

अध्याय 5 निष्कर्ष एवं सिफारिशें

यद्यपि आईसीएमएस के माध्यम से ट्रेनों की समय-पालन की मॉनिटरिंग की जा रही है, मानवीय हस्तक्षेप अभी भी जारी है जिसका दर्ज किए गए डाटा की गुणवत्ता और सामयिकता पर प्रभाव पड़ता है। सभी गाड़ियों का पूर्ण डाटा आईसीएमएस में उपलब्ध नहीं था और कुछ गाड़ियों जैसे कि विचलन की गई गाड़ियां, कुछ क्षेत्रीय रेलवे में ईएमयू गाड़ियां, के संचालन की सूचना सभी गाड़ियों के समय-पालन की मॉनीटरिंग हेतु आईसीएमएस के माध्यम से नहीं की जा रही थी।

विभिन्न स्टेशनों पर गाड़ी के आगमन/प्रस्थान के ब्यौरों को नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग (सीओए) में हस्त्य रूप से भरा जाता है और फिर आईसीएमएस में अद्यतित किया जाता है। इस डाटा को अंत में राष्ट्रीय गाड़ी पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस) में दर्शाया जाता है जहां यात्री वास्तविक समय में गाड़ियों के आगमन और प्रस्थान समय को देख सकते हैं। गाड़ियों के आगमन और प्रस्ताव समय की रिपोर्टिंग में विलम्ब और गाड़ी संचालन के सटीक डाटा की कमी के परिणामस्वरूप यात्रियों को असुविधा हुई और रेलवे प्रशासन हेतु गलत एमआईएस रिपोर्टों का सृजन हुआ जिससे रेलवे प्रशासन द्वारा गाड़ी समय-पालन की मॉनिटरिंग प्रभावित हुई। यह सिफारिश की जाती है कि

- 1. ट्रेने, जिन्हें आईसीएमएस के अंतर्गत कवर नहीं किया गया है, के संचालन की समय-पालन रिपोर्टिंग को भी आईसीएमएस के कार्यक्षेत्र में लाया जा सकता है।*
- 2. ट्रेनों की सटीक और विश्वसनीय सूचना उपलब्ध कराने के लिये ट्रेनों के आगमन/प्रस्थान समय का सटीक और वास्तविक समय अद्यतन सुनिश्चित किया जाना चाहिए।*

वास्तविक समय और ऑनलाइन में कोचिंग स्टाक के साथ-साथ परिसम्पत्ति रख-रखाव की योजना तथा प्रबंधन की मॉनीटरिंग स्थिति को हस्त्य रूप से करना जारी रहा क्योंकि आईसीएमएस में डाटा विश्वसनीय और पूर्ण नहीं पाया गया था। कोच पीओएच और उनकी खराब/अच्छी स्थिति से संबंधित डाटा को समय पर अद्यतित नहीं किया गया था, अतः यह सटीक नहीं था। आईसीएमएस से एमआईएस रिपोर्टों का उपयोग करने की बजाय बड़ी संख्या में रिपोर्टें हस्त्य रूप से तैयार की जा रही थी। दूसरे रेलवे अनुप्रयोगों, जैसाकि पीआरएस, सीओए, सीडीएस एवं सीएमएस, के साथ समेकन प्रभावी नहीं था, जिसके परिणामस्वरूप डाटा अद्यतन मानवीय हस्तक्षेप के माध्यम से किया जा रहा था और यह वास्तविक समय आधार पर

नहीं था। वाहन मार्गदर्शन रिपोर्टों जैसी महत्वपूर्ण रिपोर्टें भी हस्त्य रूप से तैयार की जा रही थी। यह सिफारिश की जाती है कि

3. कोचों की सटीक स्थिति प्राप्त करने हेतु आईसीएमएस के विभिन्न मॉड्यूलों में आगमन/प्रस्थान समय में विसंगतियों का परिशोधन किया जाना चाहिए। सभी कोच डाटा और उनके संचालन के ब्यौरों का सटीक, पूर्ण और समय पर अद्यतन सुनिश्चित किया जाना चाहिए और मैनुअल अभिलेखों पर निर्भरता को धीरे-धीरे कम किया जाना चाहिए।
4. परिवहन मांग की उपलब्धता (जैसे कि प्रतीक्षा सूची में डाले गए यात्री) को आईसीएमएस के माध्यम से वास्तविक समय परिवेश में उपलब्ध कराया जाना चाहिए जिससे कि परिवहन मांग के आधार पर गाड़ी संघटन के संवर्धन, नियोजन को सरल बनाने और विशेष गाड़ियां चलाने में रेलवे को सहायता मिले सके।
5. प्रणाली में कोचों के आइओएच ब्यौरे प्राप्त करने हेतु प्रावधान बनाया जाना चाहिए। कोच पीओएच डाटा, खराब एवं दुरुस्त कोच के डाटा तथा सटीक अद्यतन को और आईसीएमएस के माध्यम से पीओएच/खराब/दुरुस्त प्रचालनों के प्रभावी उपयोग को सुनिश्चित किया जाना चाहिए।
6. आईसीएमएस तथा कर्मादल प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस) के समेकन को पूर्ण वाहन मार्गदर्शन रिपोर्ट बनाने हेतु सुनिश्चित किया जाना चाहिए ताकि आईसीएमएस आउटपुट में मैनुअल हस्तक्षेप से बचा जा सके।
7. आईसीएमएस तथा यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस), आईसीएमएस और नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग (सीओए) और आईसीएमएस एवं कोच डिस्पले प्रणाली (सीडीएस) के बीच समेकन को समय पर डाटा अद्यतन करने तथा मैनुअल हस्तक्षेप से बचने के लिए सुदृढ़ किया जाना चाहिए।

अनुप्रयोग नियंत्रण प्रशासन को आश्वासन देते हैं कि संव्यवहार उचित रूप से अधिकृत, पूर्ण तथा सटीक है और संव्यवहारों की वैद्यता, उनका रख-रखाव और अन्य प्रकार के डाटा इनपुट नियंत्रण मौजूद है। जैसाकि क्षेत्रीय लेखापरीक्षा के दौरान जांच किए गए डाटा और घटित प्रचालनों से देखा गया आईसीएमएस में प्रणाली में डाटा प्रविष्टि के दौरान पर्याप्त इनपुट नियंत्रणों की कमी थी जिसके कारण गलत/अवैध डाटा की प्रविष्टि हुई और इसके कारण त्रुटिपूर्ण मानवीय पर्यवेक्षी नियंत्रण भी हुए। ऐसे नियंत्रणों में कमियों के कारण डाटा सटीकता, निरंतरता और पूर्णता को सुनिश्चित नहीं किया जा सका था।

8. डाटा प्रविष्टि में पर्याप्त वैधीकरण और मैनुअल पर्यवेक्षी नियंत्रणों का विभिन्न प्रकारों के डाटा इनपुट तथा आउटपुट की सटीकता, पूर्णता और वैधता को सुनिश्चित करने के लिए आईसीएमएस में लागू किया जाना चाहिए।

आईटी सुरक्षा त्रुटिपूर्ण थी और प्रत्यक्ष तथा तर्कसंगत एक्सेस नियंत्रणों को सुदृढीकरण की आवश्यकता थी। परिवर्तन प्रबंधन का प्रलेखन नहीं किया गया था और आईसीएमएस में किए गए परिवर्तन करने से पूर्व उचित अनुमोदन लेने के लिए कोई प्रणाली/प्रक्रिया नहीं पाई गई थी, कारबार निरंतरता योजना को अभी पूर्ण रूप से कार्यान्वित किया जाना था।

9. प्रत्यक्ष एवं तर्कसंगत एक्सेस नियंत्रणों को सुदृढ किया जाना चाहिए।

10. परिवर्तन के अद्यतन एवं अनुमोदन के लिए परिवर्तन प्रबंधन प्रक्रियाएं निर्धारित की जानी चाहिए और परिवर्तनों का प्रलेखन करना चाहिए।

11. कारोबार निरंतरता योजना/आपदा बहाली योजना को पूर्णतः कार्यान्वित किया जाना चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि कारोबार की महत्वपूर्ण सूचना और परिसम्पतियां हानि, क्षति और दुरुपयोग से सुरक्षित हैं।

नई दिल्ली

(नंद किशोर)

दिनांक:

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

(शशि कान्त शर्मा)

दिनांक:

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक