

भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए

भारतीय रेल में एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली

_____ को लोक सभा/राज्य सभा के समक्ष प्रस्तुत

संघ सरकार (रेलवे)
2016 की संख्या 32

विषय - सूची

	पैराग्राफ	पृष्ठ सं.
शब्दावली		i-ii
कार्यकारी सार		iii से viii
अध्याय 1 प्रस्तावना		
आईसीएमएस के मोड्यूल्स	1.1	1
आईसीएमएस के उद्देश्य	1.2	2
प्रणाली संरचना	1.3	3
संगठन	1.4	3
लेखापरीक्षा उद्देश्य	1.5	4
लेखापरीक्षा मानदंड	1.6	5
लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली और कार्यक्षेत्र	1.7	5
नमूना आकार	1.8	5
अभिस्वीकृति	1.9	6
अध्याय 2 आईसीएमएस के उद्देश्यों की प्राप्ति		
आईसीएमएस के माध्यम से रेलगाडी के समयपालन पर नजर रखना	2.1	7
आईसीएमएस के माध्यम से कोचिंग स्टॉक पर नजर रखने की स्थिति	2.2	15
आईसीएमएस के माध्यम से कोच अनुरक्षण की व्यवस्था	2.3	27
अध्याय 3 अनुप्रयोग नियंत्रण		
आईसीएमएस और अन्य अनुप्रयोगों जैसे पीआरएस/सीओए/सीजीएस आदि के बीच समेकन में कमियाँ	3.1	32
आईसीएमएस और पीआरएस के बीच डाटा में भिन्नता	3.2	33
मास्टर डाटा में कमियाँ	3.3	34
कोच/ट्रेन/लोको में आरोपित कमियाँ	3.4	35
ट्रेन/लोको डाटा का गैर-सत्यापन	3.5	38
स्टेशनों, डिवीज़न, यार्ड, बेस डिपो, अंतरण स्टेशन और खराब कोचों के डाटा में विसंगतियाँ	3.6	39
अन्य क्षेत्र जहाँ डाटा तर्कहीन/अवैध पाए गए	3.7	40
मरम्मत, अनुरक्षण और अवमूल्यन प्रभारों का गैर-अद्यतन	3.8	41
सहायता सेवार्य	3.9	42

अध्याय 4 आईटी सुरक्षा		
भौतिक अभिगम नियंत्रण	4.1	43
तर्क संगत अभिगम नियंत्रण - उपयोगकर्ता और पासवर्ड प्रबंधन	4.2	43
परिवर्तन प्रक्रिया/प्रबंधन	4.3	47
आईसीएमएस प्रलेखन	4.4	48
कारोबार निरंतरता योजना	4.5	48
अध्याय 5 निष्कर्ष और सिफारिशें		
निष्कर्ष और सिफारिशें		52
<i>अनुबंध</i>		55-107

प्राक्कथन

यह रिपोर्ट भारत का संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने हेतु तैयार की गई है।

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की इस रिपोर्ट में भारतीय रेल में एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली की आईटी लेखापरीक्षा के परिणाम शामिल हैं। इस रिपोर्ट में उल्लिखित उदाहरण वह हैं जो वर्ष 2015-16 के दौरान नमूना लेखापरीक्षा के दौरान देखे गए। जहां आवश्यकता थी वहां अप्रैल 2015 से पूर्व और मार्च 2016 के बाद की अवधि के मामले भी शामिल किये गये हैं।

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

लेखापरीक्षा, लेखापरीक्षा प्रक्रिया के प्रत्येक स्तर पर रेल मंत्रालय द्वारा प्राप्त सहयोग के लिये आभार व्यक्त करती है।

शब्दावली

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
आईओएच	मध्यवर्ती जांच
आरडीबीएमएस	संबंधपरक डाटा आधार प्रबंधन प्रणाली
आरबीएस	रेट ब्रांच प्रणाली
उ.प.रे.	उत्तर पश्चिम रेलवे
उ.पू.रे.	उत्तर पूर्व रेलवे
उ.म.रे.	उत्तर मध्य रेलवे
उ.रे.	उत्तर रेलवे
उ.सी.रे.	उत्तर-पूर्व सीमांत रेलवे
एनजी	नेरो गेज (छोटी लाइन)
एनटीईएस	राष्ट्रीय ट्रेन पूछताछ प्रणाली
एफओआईएस	माल परिचालन सूचना प्रणाली
एमआईएस	प्रबंधन सूचना प्रणाली
एमईएमयू	मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
एमजी	मीटर गेज
ओसीवी	अन्य कोचिंग वाहन
टीएमएस	ट्रेन प्रबंधन प्रणाली
डब्ल्यूटीटी	कार्यकारी समय सारणी
द.पू.म.रे.	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
द.पू.रे.	दक्षिण पूर्व रेलवे
द.म.रे.	दक्षिण मध्य रेलवे
द.रे.	दक्षिण रेलवे
द.प.रे.	दक्षिण पश्चिम रेलवे
प.म.रे.	पश्चिम मध्य रेलवे
प.रे.	पश्चिम रेलवे
पीआरएस	यात्री आरक्षण प्रणाली
पीएम	समय-पालन विश्लेषण और प्रबंधन
पीओएच	आवधिक जांच
पीटीटी	सार्वजनिक समय प्रणाली
पीसीवी	पैसेंजर कोचिंग वाहन
पू.त.रे.	पूर्व तटीय रेलवे
पू.रे.	पूर्वी रेलवे
बीजी	ब्रॉड गेज

म.रे.	मध्य रेलवे
यूटीएस	अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली
वीजी	वाहन मार्गदर्शन
सीआरआईएस	रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र
सीएमएस	कर्मिंदल प्रबंधन प्रणाली
सीओआईएस	कोचिंग परिचालन सूचना प्रणाली
सीओए	नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग
सीजीएस	कोच प्रदर्शन प्रणाली
सीटीएनसी	मुख्य ट्रेन क्लर्क
सीटीएलसी	मुख्य ट्रेन लोको नियंत्रक
सीडीएस	कोच प्रदर्शन प्रणाली
सीपीआरसी	मुख्य पार्सल आरक्षण क्लर्क

एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली

एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (आईसीएमएस) राजस्व बढ़ाने, परिसंपत्ति रखरखाव, मैनुअल हस्तक्षेप कम करने और रेलवे की छवि सुधारने के लिये आसान सेवाएँ प्रदान करने हेतु यातायात मांग के आधार पर विशेष ट्रेन की योजना बनाने और चलाने और ट्रेन संरचना को सुविधाजनक बनाने, वास्तविक समय में और ऑनलाइन कोचिंग स्टॉक की स्थिति की मॉनीटरिंग करने, मेल एक्सप्रेस/ पैसेंजर ट्रेनों के समय से चलने की मॉनीटरिंग के उद्देश्य के साथ भारतीय रेल द्वारा विकसित की गई थी।

आईसीएमएस 2003 में स्वीकृत की गई थी, ₹18.76 करोड़ की परियोजना लागत 2006 में स्वीकृत की गई थी। 31 मार्च 2016 तक, परियोजना क्रियान्वयन में ₹ 16.28 करोड़ और परियोजना के रखरखाव पर ₹ 34.6 करोड़ की राशि खर्च की गई थी। शुरुआत में आईसीएमएस विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे(2008 तक) में 257 (445 टर्मिनलों) स्थानों पर क्रियान्वित की गई थी। 2015-16 के दौरान, यात्री आवागमन की मात्रा और कोचिंग ट्रेनों में वृद्धि के कारण, आईसीएमएस, ₹ 21.34 करोड़ की परियोजना लागत के साथ 249 और स्थानों (510 टर्मिनलों) पर बढ़ाने हेतु प्रस्तावित था।

आईसीएमएस के उद्देश्य प्राप्त करने की सीमा की लेखापरीक्षा में जांच की गई थी और अनुप्रयोग नियंत्रण, आईटी सुरक्षा और कारोबार निरंतरता योजना से संबंधित पहलुओं की समीक्षा की गई थी। अध्ययन सभी क्षेत्रीय रेलवे के 128 स्थानों पर किया गया था।

मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित हैं:

- I. सभी ट्रेनों का पूर्ण डाटा उपलब्ध नहीं था क्योंकि विशेष ट्रेनों, विस्तारित/ विशेष ट्रेनों, प्रायोगिक और अनियत ट्रेनों सहित कुछ ट्रेनों का आवागमन समय-पालन की मॉनीटरिंग हेतु आईसीएमएस में रिपोर्ट/उपलब्ध नहीं था। ट्रेन के आवागमन का विवरण लेने में विलम्ब के परिणामस्वरूप सूचना के उपयोगकर्ताओं को वास्तविक समय में ट्रेन के आवागमन की सूचना उपलब्ध नहीं हुई। **[पैरा 2.1.1, 2.1.2, 2.1.4 और 2.1.5]**
- II. ट्रेन/कोच आवागमन, उनके आने/जाने आदि से संबंधित डाटा आईसीएमएस में मैनुअल रूप से लिया गया था। जहां डाटा अन्य अनुप्रयोग से लिया/ अद्यतित किया गया था, उसे मैनुअल प्रक्रिया/माध्यम से अन्य अनुप्रयोग (जैसे सीओए

आदि) से लिया गया था। यह डाटा अंत में राष्ट्रीय ट्रेन पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस) में दर्शाया जाता है जहां यात्री वास्तविक समय में ट्रेनों के आने और जाने का समय देख सकते हैं। लेखापरीक्षा ने आईसीएमएस में रखे गये ट्रेन के आने/जाने के डाटा और नौ क्षेत्रीय रेलवे में रखे गये मैनुअल अभिलेखों/डाटा में अंतर देखा। रिपोर्टिंग में विलम्ब और ट्रेनों के आने और जाने के समय के सटीक डाटा के अभाव के कारण यात्रियों को असुविधा हुई। इसके कारण रेलवे के लिये गलत एमआईएस रिपोर्ट बनी जिससे ट्रेन के समय पर आने-जाने की मॉनीटरिंग प्रभावित होती है। [पैरा 2.1.6 और 2.1.9]

III. पांच क्षेत्रीय रेलवे में ट्रेनों/कोचों की वास्तविक स्थिति के साथ प्लेटफॉर्म/स्टेशन लाइनों पर लगी ट्रेनों/कोचों की तुलना से पता चला कि स्टेशन की विभिन्न लाइनों पर ट्रेनों/कोचों का वास्तविक स्थान आईसीएमएस में नहीं दर्शाया गया था। नमूना जांच से पता चला कि आईसीएमएस में उपलब्ध रैक संरचना स्थिति वास्तविक और उचित नहीं थी क्योंकि जुड़े हुए/अलग हुये कोचों से संबंधित डाटा आईसीएमएस में अद्यतित नहीं पाया गया था। बेकार कोचों के संबंध में प्राप्त जानकारी न तो पूर्ण थी और न सटीक और डाटा क्षेत्रीय रेलवे द्वारा बनाये गये मैनुअल रिकॉर्ड से अलग था।

[पैरा 2.2.1]

IV. आईसीएमएस में यातायात मांग प्राप्त करने का कोई प्रावधान नहीं था। यह प्रणाली अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली के साथ एकीकृत नहीं है। यद्यपि आईसीएमएस यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) के साथ एकीकृत है, उसे पीआरएस से यातायात मांग (प्रतीक्षासूची यात्री आदि के रूप में) का विवरण नहीं मिलता। प्रणाली को पीआरएस/यूटीएस के साथ एकीकृत करने से यातायात मांग की आवश्यकता के अनुसार आसान ट्रेन संरचना में रेलवे को सहायता मिलेगी। [पैरा 2.2.4]

V. वाहन मार्गदर्शन (वीजी) सार ट्रेनों की संरचना का रिकॉर्ड है और यात्रा के दौरान गार्ड के पास होता है। वीजी सार तैयार करने में विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में कमियां देखी गईं। कुछ मामलों में वीजी सार रिपोर्ट का विवरण मैनुअल रिकॉर्ड के विवरण से अलग था। नमूना जांच के दौरान यह देखा गया कि 13 आईसीएमएस स्थानों पर, वीजी सार कार्यात्मक प्रिंटरों की उपलब्धता न होने के कारण मुख्य रूप से मैनुअली तैयार किया जा रहा था। [पैरा 2.2.5]

VI. पांच क्षेत्रीय रेलवे के विभिन्न स्टेशनों पर लोको स्थिति की नमूना जांच से पता चला कि आईसीएमएस ने लोको की वास्तविक भौतिक स्थिति का पता नहीं लगाया। आईसीएमएस के अनुसार, इन रेलवे में 3165 इलैक्ट्रिक लोको और 5088 डीजल लोको थे, लेकिन मैनुअल रिकॉर्ड दर्शाते हैं कि उसी अवधि के दौरान इन क्षेत्रीय रेलवे में 3408 इलैक्ट्रिक और 3743 डीजल लोको थे।

[पैरा 2.2.6]

VII. कोच मास्टर और अन्य प्रकार के कोच डाटा के संबंध में क्षेत्रीय रेलवे द्वारा बनाये गये मैनुअल रिकॉर्ड और आईसीएमएस डाटा के बीच काफी अंतर देखा गया था। इनमें कोच मास्टर डाटा, एक क्षेत्रीय रेलवे से दूसरे में स्थानांतरित कोच, नये कोचों का अधिष्ठापन, कोच यार्ड स्टॉक डाटा और गेज वार कोच स्थिति शामिल है।

[पैरा 2.2.7]

VIII. चयनित स्थानों पर नमूना जांच से पता चला कि रेलवे स्वयं आईसीएमएस डाटा पर निर्भर नहीं रहता और विभिन्न विभाग अर्थात् परिचालन (कोचिंग) विभाग, मैकेनिकल कंट्रोल सेक्शन और क्षेत्रीय मुख्यालय में मैकेनिकल लोको कंट्रोल सेक्शन, ट्रेन ब्रांच/कंट्रोल कार्यालय/यार्ड और सांख्यिकीय विभाग अपने परिचालन के उद्देश्य हेतु मैनुअल डाटा का प्रयोग करते रहे।

[पैरा 2.2.8]

IX. जैसा उ.रे, द.म.रे, द.प.रे, पू.रे और प.रे में देखा गया, प्रणाली में कोचों की माध्यवर्ती जांच करने का कोई प्रावधान नहीं था। पीओएच के संबंध में, आईसीएमएस डाटा में कमियां वैधता नियंत्रणों के अभाव के कारण देखी गई थी। दस क्षेत्रीय रेलवे में डाटा विश्लेषण से पता चला कि किये गये पीओएच और आवधिक जांच (पीओएच) की नियत तारीख के बीच अंतर न तो मौजूदा आदेशों के अनुसार न ही कोचों के समान प्रकार के संबंध में एक समान था। छह क्षेत्रीय रेलवे के विभिन्न स्टेशनों पर नमूना जांच के दौरान देखे अनुसार पीओएच के लिये नियत कोचों का डाटा आईसीएमएस डाटा से मेल नहीं खाता था। पीओएच नियत कोचों को पहचानने की सुविधा होने के बावजूद 11 क्षेत्रीय रेलवे में यह देखा गया कि 7706 कोच जिनका पीओएच के लिये नियत समय निकल चुका था वो ट्रेन संरचना में शामिल थे। कोच की खराब/सही स्थिति का डाटा पू.म.रे, द.प.रे और उ.रे में आईसीएमएस में नहीं बनाया गया था।

[पैरा 2.3.1 और 2.3.4]

X. आईसीएमएस और यात्री और ट्रेन सेवाओं से संबंधित अन्य अनुप्रयोगों के बीच एकीकरण पूर्ण रूप से प्राप्त नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप आईसीएमएस से आउटपुट क्षेत्र परिचालन में प्रयोग नहीं किया गया था। ट्रेन कंसिस्ट जिसमें कोच का प्रकार, कोच संख्या, कोच काउंट आदि जैसा विवरण शामिल हैं ट्रेन चार्टिंग में प्रयोग हेतु सहायता के लिये समय से पीआरएस को रिपोर्ट नहीं किये गये थे। पीआरएस को ट्रेन कंसिस्ट बताने की मैनुअल प्रणाली अभी भी कार्य कर रही थी। कोच परिचालन प्रणाली (सीजीएस) के साथ एकीकरण के गैर-क्रियान्वयन के परिणामस्वरूप उ.रे, उ.पू.रे और म.रे में, सीजीएस में डाटा मैनुअल रूप से डाला गया।

[पैरा 3.1.1 और 3.1.2]

XI. सभी क्षेत्रीय रेलवे में, 2445 कोचों में आईसीएमएस डाटाबेस में कोच निर्माण वर्ष नहीं था। 315 कोच के संबंध में, कोच फैक्ट्री टर्नआउट तारीख कोच निर्माण तारीख से पूर्व की थी। 697 कोचों में, कार्य शुरू करने की तारीख, कोच के निर्माण की तिथि से 01 से 33 वर्ष पूर्व तक दर्शाई गई थी। कोचों की स्थिति का पता लगाने के लिये वैधता जांच के अभाव के कारण गलत एमआईएस रिपोर्ट बनी। रेलवे बोर्ड ने पांच अंक की कोच क्रमांकन प्रणाली निर्धारित की। तथापि, 3325 मामलों में कोच नम्बर पांच अंकों से कम का था और 13069 मामलों में कोच नम्बर पांच अंकों से अधिक का था।

[पैरा 3.4.1 और 3.4.2]

XII. स्टेशनों, डिविजन, यार्ड, बेस डिपो, इंटरचेंज स्टेशन और खराब कोचों के डाटा में कमियों ने अपर्याप्त अनुप्रयोग नियंत्रण दर्शाया।

[पैरा 3.6]

XIII. लेखापरीक्षा द्वारा जांच किये गये आईसीएमएस स्थानों पर, द.रे, द.प.रे, उ.रे, उ.म.रे, उ.पू.रे और पू.त.रे में अनाधिकृत व्यक्तियों का जाना प्रतिबंधित नहीं था। क्रिस द्वारा बनाये गये उपयोगकर्ता आईडी और पासवर्ड को गोपनीय रूप से मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/ मालभाडा परिचालन सूचना प्रणाली (सीएओ/एफओआईएस) कार्यालय को नहीं बताया गया था, बल्कि स्वयं अनुरोध पत्र लिखकर, पासवर्ड सुरक्षा से समझौता करके बताया गया था। आईसीएमएस का लॉग इन पेज उपयोगकर्ताओं द्वारा लॉग इन में प्रयासों की संख्या सीमित नहीं करता है। केन्द्रीकृत डाटा केन्द्र पर क्रिस आईसीएमएस

ग्रुप द्वारा अनुपालन किये जा रहे पासवर्ड मानक आई टी सुरक्षा नीति द्वारा निर्धारित अनुरूप नहीं थे। उपभोक्ता आईटी और पासवर्ड बनाने के लिये प्राधिकार से संबंधित रिकॉर्ड उ.रे में क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय में उपलब्ध नहीं थे। उपभोक्ताओं को दिये गये विशेषाधिकार कार्य विनिर्देशों के अनुरूप नहीं थे।

[पैरा 4.1 और 4.2]

XIV. आईसीएमएस में किये गये परिवर्तन से संबंधित क्रिस रिकॉर्ड की नमूना जांच के अनुसार, ऑनलाइन परिस्थिति में आईसीएमएस अनुप्रयोग सॉफ्टवेयर में किये गये परिवर्तन जारी करने से पूर्व उचित अनुमोदन प्राप्त करने की कोई उचित प्रक्रिया/प्रणाली नहीं थी।

[पैरा 4.3]

XV. क्रिस केन्द्रीकृत डाटा केन्द्र पर, आपदा बहाली सेटअप हेतु प्रक्रिया अभी भी चल रही थी। यद्यपि आईसीएमएस टीम द्वारा प्रतिदिन बैकअप लिया जा रहा था, आईसीएमएस का कोई भी ऑफ लाइन/रिमोट साइट बैकअप क्रिस आईसीएमएस ग्रुप द्वारा नहीं लिया जा रहा था। कोई भी प्रलेखित कारोबार निरंतरता योजना द.प.रे, उ.म.रे, द.म.रे, पू.म.रे, पू.त.रे, पू.रे, प.रे, उ.पू.रे, द.पू.रे, उ.प.रे और द.रे में उपलब्ध नहीं थी। व्यक्तिगत कम्प्यूटर/डेस्कटॉप थिन क्लाइंटों की बजाय प.रे, द.रे, उ.रे और उ.पू.रे के आईसीएमएस स्थानों में प्रयोग किये जा रहे थे। आईसीएमएस प्रणाली द.म.रे, द.रे, उ.रे में वार्षिक रखरखाव ठेके के अंतर्गत कवर्ड नहीं थी। स्मोक डिटेक्टर और/या अग्निशामक उ.म.रे, द.रे, पू.रे, द.म.रे, उ.रे और उ.पू.रे में आईसीएमएस स्थानों पर नहीं पाये गये थे।

[पैरा 4.5.1, 4.5.2]

सिफारिशें

1. ट्रेनों, 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।
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 कर्मोदल प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस) के समेकन को पूर्ण वाहन मार्गदर्शन रिपोर्ट बनाने हेतु सुनिश्चित किया जाना चाहिए ताकि आईसीएमएस आऊटपुट 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।
8. डाटा प्रविष्टि में पर्याप्त वैधीकरण और मैनुअल पर्यवेक्षी नियंत्रणों का विभिन्न प्रकारों के डाटा इनपुट तथा आऊटपुट की सटीकता, पूर्णता और वैधता को सुनिश्चित करने के लिए आईसीएमएस में लागू किया जाना चाहिए।
9. प्रत्यक्ष एवं तर्कसंगत एक्सेस नियंत्रणों को सुदृढ़ 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।

अध्याय 1 प्रस्तावना

भारतीय रेल औसतन 12000 से अधिक यात्री रेलगाडियां (जैसे दुरंतो, राजधानी, शताब्दी, मेल एक्सप्रेस, यात्री, उपनगरीय इत्यादि) चलाती है और अपने विशाल नेटवर्क में प्रतिदिन उद्गम आधार पर लगभग 23 मिलियन¹ यात्रियों को लाती ले जाती है। एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (आईसीएमएस) एक महत्वपूर्ण आईटी अनुप्रयोग है जो निम्न को कम्प्यूटरीकृत करता है:

- भारतीय रेल के सभी कोचिंग परिचालन और प्रतिदिन परिचालन कार्यों के लिए रेलवे की आवश्यकता को पूरा करने के लिए विभिन्न मोड्यूल्स, विभिन्न घटनाओं एवं कार्यक्षमताओं के कम्प्यूटरीकृत घटनाओं एवं कार्यक्षमताओं के कम्प्यूटरीकृत रिकॉर्डों का अनुरक्षण,
- यात्री टुलाई वाहन, अन्य कोचिंग वाहन और यात्री इंजनों की मानीटरिंग एवं प्रबन्धन; और
- निर्णय लेने और संसाधनों का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए एमआईएस रिपोर्टें बनाना।

आईसीएमएस को 2003 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना लागत 2006 में ₹ 18.76 करोड़ की लागत पर अनुमोदित की गई थी। 31 मार्च 2016 तक परियोजना कार्यान्वयन पर ₹ 16.28 करोड़ और परियोजना के अनुरक्षण पर ₹ 34.6 करोड़ का व्यय किया जा चुका है।

1.1 आईसीएमएस के मोड्यूल

आईसीएमएस में निम्नलिखित मोड्यूल हैं:

क) समयपालन विश्लेषण और मॉनीटरिंग (पीएम): यह मोड्यूल यात्री टुलाई गाडियों की परिचालन मानीटरिंग और समयपालन के लिए विभिन्न कार्यक्षमताएं प्रदान करता है। पीएम स्वयं ही कंट्रोल आफिस एप्लीकेशन² (सीओए) एवं गाड़ी

¹ स्रोत: फरवरी 2015 का भारतीय रेल का श्वेत पत्र (indianrailways.gov.in)

² कंट्रोल आफिस एप्लीकेशन (सीओए), भारतीय रेल में रेलगाड़ी परिचालन नियंत्रण और मानीटरिंग सभी डिविजनल/क्षेत्रिय नियंत्रण कार्यालयों में नियंत्रण कक्षों द्वारा की जाती है। नियंत्रण कार्यालयों, इसकी प्रकृति के कारण कभी भी बंद नहीं किए जाते और दिन के सभी घंटों और सप्ताह में प्रतिदिन कार्य करते हैं। नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग वास्तविक समय में गाड़ी के संचलन की मानीटरिंग की सुविधा और कम्प्यूटर की सहायता से इंटरफेस के माध्यम से नियोजित और नियंत्रित निर्धारित और गैर निर्धारित गाडियों का संचलन प्रदान करता है। यह अनुप्रयोग राष्ट्रीय गाड़ी पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस) को सूचना देता है जो गाड़ी के संचालन देर यात्रियों को अछतित सूचना देता है।

प्रबंधन प्रणाली³ (टीएमएस) से यात्री परिचालन समय चुन लेता है। गैर सीओए भागों के लिए इस उद्देश्य के लिए प्रदत्त उपयोगिता गाडी समय प्रयोक्ताओं द्वारा सीधे पीएम में डाली जाती है।

ख) कोचिंग परिचालन सूचना प्रणाली (सीओआईएस): यह मॉड्यूल कोचों, रेकों और यात्री इंजनों की सभी परिचालनात्मक गतिविधियों को प्राप्त करता है। रेकों और कोचों से संबंधित परिचालनों के डाटा को स्टेशन स्तर पर और इंजनों के लिए डिविजनल स्तर पर सिस्टम में प्रविष्ट किया जाता है। यदि स्टेशन के लिए रिपोर्टिंग करने की आवश्यकता हो तो सीओआईएस के क्षेत्रीय और डिविजनल प्रयोक्ता स्टेशन स्तर पर भी प्रतिनिधित्व कर सकते हैं। सीओआईएस पीएम/सीओए, मालभाडा परिचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) और अन्य अनुप्रयोगों के साथ एकीकृत है।

ग) डाटा मॉड्यूल: यह मॉड्यूल गाडी परिभाषा, गाडी कार्यक्रम मास्टर/स्टैंडर्ड कंसिस्ट⁴, ट्रेन लिंक, स्टेशन/यार्ड लाइनें, क्षमता इत्यादि सहित रेलगाडियों, कोचों, संरचनात्मक ढांचे इत्यादि से संबंधित आईसीएमएस में प्रयुक्त सभी मास्टर डाटा की फीडिंग की सुविधा देता है।

घ) रिपोर्ट मॉड्यूल: यह मॉड्यूल सभी अन्य मॉड्यूलों जिनमें मास्टर डाटा पर रिपोर्ट, मानीटरिंग, प्रयोक्ता निष्पादन, ऐतिहासिक रिपोर्ट विश्लेषणात्मक रिपोर्ट उपयोगिता रिपोर्टों इत्यादि से संबंधित आईसीएमएस प्रयोक्ताओं के विभिन्न स्तरों के लिए विभिन्न रिपोर्टें प्रदान करता है। इन रिपोर्टों के मानीटरिंग, विश्लेषण और निर्णय लेने के लिए साधनों के रूप में प्रयोग किया जा सकता है।

ङ) उपयोगिता मॉड्यूल: यह मॉड्यूल प्रयोक्ता प्रबंधन और प्रयोक्ता फीडबैक के लिए सुविधा प्रदान करता है।

1.2 आईसीएमएस के उद्देश्य

एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली अनुप्रयोग को निम्नलिखित उद्देश्यों के साथ विकसित किया गया था :

क) मेल एक्सप्रेस/यात्री गाडियों का समयपालन मानीटर करना

³ गाडी प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) यह अनुप्रयोग प.रे. और म.रे. में एकीकृत प्रबंधन और उपनगरीय गाडी संचालन और सिग्नलिंग की मानीटरिंग के साथ साथ गाडी मार्गों के नियोजन, विपथन और सेवा में रेकों के प्रारंभ या आहरण के लिए कार्यान्वित किया गया है।

⁴ इसमें गाडी विवरण जैसे कोच प्रकार, कोच संख्या, कोच गिनती इत्यादि जो गाडी/रेक का भाग है शामिल है।

- ख) कोचिंग स्टाक की वास्तविक समय और आनलाइन स्थिति को मानीटर करना
- ग) राजस्व अधिकतम करने के लिए परिवहन मांग के आधार पर गाड़ी संयोजन के संवर्धन को सुविधाजनक बनाना
- घ) विशेष गाड़ियों की योजना और परिचालन सुविधाजनक बनाना
- ङ) परिसम्पत्ति अनुरक्षण के लिए बेंचमार्क स्थापित करना
- च) आईओएच/पीओएच सहित सामयिक अनुरक्षण कार्यक्रम योजना बनाना ताकि शाप के बाहर कोचों के खाली पड़े रहने को न्यूनतम किया जा सके
- छ) खाली कोचों का शीघ्र नियोजन और उनकी सामयिक बुकिंग और उपयोग ताकि रेलवे को अधिक राजस्व प्राप्त हो
- ज) हस्त हेर फेर से बचाव और विश्वसनीय सेवा प्रदान करना ताकि रेलवे की छवि को सुधारा जा सके
- झ) कोचिंग परिचालनों के लिए एमआईएस प्रदान करना

1.3 प्रणाली संरचना

यह डिजाइन त्रिस्तरीय क्लाउंट सर्वर तकनीक पर बनाया गया है जिसमें मिडल वेयर और रिलेशनल डाटाबेस प्रबन्धन प्रणाली (आरडीबीएमएस) का प्रयोग किया गया है। आईसीएमएस स्थानों (स्टेशनों) और नियंत्रण कार्यालयों से डाटा थिन क्लाउंट्स/पीसी के माध्यम से लिया जाता है और संव्यवहार संसाधन के लिए सूचना लिंक के माध्यम से रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (सीआरआईएस) में कम्प्यूटर डाटा केन्द्र में संस्थापित सर्वरों को भेजा जाता है। सीआरआईएस में अनुप्रयोग सर्वर और संव्यवहार प्रोसेसिंग के लिए केन्द्रीय डाटाबेस से नेटवर्कड एवं जुड़े हैं। केन्द्रीय डाटाबेस रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय, डिविजनल और स्टेशन स्तर पर प्रयोक्ताओं को प्रबन्धन रिपोर्ट प्रदान करता है।

1.4 संगठन

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ) का संगठन एफओआईएस, जिसे 1994 में भारतीय रेलवे में एफओआईएस के कार्यान्वयन के लिए बनाया गया था, रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलवे और सीआरआईएस के बीच आईसीएमएस के कार्यान्वयन के लिए समन्वय कार्यालय के रूप में कार्य करता है। आईसीएमएस को क्षेत्रीय, डिविजनल और स्टेशन स्तरों पर परिचालन, यांत्रिकी और विद्युतीय विभागों में कार्यान्वयन के लिए निम्नलिखित अधिकारी उत्तरदायी हैं:

स्तर	परिचालन	यांत्रिकी	विद्युतीय
क्षेत्रीय	<ul style="list-style-type: none"> मुख्य परिचालन प्रबंधक 	<ul style="list-style-type: none"> मुख्य यांत्रिकी इंजीनियर 	<ul style="list-style-type: none"> मुख्य विद्युतीय इंजीनियर
	<ul style="list-style-type: none"> मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक 	<ul style="list-style-type: none"> मुख्य रौलिंग स्टाक/कार्यशाला इंजीनियर 	<ul style="list-style-type: none"> मुख्य विद्युतीय इंजन इंजीनियर
	<ul style="list-style-type: none"> उप मुख्य परिचालन प्रबंधक 	<ul style="list-style-type: none"> उप यांत्रिकी अभियन्ता 	<ul style="list-style-type: none"> उप मुख्य विद्युतीय अभियन्ता परिचालन
	<ul style="list-style-type: none"> वरिष्ठ/सहायक यातायात प्रबंधक, मुख्य नियंत्रक एवं अन्य सहायक स्टाफ 	<ul style="list-style-type: none"> मुख्य अधीक्षक कार्यालय एवं अन्य सहायक स्टाफ 	<ul style="list-style-type: none"> मुख्य ट्रेक्शन ईजन इंजीनियर एवं अन्य सहायक स्टाफ
डिविजनल	<ul style="list-style-type: none"> वरिष्ठ डिविजनल परिचालन प्रबंधक 	<ul style="list-style-type: none"> व. डिविजनल यांत्रिकी इंजीनियर 	<ul style="list-style-type: none"> व. डिविजनल इलैक्ट्रिकल इंजीनियर
स्टेशन	<ul style="list-style-type: none"> मुख्य स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन अधीक्षक 	<ul style="list-style-type: none"> मुख्य पावर नियंत्रक 	<ul style="list-style-type: none"> मुख्य विद्युत नियंत्रक
	<ul style="list-style-type: none"> मुख्य वार्ड मास्टर/ मुख्य ट्रेन क्लर्क/ मुख्य ट्रेन क्लर्क/ ट्रेन क्लर्क 		

सीआरआईएस में आईसीएमएस के विकास, अनुरक्षण और कार्यान्वयन से संबंधित कार्यों को एक आईसीएमएस ग्रुप द्वारा देखा जाता है जिसकी अध्यक्षता एक महाप्रबंधक द्वारा की जाती है जो प्रबंध निदेशक के समग्र नियंत्रण के अन्तर्गत कार्य करता है और उसकी सहायता एक तकनीकी दल जिसमें प्रधान/वरिष्ठ परियोजना अभियन्ता, परियोजना अभियन्ता, व साफ्टवेयर/नेटवर्क अभियन्ता, सलाहकार इत्यादि करते हैं।

1.5 लेखापरीक्षा उद्देश्य

आईसीएमएस की लेखापरीक्षा के निम्नलिखित उद्देश्य थे:

- I. यह मूल्यांकन करना कि आईसीएमएस के कार्यान्वयन के उद्देश्य किस सीमा तक पूरे किए गए हैं,
- 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, और
- III. आईटी सुरक्षा की समीक्षा करना ताकि यह जांच की जा सके कि किस सीमा तक वह व्यवसायिक महत्वपूर्ण सूचना और परिसम्पतियों की हानि, क्षति

या दुरुपयोग का यथोचित संरक्षण करने में सक्षम है।

1.6 लेखापरीक्षा मानदण्ड

आईसीएमएस की आईटी लेखापरीक्षा रेलवे संहिता/नियमावली में निहित नियमों और विनियमों, समय समय पर रेलवे प्रशासन द्वारा जारी निर्देशों/दिशानिर्देशों/प्रक्रियाओं और आईटी पर्यावरण में प्रचलित बेहतरीन कार्यप्रणाली को ध्यान में रखकर की गई थी।

1.7 लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली और कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में सीएओ (एफओआईएस) कार्यालय, क्षेत्रीय/डिविजनल मुख्यालय और चयनित आईसीएमएस स्थानों में आईसीएमएसी परियोजना के विकास कार्यान्वयन और अनुरक्षण से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा शामिल है। आनलाइन आईसीएमएस रिपोर्टों की समीक्षा की गई थी, आईसीएमएल के विभिन्न पहलूओं से संबंधित सूचना क्षेत्रीय/डिविजनल मुख्यालयों और विभिन्न आईसीएमएस स्थानों से प्रश्नावली का प्रयोग करते हुए इकट्ठी की गई थी। क्षेत्रीय/डिविजनल/स्टेशन स्तरों पर अधिकारियों के साथ चर्चा की गई थी। आईसीएमएस डाटा का विश्लेषण कम्प्यूटर सहायक लेखापरीक्षा तकनीकों का प्रयोग कर किया गया था। एंट्री और एग्जिट कान्फ्रेंस क्षेत्रीय स्तर पर आयोजित की गई थी, एग्जिट कान्फ्रेंस रेलवे बोर्ड में अतिरिक्त सदस्य (बजट), अतिरिक्त सदस्य (कम्प्यूटरीकरण एवं सूचना प्रणाली), निदेशक (कोचिंग) और सीआरआईएस से अन्य अधिकारियों के साथ भी हुई थी।

1.8 नमूना आकार

31 मार्च 2008 तक, आईसीएमएस को विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में 257 स्थानों (445 टर्मिनलों) में लागू किया गया था। इसमें क्षेत्रीय मुख्यालय, डिविजनल मुख्यालय, स्टेशन इत्यादि शामिल हैं। 2015-16 के दौरान, यात्री यातायात और कोचिंग रेलगाड़ियों की मात्रा में वृद्धि के कारण रेलवे बोर्ड द्वारा विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में 249 स्थानों (510 टर्मिनलों) पर ₹ 21.34 करोड़ की लागत से प्रतिनिधि स्थानों के प्रावधान हेतु एक नया कार्य 'आईसीएमएस प्रणाली का विस्तारण' संस्वीकृत किया गया था (अर्थात उन स्थानों पर जहां आईसीएमएस संस्थापित नहीं किया गया था और उनकी गतिविधि डिविजनल मुख्यालय नियंत्रण कार्यालयों के माध्यम से प्राप्त की गई थी) यह पाया गया कि 30 अप्रैल 2016 तक, पांच क्षेत्रीय रेलवे (पू.रे.,

म.रे., द.पू.म.रे., द.म.रे. और उ.रे.) में पूर्व में नियोजित 257 स्थानों में से 11⁵ स्थानों पर आईसीएमएस संस्थापित नहीं किया गया/परिचालित नहीं किया गया था।

समीक्षा हेतु चयनित नमूना निम्नानुसार था:

क. लेखापरीक्षा समीक्षा के लिए, क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालय, एक डिविजनल नियंत्रण कार्यालय (न्यूनतम) और प्रत्येक पांच स्थानों (दस स्थानों से अधिक) के लिए एक स्थान के अलावा दस स्थानों में से चार स्थानों या उसके भाग के रूप में प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में चुना गया था। समग्र रूप से सभी क्षेत्रीय रेलवे के 128 स्थानों को समीक्षा हेतु चुना गया था। इन स्थानों का विवरण **अनुलग्नक-I** में दिया गया है।

ख. सीआरआईएस से संग्रहित जुलाई से अक्टूबर 2015 से संबंधित तीन महीने की अवधि के आईसीएमएस लेनदेन डाटा का विश्लेषण किया गया था।

ग. अक्टूबर 2015 से जुलाई 2016 के दौरान आनलाइन आईसीएमएस रिपोर्टों की समीक्षा की गई थी। आईसीएमएस डाटा/रिपोर्टों के सार को नमूना जांच आधार पर हस्त/भौतिक रिकार्डों से तुलना उनकी पूर्णता और सटीकता को सत्यापित करने के लिए की गई थी।

घ. आईटी सुरक्षा मूल्यांकन मुख्य रूप से अनुप्रयोग स्तर सुरक्षा पर केन्द्रित था।

ड. अक्टूबर 2015 से अप्रैल 2016 के दौरान क्षेत्रीय लेखापरीक्षा कार्य किया गया था।

1.9 अभिस्वीकृति

इस रिपोर्ट में क्षेत्रीय/रेलवे बोर्ड स्तर पर हुई विभिन्न चर्चाओं/एग्जिट कान्फ्रेंसों के दौरान इकट्ठे की गई क्षेत्रीय रेलवे और रेलवे बोर्ड की प्रतिक्रियाएँ शामिल हैं। लेखापरीक्षा दल क्षेत्रीय/डिविजनल मुख्यालय पर रेलवे प्रशासन और स्टेशन स्तर के साथ साथ सीएओ (एफओआईएस) कार्यालय और सीआरआईएस आईसीएमएस दल द्वारा प्रबन्धन और स्टाफ द्वारा इस लेखापरीक्षा के दौरान दिए गए सहयोग के लिए आभार व्यक्त करता है।

⁵ पू.रे. में मुख्य यार्ड मास्टर, हावडा, अजीमगंज, कटवा स्टेशन, म.रे. में दादर यार्ड, द.पू.म.रे. में आरआरआई बिलासपुर, द.म.रे. में सीएवं डब्ल्यू डिपो सिकन्दराबाद, लालगुडा कार्यशाला, उ.रे. में नई दिल्ली यार्ड, दिल्ली यार्ड व स्टेशन प्रबन्धक, नई दिल्ली, अमृतसर स्टेशन

अध्याय 2 आईसीएमएस के उद्देश्यों की प्राप्ति

लेखापरीक्षा उद्देश्य -1- यह मूल्यांकन करना कि आईसीएमएस के कार्यान्वयन के उद्देश्य किस सीमा तक पूरे किए गए हैं

आईसीएमएस उद्देश्य- रेलगाड़ियों के समयपालन की मानीटरिंग, हस्त हेर फेर से बचना, रेलवे की छवी को सुधारने के लिए विश्वसनीय सेवा प्रदान करना और कोचिंग परिचालन हेतु एमआईएस प्रदान करना।

2.1 आईसीएमएस के माध्यम से रेलगाड़ी के समयपालन पर नजर रखना

आईसीएमएस रेलगाड़ी परिचालन जैसे रेलगाड़ी चलने का समय रेलगाड़ियों के विलम्ब से चलने/अवरोधन के कारण, रेलगाड़ियों के विभिन्न अपवादात्मक गतिविधि के विभिन्न कार्यचालनों से संबंधित डाटा रखने की सुविधा देता है। यह विभिन्न एमआईएस रिपोर्टें प्रदान करता है ताकि विभिन्न स्तरों पर रेल प्रशासन वास्तविक समय में रेलगाड़ियों के परिचालन पर नजर रख सके ताकि उनका समयपालन सुनिश्चित करने का वातावरण बन सके। लेखापरीक्षा में रेलगाड़ियों के परिचालन से संबंधित डाटा रखने के लिए प्रदत्त कार्यों और आईसीएमएस द्वारा सृजित संबंधित रिपोर्टों की संवीक्षा की गई थी और इस संबंध में लेखापरीक्षा अवलोकन के बारे में नीचे चर्चा की गई है:-

2.1.1 आईसीएमएस में कुछ ट्रेनों के परिचालन पर नजर न रखा जाना

सात¹ क्षेत्रीय रेलवे में फरवरी 2016 के दौरान आईसीएमएस में रिपोर्टिंग हेतु अनुसूचित रेलगाड़ियों और आईसीएमएस में वास्तव में रिपोर्टिड रेल गाड़ियों की नमूना जांच में पता चला कि 154724 रेलगाड़ियों में से 27112 रेलगाड़ियां आईसीएमएस में रिपोर्ट नहीं की गई थी। आगे यह भी पाया गया था कि:

क. उ.रे. में कश्मीर में चलने वाली रेलगाड़ियों के परिचालन की मानीटरिंग आईसीएमएस में नहीं की गई थी।

ख. सभी हैरिटेज/एफटीआर रेलगाड़ियों (आईआरसीटीसी के सहयोग से चलने वाली) का पूर्ण विवरण उपलब्ध नहीं था। (उदाहरण के लिए महाराजा, बुद्धिस्ट, डेक्कन ओडिस्सी इत्यादि)

ग. वृंदावन-मथुरा कैंट के बीच रोज/छः दिन की आवृत्ति के साथ चलने वाली दस

¹ उ.रे., प.म.रे., पू.रे., द.प.रे., म.रे., उ.पू.रे., उ.सी.रे.

यात्री रेलगाड़ियों के परिचालन को आईसीएमएस के अन्तर्गत नहीं लाया गया था।

घ. द.रे. में एमईएमयू गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान आईसीएमएस के अंतर्गत नहीं लाया गया था।

ड. पू.रे. में, उपनगरीय रेलगाड़ियों का समयपालन निष्पादन आसनसोल और हावडा डिविजन में इस प्रणाली के माध्यम से नजर नहीं रखा जा रहा था। यह हाथ से किया जा रहा था।

च. आईसीएमएस² के अनुसार पीआरएस में छः क्षेत्रीय रेलवे³ के अन्तर्गत 23 रेलगाड़ियां परिचालन में थी किन्तु उनका विवरण आईसीएमएस में उपलब्ध नहीं था।

अतः आईसीएमएस के माध्यम से आन लाइन समयबद्धता पर नजर और ऊपर उल्लिखित रेलगाड़ियों के अन्य परिचालनात्मक और प्रबंधन कार्य नहीं किए जा रहे थे।

(अनुलग्नक 2 और 3)

2.1.2 विपथित रेलगाड़ियों पर नजर रखने के लिए अपर्याप्त प्रावधान

अपवादात्मक रेलगाड़ी मार्किंग के अन्तर्गत एक विकल्प 'विपथन' है। उस मामले में जब एक रेलगाड़ी को उसके अनुसूचित पथ से विपथित किया जाता है तो प्रयोक्ता उसके विपथित पथ/मार्ग को आईसीएमएस में परिभाषित कर सकता है और सिस्टम विपथित रेलगाड़ी के अनुसूचित पथ/मार्ग और विपथित पथ/मार्ग के बारे में सूचना प्रदान करता है। 11⁴ क्षेत्रीय रेलवे में यह पाया गया कि आईसीएमएस ने विपथित मार्ग पर रेलगाड़ी के परिचालन विवरण प्रदान नहीं किए थे।

इसके अतिरिक्त अगस्त/सितम्बर 2015 से संबंधित आईसीएमएस डाटाबेस के विश्लेषण में पू.रे. और उ.रे. में उदाहरण दर्शाए जहां रेलगाड़ियों के विपथन के कारण प्रासंगिक 'टिप्पणी' कालम में केवल 'सी' के रूप में दर्शाए गए थे। इस प्रकार, वास्तव में परिचालन स्थिति/विपथित रेलगाड़ियों के परिचालन को आईसीएमएस के माध्यम से मानीटर नहीं किया जा सकता।

2.1.3 अपवादात्मक ट्रेनों के संबंध में सीओए और आईसीएमएस के बीच विसंगतियां

² रिपोर्ट सं. 982

³ उ.रे.-6, प.म.रे.-1, द.म.रे.-3, उ.पू.रे.-1, द.प.रे.-7, द.म.रे.-5

⁴ उ.रे., उ.म.रे., पू.रे., उ.सी.रे., प.म.रे., द.म.रे., पू.त.रे., म.रे., उ.पू.रे., उ.सी.रे., प.रे.

आईसीएमएस में अपवादात्मक गतिविधियों के अन्तर्गत निर्धारित रेल सेवाओं को रद्द, पुनर्धारित, समय से पहले समाप्त करने, उद्गम स्थान परिवर्तन इत्यादि को चिन्हित करने का प्रावधान उपलब्ध है। अपवादात्मक गतिविधियों के अन्तर्गत रेलगाड़ियों को चिन्हित करने से इसका प्रभाव अन्य अनुप्रयोगों पर पड़ता है जो आईसीएमएस जैसे सीओए, एनटीईएस इत्यादि से जुड़े हुए हैं। अक्टूबर 2015 से जून 2016 के दौरान दस⁵ क्षेत्रीय रेलवे में यह पाया गया कि आईसीएमएस की समयपालन निष्पादन रिपोर्ट में दर्शायी गई अपवादात्मक रेलगाड़ियां 305 थीं, जबकि सीओए अपवादात्मक रेलगाड़ी रिपोर्ट में यह 288 दर्शाया गया था। अतः आईसीएमएस की दो पृथक रिपोर्टों में समान गतिविधि के बारे में असंगत सूचना प्रदान की गई थी और इससे रेलगाड़ियों के परिचालन पर नजर रखने की गुणवत्ता पर प्रभाव पड़ा।

इसके अलावा, फरवरी/मार्च 2016 के समयपालन निष्पादन रिपोर्टों की समीक्षा से पता चला कि तीन⁶ क्षेत्रीय रेलवे में 1516 मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में से, 1468 रेलगाड़ियों को रिपोर्ट किया गया था और 38 रेलगाड़ियों को अपवादात्मक चिन्हित किया गया था और बाकी 10 रेलगाड़ियों का विवरण रिपोर्ट से नहीं पाया जा सका था। अतः समयपालन रिपोर्ट में रेलगाड़ियों के समयपालन की पूर्ण स्थिति नहीं दर्शायी गई थी।

(अनुलग्नक 4क और 4ख)

2.1.4 आईसीएमएस में ट्रेन परिचालन की विलम्बित रिपोर्टिंग

14 जून 2016 को लेखापरीक्षा ने “सीओए से आईसीएमएस अद्यतन निष्पादन रिपोर्ट”⁷ शीर्षक की एक रिपोर्ट की संविधा की थी। यह रिपोर्ट आईसीएमएस में पांच मिनट से 30 मिनट के बीच रेलगाड़ी की परिचालन की रिपोर्टिंग से संबंधित और 10 मिनट से एक घंटे के दौरान निकलने वाली सभी रेलगाड़ियों के संबंध में डाटा प्रदान करती है। यह पाया गया कि उ.रे. की पांच डिविजनों में समय पर रिपोर्टिंग (पांच मिनट के अन्दर) केवल 42.34 प्रतिशत से 71.46 प्रतिशत रेलगाड़ियों में किया गया था। पू.रे. की हावडा डिविजन में समय पर रिपोर्टिंग केवल 73.11 प्रतिशत मामलों में किया गया था। रेलगाड़ी परिचालन विवरण प्राप्त करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप यात्रियों को समय पर रेलगाड़ी परिचालन सूचना की अनुपलब्धता हुई और इससे समय पर निर्णय लेने पर प्रभाव पड़ सकता है।

⁵ उ.रे., उ.म.रे., पू.रे., प.म.रे., द.म.रे., म.रे., उ.पू.रे., द.पू.रे., द.पू.म.रे., उ.सी.रे.

⁶ उ.रे., पू.रे., उ.सी.रे.

⁷ रिपोर्ट सं. 408⁸

इसके अलावा, जुलाई से अक्टूबर 2015 के लिए अपवादात्मक रेलगाड़ियों के परिचालन से संबंधित डाटा की समीक्षा से पता चला कि आठ क्षेत्रीय रेलवे⁸ में 8032 मामलों में विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे की मंडलो द्वारा आईसीएमएस (अर्थात सीओए से आईसीएमएस) में अपवादात्मक रेलगाड़ियों की परिचालन की रिपोर्टिंग में रेलगाड़ी प्रारंभ तिथि से एक दिन से 234 दिनों का विलम्ब था।

(अनुलग्नक 5)

2.1.5 विभिन्न प्रकार की ट्रेनों के संचालन की अनुपलब्धता

विस्तारित/विशेष रेलगाड़ियां – 2015-16 के दौरान भारतीय रेल में परिचालित/विस्तारित नई/मौजूदा रेलगाड़ियों की यादृच्छिक जांच से पता चला कि चार⁹ क्षेत्रीय रेलवे में चलने वाली 11 रेलगाड़ियों का संचलन विवरण उस आईसीएमएस के पास पूरी अवधि, जिसके लिए वह विस्तारित/परिचालित की गई थी, उपलब्ध नहीं था।

प्रारंभिक और अनिर्धारित रेलगाड़ियां- आईसीएमएस¹⁰ की समीक्षा के दौरान आठ¹¹ और नौ¹² क्षेत्रीय रेलवे में क्रमशः प्रारंभिक और अनिर्धारित रेलगाड़ियों की संचलन/चलने की स्थिति का पता नहीं लगाया जा सका क्योंकि इन रेलगाड़ियों की रेलगाड़ी संख्या अल्फान्यूमेरिक थी, जो आईसीएमएस की रेलगाड़ी संख्या इनपुट फील्ड में स्वीकार्य नहीं थी।

2.1.6 ट्रेनों के आगमन/प्रस्थान समय में अन्तर

2.1.6.1 स्टेशनों पर अनुरक्षित आईसीएमएस और हस्त रिकार्डों में दर्ज समय में अन्तर

विभिन्न स्टेशनों में रेलगाड़ी आगमन/प्रस्थान समय का विवरण या तो हाथ से सीओए में किया जाता है और बाद में आईसीएमएस में अद्यतित डाला जाता है या उद्गम/समाप्ति स्टेशनों से आगमन/प्रस्थान समय सीधा आईसीएमएस में हाथ से प्रविष्ट किया जाता है। अन्ततः यह डाटा राष्ट्रीय रेलगाड़ी पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस) में दर्शाया जाता है जहां से यात्री रेलगाड़ी का वास्तविक आगमन और प्रस्थान समय देख सकते हैं।

⁸ उ.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.प.रे., पू.रे., उ.पू.रे., म.रे. एवं द.पू.म.रे.

⁹ द.रे. - 6, उ.म.रे.- 2, प.म.रे.- 2, द.पू.म.रे.- 1

¹⁰ अप्रैल 2013 से मार्च 2016 की अवधि के लिए आईसीएमएस रिपोर्ट सं. 508 डी

¹¹ उ.रे., द.रे., प.म.रे., पू.रे., द.म.रे., म.रे., उ.पू.रे., उ.सी.रे.

¹² उ.रे., द.पू.रे., पू.रे., प.म.रे., उ.म.रे., द.पू.म.रे., द.प.रे., द.म.रे., उ.पू.रे.

जनवरी-फरवरी 2015 और अक्टूबर-नवम्बर 2015 की अवधि की नमूना जांच ने दर्शाया कि रेलवे ने रेलगाड़ी के गलत आगमन/प्रस्थान समय बताए जाने के कारण कई सार्वजनिक शिकायतें प्राप्त की थीं। यात्रियों को हुई असुविधाओं को उजागर करते हुए इन शिकायतों में ऐसी घटनाओं के बारे में बताया गया जैसे एक विशेष स्टेशन पर रेलगाड़ी अभी पहुंचनी थी किन्तु रेलवे रेलगाड़ी पूछताछ स्टेशन ने बताया कि रेलगाड़ी पहले से ही स्टेशन पर पहुंच चुकी थी या एक विशेष रेलगाड़ी ने एक विशेष स्टेशन से प्रस्थान नहीं किया था किन्तु यह बताया गया कि गाड़ी उस एक विशेष स्टेशन से पहले से ही प्रस्थान कर चुकी थी।

(अनुलग्नक 6)

आईसीएमएस में अनुरक्षित, जुलाई 2015 और अप्रैल 2016 के बीच विभिन्न अवधियों से संबंधित गाड़ी आगमन/प्रस्थान डाटा की तुलना चयनित रेलवे स्टेशनों में हस्त अनुरक्षित रिकार्ड/डाटा से की गई थी और नौ¹³ क्षेत्रीय रेलवे में दोनों रिकार्डों के सेटों में अन्तर पाए गए थे। दपू.रे. में सीओए-आईसीएमएस शेड्यूल मिसमैच रिपोर्ट की समीक्षा से पता चला कि गाड़ी संख्या 38319 (हावडा और मेचेदा के बीच स्थानीय गाड़ी जिसका कुल संचालन समय 1 घंटा और 12 मिनट था) जिसकी प्रारंभ तिथि 1 अक्टूबर 2015 थी, के आगमन समय में आईसीएमएस और सीओए के बीच 63 मिनट का समयांतर था, इससे आईसीएमएस में उपलब्ध डाटा की सटीकता पर संदेह उठता है।

गाड़ी के संचालन के सटीक डाटा की कमी के कारण जनता को असुविधा होती है, भारतीय रेल की गलत सार्वजनिक छवि बनती है, रेल प्रशासन के लिए गलत एमआईएस रिपोर्ट बनती है और रेल प्रशासन द्वारा गाड़ी के समयपालन पर नजर रखना प्रभावित होती है।

एग्जिट कान्फ्रेंस (अक्टूबर 2016) के दौरान रेलवे बोर्ड ने कहा कि मामले को अधिकतम महत्व दिया गया है और इसकी रेलवे बोर्ड स्तर पर नियमित रूप से निगरानी की जा रही है। उन्होंने आगे कहा कि गलत रिपोर्टिंग और सिस्टम में गलत डाटा प्रविष्ट करने के लिए उत्तरदायी अधिकारियों के विरुद्ध कार्यवाही भी की गई है।

2.1.6.2 आईसीएमएस में आगमन/प्रस्थान समय में असामान्यताएं/अन्तर

¹³ उ.रे., पू.रे., उ.सी.रे., दपू.रे., द.रे., उ.प.रे., म.रे., प.म.रे., द.प.रे.

जुलाई से अक्टूबर 2015 की अवधि के लिए दस क्षेत्रीय रेलवे¹⁴ में आईसीएमएस में दर्ज रेलगाड़ी आगमन और प्रस्थान समय डाटा का विश्लेषण किया गया था। आठ क्षेत्रीय रेलवे¹⁵ में, 322819 विरामों (लेन देनों) के संबंध में गाड़ियों का दर्ज वास्तविक प्रस्थान समय, गाड़ियों के निर्धारित प्रस्थान समय से पूर्व था और छः क्षेत्रीय रेलवे से संबंधित 266 विरामों (लेन देनों) के संबंध में अन्तर एक घंटे से एक दिन के बीच का था। आठ क्षेत्रीय रेलवे¹⁶ में 284009 विरामों (लेन देनों) के संबंध में दर्ज गाड़ियों का वास्तविक गाड़ी आगमन समय गाड़ियों के निर्धारित आगमन समय से पूर्व का था और 9666 विरामों (लेन देनों) के संबंध में अन्तर 30 मिनट से 96 घंटे के बीच का था।

असामान्य/अनियमित अन्तरों से पता चलता है कि आईसीएमएस में सही डाटा नहीं डाला जाता था और सिस्टम में पर्याप्त नियंत्रणों की कमी थी जो गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान समय की पुष्टि करते/गलत सूचना से रेल प्रशासन द्वारा गाड़ी आवागमन के समयपालन पर नजर रखना प्रभावित होती हैं।

2.1.6.3 कार्यकारी समयसारिणी और सार्वजनिक समय सारिणी/गाड़ी आगमन-प्रस्थान समय में कमियां

आठ क्षेत्रीय रेलवे में अक्टूबर 2015 के लिए कार्यकारी समयसारिणी (डब्ल्यूटीटी) और सार्वजनिक समयसारिणी (पीटीटी) की समीक्षा से असंगत आगमन/प्रस्थान समय का पता चला/यह पाया गया कि:-

- आठ¹⁷ क्षेत्रीय रेलवे के 29481 विरामों के संबंध में सार्वजनिक समयसारिणी के अनुसार आगमन समय कार्यकारी समयसारिणी से पूर्व था और अन्तर 1 मिनट से 1440 मिनट के बीच था।
- पांच¹⁸ क्षेत्रीय रेलवे के 12885 विरामों के संबंध में सार्वजनिक समयसारिणी के अनुसार आगमन समय कार्यकारी समयसारिणी से बाद का था और अन्तर 1 मिनट से 675 मिनट के बीच का था।
- सात¹⁹ क्षेत्रीय रेलवे के 11775 विरामों के संबंध में कार्यकारी समयसारिणी में प्रस्थान समय सार्वजनिक समयसारिणी के प्रस्थान समय से पूर्व का था और अन्तर 1 मिनट से 501 मिनट का था।

¹⁴ उ.रे., उ.म.रे., उ.प.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.प.रे., म.रे., पू.रे., द.पू.म.रे., उ.पू.रे.

¹⁵ उ.रे., उ.म.रे., द.म.रे., द.प.रे., म.रे., पू.रे., द.पू.म.रे., उ.पू.रे.

¹⁶ उ.रे., उ.म.रे., उ.प.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.प.रे., म.रे., उ.पू.रे.

¹⁷ उ.रे., प.म.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., म.रे., द.म.रे., उ.पू.रे., उ.सी.रे.

¹⁸ उ.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., द.म.रे., उ.सी.रे.

¹⁹ उ.रे., प.म.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., म.रे., द.म.रे., उ.सी.रे.

- छः²⁰ क्षेत्रीय रेलवे के 28893 विरामों के संबंध में कार्यकारी समयसारिणी में प्रस्थान समय सार्वजनिक समयसारिणी के प्रस्थान समय से बाद का था और अन्तर 1 मिनट से 1440 मिनट के बीच का था। यह सभी मध्यवर्ती स्टेशन थे।

डब्ल्यूटीटी और पीटीटी में काफी अधिक अन्तर संभाव्य प्रतीत नहीं होते और व्यवहारिक रूप से संभव नहीं थे।

2.1.7 पीआरएस की तुलना में गाड़ी विरामों, गाड़ी नाम का अधूरा डाटा

2.1.7.1 गाड़ी विराम

भिन्न तिथियों और आईसीएमएस डाटाबेस की रिपोर्ट सं. 983 के अनुसार, 12²¹ क्षेत्रीय रेलवे से संबंधित 187 स्टेशन/विराम थे जो यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) की विभिन्न गाड़ी अनुसूचियों में उपलब्ध थे, किन्तु आईसीएमएस गाड़ी अनुसूचियों में उपलब्ध नहीं थे।

स्टेशनों/विरामों में इन विसंगतियों को क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सम्बोधित करने की आवश्यकता है ताकि गाड़ी आवागमन पर नजर रखना आसान बनाई जा सके और गाड़ी के आवागमन के बारे में उपभोक्ताओं को पूर्वसूचना प्रदान की जा सके।

(अनुलग्नक 7)

2.1.7.2 बेमेल गाड़ी नाम

आईसीएमएस²² की समीक्षा से पता चला कि आईसीएमएस और पीआरएस के बीच गाड़ी नामों²³ में बेमेलता थी और यह बेमेलता स्टेशन नाम की जगह स्टेशन कोड के प्रयोग, उदगम और/या समाप्ति स्टेशन के स्टेशन कोड का प्रयोग न करने, गाड़ी का अधूरा नाम इत्यादि सहित कई कारणों से थी। गाड़ी के नाम में बेमेलता यात्रियों में भ्रान्ति उत्पन्न करती है।

2.1.8 ट्रेनों के समयपालन/ नजर न रखने से संबंधित आईसीएमएस रिपोर्टों का उपयोग न करना

समयपालन भाग की कार्यप्रणाली की समीक्षा करते समय यह पाया गया कि चार²⁴

²⁰ उ.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., द.म.रे., उ.पू.रे., उ.सी.रे.

²¹ उ.रे., उ.म.रे., प.रे., उ.प.रे., म.रे., प.म.रे., द.म.रे., प.म.रे., उ.पू.रे., द.पू.म.रे., द.प.रे., उ.सी.रे.

²² रिपोर्ट सं. 986

²³ उ.रे. - 254 ट्रेने, पू.रे. - 143 ट्रेने

²⁴ उ.रे., प.रे., प.म.रे., पू.रे.

क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालयों में आईसीएमएस रिपोर्ट सीधे नजर न रखने के लिए प्रयोग नहीं की जा रही थी किन्तु आईसीएमएस से डाटा का प्रयोग हाथ से रिपोर्टें तैयार करने के लिए किया जा रहा था और यह रिपोर्टें रेलवे प्रशासन द्वारा चर्चाओं/बैठकों के दौरान प्रयोग की जा रही थी। इसका कारण यह था कि आईसीएमएस रिपोर्टों के माध्यम से उपलब्ध डाटा/सूचना उपभोक्ता आवश्यकताओं के अनुसार नहीं थी।

(अनुलग्नक 8)

इसके अलावा, यह पाया गया कि गाड़ियों के समयपालन निष्पादन से संबंधित डाटा आईसीएमएस में केवल एक महीने की अवधि के लिए उपलब्ध था। हस्त लिखित परिवेश डाटा पिछले तीन से पांच वर्षों के लिए उपलब्ध था जिससे डिविजनों को कई वर्षों से निष्पादन की तुलना करने की सुविधा प्राप्त होती थी।

2.1.9 समेकित रिपोर्टों के सृजन का विकल्प अकार्यात्मक

निम्नलिखित दो रिपोर्टों में, सभी प्रकार की गाड़ियों की संग्रहित रिपोर्टों के सृजन का विकल्प कार्यात्मक नहीं पाया गया (उ.रे. और पू.रे.):

(क) महीना-वार गाडी निष्पादन रिपोर्ट-नॉट लूजिंग टाइम (एनएलटी) आधार और महीना-वार गाडी निष्पादन रिपोर्ट- आरटी समाप्ति आधार²⁵।

(ख) समयपालन निष्पादन रिपोर्ट (रिपोर्ट सं. 29-अच्छा/बुरा रनर)

2.1.10 गाडी आवागमन और इंजन स्थिति- गलत/असंगत आउटपुट

आईसीएमएस²⁶ की समीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि उ.रे., पू.रे., द.पू.म.रे. और द.म.रे. में इन रिपोर्टों में जब रिपोर्ट सं. 1002 को फुल रनिंग प्रकार विकल्प के अन्तर्गत और टेक्स्चूअल रनिंग प्रकार विकल्प के अन्तर्गत गाडी आवागमन के बारे में असंगत विवरण दिए गए थे।

(अनुलग्नक 9)

उपरोक्त निष्कर्षों से पता चलता है कि आईसीएमएस में सभी गाड़ियों का पूरा डाटा उपलब्ध नहीं था और अपवादात्मक गाड़ियों सहित कुछ गाड़ियों के आवागमन को आईसीएमएस में नजर न रखने और समयपालन सुनिश्चित करने के लिए दर्ज/उपलब्ध नहीं करवाया गया था। गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान समय को दर्ज करने में विलम्ब और गाडी आवागमन के सटीक डाटा की कमी के कारण यात्रियों को असुविधा हुई और रेल प्रशासन के लिए गलत एमआईएस रिपोर्टें बनाई गईं

²⁵ रिपोर्ट सं. 201 और 202

²⁶ रिपोर्ट सं. 504 और 1002

जिससे रेल प्रशासन द्वारा गाडी समयपालन की मानीटरिंग प्रभावित हुई। 2015-16 (फरवरी तक) के दौरान सात क्षेत्रीय रेलवे²⁷ में की गई समीक्षा में समयपालन प्रतिशतता 90 प्रतिशत से 96.42 प्रतिशत के लक्ष्य के प्रति 70.33 प्रतिशत और 94.72 प्रतिशत के बीच थी। अतः²⁸ गाडियों के आवागमन पर नजर रखने और गाडियों का समयपालन सुनिश्चित करने का उद्देश्य पूरी तरह प्राप्त नहीं हुआ।

एग्जिट कान्फ्रेंस (अक्टूबर 2016) में चर्चा के दौरान रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार किया। आईसीएमएस में सभी प्रकार की गाडियों के कवरेज के संबंध में, यह कहा गया कि कुछ रूट जिन्हें हाल ही में नेटवर्क में जोड़ा गया या महत्वहीन यातायात के साथ रूट किया गया था आईसीएमएस का भाग नहीं हो सकते और उन्हें अब जोड़ा जाएगा। उन्होंने आगे कहा कि लेखापरीक्षा के बाद आईसीएमएस में कई परिवर्तन/सुधार समाविष्ट किए गए थे उन्हें ऐसे परिवर्तनों की एक सूची प्रस्तुत करने का निवेदन किया था। हस्त अंतः क्षेप के संबंध में यह कहा गया कि यद्यपि इन्हें पूरी तरह नहीं किया गया था, इन्हें धीरे धीरे कम किया जा रहा है।

आईसीएमएस उद्देश्य-वास्तविक समय और आनलाइन कोचिंग स्टाक की मानीटरिंग स्थिति, राजस्व अधिकतम करने के लिए यातायात मांग के आधार पर गाडी संयोजन में वृद्धि आसान करना, योजना की सुविधा और विशेष गाडियां चलाना।

2.2 आईसीएमएस के माध्यम से कोचिंग स्टाक पर नजर रखने की स्थिति

आईसीएमएस रेलवे प्रशासन को कोच होल्डिंग (स्थानांतरित/नई कोचों सहित), रेल/रेक कंसिस्टस और लिंक, कोचों को संलग्न/विलग्न, विभिन्न सेवाओं में कोच/रेक संचलन/उपयोग, ईजन धारण, ईजन स्थिति, ईजन संचलन, स्टेशन विवरण, दूरियां इत्यादि प्राप्त करने में सशक्त बनाता है। प्रणाली विभिन्न ऑनलाइन एमआईएस रिपोर्टों के माध्यम से सरलता से उपलब्ध भारतीय रेल पर प्रत्येक कोच का डाटा उपलब्ध कराने के लिए अभिप्रेत है ताकि रेलवे प्रशासन सभी स्तरों पर बेहतर कोच प्रबंधन, उनके सर्वोत्कृष्ट प्रयोग तथा ट्रैफिक प्रबंधन को सुनिश्चित कर सके।

विभिन्न एमआईएस रिपोर्टों के माध्यम से आईसीएमएस द्वारा प्रदत्त आईसीएमएस कोच डाटा तथा सूचना की समीक्षा आईसीएमएस उद्देश्यों के संदर्भ में की गई थी। इस संदर्भ में लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा नीचे की गई है:-

²⁷ उ.रे., प.म.रे., पू.रे., द.प.रे., म.रे., उ.पू.रे., उ.सी.रे.

²⁸ उ.रे. - 90, द.प.रे. - 96.42, म.रे. - 96, उ.पू.रे. - 90 के लिए लक्ष्य (अनुलग्नक 1)

2.2.1 आईसीएमएस में कोचों की अपूर्ण सूचना

2.2.1.1 संलग्न/विलग्न कोचों का अद्यतन न होना-वास्तविक कोच स्थिति का वर्णन न होना

नौ²⁹ क्षेत्रीय रेलवे में, मार्च 2015 से जून 2016 तक की समयावधि के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि आईसीएमएस में उपलब्ध रिकॉर्ड संयोजन स्थिति यथार्थ तथा विश्वसनीय नहीं थी क्योंकि संलग्न/विलग्न कोचों से संबंधित डाटा अद्यतित नहीं पाया गया। ऐसे मामले भी देखे गए जहां कोचों की वास्तविक भौतिक स्थिति का आईसीएमएस में सही से वर्णन नहीं किया गया। जैसाकि कोच के वास्तविक समय तथा ऑनलाइन की मॉनीटरिंग स्थिति के लिए डाटा विश्वसनीय नहीं था। (अनुलग्नक 10)

2.2.1.2 कोचों की वर्तमान स्थिति का अपूर्ण वर्णन

आईसीएमएस के प्रमुख उद्देश्यों में से एक वास्तविक समय तथा ऑनलाइन में कोचिंग स्टॉक की स्थिति पर नजर रखना था। अक्टूबर 2015 के लिए 12³⁰ क्षेत्रीय रेलवे पर कोचों के वर्तमान विवरण के संबंध में आईसीएमएस डाटा की समीक्षा से पता चला कि डाटाबेस कोचों की अपूर्ण/असंगत/गलत वर्तमान स्थिति प्रदान कर रहा था। कुल 40094 कोचों में से 30044 कोचों के वर्तमान ब्यौरे आईसीएमएस में उपलब्ध थे। 1570 कोचों की वर्तमान स्थिति विवादित³¹ थी। 472 कोचों के संदर्भ में विवादित स्थिति 8 से 80 माह तक अधिक पुरानी थी जिसने यह दर्शाया कि ये कोच इतने अधिक समय के लिए उपयोग में नहीं थे। डाटाबेस के अनुसार, 3325 कोचों का वर्तमान स्थान प्लेटफार्म पर था परन्तु डाटाबेस ने उनके लाइन नम्बर नहीं दर्शाए। 174 कोचों के लाइन नम्बर शून्य थे तथा 742 कोचों की स्थिति भी उपलब्ध नहीं थी। इस प्रकार, अपूर्ण सूचना कोचों के प्रभावी प्रबंधन में उपयोगी नहीं थी। इसके अलावा, मैनुअल रिकॉर्डों की तुलना में इतनी लम्बी अवधि के लिए इतने अधिक कोचों की विवादित स्थिति यह दर्शाती है कि आईसीएमएस डाटा या तो उपयोग में नहीं था या रेलवे प्रशासन इसकी तथ्यात्मक चूक के कारण आईसीएमएस डाटा पर निर्भर नहीं था।

(अनुलग्नक 11)

²⁹ उ.रे., द.पू.रे., उ.सी.रे., द.रे., उ.प.रे., म.रे., प.म.रे., पू.त.रे., द.प.रे.

³⁰ उ.रे., उ.म.रे., पू.रे., उ.सी.रे., उ.प.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., पू.म.रे., उ.पू.रे., म.रे.

³¹ एक कोच को तब विवादित कहा जाता है जब एक उपयोगकर्ता गाड़ी के आगमन को दर्ज करते समय 'भौतिक रूप से नहीं पहुंची' के रूप में चिन्हित करता है।

2.2.1.3 वीपीएच कोचों में लदान/उत्तराई विवरणों का प्राप्त न होना

आईसीएमएस में वीपीएच/वीपीयू³² कोचों के लदान/उत्तराई विवरणों को प्राप्त करने का प्रावधान है। कोच लदान/उत्तराई डाटा की नमूना जांच से पता चला कि पांच³³ क्षेत्रीय रेलवे पर वीपीएच कोचों के लदान ब्यौरो को आईसीएमएस में नहीं डाला गया था। आईसीएमएस में 2006 से 2015 (अक्टूबर) तक समयावधि के दौरान वीपीएच/वीपीयू कोचों के लदान के केवल 182³⁴ रिकॉर्ड उपलब्ध थे जबकि मैनुअल रिकॉर्ड के अनुसार, जुलाई 2015 से सितम्बर 2015 के दौरान पुरानी दिल्ली स्टेशन (उ.रे.) तथा वादी बन्डर (म.रे.) पर 339 वीपी कोचों को लोड किया गया। इस प्रकार, आईसीएमएस में उपलब्ध वीपीएच कोचों के लदान/उत्तराई ब्यौरे अपूर्ण थे।

(अनुलग्नक 12)

2.2.1.4 ट्रेन स्थापन डाटा की गलत संख्या

प्लेटफार्म/स्टेशन लाइनो पर स्थापित ट्रेन/कोचों की तुलना पांच क्षेत्रीय रेलवे³⁵ पर एक प्लेटफार्म/स्टेशन पर ट्रेन/कोचों की वास्तविक स्थिति से की गई तथा यह पाया गया कि स्टेशन की विभिन्न लाइनो पर ट्रेन/कोचों के वास्तविक स्थापन को आईसीएमएस में नहीं दर्शाया गया था। इस प्रकार, आईसीएमएस द्वारा प्रदत्त कोच/ट्रेन स्थिति के विषय में सूचना विश्वसनीय नहीं थी।

(अनुलग्नक 13)

2.2.1.5 ट्रेन कन्सिस्ट ब्यौरो के बिना ट्रेन प्रोफाइल

आईसीएमएस डाटा के विश्लेषण से यह पता चला कि उ.रे., पू.रे., द.प.रे. तथा म.रे. की 2063 ट्रेनों (इनमें से अधिकतर विशेष ट्रेन) के पास डाटाबेस में उनकी ट्रेन कन्सिस्ट नहीं थी। इसके अलावा, उ.रे. की छः ट्रेनों के पास 22 सितम्बर 2015 से 31 दिसम्बर 2009 तक मान्यता थी तथा द.प.रे. की छः ट्रेनों के पास 2 फरवरी 2012 से 31 दिसम्बर 2009 तक मान्यता थी।

आगे यह भी पाया गया कि उ.रे., उ.म.रे., द.पू.म.रे. तथा प.रे. में, आईसीएमएस ने ट्रेन कन्सिस्ट किए बिना नैरो गैज ट्रेनों के आवगमन को स्वीकृति दी तथा एनजी ट्रेनों के ट्रेन आवगमन, ट्रेन कन्सिस्ट तथा कोच उपयोग के विषय में आईसीएमएस द्वारा प्रदत्त सूचना सही नहीं थी। जैसाकि, आईसीएमएस में पूर्ण कोच ब्यौरो का पता नहीं लगाया गया जिसके फलस्वरूप अपूर्ण सूचना का सृजन

³² उच्च क्षमता पार्सल वेन एवं पार्सल वेन

³³ उ.रे., पू.रे., द.प.रे., प.म.रे., म.रे.

³⁴ उ.रे.-98, म.रे.-84

³⁵ उ.रे., उ.प.रे., म.रे., द.प.रे., द.रे.

हुआ।

2.2.1.6 निराकरण कोचों पर डाटा

आठ क्षेत्रीय रेलवे³⁶ में अक्टूबर 2015 के निराकरण कोचों के संदर्भ में आईसीएमएस डाटा के विश्लेषण ने दर्शाया कि प्राप्त ब्यौरे न तो पूर्ण थे न ही सटीक थे तथा डाटा क्षेत्रीय रेलवे द्वारा अनुरक्षित मैनुअल रिकॉर्डों से मेल नहीं खाता।

(अनुलग्नक 14)

दस क्षेत्रीय रेलवे³⁷ में आईसीएमएस डाटाबेस /रिपोर्टों की संवीक्षा से पता चला कि शून्य/ऑनलाइन स्टेटस वाले अधिकतर कोच उनकी निराकरण तिथि समाप्त हो जाने के पश्चात भी परिचालन/उपयोग में थे। इसके अलावा, समाप्त निराकरण तिथियों वाले कोचों के पीओएच तथा निराकरण हेतु परामर्शित उनमें से अधिकतर को अपनी निराकरण तिथि की समाप्ति के पश्चात निष्पादित किया गया जिसने यह दर्शाया कि आईसीएमएस में पीओएच से संबंधित डाटा इनपुट को वैद्य बनाने के लिए पर्याप्त नियंत्रण नहीं था तथा आईसीएमएस में उपलब्ध सूचना सही तथा विश्वसनीय नहीं थी।

(अनुलग्नक 15)

2.2.2 ट्रेन के वास्तविक आगमन के बिना रोक कन्सिस्ट का सत्यापन

आईसीएमएस में उपलब्ध प्रावधान के अनुसार, जब ट्रेन एक स्टेशन पर पहुंचती है तो आईसीएमएस परिचालक आगमन समय की प्रविष्टि करता है (यदि ऑटो आगमन न किया गया हो) तथा इससे जुड़ी ट्रेनों के लिए ट्रेन/रोक कन्सिस्ट का सत्यापन करता है। आईसीएमएस परिचालकों की संवीक्षा के दौरान, उ.रे. में यह देखा गया कि आईसीएमएस (सीओआईएस) में डमी ट्रेन आगमन समय को डाला गया तथा ट्रेन कन्सिस्ट की ट्रेन के वास्तविक आगमन के बिना पुष्टि की गई। द.पू.रे. में, सीओआईएस की रिपोर्टिंग विन्डों ट्रेन के निर्धारित आगमन से लेकर एक घंटे के लिए उपलब्ध थी तथा उपयोगकर्त्ताओं को एक घंटे के अन्दर प्रविष्टि करने के लिए मजबूर किया गया भले ही ट्रेन वास्तव में पहुंची नहीं थी एवं ट्रेन के वास्तविक आगमन के पश्चात रोक कन्सिस्ट का सत्यापन आईसीएमएस के माध्यम से नहीं किया जा रहा था ।

2.2.3 ट्रेन आगमन/प्रस्थान समयों में सीओआईएस तथा पीएम-भिन्नताएं

³⁶ उ.रे., पू.रे., उ.सी.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., उ.पू.रे.

³⁷ उ.रे., द.रे., उ.सी.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., पू.म.रे., पू.रे., उ.पू.रे., म.रे., प.रे.

सीओआईएस मॉड्यूल तथा पीएएम मॉड्यूल में दर्ज ट्रेन आगमन/प्रस्थान समय की तुलना से उ.रे., द.पू.म.रे., पू.रे. तथा म.रे. पर ट्रेनों के आगमन तथा प्रस्थान समयों में विभिन्नताओं/विसंगतियों का पता चला। जैसाकि, ट्रेन आवागमन का वास्तविक डाटा प्राप्त नहीं हुआ तथा कोचों/रेको की स्थिति को आईसीएमएस में सही से नहीं दर्शाया गया।

(अनुलग्नक 16)

2.2.4 पीआरएस/यूटीएस तथा आईसीएमएस के बीच समेकन -ट्रैफिक डिमांड का प्राप्त न होना

यह पाया गया कि आईसीएमएस में ट्रैफिक डिमांड प्राप्त करने के लिए कोई प्रावधान नहीं था। सिस्टम अनारक्षित टिकेटिंग सिस्टम के साथ समेकित नहीं है। कोचों के लिए ट्रैफिक डिमांड को यात्री ट्रैफिक की स्थिति तथा पीआरएस/यूटीएस के माध्यम से बेची गई आरक्षित/अनारक्षित टिकटों की संख्या के निर्धारण के पश्चात सुनिश्चित किया जा सकता है। यद्यपि आईसीएमएस को भारतीय रेलवे की यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) के साथ समेकित किया गया है, तथापि, यह पीआरएस से ट्रैफिक डिमांड (जैसाकि प्रतीक्षा सूची यात्रियों की स्थिति आदि) के ब्यौरे प्राप्त नहीं करता जो ट्रैफिक डिमांड की आवश्यकता के अनुसार ट्रेन संयोजन के संवर्धन में रेलवे प्रशासन की सहायता कर सकता था (उ.रे., पू.रे., द.म.रे., प.रे.)।

2.2.5 वाहन मार्गदर्शन सार के निर्माण में कमी

वाहन मार्गदर्शन (वीजी) सार ट्रेन संयोजन का रिकॉर्ड है तथा इसे यात्रा के दौरान गार्ड द्वारा किया जाता है।

2.2.5.1 वाहन मार्गदर्शन सार के सृजन में कमी

वीजी से संबंधित आईसीएमएस डाटा की समीक्षा से विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में निम्नलिखित कमियों का पता चला:-

क. 730 मामलों के संबंध में, एक ही ट्रेन प्रस्थान तिथि वाली एक ट्रेन के संदर्भ में समान सृजन समय पर आईसीएमएस द्वारा कई वीजी (2 से 6 के बीच) सृजित किए गए तथा ऐसे मामले देखे गए जहां रिक के स्टेटस को XXXXXX, के रूप में दर्ज किया गया परन्तु इस कोड का वर्णन रिक स्टेटस कोडों वाली तालिका में उपलब्ध नहीं था।

ख. डाटा विश्लेषण से यह भी पता चला कि 11196 कोचों के संदर्भ में, 23745 वीजी सृजित किए गए जिनमें से एक से अधिक वीजी का सृजन सम्मिलित

था तथा सृजन/अद्यतन समय समान था (दपू.रे.)।

- ग. ट्रेन के संयोजन में परिवर्तन के पश्चात सृजित वीजी ने किए गए परिवर्तनों को नहीं दर्शाया।
- घ. रेको के साथ भौतिक रूप से जुड़े कोचों को आईसीएमएस में ट्रेनों के संयोजन में सम्मिलित नहीं किया जा सकता क्योंकि कोच या तो अन्य ट्रेन के साथ आईसीएमएस में पहले से जुड़ा था जिसने 'रिमार्क' कॉलम में कोच ब्यौरे की प्रविष्टि को आवश्यक बनाया या आईसीएमएस डाटाबेस में कोच उपलब्ध नहीं थे तथा उनके ब्यौरे का वीजी में मैनुअली प्रविष्ट किया जाना था।
- ङ. ऐसे मामले देखे गए जहां प्रणाली सृजित वीजी में उपलब्ध कोचों तथा इंजन के ब्यौरे भौतिक रिकार्ड से मेल नहीं खाते थे।
- च. मैनुअली वीजी को विभिन्न कारकों के कारण बनाया जा रहा था। स्लिप कोचों के संलग्न/विलग्न से संबंधित परिचालनों को निष्पादित नहीं किया गया क्योंकि प्रणाली के माध्यम से सृजित वीजी उस सीमा तक विश्वसनीय नहीं थे।

(अनुलग्नक 17)

2.2.5.2 अपूर्ण वीजी रिपोर्ट-आईसीएमएस तथा सीएमएस के बीच समाकलन का अभाव

12 क्षेत्रीय रेलवे³⁸ में 1 जुलाई 2015 से 15 अक्टूबर 2015 तक की समयावधि के लिए आईसीएमएस के माध्यम से सृजित वाहन मार्गदर्शन सार (वीजी) की समीक्षा ने यह दर्शाया कि

- a. 11 क्षेत्रीय रेलवे के 41176 वीजी में इंजन ब्यौरे नहीं थे।
- b. 12 क्षेत्रीय रेलवे के 197573 वीजी में गार्ड ब्यौरे नहीं थे तथा
- c. 12 क्षेत्रीय रेलवे के 204509 वीजी में ड्राइवर ब्यौरे नहीं थे।
- d. दपू.रे., उ.पू.रे., द.रे. तथा उ.रे. में क्षेत्रीय दौरो की नमूना जांच के दौरान वीजी को ड्राइवर तथा गार्ड ब्यौरो के बिना पाया गया।

यह दर्शाता है कि आईसीएमएस उस कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस) के साथ इन्टरफेस नहीं था जो इंजन ड्राइवर/गार्ड का डाटा प्राप्त करता है। यह कहना उपयुक्त है कि यद्यपि आईसीएमएस तथा सीएमएस का समाकलन करने के लिए 16/17 जुलाई 2015 के दौरान गोवा में मुख्य मालभाड़ा परिवहन प्रबंधन सम्मेलन में एक निर्णय लिया गया था तथापि, इसे अभी किया जाना था।

³⁸ उ.रे., उ.म.रे., पू.रे., पू.त.रे., उ.प.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., पू.म.रे., म.रे., उ.सी.रे.

(अनुलग्नक 18)

2.2.5.3 वीजी सार का मैनुअल निर्माण

नौ³⁹ क्षेत्रीय रेलवे में आईसीएमएस की समीक्षा के दौरान, यह भी देखा गया कि 13⁴⁰ आईसीएमएस स्थानों पर वीजी सार को प्रमुख रूप से कार्यकारी प्रिंटरो की उपलब्धता न होने के कारण मैनुअली बनाया जा रहा था। इस प्रकार, अपर्याप्त अवसंरचना ने मैनुअली वीजी बनाने के लिए उपयोगकर्ताओं को मजबूर किया।

(अनुलग्नक 19)

2.2.6 यात्री इंजनों पर गलत डाटा

2.2.6.1 गलत इंजन मास्टर डाटा

रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित मैनुअल रिकॉर्ड्स/इंजन उपलब्धता के साथ 12 क्षेत्रीय रेलवे⁴¹ पर आईसीएमएस में उपलब्ध इंजन मास्टर ब्यौरे की तुलना ने सभी क्षेत्रीय रेलवे पर रिकॉर्ड्स के दो सेटों के बीच भिन्नताएं दर्शाईं। आईसीएमएस के अनुसार, इन रेलवे में 3165 विद्युत इंजन तथा 5088 डीजल इंजन थे परन्तु मैनुअल रिकॉर्ड्स ने दर्शाया कि इसी अवधि के दौरान इन क्षेत्रीय रेलवे में 3408 विद्युत तथा 3743 डीजल इंजन थे। विभिन्न प्रकार के इंजनों के संदर्भ में भिन्नताएं भी देखी गईं जिसने गलत डाटा प्रविष्टि को दर्शाया तथा डाटा की विश्वसनीयता के विषय में संदेह उत्पन्न किया।

(अनुलग्नक 20)

2.2.6.2 इंजनों के आवागमन/स्थिति के अपूर्ण/गलत ब्यौरे

क) गलत इंजन स्थिति -पांच क्षेत्रीय रेलवे⁴² के विभिन्न स्टेशनों पर इंजन स्थिति की नमूना जांच के दौरान, यह पाया गया कि आईसीएमएस ने इंजनों की वास्तविक भौतिक स्थिति को नहीं दर्शाया तथा अधिकतर डम्मी इंजन भी ट्रेनों के परिचालन में प्रयोग में थे। इस प्रकार, रेलगाड़ियों के साथ वास्तव में जुड़े इंजन को सिस्टम में दर्शाया नहीं गया तथा आईसीएमएस द्वारा दर्शाई गई इंजन स्थिति विश्वसनीय नहीं थी।

³⁹ उ.रे., पू.म.रे., उ.पू.रे., द.म.रे., म.रे., द.प.रे., द.रे. उ.सी.रे., प.रे.

⁴⁰ उ.रे.-अमृतसर, जम्मू, पू.म.रे.-राजेन्द्र नगर पटना टर्मिनल, दरभंगा, उ.पू.रे.-गोरखपुर, द.म.रे.-नन्देद, म.रे.-मुम्बई सीएसटी, दादर, तथा लोकमान्य तिलक टर्मिनस, उ.सी.रे.- कटिहार, न्यू जलपायगुरी, प.रे.-न्यू भुज तथा भारूच

⁴¹ उ.रे., उ.म.रे., प.रे., पू.रे., उ.सी.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., पू.म.रे. उ.पू.रे., म.रे.

⁴² उ.रे., उ.सी.रे., द.पू.रे., म.रे. प.म.रे.

ख) इंजन आवागमन की अधूरी प्राप्ति - वास्तविक लाइट इंजन आवागमन की रिपोर्टिंग को सुविधाजनक बनाने के लिए, आईसीएमएस में एक नई लाइट इंजन आवागमन सुविधा प्रदान की गई थी तथा यह अपेक्षा की गई कि सभी आवश्यक कोचिंग इंजन कार्यक्रमों को आवागमन परिप्रेक्ष्य से कवर किया जाएगा तथा रेलवे सही इंजन संख्या के साथ ट्रनों को चलाने में सक्षम होगा। 11⁴³ क्षेत्रीय रेलवे पर लाइट इंजन आवागमन की समीक्षा ने विभिन्न तिथियों में इन रेलवे में लोको कट इन⁴⁴ के 1614 मामले दर्शाए जिन्होंने यह दर्शाया कि लोको इंजन आवागमन सुविधा होने के बावजूद लोको कट-इन सुविधा अभी भी उपयोग में थी जिसके परिणामस्वरूप इंजन आवागमन के संबंध में एमआईएस रिपोर्टों का गलत सृजन हुआ।

1 मार्च 2016 से 23 मार्च 2016 के दौरान आईसीएमएस यात्री इंजन रनिंग इन्फो रिपोर्ट के अनुसार, उ.रे. में कोई (छोटी लाइन) एनजी इंजन नहीं चल रहा था, यद्यपि उक्त समयावधि के दौरान उ.रे. में एनजी ट्रेने चल रही थी। इसी प्रकार, द.पू.म.रे. में रिपोर्ट ने एनजी ट्रेनों की सूचना दर्शाई परन्तु ट्रेन रिपोर्ट के संयोजन ने शून्य रिकॉर्ड दर्शाया। इस प्रकार, आईसीएमएस द्वारा दर्शाए गए इंजन परिचालनो के विषय में सूचना अपूर्ण थी।

ग) डीजल ट्रेक्शन में परिचालित विद्युत इंजन- नौ क्षेत्रीय रेलवे⁴⁵ पर आईसीएमएस रिपोर्ट संख्या 1509 की समीक्षा से पता चला कि डीजल ट्रेक पर विद्युत इंजन चल रहे थे जो व्यवहारिक रूप से संभव नहीं है। रिपोर्ट की चार क्षेत्रीय रेलवे⁴⁶ में विभिन्न समयावधियों में समीक्षा की गई तथा यह देखा गया कि गलत ट्रेक पर इंजनो के परिचालनो के विषय में सूचना होने के बावजूद, डाटा में सुधार करने के लिए कोई सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गई।

(अनुलग्नक 21, 22 तथा 23)

2.2.7 आईसीएमएस तथा मैनुअल डाटा के बीच बेमेलता

कोच मास्टर के संदर्भ में क्षेत्रीय रेलवे द्वारा अनुरक्षित आईसीएमएस डाटा तथा मैनुअल रिकॉर्डों के बीच काफी भिन्नता देखी गई तथा कोच डाटा के अन्य प्रकार निम्नानुसार है:

⁴³ उ.रे., उ.म.रे., प.म.रे., द.म.रे., पू.रे., द.पू.म.रे., द.प.रे., म.रे., उ.पू.रे., उ.सी.रे., पू.रे.

⁴⁴ आईसीएमएस में एक इंजन के वास्तविक आवागमन विवरणों की रिपोर्टिंग /प्राप्ति के बिना अन्य स्थान से एक विशिष्ट स्थान पर उपलब्ध एक इंजन बनाने के लिए आईसीएमएस में उपलब्ध एक सुविधा

⁴⁵ उ.रे., उ.म.रे., द.म.रे., पू.म.रे., प.म.रे., द.प.रे., म.रे., उ.पू.रे., पू.रे.

⁴⁶ उ.रे., द.म.रे., पू.म.रे., प.म.रे.

- 15 क्षेत्रीय रेलवे⁴⁷ पर अनुरक्षित कोच मास्टर डाटा तथा मैनुअल रिकॉर्डों की तुलना से इन क्षेत्रीय रेलवे द्वारा रखे जा रहे कोचों की संख्या में अधिक भिन्नता⁴⁸ का पता चला।
- 11⁴⁹ क्षेत्रीय रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए मैनुअल रिकॉर्ड/सूचना के साथ एक क्षेत्रीय रेलवे से अन्य में स्थानांतरित कोचों के संदर्भ में डाटा की तुलना से रिकॉर्डों के दो सेटों के बीच कमियों⁵⁰ का पता चला।
- नए कोचों के समावेश के संदर्भ में आईसीएमएस डाटा सात⁵¹ क्षेत्रीय रेलवे में मैनुअल रिकॉर्ड से मेल नहीं खाता। चूंकि आईसीएमएस ने 2013-2016 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे में शामिल 3790 कोच दर्शाए अतः इसी रेलवे के परिचालन/यांत्रिकी विभाग के मैनुअल रिकॉर्ड ने केवल 2637 कोच दर्शाए।
- आईसीएमएस में कोच यार्ड स्टॉक डाटा छः⁵² क्षेत्रीय रेलवे में मैनुअल रिकॉर्डों से भिन्न पाया गया। भिन्नता का मुख्य कारक आईसीएमएस में कोच स्थिति/आवागमन से संबंधित डाटा का अद्यतन न होना था। नौ⁵³ क्षेत्रीय रेलवे में 1 (द.पू.म.रे.) तथा 35 (उ.रे.) के बीच अधिकतर यात्री कोचों तथा अन्य कोचों में भिन्नताएं भी थीं।
- आईसीएमएस के अनुसार 11⁵⁴ क्षेत्रीय रेलवे पर गैज-वार कोच स्थिति ने 41013 बीजी (ब्रॉड गैज), 973 एमजी (मीटर गैज) तथा 350 एनजी (नैरो गैज) कोच दर्शाए, हालांकि इन क्षेत्रीय रेलवे के परिचालन विभाग के मैनुअल रिकॉर्ड के अनुसार उनके पास क्रमशः 33289 बीजी, 445 एमजी तथा 611 एनजी कोच थे।

दो रिकॉर्डों के बीच भिन्नता ने आईसीएमएस डाटा की यथार्थता तथा पूर्णता के विषय में संदेह उत्पन्न किया। गलत कोच डाटा ने आईसीएमएस के माध्यम से वास्तविक समय आधार पर कोचिंग स्टॉक की मॉनीटरिंग को प्रभावित किया।

(अनुलग्नक 24क, 24ख, 24ग, 24घ, 24ङ, 24च)

2.2.8 आईसीएमएस डाटा के बजाय मैनुअल रिकॉर्ड प्रक्रियाओं का उपयोग

⁴⁷ उ.रे., उ.म.रे., प.रे., द.रे., पू.रे., उ.सी.रे., म.रे., द.म.रे., द.प.रे., पू.त.रे., प.म.रे., द.पू.म.रे., पू.म.रे., उ.पू.रे., उ.प.रे.

⁴⁸ मैनुअल डाटा ने आईसीएमएस (पू.रे.) से 2474 कम कोच दर्शाए तथा मैनुअल डाटा ने आईसीएमएस (उ.प.रे.) से 159 कोच अधिक दर्शाए

⁴⁹ उ.रे., उ.म.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., पू.म.रे., म.रे., उ.पू.रे., पू.रे., उ.सी.रे.

⁵⁰ 2013-14 में म.रे. में 21 कोच से उ.सी.रे. में 39 कोच

⁵¹ उ.रे., उ.म.रे., प.म.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., उ.पू.रे., उ.सी.रे.

⁵² उ.रे., प.म.रे., द.प.रे., उ.प.रे., उ.सी.रे., प.रे.

⁵³ म.रे., पू.रे., उ.म.रे., उ.पू.रे., उ.रे., द.म.रे., द.पू.म.रे., द.प.रे., प.म.रे.

⁵⁴ म.रे., उ.रे., उ.म.रे., उ.सी.रे., प.म.रे., द.पू.म.रे., पू.रे., उ.प.रे., द.म.रे., पू.म.रे. तथा प.रे.

चयनित स्थानों पर लेखापरीक्षा जांच ने यह दर्शाया कि रेलवे ने स्वयं आईसीएमएस डाटा पर विश्वास नहीं किया तथा विभिन्न विभागों ने अपने परिचालनों में उपयोग के लिए मैनुअल डाटा का उपयोग जारी रखा जैसाकि नीचे वर्णित है:

2.2.8.1 परिचालन (कोचिंग) विभाग

क्षेत्रीय मुख्यालयों में परिचालन विभाग का कोचिंग अनुभाग संबंधी क्षेत्र से संबंधित सभी कोचों के रिकार्डों का अनुरक्षण करता है तथा दैनिक आधार पर विभिन्न ट्रेनों के लिए कोचों के कार्यों की व्यवस्था करता है। यह देखा गया कि

- उ.रे. में विभिन्न ट्रेनों के लिए कोचिंग स्टॉक तथा उनके कार्य की व्यवस्था करने के लिए, मुख्यालयों में कोचिंग अनुभाग एक इन-हाउस एप्लीकेशन सॉफ्टवेयर कॉसमॉस⁵⁵ का उपयोग कर रहा था जिसमें कोच डाटा तथा उनकी स्थिति को आईसीएमएस के माध्यम से सृजन के बजाय मैनुअली बनी रिपोर्टों के लिए यूनिटों से फोन पर संग्रहित किया जा रहा था। दिल्ली तथा अम्बाला डिविजन भी कोचों के मैनुअली निर्मित रिकार्डों का अनुरक्षण कर रहे थे तथा उन पर विश्वास भी कर रहे थे।
- इसी प्रकार, द.प.रे. तथा प.म.रे. में कोचिंग अनुभाग कोचों के प्रबंधन के लिए मैनुअल रिकार्ड /रजिस्टर पर विश्वास कर रहे थे। म.रे. एवं प.रे. में (दादर, लोकमान्य तिलक टर्मिनस तथा माजगांव यार्ड), सूचना को फोन पर एकत्र किया जा रहा था।

2.2.8.2 क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालयों में यांत्रिकी नियंत्रण अनुभाग

यांत्रिकी नियंत्रण अनुभाग संबंधित क्षेत्रीय रेलवे में कोचों की रनिंग/अनुरक्षण/मरम्मत पर नियंत्रण रखता है। समीक्षा से पता चला कि सात⁵⁶ क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालयों में अनुभाग ने उच्च अधिकारियों को इसे प्रस्तुत करने के लिए फोन पर विभिन्न डिविजनो/यूनिटों से कोचों के विषय में फीड बैक प्राप्त करने के पश्चात मैनुअली विभिन्न रिपोर्टें⁵⁷ बनाईं। यांत्रिकी नियंत्रण अनुभाग में प्रदत्त आईसीएमएस टर्मिनलों को प्रमुख रूप से केवल ट्रेनों के आवागमन पर नजर रखने के लिए उपयोग किया गया।

⁵⁵ एमएस ऐस्सेस तथा विजुअल बेसिक में इन हाउस प्रयासों के माध्यम से विकसित

⁵⁶ उ.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.पू.म.रे., पू.त.रे., द.प.रे., प.रे.

⁵⁷ कोच अप्रभावी (एसी एवं गैर एसी) स्थिति, रेलवे बोर्ड स्थिति, खराब वाहन स्टॉक (यांत्रिकी) एवं (विद्युत), कोचिंग निष्पादन, एसी कोच डिविजन अप्रभावी, एनएसी कोच डिविजन अप्रभावी, देय पीओएच कोचों पर अतिदेय कोच तथा बैलेंस, मेल एक्प के देय आईओएच कोचों पर अतिदेय तथा बैलेंस

2.2.8.3 क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालयों में यांत्रिकी इंजन नियंत्रण अनुभाग

यांत्रिकी (डीजल) इंजन नियंत्रण अनुभाग चौबीस घंटे के आधार पर सभी डीजल इंजनो (माल/यात्री) तथा उनके कर्मीदलो के आवागमन तथा स्टेटस को नियंत्रित/मॉनीटर करता है। छः⁵⁸ क्षेत्रीय रेलवे की समीक्षा ने दर्शाया कि यह अनुभाग आईसीएमएस द्वारा प्रदत्त तथा आईसीएमएस में इसे अद्यतित करने के लिए दैनिक आधार पर मैनुअली सूचना पर विश्वास नहीं कर रहा था। अनुभाग अपने सभी मैनुअल⁵⁹ रिकॉर्डों से संबंधित इंजन का अनुरक्षण भी कर रहा था।

2.2.8.4 ट्रेन ब्रांच/नियंत्रण कार्यालय/यार्ड

आठ⁶⁰ क्षेत्रीय रेलवे के ट्रेन ब्रांच, यार्ड, स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन प्रबंधक कार्यालय, नियंत्रण कार्यालय सहित आईसीएमएस के विभिन्न स्थानो पर रिकॉर्डों की संवीक्षा के दौरान यह देखा गया कि सभी स्थान लगभग सभी रिकॉर्डों/रजिस्टरो⁶¹ को मैनुअली बना रहे थे जिनका आईसीएमएस की प्रस्तावना से पूर्व अनुरक्षण किया जा रहा था।

2.2.8.5 सांख्यिकीय विभाग

दस⁶² क्षेत्रीय रेलवे की सांख्यिकीय ब्रांच के अभिलेखो की जांच के दौरान यह पाया गया कि समयनिष्ठ निष्पादन, यात्री ट्रेन निष्पादन, मेल लिंक आउटेज विवरण, ट्रैफिक घनत्व विवरण, रोलिंग स्टॉक (कैरिज एवं वैगन) निष्पादन आदि जैसी विभिन्न रिपोर्टों को रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत करने के लिए मैनुअली बनाया जा रहा था। रिपोर्टों को बनाने के लिए डाटा को फोन द्वारा अथवा अन्य अधीनस्थ कार्यालयों से प्राप्त इनपुट के माध्यम से संकलित /एकत्रित किया गया।

डिजिटल के साथ-साथ मैनुअल रिकॉर्डों के अनुरक्षण में केवल अभिलेखो के दो सेटो

⁵⁸ उ.रे., पू.त.रे., प.म.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे. प.रे.

⁵⁹ इंजन फेलियर रिकॉर्ड रजिस्ट्र, दुर्घटना रिपोर्ट रजिस्ट्र, इंजन सारणी: आउटेज, इनकमिंग मैसेज रजिस्ट्र, आउटगोइंग मैसेज रजिस्ट्र, डिविजन वार इंजन सारणी रजिस्ट्र (इंजन सारणी में विचलन दर्शाने वाला)

⁶⁰ उ.रे., पू.रे., पू.त.रे., द.म.रे., प.म.रे., द.प.रे., उ.पू.रे., (गोरखपुर), प.रे.

⁶¹ कोचिंग स्थिति रजिस्ट्र, आईओएच तथा ट्रॉली रजिस्ट्र, बुकिंग रजिस्ट्र, डिटेन्शन रजिस्ट्र, इनवार्ड कंट्रोल बुक, स्टेशन मास्टर डायरी कोच रजिस्ट्र (पीओएच), आउटवर्ड तथा इनवार्ड ट्रेन रजिस्ट्र, कोचिंग स्टॉक रिपोर्ट रजिस्ट्र, संलग्न करने हेतु रजिस्ट्र, विलग्न करने हेतु रजिस्ट्र, कमी रजिस्ट्र, संयोजन चाटिंग, कोचिंग कैबिनेट रजिस्ट्र, सिक एंड फीड कोच रजिस्ट्र, रेक लिंक रजिस्ट्र आदि

⁶² उ.रे., द.रे., पू.रे., पू.त.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.पू.म.रे., म.रे., द.प.रे., उ.पू.रे.

का अनुरक्षण करने में श्रमबल का परिहार्य परिनियोजन ही सम्मिलित नहीं है अपितु यह कार्य के कम्प्यूटरीकरण के महत्वपूर्ण उद्देश्य को भी विफल करता है।

2.2.9 इंजन परिवर्तन सार/इंजन स्थिति रिपोर्ट का गलत सृजन

इंजन परिवर्तन सार रिपोर्ट⁶³की समीक्षा के दौरान यह पाया गया कि रिपोर्ट ने उपयोगकर्ताओं द्वारा चयनित बीजी, एमजी या एनजी प्रकार के इंजनों के विषय में मत पर ध्यान दिए बिना इसी सूचना को दर्शाया (उ.रे., उ.म.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.पू.म.रे., द.प.रे.)। उ.प.रे. में, रिपोर्ट संख्या 1511 ने एमजी इंजन के बारे में कोई विवरण नहीं दर्शाया। इस प्रकार आईसीएमएस द्वारा प्रदान की गई तिथि गलत थी तथा यह निर्णय लेने के लिए उचित नहीं थी। अम्बाला स्टेशन (उ.रे.) के आईसीएमएस परिचालनों की समीक्षा से यह पता चला कि आईसीएमएस ने दो भिन्न ट्रेनों के साथ संलग्न एक इंजन को दर्शाया जो संभव नहीं था तथा आईसीएमएस द्वारा प्रदत्त सूचना विश्वसनीय नहीं थी। दपू.रे. पर इंजन आवागमन/स्थिति की समीक्षा से यह पता चला कि आईसीएमएस ने इंजनों की असंगत तथा गलत स्थिति दर्शाई थी।

(अनुलग्नक 9)

2.2.10 विभिन्न इन्टरनेट ब्राउजर में आईसीएमएस रिपोर्ट देखने की सुविधा का अभाव

आईसीएमएस के रिपोर्ट माड्यूल की जांच के दौरान यह देखा गया कि रिपोर्टों की विषय सूची को कॉपी करने के साथ-साथ एकसेल फार्मेट रिपोर्टों की विषय सूची को बाहर भेजने के लिए आईसीएमएस में प्रदत्त सुविधा केवल तब परिचालनात्मक थी जब रिपोर्टों को इन्टरनेट एक्सप्लोरर ब्राउजर पर देखना था गुगल क्रोम आदि जैसे अन्य ब्राउजर में नहीं। एक एकल ब्राउजर पर आईसीएमएस विषय सूची को कॉपी/एक्सपोर्ट करने की प्रतिबंधता आईसीएमएस के उपयोग के लिए सहायक नहीं है विशेष रूप से तब जब इन दिनों अनेक ब्राउजर उपयोग किए जा रहे हैं।

उक्त निष्कर्षों ने यह दर्शाया कि कोचों/इंजन के पूर्ण सत्य तथा वास्तविक समय विवरणों की उपलब्धता के अभाव तथा पीआरएस के साथ समेकित होने के बावजूद ट्रेफिक डिमांड विवरण का पता न लगने के कारण, आईसीएमएस को कोचों तथा इंजनों की मॉनीटरिंग करने में वास्तविक समय तथा ऑनलाइन वातावरण में रेलवे प्रशासन की प्रभावी रूप से सहायता करने में सक्षम नहीं बनाया गया। रेलवे प्रशासन कोच/इंजन परिचालनों का प्रबंध करने के लिए आईसीएमएस का प्रभावी रूप से

⁶³ रिपोर्ट संख्या 1511

उपयोग नहीं कर रहा था तथा उसने मैनुअल प्रक्रियाओं तथा रिकार्डों पर विश्वास करना जारी रखा।

आईसीएमएस उद्देश्य-कोचिंग आउटसाइड शॉप की निष्क्रियता को कम करने , निष्क्रिय कोचों के लिए शीघ्र योजना बनाने तथा रेलवे के लिए अधिक राजस्व सृजित करने के लिए उनकी समय पर बुकिंग तथा उपयोग के लिए आईओएच/पीओएच सहित परिसम्पत्ति अनुरक्षण, समय पर अनुरक्षण निर्धारण योजना के लिए बेंचमार्क निश्चित करना।

2.3 आईसीएमएस के माध्यम से कोच अनुरक्षण की व्यवस्था

आईसीएमएस में कोचों के आवधिक अनुरक्षण, उनकी खराब/सही स्थिति आदि जैसे कोचों के अनुरक्षण तथा अन्य संबंधित विवरणों को प्राप्त करने का प्रावधान है जो कोचों के बेहतर प्रबंधन/उपयोग के लिए समय पर सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए रेलवे प्रशासन की सहायता कर सकता है। कोच अनुरक्षण तथा स्टेटस संबंधी डाटा/रिकार्डों की समीक्षा से लेखापरीक्षा निष्कर्षों की नीचे चर्चा की गई है:

2.3.1 कोचों की आईओएच सूची प्राप्त करने के प्रावधान का अभाव

आईसीएमएस के उद्देश्यों में से एक कोचों की मध्यवर्ती जांच (आईओएच) सहित अनुरक्षण सूची की योजना बनाना था। हालांकि यह पाया गया कि सिस्टम में कोचों के आईओएच विवरणों को प्राप्त करने का कोई प्रावधान नहीं था जैसाकि उ.रे., द.म.रे., द.प.रे., पू.रे. तथा प.रे. में देखा गया।

2.3.2 प्राथमिक अनुरक्षण के पर्याप्त विवरण का अभाव

छ: क्षेत्रीय रेलवे में भिन्न तिथि की 'रेक लिंक विद नो पीएम (प्राइमरी मेनटेनेंस)' पर आईसीएमएस रिपोर्ट⁶⁴ के अनुसार, 36⁶⁵ रेक लिंको के पास प्राथमिक अनुरक्षण विवरण नहीं था। इसमें 63048 रिकार्ड⁶⁶ ऐसे थे जहां प्राथमिक अनुरक्षा के पश्चात कोच कि. मी. में अनुसार आवागमन विवरणों को शून्य के रूप में प्राप्त नहीं किया गया था। कोचों के प्राथमिक अनुरक्षण के विषय में अपूर्ण सूचना कोचों के समय पर अनुरक्षण को प्रभावित करती है।

2.3.3 अनुपस्थित/अमान्य ट्रेन लिंक-कार्य का अभाव

⁶⁴ रिपोर्ट संख्या 962

⁶⁵ उ.रे.-5, म.रे.-2, द.म.रे.-7, पू.रे.-4, द.प.रे.-15, उ.पू.रे.-3

⁶⁶ कोच वर्तमान तालिकामें कुल 63074 रिकार्डों में से

रेक लिंकिंग⁶⁷ नियमित आधार पर ट्रेन सेवाओं के लिए भौतिक रेक देने के निर्णय हेतु उपयोग किया गया शब्द है। नौ⁶⁸ क्षेत्रीय रेलवे के मार्च से जून 2016 तक से संबंधित आईसीएमएस⁶⁹ के अनुसार 85 ट्रेनों ने रेक लिंक तोड़े थे, 44 ट्रेनों के रेक लिंक अमान्य थे, 34 ट्रेनों के पास कोई रेक लिंक नहीं था तथा 36 ट्रेनों के कई रेक लिंक थे। उपयुक्त ट्रेन लिंको के अभाव के परिणामस्वरूप आईसीएमएस में ट्रेन परिचालन/आवागमन के संबंध में डाटा की सहज प्राप्ति में बाधा हुई। आईसीएमएस रिपोर्टों से यह पाया गया कि खराब लिंको के विषय में सूचना होने के बावजूद रेलवे प्रशासन ने डाटा को सही करने के लिए कोई सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की। यदि उचित तथा मान्य रेक लिंक उपलब्ध न हो तो अपूर्ण सूचना को प्रभावी रेक उपयोग हेतु प्रयोग किया जा सकता है।

(अनुलग्नक 25)

2.3.4 प्रमाणीकरण नियंत्रणों के अभाव के कारण आईसीएमएस डाटा में कमियां/विसंगतियां

2.3.4.1 कोच पीओएच डाटा में विसंगतियां

मौजूदा आदेशों के अनुसार एसी/राजधानी/शताब्दी/मेल एक्सप्रेस/जन शताब्दी कोचों की आवधिक जांच (पीओएच) 18/24 माह की अवधि के पश्चात निश्चित हो जाती है। दस⁷⁰ क्षेत्रीय रेलवे के डाटा विश्लेषण से पता चला कि किए गए पीओएच तथा निश्चित पीओएच के बीच भिन्नताएं न तो मौजूदा आदेशों के अनुसार थीं न ही कोचों के एक ही प्रकार के संदर्भ में समान थीं। इसमें ऐसे मामले निहित थे जहां पीओएच निश्चित तिथि या तो पीओएच की गई तिथियों से पूर्व थी या पीओएच की गई तिथियों के पश्चात थी। इसने यह दर्शाया कि आईसीएमएस में पीओएच डाटा को प्रभावित करने के लिए तब उचित नियंत्रण नहीं था जब इसे प्रविष्ट किया जाता है जिसने निर्णय लेने की प्रक्रिया के लिए अविश्वसनीय तथा अनुपयुक्त डाटा प्रस्तुत किया।

(अनुलग्नक 26)

2.3.4.2 पीओएच के मैनुअल तथा आईसीएमएस रिकार्डों में पीओएच-बेमेलता हेतु

⁶⁷ रेक लिंक अनुरक्षण सुविधा, सुरक्षा अवधारणाओं तथा परिचालन के मानदण्डों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए सेवाओं की विश्वसनीयता को बढ़ाकर, परिचालन फ्लैक्सीबिलिटी को ऊपर उठाकर प्रभावी रेक उपयोग प्रदान करने का एक माध्यम है।

⁶⁸ रिपोर्ट संख्या 962

⁶⁹ उ.रे., उ.म.रे., म.रे., प.म.रे., द.म.रे., उ.पू.रे., द.प.रे., पू.रे., उ.सी.रे.

⁷⁰ उ.रे., उ.म.रे., दपू.रे., पू.रे., द.म.रे., द.पू.म.रे., उ.सी.रे., म.रे., उ.पू.रे., प.रे.

देय कोचों की अधिक संख्या

आईसीएमएस रिपोर्ट संख्या 651 के साथ-साथ आईसीएमएस डाटा के अनुसार, जनवरी 2016 तथा जुलाई 2016 के बीच भिन्न दिनों पर जांच किए अनुसार दस⁷¹ क्षेत्रीय रेलवे पर पीओएच हेतु 15782 कोच बकाया थे। हालांकि छः⁷² क्षेत्रीय रेलवे के विभिन्न स्टेशनों पर नमूना जांच के दौरान देखे अनुसार पीओएच के लिए बकाया कोचों का डाटा आईसीएमएस डाटा से मेल नहीं खाता था। इसने कोच अनुरक्षण के संदर्भ में सूचना की गलत डाटा प्रविष्टि को दर्शाया।

(अनुलग्नक 27 क तथा 27 ख)

2.3.4.3 ट्रेन कंसिस्ट के भाग के रूप में दर्शाए गए पीओएच विलम्बित कोच

ट्रेन कंसिस्ट डाटा की जांच के दौरान यह देखा गया कि ट्रेन कंसिस्ट में वे कोच भी शामिल थे जो आईसीएमएस डाटाबेस के अनुसार पीओएच के लिए निश्चित थे। यद्यपि आईसीएमएस ने ट्रेन कंसिस्ट में पीओएच देय कोचों की संलग्नता को स्वीकृत किया परन्तु सुधारात्मक कार्रवाई के लिए एक ट्रेन के संयोजन/कंसिस्ट में पीओएच अतिदेय कोचों का निर्धारण करने में उपयोगकर्ता को सक्षम बनाने हेतु ट्रेन कंसिस्ट दर्शाते समय उन्हें रेड में दर्शाया। पीओएच अतिदेय कोचों का निर्धारण करने की सुविधा होने के बावजूद ग्यारह⁷³ क्षेत्रीय रेलवे में यह देखा गया कि 7706 कोच जो पीओएच के लिए अतिदेय थे, वे ट्रेन संयोजन/कंसिस्ट का भाग थे। चूंकि आईसीएमएस में प्राप्त पीओएच विवरण सही नहीं थे अतः आईसीएमएस में सूचना निर्णय लेने के लिए उचित नहीं थी।

(अनुलग्नक 28)

2.3.4.4 खराब तथा योग्य कोच डाटा

यह पाया गया कि कोचों के खराब /योग्य स्टेटस पर डाटा को पू.म.रे., द.प.रे. तथा उ.रे.⁷⁴ में आईसीएमएस में अनुरक्षित नहीं किया गया। इसके अलावा,

- कुल 2888 कोचों को काफी समय से (2008 तथा 2014 के बीच) खराब घोषित किया गया था परन्तु इसे सभी क्षेत्रीय रेलवे⁷⁵ में अभी तक योग्य घोषित नहीं

⁷¹ उ.रे., द.म.रे., पू.त.रे., म.रे., पू.रे., प.म.रे., द.पू.म.रे., उ.पू.रे., द.प.रे., उ.सी.रे.

⁷² उ.रे., उ.प.रे., उ.सी.रे., म.रे., द.प.रे., उ.पू.रे.

⁷³ उ.रे., उ.म.रे., पू.रे., उ.सी.रे., उ.प.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., पू.म.रे., प.रे.

⁷⁴ उ.रे. में अमृतसर, नई दिल्ली, आनन्द विहार, सराय रोहिल्ला तथा प.म.रे. में जबलपुर

⁷⁵ 7 अक्टूबर 2015 तक

क्रिया गया जिसका तात्पर्य यह है कि इन कोचों को उनकी खराब मार्किंग तिथियों से सामान्य उपयोग में नहीं लगाया गया। नौ⁷⁶ क्षेत्रीय रेलवे में, 12157 कोचों की योग्य मार्किंग तिथियों को डाटाबेस में दर्ज नहीं किया गया भले ही उनकी योग्य रिपोर्टिंग तिथियों को आईसीएमएस में दर्ज किया गया था। इस प्रकार, जब से इन कोचों को योग्य घोषित किया गया था तब से इसकी डाटा से जांच नहीं की जा सकी।

- 12⁷⁷ क्षेत्रीय रेलवे में, 44762 कोचों को 1 अक्टूबर 2013 से 7 अक्टूबर 2015 के दौरान 30 मिनट से 53437 मिनटों के अन्तर के पश्चात आईसीएमएस में खराब सूचित किया गया था जिसने यह दर्शाया कि डाटा को वास्तविक समय आधार पर सूचित नहीं किया गया था।
- 1 अक्टूबर 2013 से अक्टूबर 2015 के दौरान सात क्षेत्रीय रेलवे⁷⁸ पर योग्य सूचित किए 79641 कोचों के विश्लेषण से यह पता चला कि इनमें से 55187 कोचों को 30 मिनट से 719 मिनटों की अवधि के पश्चात योग्य सूचित किया गया केवल एक कोच को छोड़कर जिसे 525610 मिनटों के विलम्ब के पश्चात योग्य के रूप में सूचित किया गया। आईसीएमएस डाटा के विश्लेषण से यह पता चला कि योग्य सूचित किए गए खराब कोचों के स्थापन समय तथा स्थापन रिपोर्टिंग समय को आईसीएमएस में सामान्य तौर पर प्राप्त नहीं किया गया।
- नमूना जांच आधार पर मैन्युअल तथा आईसीएमएस रिकार्डों के बीच तुलना ने अम्बाला तथा जबलपुर स्थानों में खराब या योग्य कोच की घोषणा के समयों में भिन्नता दर्शाई।

(अनुलग्नक 29क, 29ख, 29ग, 29घ)

इस प्रकार, खराब तथा योग्य कोचों का अपूर्ण डाटा प्रभावी कोच उपयोग हेतु निर्णय लेने में सहायक नहीं था तथा इसने मैन्युअल प्रक्रियाओं तथा रिकार्डों पर विश्वास करने के लिए रेलवे को मजबूर किया।

उपरोक्त निष्कर्षों से पता चला कि सभी ट्रेनों के लिए वैध रेक लिंक नहीं बनाए गए थे जिसके कारण कोच/रेकों के प्रभावी उपयोग हेतु डाटा अनुपयुक्त हो गए। कोच स्थिति पर आईसीएमएस डाटा और अनुरक्षण सटीक, विश्वसनीय एवं पूर्ण

⁷⁶ उ.रे., पू.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.प.रे., द.पू.म.रे., पू.म.रे., म.रे., उ.सी.रे.

⁷⁷ उ.रे., उ.म.रे., पू.रे., उ.प.रे., प.म.रे., द.म.रे., द.प.रे., पू.म.रे., द.पू.म.रे. म.रे., उ.पू.रे., म.रे.

⁷⁸ उ.रे., पू.रे., द.प.रे., उ.पू.रे., द.पू.म.रे., प.रे., उ.सी.रे.

नहीं था और इसलिए निष्क्रिय कोचों की शीघ्र योजना तथा कोचों के समयबद्ध अनुरक्षण की निगरानी हेतु प्रयोज्य नहीं थे।

एक्जिट कांफ्रेंस (अक्टूबर 2016) के दौरान रेलवे बोर्ड ने माना कि कोच उपयोग और अनुरक्षण की निगरानी हेतु सुविधा का रेलवे द्वारा उपयोग नहीं किया जा रहा था। आगे यह भी बताया गया कि कोच निर्माण इकाई से कोच मदसूची डाटा प्राप्त करने की सुविधा प्रदान की गई है जिससे डाटा की सटीकता एवं सत्यता सुनिश्चित की जा सकेगी।

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 गई:

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 सार¹ 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

¹ 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)² 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' गेजवार, 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 दो³ 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

² आईआर में मार्गों और दूरियों का एक डाटाबेस

³ 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 1205⁴ समाप्त उपयोग अवधि वाले कोच थे।
- 315⁵ कोचों के संबंध में कोच फैक्ट्री प्रारम्भ तिथि कोच निर्माण तिथि से पूर्व की थी।
- सभी क्षेत्रीय रेलवे के 71447 कोचों में से 697⁶ 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 12⁷ कोचों में अवैध स्थापन तिथियाँ थीं जैसे “01/01/0200”, “31/12/2114” आदि।
- 11 क्षेत्रीय रेलवे में मास्टर डाटा में 43⁸ 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।

⁴ कुल 1205: म.रे-373, पू.त.रे-34, पू.म.रे-36, पू.रे-54, आई.आर-16, कॉ.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

⁵ 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

⁶ कुल 697: पू.त.रे-2, कॉ.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

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

⁸ 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 3325⁹ मामलों में कोच संख्या पांच अंकों से कम थे और 13069¹⁰ 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 328¹¹ 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 231¹² 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।

⁹ 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

¹⁰ 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

¹¹ 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

¹² 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

नौ¹³ 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 -डब्ल्यूईए¹⁴) 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 484¹⁵ 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

¹³ 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

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

¹⁵ 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 क्षेत्रीय¹⁶ 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 रैक को निर्धारित ट्रेनों के लिए इसके उपयोग के बीच स्टेशन या यार्ड में अनुप्रयुक्त रखा जाता है। आईसीएमएस¹⁷ के अनुसार, 21¹⁸ रैक 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

¹⁶ 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

¹⁷ रिपोर्ट संख्या 962 (दिनांक 20.06 2016)

¹⁸ 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 अवरोधन¹⁹ 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.²⁰ 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 रिपोर्ट²¹ के साथ-साथ चार²² क्षेत्रीय रेलवे में लेखा विभाग के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि आईसीएमएस रिपोर्टों का उनके मौजूदा रूप में उपयोग

¹⁹ Dy_ट्रेन_अवरोधन

²⁰ तालिका नाम लोको सीओए_MU_लोको_प्रशिप_ON_प्रस्थान

²¹ रिपोर्ट संख्या 808 और 1521

²² उ.म.रे, पू.म.रे, उ.रे, पू.रे

नहीं गया था क्योंकि उपरोक्त उल्लिखित अवयवों के लिए प्रभार मौजूदा ओडश²³ 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 रेलवे²⁴ के संबंध में थीं। (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।

²³ 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।

²⁴ कोंकण रेलवे, इंटिग्रेटेड कोच फैक्ट्री और रेलवे बोर्ड सहित

अध्याय 4 आईटी सुरक्षा

लेखापरीक्षा उद्देश्य III- आईटी सुरक्षा की समीक्षा करना ताकि यह जांच की जा सके कि किस सीमा तक वह व्यवसायिक महत्वपूर्ण सूचना और परिसम्पतियों की हानि, क्षति या दुरुपयोग का यथोचित संरक्षण करने में सक्षम है

4. रेलवे बोर्ड ने अप्रैल/मई 2008 में अपनी आधारभूत आईटी सुरक्षा नीति बनाई जिसके अनुसार क्रिस/क्षेत्रीय रेलवे/स्वतंत्र इकाईयों द्वारा सहायक प्रक्रियायें और निर्देश दिए जाने थे। आधारभूत आईटी सुरक्षा नीति में आईटी सुरक्षा के विभिन्न पहलुओं को देखा जाता है जिसमें आकस्मिक प्रबंधन योजना, अनुज्ञापित सॉफ्टवेयर का प्रयोग और इसका अद्यतन, बैक अप नीति, पासवर्ड प्रबंधन, वर्जन नियंत्रण तंत्र, वायरस/मालवेयर से सुरक्षा, आईटी सुरक्षा निगरानी टीम और घटना कार्रवाई दल का गठन, परिवेश और स्थान सुरक्षा, उपकरण सुरक्षा, भौतिक पहुँच नियंत्रण, डाटा अभिगम अधिकार, प्रयोक्ता पहचान और सुविधा प्रबंधन, एप्लीकेशन बनाना और अनुरक्षण सुरक्षा, इंटरनेट सुरक्षा आदि।

आईआर की आधारभूत सुरक्षा नीति/क्रिस आईएस सुरक्षा नीति तथा आईटी परिवेश में सर्वोत्तम प्रथाओं को देखते हुए आईसीएमएस एप्लीकेशन सुरक्षा और संबंधित मुद्दों की व्यापक लेखापरीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा ने विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के 128 स्थलों का दौरा किया और देखा कि:

4.1 भौतिक अभिगम नियंत्रण

लेखापरीक्षा द्वारा द.रे¹, द.प.रे², उ.रे³, उ.म.रे⁴, उ.पू.रे⁵ और पू.त.रे⁶ में किए गए आईसीएमएस स्थलों पर अप्राधिकृत व्यक्तियों के अभिगम पर कोई प्रतिबंध नहीं था।

4.2 तर्क संगत अभिगम नियंत्रण – उपयोगकर्ता और पासवर्ड प्रबंधन

4.2.1 यद्यपि प्रयोक्ताओं के पासवर्ड इनक्रिप्टेड रूप में दर्ज किए गए थे, यूजर खातों को फिर से चालू करने के लिए सुरक्षा प्रश्नों के उत्तर स्पष्ट रूप से दर्ज थे

¹ लेखापरीक्षा के दौरान दौरा किए गए सभी चयनित स्थल

² हुबली, मैसूर और वास्को में तीन आईसीएमएस स्थल

³ लेखापरीक्षा के दौरान दौरा किए गए दिल्ली, अम्बाला और फिरोजपुर मंडलों के सभी चयनित स्थल। दिल्ली मण्डल नियंत्रण कार्यालय में सीसीटीवी कैमरे लगाए गए थे किन्तु बायोमेट्रिक प्रणाली नहीं कर रही थी।

⁴ लेखापरीक्षा के दौरान दौरा किए गए सभी चयनित स्थल

⁵ लेखापरीक्षा के दौरान दौरा किए गए सभी चयनित स्थल

⁶ लेखापरीक्षा के दौरान दौरा किए गए दो स्थल (वाल्टेयर नियंत्रण और भुवनेश्वर (एफओआईएस) सेल)

जैसा कि चार⁷ क्षेत्रीय रेलवे में देखा गया। यहाँ तक यूजर्स के पंजीकरण पासवर्ड भी स्पष्ट रूप⁸ में थे।

4.2.2 क्रिस द्वारा बनाए गए यूजरों के यूजर आईडी और पासवर्ड सीएओ/एफओआईएस कार्यालय को गोपनीय तरीके से नहीं दिए गए थे बल्कि अनुरोध पत्र पर ही लिखित रूप से दिया गया जिससे पासवर्ड सुरक्षा से समझौता किया गया।

4.2.3 आईसीएमएस के लॉगिन पेज यूजर्स द्वारा लॉगिन के प्रयासों की संख्या पर कोई प्रतिबंध नहीं था। मजबूत पासवर्ड नियंत्रण के अभाव में असीमित लॉगिन प्रयासों से रेंडर पासवर्ड जनरेटर सॉफ्टवेयर का प्रयोग करते हुए प्रणाली को भेदना आसान बनाता है।

4.2.4 भारतीय रेल की आईटी सुरक्षा नीति के अनुसार प्रणाली प्रशासन पासवर्ड कम से कम 10 अंकों का होना चाहिए और यह एल्फा संख्या तथा विशेष अंकों का संयोजन होना चाहिए। तथापि, यह देखा गया कि केंद्रीयकृत डाटा केंद्र पर सीआरआईएस आईसीएमएस समूह द्वारा अनुपालन किए जा रहे पासवर्ड मानदंड निर्धारित आईटी सुरक्षा नीति का पालन नहीं करते।

4.2.5 22 प्रयोक्ताओं की सृजन तिथि उनकी प्रारंभ तिथि से 1 से 30 दिन पहले की थी और 245 प्रयोक्ताओं की प्रारंभ तिथि उनकी सृजन तिथि से पहले की थी जोकि तर्कसंगत प्रतीत नहीं होती तथा पर्याप्त नियंत्रणों की कमी को दर्शाया।

4.2.6 प्रयोक्ता आईडी के सृजन के लिए आवेदन को उ.रे. मुख्यालय द्वारा टेलिफोन पर स्वीकार किया गया था। प्रयोक्ता आईडी और पासवर्ड तैयार करने के लिए वैधीकरण से संबंधित अभिलेख उ.रे. में क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय में उपलब्ध नहीं थे।

4.2.7 उ.रे. में, छह आईसीएमएस स्थानों पर आईसीएमएस प्रयोक्ताओं का सृजन आईसीएमएस टर्मिनलों तथा प्रयोक्ताओं की प्रचालन शिफ्ट की तुलना में आवश्यकता से अधिक किया गया था। नई दिल्ली में पांच प्रयोक्ता थे और दिल्ली मेन में दस प्रयोक्ता थे किंतु आईसीएमएस में 26 तथा 71 सक्रिय प्रयोक्ता सृजित किए गए थे।

4.2.8 उ.रे. तथा द.म.रे. में 47 सक्रिय प्रयोक्ताओं, जिनकी वही मोबाइल संख्या तथा जन्म तिथि थी, की दो से चार प्रयोक्ता आईडी थी। शेष विवरण जैसे सिक्रेट

⁷ पू.सी.रे, द.म.रे, म.रे, उ.रे, उ.पू.रे

⁸ उ.रे, द.म.रे, म.रे, द.पू.म.रे

क्वेश्चन, नाम, पता आदि, या तो वही थे या मामूली अंतर तथा जिससे पता चला कि विभिन्न प्रयोक्ता आईडी एक ही व्यक्ति से संबंधित थी। अतः प्रणाली में प्रत्येक प्रयोक्ता के लिए विशिष्ट आईडी के सृजन को सुनिश्चित करने हेतु नियंत्रणों की कमी थी।

4.2.9 प्रयोक्ता मास्टर तालिका में प्रयोक्ताओं का सृजन श्री एलकेओ, श्री यूएमबी, श्री डीएलएलआई, श्री सीसीएम डाटाबेस, श्री पीआरसी, श्री केसीजी, श्री सीआरएसई, श्री एचवाईबी, श्री डीआरएम-एनएजी, श्री सीटीई, श्री एसइसीआरसीएमई, श्री सीईजीई, श्री सीएसटीई, एसईसीआर आदि (स्थान/पदनाम) जैसे अस्पष्ट नामों से किया गया था (उ.रे., द.म.रे., द.पू.म.रे.)।

4.2.10 'डीसी और 'एससी' जैसे कई गलत/अप्रासंगिक प्रयोक्ता मास्टर तालिका¹¹⁵ में पाए गए थे जिनके डाटाबेस में इस प्रकार के प्रयोक्ता के विवरण के बिना प्रयोक्ता ब्यौरे निर्दिष्ट थे।

4.2.11 प्रयोक्ताओं, जो सेवानिवृत्ति की आयु पार कर चुके थे, को प्रणाली में सक्रिय पाया गया था। 18 वर्ष से कम आयु के प्रयोक्ता (अर्थात् 1 नवम्बर 1997 के बाद पैदा हुए और नौ से 15 वर्ष के बीच थे) भी सक्रिय थे। इससे पता चला कि प्रयोक्ताओं की जन्म तिथि के डाटा प्राप्त करते समय प्रमाणित नहीं किया गया था।

उ.रे. में आईसीएमएस स्थानों पर नमूना जांच से यह भी पता चला कि क्षेत्रीय मुख्यालयों, अम्बाला, अम्बाला नियंत्रण कार्यालय तथा नई दिल्ली में सेवानिवृत्त/स्थानांतरित अधिकारियों की प्रयोक्ता आईडी अभी भी सक्रिय थी। उ.रे. में सेवानिवृत्त सक्रिय प्रयोक्ता अनुप्रयोग प्रयोक्ता थे और इनके पास अनुप्रयोग डाटा में आशोधन का विशेषाधिकार भी था।

4.2.12 प्रयोक्ताओं के ब्यौरे अधूरे थे और राज्य, मोबाईल संख्या, रेलवे फोन संख्या, आईसीएमएस इ-मेल आईडी, पदनाम, द्वितीयक इ-मेल आईडी, पता जैसे ब्यौरे खाली छोड़े गए थे। अतः डाटा पूर्ण नहीं था और आवश्यकता पड़ने पर उपयोग करने योग्य नहीं था (उ.रे., द.म.रे., उ.पू.रे., द.पू.म.रे.)

4.2.13 एक प्रयोक्ता आईडी/पासवर्ड को जोधपुर (उ.प.रे.) में तैनात तीन गाड़ी क्लर्कों द्वारा साझा किया गया था। द.रे. के चेन्नई, चेन्नई एगमोर और बेसिन ब्रिज जंक्शन में आईसीएमएस स्थानों पर विशिष्ट कार्मिक के लिए अधिकृत प्रयोक्ता आईडी तथा संबंधित पासवर्ड को एक से अधिक व्यक्तियों द्वारा साझा किया गया

¹¹⁵ एमटी-प्रयोक्ता तालिका

था। इलाहाबाद (उ.म.रे.) के आईसीएमएस नियंत्रण कार्यालय में कार्यरत चार गाड़ी क्लर्कों के पास अलग-अलग प्रयोक्ता आईडी/पासवर्ड नहीं थे और वे एक ही लॉगइन आईडी/पासवर्ड का उपयोग कर रहे थे। उ.रे., प.म.रे. और दमपू.रे. में, 13 स्थानों¹¹⁶ में प्रत्येक में केवल एक प्रयोक्ता आईडी थी और सात स्थानों¹¹⁷ पर प्रत्येक में केवल 2 सक्रिय प्रयोक्ता आईडी थी। स्थानों के दौरे के दौरान यह देखा गया कि उ.रे. में¹¹⁸ सभी प्रयोक्ताओं के पास विशिष्ट प्रयोक्ता आईडी नहीं था। आनंद विहार में 18 अप्रैल 2016 को एक प्रयोक्ता¹¹⁹ की आईसीएमएस आईडी प्रयोग में थी, हालांकि वह प्रातः की पारी के दौरान ड्यूटी पर नहीं थी। उ.पू.रे. में, एक स्थानांतरित अधिकारी की प्रयोक्ता आईडी काठगोदाम आईसीएमएस स्थान पर प्रयोग में थी।

4.2.14 सीआरआईएस लेखों में सृजित किए गए 26 सक्रिय आईसीएमएस प्रयोक्ताओं, जिनके पास प्रशासनिक विशेषाधिकार हैं, में से 25 सक्रिय विशिष्ट प्रयोक्ता¹²⁰ थे। इन प्रयोक्ताओं में वह भी शामिल है जिनका सीआरआईएस आईसीएमएस ग्रुप से अन्य सीआरआईएस ग्रुप में स्थानांतरण हो गया था, किंतु विशिष्ट प्रयोक्ता विशेषाधिकार के साथ यह अब भी सक्रिय आईसीएमएस प्रयोक्ता थे। प्रशासनिक विशेषाधिकार वाले विशिष्ट प्रयोक्ताओं में दो जाली प्रयोक्ता भी शामिल थे जिन्हें आईसीएमएस आईआरसीए तथा पीआरएससी एचएआरटी के नाम से बनाया गया था। इससे पता चला कि प्रयोक्ताओं के निर्धारित कार्यों/उत्तरदायित्वों/कर्तव्यों के अनुपालन में आईसीएमएस तक पहुंच को रोकने के लिए कोई नियंत्रण नहीं था। यह आईटी सुरक्षा नीति के उल्लंघन में था।

4.2.15 आईसीएमएस प्रयोक्ता के पंजीकरण डाटा के विश्लेषण से पता चला कि 335 प्रयोक्ताओं को प्रणाली तक एक्सेस हेतु बिना प्रयोक्ता आईडी के पंजीकृत कोड आबंटित किए गए थे। इनमें से 330 प्रयोक्ताओं को आवेदन स्तर/रिपोर्ट स्तर की एक्सेस दी गई थी और 253 प्रयोक्ताओं के पास आईसीएमएस के एक या अधिक मॉड्यूलों के डाटा में आशोधन का विशेषाधिकार था। प्रयोक्ता मास्टर डाटा की समीक्षा से पता चला कि नौ प्रयोक्ताओं के पास पंजीकरण कोड नहीं था जिसमें सक्रिय प्रयोक्ता और सेवानिवृत्त प्रयोक्ता शामिल थे।

¹¹⁶ मेरठ, पानीपत, पटियाला, आलमबाग (उ.रे.) और द.पू.म.रे. के छह स्थान, प.म.रे. के तीन स्थान

¹¹⁷ जगाधरी कार्यशाला, जम्मू तवी, हुसैनपुर (उ.रे.), द.पू.म.रे. के तीन स्थान, प.म.रे. का एक स्थान

¹¹⁸ आनंद विहार, अम्बाला (सीपीआरसी तथा सीटीएलसी), दिल्ली नियंत्रण (कोचिंग स्टॉक तथा सीटीएलसी), जगाधरी कार्यशाला, जम्मू तवी, दिल्ली सराय रोहिल्ला

¹¹⁹ सुश्री सुषमा

¹²⁰ विशेषाधिकार रखने वाला प्रयोक्ता जिसे नए/ मौजूदा प्रयोक्ताओं के सृजन/ प्रबंधन का अधिकार है

4.2.16 147 मामलों¹²¹ में, विभिन्न आईसीएमएस में प्रयोक्ता लॉग इन समय 3 दिनों में 523 दिन पूराना था और प्रयोक्ताओं ने आईसीएमएस से लॉग आऊट नहीं किया था। आगे यह देखा गया कि आईसीएमएस में डाटा उन प्रयोक्ताओं द्वारा भरा जा रहा था जिन्होंने आईसीएमएस में लॉग इन तो किया किंतु लम्बे समय तक लॉग आऊट नहीं किया और उनका पासवर्ड भी समाप्त हो चुका था। हालांकि यह देखा गया कि आईसीएमएस द्वारा विशेष निष्क्रियता अवधि के पश्चात प्रयोक्ता को स्वतः लॉग आऊट कर दिया जाता था, आईसीएमएस डाटाबेस के अनुसार इन प्रयोक्ताओं को 3 से 523 दिनों की अवधि तक आईसीएमएस में लॉग इन के बाद भी स्वचालित रूप से लॉग आऊट नहीं किया गया था।

प्रयोक्ताओं के सेशन ब्यौरों के साथ साथ पिछले लॉग-इन ब्यौरों के संबंधित डाटा¹²² के विश्लेषण से उन मामलों का पता चला जहां प्रयोक्ता लॉग आऊट समय प्रयोक्ता के लॉग इन समय से पहले का था। (उ.रे., उ.पू.रे., प.म.रे., द.म.रे.)

4.2.17 प्रयोक्ताओं के पिछले लॉग-इन ब्यौरे दर्शाने वाली तालिका में 407 सक्रिय प्रयोक्ताओं¹²³ के लॉग इन/ लॉग आऊट के कोई अभिलेख नहीं थे।

4.2.18 लेखापरीक्षा जांच की प्रतिक्रिया में सीआरआईएस ने वैयक्तिक अधिकारी के कर्तव्यों और जिम्मेदारियों के ब्यौरों की बजाय सीआरआईएस आईसीएमएस दल के पदनाम वार कर्तव्य और जिम्मेदारियां उपलब्ध कराई थी। अतः यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि क्या प्रत्येक अधिकारी के कर्तव्यों तथा जिम्मेदारियों को पृथक/अलग रूप से परिभाषित किया गया था।

4.3 परिवर्तन प्रक्रिया/प्रबंधन

आईटी सुरक्षा नीति के अनुसार, सभी आईटी दलों से अनुप्रयोग सॉफ्टवेयर में परिवर्तनों के लिए प्रक्रियाएं विकसित करना अपेक्षित था। तथापि, आईसीएमएस दल ने आईसीएमएस सॉफ्टवेयर में परिवर्तन करने के लिए प्रक्रियाएं विकसित/निश्चित नहीं की थी। आईसीएमएस में किए गए परिवर्तनों से संबंधित सीआरआईएस अभिलेखों की नमूना जांच के अनुसार ऑनलाइन परिवेश में आईसीएमएस में किए गए परिवर्तनों को बताने से पूर्व उचित अनुमोदन प्राप्त करने हेतु कोई प्रणाली/प्रक्रिया नहीं पाई गई थी।

4.4 आईसीएमएस प्रलेखन

¹²¹ उ.रे.-84 प.म.रे.-15, द.म.रे.-48

¹²² डीटी-सेशन तथा डीटी-लास्ट-लॉग इन-इनफो

¹²³ द.म.रे.-80, द.पू.म.रे.-5, उ.रे.-207, उ.पू.रे.-115

सीआरआईएस द्वारा दी गई सूचना के अनुसार सीआरआईएस के पास आईसीएमएस पर प्रयोक्ता नियमपुस्तक, सीओआईएस पर सॉफ्टवेयर आवश्यकता विनिर्देश (एसआरएस) और सीओआईएस पर प्रणाली डिजाइन एवं विकास (एसडीडी) है। पीएम तथा सीओआईएस के लिए प्रयोक्ता आवश्यकता विनिर्देश पर सीआरआईएस ने कोई प्रलेखन उपलब्ध नहीं कराया। सीआरआईएस पीएम के लिए एसआरएस भी उपलब्ध नहीं कराता। यहां तक कि सीओआईएस पर एसडीडी में भी सीओआईएस मॉड्यूल में उपयोग की गई सभी तालिकाओं जिसमें उनकी तालिका संरचना, विभिन्न तालिकाओं के बीच लिंकेज, आईसीएमएस तालिकाओं के विभिन्न फील्ड्स के विवरण, विभिन्न फील्ड्स के लिए प्रयुक्त मूल्यों के विवरण शामिल है, के पूर्ण ब्यौरे निर्दिष्ट नहीं किए गए थे। प्रयोक्ता नियमपुस्तक दिसम्बर 2014 तक अद्यतित थी और यह अधूरी पाई गई थी क्योंकि इसमें आईसीएमएस द्वारा सृजित विभिन्न रिपोर्टों के ब्यौरे नहीं थे जिसमें उनका फार्मेट, विभिन्न रिपोर्टों में उपयोग किए गए कोड के ब्यौरे, अवधि, जिसके लिए विभिन्न रिपोर्टों में प्रयोक्ता आदि के लिए आईसीएमएस डाटा उपलब्ध कराया गया था, शामिल है (उ.रे., पू.रे.)।

4.5 कारोबार निरंतरता योजना

4.5.1 सीआरआईएस केंद्रीयकृत डाटा केंद्रों पर कारोबार निरंतरता योजना

आईसीएमएस के केंद्रीयकृत अनुप्रयोग है और सभी सर्वरों (डाटाबेस, सर्वर, अनुप्रयोग सर्वर, वैब सर्वर आदि) को सीआरआईएस मुख्यालय, चाणक्यपुरी, नई दिल्ली में प्रतिस्थापित किया गया था। आईसीएमएस प्रचालनों की निरंतरता को सुनिश्चित करने के लिए सीआरआईएस ने 2011-12 के दौरान कारोबार निरंतरता योजना के कार्यान्वयन की प्रक्रिया शुरू की थी। नवम्बर 2015 में, सीआरआईएस ने रेलवे बोर्ड के लिए ₹ 12.04 करोड़ की लागत पर आईसीएमएस अनुप्रयोग के आपदा बहाली (डीआर) सैट अप के लिए काल्पनिक अनुमान प्रस्तुत किया था। 31 मार्च 2016 तक डीआर सैट-अप के लिए प्रक्रिया अभी चल रही है।

लेखापरीक्षा पूछताछ पर प्रतिक्रिया में सीआरआईएस ने बताया (फरवरी 2016) कि अक्टूबर 2015 में प्रतिष्ठापित नई प्रणाली के लिए आईसीएमएस डाटा बैकअप सुरक्षा नीति प्रगतिशील थी और इसकी समीक्षा चल रही थी। आगे यह देखा गया कि यद्यपि आईसीएमएस द्वारा दैनिक आधार पर डाटा लिया जा रहा था फिर भी आईसीएमएस के किसी ऑफलाइन/रिमोट साइट बैकअप का सीआरआईएस आईसीएमएस ग्रुप द्वारा अनुरक्षण नहीं किया जा रहा था।

4.5.2 क्षेत्रीय स्तर पर कारोबार निरंतरता योजना

द.प.रे., उ.म.रे., द.म.रे., पू.म.रे., पू.त.रे., पू.रे., प.रे., उ.पू.रे., दपू.रे., उ.म.रे., तथा द.रे. में कोई प्रलेखित कारबार निरंतरता योजना उपलब्ध नहीं थी। सीआरआईएस ने फरवरी 2015 में नए आईसीएमएस सर्वर खरीदे थे। यद्यपि सर्वर को अक्टूबर 2015 में ऑनलाइन कर दिया गया था फिर भी प्रतिष्ठापन प्रक्रिया अभी पूरी की जानी थी (मार्च 2016)। लेखापरीक्षा में जांच किए गए आईसीएमएस स्थानों पर निम्नलिखित कमियां देखी गई थी:

- (i) प.रे., द.रे., उ.रे. और उ.पू.रे. के आईसीएमएस स्थानों पर थिन क्लाउंट के बजाय व्यक्तिगत कम्प्यूटरों/डेस्कटॉप का उपयोग हो रहा था। उ.म.रे. और पू.म.रे. में प्रारंभ में थिन क्लाउंटस उपलब्ध कराए जा रहे थे किंतु बाद में इनको डेस्कटॉप कम्प्यूटरों से बदल दिया गया था जिससे एन्टी वायरस के अभाव में प्रणाली सुरक्षा जोखिमों तथा वायरस के लिए सुभेद्य हो दी गई।
- (ii) उ.पू.रे. तथा उ.रे.¹²⁴ में लेखापरीक्षा दल द्वारा दौरा किए गए अधिकतर आईसीएमएस स्थानों पर एन्टीवायरस सॉफ्टवेयर उपयोग में नहीं था और म.रे. में एन्टीवायरस सॉफ्टवेयर अद्यतित नहीं पाया गया था।
- (iii) आईसीएमएस प्रणालियों को द.म.रे., द.रे., उ.रे.¹²⁵ में वार्षिक अनुरक्षण ठेका के अंतर्गत कवर नहीं किया गया था। पू.म.रे. में, छह पीसीज (17 में से) की वारंटी अवधि 31 मार्च 2016 को पहले ही समाप्त हो चुकी है और लेखापरीक्षा की तिथि तक किसी एजेंसी के साथ इन छह पीसीज के लिए एएमसी कार्यान्वित नहीं की गई थी। थिन क्लाउंटस 31 मार्च 2016 को समाप्त हो चुके थे और इन थिन क्लाउंटस को बदलने की प्रक्रिया अभी शुरू की जानी थी।
- (iv) उ.म.रे. (5)¹²⁶, द.रे.¹²⁷, पू.रे.¹²⁸, द.म.रे.¹²⁹, उ.रे.¹³⁰ और उ.पू.रे.¹³¹ में आईसीएम स्थानों पर धुंआ संसूचक, अग्निशामक नहीं पाए गए थे।
- (v) कचरा/कुड़ादान (अग्नि जोखिम) परिसर हाऊसिंग सिस्टम के अंदर रखे पाए गए थे जिन पर आईसीएमएस प्रतिष्ठापित किए गए थे और चालू थे। शोर्ट सर्किट, शार्प एनर्जी वेरिएशन आदि के कारण आग की घटना होने पर आग

¹²⁴ अम्बाला (सीटीएलसी) को छोड़कर, जहां एन्टी वायरस का नि-शुल्क वर्जन उपयोग में था।

¹²⁵ अम्बाला (सीपीआरसी), दिल्ली (सीटीएलसी), जगाधरी कार्यशाला, जम्मू तवी और अमृतसर

¹²⁶ हालांकि सभी स्थानों पर धुआ संसूचक उपलब्ध नहीं थे, फिर भी सभी स्थानों पर अग्निशामक पाए गए थे।

¹²⁷ दौरा किए गए सभी स्थानों पर धुआ संसूचक और अग्निशामक उपलब्ध नहीं हैं।

¹²⁸ दौरा किए गए सभी स्थानों पर धुआ संसूचक उपलब्ध नहीं थे और एचडब्ल्यूएच/टीएनसी पर अग्निशामक उपलब्ध नहीं थे।

¹²⁹ 2 स्थानों पर फायर अलार्म/धुआ संसूचक उपलब्ध थे और अग्निशामक सभी स्थानों पर उपलब्ध थे।

¹³⁰ यूएमबी नियंत्रण कार्यालय को छोड़कर

¹³¹ लेखापरीक्षा द्वारा दौरा किए गए सभी स्थानों पर धुआ संसूचक नहीं पाए गए थे

को बुझाने के लिए कोई अग्निशामक उपलब्ध नहीं थे जिससे कि सूचना प्रणाली परिसम्पतियों (द.रे.) को बचाया जा सके।

- (vi) रेलवे बोर्ड आदेशों/अनुदेशों के अनुसार निरंतर और सुगम प्रचालनों को सुनिश्चित करने के लिए सभी एफओआईएस परियोजनाओं में मीडिया और रूट विविधता उपलब्ध कराई जानी है। उ.रे. में लेखापरीक्षा द्वारा दौरा किए गए लगभग सभी स्थानों पर एफओआईएस नेटवर्क¹³² द्वारा आईसीएमएस कनेक्टिविटी उपलब्ध कराई गई थी किंतु किसी भी स्थान पर स्टैंड बाय/अतिरेक लाइन उपलब्ध नहीं कराई गई थी। प्रयोक्ताओं ने कनेक्टिविटी समस्याओं की सूचना दी। उ.रे.¹³³ और म.रे.¹³⁴ में लिंक/कनेक्टिविटी खराबी/समस्याओं के लिए अभिलेखों का रख-रखाव नहीं किया गया था। द.रे. में यद्यपि नमूना जांच किए गए आईसीएमएस स्थानों पर खराबी रिपोर्ट रजिस्ट्रों का अनुरक्षण किया जा रहा था और रजिस्ट्रों में नेटवर्क खराबी, प्रणाली खराबी आदि के बारे में सूचना निर्दिष्ट की गई थी, फिर भी प्रणाली की खराबियों के परिशोधन, वास्तविक डाऊन टाइम से संबंधित ब्यौरे रजिस्टर में उपलब्ध नहीं थे।
- (vii) चार आईसीएमएस टर्मिनलों¹³⁵ पर कोई यूपीएस उपलब्ध नहीं थे। पांच स्थानों¹³⁶ पर उपलब्ध कराए गए यूपीएस खराब थे/ कोई पावर बैकअप नहीं था। पर्याप्त और उचित फर्नीचर उपलब्ध¹³⁸ नहीं कराया गया था।
- (viii) उ.रे., द.म.रे., ओर म.रे. में 12 स्थानों¹³⁹ पर धूल रहित परिवेश नहीं था और 11¹⁴⁰ स्थानों पर एयर कंडिशनर उपलब्ध नहीं थे।
- (ix) नई दिल्ली दिल्ली मेन में ट्रेन ब्रांच और उ.रे. के अमृतसर स्थान और

¹³² नई दिल्ली, दिल्ली नियंत्रण कार्यालय (सीपीआरसी), आनंद विहार, अम्बाला नियंत्रण कार्यालय (सीपीआरसी), दिल्ली सराय रोहिल्ला, जम्मू तवी

¹³³ म.रे. के मुम्बई सीएसटी और मझगांव में और दिल्ली तथा आनंद विहार की ट्रेन ब्रांच को छोड़कर उ.रे. लेखापरीक्षा दल द्वारा दौरा किए गए स्थान

¹³⁴ मुम्बई सीएसटी/और मझगांव

¹³⁵ दिल्ली नियंत्रण कार्यालय, आनंद विहार, जम्मू तवी, अमृतसर की ट्रेन ब्रांच

¹³⁶ दिल्ली सराय रोहिल्ला, नई दिल्ली, दिल्ली, अम्बाला और मझगांव की ट्रेन ब्रांच

¹³⁸ अम्बाला, दिल्ली के नियंत्रण कार्यालय (कोचिंग सैक्शन), आनंद विहार, अम्बाला, जम्मू तवी, दिल्ली, दिल्ली सराय रोहिल्ला, अमृतसर, मझगांव यार्ड की ट्रेन ब्रांच

¹³⁹ आनंद विहार, दिल्ली सराय रोहिल्ला, दिल्ली, अम्बाला, जगाधरी कार्यशाला, सिकंदराबाद, विजयवाड़ा, गुंटकल, गुंटूर, मुम्बई सीएसटी, दादर टर्मिनल, मझगांव की ट्रेनिंग ब्रांच

¹⁴⁰ आनंद विहार, दिल्ली सराय रोहिल्ला, दिल्ली, अम्बाला, जगाधरी कार्यशाला, जम्मू तवी, अमृतसर, मुम्बई सीएसटी, दादर टर्मिनल, लोकमान्य तिलक टर्मिनल, मझगांव

द.म.रे. के गुंटुल में जल रिसाव की समस्या देखी गई थी जोकि सुगम आईसीएमएस प्रचालनों को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर सकती थी।

अतः आईटी सुरक्षा त्रुटिपूर्ण थी तथा प्रत्यक्ष एवं तर्कसंगत एक्सेस नियंत्रणों को सुदृढ़ करने की आवश्यकता थी परिवर्तन प्रबंधन का आईटी सर्वोत्तम पद्धतियों के अनुसार प्रलेखन नहीं किया गया था और कारबार निरंतरता योजना को अभी पूर्ण रूप से कार्यान्वित किया जाना था।

एक्जिट कॉन्फ्रेंस (अक्टूबर 2016) के दौरान रेलवे ने सहमति दी कि एक्सेस नियंत्रण एक दुर्बल क्षेत्र है और उन्हे इसको सुदृढ़ करने पर कार्य करने की आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर भी सहमत था। लेखापरीक्षा सिफारिशों के संबंध में रेलवे बोर्ड ने बताया कि लेखापरीक्षा सिफारिशें उपयोगी है और प्रणाली को सुधारने के लिए रेलवे इन पर कार्य करेगी।

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

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
जोड़	128	

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
	जोड़	154724	27112				

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
	जोड़	23*	

*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	आईसीएमएस	सीओए	आईसीएमएस	सीओए	आईसीएमएस	सीओए	आईसीएमएस	सीओए	आईसीएमएस	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
जोड़	305	288	243	125	24	30	19	41	16	3	3	55	

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
जोड़	1516	1468	38	10	

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
	जोड़	8032	868	

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
	जोड़	187	

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।
आईसीएमएस द्वारा प्रदान की गई गलत लोको रिपोर्ट	
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"> 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। 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। दिल्ली सराय रोहिल्ला तथा नई दिल्ली स्टेशनों पर, कोच/वीपीएच कोच (मार्ग में) का संयोजन/पृथकता आईसीएमएस में अद्यतित नहीं पाए गए। 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। 									
2.	दपूरे	<ul style="list-style-type: none"> 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: <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"> 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। 	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"> 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। 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। 									
4.	दरे	<ul style="list-style-type: none"> 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। 									

5.	उपरे	<ul style="list-style-type: none"> 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। 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।
6.	मरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
7.	पमरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
8.	पूतरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
9.	दपरे	<ul style="list-style-type: none"> 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। ट्रेन संख्या 12779 द्वारा आए संख्या एससीएन 11103, 13.8.2015 को वास्को में था जबकि यह एनजेडएम में भौतिक रूप से उपलब्ध था।

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	
जोड़	33521	6091	353	104	1193	1674	1133	912	

*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"> 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। 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।
दरे	<ul style="list-style-type: none"> 390 अभिलेखों में से, 19 अभिलेखों में दरे द्वारा प्राधिकृत कोचों निराकरण तिथियाँ पिछली पीओएच तिथियों से पहले की थी। 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। अगस्त 2015 और सितंबर 2015 के दौरान यांत्रिकी विभाग द्वारा निराकृत कोच आईसीएमएस में भी उपलब्ध है और कोच वर्तमान स्टॉक में पेश हुए।
उसीरे	<ul style="list-style-type: none"> एक कोच में पीओएच का निष्पादन इसकी निराकरण तिथि के बाद किया गया था।
दपरे	<ul style="list-style-type: none"> छह कोचों के पीओएच का निष्पादन निराकरण तिथि के बाद हुआ था।
दपूमरे	<ul style="list-style-type: none"> एक कोच का पीओएच निराकरण तिथि के बाद किया गया था।
पूमरे	<ul style="list-style-type: none"> तीन कोचों का पीओएच उनकी निराकरण तिथि के बाद किया गया था। एक कोच का स्टेटस ऑनलाइन था हालांकि कोच के निराकरण की तिथि पहले ही 2013 में बीत चुकी थी।
पूरे	<ul style="list-style-type: none"> नल/ऑनलाइन स्टेटस वाले सभी कोचों को उनकी निराकार तिथियाँ बीत जाने के बाद भी आईसीएमएस में रिकॉर्ड किया गया था। 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। 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।
उपूरे	<ul style="list-style-type: none"> ऐसे 40 को कोचों का पीओएच का निष्पादन उनकी निराकरण तिथि के बाद किया गया था।
मरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
परे	<ul style="list-style-type: none"> 2012 में निराकृत एक कोच आईसीएमएस कोच मास्टर डाटा में उपलब्ध था।

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"> 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। 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।
दपूमरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
मरे	<ul style="list-style-type: none"> 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। 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।
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"> 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। ट्रेन संख्या 12925 के कोच अंबाला डिवीजन पर अलग हो गए किंतु अंबाला डिवीजन पर अलग करने के बावजूद कोई वीजी नहीं बनाया गया।
दरे	<ul style="list-style-type: none"> 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। 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। 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।
मरे	<ul style="list-style-type: none"> 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। 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।

उसीरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
पूरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
उपूरे	<ul style="list-style-type: none"> 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। 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।
उपरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।

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।
	जोड़		204509	197573	41176	

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"> उरे में एएसआर स्टेशन पर, 1.4.2011 से प्रिंटर खराब था और वीजीज़ को हाथ से बनाया जा रहा है। जम्मू स्अेशन पर, अप्रैल 2016 के दौरान प्रिंटर खराब था और वीजीज़ हस्त रूप से बनाए जा रहे थे।
पूमरे	<ul style="list-style-type: none"> पूमरे में, आरजेपीबी और डीबीजी स्थानों पर वीजी हाथ से बनाए जा रहे थे जहाँ प्रिंटर काम नहीं कर रहे थे।
उपूरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
दमरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
मरे	<ul style="list-style-type: none"> 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। 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।
दपरे	<ul style="list-style-type: none"> दपरे में, डाटा को दोनों एप्लीकेशन में हाथ से डाला गया था।
दरे	<ul style="list-style-type: none"> यह देखा गया थाकि ट्रेन सं. 56241 एसएवाईपीआर के लिए आईसीएमएस में बेमेलता के कारण रेक 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 रेक नहीं रखी थी। ट्रेन संख्या 11063 (एमएस-एमटीडीएम) एसए-एमटीडीएम विभाग के लिए स्लिप कोच (56100) जोड़ना है और समान रूप से ट्रेन सं. 11064

	<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"> 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। एनजेपी पर, वीजी हाथ से बनाया गया है चूँकि प्रिंटर ड्राइवर और एप्लीकेशन के बीच कोई इंटरफेस नहीं है।
परे	<ul style="list-style-type: none"> 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।

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"> 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। लोको संख्या 22568 दिल्ली डिवीज़न पर भौतिक रूप से उपलब्ध था किंतु आईसीएमएस के अनुसार यह टीपीजे पर था। 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। 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।
उसीरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
दपूरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
मरे	<ul style="list-style-type: none"> 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)
पमरे	<ul style="list-style-type: none"> लोको संख्या 28159 जबलपुर डिवीज़न पर उपलब्ध थी किंतु आईसीएमएस डाटाबेस के अनुसार यह बिलासपुर डिवीज़न में थी। लोको संख्या 23825 जबलपुर डिवीज़न पर उपलब्ध थी किंतु आईसीएमएस डाटाबेस के अनुसार यह अलाहाबाद डिवीज़न में थी।

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
जोड़	1614	

परिशिष्ट 23 [पैरा 2.2.6.2(ग)]

डीज़ल ट्रैक पर चल रहे इलैक्ट्रि 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	
जोड़		3790	2637	1153	

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
सेटल	367	245	612	335	126	461	151

* 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
कुल	47548	1531	364	49443	38003	993	711	39707	7991

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
	85	44	34	36	

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"> 2 सीसीईएचएस कोचो के संबंध में, पीओएच मे और किये गये कार्य की तिथियों में अंतर एक महीना और 20 महीनो के बीच था। एलडब्लूएससीडीडब्लू कोचो के संबंध में पीओएच मे देय और किये गये कार्य की तिथियो में अंतर शून्य महीना से 22 महीनो के बीच था। आरडी प्रकार की कोचो के संबंध मे पीओएच मे किये गये कार्य की तिथियो में अंतर एक महीने और 42 महीनो के बीच था। 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।
उमरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
दपूरे	<ul style="list-style-type: none"> 53405 अभिलेखो मे से पीओएच देय वर्ष 46050 अभिलेखो के संबंध में अद्यतित नहीं था।
पूरे	<ul style="list-style-type: none"> डब्लूजीएससीएन कोचो के संबंध में, पीओएच मे देय और किये गये कार्य की तिथियों मे अंतर एक महीने 20 महीनो के बीच था। 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। 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। जीएस कोचो के संबंध में देय पीओएच और किये गये कार्य की तिथि मे अंतर एक महीना से 48 महीने के बीच था।
दमरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
दपूमरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
उसीरे	<ul style="list-style-type: none"> 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। जीएस, डब्लूजीएससीएन, डब्लूजीएससीजेड डब्लूजीएससीएन कोचो के संबंध मे देय पीओएच और किये गये कार्य की तिथि में अंतर एक महीने और 20

	महीनो के बीच था।
मरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
उपूरे	<ul style="list-style-type: none"> 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।
परे	<ul style="list-style-type: none"> 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।

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
कुल	15782		

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।
कुल	7706	

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
कुल	2888	

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
कुल	110103	44762	

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
कूल	12157

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
कुल	79641	55187	

परिशिष्ट 30 (क) [पैरा3.1.1]

पीआरएस चार्टिंग सेक्सन 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
कुल			692	160	199	333

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, आंनद 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
कुल	296	590

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
	कुल	505	256

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