

अनुबंध 1[पैरा 1.8(क)]

नमूना आकार-विभिन्न जोनल रेलवे के चयनित आईसीएमएस स्थानों की सूची

जोनल रेलवे	स्थानों की संख्या	आईसीएमएस साइटों/स्थानों के नाम
उपरे	9	(i) सीटीएनसी-अजमेर (ii) कैरेज कार्यशाला-अजमेर (iii) सीटीएनसी-लालगढ़ (iv) सीटीएनसी-जयपुर (v) कैरेज कार्यशाला-जोधपुर (vi) टीएनसी-रेवाड़ी (vii) सीटीएनसी- जोधपुर (viii) डिवीजनल नियंत्रण-बिकानेर (ix) जोनल मुख्यालय नियंत्रण कार्यालय, जयपुर
पूतरे	6	(i) एफओआईएस सैट/जोनल मुख्यालय, भुवनेश्वर (ii) डिवीजनल नियंत्रण कार्यालय, खुर्दा रोड़ (iii) डिवीजनल नियंत्रण कार्यालय, वाल्टेयर (iv) भुवनेश्वर स्टेशन (v) पुरी स्टेशन और (vi) विशाखापत्तनम स्टेशन
पूरे	8	(i) जोनल मुख्यालय नियंत्रण कार्यालय, कोलकाता (ii) हावड़ा डिवीजन-नियंत्रण (iii) टिकियापाड़ा यार्ड (iv) सीलदाह/हावड़ा यार्ड (v) हावड़ा स्टेशन (vi) अजीमगढ़ स्टेशन (vii) कटवा स्टेशन (viii) आसनसोल स्टेशन
उपूरे	6	(i) काठगोदाम स्टेशन (ii) गोरखपुर ज. स्टेशन (iii) लखनऊ ज. स्टेशन (iv) छपरा ज. स्टेशन (v) डिवीजन नियंत्रण कार्यालय, लखनऊ (vi) जोनल मुख्यालय नियंत्रण कार्यालय, गोरखपुर

जोनल रेलवे	स्थानों की संख्या	आईसीएमएस साइटों/स्थानों के नाम
उसीरे	7	(i) जोनल मुख्यालय नियंत्रण कार्यालय, मालीगांव (ii) लमडिंग डिवीजनल (नियंत्रण कार्यालय) (iii) कटीहार (स्टेशन) (iv) न्यू जलपाईगुडी (स्टेशन) (v) न्यू बोंगाईगांव (स्टेशन) (vi) गुवाहाटी (स्टेशन) (vii) डिब्रुगढ़ टाऊन (स्टेशन)
दपूरे	8	(i) ईएमआर/नियंत्रण/गार्डन रीच (ii) कोचिंग नियंत्रण (iii) डीवाई. एमएमआर/अद्रा (iv) सीटीएनसी/टाटा (v) सीवाईएम/खड़गपुर (vi) सीटीएनसी/शालीमाल (vii) सीटीएनसी/संत्रागाची (viii) डीवाई. एसएस/हावड़ा
दरे	10	(i) सीएचसी/सीसी(निरंतरता) (ii) आईसीएमएस/सीओआईएस/एसईसी (iii) डीवाई. एसएमआर/चेन्नई (iv) पीईआरडब्ल्यू तथा आईसीएफ/एफयूआर (v) नियंत्रण/ओ/एलटीएम/चेन्नई (vi) बीबीक्यू/टीएनसी/ओ/चेन्नई (vii) एसए (सलेम) (viii) एसएमआर/त्रिवेंद्रम मध्य (ix) नियंत्रण/ओ/एलटीएम/मदुराई (x) एसआर डीओएम/तिरुचिरापल्ली ज.
पमरे	6	(i) जोनल मुख्यालय नियंत्रण कार्यालय, मुम्बई (ii) डिवीजनल नियंत्रण कार्यालय जबलपुर (iii) जबलपुर ज. स्टेशन (iv) कोटा ज. स्टेशन (v) भोपाल ज. स्टेशन (vi) हबीबगंज स्टेशन
मरे	7	(i) जोनल मुख्यालय नियंत्रण कार्यालय, मुम्बई (ii) डिवीजनल नियंत्रण, मुम्बई (iii) मुम्बई सीएसटी यार्ड

जोनल रेलवे	स्थानों की संख्या	आईसीएमएस साइटों/स्थानों के नाम
		(iv) दादर टर्मिनल (v) दादर यार्ड (vi) लोकमान्य तिलक टर्मिनल यार्ड (vii) मझगांव यार्ड
उमरे	5	(i) आकस्मिक नियंत्रण, उमरे/मुख्यालय, इलाहाबाद (ii) आगरा रेलवे स्टेशन, आगरा डिवीजन (iii) आकस्मिक नियंत्रण, आगरा डिवीजन (iv) टुंडला रेलवे स्टेशन, इलाहाबाद डिवीजन (v) आकस्मिक नियंत्रण, इलाहाबाद डिवीजन
दमरे	10	(i) जोनल मुख्यालय नियंत्रण कार्यालय, सिकंदराबाद (ii) हैदराबाद नियंत्रण कार्यालय (iii) एसएसई/ललागुडा कार्यशाला (iv) जेडआरटीआई/मौला अली (v) नान्देड़ स्टेशन (vi) डीवाई. एसएस कार्यालय, गुटाकल (vii) डीवाई एसएस कार्यालय, सिकंदराबाद (viii) सीडीओ/सीएण्डडब्ल्यू डिपो, सिकंदराबाद (ix) डीवाई एसएस कार्यालय/विजयवाड़ा (x) डीवाई एसएस कार्यालय/गुंटर
दपरे	6	(i) जोनल मुख्यालय नियंत्रण कार्यालय, (हुबली) (ii) नियंत्रण कार्यालय, हुबली (iii) डीवाई एसएस, हुबली (iv) डीवाई एसएस, वास्को (v) नियंत्रण कार्यालय, मैसूर (vi) डीवाई एसएस, मैसूर
परे	13	प्रचालन विभाग (i) जोनल मुख्यालय नियंत्रण कार्यालय, चर्चगेट मुम्बई (ii) डिवीजनल नियंत्रण कार्यालय, राजकोट (iii) स्टेशन बीआरसी (iv) वीआरएल तथा (iv) वीआरएल एंड (v) एनबीवीजे = 3 (vi) अहमदाबाद यार्ड, सूरत (vii) टीएनसी यार्ड

जोनल रेलवे	स्थानों की संख्या	आईसीएमएस साइटों/स्थानों के नाम
		(viii) आईएनडी यार्ड (ix) डब्ल्यू एंड एस, परेल (x) कोचिंग डिपो, मुम्बई सेन्ट्रल (xi) कोचिंग डिपो जीआईएम (xii) कोचिंग डिपो वीआरएल (xiii) कोचिंग डिपो आईएनडी
पूमरे	9	(i) दानापुर कंट्रोल (ii) धनबाद कंट्रोल (iii) समस्तीपुर कंट्रोल (iv) पटना आरआरआई (v) डिब्रुगढ स्टेशन (vi) समस्तीपुर स्टेशन (vii) क्षेत्रीय मुख्यालय नियंत्रण कार्यालय हाजीपुर (4 टर्मिनल), (viii) धनबाद स्टेशन (ix) समस्तीपुर स्टेशन
दपूमरे	7	(i) बिलासपुर कोचिंग काम्प्लैक्स (ii) आरआरआई बिलासपुर (iii) व. डीओएम कार्यालय, नागपुर (iv) सीटीएनसी/गोंडिया (v) दुर्ग कोचिंग काम्प्लैक्स (vi) रायपुर स्टेशन लॉबी (vii) शदोल स्टेशन
उरे	11	(i) क्षेत्रीय मुख्यालय नियंत्रण कार्यालय, बरौदा हाऊस (ii) नई दिल्ली नियंत्रण कार्यालय (डिविजन नियंत्रण), (iii) नई दिल्ली रेलवे स्टेशन, (iv) पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन, (v) आनंद विहार रेलवे स्टेशन, (vi) दिल्ली सराय रोहिल्ला रेलवे स्टेशन, (vii) अम्बाला डिवीजन नियंत्रण कार्यालय, (viii) अम्बाला रेलवे स्टेशन, (ix) जगाधरी वर्कशॉप रेलवे स्टेशन, (x) जम्मू तवी रेलवे स्टेशन, (xi) अमृतसर रेलवे स्टेशन
<b>जोड़</b>	<b>128</b>	

अनुबंध 2 (पैरा 2.1.1)

भिन्न क्षेत्रों में ट्रेनों के समय-पालन निष्पादन दर्शाने वाला विवरण जैसी फरवरी 2016 के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जाँच की गई थी

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेल	आईसीएमएस में सूचना के लिए अनुसूचीबद्ध ट्रेन	आईसीएमएस में सूचना के लिए सूचीबद्ध नहीं की गई ट्रेन	2015-16 के दौरान समय-पालन प्रतिशत (फरवरी तक)	2014-15 के दौरान समय-पालन प्रतिशत	2014-15 के लिए आरबी द्वारा निश्चित समय-पालन लक्ष्य	टिप्पणी/सूचित नहीं की गई ट्रेन का विवरण
1.	उरे	38811	548	70.33	78.57	90	470-पीटी, 24-एम/ईटी, 6-एसटी, 48-एनजीटी
2.	पमरे	3514	139	-	-	0	61-पीटी, 12-एम/ईटी, 2-एसटी, 1-चुनाव विशेष, 63 एचएस
3.	पूरे	20757	113	93.78	87.31	-	47-पीटी, 03-एम/ईटी, 63-एसटी
4.	दपरे	9205	8	94.72	93.09	96.42	3-पीटी, 5-एम/ईटी
5.	मरे	62078	26124	71.25	72.60	96	163 पीटी, 10 एम/ईटी, 25951 एसटी
6.	उपूरे	13715	110	80.93	78.91	90	79-पीटी(बीजी), 16-पीटी(एमजी), 15-एम/ईटी
7.	उसीरे	6644	70	87.24	89.58		54-पीटी, 16-एमई
	<b>जोड़</b>	<b>154724</b>	<b>27112</b>				

पीटी = यात्री ट्रेन, एम/ईटी = मेल/एक्सप्रेस ट्रेन, एसटी = उपनगरीय ट्रेन, बीजी = ब्रॉड गेज, एमजी = मीटर गेज, एचएस-हॉलिडे विशेष, एनजीटी - नैरो गेज ट्रेन

अनुबंध 3 (पैरा 2.1.1)

आईसीएमएस में उपलब्ध, परन्तु पीआरएस में नहीं उपलब्ध ट्रेन की सूचना दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	पीआरएस में उपलब्ध परन्तु आईसीएमएस में नहीं उपलब्ध ट्रेन की संख्या	टिप्पणी
1	उरे	6	23.03.2016 की रिपोर्ट सं. 982
2	पमरे	1	07.04.2016 की रिपोर्ट सं. 982
3	दमरे	3	06.05.2016 की रिपोर्ट सं. 982
4	उपूरे	1	29.04.2016 की रिपोर्ट सं. 982
5	उसीरे	7	रिपोर्ट सं. 982
6	दपूरे	5	02.05.2016 की रिपोर्ट सं. 982
	<b>जोड़</b>	<b>23*</b>	

\*टिप्पणी: ट्रेन संख्या है 02504, 04972, 12063, 12064, 23010, 24512 (उरे), 01705 (पमरे), 01094, 02795 और 07115 (दमरे), 05116 (उपूरे), 05615, 05616, 23154, 52540, 52541, 52544, 54545 (उसीरे), 02779, 06228, 06948, 07301, 56263 (दपरे)

अनुबंध 4 (क) [पैरा 2.1.3]

आईसीएमएस एवं सीओए द्वारा सूचित विशेष ट्रेनों में अन्तर दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	कुल विशेष ट्रेल		रद्द की गई		गंतव्य से पूर्व समाप्त		विचलन की गई		आरंभ का परिवर्तन		गंतव्य का परिवर्तन		टिप्पणी दिनांक, जिस पर नमूना जाँच की गई थी
	आईसीएमएस	सीओए	आई सीएमएस	सीओए	आई सीएमएस	सीओए	आई सीएमएस	सीओए	आई सीएमएस	सीओए	आई सीएमएस	सीओए	
उरे	220	56	192	40	12	9	7	0	9	3	0	4	14.03.2016
उमरे	12	85	11	31	0	5	1	38	0	0	0	11	12.04.2016
पूरे	4	9	0	3	0	1	1	0	0	0	3	5	31.03.2016
पमरे	6	11	6	9	0	0	0	0	0	0	0	2	04.04.2016
दमरे	6	13	0	5	3	8	0	0	3	0	0	0	04.05.2016
दपूमरे	14	7	11	3	2	1	1	0	0	0	0	3	14.03.2016
मरे	20	36	9	22	5	6	3	0	3	0	0	8	14.03.2016
उपूरे	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22.6.2016
दपूरे	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	12.10.2015
उसीरे	23	68	14	11	2	0	6	3	1	0	0	20	22.06.2016
<b>जोड़</b>	<b>305</b>	<b>288</b>	<b>243</b>	<b>125</b>	<b>24</b>	<b>30</b>	<b>19</b>	<b>41</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>55</b>	

अनुबंध 4 (ख) [पैरा 2.1.3]

सूचित नहीं की गई/सुनिश्चित नहीं की गई स्थिति वाली ट्रेनों की संख्या दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	सूचित की जाने वाली कुल ट्रेन	आईसीएमएस में सूचित की गई ट्रेनों की संख्या	विशेष ट्रेनों की संख्या	ट्रेनों की संख्या जिनकी स्थिति सुनिश्चित नहीं की गई	टिप्पणी
उरे	558	520	37	1	17 फरवरी 2016 के लिए आईसीएमएस रिपोर्ट
पूरे	726	723	1	2	31 मार्च 2016 के लिए आईसीएमएस रिपोर्ट
उसीरे	232	225	0	7	31 मार्च 2016 के लिए आईसीएमएस रिपोर्ट
<b>जोड़</b>	<b>1516</b>	<b>1468</b>	<b>38</b>	<b>10</b>	

अनुबंध 5 [पैरा 2.1.4]

विशेष ट्रेनों की सूचित गतिवधि में देरी के मामले दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	मामलों की संख्या	संबंधित क्षेत्रों की ट्रेनों से संबंधित मामले	देरी की अवधि/टिप्पणी
1	उरे	450	203	3 से 71 दिन
2	पमरे	225	155	1 से 6 दिन
3	पूरे	292	198	3 से 72 दिन
4	दमरे	0	78	3 से 11 दिन
5	दपूमरे	6609	0	1 से 206 दिन
6	दपरे	322	225	3 से 234 दिन
7	मरे	22	9	1 से 36 दिन
8	उपूरे	112	0	3 से 17 दिन
	<b>जोड़</b>	<b>8032</b>	<b>868</b>	

अनुबंध 6 [पैरा 2.1.6.1]

आगमन/प्रस्थान समय के संबंध में आईसीएमएस तथा हस्त्य रिकार्ड के बीच देखे गए विमेल की सूचना दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन
1	उरे	25 दृष्टांतों में, नई दिल्ली, अमृतसर, जम्मू तवी, आनंद विहार तथा दिल्ली सराय रोहिल्ला में की गई नमूना जाँच के अनुसार, आईसीएमएस में अभिलिखित समय, हस्त्य रिकार्ड में अभिलिखित समय से पूर्व था तथा यह अन्तर 5 मिनट से 180 मिनट की सीमा तक था। 8 दृष्टांतों में, हस्त्य रिकार्ड में समय आईसीएमएस रिकार्ड से पूर्व था तथा यह अन्तर 5 मिनट से 332 मिनट की सीमा तक था।
2.	उसीरे	एनबीक्यू, एनजीपी, डीबीआरटी, डीबीआरजी, एलएमजी एवं केआईआर स्टेशनों पर की गई नमूना जाँच के अनुसार, 219 मामलों में वास्तविक प्रस्थान का समय स्टेशन मास्टर डायरी के रिकार्ड के साथ मेल नहीं खा रहा था तथा 137 मामलों में, ट्रेन के प्रस्थान का समय स्टेशन प्रबंधक की हस्त्य डायरी में समय से पूर्व था।
3.	पूरे	ट्रेन सं. 15630 (जीएचवाई-एमएस वीकली एक्सप्रेस), 8/4/2016 को आरंभ, से पूर्वी रेल की आसनसोल डिविजन एसएनटी पर 9/4/2016 को 7:45 घंटे पर आगे निकल गई थी। ट्रेन का यूडीएल पर 9:15 घंटे पर आगमन हुआ तथा 9:22 पर डीजीआर के लिए प्रस्थान हुआ था। 28 मिनट की यात्रा करने के बाद यह उसी दिन 9:50 पर डीजीआर आई तथा 10:07 घंटे पर फिर से यूडीएल की ओर प्रस्थान कर गई। 28 मिनट यात्रा करने के बाद, ट्रेन फिर यूडीएल पहुँच गई। परन्तु सिस्टम द्वारा यूडीएल पर दोबारा ट्रेन के आगमन का कैप्चर किया गया समय यूडीएल तथा डीजीआर के बीच आगे-पीछे की यात्रा की उपेक्षा करते हुए 9:15 घंटे के रूप में दिखाया गया।
4.	दपूरे	विभिन्न ट्रेनों के आगमन समय के संबंध में अन्तर देखे गए थे।
5	दरे	आईसीएमएस तथा हस्त्य प्रणाली के बीच उपनगरीय ट्रेनों तथा मेल/एक्सप्रेस के आगमन तथा प्रस्थान समय में विमेल देखा गया था।
6.	उपरे	10-15 मिनट का अन्तर पीएम में दिखाए गए तथा स्टेशन मास्टर कार्यालय जोधपुर में अनुरक्षित "समय-पालन रजिस्टर" में अभिलिखित ट्रेन आगमन समय में देखा गया था।
7.	मरे	डाउन तथा अप ट्रेन, जो 15 मिनट तथा अधिक की देरी से थी, का आगमन/प्रस्थान समय डाटा, जिसमें देरी से चलने वाली ट्रेनों के 50 तथा



		328 दृष्टांत शामिल, क्रमशः दादर (टी) तथा लोकमान्य तिलक टर्मिनल पर जुलाई, अगस्त, सितम्बर 2015 के लिए स्टेशन प्रबंधक की डायरी से एकत्रित किया गया था तथा इसकी तुलना आईसीएमएस में डाले गए प्रस्थान/आगमन समय के साथ की गई थी। यह देखा गया कि स्टेशन प्रबंधक की डायरी में अभिलिखित समय तथा आईसीएमएस में डाले गए समय में अन्तर थे तथा समय अंतर 2 मिनट से 2 घंटे तथा 20 मिनट की सीमा में था।
8.	पमरे	तुलना के दौरान, आईसीएमएस में अधिलिखित ट्रेन का समय तथा उनमें जो स्टेशन के हस्त्य रिकार्ड में था, में अन्तर/असंगति देखी गई थी।
9.	दपरे	मैसूर में, आईसीएमएस में अभिलिखित ट्रेन का समय तथा उनमें जो स्टेशन के हस्त्य रिकार्ड में था, में अंतर/असंगति थी। यह अन्तर 5 मिनट से 87 मिनट के बीच की सीमा में था।

अनुबंध 7 [पैरा 2.1.7.1]

पीआरएस में उपलब्ध परन्तु आईसीएमएस में नहीं उपलब्ध स्टेशनों/अवरोधों की सूचना को दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	पीआरएस में स्टेशन, परन्तु आईसीएमएस में नहीं	टिप्पणी, यदि कोई है
1	उरे	60	23-03-16 की रिपोर्ट सं. 983
2	उमरे	7	12.04.2016
3	दरे	7	अगस्त 2014
4	उपरे	3	16.09.2015
5	मरे	9	12.04.2016
6	पमरे	1	07.04.2016
7	दमरे	3	06.05.2016
8	पूमरे	3	-
9	उपूरे	32	रिपोर्ट सं. 983
10	दपूमरे	8	23.03.2016
11	दपरे	52	02.05.2016 की रिपोर्ट सं. 983
12	उसीरे	2	24.05.2016
	<b>जोड़</b>	<b>187</b>	

अनुबंध 8 [पैरा 2.1.8]

समय-पालन निगरानी के लिए प्रयोग की गई हस्त्य रूप से तैयार रिपोर्ट दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	हस्त्य रूप से तैयार की गई रिपोर्ट	रेलवे द्वारा
1	मेल/एक्सप्रेस, उपनगरीय तथा यात्री ट्रेन का समय-पालन निष्पादन (प्रतिशतता)	उरे, पमरे, पूरे
2	मासिक समय-पालन निष्पादन रिपोर्ट	उरे, पमरे
3	देर से सूचित तुलनात्मक सार (ट्रेनों की संख्या)	उरे, पमरे
4	मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों, यात्री ट्रेनों का डिविजन-वार समय-पालन निष्पादन	उरे, पमरे, पूरे
5	समय-पालन (तुलना) में समाप्त मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की कारण-वार तथा डिविजन-वार, वर्तमान सप्ताह/पिछला सप्ताह, उरे में महीना-वार तथा कारण-वार समाप्त ट्रेन	उरे, पमरे
6	परिसंपत्तियों की खराबी के कारण समय पालन की हानि	उरे, पमरे, दरे
7	अतिरिक्त सेक्शन-वार अभियांत्रिकी प्रतिबंध	उरे, पमरे
8	डीजल लोको खराबी इत्यादि का सार	उरे, पमरे
9	यातायात घनत्व विवरण	पूरे
10	डीजल के एम/विद्युत के एम (पूरे)	पूरे
11	समराशि खराबी विवरण (परिसंपत्ति खराबी) इत्यादि	पूरे

अनुबंध 9 [पैरा 2.1.10 और 2.2.9]

असंगत/अशुद्ध आईसीएमएस आऊटपुट के दृष्टांतों को दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	आईसीएमएस आऊटपुट में असंगतियों तथा अशुद्धियों का विवरण
उरे	8 अप्रैल 2016 को, आईसीएमएस रिपोर्ट सं. 504 ने दर्शाया कि आठ ट्रेनों का आगमन तथा एक ट्रेन का प्रस्थान अम्बाला स्टेशन पर आईसीएमएस में सूचित नहीं किया गया था। आईसीएमएस में इन ट्रेनों के चलने की गतिविधि की जाँच पर, आईसीएमएस ने असंगत विवरण दर्शाए, जैसा एक ऐसे उदाहरण से स्पष्ट है। 8 अप्रैल 2016 को, 7 अप्रैल 2016 की ट्रेन संख्या 74646 का आगमन आईसीएमएस में सूचित नहीं किया गया था, क्योंकि इस ट्रेन का प्रस्थान अमृतसर से नहीं किया गया था (रिपोर्ट सं. 2016)। पूर्ण परिचालन विकल्प का प्रयोग करते हुए इस ट्रेन की परिचालन स्थिति की जाँच करने पर, रिपोर्ट सं. 1002 दर्शाती है कि इस ट्रेन का प्रस्थान 7 अप्रैल 2016 को अमृतसर से नहीं किया गया था परन्तु ट्रेन 7 अप्रैल 2016 को जालंधर से सही समय पर प्रस्थान किया गया था। जब इस ट्रेन की ट्रेन परिचालन स्थिति को रिपोर्ट सं. 1002 के मौलिक विकल्प के चयन द्वारा देखा गया था, आईसीएमएस ने दर्शाया कि इस ट्रेन ने अमृतसर से सही समय पर प्रस्थान किया था तथा 7 अप्रैल 2016 को 45 मिनट की देरी के बाद अम्बाला पहुँची थी। समान प्रकार की असंगतियां भी देखी गई थी जब ऐसे रिपोर्टों की दिल्ली सराय रोहिल्ला स्टेशन पर समीक्षा की गई थी।
दपूमेरे	06.05.2016 की ट्रेन संख्या 18240 के लिए ट्रेन परिचालन स्थिति के लिए आईसीएमएस रिपोर्ट ने “मौलिक” तथा “पूर्ण परिचालन रिपोर्ट” विकल्प के अन्तर्गत बिलासपुर पर वास्तविक आगमन के लिए दो अलग समय दर्शाए थे।
पूरे	16 जून 2016 पर, आईसीएमएस रिपोर्ट सं. 504 दर्शाती है कि 14 ट्रेनों का आगमन तथा 7 ट्रेनों का प्रस्थान आसनसोल स्टेशन पर आईसीएमएस में सूचित नहीं किया गया था। आईसीएमएस में इस ट्रेनों की परिचालन गतिविधि की जाँच पर, आईसीएमएस ने असंगत विवरणों को दर्शाया था। उदाहरण के लिए, 16 जून 2016 की ट्रेन संख्या 53061 का आगमन आईसीएमएस में अभिलिखित नहीं किया गया था। पूर्ण परिचालन विकल्प का प्रयोग करते हुए इस ट्रेन की परिचालन स्थिति की जाँच करने पर, रिपोर्ट सं. 1002 दर्शाती है कि 16 जून 2016 को वीडब्ल्यूएन से सही समय पर इस ट्रेन का प्रस्थान किया गया था। जब इस ट्रेन की ट्रेन परिचालन स्थिति को रिपोर्ट सं. 1002 के मौलिक विकल्प के चयन के द्वारा देखा गया, आईसीएमएस ने दर्शाया कि इस ट्रेन से बीडब्ल्यूएन

	से सही समय पर प्रस्थान किया था तथा 3 मिनट की देरी के बाद 16 जून 2016 को एसएन पर देरी से पहुँची।
दमरे	13 मई 2016 को, आईसीएमएस रिपोर्ट सं. 504 ने दर्शाया कि हैदराबाद स्टेशन पर आईसीएमएस में तीन ट्रेनों का आगमन तथा एक ट्रेन का प्रस्थान अभिलिखित नहीं किया गया था इन ट्रेनों में से एक यथा 67265, पुश-पुल, डब्ल्यूएल से एचवाईबी डेक्कन दिनांक 13.05.2016 की परिचालन गतिविधि की जाँच पर, एचवाईबी डेक्कन पर आगमन समय आईसीएमएस में अभिलिखित नहीं किया गया था क्योंकि इस ट्रेन का प्रस्थान पिछले स्टेशन यथा खैराताबाद डीसीएन स्टेशन (एनटीईएस ट्रेन परिचालन रिपोर्ट) पर नहीं दर्शाया गया था। पूर्ण परिचालन विकल्प का प्रयोग करके इस ट्रेन की परिचालन स्थिति की जाँच पर, रिपोर्ट सं. 1002 दर्शाता है कि इस ट्रेन का प्रस्थान खैराताबाद डीसीएन स्टेशन से नहीं किया गया था तथा इस प्रकार इसका एचवाईबी डेक्कन पर आगमन समय नहीं दर्शाया गया था। हालांकि, लेखापरीक्षा द्वारा निरीक्षण से पता चला कि ट्रेन 9:45 घंटे पर हैदराबाद डेक्कन पहुँची थी जैसा एसएस/एचवाईबी के कार्यालय से सुनिश्चित किया गया था।
<b>आईसीएमएस द्वारा प्रदान की गई गलत लोको रिपोर्ट</b>	
उरे	08.04.2016 को अम्बाला स्टेशन पर, आईसीएमएस ने 'प्रस्थान के लिए तैयार ट्रेन' टैब के अन्तर्गत दर्शाया कि लोको संख्या 13340 को ट्रेन संख्या 54542 के साथ जोड़ा गया है, जो प्लेटफार्म संख्या एक पर स्थित है तथा 64658 के साथ जो प्लेटफार्म 2 पर स्थित है। हालांकि इन ट्रेनों के वीजी ने दर्शाया कि लोको संख्या 13340 ट्रेन संख्या 54542 के साथ जुड़ा है तथा ट्रेन संख्या 64548 के साथ नहीं।
दपूरे	सीटीएनसी/टाटा की 'लोको मास्टर विवरण' विंडो में, 'डिविजन' क्षेत्र में लोको संख्या 23990 की वर्तमान स्थिति को गलत रूप से 'सीकेपी' के रूप में दिखाया है, यद्यपि 'वर्तमान स्टेशन' के संबंध में, यह "केजीपी" के रूप में दिखाया गया था जो कि केजीपी के अन्तर्गत था तथा "लोको वर्तमान स्थिति विंडो" में लोको का वर्तमान स्थान नहीं दर्शाया गया था परन्तु आरंभ स्थान दिखाया गया था।  15/10/2015 को ट्रेन संख्या 12703 के साथ लोको संख्या 25000 जुड़ा था तथा हावड़ा पर आरंभ स्टेशन के लिए ट्रेन का निश्चित प्रस्थान 7:25 पूर्वाह्न था, ट्रेन के वास्तविक स्थान के साथ-साथ लोको, निरीक्षण के समय (12:34 अपराह्न) पर जेजेकेआर से आगे था परन्तु लोको का वर्तमान स्थान "हावड़ा" के रूप में दिखाया गया था।

अनुबंध 10 [पैरा 2.2.1.1]

रेक निर्माण में वास्तविक कोच स्थिति का गैर-चित्रण दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन									
1.	उरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>18 अप्रैल 2016 को, कोच सं. 06179 तथा 10931 आनन्द विहार स्टेशन पर तैयार स्थिति के साथ उपलब्ध थे तथा वे ट्रेन सं. 4402 के रेक के साथ भौतिक रूप से जुड़े थे परन्तु आईसीएमएस ने उन्हें ट्रेन सं. 4402 के रेक के साथ जोड़ने के लिए उपलब्ध नहीं कराया।</li> <li>आनन्द विहार पर, 143105 तथा 13142 संख्या वाले कोच 18 अप्रैल 2016 को भौतिक रूप से उपलब्ध थे परन्तु आईसीएमएस ने दर्शाया कि ये कोच अम्बाला थे।</li> <li>दिल्ली सराय रोहिल्ला तथा नई दिल्ली स्टेशनों पर, कोच/वीपीएच कोच (मार्ग में) का संयोजन/पृथकता आईसीएमएस में अद्यतित नहीं पाए गए।</li> <li>आईसीएमएस के अनुसार, कोच संख्या एनआर-17228 ट्रेन संख्या 14674 की रेक पर था परन्तु जेयूडीडब्ल्यू रिकार्ड के अनुसार, कोच 7 अप्रैल 2016 को जेयूडी कार्यशाला पर पीओएच के अन्तर्गत था।</li> </ul>									
2.	दपूरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>निम्नलिखित कोच एसआरसी (शालीमार यार्ड) पर 03.11.2015 को ट्रेन सं. 18030 के साथ जुड़े थे, जबकि आईसीएमएस ने इन कोच की स्थिति समान तिथि पर शालीमार यार्ड से भिन्न दिखाई है, जैसा नीचे दर्शाया गया है:</li> </ul> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>कोच की संख्या</th> <th>स्थिति</th> <th>रेल</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>दपूरे-जीएस-बीजी-998479</td> <td>एसयूआर</td> <td>मरे</td> </tr> <tr> <td>पमरे-आरवी-बीजी-80878</td> <td>डीएलआई</td> <td>उरे</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>ट्रेन सं. 18181 में, “बीजेयू” तक एक वीवीएन कोच को रेक से जोड़ा गया था परन्तु आईसीएमएस ने इस कोच को स्वीकृत नहीं किया था तथा इस कोच का गंतव्य स्टेशन वीजी में “सीपीआर” के रूप में दिखाया गया था।</li> </ul>	कोच की संख्या	स्थिति	रेल	दपूरे-जीएस-बीजी-998479	एसयूआर	मरे	पमरे-आरवी-बीजी-80878	डीएलआई	उरे
कोच की संख्या	स्थिति	रेल									
दपूरे-जीएस-बीजी-998479	एसयूआर	मरे									
पमरे-आरवी-बीजी-80878	डीएलआई	उरे									
3.	उसीरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>एनबीक्यू (उसीरे) पर, ट्रेन सं. 55804 (एनबीक्यू पर 21.01.2016 को आगमन) के लिए जीएचवाई पर सृजित वीजी में कोच सम्मिलित पाए गए, परन्तु एनबीक्यू पर ट्रेन 10 कोच से बनी हुई दर्शायी गई। कोच सं. जीएस 10438 सिस्टम में मौजूद पाई गई परन्तु ‘संख्या लेखक’ रजिस्टर के अनुसार, कोच 21.01.2016 को ट्रेन सं. 55804 के रेक में नहीं था, जो वास्तव में 19.01.2016 को एनबीक्यू पर खराब लाईन में स्थित था, जो दर्शाता है कि ट्रेन का निर्माण संशोधित नहीं किया गया था।</li> <li>आईसीएमएस ने 28.01.2016 को ट्रेन सं. 55726 में 14 कोच सम्मिलित होने का वीजी सृजित किया परन्तु तैयार हस्त्य वीजी में 17 कोच सम्मिलित किए गए। यद्यपि, संख्या लेखक रजिस्टर के अनुसार, रेक में 16 कोच सम्मिलित थे। कोच सं. 10830 रेक के साथ नहीं जुड़ा था जो हस्त्य वीजी में मौजूद था।</li> </ul>									
4.	दरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>करूर तथा सलेम के बीच यात्री ट्रेन 56105/06 तथा 56107/08 सात कोच के साथ परिचालित थी (वास्तविक निर्माण)। यद्यपि, आईसीएमएस में दर्शाया गया कि निर्माण विन्यास केवल पाँच कोच का इस कारण से था कि पीओएच के लिए चिन्हित दो कोच शाला आईसीएमएस में डिवीजन द्वारा मुक्त नहीं किए गए थे। यह भी देखा गया कि पीओएच के लिए चिन्हित कोच शाला केवल पीडब्ल्यूपी (पेराम्बर उत्तर) द्वारा ही मुक्त किया जा सकता था।</li> </ul>									

5.	उपरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>आईसीएमएस के वाहन मार्गदर्शन में डाले गए कोच संख्या तथा स्थानों पर प्राप्त वास्तविक कोच में असंगतियां 12 मामलों में देखी गई थी। दृष्टांत देखे गए, जहाँ कोच भौतिक रूप से पीओएच के लिए कार्यशाला, अजमेर में भौतिक रूप से उपलब्ध कोच को समान तिथि पर अन्य स्टेशन पर नियमित ट्रेन में परिचलित दिखाया गया था।</li> <li>एक कोच (एमएल - 107/93901) पीओएच के लिए अजमेर कार्यशाला में भौतिक रूप से उपलब्ध (17.8.2015 से), को आईसीएमएस में निरीक्षण की तिथि पर नहीं दिखाया गया था।</li> </ul>
6.	मरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>ट्रेन सं. 12140 (सेवाग्राम एक्सप्रेस) के लिए रेक लिंक पुस्तिका के अनुसार ट्रेन में 24 कोच सम्मिलित थे। 18 कोच नागपुर से सीएसटीएम तथा 6 कोच वर्धा पर जोड़ने थे। इस ट्रेन का निर्माण जुलाई, अगस्त तथा सितम्बर 2015 के महीनों के लिए समीक्षित किया गया था तथा यह पाया गया कि वर्धा में कोच का संयोजन आईसीएमएस में कैप्चर नहीं किया गया था।</li> </ul>
7.	पमरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>जबलपुर में हस्त्य सत्यापन के अनुसार, कोच संख्या सीआर 15705 जीएसएलआरडी 09.06.2016 को जबलपुर पर उपलब्ध था, परन्तु आईसीएमएस ने दर्शाया कि यह कोच वाराणसी में उपलब्ध था।</li> </ul>
8.	पूतरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>डब्ल्यूएटी कंट्रोल पर, रेक में भौतिक रूप से परिचालित कोच का प्रकार आईसीएमएस सिस्टम में सम्मिलित दिखाए गए कोच के प्रकार से मेल नहीं खा रहा था।</li> </ul>
9.	दपरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>आईसीएमएस डाटा के अनुसार ट्रेन संख्या 12779 द्वारा आए कोच संख्या जीएससीएन 99391 तथा जीएसआरडी 07735 12.03.2015 को वास्को में थे जबकि ये कोच उस दिन बेंगलोर में उपलब्ध थे।</li> <li>ट्रेन संख्या 12779 द्वारा आए संख्या एससीएन 11103, 13.8.2015 को वास्को में था जबकि यह एनजेडएम में भौतिक रूप से उपलब्ध था।</li> </ul>

अनुबंध 11 [पैरा 2.2.1.2]

कोच की वर्तमान स्थिति का अपूर्ण चित्रण वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	कुल कोच	वर्तमान उपलब्ध विवरण	विवादित स्थिति*	प्लेटफार्म पर स्थिति	लाईन स./प्रकार उपलब्ध नहीं	1 सिरे से स्थिति उपलब्ध नहीं	लाईन संख्या शून्य थी	टिप्पणी
उरे	7975	7303	260	917	297	311	6	इनमें से 49 की विवादित स्थिति 12 से 13 महीने से अधिक पुरानी है।
उमरे	1625	1550	84	49	12	0	0	इनमें से 32 की विवादित स्थिति 12 से 37 महीने से अधिक पुरानी है।
पूरे	6519	4605	112	286	89	0	0	इनमें से 49 की विवादित स्थिति 12 से 36 महीने से अधिक पुरानी है।
उसीरे	3474	3124	70	411	44	0	44	इनमें से 7 की विवादित स्थिति 8 से 22 महीने से अधिक पुरानी है।
उपरे	0	0	108	0	0	0	0	108 कोच 30.9.13 से विवादित स्थिति के अन्तर्गत थे।
पमरे	1419	655	0	84	4	66	4	
दमरे	5476	5372	234	474	98	113	0	इनमें से 45 की विवादित स्थिति 12 महीने से अधिक पुरानी है।
दपरे	3546	3431	259	253	104	0	0	36 कोच की विवादित स्थिति 12 से 32 महीने के बीच की सीमा में थी।
दपूमरे	1492	1323	63	138	24	0	0	इनमें से 13 की विवादित स्थिति 12 से 36 महीने से अधिक पुरानी है।



एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली पर प्रतिवेदन

पूरे	0	0	153	347	70	0	0	इनमें से 83 की विवादित स्थिति 12 से 80 महीने से अधिक पुरानी है।
उपूरे	3405	60	0	0	0	0	0	
मरे	5163	2621	227	366	0	0	120	इनमें से 50 की विवादित स्थिति 12 से 36 महीने से अधिक पुरानी है।
जोड़	40094	30044	1570	3325	742	490	174	

\*एक कोच विवादित तब कहा जाता है जब एक यूजर ट्रेन के आगमन को रिकार्ड करते समय कोच को 'भौतिक रूप से आगमन नहीं' के रूप में चिन्हित करता है।

अनुबंध 12 [पैरा 2.2.1.3]

विभिन्न प्रकार के पार्सल कोचों/वैन जैसे वीपीएच/वीपीयू के लदान/गैर-लदान विवरणों को समाहित न दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन
उरे	आईसीएमएस डाटाबेस के अनुसार, 2006 से 2015 (सितम्बर) के दौरान उरे स्वामित्व वाले वीपीएच कोच के लदान के केवल 98 रिकार्ड थे जबकि हस्त्य रिकार्ड के अनुसार, 296 वीपी कोच जुलाई 2015 से सितम्बर 2015 के दौरान दिल्ली स्टेशन पर लादे गए थे।
पूरे	968 उच्च क्षमता पार्सल वैन है, जिनमें 3 'वीपीएचएक्स' शामिल हैं। 39 वीपीएच कोच में से, केवल 11 कोच लदान के लिए प्रस्तुत किए गए तथा वे अप्रैल 2008 से 2015 (अक्टूबर) की अवधि के दौरान 1 से 23 अवसरों पर लादे गए थे। शेष पूरे स्वामित्व वाले कोच में कोच आईडी शून्य थी।
पमरे	वीपीएच/वीपीयू कोच के लदान/ढुलाई विवरण रखने वाली तालिका में 2009 से 2015 के दौरान पमरे के स्वामित्व वाले वीपीएच कोच के केवल 3 रिकार्ड थे।
दपरे	दपरे स्वामित्व के वीपीएच कोच के लदान के केवल 52 रिकार्ड थे। अगस्त 2009 के बाद का कोई रिकार्ड उपलब्ध नहीं था।
मरे	2008 से 2013 के दौरान मरे स्वामित्व के वीपीएच कोच की लदान के केवल 84 रिकार्ड थे जबकि हस्त्य रिकार्ड के अनुसार, 43 वीपी कोच का लदान जुलाई 2015 से सितम्बर 2015 के दौरान वाडी बंदर पर एक डिपो पर किया गया था।

अनुबंध 13 [पैरा 2.2.1.4]

गलत ट्रेन व्यवस्था डाटा दिखाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन
उरे	आनन्द विहार स्टेशन पर, ट्रेन संख्या 22408 18 अप्रैल 2016 को प्लेटफार्म संख्या एक पर स्थित थी परन्तु आईसीएमएस के अनुसार, यह प्लेटफार्म संख्या पाँच पर स्थित थी। दिल्ली सराय रोहिल्ला पर, आईसीएमएस ने दर्शाया कि ट्रेन संख्या 12986, 14008, 12616 तथा 09726 प्लेटफार्म एक, दो, तीन तथा चार पर स्थित थी जबकि ये ट्रेन इन प्लेटफार्म पर भौतिक रूप से उपलब्ध नहीं थी। इस लिए, ट्रेनों की वास्तविक स्थिति आईसीएमएस द्वारा नहीं दर्शाई गई थी।
उपरे	बीकानेर डिवीजन के लालगढ स्टेशन पर (8 दिसम्बर 2015 को), लाईनों/प्लेटफार्म पर पाया गया वास्तविक परिचालित कोचिंग स्टॉक (ट्रेन) तथा आईसीएमएस में दर्शाई गई उनकी स्थिति मेल नहीं खा रही थी।
मरे	आईसीएमएस के अनुसार, मुम्बई सीएसटी पर कोच अतिरिक्त लाईन पर उपलब्ध थे, हालांकि संयुक्त निरीक्षण के दौरान, यह देखा गया कि स्थानों पर कोई कोच उपलब्ध नहीं थे।
दपरे	क्षेत्र के निरीक्षण के दौरान यह देखा गया कि 13/06/2016 को आईसीएमएस रिकार्ड के अनुसार ट्रेन सं. 16535 का रिक प्लेटफार्म सं. 2 पर स्थित था जबकि रिक भौतिक रूप से प्लेटफार्म सं. 5 पर उपलब्ध था। उसी प्रकार, ट्रेन सं. 16230 का रिक प्लेटफार्म सं. 4 पर दिखाया गया था। जबकि यह यार्ड में था। इसलिए, आईसीएमएस ट्रेन की वास्तविक स्थिति नहीं दर्शा रहा था।
दरे	रेक/ट्रेन की व्यवस्था के लिए टीवीसी में छह पिट लाईनें वास्तव में उपलब्ध थी। हालांकि, केवल छह पिट लाईनें डाटा माड्यूल में प्रविष्टि के लिए ट्रेन क्लर्क के लिए उपलब्ध थी।

परिशिष्ट 14 [पैरा 2.2.1.6]

निराकृत कोचों की सम्पूर्ण स्थिति प्राप्त नहीं करने वाला वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	कुल कोच	निराकरण तिथियों वाले कोच	अक्टूबर 2015 से पहले की निराकरण तिथियों	आरईसीडी एमएन के तौर (कॉलम 4 में से) चिन्हित किए गए कोच	ऑनलाइन चिन्हित किए गए कोच (कॉलम 4 में से)	अशक्त स्थिति वाले कोच (कॉलम 4 में से)	2013-14 और 2014-15 के दौरान निराकृत कोच (आईसीएमएस डाटाबेस के अनुसार)	के दौरान निराकृत कोच (हस्त अभिलेखों/रेलवे के द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना के अनुसार)	निराकरण की अवधि (हस्त अभिलेखों/रेलवे के द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना के अनुसार)
उरे	7975	1212	170	80	77	13	411	268	13-15
पूरे	6519	1547	32	20	12	0	339	110	13-14
उसीरे	3474	52	4	3		1	139	90	13-15
मरे**	0	0	0	0	0	0	0	0	0
पमरे	1634	231	7	0	7	0	89	95	13-15
दमरे	5476	1130	0	0	1077	53	0	0	
दपरे	3546	540	19	1	18	0	68	65	13-15
दपूमरे	1492	11	4	0	2	1490	0	68*	13-16
उपूरे	3405	1368	117	0	0	117	87	216	
<b>जोड़</b>	<b>33521</b>	<b>6091</b>	<b>353</b>	<b>104</b>	<b>1193</b>	<b>1674</b>	<b>1133</b>	<b>912</b>	

\*68 में से, 51 को 2013-15 के दौरान निराकृत किया गया था, \*\*मरे में, 75 जब्त किए गए कोच आईसीएमएस डाटाबेस में "एफआईटीएवीएल/ ओएनआरएकेई/ आईएनएसएचओपी/ डीआईएसपीयूटीई/ ओआरयूएचटीआर/ एसएचओपीसीएच/ आरईसीडीएमएन/ एसआईसीकेसीएच"। लेखापरीक्षा द्वारा इस पर ध्यान दिए जाने के बाद, केंद्रीय रेलवे प्रशासन ने फरवरी 2016 में सूचित किया कि निराकृत किए गए कोचों को तब से आईसीएमएस डाटाबेस से हटाया गया है।

परिशिष्ट 15 [पैरा 2.2.1.6]

उपयोग हो रहे आईसीएमएस में गतावधिक निराकरण तिथियों वाले कोचों को दर्शाता  
विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन
उरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>नल/ऑनलाइन स्टेटस वाले गतावधिक निराकरण तिथियों वाले लगभग सभी कोच वर्तमान/लाइव डाटा का भाग थे, परिचालन में थे और उपयोग के लिए उपलब्ध थे।</li> <li>आईसीएमएस डाटाबेस के अनुसार, 121 कोचों के पीओएच, जिनकी निराकरण तिथियाँ गतावधिक हो गई थी और उनमें से अधिकतम (63) को निराकरण के लिए संयुक्त किया गया था का निष्पादन निराकरण तिथि के बाद किया गया था।</li> </ul>
दरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>390 अभिलेखों में से, 19 अभिलेखों में दरे द्वारा प्राधिकृत कोचों निराकरण तिथियाँ पिछली पीओएच तिथियों से पहले की थी।</li> <li>एक आर्ट प्रकार का कोच (संख्या 77876) जिसका निराकरण यांत्रिकी विभाग द्वारा 23-09-2013 को किया गया था को हटाया नहीं गया और अब भी कोच के वर्तमान स्टॉक में दिखाया गया।</li> <li>अगस्त 2015 और सितंबर 2015 के दौरान यांत्रिकी विभाग द्वारा निराकृत कोच आईसीएमएस में भी उपलब्ध है और कोच वर्तमान स्टॉक में पेश हुए।</li> </ul>
उसीरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>एक कोच में पीओएच का निष्पादन इसकी निराकरण तिथि के बाद किया गया था।</li> </ul>
दपरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>छह कोचों के पीओएच का निष्पादन निराकरण तिथि के बाद हुआ था।</li> </ul>
दपूमरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>एक कोच का पीओएच निराकरण तिथि के बाद किया गया था।</li> </ul>
पूमरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>तीन कोचों का पीओएच उनकी निराकरण तिथि के बाद किया गया था।</li> <li>एक कोच का स्टेटस ऑनलाइन था हालांकि कोच के निराकरण की तिथि पहले ही 2013 में बीत चुकी थी।</li> </ul>
पूरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>नल/ऑनलाइन स्टेटस वाले सभी कोचों को उनकी निराकार तिथियाँ बीत जाने के बाद भी आईसीएमएस में रिकॉर्ड किया गया था।</li> <li>121 कोच का पीओएच, निराकरण तिथियों की समाप्ति पर और उनमें से अधिकतर (20) निराकरण के लिए संस्तुतित को उनकी निराकरण तिथि के बाद निष्पादित किया गया था।</li> <li>दो कोचों का पीओएच को निराकरण की तिथि के बाद निष्पादित किया गया था। 12 मामलों में निराकरण के कारण को प्रविष्ट नहीं किया गया।</li> </ul>
उपूरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>ऐसे 40 को कोचों का पीओएच का निष्पादन उनकी निराकरण तिथि के बाद किया गया था।</li> </ul>
मरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>निराकरण तिथि की समाप्ति के बाद सभी 109 कोच उपयोग में थे। इनमें से, 14 कोचों के संबंध में, पीओएच निराकरण की तिथि से बाद किया गया था।</li> </ul>
परे	<ul style="list-style-type: none"> <li>2012 में निराकृत एक कोच आईसीएमएस कोच मास्टर डाटा में उपलब्ध था।</li> </ul>

परिशिष्ट 16 [पैरा 2.2.3]

सीओआईएस और पीएम में रिकॉर्ड किए गए ट्रेन का आगमन/प्रस्थान समय में अंतर दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन
उरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>तुलना किए गए 1 जुलाई 2015 में 7 अक्टूबर 2015 की अवधि में उरे की पाँच डिवीज़नों के संबंध में आगमन समय की 47765 संव्यवहारों में से, 228584 संव्यवहारों में, ट्रेन आगमन समय में अंतर देखा गया था। 21019 रिकॉर्ड में सीओआईएस ट्रेन आगमन समय पीएम समय से पहले था और अंतर 1 मिनट से 1719 मिनट के बीच था और 1835 संव्यवहारों में, सीओआईएस आगमन समय पीएम समय के बाद और अंतर 1 मिनट से 6010 मिनट के बीच था।</li> <li>तुलना किए गए 1 जुलाई 2015 से 7 अक्टूबर 2015 की अवधि के लिए उरे की पाँच डिवीज़नों के संबंध में प्रस्थान समय के 50764 संव्यवहारों में 11124 संव्यवहारों में, ट्रेन समय में अंतर देखा गया। 10350 संव्यवहारों में, सीओआईएस प्रस्थान समय पीएम समय से पहले था और अंतर एक मिनट से 5795 मिनट के बीच था और 774 संव्यवहारों में सीओआईएस प्रस्थान समय पीएम समय के बाद का था और अंतर 1 मिनट से 131 मिनट के बीच था।</li> </ul>
दपूमरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>दपूमरे में, परीक्षण जांच के अनुसार, 1 जुलाई 2015 से 7 अक्टूबर 2015 की अवधि के लिए दपूमरे की तीन डिवीज़नों के संबंध में आगमन समय के 11765 संव्यवहारों में से, 3044 संव्यवहारों में, ट्रेन आगमन समय में अंतर देखा गया था। 529 संव्यवहारों में, सीओआईएस आगमन समय पीएम समय से पहले था और अंतर 1 मिनट से 302 मिनट की सीमा में था और 2515 रिकॉर्ड में, सीओआईएस आगमन समय पीएम समय के बाद था और अंतर 1 मिनट से 1090 मिनट के बीच था।</li> </ul>
मरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>मरे में, 01.07.2015 से 07.10.2015 की अवधि के लिए तुलना किए गए मरे 5 डिवीज़नों के संबंध में आगमन समय के 27947 संव्यवहारों में से, 6672 संव्यवहारों में, ट्रेन आगमन समय में अंतर देखा गया। 4871 अभिलेखों में, सीओआईएस आगमन समय पीएम समय से पहले था और अंतर 1 मिनट से 8851 मिनटों के बीच था और 1801 रिकॉर्ड में, सीओआईएस आगमन समय पीएम समय के बाद था और अंतर 1 मिनट से 1025 मिनट के बीच था।</li> <li>1 जुलाई 2015 से 7 अक्टूबर 2015 की अवधि की तुलना के लिए, मरे की 5 डिवीज़नों के संबंध में आगमन समय के 28497 संव्यवहारों में से, 3372 संव्यवहारों में, ट्रेन आगमन समय में अंतर देखा गया था। 2545 रिकॉर्ड में, सीओआईएस प्रस्थान समय पीएम समय से पहले था और अंतर 1 मिनट से 5760 मिनटों के बीच था और 827 रिकॉर्ड में सीओआईएस आगमन समय पीएम समय के बाद था और अंतर 1 मिनट से 300 मिनटों के बीच था।</li> </ul>
पूरे	<p>जुलाई 2015 से अक्टूबर तक की अवधि के लिए आगमन और प्रस्थान के संबंध में आईसीएमएस डाटा के विश्लेषण ने दर्शाया की 41 मामलों में वास्तविक प्रस्थान समय वास्तविक आगमन समय से पहले का था और अंतर 1 मिनट से 1066 मिनटों के बीच का था।</p>

परिशिष्ट 17 [पैरा 2.2.5.1]  
वाहन मार्गदर्शक सार में त्रुटियाँ दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन
उरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>8 अप्रैल 2016 को अंबाला डिवीजन पर, 15:22 पर ट्रेन संख्या 11058 में लोको संख्या 14067 को लोको संख्या 221719 से प्रतिस्थापित किया गया। तथापि, अंबाला स्टेशन पर लोको प्रतिस्थापन के बाद उत्पादित वीजी ने भी अब भी लोको संख्या 22719 के बजाए लोको संख्या 14067 दिखाया था। इसलिए बदलाव वीजी में नहीं दर्शाया गया।</li> <li>ट्रेन संख्या 12925 के कोच अंबाला डिवीजन पर अलग हो गए किंतु अंबाला डिवीजन पर अलग करने के बावजूद कोई वीजी नहीं बनाया गया।</li> </ul>
दरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार, 1 अगस्त 2010 से केवल प्रणाली द्वारा उत्पादित वाहन मार्गदर्शन जारी किया जाना था, अब भी हस्तचालित वीजीज़ उपयोग हो रहे थे।</li> <li>ट्रेन संख्या 56241 एसए-वाईपीआर के लिए रेक स्याही ट्रेन में बेमेलपन के कारण दपरे और दरे के बीच उपलब्ध नहीं था, जैसा कि आईसीएमएस में प्राप्त किया गया है। बेमेलपन इस कारण से था कि वीईपीआर से ट्रेन की रवानगी के दौरान दपरे में संबंधित आईसीएमएस स्थान ने लिंक रेक नहीं रखा। इसलिए, वाहन मार्गदर्शिका का ट्रेन की रवानगी के लिए हस्तचालित रूप से बनाया गया था।</li> <li>ट्रेन संख्या 11063 (एमएस-एमटीडीएम) के लिए सेक्शन एसए-एमटीडीएम के लिए स्लिप कोच (56100) को जोड़ना था और समानरूप से ट्रेन संख्या 11064 (एमटीडीएम-एमएस) सेक्शन एमटीडीएम-एसए के लिए स्लिप कोच को जोड़ना था। हालांकि स्लिप कोच को जोड़ने के लिए प्रावधान आईसीएमएस होता है, इन ट्रेनों के आगमन और रवानगी के बीच पर्याप्त समय की गैर उपलब्धता के कारण स्लिप कोचों को आईसीएमएस में प्रविष्ट नहीं किया जा सकता। इसप्रकार, आईसीएमएस द्वारा निर्मित ट्रेन की बनावट विश्वसनीय नहीं थी और हस्तचालित वीजी बनाया गया।</li> </ul>
मरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>प्रारंभ तिथि 08/09/2015 (वीजीज़ सं. 7147560) की ट्रेन संख्या 12534 के संबंध में, ट्रेन से जुड़ा वास्तविक कोच एनआर जीएस 14406 था, किंतु आईसीएमएस उपरोक्त कोच विवरणों को स्वीकार नहीं कर रहा था चूंकि उसे आईसीएमएस में अन्य ट्रेन से जोड़ा गया था। इस प्रकार गलत कोच संख्या एनआरजीएस 12579 के प्रयोग द्वारा वीजी बनाया गया था और ट्रेन से जुड़ी वास्तविक कोच संख्या एनआरजीएस 14406 को वीजी के “टिप्पणी” कॉलम में प्रविष्ट किया गया था।</li> <li>जुलाई, अगस्त और सितम्बर 2015 के लिए आईसीएमएस डाटा को विश्लेषण ने 1093 मामले दर्शाये जहाँ वास्तविक कोच संख्या संबंधित कॉलम के बजाय “टिप्पणी” कॉलम में गलत प्रविष्ट हो गई जो कि आईसीएमएस में ट्रेन के साथ भौतिक रूप से जुड़े कोचों के विवरणों की गैर उपलब्धता के कारण हो सकती थी।</li> </ul>

उसीरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>एक्स-हल्दीबाड़ी से सिलिगुडी तक ट्रेन सं. 75718 (डीईएमयू) 29.07.2015 को चली जो कि वीजी के साथ मेल नहीं खाती थी। इसके अलावा, डीईएमयू ट्रेन से जुड़ा लोको 12699 डब्ल्यूडीजी (बीजी श्रेणी) का था जो कि एक डीईएमयू लोको नहीं था और वीजी में दर्शाया नहीं गया था।</li> </ul>
पूरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>आईसीएमएस के कोच मास्टर में कोच की गैर-उपलब्धता के मामले में, कोच की संख्या वीजी बनाने के बाद स्टॉक से एकत्रित करनी थी, इसप्रकार एकत्रित कोच संख्या को वीजी में हस्त रूप से रिकार्ड करना था।</li> </ul>
उपूरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>पोर्टेबल कंट्रोल फोन (पीसीपी) अग्निशामक (एफई), इमरजेंसी लाइट फिटिंग (ईएलएफ), कट्टा (प्रवणता अनुभाग के लिए लकड़ी का ब्लॉक) के विवरणों को डालने के लिए कोई फील्ड नहीं थी और यह विवरण उपूरे के काठगोदाम स्थान पर वीजी में हस्त रूप से प्रविष्ट किए गए थे।</li> <li>गोरखपुर पर, दिनांक 02/04/2016 ट्रेन सं. 12555, गोरखपुर से हिसार तक चलने वाली जिसमें 24 कोच हैं किंतु इस ट्रेन के लिए आईसीएमएस द्वारा उत्पादित वाहन मार्गदर्शन (वीजी) में, केवल 23 कोचों को पकड़ा गया था और कोचा जीएसीएन 13311 को वाहन मार्गदर्शन में हस्तरूप से डाला गया था।</li> </ul>
उपरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>04 स्थानों पर आईसीएमएस के वाहन मार्गदर्शन में डाले गई कोच संख्या में त्रुटियों की परीक्षण जांच और स्थानों पर प्राप्त वास्तविक कोचों को 12 मामलों में देखा गया था।</li> </ul>



परिशिष्ट 18 [पैरा 2.2.5.2]

अपूर्ण विवरणों के साथ उत्पादित वीजीज़ के विवरण दर्शाता विवरण

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	अवधि	ड्राइवर फील्ड ब्लॉक	गार्ड फील्ड ब्लॉक	लोको	टिप्पणी
1	उरे	01/07/2015 से 15/10/2015 तक	40569	40876	7816	
2	उमरे	01/07/2015 से 15/10/2015 तक	10000	9980	680	
3	पूरे	01/07/2015 से 15/10/2015 तक	37004	37075	5343	
4	पूतरे	01/07/2015 से 15/10/2015 तक	5199	5199	0	
5	उपूरे	01/07/2015 से 15/10/2015 तक	4124	4818	163	
6	पमरे	01/07/2015 से 15/10/2015 तक	7669	7673	321	
7	दमरे	01/07/2015 से 15/10/2015 तक	38687	38520	14755	
8	दपूरे	01/07/2015 से 15/10/2015 तक	23281	23283	3109	
9	दपूमरे	01/07/2015 से 15/10/2015 तक	9641	9742	7618	डाटा जैसा कि डीआर, जीडी, एच.सी, वीवीवीवी, डीआर, एक्सवार्डजेड, 600, ए, बी, बीएसपी,डी, के, केके, केएस, एम, श्रीमान श्री आदि. ड्राइवर और गार्ड फील्ड में देखा गया।
10	पूमरे	01/07/2015 से 15/10/2015 तक	1340	1317	398	
11	मरे	01/07/2015 से 15/10/2015 तक	15078	8860	158	
12.	उसीरे	01/07/2015 से 15/10/2015 तक	11917	10230	815	डाटा जैसा कि एन, एसएच, श्री ड्राइवर और गार्ड फील्ड में देखा गया।
	<b>जोड़</b>		<b>204509</b>	<b>197573</b>	<b>41176</b>	

परिशिष्ट 19 [पैरा 2.2.5.3]

हस्तचालित रूप से बनाया गया वीजी सार का विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन
उरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>उरे में एएसआर स्टेशन पर, 1.4.2011 से प्रिंटर खराब था और वीजीज़ को हाथ से बनाया जा रहा है।</li> <li>जम्मू स्अेशन पर, अप्रैल 2016 के दौरान प्रिंटर खराब था और वीजीज़ हस्त रूप से बनाए जा रहे थे।</li> </ul>
पूमरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>पूमरे में, आरजेपीबी और डीबीजी स्थानों पर वीजी हाथ से बनाए जा रहे थे जहाँ प्रिंटर काम नहीं कर रहे थे।</li> </ul>
उपूरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>गोरखपुर स्टेशन पर अप्रैल 2016 के महीने के दौरान वाहन मार्गदर्शन सार देखने के दौरान, 12 मामलों में (6 नियमित ट्रेन और 6 विशेष ट्रेन) वीजी को हाथ से बनाया गया था और वीजी को हाथ से बनाने के लिए कोई कारण नहीं दिया गया था।</li> </ul>
दमरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>दमरे में, एससी स्टेशन पर प्रिंटर लम्बे समय से खराब था और वीजीज़ को हाथ से बनाया जा रहा था। एनईडी स्टेशन पर, चूंकि वीजी हाथ से बनाए जा रहे थे, नियंत्रण कार्यालय से आईसीएमएस प्रचालनों को किया जा रहा था।</li> </ul>
मरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>मरे में, चीफ यार्ड मास्टर मुम्बई सीएसटी, दादर और एलटीटी के कार्यालयों में, आईसीएमएस में वीजी विवरणों को डाला गया था किंतु विवरण एक बाद फिर से गार्ड को सौंपने हेतु हाथ से लिखा गया था। वीजी को हाथ से बनाने का कारण कार्यरत प्रिंटर की गैर-उपलब्धता था।</li> <li>उपरोक्त स्टेशनों में, प्रणाली में 6893 वीजी बनाए गए थे। इनमें से 1841 मामलों में वीजी का प्रिंट नहीं लिया गया जिसके परिणास्वरूप वीजी को हाथ से बनाया गया था।</li> </ul>
दपरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>दपरे में, डाटा को दोनों एप्लीकेशन में हाथ से डाला गया था।</li> </ul>
दरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>यह देखा गया थाकि ट्रेन सं. 56241 एसएवाईपीआर के लिए आईसीएमएस में बेमेलता के कारण रिक लिंक उपलब्ध नहीं था। इसलिए ट्रेन की रवानगी के लिए वाहन मार्गदर्शन को हाथ से बनाया गया था। बेमेलपन इस कारण से था कि दपरे में संबंधित आईसीएमएस स्थान ने वाईपीआर से ट्रेन की रवानगी के दौरान आईसीएमएस में लिंक रिक नहीं रखी थी।</li> <li>ट्रेन संख्या 11063 (एमएस-एमटीडीएम) एसए-एमटीडीएम विभाग के लिए स्लिप कोच (56100) जोड़ना है और समान रूप से ट्रेन सं. 11064</li> </ul>

	<p>(एमटीडीएम-एमएस) एमटीडीएम-एसए अनुभाग के लिए स्लिप कोच जोड़ा जाना है। हालाँकि स्लिकप कोच जोड़ने का प्रावधान आईसीएमएस में है, इन ट्रेनों के आगमन और रवानगी में पर्याप्त समय की गैर-उपलब्धता के कारण स्लिप कोच आईसीएमएस ने प्रविष्ट नहीं किए जा सके। स्लिप कोचों का समावेशन हाथ से करना पड़ा और इसलिए केवल हाथ से वीजी बनाए गए।</p>
उसीरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>आईसीएमएस के आईआर पर राउट रिले इंटरलॉकिंग (आरआरसी) केबिन पर संस्थापित किया गया है और टीएनसी कार्यालय पीएफ 3 और पीएफ4 पर स्थित है। परिणामस्वरूप, प्रत्येक जुड़ाव/अलगाव का विवरण आईसीएमएस उपयोगकर्ता को फोन पर बताया गया था। टीएनसी कार्यालय के वीजी हाथ से बनाया गया था। हालाँकि वीजी प्रणाली द्वारा बनाया गया था किंतु उसे प्रिंट नहीं किया जा सका चूँकि केआईआर स्थान पर को प्रिंटर नहीं दिया गया था।</li> <li>एनजेपी पर, वीजी हाथ से बनाया गया है चूँकि प्रिंटर ड्राइवर और एप्लीकेशन के बीच कोई इंटरफेस नहीं है।</li> </ul>
परे	<ul style="list-style-type: none"> <li>यह देखा गया था कि न्यू भुज स्टेशन पर प्रिंटर खराब था और वीजी हाथ से बनाए जा रहे थे। भरूच स्टेशन पर, आईसीएमएस टर्मिनल के लिए वीजी हाथ से बनाए जा रहे थे।</li> </ul>

परिशिष्ट 20 [पैरा 2.2.6.1]

अनिरंतर/गलत लोको मास्टर डाटा दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	आईसीएमएस डाटाबेस (सं.) के अनुसार				हस्त रिकार्ड के अनुसार (सं.)				टिप्पणी
	इलैक्ट्रिक लोको	इलैक्ट्रिक लोको टाइप	डीज़ल लोको	डीज़ल लोको टाइप	इलैक्ट्रिक लोको	इलैक्ट्रिक लोको टाइप	डीज़ल लोको	डीज़ल लोको टाइप	
उरे	384	8	653	20	376	6	566	8	1036 लोको गॉज प्रकार के थे और एक लोको गॉज टाइप चार का था। 1037 लोको में से, 29 लोको बेकार थे, 29 लोको खराब स्थिति में थे और 1 लोको निष्क्रिय था।
उमरे	409	5	197	13	414	5	134	5	603 लोको गॉज टाइप 01 के थे और 03 लोको गॉज टाइप 4 के थे। 606 लोको में से 03 लोको बेकार थे और 08 लोको खराब स्थिति में थे।
परे	0	0	532	16	0	0	420	6	आईसीएमएस ने वाईडीएम 4 और वाईडीएम 4 ए टाइप के 67 एमजी डीज़ल लोको पश्चिमी रेलवे में जहाँ दिनांक 5/10/15 के पत्र में बोर्ड द्वारा आकड़े दिए गए थे में बिना उनका प्रकार दिखाए 62 एमजी लोको दिखाए गए थे।
पूरे	254	6	448	13	240	5	384	8	
उसीरे	0	0	449	13	0	0	375	6	404 लोको गॉज टाइप 1 के थे और 27 लोको गॉज प्रकार 2 के थे और

एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली पर प्रतिवेदन

									18 लोको गॉज टाइप 4 के थे। 449 लोकोज में, 8 लोकोज बेकार थे, 19 लोकोज खराब स्थिति में थे और 422 लोको समान थे।
दमरे	631	8	456	9	588	6	394	10	1087 लोकोज गॉज टाइप के थे। 1087 लोकोज में से 15 लोकोज खराब स्थिति में थे और 2 निष्क्रिय थे।
दमरे	597	7	649	12	578	7	596	8	
दपूमरे	235	0	226	0	214	0	193	0	
दपरे	0	0	353	8	0	0	153	6	
पूमरे	0	0	405	0	391	0	0	0	
उपूरे	0	0	324	13	0	0	231	10	
मरे	655	11	396	9	607	11	297	6	

परिशिष्ट 21 [पैरा 2.2.6.2(क)]  
गलत लोको स्थिति दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन
उरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.4.2016 को दिल्ली नियंत्रण कार्यालय के रिकार्ड के अनुसार, लोको संख्या 22301 दिल्ली डिवीज़न में उपलब्ध थी किंतु आईसीएमएस डाटाबेस के अनुसार, यह लोको कोटा डिवीज़न में था।</li> <li>लोको संख्या 22568 दिल्ली डिवीज़न पर भौतिक रूप से उपलब्ध था किंतु आईसीएमएस के अनुसार यह टीपीजे पर था।</li> <li>हस्तचालित रिकार्ड के अनुसार, लोको सं. 16272 और 14003 21 अप्रैल 2016 दिल्ली डिवीज़न में थे किंतु आईसीएमएस यह लोकोज़ यूएमबी और एचएसएक्स क्रमानुसार में थे।</li> <li>लोकोज़ की गलत स्थिति समान दृष्टांत (उदाहरणतः लोको संख्या 22029 और 21883) को 6 अप्रैल 2016 को अंबाला पर नियंत्रण कार्यालय पर नोट किया गया था।</li> </ul>
उसीरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>लोको स्थिति ने दर्शाया कि 24.02.2016 को 18:10 पर एलएमजी स्थान पर लोको सं. 14860 'शेडइन' भी जबकि उसी दिनांक और समय पर लोको भौतिक रूप से एनजीसी शेड पर स्थित था। बाद में, एलएमजी नियंत्रण कार्यालय पर उपयोगकर्ता न 'शेड आउट' समय (अपेक्षित) को 25.02.2016 00:30 घंटे को इनपुट किया पहले से ही एलएमडी पर शेड से लोको को पहले की विमोचित करने के लिए। इस संबंध में, यह देखा गया था कि यहाँ पर एलएमजी पर कोई बीजीलोको शेड नहीं था, जो कि एक एमजी शेड है जो कि स्पष्ट रूप से कि आईसीएमएस में गलत प्रोग्रामिंग लॉजिक के साथ-साथ वरचुअल शेड (नॉन एजिस्ट शेड) दर्शाता है वैसेतो प्रणाली रीअल टाइम डाटा लेने में असफल रही।</li> </ul>
दपूरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>दपूरे में, यह देखा गया कि लोको विवरण का लोको नियंत्रण कार्यालय द्वारा रखरखाव किया गया था किंतु कोचिंग नियंत्रण को लोको विवरणों की गैर-आपूर्ति के कारण, उप रसएमआर/एडीए स्थान में काचपनिक लोको संख्याएँ देने द्वारा वाहन मार्गदर्शक (वीजी) उत्पन्न किया गया था।</li> </ul>
मरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>परीक्षण जाँच ने 10 एस दृष्टांत दर्शाए जहाँ एक विशेष स्थान पर लोकोज़ भौतिक रूप से उपलब्ध थे जबकि आईसीएमएस ने उनकी उपलब्धता विभिन्न स्थान पर दिखाई (जनवरी से मई 2015)</li> </ul>
पमरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>लोको संख्या 28159 जबलपुर डिवीज़न पर उपलब्ध थी किंतु आईसीएमएस डाटाबेस के अनुसार यह बिलासपुर डिवीज़न में थी।</li> <li>लोको संख्या 23825 जबलपुर डिवीज़न पर उपलब्ध थी किंतु आईसीएमएस डाटाबेस के अनुसार यह अलाहाबाद डिवीज़न में थी।</li> </ul>

परिशिष्ट 22 [पैरा 2.2.6.2 (ख)]

लोकोज़ के आवागमन को नहीं डालने के दृष्टांत दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	देखे गए लोको कट इन दृष्टांतों की संख्या	परीक्षण जाँच की तिथि
उरे	170	22 मार्च 2016
उमरे	54	22 मार्च 2016
पमरे	38	06 अप्रैल 2016
दमरे	59	6 मई 2016
पूरे	726	मई 2016
दपूमरे	24	12 जून 2016
दपरे	38	02 मई 2016
मरे	77	18 मई 2016
उपूरे	35	22 जून 2016
उसीरे	390	19 जुलाई 2016
पूरे	3	31 मार्च 2016
<b>जोड़</b>	<b>1614</b>	

परिशिष्ट 23 [पैरा 2.2.6.2(ग)]

डीज़ल ट्रैक पर चल रहे इलैक्ट्रिक लोको के मामले दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	संख्याएँ	परीक्षण जाँच की तिथि
उरे	11	18-02-2016
	12	09-03-2016
	29	06-04-2016
उमरे	6	12-03-2016
दमरे	1	23-12-2015
	1	04-05-2016
पूमरे	6	02-11-2015
	6	10-03-2016
पमरे	2	07-04-2016
	1	27-04-2016
दपरे	4	01-05-2016
मरे	5	18-05-2016
उपूरे	2	22-06-2016
पूरे	2	31-03-2016

परिशिष्ट 24 (क) [पैरा 2.2.7]

आईसीएमएस कोच मास्टर डाटा और हस्तचालित कोच मास्टर डाटा के बीच बेमेलपन दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	गॉज	कोचों की संख्या		परीक्षण जांच की तिथि
		आईसीएमएस के अनुसार	हस्तचालित कोच मास्टर डाटा के अनुसार	
उरे		7975	6160	07.10.2015
		8147	6235	29.02.2016
उमरे	BG	1625	1227	16-05-2016
उमरे (बीजी)	NG	0	64	
परे (बीजी)		6535	4562	23.03.2016 (आरबी के अनुसार)
			4714	(डिप्टी सीओएम सीसीजी के अनुसार)
परे (एमजी)		558	548	
परे (एनजी)		14	100	
दरे		7675	7803	22-03-2016
पूरे		6519	4152	07-10-2015
		6626	4152	08-04-2016
उसीरे		3474	2837	
मरे		4485	4414	01-01-2016
		4511	4437	01-02-2016
दमरे		5476	4722	सितम्बर-15
दपरे		3546	3527	सितम्बर-15
पूतरे		2764	2637	30-9-2015
पमरे		1314	1281	27-04-2016
दपूमरे		1492	1526	7-10-2015 को
पूमरे (बीजी)		3878	3756	
पूमरे (बीजी)		301	171	
उपूरे (बीजी)		2640	2326	
उपूरे (एमजी)		765	508	
उपरे		2452	2611	9-10-2015 तक



परिशिष्ट 24(ख) [पैरा 2.2.7]

स्थानांतरित कोचों के डाटा में अनिंतरताएं दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	वर्ष	विदेशी रेलवे से स्थानांतरित कोचों की संख्या (आईसीएम एसई के अनुसार)	विदेशी रेलवे से स्थानांतरित कोचों की संख्या (हस्तचालित रिकार्ड के अनुसार)	अंतर	विदेशी रेलवे से स्थानांतरित कोचों की संख्या (आईसीएमएसई के अनुसार)	विदेशी रेलवे से स्थानांतरित कोचों की संख्या (हस्तचालित रिकार्ड/क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रदत्त सूचना के अनुसार)	अंतर
उरे	2013-14	62	4	58	120	99	21
	2014-15	18	30	-12	35	14	21
उमरे	2012-13	0	0	0	1	0	1
	2014-15	1	0	1	0	0	0
पमरे	2013-14	0	0	0	0	0	0
	2014-15	7	0	7	10	0	10
	2015-16	0	0	0	0	19	-19
दमरे	2013-14	18	23	-5	3	23	-20
	2014-15	1	0	1	0	0	0
	2015-16	0	27	-27	2	18	-16
दपरे	2013-14	27	21	6	7	65	-58
	2014-15	19	0	19	19	0	19
	2015-16	0	0	0	0	9	-9
दएमरे	2013-14	0	0	0	0	0	0
	2014-15	8	8	0	0	0	0
	2015-16	6	6	0	0	0	0
पूमरे	2013-14	1	0	1	1	0	1
	2014-15	8	0	8	26	0	26
मरे	2013-14	10	117	-107	14	35	-21
	2014-15	12	0	12	7	2	5
उपूरे	2013-14	05	08	-03	00	00	00
	2014-15	00	10	-10	05	00	06
पूरे	2013-14 से 2015-16	27	17	10	21	15	6
उसीरे	2013-14	61	2	59	40	1	39
	2014-15	0	17	-17	1	0	1

परिशिष्ट 24(ग) [पैरा 2.2.7]  
आईसीएमएस में नये कोचों के गलत विवरण दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	वर्ष/अवधि	जोड़े गए कोच (आईसीएमएस के अनुसार)	जोड़े गए कोच (सूचना/प्रचालन/यांत्रिकी विभाग द्वारा उपलब्ध रिकॉर्ड के अनुसार)	अंतर	टिप्पणी
उरे	2013-14	1099	495	604	मास्टर डाटाबेस के अनुसार 7975 कोचों में से, केवल 3419 कोच पर दिनांक थी जो कि उन्होंने मास्टर डाटा पर जोड़े थे।
	2014-15	382	388	-6	
उमरे	2013-14	142	138	4	
	2014-15	119	94	25	
	2015-16	61	55	6	सितम्बर 2015 तक
पमरे	2013-14	122	43	79	
	2014-15	73	54	19	
दपरे	2013-14	311	81	230	
	2014-15	293	295	-2	
	2015-16	3	57	-54	सितम्बर 2015 तक
दपूमरे	2013-14	128	114	14	
	2014-15	87	47	40	
	2015-16	76	38	38	सितम्बर 2015 तक
उपूरे	2013-14	244	189	55	
	2014-15	238	217	21	
उसीरे	2013-14	161	118	43	
	2014-15	251	214	37	
<b>जोड़</b>		<b>3790</b>	<b>2637</b>	<b>1153</b>	

परिशिष्ट 24 (घ) [पैरा 2.2.7]

आईसीएमएस डाटा और यार्ड स्टॉक के मैनुअल अभिलेखों में असमानता को दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन
उरे	डीईई (19.4.2016), डीएलआई (4.4.2016), एएनपीटी (18.4.2016) और यूएमबी (8.4.2016) आईसीएमएस स्थित स्थानों पर यार्ड स्टॉक के संबंध में आईसीएमएस और मैनुअल अभिलेखों के मध्य तुलना करने पर डाटा के एक ही प्रकार के दो सेट के मध्य असंगत का पता चला।
पमरे	आईसीएमएस के अनुसार, एनजेपी पर, 30.01.2016 तक, अतिरिक्त स्टॉक के 38 नंबर उपलब्ध थे यद्यपि रेल शाखा अभिलेख यार्ड में 40 कोचों की उपस्थिति को दर्शा रहे थे। कटिहार में दिनांक 31.01.2016 की यार्ड स्टॉक संग्रह आईसीएमएस में अतिरिक्त स्टॉक संख्या में 15 ही प्रदर्शित किया गया था लेकिन मैनुअल रूप से, अतिरिक्त स्टॉक 18 कोचों को प्रदर्शित कर रहे थे। कोचों की 3 संख्या अर्थात एससी वीपीयू 93830, डब्ल्यूआर वीपीयू 008690 एवं ईआर वीपीयू 01844 प्रणाली में उपलब्ध नहीं थे लेकिन भौतिक रूप से यार्ड में उपस्थित थे।
दमरे	जबलपुर के यार्ड स्टॉक मैनुअल अभिलेखों में उपलब्ध डाटा आईसीएमएस डाटा से मेल नहीं करता।
एसडब्ल्यू आर	एमवाईएस यार्ड के मैनुअल अभिलेखों में उपलब्ध यार्ड स्टॉक डाटा की तुलना के दौरान, यह देखा गया कि विवरण आईसीएमएस डाटा से मेल नहीं करते थे।
दपरे	एक कोच (एमएल-107/93901) प्रत्यक्ष रूप से पीओएच के लिए अजमेर कार्यशाला में (17.8.2015 से) उपलब्ध पायी गयी जिसे परिक्षण की तिथि पर आईसीएमएस में प्रदर्शित नहीं किया गया था।
उसीरे	इन्दौर यार्ड के मैनुअल अभिलेखों में उपलब्ध यार्ड स्टॉक डाटा की तुलना में यह पाया गया कि यार्ड स्टॉक विवरण आईसीएमएस डाटा के साथ मिलाये नहीं गये थे।

परिशिष्ट 24 (इ) [पैरा 2.2.7]

पीसीपी/ओसीवी कोचो के आईसीएमएस अभिलेखो और मैनुअल में असमानता को दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	आईसीएमएस के अनुसार			यान्त्रिक/परिचालन विभाग अभिलेखों के अनुसार			असमानता
	पीसीवी	ओसीवी	कुल	पीसीवी	ओसीवी	कुल	
मरे	56	43	99	53	32	85	14
पूरे	41	30	71	59	8	67	4
उमरे	25	20	45	23	15	38	7
उपूरे	33	21	54	21	3	24	30
उरे*	61	41	101	58	8	66	35
दमरे	37	34	71	28	17	45	26
दपूमरे	26	23	49	29	21	50	-1
दपरे	41	31	72	44	22	66	6
पमरे	46	0	46	20	0	20	26
<b>सेटल</b>	<b>367</b>	<b>245</b>	<b>612</b>	<b>335</b>	<b>126</b>	<b>461</b>	<b>151</b>

\* केवल बीजी कोचे

परिशिष्ट 24(च) [पैरा 2.2.7]

मैनुअल और आईसीएमएस कोचो (गेज-आधारित) में असमानता को दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	आईसीएमएस के अनुसार				यान्त्रिक/परिचालन विभाग अभिलेखों के अनुसार				असमानता
	बीजी	एमजी	एनजी	कुल	बीजी	एमजी	एनजी	कुल	
मरे	7046	0	0	7046	5304	0	67	5371	1675
पूमरे	3884	301	0	4185	3756	171	0	3927	258
पूरे	6519	0	0	6519	4152	0	0	4152	2367
उमरे	1625	0	0	1625	1227	0	64	1291	334
उसीरे	3008	411	55	3474	2856	100	64	3020	454
उरे	7834	0	141	7975	6048	0	179	6227	1748
उपरे	2785	261	0	3046	2654	174	0	2828	218
दमरे	5476	0	0	5476	4722	0	0	4722	754
दपूमरे	1338	0	154	1492	1289	0	237	1526	-34
पमरे	1498	0	0	1498	1281	0	0	1281	217
परे	6535	558	14	7107	4714	548	100	5362	0
<b>कुल</b>	<b>47548</b>	<b>1531</b>	<b>364</b>	<b>49443</b>	<b>38003</b>	<b>993</b>	<b>711</b>	<b>39707</b>	<b>7991</b>

परिशिष्ट 25 [पैरा 2.3.3]

दोषपूर्ण लिंको के ब्यौरे को दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	टूटी हुई रैक लिंको के साथ रेल	अवैध लिंको के साथ रेल	रैक रहित लिंकोके साथ रेल	बहुआयामी लिंको वाली रेल	तिथि जिस पर परीक्षण जांच की गयी
उरे	17	6	0	0	23-03-2016
	19	7	2	2	08-04-2016
उमरे	10	3	0	0	12-04-2016
मरे	4	4	1	0	11-04-2016
पमरे	1	0	0	2	09-06-2016
दमरे	1	3	0	0	06-05-2016
	2	4	11	0	13-05-2016
उपूरे	19	10	2	0	
दपरे	10	07	17	02	02-05-2016
पूरे	10	0	0	28	01-06-2016
	13	3	0	28	16-06-2016
उसीरे	7	6	1	2	21-07-2016
	<b>85</b>	<b>44</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	

परिशिष्ट 26 [पैरा 2.3.4.1]

पीओएच डाटा मे विसंगतियो के मामलो को दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन
उरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 सीसीईएचएस कोचो के संबंध में, पीओएच मे और किये गये कार्य की तिथियों में अंतर एक महीना और 20 महीनो के बीच था।</li> <li>एलडब्लूएससीडीडब्लू कोचो के संबंध में पीओएच मे देय और किये गये कार्य की तिथियो में अंतर शून्य महीना से 22 महीनो के बीच था।</li> <li>आरडी प्रकार की कोचो के संबंध मे पीओएच मे किये गये कार्य की तिथियो में अंतर एक महीने और 42 महीनो के बीच था।</li> <li>जीएस कोचो के संबंध में पीओएच में असमानता का कारण और देय और किये गये कार्य मे तिथियों में अंतर शून्य महीने और 48 महीने के बीच था।</li> </ul>
उमरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>431 जीएस कोचो के संबंध में, पीओएच मे देय और किये गये कार्य की तिथियों में अंतर एक महीना से 27 महीनो के बीच था।</li> </ul>
दपूरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>53405 अभिलेखो मे से पीओएच देय वर्ष 46050 अभिलेखो के संबंध में अद्यतित नहीं था।</li> </ul>
पूरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>डब्लूजीएससीएन कोचो के संबंध में, पीओएच मे देय और किये गये कार्य की तिथियों मे अंतर एक महीने 20 महीनो के बीच था।</li> <li>एलडब्लू सीसीडीडब्लू कोचो के संबंध में, पीओएच मे देय और किये गये कार्या की तिथियो मे अंतर 4 महीने से 32 महीनो के बीच था।</li> <li>आरडी और जीएस कोचो के संबंध में, पीओएच ये देय और किये गये कार्य की तिथियो में अंतर 42 महीने और 48 महीने के बीच था।</li> <li>जीएस कोचो के संबंध में देय पीओएच और किये गये कार्य की तिथि मे अंतर एक महीना से 48 महीने के बीच था।</li> </ul>
दमरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>देय पीओएच और किये गये कार्य की तिथियो में अंतर एक महीना (पीओएच माह के लिए एक महीना पूर्व किये गये) और 21 महीने के बीच था।</li> </ul>
दपूमरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>देय पीओएच तिथियो और पीओएच किये गये कार्य की तिथियों मे अंतर (-) 23 महीनो (पीओएच देय तिथि से पूर्व किया गया पीओएच) से (+) 40 महीनो (देय पीओएच तिथि के बाद किया गया पीओएच) की रेंज में था।</li> </ul>
उसीरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 जीएसएलआर कोचो के संबंध में पीओएच देय तिथिया किये गये अतिम पीओएच के बाद 32 एवं 30 महीनो के रूप मे चिन्हित की गयी थी।</li> <li>जीएस, डब्लूजीएससीएन, डब्लूजीएससीजेड डब्लूजीएससीएन कोचो के संबंध मे देय पीओएच और किये गये कार्य की तिथि में अंतर एक महीने और 20</li> </ul>

	महीनो के बीच था।
मरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 एलडब्लूएसीसीडब्लू कोचो के संबंध में देय पीओएच और किये गये कार्य की तिथियों में अंतर 4 महीने से 20 महीने के बीच था। 240 जीएस कोचो के संबंध में, देय पीओएच और किये गये तिथियों में अंतर एक से 33 महीनो के बीच था।</li> </ul>
उपूरे	<ul style="list-style-type: none"> <li>आईसीएमएस डाटा में मामले निहित है जिसमे पीओएच देय तिथिया या तो किये गये पीओएच तिथियों के पहले या किये गये पीओएच तिथियो के बाद थे। 1037 मामलों मे देय की गयी पीओएच तिथि से पूर्व देय पीओएच मे अन्तर 01 महीने से 41 महीने था 1698 मामलो मे की गयी पीओएच तिथि के बाद देय पीओएच मे अंतर 01 महीने से 61 महीने थे।</li> </ul>
परे	<ul style="list-style-type: none"> <li>इसमे निहित मामले जिसमे देय पीओएच तिथियां या तो की गयी पीओएच तिथियों से पहले थी या की गयी पीओएच तिथियो के बाद थी। 2 सीसीईएचएस कोचो के मामले में, देय पीओएच और की गयी तिथियो में अंतर एक महीना और 20 महीने के बीच था। एलडब्लूएसीसीडब्लू कोचो के संबंध मे, यह 22 महीनो के लिए था। आरडी प्रकार कोचो के संबंध में, अंतर 42 महीने और 48 महीने था और जीएस कोचो के संबंध में, यह 48 महीनो का था।</li> </ul>



परिशिष्ट 27 (क) [पैरा 2.3.4.2]

अतिदेय पीओएच कोचो के विवरणो को दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	पीओएच के लिए देय कोचो की सं.	रिपोर्ट की तिथि	टिप्पणी
उरे	2365	23.03.2016	
दमरे	2561	06.01.2016	पीसीवी
	352	06.01.2016	ओसीवी
पूतरे	837	01.08.2016	
मरे	3249	19.05.2016	
पूरे	889	21.06.2016	
पमरे	382	09.06.2016	
दपूमरे	657	14.06.2016	पीसीवी-547, ओसीवी-110
उपूरे	795	23.06.2016	
दपरे	3078	15.06.2016	पीसीवी-2716. ओसीवी-362
उसीरे	617	21.07.2016	पीसीवी-508, ओसीवी-109
<b>कुल</b>	<b>15782</b>		

परिशिष्ट 27 (ख) [पैरा 2.3.4.2]

पीओएच डाटा मे देखी गयी समानता को दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन
उरे	आनंद विहार, मुख्य दिल्ली, अमृतसर, सराय रोहल्ला, जगदगिरी, देय पीओएच की गयी तिथियों के संबंध में मैनुअल और आईसीएमएस (डिजिटल) अभिलेखों मे देय पीओएच और की गयी तिथियो में अंतर एक दिन से 1 वर्ष की रेंज मे के बीच देखा गया था।
उपरे	एनडब्लूआर पर, अजमेर वर्कशॉप पर पीओएच तिथि में, पीओएच मे स्थान और कोचो के निर्माण वर्ष में अंतरो को आईसीएमएस डाटा मे सूचित किये गये थे। अजमेर वर्कशॉप पर, आईसीएमएस मे अभिग्रहित की तुलना मे पीओएच के लिए वर्कशॉप मे प्रत्यक्ष रूप से और अधिक कोच प्राप्त किये गये थे जिससे प्रमाणित होता है कि आईसीएमएस डाटा विश्वसनीय नहीं था।
उसीरे	एनबीक्यू वर्कशॉप पर एनएफआर के ऊपर, 1 जून 2015 से 30 सितम्बर 2015 के लिए पीओएच से संबंधित 182 अभिलेखों मे से 163 अभिलेखों असंगत पाये गये थे।
मरे	माटूंगा स्थल के अभिलेखो के साथ आईसीएमएस डाटा की तुलना करने पर पाया गया कि अगस्त और सितम्बर से संबंधित किये गये अंतिम पीओएच तिथियो के 11 दृष्टांत असंगत थे।
दपरे	एसडब्लूआर में, बहुत से अभिलेख मैनुअल रजिस्टरो में पाये गये थे लेकिन आईसीएमएस अभिलेखो के अनुसार, केवल 18 कोचो के पीओएच विवरण उपलब्ध थे। एमवाईएस वर्कशॉप के विवरण पूर्णतया अभिग्रहित नहीं किये गये थे।
उपूरे	अगस्त 2015 और सितम्बर 2015के दौरान पीओएच कोचो के विवरण गोरखपूर वर्कशॉप पर किये गये पीओएच के साथ मेल करते थे और 170 कोचो में जिनके पीओएच किये गये थे उनमे अंतर एक दिन से 4 महीनो से अधिक का पाया गया था।

परिशिष्ट 28 [पैरा 2.3.4.3]

रेल के साथ जुड़े हुए अतिदेय पीओएच कोचों के उपयोग को दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	अतिदेय कोचों और रेल का हिस्सा	लेखापरीक्षा अवलोकन
उरे	744	मई 2013 से दिसम्बर 2014 से देय पीओएच के 288 कोचों।
उमरे	306	अक्टूबर 2011 से दिसम्बर 2014 से देय पीओएच के 79 कोचों।
पूरे	2318	मई 2012 से दिसम्बर 2014 से देय पीओएच के 628 कोचों।
उसीरे	547	जनवरी 2012 से दिसम्बर 2014 से देय पीओएच के 175 कोचों।
उपरे	844	2013 से पूर्व देय पीओएच के 243 कोचों।
पमरे	92	नवम्बर 2013 से दिसम्बर 2014 से देय पीओएच की 36 कोचों।
दमरे	454	मई 2012 से जून 2015 से देय पीओएच की ये कोचों।
दपरे	1910	जनवरी 2012 से जून 2015 से देय पीओएच की ये कोचों।
दपूमरे	212	9 माह से अधिक के लिये देय पीओएच की ये कोचों।
पूमरे	165	पीओएच तिथि 24 महीने से अधिक थी।
परे	114	कोच मास्टर टेबल के रूप में ये कोचों पीओएच के लिए अतिदेय हैं लेकिन ये कोचों रेल के साथ जुड़े हुए उपलब्ध हैं।
<b>कुल</b>	<b>7706</b>	

परिशिष्ट 29 (क) [पैरा 2.3.4.4]

क्षीण रूप में चिन्हित लेकिन उपयुक्त रूप से चिन्हित नहीं की गयी (सूचित करना) कोचों के विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	क्षीण चिन्हित कोचों लेकिन उपयुक्त जारी नहीं की गयी	दौरान क्षीण चिन्हित
मरे	266	अक्टूबर 2008 से सितम्बर 2014
पूतरे	54	जनवरी 2010 से सितम्बर 2014
पूमरे	142	फरवरी 2009 से सितम्बर 2014
पूरे	292	जनवरी 2010 से अगस्त 2014
उमरे	84	जनवरी 2010 से सितम्बर 2013
उपूरे	196	सितम्बर 2008 से सितम्बर 2014
उसीरे	323	दिसम्बर 2008 से सितम्बर 2014
उरे	503	सितम्बर 2008 से सितम्बर 2014
उपरे	150	अक्टूबर 2008 से सितम्बर 2014
दमरे	98	सितम्बर 2008 से सितम्बर 2014
दपूमरे	12	जनवरी 2010 से जनवरी 2014
दपूरे	99	अगस्त 2009 से सितम्बर 2014
पूरे	283	अप्रैल 2009 से सितम्बर 2014
दपरे	55	अक्टूबर 2010 से सितम्बर 2014
पमरे	20	जनवरी 2010 से जून 2014
परे	311	दिसम्बर 2008 से सितम्बर 2014
<b>कुल</b>	<b>2888</b>	

परिशिष्ट 29 (ख) [पैरा 2.3.4.4]

30 मिनट या अधिक विलम्ब के साथ क्षीण प्रतिवेदित कोचो को दर्शाता विवरण  
(01 अक्टूबर 2013 से 7 अक्टूबर 2015 से प्रभावी चिन्हित क्षीण मामले)

क्षेत्रीय रेलवे	क्षीण प्रतिवेदित कुल मामले	30 मिनट या अधिक के बाद प्रतिवेदित मामलो की सं.	बीमार रूप मे प्रतिवेदित और चिन्हित कोचो के मध्य अन्तर और समयावधि
उरे	12318	3311	30 मिनट से 53437 मिनट
उमरे	1671	339	30 मिनट से 2564 मिनट
पूरे	15612	8326	30 मिनट से 2977 मिनट
उपरे	10569	4904	30 मिनट से 4407 मिनट
पमरे	3255	626	30 मिनट से 239 मिनट
दमरे	10237	4282	30 मिनट से 981 मिनट
दपरे	5929	2955	30 मिनट से 3049 मिनट
पूमरे	14069	5255	30 मिनट से 2954 मिनट
मरे	5739	2922	30 मिनट से 11523 मिनट
दपूमरे	4034	1447	30 मिनट से 364 मिनट
उपूरे	4619	2283	30 मिनट से 419 मिनट
परे	22051	8112	30 मिनट से 21812 मिनट
<b>कुल</b>	<b>110103</b>	<b>44762</b>	

परिशिष्ट 29 (ग) [पैरा 2.3.4.4]

प्रतिवेदित कोचों के विवरणों को दर्शाता विवरण परन्तु उनकी फिट चिन्हित तिथियां अभिलिखित नहीं थी

क्षेत्रीय रेलवे	मामलो की संख्या जहां फिट चिन्हित तिथियां उपलब्ध थी लेकिन फिट चिन्हित तिथियां उपलब्ध नहीं थी
उरे	7129
पूरे	1242
पमरे	109
दमरे	246
दपरे	81
दपूमरे	93
पूमरे	1091
मरे	473
उसीरे	1693
<b>कूल</b>	<b>12157</b>

परिशिष्ट 29 (घ) [पैरा 2.3.4.4]

30 मिनट या अधिक की देरी के बाद फिट प्रतिवेदित कोचों के विवरणों को दर्शाता विवरण

(1 अक्टूबर 2013 और 7 अक्टूबर 2015 के बीच क्षीण चिन्हित कोचों)

क्षेत्रीय रेलवे	फिट प्रतिवेदित और चिन्हित कोचों की सं.	30 मिनट और अधिक की देरी के बाद फिट प्रतिवेदित कोचों की सं.	टिप्पणीयां/बाद में फिट प्रतिवेदित
उरे	12054	7127	30 मिनट से 365 मिनट (लेकिन 525610 मिनट)
पूरे	14880	11471	30 मिनट से 542 मिनट
दपूमरे	3979	2400	30 मिनट से 350 मिनट
दपरे	5721	4066	30 मिनट से 392 मिनट
उपूरे	4332	3587	30 मिनट से 405 मिनट
परे	21336	12589	30 मिनट से 435 मिनट
उसीरे	17339	13947	30 मिनट से 719 मिनट
<b>कुल</b>	<b>79641</b>	<b>55187</b>	

परिशिष्ट 30 (क) [पैरा3.1.1]

पीआरएस चार्टिंग सेक्शन के लिए पीआरएस कनसिस्ट की गैर रिपोर्टिंग को दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	परीक्षण जांच तिथि	स्थान	रेलो की सं.			
			पीआरएस के लिए निहित			निहित प्रतिवेदित नहीं
			अनुसूचित	>=4 घंटे	<4 घंटे	
1	2	3	4	5	6	7
मरे	30/03/2016	सभी डीएनएस	135	55	64	16
पूमरे	04-01-2016	सभी डीएनएस	91	38	47	6
पूरे	30&31/03/2016	एनकेजी	149	0	0	149
उसीरे	01-07-2016	सभी डीएनएस	55	0	6	49
उपरे	30/03/2016	जयपूर	19	1	9	9
दमरे	30.03.2016	सभी डीएनएस	136	58	61	17
पमरे	30/03/2016	सभी डीएनएस	107	8	12	87
<b>कुल</b>			<b>692</b>	<b>160</b>	<b>199</b>	<b>333</b>

स्रोत: सीओआईएस/जेडएन/मरे 501

परिशिष्ट 30 (ख) [पैरा 3.1.1]

आईसीएमएस- पीआरएस एकीकरण में न्यूनताओं को दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन
उरे	<p>अम्बाला, जम्मू और अमृतसर स्टेशनों पर, मैनुअली तैयार मैमो/टेलीफोन के माध्यम से पीआरएस चार्टिंग स्टेशन के लिए रेल कनसिस्ट के विवरणों को भेजने के अभ्यास का पालन किया गया था।</p> <p>नार्दन रेलवे, आनंद बिहार, नई दिल्ली और दिल्ली सराय रोहल्ला स्टेशनों पर पीआरएस चार्टिंग के लिए कुल रेलों के रेल विवरण लेखे को भेजने में असमर्थ थे और आईसीएमएस प्रणाली कनसिस्ट को भेजते समय सन्देश में त्रुटि को इंगित करता है। रेल के निर्धारित प्रस्थान से चार घंटों पूर्व पीआरएस के लिए रेल कनसिस्ट को न भेजने का कारण रेलों का विलम्ब से चलना भी था।</p> <p>अम्बाला, जम्मू और अमृतसर स्टेशनों पर, आईसीएमएस द्वारा पीआरएस चार्टिंग स्टेशन रेल विवरण लेखा सुविधा का उपयोग नहीं कर रहे थे और पीआरएस चार्टिंग अधिकारी अम्बाला स्टेशन पर इस सुविधा के परिचालन के विषय से अवगत नहीं थे।</p> <p>30 मार्च 2016 पर, आईआरसीए बिल्डिंग पर पीआरएस स्थल पर (चार्टिंग स्टेशन) यह पाया था, नई दिल्ली 139 रेलों में से, पीआरएस कनसिस्ट में 117 रेल पीआरएस चार्टिंग रोल के लिए प्रतिवेदित की गयी थी। पीआरएस कनसिस्ट सभी रेलों की रेलों के निर्धारित प्रस्थान समय से पहले अर्थात् चार घंटे पहले चार्ट तैयार होने के पूर्व में प्रतिवेदित नहीं किये गये थे, पीआरएस के लिए कनसिस्ट प्रेषित करने के उद्देश्य का पूरा नहीं करते थे।</p> <p>एनआर जोन के आईसीएमएस प्रतिवेदन संख्या के अनुसार, 1 जनवरी 2016 से 31 मार्च 2016 के दौरान, चार घंटों के अन्तर्गत पीआरएस के लिए 3616 रेल कनसिस्ट के डाटा प्रतिवेदित किये गये थे, 4159 रेलों के रेल कनसिस्ट डाटा चार घंटे पहले प्रतिवेदित किये गये थे और 4432 रेलों के निहित डाटा पीआरएस में प्रतिवेदित नहीं थे।</p>
मरे	<p>आईसीएमएस वेब पेज की जुलाई, अगस्त और सितम्बर 2015 के लिए समीक्षा की गयी थी पीआरएस के लिए रेल कनसिस्ट विवरणों को भेजने का प्रतिशत रेल प्रस्थान के चार घंटों से कम 49% था और पीआरएस के लिए प्रतिवेदित नहीं किये गये 20%50% थे।</p>
दरे	<p>रेलगाडियां 11013/11014 (कुरला एक्सप्रेस) और 12676 (कोवई एक्सप्रेस) के संदर्भ</p>



	में रेलगाड़ी के आगमन और प्रस्थान में केवल 50 मिनट (1 घंटे से कम) का समय है, इन रेलगाड़ियों का लेखाजोखा पीआरएस को चार्ट बनने से चार घंटे पहले नहीं भेजा जा सकता।
पमरे	पीआरएस लेखा-चित्र अनुभाग को रेलगाड़ी विवरण लेखा भेजने की प्रक्रिया मैनुअल रूप से स्मृति पत्र/दूरभाष द्वारा अनुसरण किया जा रहा है।
मरे, पूमरे, पूरे, उसीरे, उपरे, दमरे, पमरे	आईसीएमएस प्रतिवेदन सं. 501 के परीक्षण की जांच जो पीआरएस लेखा-चित्र अनुभाग की गैर रिपोर्टिंग लेखा को दर्शाती है का एक दिन की सात क्षेत्रीय कार्यालयों की समीक्षा की गई और यह देखा गया कि निर्धारित 692 रेलगाड़ियों में से, रेलगाड़ी लेखा पीआरएस लेखा-चित्र अनुभाग को 160 रेलगाड़ियों (23.12%) का लेखा चार घंटे पहले नहीं भेजा गया और 333 रेलगाड़ियों (48.12%) के संदर्भ में, रेलगाड़ी- लेखा की सूचना पीआरएस अनुभाग को नहीं दी गई। (परिशिष्ट 30 (अ))

परिशिष्ट 31

[संदर्भ पैरा सं.3.4.1]

कुल 71447 कोच मास्टर तालिका आलेखों में से नल/शून्य आलेख दर्शाता विवरण

क्रम. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	उरे	मरे	पूतरे	पूमरे	पूरे	उमरे	उसीरे	उपूरे	उपरे	दमरे	दपूमरे	दपूरे	दरे	दपरे	पमरे	परे	KR	IR	कुल
1	कोच अधिकतम गति	44	0	46	178	0	0	150	75	770	0	154	1	24	1	40	294	0	129	1906
2	प्रेरण तारीख	106	70	110	384	21	130	210	194	1659	96	154	82	75	66	78	444	8	92	3979
3	बग्घी आधार डिपो	59	70	122	452	21	171	532	459	1781	120	160	96	76	66	112	233	9	149	4688
4	कोच पीओएच का महीना	138	-	34	265	-	10	129	107	987	1	154	2	24	1	43	305	-	121	2321
5	कोच पीओएच देय तिथि	96	5	35	265	-	9	106	95	967	1	154	1	24	1	42	302	-	107	2210
6	कोच निर्माण वर्ष	49	0	50	201	-	0	414	203	880	-	154	2	24	1	9	379	-	79	2445
7	कोच निर्माण माह	179	0	54	329	-	1	470	768	0	1	154	2	26	1	41	569	-	135	2730
8	कोच निर्माण	2	0	35	235	1	9	463	266	266	1	154	3	31	1	46	535	-	134	2182
9	कोच कार्यशाला	158	70	121	494	21	170	522	196	4	119	160	96	75	66	107	597	9	148	3133
10	कोच स्थिति	6735	6998	2003	3182	4623	1288	3433	3345	2902	4119	1490	2800	7068	2342	1215	5505	80	141	59269
11	कोच निराकरण तिथि	6760	5254	2149	3498	4972	1614	3422	2037	2845	4346	1481	2801	5423	3006	1267	5953	135	149	57112
12	कोच अधिग्रहण खंड	59	70	122	452	21	131	528	468	3	96	154	82	78	66	113	174	8	149	2774
13	कोच अनुकूलता प्रकार	3	3	31	218	2	6	476	502	0	7	-	7	17	1	40	510	-	134	1957
15	मुख्य तालिका में जोड़ा	4556	3699	1775	3121	3043	933	2251	2484	2118	2955	804	2369	4243	2265	802	4672	145	78	42313
16	प्रयोक्ता पहचान संख्या द्वारा जोड़ा गया	4596	3722	1788	3143	3108	963	2294	2487	2152	3023	804	2396	4290	2302	879	4829	145	114	43035
17	संगणना ध्वज	2687	2892	713	852	3146	546	862	713	656	2095	574	1098	2983	907	463	2676	45	15	23923

स्रोत: एम.टी. कोच मास्टर तालिका

परिशिष्ट 32 [पैरा 3.5.2]  
अवरोधी डाटा अभिग्रहीत नहीं दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	अवरोधी उप संहिता/अनअभिग्रहीत उप करण	टिप्पणी कॉलम खाली
मरे	14	61
पूतरे	30	9
पूमरे	4	95
पूरे	10	86
उमरे	54	56
उपूरे	7	47
उसीरे	10	19
उरे	26	66
उपरे	4	12
दमरे	12	13
दपूमरे	10	4
Sपूरे	22	32
SR	46	11
दपरे	12	14
पमरे	17	31
परे	18	34
<b>कुल</b>	<b>296</b>	<b>590</b>

परिशिष्ट 33 [पैरा 3.8]

आईसीएमएस में विभिन्न प्रभारों का के गैर-अद्यतन को दर्शाता विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	लेखापरीक्षा अवलोकन																	
उमरे पूमरे	<p>प्रभारों जैसे अनुरक्षण एवं रखरखाव और रेलवे इंजन का अवमूल्यन प्रभारों को रेल के इंजनों के लिए आई सी एम एस प्रतिवेदन सं. 1521 में अद्यतन नहीं किये गये थे जिसका प्रभार रेलवे बोर्ड पत्र सं. एफ(सी)/2003/27/1 दिनांक 30-04-2015 के अनुसार होना चाहिय था।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>प्रभार का विवरण</th> <th>आरबी पल में दर्शाया गया मूल्य</th> <th>आईसीएमएस प्रतिवेदन में दर्शाया गया मूल्य</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>मरम्मत अथवा रखरखाव (बीजी इलैक्ट्रिकल)</td> <td>1059.27</td> <td>484.85</td> </tr> <tr> <td>अमूल्यन (बी जी इलैक्ट्रीकल)</td> <td>348.72</td> <td>237.02</td> </tr> <tr> <td>मरम्मत अथवा रखरखाव (एमजी डीजल)</td> <td>484.85</td> <td>1059.27</td> </tr> <tr> <td>अमूल्यन (एमजी डीजल)</td> <td>237.02</td> <td>348.72</td> </tr> </tbody> </table>			प्रभार का विवरण	आरबी पल में दर्शाया गया मूल्य	आईसीएमएस प्रतिवेदन में दर्शाया गया मूल्य	मरम्मत अथवा रखरखाव (बीजी इलैक्ट्रिकल)	1059.27	484.85	अमूल्यन (बी जी इलैक्ट्रीकल)	348.72	237.02	मरम्मत अथवा रखरखाव (एमजी डीजल)	484.85	1059.27	अमूल्यन (एमजी डीजल)	237.02	348.72
प्रभार का विवरण	आरबी पल में दर्शाया गया मूल्य	आईसीएमएस प्रतिवेदन में दर्शाया गया मूल्य																
मरम्मत अथवा रखरखाव (बीजी इलैक्ट्रिकल)	1059.27	484.85																
अमूल्यन (बी जी इलैक्ट्रीकल)	348.72	237.02																
मरम्मत अथवा रखरखाव (एमजी डीजल)	484.85	1059.27																
अमूल्यन (एमजी डीजल)	237.02	348.72																
उरे	<p>रेलवे बोर्ड पत्र संज्ञ एफ(सी) 2003/27/1 दिनांक 21-04-2016 के अनुसार आईसीएमएस प्रतिवेदन संख्या 808 में उरे के ऊपर, कोचिंग वाहन का किराया शुल्क जैसे चलने और कार्यशाला की मरम्मत और अमूल्यन प्रभार अद्यतन नहीं पाया गया और इसकी गणना मैनुअल रूप में की गई।</p>																	

परिशिष्ट 34 [पैरा 3.9]

शिकायत सहायता केन्द्र/शिकायत निवारण लंबित दर्शाने वाली विवरणी

क्रम. सं.	क्षेत्रीय रेलवे/ प्रयोक्ता	शिकायतों की संख्या (7 अक्टूबर 2015 तक)	छः से 12 महीने पुरानी शिकायतों की संख्या
1	मरे	1	1
2	मरे	42	26
3	पूतरे	24	8
4	पूमरे	36	13
5	पूरे	17	4
6	केआर	4	3
7	एमटी	2	2
8	उमरे	16	7
9	उपूरे	31	13
10	उसीरे	34	21
11	उरे	46	20
12	उपरे	43	16
13	रे.ब	1	1
14	दमरे	23	15
15	दपूमरे	44	21
16	दपूरे	14	9
17	दरे	51	32
18	दपरे	19	15
19	पमरे	19	5
20	परे	38	24
	<b>कुल</b>	<b>505</b>	<b>256</b>

सीएफ=आईसीएफ, एमटी=आरबी, आरबी=रेल बोर्ड, केआर=कोकण रेलवे