

अध्याय 1

प्रस्तावना

1.1 लेखापरीक्षित ईकाई प्रोफाइल

भारतीय रेल 67,368 कि.मी. (31 मार्च 2017 तक) कुल मार्ग दूरी के साथ एक बहु-गेज, बहु-कर्षण प्रणाली है। भारतीय रेल में मार्ग/ट्रैक लम्बाई से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण आंकड़े¹ नीचे दिये गये हैं:

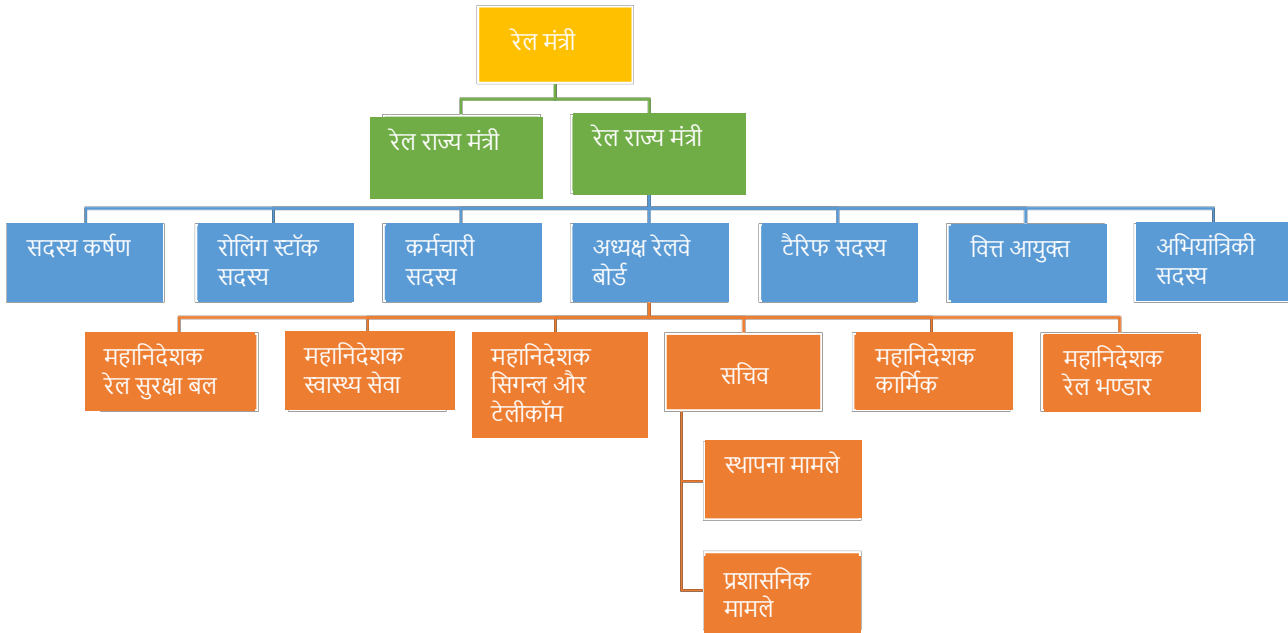
तालिका 1.1				
	ब्रोड गेज (1,676 मि.मी.)	मीटर गेज (1,000 मि.मी.)	नैरो गेज (762/610 मि.मी.)	कुल
मार्ग किलोमीटर	61,680	3,479	2,209	67,368
रनिंग ट्रैक किलोमीटर	87,962	3,731	2,209	93,902
कुल ट्रैक किमी. (टीकेएम)	1,14,912	4,099	2,396	1,21,407
विद्युतीकृत मार्ग किमी. (आरकेएम)				25,367

भारतीय रेल प्रतिदिन 13,329 यात्री रेलगाड़ियां और 9,221 माल गाड़ियां चलाती है। 2016-17 के दौरान इसने प्रतिदिन 22.24 मिलियन यात्रियों और 3.04 मिलियन टन माल ढोया था। 31 मार्च 2017 तक, भारतीय रेल के पास 1.31 मिलियन कार्यदल है और निम्नलिखित बुनियादी परिसंपत्तियां और रोलिंग स्टॉक का अनुरक्षण किया:

तालिका 1.2	
रोलिंग स्टॉक	संख्या
लोकोमोटिवस	11,461
कोचिंग वाहन	70,937
माल भाड़ा वैगन	2,77,987
स्टेशन	7,349

¹ स्रोत: भारतीय रेल वार्षिकी 2016-17 तक भारतीय रेल वेबसाइट

रेल मंत्रालय के प्रमुख केन्द्रीय रेल मंत्री (एक केबिनेट मंत्री) और दो राज्य मंत्री होते हैं।



रेल मंत्री को रिपोर्ट करने वाला रेलवे बोर्ड, भारतीय रेल का शीर्ष निकाय है। रेलवे बोर्ड की अध्यक्षता, अध्यक्ष रेलवे बोर्ड (सीआरबी) द्वारा की जाती है और इसके छः सदस्य अर्थात् सदस्य (टैरिफ), सदस्य (अभियांत्रिकी), सदस्य (कर्षण), सदस्य (रोलिंग स्टॉक), सदस्य (कर्मचारी) और वित्त आयुक्त(रेलवे) हैं। बोर्ड परिचालन के सभी मामलों पर नीतियां बनाने के लिए और रेलगाड़ी सेवाओं, अधिग्रहण, विनिर्माण और परिसंपत्तियों का अनुरक्षण और सभी क्षेत्रीय रेलवे में कार्यान्वित नीतियों और अनुदेशों की मॉनिटरिंग करने के लिए जवाबदेह है। रेलवे बोर्ड यात्री किराए और माल ढुलाई दोनों के मूल्य निर्धारण को विनियमित करने के लिए जवाबदेह है। प्रत्येक सदस्य के तहत कार्यात्मक निदेशालय होते हैं, जो रेल परिचालन की मॉनिटरिंग और निर्णय लेने में सहायता प्रदान करता है।

क्षेत्रीय स्तर पर, 17 क्षेत्रीय रेलवे हैं। इसके अतिरिक्त, विशेषीकृत संगठन जैसे कि अनुसंधान के लिए अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ; विशेषीकृत मशीनरी की अधिप्राप्ति के लिए कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण के लिए केन्द्रीय संगठन (कोफमाऊ); वाराणसी और चितरंजन में दो लोकोमोटिव विनिर्माण इकाईयों डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू) और चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स

(सीएलडब्ल्यू); कपूरथला, रायबरेली और पैराम्बूर में तीन कोच कारखाने; येलहंका; बेला में दो पहिया और धुरी संयंत्र; और पटियाला में डीजल आधुनिकीकरण कारखाना हैं।

31 मार्च 2017 तक क्षेत्रीय रेलवे के मुख्यालय और कुल मार्ग किलोमीटर (आरकेएम) के ब्यौरे नीचे दिये गए हैं:

तालिका 1.3		
क्षेत्रीय रेलवे	मुख्यालय	आरकेएम
मध्य	मुम्बई	4101.63
पूर्व	कोलकाता	2711.61
पूर्व मध्य	हाजीपुर	3986.06
पूर्व तट	भुवनेश्वर	2745.45
उत्तर	नई दिल्ली	7301.30
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3523.30
उत्तर पूर्व	गोरखपुर	3881.44
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगांव (गुवाहटी)	4097.91
उत्तर पश्चिम	जयपुर	5550.64
दक्षिण	चेन्नई	5079.51
दक्षिण मध्य	सिकन्दराबाद	6168.35
दक्षिण पूर्व	कोलकाता	2712.45
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2512.14
दक्षिण पश्चिम	हुबली	3522.23
पश्चिम	मुम्बई	6448.64
पश्चिम मध्य	जबलपुर	2997.88
मैट्रो रेल	कोलकाता	27.28
जोड़		67,367.82

प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे की अध्यक्षता महाप्रबंधक द्वारा की जाती है जिनकि, परिचालन व्यवसायिक, अभियांत्रिकी, इलेक्ट्रीकल, मकेनिकल, भण्डार, लेखा, सिग्नल और दूरसंचार, कार्मिक, सुरक्षा चिकित्सा इत्यादि विभागों के प्रधान अध्यक्षों द्वारा सहायता की जाती है।

उपरोक्त के अतिरिक्त, रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन 37 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) और दो स्वायत्त निकाय (एबी) (आरएलडीए और सीआरआईएस) हैं। इन पीएसयू/एबी को मंत्रालय द्वारा रोलिंग स्टॉक, वैगनों के विनिर्माण, बुनियादी परियोजनाओं के निष्पादन, रेल टैरिफ के कंटेनरीकरण प्रबंधन, खानपान और पर्यटन,

स्टेशन विकास, रेलवे दूरसंचार नेटवर्क उपयोगिता इत्यादि के लिए वित्त उगाही के विविध और विशिष्ट उद्देश्यों के लिए स्थापित किया गया है।

एक पूर्ण एकीकृत वित्तीय सलाह और नियंत्रण प्रणाली दोनों रेलवे बोर्ड में क्षेत्रीय स्तर पर वित्त आयुक्त (रेलवे) और वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एण्ड सीएओ) की अध्यक्षता में मौजूद है। वित्त प्रमुख सार्वजनिक राजकोष से खर्च वाले सभी प्रस्तावों पर सलाह देने और संवीक्षा करने के उत्तरदायी हैं।

1.2 लेखापरीक्षा के लिए प्राधिकार

हमारी लेखापरीक्षा के लिए प्राधिकार भारतीय के संविधान के अनुच्छेद 149 और 151 और नियंत्रण-महालेखापरीक्षक के अधिनियम 1971 (डीपीसी) (कर्तव्य, शक्तियाँ और सेवा शर्तों) से प्राप्त है। रेल मंत्रालय के खर्च और प्राप्तियों, इसके सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों और स्वायत्त निकायों की लेखापरीक्षा सीएजी के (डीपीसी) अधिनियम की क्रमशः धारा 13, धारा 16, धारा 19(1) और धारा 20(1) के तहत की जाती है। अनुपालन लेखापरीक्षा के सिद्धान्त और कार्यप्रणाली 'लेखापरीक्षा और लेखा विनियमन 2007' में निर्धारित किये गए हैं।

1.3 लेखापरीक्षा योजना

विस्तृत रूप से, रेलवे की लेखापरीक्षा के लिए इकाई के चयन की बजट योजना, आंशिक और नियोजित संसाधन, आंतरिक नियंत्रण के अनुपालन की सीमा, शक्तियों के प्रत्यायोजन के क्षेत्र कार्य/गतिविधि की संवेदनशीलता और गंभीरता, बाहरी पर्यावरण कारक, आदि के स्तर के संबंध में जोखिम निर्धारण के आधार पर योजना बनाई जाती है। पूर्व लेखापरीक्षा निष्कर्ष, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशें, मीडिया रिपोर्ट, जहां प्रासंगिक हो, पर भी विचार किये जाते हैं। इस प्रकार के जोखिम निर्धारण के आधार पर रेलवे के 4,543 सत्वो/इकाईयों की नमूना लेखापरीक्षा 2016-17 के दौरान की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना नीति और उसके कार्यान्वयन के संदर्भ में महत्वपूर्ण प्रकृति के चयनित मुद्दों पर ध्यान केन्द्रित करते हुए अन्य बातों के साथ-साथ माल ढुलाई यातायात, अर्जन, अवसंरचना विकास, यात्री सुविधाओं परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और सुरक्षा कार्यों को कवर करती है। प्रत्येक अध्ययन में महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष और परिणाम निकाले गए; उसके बाद लेखापरीक्षा सिफारिशों की गई जो रेलवे में आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत करने और प्रणाली को विकसित करने में सहायक हो सकेंगे।

1.4 रिपोर्टिंग

क्षेत्रीय इकाइयों के साथ-साथ रेलवे बोर्ड के संबंधित अभिलेखों और दस्तावेजों की समीक्षा करते हुए सभी क्षेत्रीय रेलवे में चयनित विषयों की लेखापरीक्षा की गई। संख्या से उपयुक्त नमूने चयन किये गए ताकि अध्ययन के तहत इस मुद्दे को पर्याप्त रूप से कवर किया जा सके। संबंधित क्षेत्रीय प्रबंधकों को उनकी प्रतिक्रिया के लिए लेखापरीक्षा निष्कर्ष जारी किये गये। इसी प्रकार, वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा से उत्पन्न लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ/ निरीक्षण रिपोर्ट (आईआर)/ विशिष्ट पत्र उनके उत्तर प्राप्त करने के लिए इकाई के सहायक-वित्त और प्रमुख को जारी किये गये। लेखापरीक्षा निष्कर्ष या तो निपटाए गए थे या कार्रवाई के आधार पर अनुपालन के लिए आगे की कार्रवाई की सलाह दी गई। जिन आपत्तियों पर रेलवे द्वारा कार्यवाही नहीं की गई, उन महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा आपत्तियों को निर्धारित अवधि के अन्तर्गत उत्तर के लिए एफए एण्ड सीएओ और विभागाध्यक्ष को पृष्ठांकित प्रतियाँ के साथ ड्राफ्ट पैराग्राफों के माध्यम से क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधकों को भेजा गया। इन ड्राफ्ट पैराग्राफों में उठाए गए चयनित विषयों को लेखापरीक्षा रिपोर्ट में उनका समावेश करने से पहले छः सप्ताह की अवधि के अन्तर्गत (जैसा पीएसी द्वारा निर्धारित किया गया) उनके उत्तर प्रस्तुत करने के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) को अस्थायी पैराग्राफों के रूप में भेजा गया।

1.5 रिपोर्ट की संरचना

मार्च 2017 को समाप्त वर्ष की लेखापरीक्षा रिपोर्ट में रेल मंत्रालय (क्षेत्रीय रेलवे, रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (पीएसयू) और सम्पूर्ण भारतीय रेल मंत्रालय के तहत स्वायत्त संस्थाओं सहित रेलवे बोर्ड) के नियंत्रण के तहत लेखापरीक्षित इकाइयों के व्यय, प्राप्तियाँ, परिसंपत्तियों और देनदारियों से संबंधित संव्यवहारों की संवीक्षा के परिणाम सम्मिलित हैं। इसमें दुरुपयोग, अपशिष्ट और हानि के संबंध में सार्वजनिक व्यय और संरक्षण के प्रभावी नियंत्रण तंत्र को बनाए रखने और संचालित करने के लिए संबंधित नियमों की पर्याप्तता, वैधता, पारदर्शिता, आदि की जांच सम्मिलित हैं।

रिपोर्ट में आठ अध्याय हैं। अध्याय 1 परिचयात्मक प्रकृति का है और क्रॉस कटिंग प्रकृति के मुद्दों को कवर करता है। अन्य सात अध्याय में भारतीय रेल के कार्यचालन और परिचालन अर्थात् यातायात, अभियांत्रिकी, कर्षण, सिग्नलिंग और दूरसंचार, रोलिंग स्टॉक, स्वायत्त संस्थाएं और रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र इकाइयों के महत्वपूर्ण क्षेत्रों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष सम्मिलित हैं। रिपोर्ट महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करती है, जो बेहतर निष्पादन और उन्नत वित्तीय प्रबंधन को पूरा करने के लिए सुधारात्मक कार्रवाई करने में कार्यकारी की सहायता

के लिए अभिप्रेत हैं। भारतीय रेल में निम्नलिखित चार मुद्दों पर निष्कर्षों के ब्यौरे, इस रिपोर्ट में प्रस्तुत किये गए हैं:

1. राजधानी, शताब्दी और दुरन्तों रेलगाड़ियों में फ्लेक्सी फेयर प्रणाली
2. भारतीय रेल में वाणिज्यिक विभाग द्वारा स्टेशनों के पास व्यवसायिक भूखण्डों और पार्किंग स्थानों का प्रबंधन
3. भारतीय रेल में स्वचालित रेलगाड़ी रेडियो संचार प्रणाली का कार्यान्वयन
4. रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा व्यवसायिक उपयोग के लिए रेल भूमि का विकास

इसके अतिरिक्त, संबंधित क्षेत्रीय रेलवे/सार्वजनिक क्षेत्र इकाईयां/स्वायत्त निकायों को कवर करते हुए 33 अलग पैराग्राफों में लेखापरीक्षा निष्कर्षों के ब्यौरे इस रिपोर्ट के अध्याय 2 से 8 में प्रस्तुत किये गए हैं।

1.6 अस्थायी पैराग्राफों के लिए मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया

सितम्बर 2017 तक संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधकों को समीक्षाओं सहित कुल 112 ड्राफ्ट पैराग्राफ जारी किए गए थे। प्राप्त रेल प्रशासन के उत्तरों पर विचार, करने के बाद, लेखापरीक्षा रिपोर्ट में शामिल करने के लिए प्रस्तावित 42 अनन्तिम पैराग्राफ 28 अगस्त 2017 और 2 फरवरी 2018 के बीच रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष, संबंधित सदस्यों और रेलवे बोर्ड के वित्तीय कमीशनर को भेजे गए थे। 28 फरवरी 2018 तक, दस अनन्तिम पैराग्राफों के संबंध में रेलवे के उत्तर प्राप्त हुए हैं। संबंधित पैराग्राफों में उत्तर विधिवत रूप से शामिल कर 36 पैरों (जिसमें दो विषयक आधारित पैरा एवं दो लॉग पैरा शामिल हैं) को रिपोर्ट में शामिल किया गया है।

1.7 लेखापरीक्षा के बताने पर वसूलियां

लेखापरीक्षा ने 2016-17 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में ₹ 229.27 करोड़ की राशि के माल भाड़े और अन्य आय की कम वसूली कर्मचारियों और अन्य संस्थाओं को अधिक भुगतान करने, रेलवे के प्राप्यों की वसूली न होने आदि के मामलों के विषय में बताया। पिछले 6 वर्षों के दौरान लेखापरीक्षा के बताने पर रेलवे ने 688.79 करोड़ की वसूली की है, ब्यौरे नीचे दिये गए हैं:

तालिका 1.4 2011-12 से 2016-17 के दौरान लेखापरीक्षा के बताने पर वसूली गई राशि	
वर्ष	वसूली गई राशि (₹ करोड़ में)
2011-12	138.51
2012-13	98.14
2013-14	107.70
2014-15	101.26
2015-16	80.27

तालिका 1.4 2011-12 से 2016-17 के दौरान लेखापरीक्षा के बताने पर वसूली गई राशि

वर्ष	वसूली गई राशि (₹ करोड़ में)
2016-17	162.91
जोड़	688.79

2016-17 के दौरान, विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे और अन्य क्षेत्रीय इकाईयों के द्वारा वसूली हेतु ₹ 186.47 करोड़ की राशि स्वीकार की गई थी। इसमें से ₹ 162.91 करोड़ वसूला गया था और ₹ 23.25 करोड़ वसूल करने के लिए रेलवे सहमत हो गया था। सात क्षेत्रीय रेलवे ने ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली को लेखांकित किया अर्थात् उत्तर मध्य रेलवे (₹ 46.78 करोड़), पश्चिम (₹ 18.78 करोड़) पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (₹ 16.64 करोड़), पश्चिम मध्य रेलवे (₹ 12.24 करोड़), उत्तरपूर्व रेलवे (₹ 12.24 करोड़), दक्षिण मध्य रेलवे (₹ 12.09 करोड़) और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (₹ 11.97 करोड़)। वसूली स्वीकार की गई कुल ₹ 186.47 करोड़ की राशि में से संव्यवहारों से संबंधित ₹ 74.31 करोड़ राशि की जांच पहले ही संबंधित रेलवे के लेखा विभाग द्वारा की गई जांच के अतिरिक्त थी और ₹ 106.19 करोड़ पहले लेखा विभाग द्वारा की गई थी। लेखा विभाग द्वारा की गई समीक्षा के परिणामस्वरूप, रेलवे ₹ 5.97 करोड़ की अन्य वसूली की/वसूली करने के लिए सहमत हुआ।

1.8 आंतरिक प्रक्रियाओं को व्यवस्थित बनाने के लिए लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर उपचारी कार्रवाई

रेलवे बोर्ड ने अपनी आंतरिक प्रक्रियाओं को व्यवस्थित करने के लिए 2016-17 के दौरान निर्देश जारी करके और पर्याप्त परिवर्तनों के द्वारा पिछले वर्षों में जारी की गई लेखापरीक्षा आपत्तियों की प्रतिक्रिया में सुधार कार्रवाई प्रारम्भ की थी। कुछ महत्वपूर्ण मामलों के दृष्टांत नीचे दिये गए हैं:

तालिका 1.5

पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
2015 की रिपोर्ट सं. 24 का पैरा 2.3	स्टेशन प्राधिकारियों द्वारा जाली भारतीय नोटों से सम्बंधित कार्य हेतु अपनाई गई प्रक्रिया निर्धारित नियमों/निर्देशों के अनुसार नहीं थी। जाली नोट प्रेषित करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे के नकदी अधिकारियों	रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को बुकिंग/पीआरएस कार्यालयों में नोट गिनने के साथ जाली नोटों का पता लगाने वाली मशीन लगाने के निर्देश (सितम्बर 2017) दिये। उन्होंने बताया कि जाली नोटों के प्रबंधन के संबंध में दिशानिर्देशों का

तालिका 1.5

पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	द्वार डेबिट वसूले गए थे। इसके अतिरिक्त, उनकी कुर्की करने के बजाय एफआईसीएन संबंधित बुकिंग स्टाफ को वापस किये जा रहे थे, जिसके कारण, खुले बाजार में इन नोटों के पुनः परिसंचरण की संभावना बढ़ गई थी।	सख्ती से पालन करने के लिए निर्देशों को दोहराया जाएगा। जाली नोटों के प्रबंधन और पता लगाने के लिए बुकिंग स्टाफ को प्रशिक्षण भी दिया जायेगा।
2005 की रिपोर्ट सं. 8 का पैरा 5.2.4	पू.म.रे. प्रशासन क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत के कारण बकाया रेलवे वसूली और मानक प्रारूप में कोयला खदानों से समझौता करने में विफल रहा।	क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत वसूल कर ली गई है और क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत आसानी से वसूल करने के लिए मानक प्रारूप में समझौता के अनुसार तैयार किया जा रहा है (मार्च 2017)।
2013 की रिपोर्ट सं. 11 का अध्याय 1	व्यवसायिक प्रचार से राजस्व प्राप्त करने हेतु, विभिन्न मीडिया का लाभ उठाने के लिए रेलवे संभावित राजस्व क्षमता का निर्धारण करने में विफल रहा। संविदा प्रबंधन में कमियों को दोषपूर्ण अभिलेख अनुरक्षण के अनुसार देखा गया, जो संविदा अवधि की समाप्ति के अतिरिक्त अनाधिकृत प्रदर्शन और बकाया लाइसेंस शुल्क की वसूली के उच्च जोखिम के साथ दिये गये संविदाओं के संबंध में समझौते का गैर-निष्पादन हुआ।	संविदात्मक प्राप्ति की प्रभावी मॉनीटरिंग सुविधा प्रदान करने और समय पर भुगतान को सुनिश्चित करने और संविदाओं का शीघ्र नवीकरण के लिए, एक विविध अर्जन प्रबंधन प्रणाली विकसित की जा रही है। स्टेशनों, रेलगाड़ियों में कार शेड/वैगनो मालगोदामों आदि में नियमित निरीक्षण करने के लिए पूर्ण ब्यौरों के साथ रजिस्टर बनाने के निर्देश जारी किये गये हैं। विज्ञापन राजस्व की पूर्ण संभावना का पता लगाने के लिए रेलवे बोर्ड में गैर-किराया राजस्व निदेशालय का गठन (2016-17) किया गया है।
2017 की रिपोर्ट सं. 22	इस लेखापरीक्षा रिपोर्ट में (भारतीय रेल में विद्युतीकरण परियोजन), लेखापरीक्षा ने सिफारिश की थी कि	

तालिका 1.5

पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
(क)	पैरा सं. 4.10 आरई आंकलनों में क्षेत्रीय रेलवे और रेलवे बोर्ड के लिए राजपत्रित पदों का अनियमित निर्माण	महाप्रबंधक/कोर ने 01 दिसम्बर 2017 के पत्र संख्या कोर/जी/1 द्वारा निर्देश जारी किये गये कि क्षेत्रीय रेलवे में आरई कार्य प्रभारित पदों को संचालित नहीं किया जायेगा। क्षेत्रीय रेलवे उपयुक्त वैकल्पिक प्रबंधन करेगा जिससे वे आरई पदों पर निर्भर न रहे।
(ख)	सिफारिश संख्या 2 – वर्तमान प्रक्रिया जहां नई लाईनों का आकलन बिना विद्युतीकरण और विद्युतीकरण को अनुपूरक एवं अनुवर्ती रूप में जोड़ा जाता है, के बजाय सभी नई लाईनों की परियोजनाओं का आकलन एक साथ बिना विद्युतीकरण और उसके साथ किया जाना चाहिए। यदि यह व्यावहारिक हो तो, आरंभ से ही विद्युतीकरण को लाईन परियोजना के साथ-साथ लिया जा सकता है।	दिनांक 05 जुलाई 2017 के अपने पत्र सं. 2017/डब्ल्यू-1/ सामान्य/नीति के द्वारा रेलवे बोर्ड ने निर्देश जारी किये कि सभी दोहरीकरण कार्य और नई लाइन/गेज परिवर्तन सेक्शन, निकटवर्ती विद्युतीकरण सेक्शनों को विद्युतीकरण के साथ निर्धारित किया जाना चाहिए। ऐसा कार्य एकल एजेंसी के माध्यम से विद्युतीकरण के साथ हमेशा एक साथ निष्पादित किया जायेगा।
(ग)	सिफारिश संख्या 6 – परियोजनाओं को अपेक्षित वित्तीय और परिचालन लाभों के आधार पर प्राथमिकता दी जानी चाहिए और परियोजना निष्पादन की कार्यप्रणाली जैसे अभियांत्रिकी, खरीद और चालू करना जहां तक संभव हो टर्नकी का प्रयोग करने से ठेकेदार की जवाबदेही बढ़ती है, समन्वय करने के मामलों में कमी आती है और परियोजना की निगरानी करना आसान हो जाता है।	दिनांक 30 अक्टूबर 2017 के पत्र सं. 2016/आरई/711/44 के द्वारा रेलवे बोर्ड ने महाप्रबंधक/कोर को परियोजना समय पर पूरा करने के लिए बड़े पैकेज आकार में बड़ा संयुक्त मद दर ठेका और संपर्क प्रणाली आधारित ईपीसी (टर्नकी) अधिमानतः अपनाने का निर्देश दिया। विशेष और अपरिहार्य परिस्थितियों में कोर रेलवे बोर्ड के पूर्व परामर्श और जीएम/कोर के व्यक्तिगत अनुमोदन से छोटे सेक्शनों के लिए लघु मद दर ठेके

तालिका 1.5

पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
		दिए जा सकते हैं।
(घ)	सिफारिश संख्या 8 - ई-निविदा कार्यान्वित की जानी चाहिए तथा निविदा के मूल्यांकन के विभिन्न क्रियाकलाप साथ-साथ किए जाने चाहिए।	मार्च 2017 से कोर में ई-निविदा शुरू की गई है। संविदात्मक कार्य के लिए, रेलवे बोर्ड ने पत्र सं. 2017/ट्रेनस/01/नीति दिनांक 8 फरवरी 2018 के पैरा संख्या 3.1 और 3.2 द्वारा प्रत्यय-पत्र सत्यापन की शपथ-पत्र प्रणाली को अपनाने का निर्णय लिया गया है। रेलवे द्वारा निविदाकारों के दस्तावेजों का सत्यापन की प्रक्रिया को सरल और तेज बनाकर पूर्ण किया जाएगा।
(ङ)	सिफारिश संख्या 9 - बड़ी संख्या में प्राप्त निविदाओं की बारिकी से निगरानी तथा निविदाओं की बहुलता होने के मामले में समन्वय के मुद्दों को संभालने की आवश्यकता होती है। इसलिए किसी परियोजना को इस तरह निष्पादित करे जहां कम से कम निविदाओं की संख्या हो।	रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2017/आरई/161/20 भाग 1 दिनांक 9 अक्टूबर 2017 परियोजनाओं के शीघ्र निष्पादन के लिए आसान और ठेकेदारों की उपलब्धता पर आधारित 300/500/1000/ 1500 आरकेएम के पैकेज बनाये, जिससे बड़ी तादाद में कार्य आसानी से किया जा सके।
(च)	सिफारिश संख्या 10 - निविदा प्रक्रिया में विभिन्न क्रियाकलापों के लिए समयसीमा इस प्रकार निर्धारित की जानी चाहिए ताकि निविदा मूल्यांकन प्रक्रिया समुचित समय में पूरी हो सके। समुचित डाटाबेस बनाकर अंतिम स्वीकार्य दर अद्यतित रखनी चाहिए।	रेलवे बोर्ड ने दिनांक 8 फरवरी 2018 के पत्र संख्या 2017/ट्रांस/01/नीति के द्वारा सभी क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधकों और कोर को निविदाओं की वैधता अवधि 30 दिन (उस मामलों में जहाँ अल्प नोटिस अवधि 21 दिनों की है) और 20 दिन (उस मामलों में जहाँ अल्प नोटिस अवधि 14 दिनों की है) तय करने के लिए निर्देश जारी किए गए हैं। तात्कालिकता के मामले में भी, डीआरएम/

तालिका 1.5

पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
		पीएचओडी/सीएचओडी के अनुमोदन से ब्यौरेवार आकलन की संस्वीकृति से पहले खुली निविदाओं हेतु निर्देश दिये गये हैं। इससे कार्यों के निष्पादन और निर्णय लेने में तेजी आएगी। इसके अतिरिक्त, कोर ने दिनांक 17 नवम्बर 2017 के पत्र सं. जी-6/14 के द्वारा स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी करने और कार्य और भण्डार निविदाओं को अंतिम रूप देने के लिए क्रमशः निविदा खुलने की तिथि से सामयिकता 30 दिन और 25 दिन निर्धारित की गई थी।
(छ)	सिफारिश संख्या 12 – निविदा की सामान्य शर्तें/निविदा की विशेष शर्तें सन्तुलित एवं व्यवहारिक होनी चाहिए तथा उनके सख्ती से क्रियान्वयन भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए। बाध्यकारी अनुबंधों के निष्पादन के लिए जीसीसी में असंगत प्रावधानों का सामंजस्य किया जाना चाहिए। ठेकेदार के साथ अनुबंध के निष्पादन में देरी को सीमित किया जाना चाहिए और अनुबंध निर्धारित समय में निष्पादित किए जाने चाहिए।	रेलवे बोर्ड के दिनांक 8 फरवरी 2018 के पत्र संख्या 2017/ट्रांस/01/नीति के पैरा 8.0 द्वारा ₹ 5 करोड़ से कम मूल्य के सभी निर्माण कार्य ठेका निविदाओं में पीवीसी खण्ड को हटाने का निर्णय लिया गया।
(ज)	सिफारिश संख्या 15 – परियोजना के निष्पादन में ठेकेदार, रेल विद्युतीकरण हेतु कार्यान्वयन एजेन्सी और संबंधित जोनल रेलवे की	रेलवे बोर्ड के दिनांक 8 फरवरी 2018 के पत्र संख्या 2017/ट्रांस/01/नीति पैरा संख्या 9.0 के द्वारा निर्धारित शर्तों के अधीन ओपन लाइन निर्माण और आरई

तालिका 1.5

पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	महत्वपूर्ण अन्तर्ग्रस्तता अपेक्षित होती है। इस प्रकार एक विपक्षीय अनुबंध तीनों के बीच जिम्मेदारियों प्रस्तुत करने एवं समन्वय संबंधी मुद्दों को सुव्यवस्थित करने के लिए त्रिपक्षीय अनुबन्ध पर विचार किया जाना चाहिए।	संघटन में ₹ 10 करोड़ से अधिक के सभी निर्माण कार्य ठेको की लागत के लिए परियोजना प्रबंधन परामर्श (पीएमसी) सेवाओं को लागू किया। इसके अतिरिक्त, त्रिपक्षीय प्रणाली जो पहले से ही अनुबंध प्रणाली के ईपीसी मोड का हिस्सा है, अनुभव प्राप्त करने के बाद रेलवे द्वारा भावी निविदाओं में लागू की जाएगी।
(झ)	सिफारिश संख्या 16 - कार्य के निष्पादन में देरी को एक बेतहर परियोजना निगरानी के द्वारा नियंत्रित किया जाए। विलंब से बचने के लिए, परियोजना दल का परियोजना कार्यान्वयन के दौरान विभिन्न क्रियाकलापों जैसे भिन्नता का अनुमोदन, विन्यास का अनुमोदन, ड्राइंग इत्यादि पर समुचित सशक्तिकरण होना चाहिए। निर्णय लेने हेतु उच्च श्रेणीबद्ध संरचना के लिए उचित समय सीमा निर्धारित की जाए।	रेलवे बोर्ड के दिनांक 8 फरवरी 2018 के पत्र संख्या 2017/ट्रांस/01/नीति के संख्या 1.0 द्वारा कार्यों के निष्पादन और शीघ्र निर्णय लेने के लिए, निरस्तीकरण निर्देशों को संशोधित किया गया। जब निविदा के बीच ठेके के मूल्य में प्रतिशत अन्तर देखे जाते हैं तब ₹ 50 लाख से कम मूल्य की निविदा के लिए 10 प्रतिशत और ₹ 50 लाख के बराबर अथवा ₹ 50 लाख से अधिक के लिए 5 प्रतिशत से अधिक होने पर ठेके तब निरस्त माना जायेगा। निविदा स्वीकार्य प्राधिकरण मात्रात्मक भिन्नताओं का निर्णय लेने के लिए सशक्त होने चाहिए।
(ञ)	सिफारिश संख्या 19 - किसी परियोजना के लिए ब्लॉक उपलब्ध करवाने में ब्लाक उपयोगिता से सम्भावित आय सम्मिलित होती है। इसलिए, रेलवे को ब्लाक उपयोगिता हेतु एक उपयुक्त	महाप्रबंधक/कोर के पत्र संख्या एलआर/टी/ओएचई/ईपीसी/जीआर/182, 184 और 185 दिनांक 13 फरवरी 2017 द्वारा इंजीनियरिंग के प्रस्ताव के लिए अनुरोध (आरएफपी) और खरीद एवं विनिर्माण (ईपीसी) समझौते के आग्रह

तालिका 1.5

पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	बेन्चमार्क का निर्धारण करना चाहिए, तथा ठेकेदारों को प्रोत्साहित/दंडित करने हेतु इसका इस्तेमाल करना चाहिए।	हेतु निर्धारित प्रारूप जारी किये गए। ईपीसी ठेके के लिए आरएफपी की अनुसूची-ओ में, रेलवे परियोजनाओं के लिए ब्लॉकों की अधिकतम समग्र अवधि दिया जाना आवश्यक है। विनिर्दिष्ट अवधि के अन्तर्गत कार्य के निष्पादन के लिए ठेकेदार उत्तरदायी है और यदि अनुसूची में निर्दिष्ट अवधि से 20 प्रतिशत अधिक होने पर, ठेकेदार बड़ी हुई ब्लॉक अवधियों के लिए या उसके भाग पर ₹ 10,000 प्रति घंटे की दर पर क्षति का भुगतान करेगा। दूसरी ओर, यदि आवश्यक ब्लॉक निश्चित कार्यक्रम के अनुपालन में उपलब्ध नहीं कराया जाता, तो आगामी समान समय के अतिरिक्त ब्लॉक उपलब्ध करा के ठेकेदार को क्षतिपूर्ति कराया जाएगा। ठेकेदार को इस प्रकार के अतिरिक्त ब्लॉको को उपलब्ध कराने में किसी भी चूक की स्थिति में, प्रत्येक घंटे के लिए ₹ 1,000 प्रति दिन की दर पर क्षतिपूर्ति का भुगतान किया जायेगा।
(k)	सिफारिश संख्या 21 – मिसिंग लिंको की पहचान करनी चाहिए और उनको सर्वोच्च प्राथमिकता देनी चाहिए क्योंकि मिसिंग लिंक विद्युतीकृत मार्ग पर विद्युतकर्षण की उपयोगिता पर प्रतिकूल प्रभाव डालते हैं।	अक्टूबर 2017 में रेलवे द्वारा तैयार किये गए 100 प्रतिशत विद्युतीकरण के लिए कार्य योजना बनाते समय दो विद्युतीकृत क्षेत्रों के बीच मिसिंग लिंको के मुद्दे को ध्यान में रखा गया है।
(l)	सिफारिश संख्या 24 – विद्युत कर्षण	विद्युतीकृत क्षेत्रों में डीजल/विद्युत

तालिका 1.5

पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	का इस्तेमाल करने के लिए लोकोमोटिव के परिनियोजन के संबंध में विद्युतीकृत खण्ड का उपयोग रेल तार के नीचे डीजल लोकोमोटिव को विद्युतीकरण का मुख्य उद्देश्य है और चलाने में कटौती करने हेतु, रेलवे बोर्ड ने रेलवे बोर्ड द्वारा यह सुनिश्चित करने दिनांक 19 मई 2017 को पत्र सं. के लिए इसकी निगरानी की जानी ईआरबी-1/2016/23/25 के द्वारा एक चाहिए कि विद्युतीकृत खण्डों पर समिति का गठन किया है। अपरिहार्य कारणों के बिना डीजल कर्षण का उपयोग न हो।	

1.9 की गई कार्रवाई टिप्पणियों की स्थिति (ए टी एन)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की रिपोर्ट में चर्चा किये गए सभी विषयों पर कार्यकारी अधिकारी की जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए, पीएसी ने निर्णय लिया (1982) कि भारत सरकार के संबंधित मंत्रालय/विभाग उसमें शामिल सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारात्मक की गई कार्रवाई टिप्पणियाँ भेजेंगे और 22 अप्रैल 1997 को संसद में प्रस्तुत की गई अपनी नवीं रिपोर्ट (11वीं लोकसभा) में आगे वांछित था कि भविष्य में सुधारात्मक/उपचारात्मक एटीएन, लेखापरीक्षा द्वारा विधिवत रूप से की गई जांच रिपोर्ट में शामिल सभी पैराग्राफों पर संसद में रिपोर्ट रखे जाने के चार महीनों के अन्दर प्रस्तुत की जाएगी।

31 मार्च 2017 को समाप्त वर्ष के लिए भारत-संघ सरकार (रेलवे) की भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के रिपोर्ट में सम्मिलित पैराग्राफों पर (28 फरवरी 2018 तक) रेलवे बोर्ड द्वारा प्रस्तुत की गई एटीएन की स्थिति नीचे दी गई है:

तालिका 1.5 – रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई टिप्पणियों की स्थिति							
वर्ष	रिपोर्ट में सम्मिलित कुल पैराग्राफ	पैराग्राफों की संख्या जिन पर एटीएन को अंतिम रूप दिया गया	पैराग्राफों की संख्या जिनके एटीएन लम्बित है				
			एनटीएन प्राप्त नहीं हुए	एटीएन रेलवे बोर्ड को टिप्पणियां भेजी गई	अंतिम रूप से जांच की गई एटीएन परन्तु उनको पोर्टल पर लोड करना शेष है	लेखापरीक्षा सत्यापन के तहत एटीएन	कुल
2010-11	34	33	0	1	0	0	1
2011-12	29	27	0	0	2	0	2

तालिका 1.5 – रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई टिप्पणियों की स्थिति							
वर्ष	रिपोर्ट में सम्मिलित कुल पैराग्राफ	पैराग्राफों की संख्या जिन पर एटीएन को अंतिम रूप दिया गया	पैराग्राफों की संख्या जिनके एटीएन लम्बित है				
			एनटीएन प्राप्त नहीं हुए	एटीएन जिन पर रेलवे बोर्ड को टिप्पणियां भेजी गई	अंतिम रूप से जांच की गई एटीएन परन्तु उनको पोर्टल पर लोड करना शेष है	लेखापरीक्षा सत्यापन के तहत एटीएन	कुल
2012-13	30	27	0	2	1	0	3
2013-14	47	36	0	7	3	1	11
2014-15	44	32	0	11	1	0	12
2015-16	45	11	8	19	4	3	34
जोड़	229	166	8	40	11	4	63

वर्ष 2015-16 के लिए रिपोर्ट से संबंधित आठ पैराग्राफों के संबंध में एटीएन चार महीनों की निर्धारित अवधि के अन्तर्गत प्राप्त नहीं हुए थे। लेखापरीक्षा द्वारा 40 एटीएन पुनरीक्षण के लिए प्राप्त किए गए जो आगामी कार्यवाही के लिए आपत्तियों के साथ वापस किये गये थे। लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षित 11 एटीएन का रेल मंत्रालय द्वारा अंतिमकरण शेष है। चार मामलों में रेलवे द्वारा की गई कार्यवाही लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापन के तहत हैं।