

अध्याय 1 - प्रस्तावना

1.1 लेखापरीक्षित संस्थान की प्रोफाइल

भारतीय रेल एक मल्टी-गेज, मल्टी-कर्षण प्रणाली है जिसकी कुल रूट लंबाई 67,956 कि.मी. है (31 मार्च 2020 को)। भारतीय रेल में रूट/ट्रैक की लंबाई से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण सांख्यिकी¹ तालिका 1.1 में दी गई है:

तालिका 1.1				
विवरण	ब्रॉड गेज (1,676 मिमी)	मीटर गेज (1,000 मिमी)	नैरो गेज (762/610 मिमी)	कुल
मार्ग किलोमीटर ²	63,950	2,402	1,604	67,956
ट्रैक किलोमीटर ³	1,21,756	2,653	1,957	1,26,366
विद्युतीकृत मार्ग किलोमीटर	39,329	-	-	39,329

भारतीय रेल प्रतिदिन 13,169 यात्री ट्रेनों और 8,479 मालगाड़ियों का परिचालन करती है। 2019-20 के दौरान इसने प्रतिदिन 22.15 मिलियन यात्रियों और 3.32 मिलियन टन माल का वहन किया। 31 मार्च 2020 को भारतीय रेल में 12.54 लाख कार्यबल था और निम्नलिखित अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियों और चल स्टॉक का रख-रखाव किया, जैसा कि तालिका 1.2 में दर्शाया गया है:

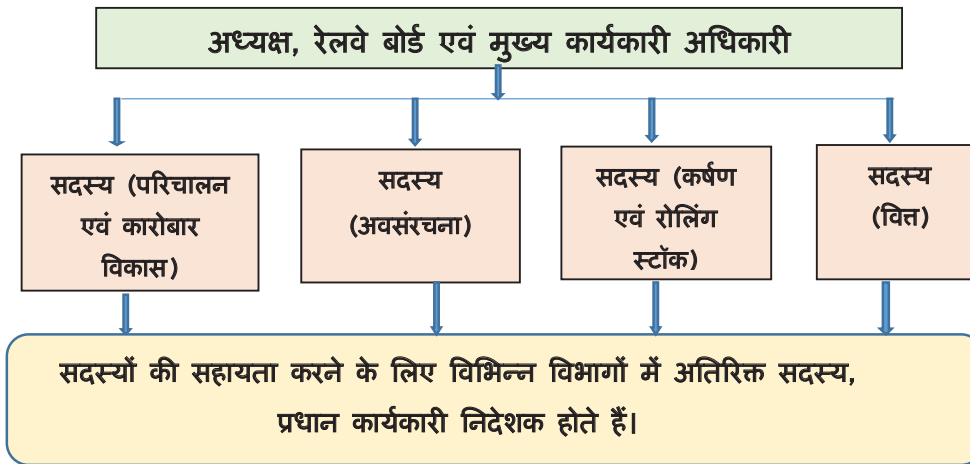
तालिका 1.2	
अवसंरचना परिसंपत्तियाँ/रोलिंग स्टॉक	संख्या
स्टेशन	7,325
लोकोमोटिव	12,729
कोचिंग वाहन	76,608
माल ढुलाई वैगन	2,93,077

¹ स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2019-20

² लाईनों को जोड़ने वाली, चाहे सिंगल लाईन हो, दोहरी लाईन आदि हो, को ध्यान में रखे बिना रेलवे के दो पाइंटों के बीच दूरी।

³ सभी चालू रेल पथों, साइडिंग, यार्डों आदि में रेल पथ की लम्बाई।

रेल मंत्रालय (रेम) की अध्यक्षता एक केंद्रीय रेल मंत्री (केबिनेट मंत्री) और दो रेल राज्य मंत्री द्वारा की जाती है। रेलवे बोर्ड, जो भारतीय रेल का एक शीर्ष निकाय है, रेल मंत्री को रिपोर्ट करता है। अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड और मुख्य कार्यकारी अधिकारी (सीआरबी-सीईओ) द्वारा बोर्ड की अध्यक्षता की जाती है और इसमें चार सदस्य अर्थात् सदस्य (संचालन और व्यवसाय विकास), सदस्य (अवसंरचना), सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) तथा सदस्य (वित्त)⁴ हैं। बोर्ड ट्रेन सेवाओं के परिचालन और रख-रखाव, परिसंपत्तियों के अधिग्रहण, निर्माण और रख-रखाव पर नीतियां बनाता है। यह जोनल रेलवे में नीतियों और निर्देशों के कार्यान्वयन की निगरानी करता है। रेलवे बोर्ड यात्री किराए और माल-भाड़े दोनों के कीमत निर्धारण को भी विनियमित करता है। प्रत्येक सदस्य के अधीन कार्यात्मक निदेशालय रेलवे परिचालनों के निर्णय लेने और निगरानी में सहायता करता है। भारतीय रेल की संगठनात्मक संरचना⁵ निम्नानुसार है:



सदस्य (परिचालन और व्यवसाय विकास) यातायात परिवहन, कोचिंग, पर्यटन एवं खान-पान, वाणिज्यिक, गैर-किराया राजस्व, विपणन और व्यवसाय विकास तथा सूचना प्रौद्योगिकी की देख-रेख करता है।

⁴ रेल मंत्रालय के 2020 के कार्यालय आदेश संख्या 64 दिनांक 8 सितम्बर 2020 के द्वारा जारी रेलवे बोर्ड की संशोधित संगठनात्मक संरचना

⁵ रेल मंत्रालय का 2020 का कार्यालय आदेश संख्या 64 दिनांक 8 सितंबर 2020

सदस्य (अवसंरचना) निर्माण कार्यों, सिविल इंजीनियरिंग, पुलों, संकेतन और दूरसंचार, भूमि एवं सुविधाओं, स्टेशन विकास तथा रेलवे विद्युतीकरण की देख-रेख करता है।

सदस्य (कर्षण एवं चल स्टॉक) उत्पादन इकाईयों, अभियांत्रिकी कार्यशालाओं, कोचों, लोकोमोटिव, ट्रेन सेटों, पर्यावरण और हाउस कीपिंग, कोचिंग स्टॉक के विद्युतीय रख-रखाव, कर्षण वितरण, विद्युत आपूर्ति, नवीकरणीय ऊर्जा और सामग्री प्रबंधन की देख-रेख करता है।

सदस्य (वित्त) लेखाओं, वित्त, बजट, राजस्व और सांख्यिकी एवं अर्थनीति के लिए उत्तरदायी है।

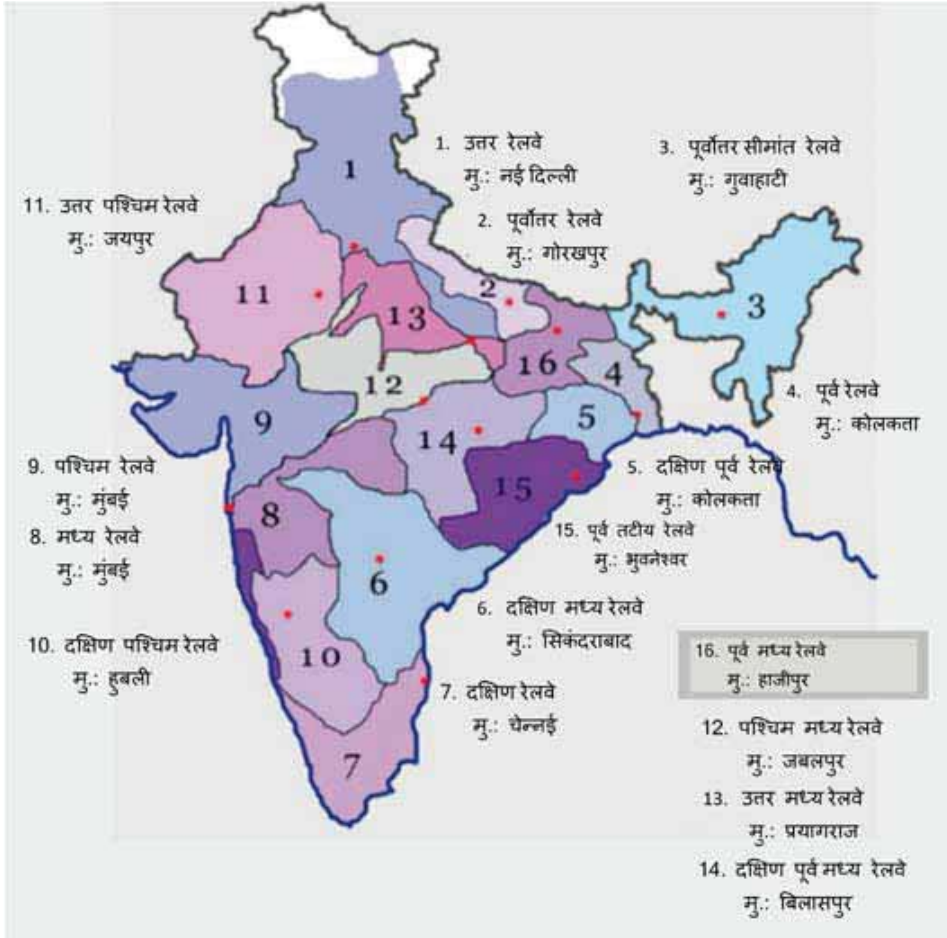
इसके अलावा, मानव संसाधन, संरक्षा, सुरक्षा, स्वास्थ्य, योजना, अवसंरचना, सतर्कता, दक्षता एवं अनुसंधान, सार्वजनिक संबंध, धरोहर, रूपांतरण कक्ष, निगमित समन्वय वह निदेशालय है जो सीधे अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी को रिपोर्ट करते हैं। इन निदेशालयों की अध्यक्षता अपर सदस्य एवं प्रधान कार्यकारी निदेशक करते हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर मेट्रो रेलवे/कोलकाता सहित 17 जोनल रेलवे हैं। इसके अतिरिक्त इसमें विशेषज्ञता प्राप्त संगठन हैं अर्थात्

- अनुसंधान तथा मानकीकरण हेतु अनुसंधान अभिकल्प और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ:
- विशेष मशीनरी की अधिप्राप्ति हेतु कारखाना आधुनिकीकरण का केन्द्रीय संगठन (सीओएफएमओडब्ल्यू):
- लोकोमोटिव विनिर्माण इकाईयां, वाराणसी में बनारस लोकोमोटिव वर्क्स⁶, चितरंजन में चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स और पटियाला में डीजल लोको आधुनिकीकरण वर्क्स:
- कपूरथला, रायबरेली और पैरांबूर में कोच फैक्टरियां, येलहंका में रेल व्हील फ्रैक्ट्री और बेला में रेल व्हील संयंत्र।

⁶ गजट अधिसूचना सं.2020/विद्युत (टीआरएस)/225/2 दिनांक 27 अक्टूबर 2020 के माध्यम से डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी का नाम बदलकर बनारस लोकोमोटिव वर्क्स किया गया

31 मार्च 2020 तक जोनल रेलवे के क्षेत्राधिकार और उनके मुख्यालय का विवरण नीचे चित्र में दिया गया है:



31 मार्च 2020 को जोनल रेलवे वार कुल ट्रैक किलोमीटर तथा उनके क्षेत्राधिकार में स्टेशनों की संख्या तालिका 1.3 में दर्शाई गयी है:

तालिका 1.3			
जोनल रेलवे (स्थापना वर्ष)	कुल मार्ग किलोमीटर	स्टेशनों की संख्या	मंडल
मध्य (1951)	8827	552	मुंबई, भुसावल, पुणे, सोलापुर, नागपुर
दक्षिण (1951)	9103	575	चेन्नई, त्रिची, मदुरै, पलक्कड, सेलम, तिरुवनंतपुरम
पश्चिम (1951)	10659	708	मुंबई सेंट्रल, रतलाम, अहमदाबाद, राजकोट, भावनगर, वडोदरा
पूर्व (1952)	7221	453	हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, मालदा
पूर्वोत्तर (1952)	4893	336	इज्जतनगर, लखनऊ, वाराणसी
उत्तर (1952)	13558	803	दिल्ली, अंबाला, फिरोजपुर, लखनऊ, मुरादाबाद
दक्षिण पूर्व (1955)	6549	334	आद्रा, चक्रधरपुर, खड़गपुर, रांची
पूर्वोत्तर सीमांत (1958)	6473	453	अलीपुरद्वार, कटिहार, रंगिया, लुमडिंग, तिनसुकिया
दक्षिण मध्य (1966)	10872	622	सिकंदराबाद, हैदराबाद, गुंटकल, गुंटूर, नांदेड़, विजयवाड़ा
दक्षिण पूर्व मध्य (1998)	5193	224	बिलासपुर, रायपुर, नागपुर
पूर्व मध्य (2002)	9954	473	दानापुर, धनबाद, प. दीन दयाल उपाध्याय, समस्तीपुर, सोनपुर
उत्तर पश्चिम (2002)	8027	473	जयपुर, अजमेर, बीकानेर, जोधपुर
पूर्व तटीय (2003)	6009	285	खुर्दा रोड, संबलपुर, विशाखापट्टनम
उत्तर मध्य (2003)	6436	413	प्रयागराज, आगरा, झांसी
दक्षिण पश्चिम (2003)	5880	307	हुबली, बेंगलोर, मैसूर
पश्चिम मध्य (2003)	6617	290	जबलपुर, भोपाल, कोटा
मेट्रो कोलकाता (2009)	95	24	कोलकाता

रेलवे बोर्ड में सदस्य (वित्त) की अध्यक्षता में एक पूर्णतया एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण प्रणाली मौजूद है। जोनल स्तर पर वित्तीय कार्यों को प्रधान वित्तीय सलाहकार (पीएफए) की अध्यक्षता में किया जाता है। उसकी सहायता वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफएएंडसीएओ) द्वारा की जाती है। वे सलाह देने और राजकोष से व्यय से संबंधित सभी प्रस्तावों की समीक्षा करने के लिये उत्तरदायी हैं।

1.2 लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार

हमारी लेखापरीक्षा का प्राधिकार भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 तथा 151 तथा नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के (कर्तव्य, शक्तियाँ तथा सेवा की शर्तें) (डीपीसी) अधिनियम, 1971 से लिया गया है। रेल मंत्रालय तथा इसके स्वायत्त निकायों के व्यय तथा प्राप्तियों की लेखापरीक्षा सीएजी के (डीपीसी) अधिनियम की क्रमशः धारा 13, धारा 16 तथा धारा 20(1) के तहत की जाती है।

1.3 लेखापरीक्षा योजना

रेलवे की लेखापरीक्षा हेतु इकाईयों का चयन जोखिम निर्धारण के आधार पर नियोजित किया जाता है। इस जोखिम का निर्धारण योजनागत बजट के स्तर, आबंटित और परिनियोजित संसाधनों, आंतरिक नियंत्रण के अनुपालन की सीमा, शक्तियों के प्रत्यायोजन की गुंजाइश, कार्य/गतिविधि की संवेदनशीलता और गंभीरता, बाहरी परिस्थिति कारक आदि के संबंध में किया जाता है। पूर्व लेखापरीक्षा परिणाम, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों और रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई, मीडिया रिपोर्ट, जहां सुसंगत हो, को भी ध्यान में रखा जाता है। ऐसे जोखिम निर्धारण के आधार पर, 2019-20 के दौरान रेलवे के 5,323 सत्त्वों/इकाईयों की नमूना लेखापरीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना ने नीति और उसके क्रियान्वयन के संबंध में महत्वपूर्ण स्वरूप के मामलों को चयनित करने पर ध्यान केन्द्रित किया। इसमें संचालन, मालभाड़ा यातायात, आय, अवसंरचना विकास, यात्री सुविधाओं, परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और सुरक्षा कार्य सम्मिलित थे। प्रत्येक अध्ययन में महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणाम, निष्कर्ष और उसके बाद लेखापरीक्षा सिफारिशों को दर्शाया

गया है, जो रेलवे में प्रणालियों में सुधार करने और आंतरिक नियंत्रण तंत्र मजबूत करने में सहायता कर सकता है।

1.4 रिपोर्टिंग

जोनल रेलवे में चयनित विषयों की लेखापरीक्षा की गई थी। रेलवे बोर्ड के साथ-साथ क्षेत्रीय इकाइयों के संबंधित रिकॉर्ड और दस्तावेजों की समीक्षा की गई थी। पापुलेशन में से उचित नमूनों का चयन किया गया था ताकि अध्ययन के अंतर्गत मामलों को पर्याप्त रूप से कवर किया जा सके। संबंधित जोनल प्रबंधन को उसके उत्तर के लिये लेखापरीक्षा परिणाम जारी किए गये थे। लेखापरीक्षा परिणाम का या तो निपटान कर दिया गया था या की गई कार्रवाई के आधार पर अनुपालन हेतु आगे की कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी। अनुपालन न की गई महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों को संबोधित करते हुये ड्राफ्ट पैराग्राफों के माध्यम से आगे की कार्यवाही की गई थी। निर्धारित अवधि के अन्दर उत्तर प्राप्त करने हेतु प्रधान वित्तीय सलाहकार तथा विभागाध्यक्षों को ड्राफ्ट पैराग्राफों की प्रतियां भेजी गई थी। चयनित मुद्दों को अनन्तिम पैराग्राफों के रूप में लिया गया था तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उन्हें शामिल करने से पूर्व उनका उत्तर प्रस्तुत करने के लिये रेल मंत्रालय को जारी किया गया था।

1.5 प्रतिवेदन की संरचना

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन इकाइयों के व्यय, प्राप्तियों, परिसम्पत्तियों तथा देयताओं से संबंधित संव्यवहारों की संवीक्षा के परिणाम सम्मिलित हैं। इसमें लोक व्यय पर नियंत्रण तंत्र को अनुरक्षित करने तथा सुनिश्चित करने के लिए सुसंगत नियमों की पर्याप्तता, वैधता, पारदर्शिता तथा प्रभावकारिता की जांच शामिल है। दुरुपयोग, बर्बादी तथा हानि के प्रति सुरक्षा के लिए नियमों की प्रभावकारिता की भी जांच की गई थी।

रिपोर्ट में चार अध्याय हैं। अध्याय 1 प्रस्तावना स्वरूप का है और इसमें क्रॉस-कटिंग स्वरूप के मुद्दे शामिल किए गए हैं। अन्य तीन अध्याय रेलवे बोर्ड के तीन सदस्यों के मुख्य कार्य क्षेत्रों (परिचालन एवं व्यवसाय विकास, अवसंरचना,

कर्षण एवं चल स्टॉक) से संबंधित हैं। यह प्रतिवेदन पर्याप्त महत्ता के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करता है जो बेहतर निष्पादन और वित्तीय प्रबंधन हेतु सुधारात्मक कार्रवाई करने में कार्यकारी की सहायता करने हेतु अभिप्रेत हैं। इस प्रतिवेदन में निम्नलिखित विषयों पर जोनल रेलवे से संबंधित विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्ष प्रस्तुत किए गए हैं:

(i) भारतीय रेल में ट्रेन परिचालन में समयबद्धता और यात्रा का समय

(ii) भारतीय रेल में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर परियोजना का कार्यान्वयन

इसके अतिरिक्त, संबंधित जोनल रेलवे के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को कवर करने वाले 31 अलग-अलग पैराग्राफों को इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 से 4 में प्रस्तुत किया गया है।

1.6 अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया

लोक लेखा समिति की सिफारिश के अनुसार वित्त मंत्रालय ने छह सप्ताह की समय सीमा के अन्दर ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफों का उत्तर भेजने के लिए सभी मंत्रालयों को निर्देश जारी किए थे (जून 1960)।

कुल 35 अनन्तिम पैराग्राफ रेल मंत्रालय⁷ को जारी किए गए थे। नवम्बर 2021 के अंत तक रेल मंत्रालय का उत्तर 15 अनन्तिम पैराग्राफों के संदर्भ में प्राप्त किया गया था। प्राप्त उत्तरों पर यथावत विचार किया गया तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उचित प्रकार से सम्मिलित किया गया था। शेष 20 अनन्तिम पैराग्राफों के सम्बन्ध में रेल मंत्रालय का उत्तर प्रतीक्षित था।

1.7 लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए मामलों में वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2019-20 के दौरान विभिन्न जोनल रेलवे में ₹ 81.99 करोड़ के कम प्रभार/अधिक भुगतान के मामले दर्शाए थे। इसमें मालभाड़ा एवं अन्य आय की उगाही में कम प्रभार, स्टाफ एवं अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के देयों की वसूली न होना आदि सम्मिलित था। पिछले छः वर्षों के दौरान,

⁷ सीआरबी, संबंधित सदस्य और सदस्य (वित्त)

लेखापरीक्षा के कहने पर रेलवे द्वारा ₹ 752.07 करोड़ की वसूली की गई थी जैसाकि नीचे तालिका 1.4 में विवरण दिया गया है।

तालिका 1.4 - 2014-15 से 2019-20 के दौरान लेखापरीक्षा के कहने पर वसूल की गई राशि	
वर्ष	वसूली की गई/वसूली के लिए स्वीकार राशि (₹ करोड़ में)
2014-15	101.26
2015-16	80.27
2016-17	162.91
2017-18	193.13
2018-19	132.51
2019-20	81.99
कुल	752.07

2019-20 के दौरान, विभिन्न जोनल रेलवे तथा अन्य क्षेत्रीय इकाईयों द्वारा वसूली हेतु ₹ 81.99 करोड़ की राशि स्वीकार की गई थी। इसमें से ₹ 61.71 करोड़ की वसूली की गई थी तथा जोनल रेलवे द्वारा ₹ 20.28 करोड़ की वसूली को स्वीकार करने की सहमति दी गई। चार जोनल रेलवे में प्रत्येक⁸ में ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली की गणना की गई थी। ₹ 81.99 करोड़ में से संव्यवहारों से संबंधित ₹ 52.83 करोड़ की जांच पहले ही रेलवे के लेखा विभाग द्वारा की गई थी और ₹ 28.86 करोड़ उन संव्यवहारों से संबंधित थे जो लेखा विभाग द्वारा जांच किए गए संव्यवहारों के अलावा थे। लेखा विभाग द्वारा की गई आगे समीक्षा के परिणामस्वरूप, जोनल रेलवे द्वारा अन्य ₹ 0.30 करोड़ की वसूली की गई थी/वसूली करने की सहमति दी गई थी।

⁸ ऊपरे (₹ 10.73 करोड़), उरे (₹ 11.30 करोड़), दपूरे (₹ 11.92 करोड़) और दपरे (₹ 12.24 करोड़)।

1.8 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई

लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों⁹ के अनुसार, भारत सरकार के मंत्रालय/विभागों को संसद में प्रतिवेदनों प्रस्तुत करने के चार महीने के भीतर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में सम्मिलित किए गए सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारात्मक की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) प्रस्तुत करनी चाहिए।

पीएसी द्वारा चयनित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर, पीएसी द्वारा परिचर्चा/मौखिक साक्ष्य लिया जाता है। मौखिक साक्ष्य के बाद, पीएसी अपनी अभ्युक्तियों/सिफारिशों वाली रिपोर्ट जारी करता है, जिस पर मंत्रालय को कार्रवाई करनी होती है। पीएसी रिपोर्टों पर की गई कार्रवाई की रिपोर्टें (एटीआर) लेखापरीक्षा पुनरीक्षण के बाद मंत्रालय द्वारा पीएसी को प्रेषित की जाती है।

30 सितम्बर 2021 को लंबित एटीएन और एटीआर की प्रास्थिति **अनुलग्नक 1.1** में दी गयी है।

कुछ महत्वपूर्ण मामले, जहां रेल मंत्रालय ने उचित बदलाव किए और 2019-20 के दौरान उनकी आंतरिक प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने के लिए निर्देश जारी किए थे, वे नीचे **तालिका 1.5** में दिये गए हैं:

तालिका 1.5		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
2017 की प्रतिवेदन सं. 14 का पैरा सं. 4.6-दक्षिण पूर्व रेलवे में इलेक्ट्रॉनिक रैक्टिफायर-सह-नियामक इकाई (ईआरआरयू) का समयपूर्व निराकरण	एक प्रकार की इलेक्ट्रॉनिक आधारित रख-रखाव मुक्त मद ईआरआरयू अपना कार्यकाल पूरा होने से पहले खराब हो गई और दक्षिण पूर्व रेलवे की कार्यशाला/कोचिंग डिपो में	समस्या का समाधान करने के लिए, अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) ने विनिर्देशों को अद्यतन करने के लिए प्रयास किए। उन फर्मों को अनुमोदित आपूर्तिकर्ताओं

⁹ 22 अप्रैल 1997 को संसद को प्रस्तुत की गई नौवीं रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोकसभा)।

तालिका 1.5		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	दोषपूर्ण/खराब स्थिति में रही।	की सूची से निकाल दिया गया जो प्रयोजन को पूरा नहीं कर सकी।
2018 की प्रतिवेदन सं. 5 के पैरा 2.4 - एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (आईसीएमएस) में यात्रा समाप्त होने वाली ट्रेनों की गलत प्रविष्टि के कारण डेटा की सटीकता में समझौता हुआ।	रेलवे ने आईसीएमएस में प्रयागराज स्टेशन पर समाप्त होने वाली ट्रेनों के आगमन समय को गलत दर्ज किया था। इससे डेटा की सटीकता से समझौता हुआ। चूंकि आईसीएमएस में भरी गई जानकारी राष्ट्रीय ट्रेन पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस) में दर्शाई जाती है, अतः गलत प्रविष्टियों से प्रयागराज स्टेशन पर ट्रेनों के गलत आगमन समय दर्शाने के कारण यात्रियों को असुविधा हुई। ट्रेनों के आगमन/प्रस्थान समय की गलत डेटा प्रविष्टि की समान स्थिति अन्य स्टेशनों पर भी हो सकती है। रेल मंत्रालय द्वारा जोनल रेलवे को अनुदेश जारी किए जा सकते हैं ताकि सुनिश्चित किया जा सके कि एनटीईएस में आगमन/प्रस्थान समय की सही प्रविष्टि (या तो एनटीईएस में सीधी प्रविष्टि या कंट्रोल ऑफिस एप्लीकेशन में प्रविष्टि के माध्यम से या डेटा लॉगर्स के माध्यम से) की गई है जिससे यात्रियों को ट्रेनों के	गलत डेटा भरने और इसके परिणामस्वरूप एनटीईएस/समय पालन विश्लेषण मॉड्यूल (पीएम) में विसंगती के मामले का समाधान करने के साथ-साथ वास्तविक ट्रेन समय के लिए रेल मंत्रालय ने चयनित स्थानों पर डेटा लॉगर स्थापित करके ट्रेन चालन सूचना इनपुट को स्वचालित करने का निर्णय लिया है। रेल मंत्रालय वास्तविक समय ट्रेन सूचना प्रणाली (आरटीआईएस) पर कार्य कर रहा है जिसमें इंजनों पर उपकरण स्थापित किए जाएंगे और ट्रेन के स्थान और चालन से संबंधित सैटेलाइट सूचना आईसीएमएस/पीएम/एनटीईएस में दर्ज की जाएगी। आरटीआईएस प्रणाली प्रारंभिक चरण में है और जल्द ही इसे रॉल आउट किया जाएगा।

तालिका 1.5		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	आगमन/प्रस्थान पर सटीक सूचना मिले।	
<i>2018 की प्रतिवेदन सं. 5 का पैरा 2.15 - विमुद्रीकरण के बाद रेलवे के पास विमुद्रीकृत विशिष्ट बैंक नोट जमा कराकर जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवक (जेटीबीएस) द्वारा लिया गया अनुचित लाभ</i>	रेल मंत्रालय ने जेटीबीएस द्वारा नकद जमा कराने (टिकट जारी करने हेतु) पर कोई ऊपरी सीमा निर्धारित नहीं की गई थी। जेटीबीएस ने नकद जमा के लिए ऊपरी सीमा के अभाव में अनुचित लाभ उठाया और बड़ी मात्रा में नकदी को बैंक में जमा कराने की बजाय गैर-अधिसूचित मूल्यवर्ग में रेलवे के पास जमा करा दिया।	रेल मंत्रालय ने अगस्त 2019 में अनुदेश जारी किए कि जेटीबीएस को पिछले वित्तीय वर्ष के दौरान जेटीबीएस के अधिकतम 15 दिनों के दैनिक औसत संव्यवहारों के बराबर राशि जमा कराने की अनुमति होगी जो इस शर्त के विषयाधीन होगी कि उक्त राशि ₹ 10,000 के निर्धारित न्यूनतम सीमा से कम नहीं है। नए नियुक्त जेटीबीएस के मामले में यह सीमा संबद्ध वित्त के अनुमोदन के साथ संबंधित जोनल रेलवे द्वारा नियत की जा सकती है।
<i>2018 की प्रतिवेदन सं. 5 का पैरा 6.1 - दाहोद कार्यशाला (पश्चिम रेलवे) में आवधिक पूर्ण मरम्मत (पीओएच) के लिए अनिर्धारित वैगनों की प्राप्ति के कारण अवरोधन हुआ और परिणामस्वरूप इन वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि हुई।</i>	जून 2013 से मार्च 2017 की अवधि के दौरान, दाहोद कार्यशाला में 434 वैगन प्राप्त हुए थे जिनका पीओएच देय नहीं था। पीओएच के लिए वैगनों को स्वीकार करने से पूर्व कार्यशाला स्टाफ द्वारा निरीक्षण और अनुमोदन नहीं किया जा रहा था। इन वैगनों से परिचालन कार्यों में बाधा आई क्योंकि इन्होंने कार्यशाला में ट्रैक पर कब्जा कर लिया और लंबी समय तक कार्यशाला में रोके जाने के बाद इन	रेल मंत्रालय ने भविष्य में अवरोधन से बचने के लिए पीओएच हेतु देय वैगनों की बुकिंग से पूर्व कार्यशालाओं और ओपन लाईन को समन्वय बनाने के लिए निर्देश जारी किए थे।

तालिका 1.5		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	पर किसी कार्य को किए बिना जोनल रेलवे को वापस भेज दिया गया था। इसके परिणामस्वरूप अवरोधन के कारण ₹ 16.46 करोड़ की संभावित अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि हुई।	