

### अध्याय 3 एप्लीकेशन नियंत्रण

**लेखापरीक्षा उद्देश्य II – अनुप्रयोग नियंत्रणों की समीक्षा करना ताकि यह निर्धारित किया जा सके कि किस सीमा तक इनपुट डाटा और लेनदेनों का उचित प्राधिकार, पूर्णता, सटीकता और वैधता सुनिश्चित की जा रही है**

3. एप्लीकेशन नियंत्रण एक विशेष आईटी अनुप्रयोग है और प्रशासन को यह आश्वासन प्रदान करते हैं कि लेन-देन पूरी तरह से प्राधिकृत, सम्पूर्ण एवं सटीक हैं और लेन-देन की वैधता, उनका अनुरक्षण और अन्य प्रकार के डाटा इनपुट नियंत्रण मौजूद हैं। आईसीएमएस डाटाबेस/अभिलेखों की संवीक्षा/विश्लेषण के दौरान एप्लीकेशन नियंत्रणों में निम्नलिखित कमियाँ देखी गईं:

#### **3.1 आईसीएमएस और अन्य अनुप्रयोगों जैसे पीआरएस/सीओए/सीजीएस आदि के बीच समेकन में कमियाँ**

यह देखा गया कि आईसीएमएस और अन्य यात्री और रेल सेवा से संबंधित एप्लीकेशन पूरी तरह से कार्यान्वित नहीं किए गए थे जिसके परिणामस्वरूप आईसीएमएस से प्राप्त आउटपुट का क्षेत्रीय संचालनों में उपयोग नहीं हो पाया।

##### **3.1.1 पीआरएस वाली ट्रेनों में संप्रेषण हेतु आईसीएमएस का उपयोग न करना**

आईसीएमएस के प्रलेखन अनुसार, ट्रेन/रैक से निहित डाटा को पीआरएस चार्टिंग हेतु पीआरएस को भेजा जाना चाहिए और इसे ट्रेन के निर्धारित प्रस्थान समय से कम से कम चार घंटे पूर्व पीआरएस को भेजा जाना चाहिए। अभिलेखों के नमूना जाँच से पता चला कि:

- निहित सभी ट्रेनों के बारे में आईसीएमएस के माध्यम से पीआरएस को नहीं बताया गया था। इन्हें ट्रेन के निर्धारित प्रस्थान समय से कम से कम चार घंटे पूर्व भी पीआरएस को नहीं बताया गया था।
- पीआरएस को निहित ट्रेन के बारे में अभी भी मैनुअल प्रणाली से बताया जा रहा था।

पीआरएस वाली ट्रेन के संप्रेषण में देरी से सही ट्रेन चार्टिंग के लिए निहित ट्रेन के उपयोग का वांछित उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

(अनुलग्नक 30क और 30ख)

### 3.1.2 आईसीएमएस और कोच निरीक्षण प्रणाली के बीच गैर-समेकन

कोच निरीक्षण प्रणाली (सीजीएस) ट्रेन में चढ़ने वाले यात्रियों को ट्रेन संख्या के साथ-साथ इंजन से प्रत्येक कोच की स्थिति दर्शाती है। यद्यपि कोच स्थिति आईसीएमएस में उपलब्ध थी, सीजीएस के साथ समेकन न करने के कारण उ.रे, उ.पू.रे और म.रे के बीच सीजीएस में डाटा की मैनुअल फीडिंग हुई।

### 3.1.3 मैनुअल डाटा फीडिंग/प्रयासों में कपट-आईसीएमएस एवं सीओए

आईसीएमएस नियमावली के अनुसार सीओए और आईसीएमएस एप्लीकेशन सूचना के आदान-प्रदान हेतु एक-दूसरे से आंतरिक रूप से जुड़े हुए हैं। हालांकि एक इंटरफेस होने के बावजूद भी ट्रेन अवरोधन के कारण दोनों मैनुअल एप्लीकेशनों में अनुपयोग हो गए जैसा कि उ.रे, द.म.रे और द.पू.म.रे में देखा जा सकता है।

इस प्रकार, आईसीएमएस और अन्य एप्लीकेशनों के बीच समेकन पूर्ण और प्रभावी नहीं था जिसके कारण अलग-अलग एप्लीकेशनों में एक ही प्रकार के डाटा इकट्ठे हो गए जिसमें अतिरिक्त श्रमबल का उपयोग और विसंगतियों की पूरी संभावना निहित थी। इसके अलावा विसंगतियाँ बताने वाला एमआईएस होने के बावजूद रेलवे द्वारा सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गई और एमआईएस का प्रयोग नहीं किए जा रहे थे।

## 3.2 आईसीएमएस और पीआरएस के बीच डाटा में भिन्नता

### 3.2.1 सार्वजनिक समय-सारिणी में अंतर

यद्यपि आईसीएमएस पीआरएस से जुड़ा है, आईसीएमएस में ट्रेन प्रोफाइल बनाते समय सारिणी विवरण आईसीएमएस में स्पष्ट नहीं थे। समय सारिणी विवरण पीआरएस और आईसीएमएस में भी थे। 18 फरवरी 2016 के आईसीएमएस-पीआरएस सार्वजनिक समय सारिणी (पीटीटी) के भिन्न सार<sup>1</sup> की समीक्षा से पता चला कि सभी क्षेत्रीय रेलवे में आईसीएमएस और पीआरएस की सार्वजनिक समय सारिणी के बीच भिन्नता के 421 उदाहरण थे। यह भिन्नता सभी क्षेत्रीय रेलवे में 23 मार्च 2016 को 368 ट्रेनों के संबंध में दुबारा देखी गई जो दर्शाता है कि रेल प्रशासन ने दोनों एप्लीकेशनों में समय में अंतर में सुधार हेतु कदम नहीं उठाया।

### 3.2.2 आईसीएमएस और अन्य डाटाबेस में प्रविष्ट दूरियों में अंतर

<sup>1</sup> रिपोर्ट संख्या 981

आईसीएमएस और पीआरएस में प्रविष्ट दूरियों में अंतर देखे गए जो इस प्रकार हैं:

- पूरे में 92 ट्रेनों के लिए आईसीएमएस और पीआरएस डाटाबेस में दूरी में अंतर था। अंतर की रेंज 1.01 किमी से 31.94 किमी तक थी।
- उ.प.रे और उ.रे से संबंधित आईसीएमएस की रिपोर्ट सं. 987 में आईसीएमएस और रेट्स ब्रांच सिस्टम (आरबीएस)<sup>2</sup> के ब्लॉक सेक्शन में दूरी में अंतर था।
- आईसीएमएस में दर्ज विभिन्न स्टेशनों के बीच दूरी की चालू समय सारिणी दूरियों के साथ तुलना के दौरान उ.रे में अभिलेखों के दो सेटों के बीच 2 किमी से 81.59 किमी तक का अंतर था। एक ही मार्ग विवरण वाली तीन जोड़ी ट्रेनों के दूरियों की तुलना से पता चला कि उ.रे में 38 से 9.95 किमी तक का अंतर था।

### 3.3 मास्टर डाटा में कमियाँ

#### 3.3.1 कोच मास्टर डाटा से अनुपलब्ध विवरण

डाटा की अखण्डता सुनिश्चित करने के लिए मास्टर फाइलों में प्रभावी नियंत्रण अनिवार्य है क्योंकि प्रणाली की विश्वसनीयता बहुत हद तक मास्टर डाटा की सटीकता और पूर्णता पर निर्भर करती है। अक्टूबर 205 के लिए आईसीएमएस की मास्टर फाइलों के मूल्यांकन के दौरान यह देखा गया कि

- आईसीएमएस क्षेत्रीय रेलवे के लिए कोचों के अभिलेखों की ताजी स्थिति की जानकारी देते हुए एक ऑनलाइन रिपोर्ट 'मिसिंग कोच मास्टर' गोजवार, वाहन प्रकार-वार (पीसीवी और ओसीवी सभी) प्रदान करती है जिसके लिए महत्वपूर्ण विवरण जैसे बेस डिपो, बेस कार्यशाला, स्थापन डाटा, अधिकतम गति, स्वामित्व मंडल, पीओएच शेष माह इत्यादि आवश्यक है। 8 मार्च 2016 की रिपोर्ट की जांच के दौरान यह देखा गया कि सभी क्षेत्रीय रेलवे के 6845 अभिलेखों के संबंध में शून्य (उ.प.रे) से 720 (उ.रे) तक के मूल विवरण गायब थे।
- आईसीएमएस में रक्षा स्वामित्व वाले दो<sup>3</sup> प्रकार के कोचों के विवरण नहीं थे जबकि इसे रक्षा मंत्रालय द्वारा 2014 में रेलवे बोर्ड को बताया गया था। इस प्रकार डाटा अपूर्ण था।

#### 3.3.2 पीसीवी प्रकार के कोचों की क्षमता का गैर संग्रहण

<sup>2</sup> आईआर में मार्गों और दूरियों का एक डाटाबेस

<sup>3</sup> एमएलएसीसीडब्ल्यू और एमजीएससीएनवाई

सभी क्षेत्रीय रेलवे से संबंधित कोच टाइप मास्टर डाटा के विवरण वाली आईसीएमएस तालिका के विश्लेषण से पता चला कि 93 प्रकार के पीसीवी (यात्री वहन वाहन) की कोच क्षमता वाले कोचों को कोच टाइप मास्टर तालिका में परिभाषित नहीं किया गया था। 48 प्रकार के कोचों की कोच क्षमता डाटाबेस में चिह्नित/परिभाषित किए गए थे, किन्तु उनकी सीट/बर्थ क्षमता को परिभाषित नहीं किया गया था। दस प्रकार के कोचों को मास्टर डाटाबेस में कोचों की समेकित श्रेणी के रूप में परिभाषित/चिह्नित किया गया था (अर्थात् उनके पास दो प्रकार की श्रेणियाँ थी), लेकिन छः प्रकार के कोचों के संबंध में दोनों श्रेणियों के लिए सीट/बर्थ की संख्या मास्टर डाटा में परिभाषित/चिह्नित नहीं की गई थी।

यदि कोच के बारे में मूल जानकारी अर्थात् इसकी बर्थ/सीट क्षमता को ठीक से संग्रहीत नहीं किया जाता है तो कोच डाटा का उसके ईष्टतम उपयोग हेतु प्रयोग नहीं किया जा सकता है।

### 3.3.3 मास्टर डाटा में लोको संख्या विवरण की अनुपलब्धता

जैसा कि लेखापरीक्षा के दौरान क्रिस के साथ चर्चा की गई थी, लोको का मास्टर डाटा एफओआईएस से आईसीएमएस में डाला जाता है। यह देखा गया कि 11 अलग-अलग लोको संख्या वाले 1101 अभिलेख थे जो लोको मास्टर डाटा में प्रदर्शित नहीं हो रहे थे।

आगे आईसीएमएस में लोको स्थिति रिपोर्ट के संबंध में इन 11 लोको के विश्लेषण से पता चला कि यात्री सेवा और शेष लोको से जुड़ा केवल एक लोको (सं. 40241) या तो माल सेवा से जुड़ा था अथवा आईसीएमएस रिपोर्ट में विवरण उपलब्ध नहीं थे। सीओए - आईसीएमएस - लोको तालिका के डाटा विश्लेषण से आगे पता चला कि 83396 अभिलेखों में से 2916 अभिलेखों से संबंधित 203 लोको, लोको मास्टर डाटा में उपलब्ध नहीं थे। द.पू.रे में आईसीएमएस लोको स्थिति रिपोर्ट में इन लोको के नमूना जांच से पता चला कि उनमें से कई लोको आईसीएमएस रिपोर्ट में उपलब्ध नहीं थे अथवा अन्य लोको माल सेवाओं से जुड़े थे। इस प्रकार लोको मास्टर डाटा अपूर्ण था।

### 3.4 कोच/ट्रेन/लोको में आरोपित कमियाँ

निम्नलिखित एप्लीकेशन नियंत्रण कमजोर पाए गए जिसके परिणामस्वरूप अपूर्ण और गलत डाटा सृजन हुआ।

#### 3.4.1 कोच डाटा का गैर-सत्यापन

रेलवे बोर्ड के आदेश (मई 2016) के अनुसार, आईआरएस और स्टील बॉडी कोचों की उपयोग अवधि क्रमशः 30 और 25 वर्ष निर्धारित की गई है। चूँकि निर्माण तिथि दी गई तिथि तक कोच की उपयोग अवधि की गणना का आधारभूत डाटा है, इसे मास्टर डाटा में प्रत्येक कोच में उपलब्ध होना चाहिए। कोच का परित्याग कोच की निर्माण तिथि पर निर्भर करता है। कोच मास्टर डाटा के विश्लेषण से पता चला कि

- सभी क्षेत्रीय रेलवे में, आईसीएमएस डाटाबेस में 2445 कोचों का निर्माण वर्ष नहीं था जिसके कारण कोचों की आयु-वार विवरण से संबंधित गलत एमआईएस रिपोर्ट सृजित हुई। आईआर में 30 वर्ष से 50 वर्ष तक की अवधि के 1205<sup>4</sup> समाप्त उपयोग अवधि वाले कोच थे।
- 315<sup>5</sup> कोचों के संबंध में कोच फैक्ट्री प्रारम्भ तिथि कोच निर्माण तिथि से पूर्व की थी।
- सभी क्षेत्रीय रेलवे के 71447 कोचों में से 697<sup>6</sup> कोचों की सेवा में आने की तिथि उनके निर्माण तिथि से 01 से 33 वर्ष पूर्ण दर्शाए गए थे। उ.म.रे के तीन कोचों की स्थापन तिथियाँ वर्ष 2019 और 2020 के बीच थीं। नमूना जाँच से पता चला कि 12<sup>7</sup> कोचों में अवैध स्थापन तिथियाँ थीं जैसे “01/01/0200”, “31/12/2114” आदि।
- 11 क्षेत्रीय रेलवे में मास्टर डाटा में 43<sup>8</sup> कोचों की स्थापन तिथियाँ कोच फैक्ट्री आने की तिथि से पूर्व की थीं और अंतर एक दिन से 109267 दिनों तक का था, जो तर्कपूर्ण नहीं था।
- कोच मास्टर तालिका में 71447 कोचों में से 68673 कोच डिवीज़न विवरण संग्रह किया गया और शेष 2774 कोच डिवीज़न विवरण उपलब्ध नहीं थे। पूरे में प्रणाली में हावड़ा (HWH) को खड़गपुर (KGP) डिवीज़न के अंतर्गत दर्शाया गया था जबकि खड़गपुर डिवीज़न द.पू.रे से संबंधित है।

उपरोक्त से कोचों की प्रमाणित स्थिति के लिए सत्यापन जांच में कमी का पता चला जिससे रेलवे प्रशासन कोचों के ईष्टतम उपयोग हेतु पूर्ण सूचित निर्णय ले सकता था।

<sup>4</sup> कुल 1205: म.रे-373, पू.त.रे-34, पू.म.रे-36, पू.रे-54, आई.आर-16, कों.रे-7, उ.म.रे-44, उ.पू.रे-28, उ.सी.रे-28, उ.रे-187, प.म.रे-33, द.म.रे-36, द.पू.म.रे-30, द.पू.रे-116, द.रे-5, द.प.रे-27, प.म.रे-42, प.रे-109

<sup>5</sup> कुल 315: प.म.रे-1, पू.सी.रे-2, प.म.रे-3, द.पू.म.रे-3, उ.पू.रे-4, पू.म.रे-5, पू.त.रे-6, म.रे-14, उ.म.रे-17, द.प.रे-20, द.म.रे-23, द.रे-23, द.पू.रे-24, प.रे-24, उ.रे-36 और पू.रे-110

<sup>6</sup> कुल 697: पू.त.रे-2, कों.रे-2, पू.म.रे-5, उ.पू.रे-5, द.पू.रे-6, प.म.रे-7, प.म.रे-10, उ.म.रे-11, द.रे-13, पू.रे-15, द.पू.म.रे-17, पू.सी.रे-22, प.रे-62, द.प.रे-83, म.रे-94, द.म.रे-144 और उ.रे-199

<sup>7</sup> कुल 12: उ.पू.रे-3, पू.रे-5, उ.रे-2, द.म.रे-1 और द.प.रे-1

<sup>8</sup> कुल 43: .म.रे-1, पू.म.रे-1, प.म.रे-1, द.पू.म.रे-2, प.रे-2, पू.त.रे-4, द.पू.रे-4, द.रे-5, उ.रे-6, द.म.रे-8, उ.पू.रे-9

(अनुलग्नक 31)

**3.4.2 अवैध कोच संख्या**

अप्रैल 1996 में, रेलवे बोर्ड ने पाँच अंकीय कोच संख्या प्रणाली का प्रावधान किया। पहले दो अंक कोच का निर्माण वर्ष और अगले तीन अंक कोच का प्रकार और व्यक्तिगत संख्या दर्शाते थे।

सभी क्षेत्रीय रेलवे के कोच संख्याओं के विश्लेषण से पता चला कि 3325<sup>9</sup> मामलों में कोच संख्या पांच अंकों से कम थे और 13069<sup>10</sup> मामलों में पाँच अंकों से अधिक थे। नमूना जाँच से यह भी पता चला कि पहले दो अंक का निर्माण वर्ष नहीं दर्शाते थे। इस प्रकार कोच क्रमांक प्रणाली मौजूदा आदेशों के अनुसार नहीं थी।

**3.4.3 कोच परित्याग विवरण में विसंगति**

4629 कोचों के परित्याग विवरण से संबंधित तालिका के विश्लेषण से पता चला कि 328<sup>11</sup> कोचों के लिए तालिका में दो अभिलेख थे और परित्याग की दो अलग-अलग तिथियाँ थीं। हालांकि, एक अभिलेख में कोच की स्थिति 'परित्याग की सिफारिश' (कोड – RECDMN) थी और दूसरे अभिलेख में स्थिति 'परिव्यक्त' थी। इस प्रकार तालिका में कोचों के परित्याग की अवैध तिथियाँ निहित थीं।

15 क्षेत्रीय रेलवे में 231<sup>12</sup> घटनाओं में यह देखा गया कि कोच का परित्याग वर्ष "2099" उल्लिखित था जो वास्तविक नहीं था और इसने इनपुट नियंत्रणों में कमियाँ दर्शाईं। यह भी देखा गया कि क्षेत्रीय रेलवे का नाम कार्यशाला के नाम के स्थान पर दर्ज था जिसमें कोचों का परित्याग किया गया था जिससे डाटा इनपुट सत्यापन हेतु नियंत्रण में कमी का पता चला। (प.रे, उ.रे)।

**3.4.4 पीओएच नियत वर्षों में भिन्नता/कमियाँ**

पीओएच अभिलेख डाटा और कोच मास्टर डाटा के विश्लेषण से ऐसी घटनाओं का पता चला जहाँ पीओएच नियत वर्षों के डाटा कोच मास्टर तालिका में दर्ज थे और पीओएच अभिलेख तालिका समरूप नहीं थे (प.रे, उ.रे)। नमूना जाँच से पता चला कि 55 घटनाओं में कोच निर्माण वर्ष और कोच पीओएच नियत वर्ष एक ही थे।

<sup>9</sup> कुल 3325: कॉ.रे-13, उ.म.रे-34, आई.आर-38, प.म.रे-42, द.रे-45, द.प.रे-47, द.म.रे-51, पू.रे-83, पू.त.रे-84, उ.पू.रे-91, पू.म.रे-108, द.पू.रे-124, प.म.रे-192, द.पू.म.रे-219, प.रे-319, म.रे-372, उ.रे-524, पू.सी.रे-939

<sup>10</sup> कुल 13069: कॉ.रे-3, पू.सी.रे-4, प.म.रे-4, प.म.रे-11, पू.म.रे-16, उ.म.रे-24, आई.आर-41, म.रे-50, द.प.रे-51, द.पू.म.रे-176, उ.पू.रे-241, पू.रे-415, द.म.रे-444, पू.त.रे-939, उ.रे-1126, द.रे-1469, द.पू.रे-3214, प.रे-4841

<sup>11</sup> उ.रे-72, द.पू.रे-90, पू.म.रे-68, पू.रे-34, द.रे-31, प.रे-17, द.पू.म.रे-5, प.म.रे-5, द.म.रे-2, पू.सी.रे-2, पू.त.रे-2

<sup>12</sup> कुल 231: द.म.रे-1, द.पू.म.रे-1, प.म.रे-1, उ.पू.रे-2, उ.म.रे-3, पू.सी.रे-3, प.म.रे-3, पू.रे-4, उ.रे-5, प.रे-5, पू.त.रे-17, द.प.रे-35, द.पू.रे-40, म.रे-42, कॉ.रे-69

### 3.5 ट्रेन/लोको डाटा का गैर-सत्यापन

#### 3.5.1 ट्रेन पाइपलाइन पुष्टि डाटा सत्यापन के नियंत्रण में कमी

नौ<sup>13</sup> क्षेत्रीय रेलवे के स्वामित्व वाली 666 ट्रेनों के संबंध में ट्रेन पाइपलाइन (अर्थात् ट्रेनों का मार्ग विवरण) की पुष्टि थी, लेकिन पुष्टि का समय दर्ज नहीं था और सभी क्षेत्रीय रेलवे की 3325 ट्रेनों में ट्रेन पाइपलाइन पुष्टि स्थित फ्लैग N था। इस प्रकार, प्रणाली में अपूर्ण और असंगत सूचना दर्ज की जा रही थी और सूचना एकत्रण हेतु पर्याप्त सत्यापन नियंत्रणों का अभाव था।

#### 3.5.2 ट्रेनों के अवरोधन हेतु पूर्ण विवरण दर्ज न करना

ट्रेनों के अवरोधन के मामले में आईसीएमएस रेल प्रशासन द्वारा सुधारात्मक कदम उठाने हेतु उनको अवरोधन का कारण दर्ज करने की सुविधा प्रदान करती है। ट्रेन अवरोधन डाटा के विश्लेषण से पता चला कि 364738 लेन-देन में सभी क्षेत्रीय रेलवे के 296 लेन-देन में अवरोधन/ट्रेन हानि के लिए अवरोधन कोड (कारण) दर्ज थे लेकिन अवरोधन उप कोड/उप-कारण दर्ज नहीं थे। उदाहरणार्थ: मौसम के कारण अवरोधन (अवरोधन कोड -डब्ल्यूईए<sup>14</sup>) के चार उप कारण (अवरोधन उप कोड) थे लेकिन प्रणाली में मौसम के उप कारणों को दर्ज करने पर जोर नहीं दिया गया। आगे यह भी देखा गया कि सभी क्षेत्रीय रेलवे के 590 मामलों में अभ्युक्तियाँ दर्ज नहीं की गई थी।

(अनुबंध 32)

#### 3.5.3 लोको का गलत विवरण

लोको टाइप तालिका में WDM3D प्रकार के लोको का विवरण 'XXXXXXXXXXXXXXXXXX' के रूप में दर्ज था। 14 क्षेत्रीय रेलवे में WDM3D प्रकार के 484<sup>15</sup> लोको थे जिसके लिए विवरण सुनिश्चित नहीं किया जा सकता।

#### 3.5.4 फिट कोचों के रूप गलत मार्किंग के कारण खराब कोचों का संचालन

पू.सी.रे के कटिहार स्टेशन में यह देखा गया कि कोच सं. ECR WGSCN 02244 (पू.म.रे का) 30 जनवरी 2016 को 15:36 बजे खराब घोषित किया गया था। ट्रेन

<sup>13</sup> उ.पू.रे-5, द.रे-30, उ.रे-31, द.म.रे-34, द.पू.म.रे-73, पू.सी.रे-92, म.रे-107, प.म.रे-120, प.रे-174

<sup>14</sup> WEA(मौसम) - FOG (धुँआ), FL(बाढ़), CY(चक्रवात), LD(भू-स्खलन)

<sup>15</sup> कुल 484: द.प.रे-7, पू.त.रे-14, द.पू.रे-15, पू.रे-21, उ.म.रे-23, पू.सी.रे-26, उ.पू.रे-31, प.रे-43, पू.म.रे-45, उ.रे-50, द.रे-50, द.म.रे-51, प.म.रे-51, म.रे-57

की जाँच से पता चला कि कोच में भारी मरम्मत की आवश्यकता थी और इसे इसके स्वामित्व वाले क्षेत्रीय रेलवे को भेजा जाना था। कोच संचालन के लिए खराब कोच फिट करार दिया गया और रेक से जोड़ने के लिए भेज दिया गया। इस प्रकार, खराब कोच को संचालन हेतु गलत तरीके से फिट करार दिया गया और संचालन अवधि के दौरान आईसीएमएस में कोच की गलत स्थिति दर्शाई गई। यही स्थिति प.रे और द.म.रे में भी देखी गई। इससे पता चला कि प्रयोक्ताओं को आईसीएमएस में खराब कोचों के प्रबंधन हेतु अपनाई जाने वाली प्रक्रियाओं की जानकारी नहीं थी।

### 3.6 स्टेशनों, डिवीज़न, यार्ड, बेस डिपो, अंतरण स्टेशन और खराब कोचों के डाटा में विसंगतियाँ

#### 3.6.1 स्टेशन विवरण

सभी क्षेत्रीय रेलवे के 12310 चिह्नित स्टेशनों में से 4685 स्टेशनों को वैध नहीं करार दिया गया था क्योंकि उनका वैल्यू शून्य था और इसमें वैध कोड वाले स्टेशन भी शामिल थे जैसे कि JUC (जालंधर सिटी), PWL (पलवल), DR (दादर), PNVL (पनवेल) स्टेशन आदि। सभी क्षेत्रीय रेलवे के 7625 वैध स्टेशनों में से आईआर के 47 डिवीज़नों में 143 स्टेशनों के दो से चार स्टेशन नाम थे। अपर्याप्त डाटा सत्यापन के कारण आईआर के 67 डिवीज़नों में 289 स्टेशन नामों वाले अलग-अलग स्टेशन कोड के साथ 585 दोहरे स्टेशन नाम की घटनाएँ देखी गईं।

7525 स्टेशनों के दोनों छोर “End1”/“END1” और “End2”/“END2” के रूप में परिभाषित थे जिससे स्टेशन के समुचित निर्देश/छोर का पता नहीं चल रहा था। आईआर के 73 डिवीज़नों के 3668 कर्षण चिह्नित नहीं थे।

द.रे में ट्रेन सं. 12898 के प्रोफाइल के तहत प्रदर्शित स्टेशन का नाम पॉण्डिचेरी अभी भी है, जबकि इसका नाम 2006 के दौरान ही बदल कर पुदुच्चेरी हो चुका है।

उ.प.रे में 345 अभिलेखों के विश्लेषण से पता चला कि आठ और 63 लोको के लिए कोड क्रमशः GIM और PUEJ दर्शाए गए थे, लेकिन उ.प.रे के क्षेत्राधिकार में ऐसे कोड वाला ऐसा कोई बेस डिपो नहीं था।

#### 3.6.2 यार्ड डाटा में कमियाँ

उ.रे और द.म.रे के यार्डों को गलत तरीके से अन्य क्षेत्रीय रेलवे के अंतर्गत बताया गया था। प.रे के दो यार्डों को गलत तरीके से म.रे का स्टेशन कोड दिखाया गया



था। इसी प्रकार, प.रे में डिवीजन/यार्ड के साथ स्टेशन का गलत मानचित्र देखा गया। सूरत यार्ड को मुंबई सेंट्रल की बजाए वड़ोदरा डिवीजन में दर्शाया गया था वड़ोदरा स्टेशन यार्ड वड़ोदरा की बजाए गलत तरीके से मुंबई सेंट्रल के अंतर्गत दर्शाया गया था। पू.म.रे में यार्डों के गलत मैपिंग के कई उदाहरण देखे गए। मुगलसराय (MGS) डिवीजन के तहत यार्ड कोड YD को छः अलग-अलग स्टेशनों के लिए दर्शाया गया था जबकि ऐसा यार्ड कोड मुगलसराय डिवीजन में उपलब्ध था।

### 3.6.3 इंटरचेंज स्टेशन डाटा में कमियाँ

पाँच क्षेत्रीय<sup>16</sup> रेलवे में यह देखा गया कि 11 इंटरचेंज स्टेशन डिवीजनों के बीच गलत दर्शाए गए थे। उनमें से कुछ तो जोन से संबंधित ही नहीं थे। द.प.रे में 34 इंटरचेंज स्टेशनों में से 28 से संबंधित डाटा/जानकारी गलत थी।

### 3.6.4 खराब कोचों के कई/दोहरे अभिलेख

खराब संचालन विवरणों से संबंधित वर्ष 2015 के डाटा विश्लेषण से पता चला कि समान कोच आईडी, समान कोच घटना, समान कोच घटना तिथि, समान खराब कोच आईडी, समान स्टेशन 2 से 33 बार तक कई बार दर्ज किए गए थे। इस प्रकार, दोहरी प्रविष्टियों को रोकने में यह प्रणाली विफल रही।

## 3.7 अन्य क्षेत्र जहां डाटा तर्कहीन/अवैध पाए गए

### 3.7.1 नकारात्मक लाइ ओवर अवधि

लाइ ओवर अवधि वह अवधि है जिसके दौरान रेल को निर्धारित ट्रेनों के लिए इसके उपयोग के बीच स्टेशन या यार्ड में अनुप्रयुक्त रखा जाता है। आईसीएमएस<sup>17</sup> के अनुसार, 21<sup>18</sup> रेल लिंक की लाइ ओवर अवधि थी जो तर्कपूर्ण नहीं था।

### 3.7.2 संचालन विवरण दर्ज न करना तथा हल्के इंजन के संचालन हेतु अवैध कारण दर्शाया जाना

हल्के इंजन संचालन संबंधी डाटा वाली आईसीएमएस तालिका के विश्लेषण के दौरान द.पू.रे और उ.रे. के संबंध में यह देखा गया कि हल्के इंजनों का सभी

<sup>16</sup> उ.रे - ओखला और पानीपत, द.म.रे - नेल्लोर और तेनाली जं., पू.म.रे - सिमरिया और पटना, द.पू.रे - खड़गपुर और अहमदनगर और पू.रे - बैरकपुर और कल्याणपुर

<sup>17</sup> रिपोर्ट संख्या 962 (दिनांक 20.06 2016)

<sup>18</sup> उ.रे-1, म.रे-1, पू.म.रे-2, पू.रे-4, उ.म.रे-1, पू.सी.रे-2, द.पू.रे-1, द.रे-6, द.प.रे-3

संचालन आईसीएमएस में दर्ज किया गया था। पू.रे, उ.म.रे और पू.म.रे से संबंधित डाटा में 66, 79 और 1228 अभिलेखों में क्रमशः गलत कारण जैसे 0, 1, 11, 111, LE आदि दर्शाए गए थे।

### 3.7.3 “तिथि से सत्यापन” और “तिथि तक सत्यापन” फील्ड में सत्यापन का अभाव

सीओए को भेजे गए ट्रेन सत्यापन विवरण से संबंधित डाटा (अर्थात डाटा जो पाइपलाइन तालिका में थी) के विश्लेषण से पता चला कि 252 ऐसे अभिलेख थे जहां ट्रेन की “तिथि तक सत्यापन” की तिथि “तिथि से सत्यापन” के पूर्व थी और अंतर 1 दिन से 184 दिनों तक का था। यह इन दो तिथियों पर इनपुट नियंत्रण का अभाव दर्शाता है।

### 3.7.4 आईसीएमएस में अवैध डाटा प्रविष्टि

- ट्रेन अवरोधन<sup>19</sup> डाटा वाली तालिका में ऐसी घटना देखी गई जहां सेक्शन कोड अर्थात् BXN-BXN, SHM-SHM, ASR-ASR, ANVT-ANVT विभिन्न ट्रेन संख्याओं के प्रति दर्शाए गए थे जबकि स्टेशन कोड अलग होने चाहिए थे। (द.पू.रे, उ.रे)
- मार्गस्थ लोको खराबी से संबंधित डाटा में ऐसे उदाहरण देखे गए जहां ट्रेन संख्या में संख्या की जगह अक्षर थे।
- ट्रेन सं.<sup>20</sup> फील्ड में अवैध डाटा थे (जैसे-, 00000,00, A, P, B, S, D./WL इत्यादि)।

### 3.8 मरम्मत, अनुरक्षण और अवमूल्यन प्रभारों का गैर-अद्यतन

भारतीय रेल वित्त संहिता भाग I के पैरा 869 के अनुसार, कार्यगत व्यय जैसे- मरम्मत, कार्यशाला अनुरक्षण, अवमूल्यन और इंजन पर ब्याज प्रभार जब इंजन आवर आउटेज के आधार पर और कुल अर्जित किमी के आधार पर यात्री कोचों के प्रावधान पर, अंतर रेलवे समायोजन किया जाना चाहिए, जब रैक/यात्री कोच एक से अधिक रेलवे प्रणाली में चल रहे हों।

आईसीएमएस रिपोर्ट<sup>21</sup> के साथ-साथ चार<sup>22</sup> क्षेत्रीय रेलवे में लेखा विभाग के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि आईसीएमएस रिपोर्टों का उनके मौजूदा रूप में उपयोग

<sup>19</sup> Dy\_ट्रेन\_अवरोधन

<sup>20</sup> तालिका नाम लोको सीओए\_MU\_लोको\_प्रशिप\_ON\_प्रस्थान

<sup>21</sup> रिपोर्ट संख्या 808 और 1521

<sup>22</sup> उ.म.रे, पू.म.रे, उ.रे, पू.रे

नहीं गया था क्योंकि उपरोक्त उल्लिखित अवयवों के लिए प्रभार मौजूदा ओडश<sup>23</sup> के अनुसार आईसीएमएस में अद्यतित नहीं पाए गए और प्रभारों की गणना मैनुअली की जा रही थी।

रिपोर्ट सं. 1521 के संबंध में यह देखा गया कि मरम्मत एवं अनुरक्षण की दरें तथा अवमूल्यन प्रभार परिवर्तनशील नहीं थे अर्थात् आईसीएमएस रिपोर्ट सं. 1521 में समान दर दर्शाई गई जबकि रिपोर्ट अलग-अलग समय/वर्ष की थी, जबकि दर अलग-अलग थे। इस प्रकार, रिपोर्ट में अलग-अलग अवधि/वर्षों के लिए दी गई सूचना गलत थी।

(अनुबंध 33)

### 3.9 सहायता सेवार्यें

अक्टूबर 2014 से अक्टूबर 2015 तक के विभिन्न रेलवे के संबंध में 505 आईसीएमएस शिकायतें/परिवाद थे जिनका समाधान नहीं किया गया था और वे 7 अक्टूबर 2015 तक निपटान हेतु लंबित थे। 505 शिकायतों/परिवादों में से 256 शिकायतें/परिवाद 7 अक्टूबर 2014 से 01 अप्रैल 2015 के बीच दर्ज किए गए थे अर्थात् वे छः माह से 12 माह तक पुराने थे और सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गई थी। ऐसी शिकायतें सभी क्षेत्रीय रेलवे<sup>24</sup> के संबंध में थी। (अनुबंध 34)

*उपरोक्त निष्कर्षों ने दर्शाया कि डाटा सटीकता, निरंतरता और पूर्णता सुनिश्चित करने हेतु आईसीएमएस में पर्याप्त एप्लीकेशन नियंत्रणों का अभाव था। आईसीएमएस और अन्य एप्लीकेशनों के बीच एकीकरण भी बहुत प्रभावी नहीं था जिससे संचालन/डाटा इनपुट में मैनुअल हस्तक्षेप को रोका जा सके।*

एक्जिट कॉन्फ्रेंस (अक्टूबर 2016) के दौरान रेलवे बोर्ड लेखा परीक्षा टिप्पणियों के साथ सहमत थे। पीआरएस और ICMS में टाइम टेबल डाटा में बेमेल के संबंध में यह कहा गया है कि बेमेल सुधारने के लिए सुधारात्मक कार्रवाई किया जा रहा है।

<sup>23</sup> रेलवे बोर्ड ने दिनांक 30.04.2015 और 21.04.2016 के पत्र सं. F(C) /2003/27/1 द्वारा वर्ष 2015 और 2016 के लिए इन अवयवोंके समायोजन के प्रभारों का दर परिचालित किया था।

<sup>24</sup> कोंकण रेलवे, इंटिग्रेटेड कोच फैक्ट्री और रेलवे बोर्ड सहित