

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. 408^अ

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 रिपोर्टें 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 स्तरो 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 प्रविष्टि 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 व्यावहारिक 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 मैन्युअल 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 मैन्युअल 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 मैन्युअल रिकार्ड 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 मैन्युअल रिकॉर्ड ने केवल 2637 कोच दर्शाए।
- आईसीएमएस में कोच यार्ड स्टॉक डाटा छः⁵² क्षेत्रीय रेलवे में मैन्युअल 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 मैन्युअल 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 मैन्युअल रिकार्ड 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 मैन्युअल डाटा ने आईसीएमएस (पू.रे.) से 2474 कम कोच दर्शाए तथा मैन्युअल 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 मैन्युअल 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 मैन्युअली बनी रिपोर्टों के लिए यूनिटों से फोन पर संग्रहित किया जा रहा था। दिल्ली तथा अम्बाला डिविजन भी कोचों के मैन्युअली 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 मैन्युअल 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 मैन्युअली 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 एस्सेस 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 इनवर्ड 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।