

अध्याय 1 : प्रस्तावना

1.1 लेखापरीक्षा रिपोर्ट रूप रेखा

इस लेखापरीक्षा रिपोर्ट में यह आकलन करने के लिए कि क्या लेखापरीक्षित सत्त्वों द्वारा भारत के संविधान के प्रावधानों, लागू कानूनों, अधीन कानूनों तथा अन्य नियमों तथा विनियमों का उचित रूप से पालन किया जा रहा है, लेखापरीक्षित सत्त्वों के व्यय, प्राप्तियों, परिसम्पत्तियों तथा देयताओं से संबंधित संव्यवहारों की संवीक्षा के परिणाम सम्मिलित हैं। यह सुनिश्चित करने के लिए कि प्रासंगिक नियम सार्वजनिक व्यय पर प्रभावी नियंत्रण सुनिश्चित करते हैं तथा दुरुपयोग, अपव्यय तथा हानि के विरुद्ध सुरक्षा प्रदान करते हैं, इनकी पर्याप्तता, वैधता, पारदर्शिता इत्यादि की एक जाँच भी इसमें शामिल है। यह आकलन करने के लिए कि लेखापरीक्षित सत्त्वों ने एक दक्ष, किफायती तथा प्रभावी ढंग से अपनी महत्वपूर्ण गतिविधियों का निष्पादन किया है, लेखापरीक्षित सत्त्वों के निष्पादन की समीक्षा भी की गई है।

इस लेखापरीक्षा रिपोर्ट में रेल मंत्रालय तथा इसके क्षेत्रीय संगठनों द्वारा वर्ष 2013-14 से संबंधित रेल बजट में से किये गए संव्यवहारों की लेखापरीक्षा से उत्पन्न मामले भी दर्शाये गए हैं।

मार्च 2014 को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए लेखापरीक्षा रिपोर्ट को दो खण्डों अर्थात् खण्ड I तथा खण्ड II में विभाजित किया गया है। रिपोर्ट के खण्ड I में तीन विभागों अर्थात् यातायात-वाणिज्यिक तथा संचालन; विद्युतीय संकेतन तथा दूरसंचार इकाईयाँ; एवं इंजिनियरिंग-क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशाला/उत्पादन इकाईयाँ तथा भारतीय रेल के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम शामिल हैं। रिपोर्ट के खंड II में भारतीय रेल के इंजिनियरिंग विभाग से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष सम्मिलित हैं।

यह रिपोर्ट (खण्ड I) सामान्यतः स्वीकृत लेखांकन मानकों के अनुसार सार्वजनिक व्यय की प्रवृत्ति, मात्रा तथा आकार की संपूर्णता के संबंध में महत्वपूर्ण पद्धार्थता पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करती है तथा उन्नत शासन तथा बेहतर वित्तीय प्रबन्धन लाने के लिए सुधारात्मक कार्यवाहियाँ/तंत्र

स्थापित करने में कार्यकारी को सहायता करने के निमित्त हैं। विशिष्ट रूप से, यह रिपोर्ट एक चयनित विषय अर्थात् भारतीय रेल में निजी साईडिंग का प्रबंधन के परिणामों तथा सभी क्षेत्रीय रेलों को कवर करते हुए दो दीर्घ पैराग्राफ को प्रदर्शित करती है। समीक्षा के विस्तृत निष्कर्ष तथा दीर्घ पैराग्राफ इस रिपोर्ट में विभागवार प्रस्तुत किये गए हैं। इसके अतिरिक्त, संबंधित क्षेत्रों को कवर करते हुए दो दीर्घ पैराग्राफों सहित 16 अलग अलग पैराग्राफों में दिए गए विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्ष इस रिपोर्ट के अध्याय 2 से 5 में विभाग वार प्रस्तुत किये गए हैं। यह बोर्ड स्तर पर नीति निर्माता तथा क्षेत्रीय स्तर पर कार्यान्वयन एजेन्सी दोनों में जवाबदेहिता के अनुसार लेखापरीक्षित सत्त्व की बेहतर स्पष्टता को सक्षम करेगा।

इस अध्याय (अध्याय 1) के पैराग्राफ 1.2 से 1.5 रेल मंत्रालय तथा इसके अधीनस्थ क्षेत्रीय कार्यालयों के बोर्ड प्रालेख, लेखापरीक्षा जाँच हेतु इकाईयों तथा मुद्दों के चयन के आधार, तथा लेखापरीक्षा रिपोर्ट में लेखापरीक्षा आपत्तियों के समावेश हेतु रिपोर्टिंग प्रक्रिया की रूपरेखा प्रस्तुत करते हैं। पैरा 1.6 से 1.10 रेलवे प्राधिकारियों से प्राप्त प्रतिक्रिया की तुलना में लेखापरीक्षा आपत्तियों के वर्ष वार लम्बन का सार उपलब्ध कराते हैं तथा की गई वसूलियों तथा की गई महत्वपूर्ण सुधारात्मक कार्यवाहियों के रूप में लेखापरीक्षा के प्रभाव को प्रस्तुत करते हैं।

1.2 लेखापरीक्षित सत्त्व

भारतीय रेल 65808 किमी की कुल मार्ग लम्बाई के साथ एक बहु-गेज, बहु-ट्रेक्शन प्रणाली है (जैसा 31 मार्च 2014 को है)। वर्तमान में, भारतीय रेल जो देश का मुख्य परिवहन संगठन है, एक प्रबन्धन के अन्तर्गत विश्व के सबसे बड़े रेल नेटवर्कों में से एक है।

तालिका 1.1

	ब्रॉड गेज (1676 mm)	मीटर गेज (1000 mm)	नेरौ गेज (762/610 mm)	कुल
मार्ग किलोमीटर	58,177	5,334	2,297	65,808
रनिंग ट्रैक किलोमीटर	81,914	5,708	2,297	89,919
कुल ट्रैक किमी	1,07,513	6,688	2,564	1,16,765
इलैक्ट्रीफाईड मार्ग किमी				21,614
इलैक्ट्रीफाईड रनिंग ट्रैक किमी				39,661

भारतीय रेल प्रतिदिन लगभग 12,559 यात्री रेलें तथा 7,421 मालगड़ियाँ चलाता हैं। यह 2012-14 के दौरान प्रतिदिन 23 मीलियन यात्री तथा 2.88 मीलियन टन माल ले गया है। 31 मार्च 2014 मीलियन श्रमबल है तथा अवसंचनात्मक सम्पत्तियों तथा रोलिंग स्टॉक का अनुरक्षण किया है जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 1.2

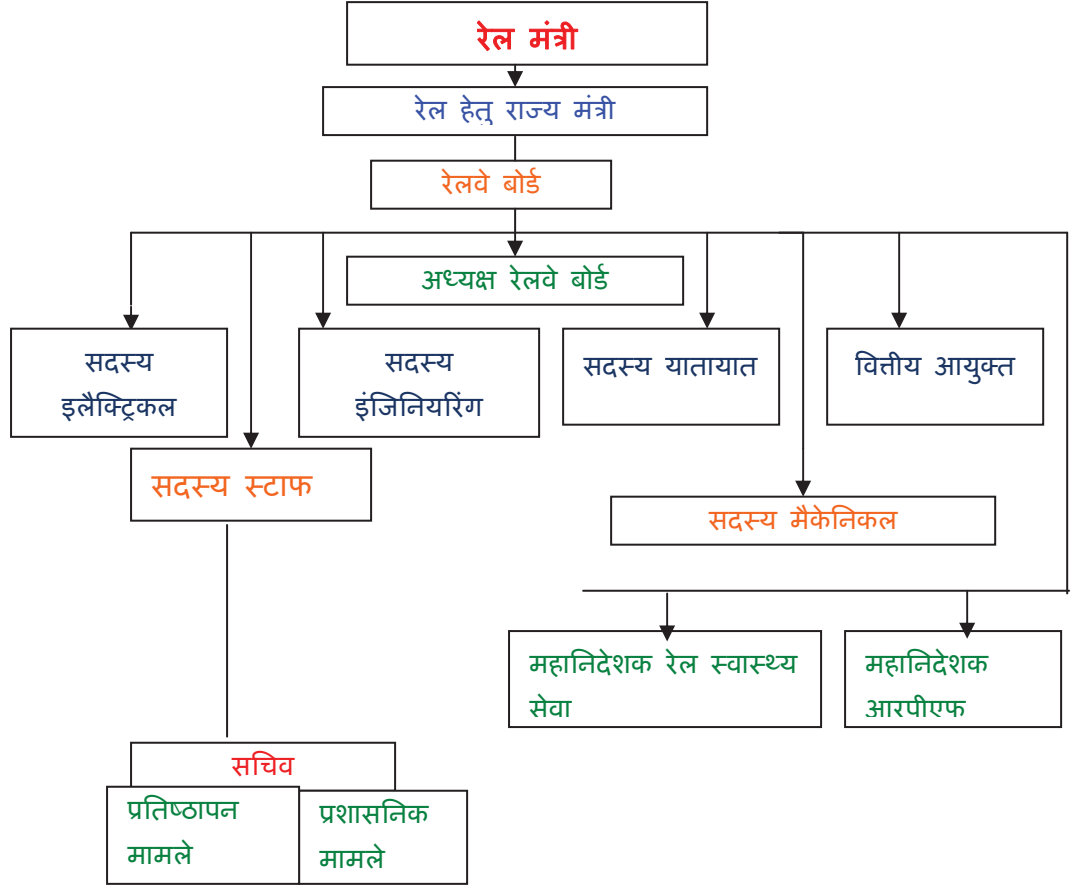
लोकोमोटिव	10,499
कोच वाहन	66,392
मालभाड़ा वैगन	245,267
स्टेशन	7,112

स्रोत- भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2012-13 तथा भारतीय रेल की वेबसाइट

संगठनात्मक अवसंचना

रेलवे बोर्ड में रेल मंत्री को रिपोर्ट करने वाले अध्यक्ष की अध्यक्षता में छह सदस्य (इलैक्ट्रीकल, मैकेनिकल, यातायात, स्टाफ, इंजिनियरिंग तथा वित्तीय आयुक्त) शामिल हैं। यह संचालन, अनुरक्षण, वित्त तथा सम्पत्तियों के अधिग्रहण तथा क्षेत्रों में उनके कार्यान्वयन की निगरानी के सभी मामलों पर नीतियाँ निर्धारित करने के लिए उत्तरदायी है। रेलवे बोर्ड यात्री किराया तथा माल भाड़ा दरों के मूल्स निर्धारण को नियंत्रित करने के लिए उत्तरदायी है। प्रत्येक सदस्य के अन्तर्गत क्रियाशील निदेशालय रेल के संचालन की निगरानी तथा निर्णय निर्धारण में सहायता करते हैं।

चित्र.1.1



क्षेत्रीय स्तर पर, 17 क्षेत्रीय रेल, एक शोध तथा मानक संगठन नामतः शोध, डिजाईन तथा मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ, विशेषज्ञता प्राप्त मशीनरी की खरीद हेतु कार्य शालाओं के आधुनिकीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन (कोफमो); वाराणसी तथा चितरंजन में दो लोकोमोटिव विनिर्माण इकाईयाँ (डीजल लोकोमोटिव निर्माण कार्य-डीएलडब्ल्यू तथा चितरंजन लोकोमोटिव निर्माण कार्य-सीएलडब्ल्यू); कपूरथला, रायबरेली तथा पैरम्बूर में तीन कोच फैक्ट्री; यहांलका में एक पहिया तथा धुरी संयंत्र; तथा पटियाला में डीजल आधुनिकीकरण कार्य हैं।

मुख्यालय तथा कुल मार्ग किलोमीटर के साथ क्षेत्रीय रेलों के नाम नीचे दिये गए हैं:

तालिका 1.3

रेलवे	मुख्यालय	मार्ग किमी
मध्य	मुंबई	4,042
पूर्वी	कोलकाता	2,641
पूर्व मध्य	हाजीपुर	3,708
पूर्वी तट	भुवनेश्वर	2,679
उत्तरी	नई दिल्ली	7,197
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3,215
उत्तर पूर्वी	गोरखपुर	3,831
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगाँव (गुवाहाटी)	3,983
उत्तर पश्चिमी	जयपुर	5,527
दक्षिणी	चेन्नई	5,079
दक्षिण मध्य	सिकंदराबाद	5,919
दक्षिण पूर्वी	कोलकाता	2,716
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2,489
दक्षिण पश्चिमी	हुबली	3,322
पश्चिमी	मुंबई	6,440
पश्चिम मध्य	जबलपुर	2,992
मेट्रो रेलवे	कोलकाता	28
	कुल	65,808

प्रत्येक क्षेत्र का प्रमुख महाप्रबन्धक होता है जिसे विभागों जैसे संचालन, वाणिज्यिक, इंजिनियरिंग, इलैक्ट्रीकल, मैकेनिकल, भण्डार, लेखा, सिगनल एवं दूर संचार, कार्मिक, सुरक्षा, चिकित्सा इत्यादि के मुख्यों द्वारा सहायता की जाती है।

उपरोक्त के अलावा, रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत 27 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयूज) तथा 2 स्वयत्त निकाय (एबीज) कार्य कर रहे हैं (31 मार्च 2014 तक)। इन पीएसयूज के संचालन एक विस्तृत श्रेणी अर्थात् यात्री एवं माल भाड़ा कन्टेनर सेवा उपलब्ध कराने के लेकर वित्तीयन, पर्यटन तथा केटरिंग किराये पर देने तक, को कवर करते हैं।

1.3 एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण

रेलवे बोर्ड में वित्तीय आयुक्त तथा क्षेत्रीय स्तर पर वित्तीय सलाहकारों तथा मुख्य लेखा अधिकारियों की अध्यक्षता में एक पूर्णतः एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण प्रणाली विद्यमान है। वित्तीय प्रमुख सार्वजनिक कोष से व्यय वाले सभी प्रस्तावों की संवीक्षा करने तथा सलाह देने के लिए उत्तरदायी हैं।

1.4 लेखापरीक्षा आयोजन

विस्तृत रूप से, लेखापरीक्षा हेतु रेल की इकाईयों का चयन नियोजित बजट के स्तर, आबंटित तथा विनियोजित संसाधन, आन्तरिक नियंत्रणों की अनुपालना का विस्तार, शक्तियों के प्रत्यायोजन की गुंजाईश, कार्य/गतिविधि की संवेदनशीलता तथा महत्व, बाह्य वातावरण कारको इत्यादि के संबंध में जोखिम आंकलन के आधार पर आयोजित किया गया था। पिछले लेखापरीक्षा निष्कर्षों, पीएसी की सिफारिशों, मीडिया रिपोर्टों, जहाँ महत्वपूर्ण थी, पर भी विचार किया गया था।

ऐसे जोखिम आंकलन के आधार पर 2013-14 के दौरान रेलवे की कुल 18121 इकाईयों में से 4533 लेखापरीक्षित सत्त्वों की नमूना लेखापरीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना विशेषतः अन्य बातों के साथ साथ मालभाड़ा यातायात, रेलवे अर्जन, संरचनागत विकास, यात्री सुविधा गतिविधियों, सम्पत्ति प्रबन्धन, सामग्री प्रबन्धन तथा सुरक्षा कार्यों को कवर करते हुए नीति तथा इसके कार्यान्वयन के रूप में महत्वपूर्ण प्रकृति के दीर्घ पैराग्राफ/चयनित समीक्षाओं पर केन्द्रित थी। प्रत्येक अध्ययन विभाग-विशिष्ट अध्यायों के अन्तर्गत सूचित लेखापरीक्षा निष्कर्षों के आधार पर सिफारिशों/सुझावों सहित है ताकि संबंधित अधिकारी नीति/योजना उद्देश्यों के अनुसार बेहतर परिणाम प्राप्त करने के लिए उनके अनुसार कार्य कर सकें।

सभी रेलवे क्षेत्रों को कवर करने वाले निम्नलिखित सात समीक्षाओं/दीर्घ पैराग्राफों के निष्कर्ष इन दो लेखापरीक्षा रिपोर्टों (खण्ड I तथा खण्ड II) में शामिल किये गए हैं:

1. भारतीय रेल में निजी साईडिंग का प्रबंधन (खण्ड I);
2. सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृत्ति योजना (खण्ड I);
3. भारतीय रेल में स्टेशनों पर आय के माध्यम से प्राप्त भारतीय मुद्रा के नकली नोट (खण्ड I);

3. भारतीय रेल में स्टेशनों पर आय के माध्यम से प्राप्त भारतीय मुद्रा के नकली नोट (खण्ड I);
4. भारतीय रेल में पुलों का अनुरक्षण (खण्ड II);
5. भारतीय रेल में ट्रैक मशीनों की खरीद एवं उपयोग (खण्ड II);
6. भारतीय रेल में निर्माण संगठन पर कार्य अनुमान में उपलब्ध कराए गए निर्देशन तथा सामान्य (डीएवंजी) प्रभारों का प्रावधान तथा उपयोग (खण्ड II); एवं
7. भारतीय रेल में खाली भूमि का प्रबन्धन (खंड II);

उपरोक्त विषयों के अतिरिक्त, अलग अलग क्षेत्रों से संबंधित दो दीर्घ पैराग्राफों सहित 26 पैराग्राफ भी इन रिपोर्टों में शामिल किये गए हैं (खण्ड I एवं खण्ड II)।

1.5 रिपोर्टिंग

इन विषयों की लेखापरीक्षा क्षेत्रीय रेलों में रेलवे बोर्ड की इकाईयों सहित क्षेत्रीय इकाईयों के महत्वपूर्ण अभिलेखों तथा दस्तावेजों का आंकलन करके तथा नमूना पद्धति का प्रयोग करके की गई थी। लेखापरीक्षा निष्कर्ष प्रतिक्रिया हेतु संबंधित क्षेत्रीय प्रबन्धन को जारी किये गए थे। इसी प्रकार वाउचरों तथा निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा से उत्पन्न लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ/निरीक्षण रिपोर्टें (आईआरज I)/विशेष पत्र इकाई के प्रमुख तथा सहायक वित्त को उनके उत्तर प्राप्त करने के लिए जारी किये गए थे। लेखापरीक्षा निष्कर्ष सुलझा लिए गए थे अथवा अनुपालना हेतु की गई कार्यवाही के आधार पर आगामी कार्यवाही की सलाह दी गई थी। अनुपालना की गई महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा आपत्तियों पर निर्धारित अवधि में उत्तर के लिए विभागों के प्रमुखों तथा एफए एवं सीएओज को पृष्ठांकित प्रतियों के साथ क्षेत्रीय रेल के महा प्रबन्धकों को मसौदा पैराग्राफ भेजने के माध्यम से आगे की कार्यवाही की गई थी। इन मसौदा पैराग्राफों में उठाए गए चयनित मुद्दों को लेखापरीक्षा रिपोर्ट में सम्मिलित करने के पहले छह सप्ताह (जैसा कि लोक लेखा समिति द्वारा निर्धारित किया गया है) की अवधि में उत्तर प्रस्तुत करने के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के समक्ष अस्थाई पैराग्राफों के रूप में रखा गया था।

1.6 अस्थाई पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया

दिसम्बर 2014 तक संबंधित क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबन्धकों को समीक्षाओं सहित कुल 199 मसौदा पैराग्राफ जारी किये गए थे। जहां रेल के उत्तर प्राप्त हुए थे, उन पर विचार करने के पश्चात दोनों लेखापरीक्षा रिपोर्टों (खण्ड I तथा खण्ड II) में शामिल किये जाने के लिए प्रस्तावित 32 अस्थाई पैराग्राफों (सभी क्षेत्रीय रेलों को कवर करने वाले सात समीक्षाओं/दीर्घ पैराग्राफों सहित) को **10 दिसम्बर 2014 से 26 मार्च 2015** के बीच अध्यक्ष रेलवे बोर्ड को अग्रेषित किया गया था। 31 मई 2015 तक आठ अस्थाई पैराग्राफों के संबंध में रेलवे बोर्ड के उत्तर प्राप्त हुए हैं। इन आठ पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड की टिप्पणियों को संबंधित पैराग्राफों में शामिल किया गया है।

1.7 जारी की गई, निपटायी गई एवं बकाया लेखा परीक्षा आपत्तियां

वर्ष 2013-14 के दौरान, नमूना लेखापरीक्षा के परिणामों के आधार पर ₹ 17283.09 करोड़ की वित्तीय अनियमितताओं वाली 4327 लेखापरीक्षा आपत्तियाँ विशेष पत्रों, भाग-I लेखापरीक्षा टिप्पणियों तथा निरीक्षण रिपोर्टों के माध्यम से जारी की गई थी। इसके अतिरिक्त, पिछले वर्षों से संबंधित 8059 लेखापरीक्षा आपत्तियों को आगे बढ़ाया गया था। वर्ष के दौरान 4048 लेखापरीक्षा आपत्तियाँ निपटाई गई थी क्योंकि रेल प्रशासन ने शामिल राशि की वसूली कर ली थी/वसूली करने के लिए सहमत था अथवा सुधारात्मक कार्यवाही प्रारंभ की थी। 31 मार्च 2014 तक ₹ 36447.24 करोड़ राशि की वित्तीय अनियमितताओं वाली शेष 8338 लेखापरीक्षा आपत्तियाँ बकाया थीं।

1.8 लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2013-14 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलों में ₹ 672.53 करोड़ राशि के मालभाड़ा तथा अन्य अर्जनों की वसूली में कम प्रभार, स्टाफ तथा अन्य ऐजेन्सियों को अधिक भुगतान, रेलवे के देयों की वसूली न करने इत्यादि के मामले दर्शाये थे। वसूली हेतु ₹ 575.81 करोड़ की राशि स्वीकार की गई थी (₹ 107.70 करोड़ की वसूली हेतु सहमति हुई थी)। सात क्षेत्रीय रेलवे ₹ 10 करोड़ प्रत्येक से अधिक की वसूली के लिए जवाबदेह थे-पूर्वी तट (₹ 417.54 करोड़), उत्तर पश्चिमी (₹ 28.23 करोड़), उत्तरी (₹ 28.23 करोड़) उत्तर पूर्वी सीमान्त (₹ 23.28 करोड़), डीएलडब्ल्यू (₹ 15.27 करोड़), पूर्वोत्तर (₹ 14.19 करोड़) तथा दक्षिण पूर्वी मध्य (₹ 11.74 करोड़)। वसूली हेतु स्वीकृत ₹ 575.71 करोड़ की कुल राशि में से ₹ 81.35 करोड़ की राशि उन संव्यवहारों

से संबंधित थी जिनकी जांच पहले ही संबंधित रेलवे के लेखा विभाग द्वारा की चुकी थी तथा ₹ 493.78 करोड़ इनसे अलग थे। लेखा विभाग द्वारा की गई और समीक्षा के परिणामस्वरूप अन्य ₹ 2.59 करोड़ वसूले गए थे/वसूली हेतु सहमति थी।

1.9 उपचारात्मक कार्यवाही

इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा आपत्तियों की प्रतिक्रिया में बेहतर तथा उन्नत अनुपालन के लिए 2013-14 के दौरान निर्देश जारी करने तथा मालभाडा टैरिफ में उपयुक्त परिवर्तन करने के लिए उपचारात्मक कार्यवाही प्रारंभ की है। कुछ महत्वपूर्ण मामले नीचे तालिका 1.4 में दर्शाये गए हैं:

तालिका 1.4

रिपोर्ट का पैरा संख्या	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ	मंत्रालय द्वारा की गई कार्यवाही
2010-11 की रिपोर्ट सं. 34 का पैरा 2.19	मण्डल में विभिन्न पी. वे निरीक्षकों को पी वे सामग्रियों के केन्द्रीयकृत प्राप्ति, भण्डारण तथा अनुवर्ती प्रेषण हेतु 1960 में आसनसोल (पूरे) में केन्द्रीय ट्रेक डिपो (सीटीडी) स्थापित किया गया था। पूरे के द्विभाजन के साथ ही, सीटीडी ने अपना स्थान सम्बन्धी लाभ खो दिया क्योंकि आपूर्ति करने वाली अधिकतर फर्मे कोलकाता और इसके आस पास स्थित थीं। लेखापरीक्षा से पता चला कि सामग्रियों को पहले सीटीडी तथा उसके पश्चात मण्डलों को प्रेषित करने की प्रक्रिया के कारण ₹ 1.64 करोड़ की परिहार्य परिवहन लागत हुई थी।	रेल मंत्रालय ने आसनसोल में केन्द्रीय ट्रेक डिपो का संचालन करने की प्रक्रिया तथा पूरे में विभिन्न ट्रेक डिपों को पी. वे सामग्रियों की आपूर्ति कराना समाप्त करने का निर्णय किया (दिसम्बर 2013)।

<p>2008-09 की रिपोर्ट सं. सीए 19 का पैरा 6.1.1</p>	<p>रक्षा साइडिंग हेतु साइडिंग व्यवस्था के मानक फॉर्मेट के अनुसार, प्रत्येक पाँच वर्षों के पश्चात अनुरक्षण प्रभारों का पुनर्मूल्यांकन होना चाहिए। मरे प्रशासन द्वारा नियम की अनभिज्ञता के कारण अनुरक्षण प्रभारों की कम वसूली हुई।</p>	<p>मुख्य इंजिनियर/मरे ने निजी तथा रक्षा साइडिंगो के अनुबन्धों की समीक्षा करने तथा बकाया देय राशियों की वसूली हेतु प्रक्रिया का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए संबंधित विभाग को निर्देश जारी (मई 2012) किये हैं। रक्षा प्राधिकारियों से कम वसूली की वसूली पर आगे कार्यवाही की जा रही है।</p>
<p>2008-09 की रिपोर्ट सं. सीए 19 का पैरा 6.4.2</p>	<p>दमरे-रेलों की उत्तराई हेतु रेलवे की ओर से अनुचित योजना तथा सड़क द्वारा रेलों के परिहार्य परिवहन के परिणामस्वरूप ₹ 4.25 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।</p>	<p>उपचारात्मक उपाय के रूप में, रेलवे बोर्ड ने दमरे प्रशासन को भविष्य में ऐसी घटना को रोकने के लिए पर्याप्त कार्यवाही करने तथा उचित योजना सुनिश्चित करने के लिए निर्देश दिये (फरवरी 2013)।</p>
<p>2008 की रिपोर्ट सं. सीए 6 का पैरा 3.1.8</p>	<p>दमरे-माँग का आंकलन किये बिना स्टाफ आवासों के निर्माण पर निरर्थक व्यय। दमरे द्वारा ₹ 3.17 करोड़ की लागत पर निर्मित 47 स्टाफ आवास खाली पड़े थे।</p>	<p>उपचारात्मक उपाय के रूप में, रेलवे बोर्ड ने खराब नियोजन के लिए उत्तरदायित्व निर्धारित करने तथा उन स्टेशनों पर स्टाफ की नियुक्ति करने के निर्देश दिये जहाँ अतिरिक्त आवास विद्यमान थे। रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलों को विद्यमान आवासों की मूल्य समीक्षा करने का भी निर्देश दिया (मई 2012)। किसी परियोजना में नये आवासों के निर्माण से पहले डीआरएमज के परामर्श से आवासों की आवश्यकता का आकलन किया जाना चाहिए वेशक अनुमान में आवासों के लिए प्रावधान विद्यमान हो।</p>
<p>2004 की सीए-08 का पैरा 3.13 (डीपी-01/2002-03)</p>	<p>‘जमा कार्यों’ के लिए कोडल प्रावधान का पालन करने में मरे रेल प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप पार्टियों द्वारा किये गये जमा से अधिक वहन किये गए व्यय की वसूली नहीं हुई।</p>	<p>रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलों से ऐसे मामलों की समीक्षा करने तथा यह सुनिश्चित करने कि आवश्यक कार्यवाही की गई है, जैसा कि इंजिनिरिंग सहिता के पैरा सं. 1134 तथा 1849 में निर्धारित किया गया है, के लिए निर्देश जारी किये (मई 2012)। बोर्ड ने सभी संबंधित रेलों को गंभीर निर्देश भी जारी किये थे कि</p>

		कोडल प्रावधानों के अपालन की गंभीरता से समीक्षा की जाएगी तथा उत्तरदायित्व निर्धारित किया जाएगा। वर्तमान मामले में, लेखापरीक्षा द्वारा दर्शायी गई राशि के 75 प्रतिशत की वसूली मरे प्रशासन द्वारा कर ली गई थी।
डी पी सं. 03/2010/पूम रे	नियमों के अनुसार जहाँ वैगनों का नियोजन एवं/अथवा प्रत्याहार एक से अधिक इंजनों द्वारा किया गया है, वहां साइडिंग प्रभारों की गणना एक से अधिक इंजनों को ध्यान में रख कर की जानी चाहिए। इसके विपरीत, एकल इंजन का प्रयोग करते हुए साइडिंग प्रभारों के गलत निर्धारण के कारण रेलवे को ₹ 14.59 करोड़ की हानि हुई।	पूमरे प्रशासन ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया तथा विशिष्ट साइडिंग में वैगनों के नियोजन एवं/अथवा प्रत्याहार हेतु प्रयुक्त लोकों की संख्या को अधिसूचित करने के लिए संचालन विभाग को निर्देश दिये (जुलाई 2012) ऐसी अधिसूचना के पश्चात, साइडिंग प्रभार में त्रुटि सुधार किया जाएगा तथा मण्डलों को तदनुसार साइडिंग प्रभारों की गणना करने तथा सही उदग्रहण करने की सलाह दी जाएगी। संबंधित मण्डलों को पहले निर्धारित किये गए साइडिंग प्रभारों में त्रुटि सुधार के पश्चात कम प्रभारों की वसूली की सलाह भी दी गई थी।
विशेष पत्र/दपूमरे दिनांक 24.03.2011	दपूमरे- डिपो स्टेशन के बजाए सर्विंग स्टेशन से साइडिंग प्रभारों का गलत निर्धारण क्योंकि रेकों का नियोजन डिपो स्टेशन से किया गया था। इसके कारण साइडिंग प्रभारों की कम वसूली से दपूमरे को ₹ 30.24 लाख की हानि हुई।	दपूमरे प्रशासन ने लेखा परीक्षा तर्क को स्वीकार किया (मई 2013) तथा सही साइडिंग प्रभार लागू करने के लिए नया “समय एवं गति अध्ययन” करना सुनिश्चित किया।
विशेष पत्र/दपूमरे दिनांक 28.09.2010	दपूमरे-भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) को रेल लदान लाभ का अनियमित अनुदान करने के कारण ₹ 0.83 करोड़ की हानि हुई।	दपूमरे प्रशासन ने लेखापरीक्षा तर्क स्वीकार किया तथा बताया (दिसम्बर 2010) कि कम वसूली की वसूली के लिए एफसीआई के विरुद्ध ऋण लिया गया है।
भाग I	दपूमरे-विभिन्न स्थानों से कोटमा	दपूमरे प्रशासन ने संबंधित विभाग को

निरीक्षण रिपोर्ट/दफ्तरी दिनांक 21.03.2012	स्टेशन को बुक किये गए इनवाइड पार्सल चिरीमिरी स्टेशन ले जाए गए थे।	अतिरिक्त सावधानी बरतने तथा पार्सल की उतराई का प्रबन्ध करने एवं भविष्य में पार्सलों की ज्यादा दुलाई से बचने के निर्देश दिये जिसमें विफल होने पर मामले की गंभीरता से समीक्षा की जाएगी।
--	---	--

1.10 पैराग्राफ जिन पर की गई कार्यवाही टिप्पणी प्राप्त हुई/लम्बित है

भारत के नियंत्रक एवं लेखापरीक्षा की रिपोर्ट में चर्चा किये गए सभी मुद्दों पर कार्यकारिणी की जबाबदेहिता सुनिश्चित करने के लिए पीएसी ने निर्णय किया था (1982) कि भारत सरकार के संबंधित मंत्रालय/विभागों को उनमें दिये गए सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारात्मक की गई कार्यवाही टिप्पणी (एटीएनज) प्रस्तुत करना चाहिए तथा 22 अप्रैल 1997 में संसद में प्रस्तुत की गई अपनी नौवीं रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोक सभा) में इच्छा व्यक्त की कि भविष्य में रिपोर्ट में शामिल सभी पैराग्राफों पर, लेखापरीक्षा द्वारा उचित रूप से विविक्षित सुधारात्मक/उपचारात्मक एटीएनज संसद के पटल पर रिपोर्ट प्रस्तुत किये जाने के चार माह में प्रस्तुत किये जाने हैं।

31 मार्च 2013 को समाप्त होने वाले वर्ष तक भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की रिपोर्टों-संघ सरकार (रेलवे) में शामिल पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड (मई 2015) द्वारा प्रस्तुत किये गए एटीएनज की स्थिति नीचे दी गई है:

तालिका 1.5

वर्ष	रिपोर्ट में शामिल कुल पैरा	पैरा की सं. जिन पर एटीएनज को अन्तिम रूप दिया गया है	पैराग्राफों की सं. जिन पर एटीएनज लम्बित हैं				
			प्राप्त नहीं हुए	एटीएन जिन पर रेलवे को भेजी गई हैं।	अन्तिम रूप से विविक्षित एटीएन	लेखापरीक्षा द्वारा जांच के अन्तर्गत एटीएन	कुल
1998-99	105	105	0	0	0	1	1
2000-01	101	100	0	1	0	0	1
2001-02	101	98	0	1	0	2	3
2002-03	110	109	0	1	0	0	1
2003-04	114	111	0	1	0	2	3
2004-05	105	104	0	0	0	1	1
2005-06	138	131	0	4	0	3	7
2006-07	165	162	0	2	0	1	3
2007-08	172	168	0	1	0	3	4
2008-09	104	101	0	1	1	2	3
2009-10	59	52	0	4	1	3	7

2010-11	34	16	0	7	2	9	18
2011-12	29	9	0	11	0	9	2
2012-13	30	2	7	6		15	28
जोड़	1368	1268	7	40	2	51	100

वर्ष 2012-13 के लिए रिपोर्ट से संबंधित सात पैराग्राफों के संबंध में एटीएन चार माह की निर्धारित अवधि में प्राप्त नहीं हुए थे। लेखापरीक्षा द्वारा विविक्षा हेतु प्राप्त 40 एटीएन पर्याप्त उपचारात्मक कार्यवाही की कमी में आपत्तियों सहित वापस लौटा दिए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा विविक्षित 2 एटीएन को अभी रेल मंत्रालय द्वारा अन्तिम रूप दिया जाना है। 51 मामलों में, बताई गई की गई कार्यवाही लेखापरीक्षा द्वारा जांच के अन्तर्गत है।