

अध्याय 3 भारतीय रेलवे में एकीकृत पे रोल और लेखा प्रणाली के कार्यान्वयन पर समीक्षा

3.1 प्रस्तावना

2000 में, भारतीय रेल (आईआर) ने दो अनुप्रयोगों, पे रोल और स्वतंत्र मॉड्यूल (प्राइम) और उन्नत वित्तीय और रेलवे व्यय प्रबंधन प्रणाली (एफआरइएस) को विकसित और कार्यान्वित किया। प्राइम सभी रेलवे कर्मचारियों के भुगतान, वसूली, अवकाश खाता, भविष्य निधि, पेंशन और अन्य गतिविधियों का निपटान करता है और कॉमन डेटाबेस और सूचना के आदान-प्रदान के लिये यह एफआरइएस के साथ भी जुड़ा है। एफआरइएस ने वित्तीय प्रबंधन क्षेत्रों जैसे बिल पारित करने, बुक कीपिंग, लागत, ईंधन, परिसंपत्ति, निरीक्षण, बजट और वित्त, नकद और वेतन आदि को शामिल किया। ये प्रणालियां मुख्यालय, मंडलों और कार्यशालाओं में स्वतंत्र रूप से चल रही थीं। इन अनुप्रयोगों को री-इंजीनियर किया गया और "एकीकृत पे रोल और लेखा प्रणाली" (आईपीएस) नाम दिया गया।

आईपीएस को रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (क्रिस) द्वारा एकल अनुप्रयोग और एकल डेटाबेस के साथ केंद्रीकृत अर्किट्रेक्चर का उपयोग करके वेब-आधारित अनुप्रयोग के रूप में विकसित किया गया था। यह वेतन, भत्तों, ऋणों आदि के तैयार करने, प्रसंस्करण, बिल पारित करने और लेखांकन में सक्षम है। इसमें चालू लेखा और विनियोजन लेखा और अन्य वित्तीय विवरणों को तैयार करने के अलावा बजटीय नियंत्रण रखने का प्रावधान है। भारतीय रेल में संचालित कू मैनेजमेंट सिस्टम (सीएमएस), एकीकृत सामग्री प्रबंधन प्रणाली (आईएमएमएस), भारतीय रेलवे ई-अधिप्राप्ति प्रणाली (आइआरइपीएस) आदि अन्य विरासत आईटी अनुप्रयोगों के साथ आईपीएस को एकीकृत करने की योजना थी।

वित्तीय और राजकोषीय अनुशासन लाने के अलावा अद्यतन वित्तीय लेनदेन डेटा की प्राप्ति के लिए आईपीएस को कार्यान्वित किया गया था। आईपीएस, डेटा की विश्वसनीयता, पूर्णता और निरंतरता; निर्णय लेने के लिए कई प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमआईएस) रिपोर्ट तैयार करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है।

आईपीएस को चरणों में विकसित और लागू किया गया था। प्रारंभ में, इसे 2008 में पूरे में विकसित और लागू किया गया था। पूरे के बाद 2011-15 के दौरान चार जोनल रेलवे³¹ (क्षेत्रीय रेलों) में इसके अनुप्रयोग को लागू किया गया था। इसके बाद, इसे शेष 11 क्षेत्रीय रेलों में 2016 में शुरू किया गया। आईपीएस के कार्यान्वयन के लिए, क्रिस ने 31 मार्च 2020 तक ₹45.31 करोड़ का व्यय किया है। आईपीएस में 20 मॉड्यूल और 64 उप-मॉड्यूल शामिल हैं। मॉड्यूल के अंतरसंबंध को दर्शाने वाले प्रक्रिया प्रवाह को **परिशिष्ट-ए** में दिखाया गया है।

3.2 पृष्ठभूमि

आईपीएस का कार्यान्वयन आंशिक था। आईपीएस के कई मॉड्यूल/उप-मॉड्यूल पूरी तरह से लागू नहीं किए गए थे। वांछित परिणाम प्राप्त करने के लिए आईपीएस में डेटा सत्यापन, अनुप्रयोग स्तर पर नियंत्रण और आईआर की संहिताओं और नियम पुस्तिकाओं के आवश्यक नियमों एवं प्रावधानों की उपलब्धता में कमियां पाई गईं। प्रधान वित्तीय सलाहकारों (पीएफए) की एक समिति ने आंतरिक जांच तंत्र को मजबूत बनाने के लिए 20 उपायों

³¹ उरे, उपरे, उपरे और पूरे

की सिफारिश की थी (परिशिष्ट ई में महत्वपूर्ण सिफारिशें दिखाई गई हैं)। रेलवे बोर्ड (रेलवे बोर्ड) ने सभी क्षेत्रीय रेलों के पीएफ को सिफारिशों की जांच करने और उन्हें लागू करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने के निर्देश³² दिए (अगस्त 2018)। कुछ सिफारिशों, जैसे ओटीपी की वैधता की अवधि, आईपीएस में उच्च और अवकाश मॉड्यूलों की सक्रियता, मास्टर डेटा को सेनिटाईज करने आदि का कुछ क्षेत्रीय रेलों में अनुपालन नहीं किया गया था।

पूरीरे के लेखा विभाग में ₹4.33 करोड़ की धोखाधड़ी की सूचना रेलवे बोर्ड को दी गई थी। संबंधित स्टाफ द्वारा आईपीएस तक बगैर बाधा के पहुंच के कारण यह धोखाधड़ी हुई। इसके अलावा, लेखा विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता में यथा निर्धारित अपेक्षित जांच और अन्य प्रवाधानों का अनुसरण नहीं किया गया था। दमरे में एक अन्य मामले में ₹2.20 करोड़ की धोखाधड़ी का पता चला, जहां एक लेखा सहायक द्वारा 27 फर्जी फार्मा बिल पारित किए गए थे।

इस पृष्ठभूमि में, यह लेखापरीक्षा आईपीएस के कार्यान्वयन और प्रबंधन की स्थिति का आकलन करने के लिए की गई थी। वांछित परिणाम प्राप्त करने में आईपीएस की पर्याप्तता के प्रति उचित आश्वासन प्राप्त करने का प्रयास लेखापरीक्षा में किया गया था। लेखापरीक्षा ने आईपीएस में शामिल/प्रयुक्त विभिन्न व्यावसायिक कारोबार प्रक्रिया नियमों का पालन करने में आईपीएस की दक्षता और प्रभावशीलता पर भी ध्यान केंद्रित किया। सिस्टम द्वारा संसाधित और उत्पादित डेटा की विश्वसनीयता का आकलन करने के लिए कंप्यूटर आधारित लेखापरीक्षा तकनीकी जैसे IDEA और MS EXCEL का उपयोग करते हुये विश्लेषणात्मक समीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा के दायरे क्षेत्र में आईपीएस में डेटा (31 मार्च 2020 तक अद्यतन किए गए) की नमूना जांच और डेटा का विश्लेषण शामिल किया गया। बिल इकाइयों (बीयू), व्यय इकाइयों (एसयू), वाउचर, पेंशन मामलों आदि के संबंध में नमूना चयन का विवरण **परिशिष्ट - बी** में दर्शाया गया है।

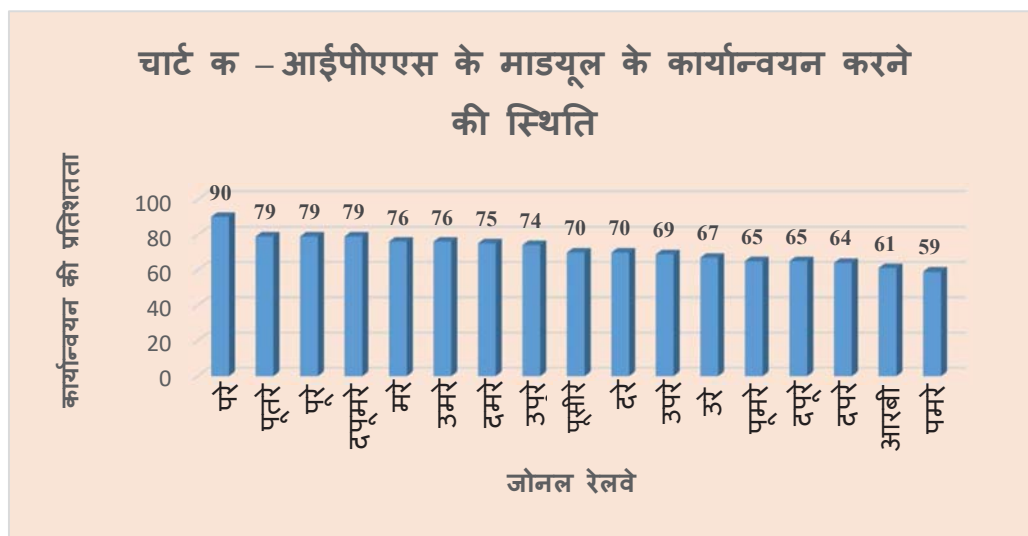
3.3 आईपीएस के कार्यान्वयन की स्थिति

एकीकृत पे रोल एवं लेखा प्रणाली (आईपीएस) का उद्देश्य सभी क्षेत्रीय रेलों में कार्मिकों और वित्तीय सूचना के संग्रहण, प्रसंस्करण, भंडारण, लेखांकन में एकरूपता लाना था। कार्यात्मकता के आधार पर, आईपीएस के विभिन्न मॉड्यूल मूल रूप से दो कार्य करते हैं - पेरोल और लेखा। पेरोल सम्बंधी कार्य जैसे पे रोल, संवर्ग, बिजली, क्वार्टर, ऋण और अग्रिम आदि मॉड्यूलों के माध्यम से किए जाते हैं। लेखा कार्य बुक्स, बजट, पेंशन, उच्चत, भंडार लेखा आदि मॉड्यूलों के माध्यम से किए जाते हैं।

विभिन्न उप-मॉड्यूलों का सफल कार्यान्वयन उनके मुख्य मॉड्यूल के दक्ष कार्यचालन कुशल कार्यप्रणाली के लिए सर्वोपरि महत्व का है। मुख्य मॉड्यूलों का कार्यचालन भी एक दूसरे से जुड़े हुये हैं। एक मॉड्यूल के कार्यान्वयन की सीमा इन मॉड्यूलों के बीच डेटा के निर्बाध प्रवाह के अभाव के कारण दूसरे के परिणाम को प्रभावित करती है। मॉड्यूल की प्रभावकारिता मुख्य रूप से विरासत प्रणालियों से डेटा की पूर्ण और सही पोर्टिंग, आईपीएस में उचित सत्यापन जांच और इन-बिल्ट कारोबारी प्रक्रिया नियमों पर निर्भर करती है। विभिन्न मॉड्यूल और उनके उप-मॉड्यूल **परिशिष्ट - सी** में दिखाए गए हैं।

³² आरबीए सं. 92/2018 पत्र संख्या 2018/एसी II (सीसी)/आईपीएस/37/9 दिनांक 27.8.2018

क्षेत्रीय रेलों में 31 मार्च 2020 तक लेखांकन इकाइयों की संख्या एवं क्रियान्वित मॉड्यूलों की संख्या के गुणक तथा क्षेत्रीय रेलों की कुल संख्या और कुल मॉड्यूलों की संख्या का अनुपात नीचे चार्ट-ए में दिखाया गया है:



लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय रेलों की 173 लेखांकन इकाइयों (एयू) में आईपीएस के विभिन्न मॉड्यूलों और उप-मॉड्यूलों के कार्यान्वयन की नमूना जांच की। इसमें पता चला कि क्षेत्रीय रेलों के कई एयू में क्वार्टर, बिजली, प्रोत्साहन और यातायात जैसे मॉड्यूल लागू नहीं किए गए थे। इसी प्रकार, संस्वीकृति पुस्तिका, अवकाश एवं चालू भत्ते उप-मॉड्यूल आदि को भी कुछ क्षेत्रीय रेलों में लागू नहीं किया गया था जैसा कि **परिशिष्ट ई** और **अनुलग्नक-8** में दिखाया गया है।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने बताया (जून 2021) कि सभी मॉड्यूल के कार्यान्वयन की निगरानी की जा रही थी। मंत्रालय ने यह भी बताया कि संवर्ग और अवकाश उप-मॉड्यूल एक अलग अनुप्रयोग "मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली" (एचआरएमएस) के माध्यम से लागू किये जा रहे थे। मंत्रालय ने वर्तमान आईपीएस अनुप्रयोग में उपलब्ध संवर्ग और अवकाश उप-मॉड्यूल को लागू करने के बजाय उसी डाटाबेस का उपयोग करके अलग एचआरएमएस को शुरू करने के कारणों का उल्लेख नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप आईपीएस के लिए उन मॉड्यूलों को विकसित करने में व्यर्थ व्यय के अलावा कार्यों की पुनरावृत्ति हुई। मंत्रालय की अभ्युक्ति में, क्वार्टर, बिजली और यातायात जैसे अन्य मॉड्यूल के धीमे क्रियान्वयन पर भी उल्लेख नहीं किया गया था। अतः मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

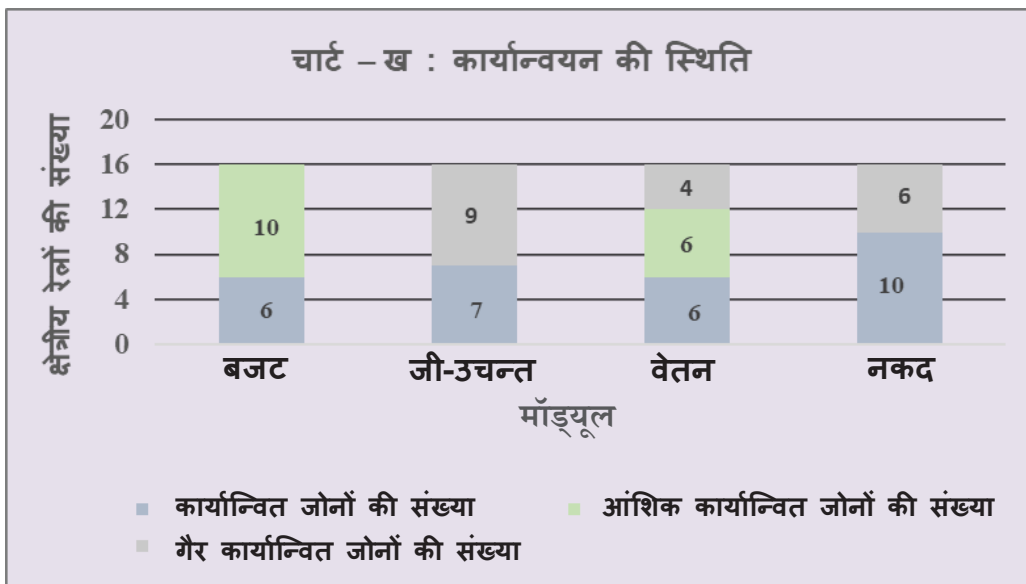
रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे में एकीकृत पेरोल और लेखा प्रणाली से संबंधित पहलुओं की समीक्षा की गई थी। आंकड़ों के विश्लेषण से प्राप्त लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर आगामी पैराग्राफ में चर्चा की गयी है।

3.4 आईपीएस के मॉड्यूलों का आंशिक कार्यान्वयन

आईपीएस के कार्यान्वयन का एक उद्देश्य अंतर-संबंधित मॉड्यूल और उप-मॉड्यूल के बीच डेटा के निर्बाध प्रवाह के माध्यम से प्रक्रियाओं को स्वचालित करना था। कुछ मॉड्यूल, जैसे क्वार्टर और बिजली, जी-उंचत, ऋण, यातायात आदि के आंशिक कार्यान्वयन के कारण भारतीय रेलवे स्वचालन के वांछित उद्देश्य को प्राप्त करने

में विफल रहा। अब तक लागू किए गए मॉड्यूल भी ठीक से एकीकृत नहीं थे और प्रणाली के विकास के उद्देश्य को कमजोर कर रहे थे।

मॉड्यूल के कार्यान्वयन की स्थिति की समीक्षा से पता चला कि किसी भी क्षेत्रीय रेल में क्वार्टर, बिजली और यातायात मॉड्यूल पूरी तरह से लागू नहीं किए गए थे। कुछ अन्य मॉड्यूलों के कार्यान्वयन की स्थिति नीचे चार्ट-बी में दिखाई गई है:



3.4.1 आंशिक कार्यान्वयन का प्रभाव

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मॉड्यूल के आंशिक कार्यान्वयन और अन्य मॉड्यूल के साथ सम्बंध न होने के कारण वांछित आउटपुट प्रसंस्करण के लिए डेटा की मैनुअल फीडिंग जारी है। इसके परिणामस्वरूप सिस्टम द्वारा तैयार की गयी रिपोर्टों में कमियां³³ रही और कर्मचारियों को अनियमित भुगतान किया गया, जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
क्वार्टर, बिजली और ऋण मॉड्यूल		
i. छह क्षेत्रीयरेलों में ₹11.01 करोड़ ³⁴ की लाइसेंस फीस की कम वसूली/अनियमित वसूली।	रेल मंत्रालय ने कहा कि अवकाश, ऋण, क्वार्टर और बिजली मॉड्यूल एचआरएमएस में विकसित किए जा रहे हैं जो आईपीएस के साथ डेटा साझा करेंगे।	रेल मंत्रालय ने अलग एचआरएमएस को शुरू करने के कारणों का उल्लेख नहीं किया जबकि ये मॉड्यूल मौजूदा आईपीएस अनुप्रयोग में पहले से ही उपलब्ध थे।
ii. जिन कर्मचारियों को क्वार्टर आवंटित किए गए थे, उन्हें एचआरए के लिए ₹4.50 लाख ³⁵ का अतिरिक्त भुगतान।		
iii. मूलधन और ब्याज की वसूली की गणना मैनुअल रूप से की जा रही थी।		

³³ परिशिष्ट-ई में दर्शाया गया विवरण।

³⁴ पूमरे- ₹ 11.87 लाख, उपरे- ₹ 3.49 लाख, उपरे- ₹ 2.43 करोड, उमरे- ₹ 5.83 करोड, दमरे- ₹ 2.44 करोड तथा पमरे- ₹ 16.38 लाख।

³⁵ मरे- ₹ 0.97 लाख तथा उरे- ₹ 3.53 लाख

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
बजट मॉड्यूल		
<p>मॉड्यूल द्वारा तैयार की गयी रिपोर्टों में कमियां थीं जैसे बजट नियंत्रण विवरण में बजट अनुपात के लिए 'शून्य' राशि, विवरण में बजट प्रावधान और किए गए वास्तविक व्यय के बीच सही अन्तर को नहीं दर्शाया गया। वास्तविक व्यय के आंकड़ों को अंतर के रूप में दर्शाया जा रहा है।</p> <p>बजट नियंत्रण विवरण राजस्व रिपोर्ट के तहत दर्शाया गया वास्तविक व्यय राजस्व आवंटन रजिस्टर (आरएआर) रिपोर्ट में संबंधित आंकड़ों के साथ मेल नहीं खाता था। इसके परिणामस्वरूप बजट निगरानी के लिए अन्य अनुप्रयोगों/मैनुअल अभिलेखों पर निर्भरता रही है।</p>	<p>रेल मंत्रालय ने कहा कि आईपीएस के माध्यम से बजट की निगरानी की जा रही है। रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि आरएआर और बजट नियंत्रण विवरण डेटा आईपीएस तालिकाओं से ही लिया गया था और कोई भिन्नता नहीं पायी गयी थी।</p>	<p>हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि बजट मॉड्यूल बिल पारित करने से संबद्ध नहीं था। बिलों को पारित करने के लिए निधियों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए आठ क्षेत्रीय रेलों³⁶ में बजट उपलब्धता का पता लगाने का कार्य मॉड्यूल में मैनुअल रूप से किया गया था। रेल मंत्रालय का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि अभिलेखों के सत्यापन से आरएआर और बजट नियंत्रण विवरण के बीच असमानता का पता चला।</p>
जी-उच्चत मॉड्यूल		
<p>पूरे में, प्रणाली द्वारा तैयार की गयी छमाही समीक्षा रिपोर्ट और सारांश रिपोर्ट के बीच विसंगतियों को देखा गया था। जी-उच्चत मॉड्यूल के तहत सारांश रिपोर्ट और उच्चत शेष पर छमाही समीक्षा रिपोर्ट अपूर्ण थी और एक दूसरे के विरोधाभासी थी।</p>	<p>रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार किया।</p>	<p>कोई टिप्पणी नहीं।</p>
यातायात मॉड्यूल		
<p>आय के लिए पीआरएस/एफओआईएस/यूटीएस/पीएमएस अनुप्रयोगों के साथ आईपीएस को नहीं जोड़ा गया है। गुड्स शेड व साइडिंगों द्वारा आईपीएस से इतर अन्य अनुप्रयोगों के माध्यम से इलेक्ट्रॉनिक विधि से गुड्स बैलेंस शीट बनाई जा रही है।</p>	<p>यातायात मॉड्यूल को यातायात लेखा प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) मॉड्यूल के एक भाग के रूप में अलग से लागू किया जा रहा है।</p>	<p>रेल मंत्रालय ने आईपीएस में यह मॉड्यूल उपलब्ध होने के बावजूद टीएमएस को लागू करने के कारणों का उल्लेख नहीं किया, इसके परिणामस्वरूप आईपीएस के लिए इस मॉड्यूल को विकसित करने में व्यर्थ व्यय के अतिरिक्त कार्यों की पुनरावृत्ति हुई थी।</p>

³⁶ पूरे, मरे, पूतरे, पूमरे, उमरे, दमरे, दपूमरे तथा दरे

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
वेतन मॉड्यूल		
नकद भुगतान के लिए जोनल मुख्यालयों में मैनुअल रजिस्टर का रखरखाव किया जा रहा है।	रेल मंत्रालय ने बताया कि केंद्रीकृत एकीकृत भुगतान समाधान (सीआईपीएस) के कार्यान्वयन के बाद, वेतन मॉड्यूल अप्रचलित हो गया है।	इस प्रकार आईपीएस में वेतन मॉड्यूल को विकसित करने के लिए किया गया व्यय निष्फल साबित हुआ।
नकद (विविध नकद प्राप्ति) और नकद (स्टेशन) मॉड्यूल		
पूरे में नकद (एमसीआर) मॉड्यूल के डेटा के विश्लेषण के दौरान पायी गयी कमियां जैसे डुप्लिकेट चेक नंबर, गलत अंतिम शेष परिशिष्ट-ई में दिखाई गई हैं।	रेल मंत्रालय ने बताया कि 11 क्षेत्रीय रेलों ने मॉड्यूल लागू किया था।	रेल मंत्रालय के उत्तर में लेखापरीक्षा द्वारा उठाये गए मुद्दों का समाधान नहीं किया गया है।

3.4.1.1 पेरोल मॉड्यूल के साथ अवकाश मॉड्यूल को संबद्ध न करना

पेरोल मॉड्यूल के साथ अवकाश मॉड्यूल को संबद्ध न करने के कारण, लेखापरीक्षा में अवकाश सह अनुपस्थित विवरण में दिखाई गई अवकाश के बीच असमानता, वेतन वृद्धि अनियमित प्रदान करना और उत्पादकता संबद्ध बोनस का अधिक भुगतान पाया गया था जैसा कि **परिशिष्ट-ई** में दर्शाया गया है।

रेल मंत्रालय ने बताया (जून 2021) कि आईपीएस में अवकाश मॉड्यूल महीने के लिए अनुपस्थित विवरण की प्रविष्टि के माध्यम से वेतन तैयार करने की सुविधा प्रदान करने के लिए उपलब्ध कराया गया था जो वेतन और भत्तों को प्रभावित करता है। मंत्रालय में आगे बताया गया है कि अवकाश की स्वीकृति सहित इसके अद्यतन हेतु पूर्ण अवकाश मॉड्यूल एचआरएमएस का एक हिस्सा होगा।

रेल मंत्रालय का उत्तर मान्य नहीं था। आईपीएस उपयोगकर्ता नियमावली के अनुसार, सॉफ्टवेयर का उद्देश्य पेरोल को संसाधित करने, ऋण और अवकाश रिकॉर्ड का रखरखाव करने और विभिन्न बिलों के सृजन आदि के लिए कर्मचारी डेटा को प्राप्त करना था। अवकाश मॉड्यूल के क्रियान्वित न होने/मॉड्यूल में अवकाश का विवरण फीड न करने के कारण, अनियमित वेतन वृद्धि, बोनस/यातायात भत्ते, एचआरएम में अधिक भुगतान आदि के मामलों देखे गए। आईपीएस में अवकाश रिकॉर्ड को एकीकृत करने के बजाय, एचआरएमएस नामक अन्य अनुप्रयोग का सृजन आईपीएस के भावना के अनुरूप नहीं था। इसके अलावा, रेल मंत्रालय का उत्तर सामान्य प्राकृति का था और लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के संदर्भ में नहीं था।

3.4.1.2 भारतीय रेलवे के अन्य आईटी अनुप्रयोगों के साथ आईपीएस का एकीकरण

आईपीएस के अलावा भारतीय रेलवे में क्यू मैनेजमेंट सिस्टम (सीएमएस), भारतीय रेलवे ई-अधिप्राप्ति प्रणाली (आईआरआईपीएस), एकीकृत सामग्री प्रबन्धन प्रणाली (आईएमएमएस) आदि जैसे विभिन्न अन्य अनुप्रयोग प्रचलन में हैं। इन अनुप्रयोगों को एक प्रणाली से अन्य प्रणाली में डेटा फीड करने के लिए मानवीय हस्तक्षेप से बचने तथा परिशुद्धता और डेटा के निर्बाध प्रवाह के लिए इन अनुप्रयोगों को आईपीएस के साथ एकीकृत करने की परिकल्पना की गई थी।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि आईपीएस को 13 क्षेत्रीय रेलों³⁷ और 10 क्षेत्रीय रेलों³⁸ में क्रमशः सीएमएस और आईआरआईएस के साथ एकीकृत किया गया था। यह भी पाया गया कि यद्यपि सीएमएस को आईपीएस के साथ सम्बद्ध किया गया था, लेकिन किलोमीटर ज भत्ते की गणना के लिए डेटा की मैनुअल फीडिंग की जा रही है। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि आईएमएस को आईपीएस के साथ पूरी तरह से एकीकृत (सम्बद्ध) नहीं किया गया था। निर्णीत क्षतियों, जमा प्रतिभूति और भंडारों की अस्वीकृति आदि की वसूली, मैनुअल हस्तक्षेप के माध्यम से की जा रही थी।

3.5 आईपीएस में डेटा की गुणवत्ता का प्रबंधन

किसी भी आईटी प्रणाली की दक्षता और प्रभावकारिता डेटा की गुणवत्ता के प्रबंधन में दक्षता पर निर्भर करती है, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ डेटा प्रसंस्करण के लिए अतिरिक्त-मुक्त स्वच्छ और सुसंगत डेटाबेस और अपेक्षित मानदंडों की उपलब्धता शामिल होना चाहिये। प्रभावी उपयोगकर्ता प्रबंधन डेटा विश्वसनीयता अखंडता सुनिश्चित करता है और प्रणाली को विश्वसनीय बनाता है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईपीएस के आउटपुट में विश्वसनीयता का अभाव था। पुराने डेटा की गलत पोर्टिंग, कमजोर सत्यापन नियंत्रण और डेटा प्रसंस्करण को शासित करने वाले प्रासंगिक प्रावधानों के अभाव के कारण मैनुअल हस्तक्षेपों का सहारा लिया गया जैसाकि नीचे चर्चा की गई है:

3.5.1 आईपीएस में लेगेसी (पुराने) डेटा की गलत या आंशिक पोर्टिंग

दिसंबर 2015 में, सीआरआईएस (क्रिस) ने आईपीएस के क्रियान्वयन के लिए दिशानिर्देश जारी किए। दिशानिर्देशों के अनुसार, क्षेत्रीय रेलों को अपनी मौजूदा प्रणाली (एफआरइएस और पीआरआईएमई) से पुराने डेटा को आईपीएस तालिकाओं में स्थानांतरित करना अपेक्षित था। स्थानांतरित डेटा की शुद्धता की जिम्मेदारी सीआरआईएस और क्षेत्रीय रेलों के पास है। हालांकि, यह देखा गया कि पुराने डेटा को या तो सही ढंग से पोर्ट नहीं किया गया था या आंशिक रूप से आईपीएस में पोर्ट किया गया था। परिणामतः विभिन्न मॉड्यूलों में निम्नलिखित कमियां³⁹ पाई गईं:

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
संवर्ग मॉड्यूल		
1. सिस्टम को चालू करने के पश्चात भी 2,072 कर्मचारियों की नियुक्ति की तिथि नहीं सुधारी गई।	आईपीएस में अन्य फील्ड समाप्ति तिथि है, जिसका उपयोग विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों (जैसे प्रशिक्षु, संविदात्मक, पुनर्तैनात) के लिए किया जा रहा है, जहां कर्मचारी की सेवानिवृत्ति 60 वर्ष से पहले है।	रेल मंत्रालय का उत्तर लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए उद्धरणों से सम्बंधित नहीं था और इसलिए स्वीकार्य नहीं है।
11. 1,15,578 कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति की तिथि 60 वर्ष की आयु पूरी होने से पहले दिखाई गई।		

³⁷ मरे (मुंबई डिवीजन को छोड़कर), पूमरे, पूरे, उमरे, उपूरे (इज्जतनगर में दो डीजल लॉबी को छोड़कर), उसीरे (रंगपारा उत्तर को छोड़कर), उरे (फिरोजपुर डिवीजन को छोड़कर), उपरे, दपूमरे, दपूरे, दरे (केवल दो डिवीजनों में) पमरे और परे

³⁸ मरे, पूरे, उमरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दपूरे, दपरे, दरे, परे और आरबी

³⁹ विवरण परिशिष्ट-ई में दर्शाया गया है।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
भविष्य निधि मॉड्यूल		
आईपीएस डेटा और पीएफ लेजर के बीच शेषों में असमानता थी।	रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया कि ये पुराने मामले हो सकते हैं जो पुराने डेटा और कार्यान्वयन के प्रारंभिक चरण जब बिल प्राइम के पीएफ मॉड्यूल के माध्यम से पारित किए गए थे और ट्रांसफर-इन तथा ट्रांसफर-आउट के दौरान जर्नल वाउचर के लेखांकन में देरी के कारण कर्मचारियों को स्थानांतरित करने के कारण से हो सकते हैं।	कोई टिप्पणी नहीं।
बही मॉड्यूल		
पूँजी और राजस्व लेजर रिपोर्टों में दिखाए गए शेष विश्वसनीय नहीं थे और सटीकता की गारंटी नहीं थी। ब्लॉक लेखा कई क्षेत्रीय रेलों में क्रियाशील नहीं था। मैनुअल रूप से संकलित ब्लॉक लेखाओं एवं सिस्टम द्वारा तैयार वार्षिक रिपोर्टों के बीच अंतर था। परिणामस्वरूप, राजस्व और पूँजी लेजर लेखाओं का उपयोग करके अंतिम चालू लेखा तैयार करने का अभीष्ट उद्देश्य विफल हो गया था।	रेल मंत्रालय की ओर से कोई टिप्पणी नहीं।	कोई टिप्पणी नहीं।
ई-उचंत मॉड्यूल		
<p>i. डेबिट शीर्ष रिपोर्ट उप मॉड्यूल किसी भी क्षेत्रीय रेलों में कार्यात्मक नहीं था।</p> <p>ii. ऋण और अग्रिम (एचबीए और पीसी अग्रिम) के संबंध में मासिक लेजर रिपोर्ट से पता चला कि 837 मामलों में ऋणात्मक आदि (प्रारंभिक) शेष थे।</p> <p>iii. उचंत शेष और आईपीएस रिपोर्ट में वास्तविक आंकड़ों के बीच विसंगतियां थीं।</p>	रेल मंत्रालय ने कहा कि वार्षिक वित्तीय विवरण आईपीएस के माध्यम से तैयार किया जा रहा है। मंत्रालय ने कहा कि विकास और परीक्षण के लिए लेखापरीक्षा के सुझाव पर विचार किया जायेगा।	कोई टिप्पणी नहीं।

3.5.2 कमजोर डेटा सत्यापन नियंत्रण

आईपीएस में डेटा सत्यापन नियंत्रण पर्याप्त रूप से प्रभावी नहीं था। इससे आईपीएस में डेटा विसंगति और अनियमित लेनदेन हुआ था। आईपीएस के माध्यम से तैयार की गयी रिपोर्टें त्रुटिपूर्ण डेटाबेस के कारण विश्वसनीय नहीं थी। विभिन्न मॉड्यूल के विश्लेषण पर देखी गई कमियों⁴⁰ का उल्लेख नीचे किया गया है:

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
भविष्य निधि मॉड्यूल		
i. नौ क्षेत्रीय रेलों में 1,802 कर्मचारियों का ₹50.21 करोड़ का ऋणात्मक शेष था।	रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया कि 2016-17 और 2017-18 के दौरान पीएफ लेखा के बंद न होने के कारण ऋणात्मक पीएफ शेष था।	रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए उद्धरणों पर विशेष उत्तर नहीं दिया।
ii. 169 कर्मचारी जिनके, ₹8.57 लाख का ऋणात्मक पीएफ शेष था, अप्रैल 2016 के दौरान सेवानिवृत्ति हुए। हालांकि, पीएफ शेष को उनकी सेवानिवृत्ति के बाद भी अप्रेनीत किया गया था।	रेल मंत्रालय ने यह भी बताया कि पीएफ मॉड्यूल पीएफ लेजर में उपलब्ध शेष से अधिक के आहरण की अनुमति नहीं देता है।	इन उद्धरणों से स्पष्ट हैं कि मौजूदा सत्यापन नियंत्रण पर्याप्त रूप से प्रभावी नहीं था और उस प्रणाली की विफलता को भी दर्शाता है जिस पर रेलवे को भरोसा है।
iii. 384 कर्मचारियों ने अपने पीएफ खातों में उपलब्ध क्रेडिट राशि से ₹10.69 करोड़ से अधिक आहरित किये। अंतिम निपटान के समय एनएफआर में 58 कर्मचारियों को पीएफ ₹1.5 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ था।	रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि आवश्यक सत्यापन को प्रणाली में शामिल कर लिया गया था।	
iv. एनपीएस से शासित कर्मचारियों से पीएफ अभिदान की वसूली एनपीएस के तहत की जाती है।		
राष्ट्रीय पेंशन प्रणाली (एनपीएस) मॉड्यूल		
i. एनपीएस श्रेणी के अंतर्गत 5,058 कर्मचारियों को पीएफ नंबर आवंटित किए गए। एनपीएस के अंतर्गत आने वाले 14,424 कर्मचारियों के पीएफ लेजर लेखाओं में ₹4.38 करोड़ की ब्याज राशि जमा की गई।	रेल मंत्रालय की ओर से कोई टिप्पणी नहीं दी गयी।	कोई टिप्पणी नहीं।
ii. 14,529 कर्मचारियों के संबंध में पीआरएएन और पीएफ दोनों नंबर आवंटित किए गए थे। 6,081 कर्मचारी 31 मार्च 2019 तक पीएफ और एनपीएस दोनों की सुविधा का लाभ उठा रहे थे और ₹ 26.59 करोड़ की राशि इन कर्मचारियों के पीएफ शेष के रूप में थी।		

⁴⁰ विवरण परिशिष्ट-ई में दर्शाया गया है।

संवर्ग मॉड्यूल		
i. कुछ क्षेत्रीय रेलों में कर्मचारी संख्या विशिष्ट नहीं थी	रेल मंत्रालय ने बताया कि लेखापरीक्षा अभियुक्तियां सेवारत कर्मचारियों से संबंधित डेटा पर आधारित नहीं है। रेल मंत्रालय ने बताया कि आईपीएस में वेतन प्रसंस्करण के लिए एक सुदृढ़ सत्यापन प्रक्रिया है।	लेखापरीक्षा अभियुक्तियां सेवारत कर्मचारियों पर आधारित थीं। रेल मंत्रालय के उत्तर में लेखापरीक्षा निष्कर्षों को सम्बोधित नहीं किया गया।
ii. 'अपवाद रिपोर्ट' के अनुसार डुप्लीकेट पैन, आधार और पीआरएन की मौजूदगी को परिशिष्ट-डी में दर्शाया गया है।		
iii. जन्म तिथि को सेवानिवृत्ति की तिथि तारीख के बाद के रूप में दिखाया गया था।		
अवकाश मॉड्यूल		
i. 96 कर्मचारियों ने रेल सेवा में कार्यग्रहण करने की तिथि से पहले की अवधि के दौरान 838 दिन का अवकाश लिया।	रेल मंत्रालय ने बताया कि सेवा रिकॉर्ड में अवकाश की स्वीकृति सहित इसके अद्यतन करने के लिए पूर्ण अवकाश मॉड्यूल एचआरएमएस का एक भाग होगा।	रेल मंत्रालय के उत्तर में आईपीएस में अवकाश मॉड्यूल लागू नहीं करने के कारणों का उल्लेख नहीं किया गया।
ii. 557 कर्मचारियों के अवकाश लेखाओं में उनकी सेवानिवृत्ति के बाद अवकाश को जमा किया गया।		
iii. 22 कर्मचारियों के अवकाश लेखाओं में ऋणात्मक शेष था।		

3.5.3 डेटा प्रसंस्करण के लिए आईपीएस में मौजूदा प्रावधानों का अभाव

एक आईटी अनुप्रयोग की दक्षता वांछित आउटपुट प्राप्त करने में इनपुट के प्रसंस्करण को शासित करने वाले मौजूदा प्रावधानों की उपलब्धता पर निर्भर करती है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि संबंधित संहितीय प्रावधान आईपीएस में शामिल नहीं किये गए थे। इसके कारण विभिन्न मॉड्यूल में कमियों⁴¹ के कई उद्घरण पाये गये जिनकी नीचे चर्चा की गई है:

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
पेरोल मॉड्यूल		
आईपीएस में निम्न के लिये कोई प्रावधान नहीं है -	रेल मंत्रालय ने बताया कि आईपीएस अवकाश मॉड्यूल में अवकाश आदि की प्रविष्टि के आधार पर वेतन बिल तैयार करने के लिए था। यह भी बताया गया कि संबंधित बिल इकाइयों के बिल क्लर्क मौजूदा दिशा-निर्देशों के अनुसार कर्मचारियों के स्वीकार्य भत्ते की प्रविष्टि करते हैं और तब मॉड्यूल कर्मचारियों को देय राशि की गणना करता है।	अधिक भुगतान के उद्घरण पर्यवेक्षण और प्रभावी इनपुट नियंत्रण के अभाव को इंगित करते हैं। मैनुअल हस्तक्षेप को रोकने के लिए आईपीएस में अपेक्षित प्रावधानों के अभाव के कारण प्रक्रिया के स्वचालन का उद्देश्य विफल रहा।
i. अनुशासनात्मक कार्रवाई के आधार पर वेतन में कमी या वेतन वृद्धि को स्थगित करने के लिए।		
ii. बच्चों के शिक्षा भत्ते, यातायात भत्ता, रात्रि सेवा भत्ता, राष्ट्रीय अवकाश भत्ता, नर्सिंग भत्ता, और कर्मचारियों को अग्रिम पर ब्याज की वसूली जैसे विभिन्न भत्तों की स्वीकार्यता को शासित करना।		

41 विवरण परिशिष्ट-ई में दर्शाया गया है।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
	रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि एचआरएमएस में अवकाश मॉड्यूल के पूर्ण कार्यान्वयन और आईपीएस के साथ इसके एकीकरण के बाद ही आईपीएस में स्वतः गणना के लिए आवश्यक सत्यापन उपलब्ध कराया जा सकता है।	
भविष्य निधि मॉड्यूल		
<p>i. एक से नौ वर्ष पूर्व सेवा से सेवानिवृत्त हुए 165 कर्मचारियों के पीएफ शेष का दर्शाया जाना।</p> <p>ii. पीएफ के स्वतः निपटान का कोई प्रावधान नहीं। उर में पीएफ के निपटान में 623 कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति की तिथि से 82 महीने तक की देरी हुई थी। ऐसे उदाहरण उमरे में भी देखे गए। 19 कर्मचारियों के पीएफ के निपटान में सेवानिवृत्ति की तिथि से 13 महीने तक की देरी हुई।</p>	<p>रेल मंत्रालय ने आवश्यक कार्रवाई के लिए लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया (जून 2021)।</p> <p>मंत्रालय ने यह भी बताया कि पीएफ में स्वतः निपटान का कोई प्रावधान नहीं है। रेल मंत्रालय ने यह भी बताया कि निपटान मामलों के प्रसंस्करण में विलंब के कारण देरी हुई।</p>	<p>रेल मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं था।</p> <p>आईपीएस के पीएफ मॉड्यूल में पीएफ के निपटान की प्रक्रिया के स्वचालन को सुगम बनाने के लिए सभी संभावित घटनाओं के लिए अपेक्षित कारोबार प्रक्रिया नियमों का प्रावधान होना चाहिए।</p> <p>स्वचालन निपटान प्रावधानों के अभाव के कारण आईपीएस में पीएफ मॉड्यूल को लागू करने का उद्देश्य विफल रहा। पीएफ के निपटान में देरी के कारण आईआर को ब्याज का भुगतान करना पड़ा।</p>
प्रोत्साहन मॉड्यूल		
<p>₹37.28 लाख की प्रोत्साहन राशि का अनियमित/अधिक भुगतान।</p>	<p>रेल मंत्रालय ने बताया कि प्रोत्साहनों का अधिक भुगतान नहीं किया गया था। रेल मंत्रालय ने बताया कि प्रोत्साहन का भुगतान वेतन स्तर के आधार पर किया गया था न कि ग्रेड पे के आधार पर।</p>	<p>रेल मंत्रालय का तर्क मान्य नहीं था। मार्च 2019 की वेतन अवधि के लिए सिस्टम द्वारा तैयार विवरण से यह देखा गया कि प्रोत्साहन की गणना और वर्गीकरण ग्रेड पे और बेसिक पे के आधार पर किया गया था।</p>

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
बुक्स मॉड्यूल		
<p>i. यह प्रणाली सही आवंटन के शीर्ष (एचओए) की स्वीकृति के लिए मौजूदा प्रावधानों के साथ पर्याप्त रूप से तैयार नहीं थी। कुछ क्षेत्रीय रेलों में अमान्य/ गलत एचओए को अपनाने के 565 मामले पाए गए।</p> <p>ii. प्रणाली में बैंक स्कॉल के साथ चैकों के स्वचालित मिलान के प्रावधानों का अभाव था। बैंक स्कॉल के साथ चैक और बिलों का मिलान मैनुअल रूप से किया जा रहा था।</p>	<p>रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया कि सभी क्षेत्रीय रेलों में आईपीएस एक समान होना चाहिए।</p>	<p>कोई टिप्पणी नहीं।</p>
बिल पारित करने का मॉड्यूल		
<p>i. मॉड्यूल में सांविधिक कटौती जैसे आयकर, कल्याण उपकर, और निर्णित क्षति (एलडी) के प्रावधान नहीं हैं।</p> <p>ii. इनपुट टैक्स क्रेडिट (आईटीसी) को गलत उद्धरण चिह्नित करने के कई उद्धरण देखे गए। दो क्षेत्रीय रेलों में आईटीसी को गलत तरीके से चिह्नित करने के कारण ₹9.35 करोड़ का ब्याज का भुगतान किया गया था।</p>	<p>लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार करते हुए रेल मंत्रालय ने बताया कि आईपीएस में मेटाडेटा के रूप में एसडी के प्रस्तुत करने की विधि, एसडी की राशि और वसूल की गई एसडी की राशि और एसडी की स्वतः कटौती/ अद्यतन के विकल्प के प्रावधान की प्रक्रिया चल रही है। रेल मंत्रालय ने यह भी स्वीकार किया कि नियमों, दिशा-निर्देशों और विभिन्न मर्दों के टैक्स ब्रैकेट में कई बदलावों के कारण कुछ कमियां रही हैं।</p>	<p>रेल मंत्रालय का उत्तर सामान्य प्रकृति का था और उसमें लेखा परीक्षा द्वारा इंगित विसंगतियों को संबोधित नहीं किया गया।</p>
अवकाश मॉड्यूल		
<p>i. संबंधित कर्मचारी के अवकाश खाते में अवकाश के नकदीकरण को डेबिट करने का कोई प्रावधान नहीं था और इसे मैनुअल रूप से किया जा रहा था।</p> <p>ii. मरे में, एक ही ब्लॉक अवधि में 33 कर्मचारियों को ₹5.93 लाख का अवकाश का नकदीकरण दो बार किया गया था।</p> <p>iii. अवकाश मॉड्यूल में अप्रयुक्त कार्यभार ग्रहण करने के समय को क्रेडिट करने का कोई प्रावधान नहीं है।</p>	<p>रेल मंत्रालय ने बताया कि सेवा रिकॉर्ड में अवकाश की स्वीकृति और इसके अद्यतन करने सहित संपूर्ण अवकाश मॉड्यूल एचआरएमएस का एक हिस्सा होगा।</p>	<p>रेल मंत्रालय का उत्तर आईपीएस में अवकाश मॉड्यूल की अतिरेकता को प्रमाणित करता है। रेल मंत्रालय के उत्तर में लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों का समाधान नहीं किया गया।</p>

3.5.4 आईपीएस में उपयोगकर्ता प्रबंधन

उपयोगकर्ता प्रबंधन की जांच से पता चला कि उपयोगकर्ता की आईईडी अमान्य कर्मचारी संख्या और अन्य क्षेत्रीय रेलों से संबंधित कर्मचारियों के लिए बनाई गई थी। इसके अलावा, आईपीएस की बिल पारित करने की कार्यात्मकता के लिए डिजिटल हस्ताक्षर के उपयोग के संबंध में सीआरआईएस (क्रिस) की सिफारिश का क्षेत्रीय रेलों में समान रूप से अनुपालन नहीं किया गया था। जैसा कि **परिशिष्ट-ई** में दिखाया गया है।

रेल मंत्रालय ने बताया (जून 2021) कि डिजिटल हस्ताक्षर के उपयोग का रेलवे बोर्ड में परीक्षण किया गया था और इसे क्षेत्रीय रेलों में लागू नहीं किया गया था क्योंकि लेखा विभागों में बिल/बीजक प्रत्यक्ष रूप से प्राप्त होते हैं और उन्हें प्रत्यक्ष रूप से हस्ताक्षरित करने की आवश्यकता होती है। मंत्रालय ने यह भी बताया कि दो प्रणालियां भ्रम पैदा कर सकती हैं और इसलिए, जब तक भुगतान कि व्यवस्था के लिए कार्यकारी द्वारा डिजिटल रूप से बिल हस्ताक्षरित नहीं हो जाते तब तक अन्य इकाइयों में इसका प्रसार नहीं किया गया है।

इस संबंध में, यह कथन है कि रेल मंत्रालय द्वारा आईपीएस की विभिन्न कार्यक्षमताओं के स्वचालन के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय रेलों दोनों स्तर पर कार्य प्रवाह प्रक्रियाओं का पूर्ण स्वचालन किया जाना चाहिए था।

3.5.5 आईपीएस का निरंतर उन्नयन

लेखापरीक्षा में पाया गया कि सीआरआईसी (क्रिस) ने 85 परिवर्तन अनुरोधों⁴² में से 35⁴³ का अनुपालन किया है जो 31 मार्च 2020 तक लंबित थे जैसा कि **अनुलग्नक -9 एवं 9ए** में दर्शाया गया है। 32 परिवर्तन अनुरोधों में से 26 के अनुपालन में विलम्ब 101 दिन और 833 दिनों के बीच था। शेष 50 लंबित मुद्दों में से 26 मामलों के संबंध में देरी 208 दिनों और 774 दिनों के बीच थी। 10 मुद्दों के संबंध में, सीआरआईएस (क्रिस) ने बताया कि ऐसे मुद्दों से निपटने के लिए आईपीएस में पहले से ही प्रावधान थे। सात मुद्दों के लिए, विवरण सीआरआईएस में उपलब्ध नहीं थे। 12 और ऐसे मामले थे जो नोडल रेलवे के पास 244 दिन से लेकर 1112 दिन तक की अवधि के लिए लंबित थे, जैसा कि **अनुलग्नक- 10** में दिखाया गया है।

उपरोक्त उद्धरण यह इंगित करते हैं कि आईपीएस के उन्नयन में शामिल मुद्दों को न तो रेलवे बोर्ड और न ही क्षेत्रीय रेलों ने सक्रिय रूप से उठाया। इसका आईपीएस के कुशल संचालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

रेल मंत्रालय ने बताया (जून 2021) कि विशिष्ट मॉड्यूल के लिए नोडल रेलवे को आईपीएस में कार्यात्मकताओं में सुधार और समस्या निवारण के लिए नामित किया गया था। रेल मंत्रालय ने बताया कि निरंतर संशोधन/सत्यापन किये जा रहे हैं।

रेल मंत्रालय के उत्तर में लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को सम्बोधित नहीं किया गया और इसलिए यह स्वीकार्य नहीं है।

3.6 निष्कर्ष

भारतीय रेलवे ने एक साझा केंद्रीकृत प्लेटफार्म लाने और सभी जोनल रेलवे (क्षेत्रीय रेलों) में समान स्वचालन प्रक्रियाओं का पालन करने के उद्देश्य से आईपीएस शुरू किया। किसी भी क्षेत्रीय रेलों ने आईपीएस के सभी मॉड्यूल और उप-मॉड्यूल को पूरी तरह से लागू नहीं किया। मॉड्यूल/उप-मॉड्यूल के बीच अंतर-सम्बद्धता

⁴² **परिशिष्ट-ई** में निगरानी तंत्र की एक संक्षिप्त टिप्पणी दी गयी है।

⁴³ तीन बंद मामले शामिल हैं जैसा कि **अनुलग्नक 9ए** में दिखाया गया है।

का अभाव था। परिणामस्वरूप यह अनुप्रयोग कार्यान्वयन के पांच वर्ष बाद भी स्थापित नहीं हो सका है। कुछ मॉड्यूल, जैसे संवर्ग, ऋण, क्वार्टर, बिजली आदि जिन्हें आईपीएस के माध्यम से लागू करने के लिए विकसित किया गया था, को एचआरएमएस नामक एक नए अनुप्रयोग के माध्यम से लागू करने के लिए आईपीएस से हटा दिया गया था। यह रेल मंत्रालय की विवेकपूर्ण योजना की कमी को दर्शाता है, जिसके परिणामस्वरूप एक ही डेटाबेस का उपयोग करके इन मॉड्यूलों को विकसित करने में कार्यों की पुनरावृत्ति हुई और व्यर्थ व्यय हुआ। इस तरह के कंप्यूटरीकरण के ब्रह्म नियोजन के घटकों और सीआरआईएस (क्रिस) की भूमिका की जांच की आवश्यकता है।

आईपीएस के दो बहुत महत्वपूर्ण उद्देश्य बजटीय नियंत्रण को लागू करना और विनियोजन लेखा को तैयार करना था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईपीएस से पृथक बजट संकलन और मैनुअल मिलान और साथ ही विनियोजन लेखाओं को तैयार करना जारी रहा।

अप्रभावी परिवर्तन प्रबंधन का आईपीएस की परिचालन दक्षता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। डेटा के निर्बाध प्रवाह के अभाव और परिचालन में अन्य आईटी अनुप्रयोगों के साथ आईपीएस के आंशिक एकीकरण में अक्सर डेटा कैचरिंग और रिपोर्ट को तैयार करने के लिए मैनुअल हस्तक्षेप की आवश्यकता पड़ी। इस प्रणाली के उन्नयन के लिए क्षेत्रीय रेलों द्वारा उठाये गए मुद्दों को संबोधित करने में रेलवे बोर्ड स्तर और सीआरआईसी (क्रिस) में अत्यधिक विलंब हुआ।

पुराने डेटा की अधूरी और गलत पोर्टिंग के कारण आईपीएस में डेटा विसंगति हुई जैसे कि कार्यभार ग्रहण करने की तिथि, कर्मचारी संख्या, एनपीएस कर्मचारियों के लिए पीआरएन संख्या, भविष्य निधि शेषों का बेमेल आदि। गलत डेटाबेस के कारण आईपीएस से तैयार रिपोर्टें विश्वसनीय नहीं थीं। इसलिए भारतीय रेलवे भौतिक अभिलेखों पर निर्भर रहा।

सत्यापन नियंत्रण में कमी के कारण आईपीएस द्वारा गलत डेटा की स्वीकृति के कई उद्धरण पाये गये। भारतीय रेलवे आईपीएस में डेटा विसंगति को सेनिटाइज/दूर करने के लिए 'अपवाद रिपोर्ट' के तैयार करने के प्रावधानों के प्रभावी उपयोग में विफल रहा।

भारतीय रेलवे की संहिताओं और नियमावली में निर्धारित प्रावधान और रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी रेलवे बोर्ड के निर्देश/दिशानिर्देश आईपीएस में पर्याप्त रूप से समाविष्ट नहीं किए गए थे। इसके परिणामस्वरूप कर्मचारियों को वेतन और भत्तों का अधिक या अनियमित भुगतान हुआ था।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार

- विलंबित उन्नयन और आंशिक कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप प्रणाली का कम उपयोग हुआ।
- कमजोर डेटा सत्यापन और गलत पोर्टिंग के परिणामस्वरूप त्रुटिपूर्ण डेटा का प्रेषण किया गया।
- सरकारी प्रावधानों का पालन न करने के परिणामस्वरूप मॉड्यूल से गलत आउटपुट मिला।

3.7 सिफ़ारिशें

रेल मंत्रालय इस पर विचार कर सकता है: -

- i. अनुप्रयोगों के तदर्थ विकास के स्थान पर ब्रह्म स्तर पर नीतिगत आईटी योजना तैयार करना;
- ii. डेटाबेस को सेनिटाइज करने में शीघ्रता लाना और अपेक्षित सत्यापन नियंत्रण के साथ आईपीएस में लेगेसी डेटा को पोर्ट करना;
- iii. आईपीएस के प्रभावी कार्यचालन के लिए सभी मॉड्यूल और उप-मॉड्यूल में उपयुक्त व्यावसायिक कारोबार नियमों को लागू करना;
- iv. आईपीएस के अनुचित प्रबंधन के लिए उत्तरदायित्व तय करना;
- v. निरंतरता के लिए आंतरिक विशेषज्ञता विकसित करके प्रबंधन में सीआरआईएस की दक्षता में सुधार और आईपीएस के निरंतर उन्नयन के लिए समयबद्ध प्रभावी कार्य योजना तैयार करना।

नई दिल्ली
दिनांक:

(डौली चक्रवर्ती)
उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक:

(गिरीश चंद्र मुर्मू)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक