परे	7596	7536	99.21
2	मरे	7840	7662	97.73
3	उमरे	6253	6176	98.77
4	दपूरे	7795	6959	89.28
5	दपूमरे	6808	5430	79.76
6	दमरे	9696	9491	97.89
7	उरे	11437	11378	99.48
8	पूरे	7520	7487	99.56
9	पूमरे	2305	2263	98.18
10	पूतरे	2017	2001	99.21
11	उपूरे	2404	2253	93.72
12	पूसीरे	2960	2948	99.59
13	दरे	2871	2853	99.37
14	उपरे	1335	1331	99.7
15	पमरे	495	59	11.91
16.	दपरे	1046	1046	100

अनुबन्ध - 36

[पैरा 4.2 देखें]

सीएमएस प्रचालकों द्वारा प्रयुक्त पासवर्ड के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	रेलवे का नाम	विश्लेषण की गई एीएमएस उपयोगकर्ताओं (प्रचालकों) के पासवर्ड वाले रिकॉर्ड की संख्या	समान पासवर्ड उपयोग कर रहे सीएमएस उपयोगकर्ताओं (प्रचालकों) की संख्या	सीएमएस उपयोगकर्ताओं (प्रचालक) की प्रतिशतता
1	परे	269	212	78.81
2	मरे	1399	877	62.69
3	उमरे	220	120	54.55
4	दपूरे	471	185	39.28
5	दपूमरे	687	273	39.74
6	दमरे	856	422	49.3
7	उरे	1587	847	53.37
8	पूरे	315	192	60.95
9	पूमरे	368	135	36.68
10	पूतरे	171	70	40.94
11	उपूरे	518	238	45.95
12	पूसीरे	312	249	79.81
13	दरे	271	238	87.82
14	उपरे	121	73	60.33
15	पमरे	666	495	74.32
16.	दपरे	136	69	50.74

अनुबन्ध - 37

[पैरा 4.2 देखें]

मुख्य लोको निरीक्षक/वरिष्ठ लोको निरीक्षक/लोको निरीक्षक द्वारा प्रयुक्त  
पासवर्ड के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण

रेलवे	मामलों की संख्या	समान पासवर्ड वाले मामलों की संख्या	प्रतिशत
मरे	530	491	92.64
पूमरे	310	302	97.42
पूतरे	154	126	81.82
पूरे	272	268	98.53
उमरे	330	297	90.00
उपूरे	105	98	93.33
पूसीरे	175	165	94.29
उरे	602	501	83.22
उपरे	236	221	93.64
दमरे	486	439	90.33
दपूरे	209	182	87.08
दपूमरे	227	168	74.01
दरे	316	266	84.18
दपरे	112	106	94.64
पमरे	193	164	84.97
परे	319	282	88.40



अनुबन्ध – 38

[पैरा 4.3 देखें]

पर्यवेक्षण सुविधाओं वाले रेलवे वार सीएमएस उपयोगकर्ता (एएलपी/टीएनसी/कॉल बॉय/पोर्टर/गैंगमेन/आरआर बीयरर/ निजी ऑपरेटर) को दर्शाने वाला विवरण

रेलवे का नाम	उपयोगकर्ता की संख्या	उपयोगकर्ता का पद
मरे	51	टीएनसीज/एएलपीज/ठेकेदार
पूरे	51	टीएनसी/एएलपी
उपरे	43	टीएनसी/एएलपी
दपूरे	36	टीएनसी/एएलपी
उपूरे	105	टीएनसी/एएलपी
उरे	182	टीएनसी/एएलपी
उमरे	4	बैक्स पोर्टर/क्लीनर
पूसीरे	188	कॉल बॉय, गैंगमेन, पोर्टर, आरआर बीयरर
दपूमरे	117	टीएनसी/एएलपी/कॉल बॉय/पोर्टर/ जुनिअर क्लर्क/निजी ऑपरेटर
परे	50	टीएनसी/क्लर्क/सीएलआई
दरे	2	एसएलआई
पमरे	35	एएलआई
दपरे	24	गैर-पर्यवेक्षण अधिकारी
<b>कुल</b>	<b>888</b>	

अनुबन्ध – 39

[पैरा 4.3 देखें]

मामलों को दर्शाने वाला विवरण जहाँ बुकिंग एवं पर्यवेक्षण प्रचालनों को एक ही व्यक्ति द्वारा निष्पादित किया गया

रेलवे का नाम	जाँच किए गए मामलों की संख्या	समान यूजर आईडी वाले मामलों की संख्या
पूरे	277849	42803
उरे	391880	256525
उपरे	73031	896
परे	336752	13865
पूसीरे	110591	3516
मरे	2332	817
दरे	271	26
दमरे	222603	116383
दपूरे	250749	44711
दपूमरे	336125	145384
उमरे	69136	44467
<b>कुल</b>	<b>2071319</b>	<b>669393</b>