

अध्याय 1: प्रस्तावना

1.1 अनुपालन लेखापरीक्षा-रिपोर्ट रूपरेखा

अनुपालन लेखापरीक्षा लेखापरीक्षित इकाइयों के व्यय, प्राप्तियों, परिसम्पत्तियों तथा देयताओं से संबंधित लेन-देनों की संवीक्षा से संबंधित है जो यह आश्वासन प्राप्त करने के लिए है कि भारत के संविधान के प्रावधानों, लागू कानूनों, अधीनस्थ विधान तथा अन्य नियमों और विनियमों का पूर्ण रूप से अनुपालन किया जा रहा है। यह संबंधित नियमों की पर्याप्तता, वैधता, पारदर्शिता आदि की जाँच को यह पता लगाने हेतु शामिल करता है कि क्या ये सार्वजनिक व्यय पर प्रभावशाली नियंत्रण तथा दुरुपयोग, अपशिष्ट और हानि के प्रति सुरक्षा को सुनिश्चित करते हैं।

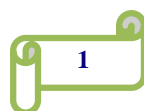
रेल मंत्रालय द्वारा रेल बजट में से किए गए लेन-देनों तथा वर्ष 2011-12 से संबंधित इसके क्षेत्रीय गठन की अनुपालन लेखापरीक्षा से उत्पन्न मामले को अनुपालन लेखापरीक्षा रिपोर्टें खण्ड-I तथा खण्ड- II में दर्शाया गया है। अनुपालन लेखापरीक्षा रिपोर्ट के खंड I को 13 अगस्त 2013 को संसद के दोनों पटल पर रखा गया है।

ये रिपोर्टें केवल सामान्य तौर पर स्वीकृत लेखापरीक्षण मानकों के अनुरूप सार्वजनिक व्यय की प्रकृति, मात्रा तथा आकार की समग्रता के संबंध में महत्वपूर्ण भौतिकता ऐसे लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करती हैं तथा बेहतर प्रशासन और बेहतर वित्तीय प्रबन्धन लाने हेतु सुधारात्मक कार्यवाई/तंत्र में कार्यकारिणी की सहायता करती है। रिपोर्ट विशेष रूप से सात चयनित विषयों तथा एक निष्पादन लेखापरीक्षा के मामलों के निष्पादन/कार्यान्वयन का अन्वेषण करती है। तीन विषयक लेखापरीक्षा तथा एक निष्पादन लेखापरीक्षा की विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्षों को रिपोर्ट के खण्ड-I में विभागवार प्रस्तुत किया गया है। चार विषयक अध्ययनों तथा 13 अलग पैराओं की विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्षों को इस रिपोर्ट (अनुपालन लेखापरीक्षा रिपोर्ट खण्ड-II) के अध्याय 2 से 5 में विभागवार प्रस्तुत किया गया है। यह बोर्ड स्तर पर नीति-निर्धारण तथा फील्ड स्तर पर कार्यान्वयन एजेंसी दोनों रूप में लेखापरीक्षित इकाइयों की जवाबदेही के मामले में स्पष्टता लाने में सक्षम होगा।

इस अध्याय का पैरा 1.2 से 1.5 रेल मंत्रालय तथा इनके अधीनस्थ क्षेत्रीय कार्यालयों के व्यापक प्रोफाइल, लेखापरीक्षा जाँच हेतु इकाइयों तथा विषयों के चयन का आधार और लेखापरीक्षा रिपोर्ट में लेखापरीक्षा निष्कर्षों को शामिल करने के लिए रिपोर्टिंग प्रक्रिया को दर्शाता है। पैरा 1.6 से 1.10 रेल प्राधिकारियों से प्राप्त उत्तर की तुलना में लेखापरीक्षा आपत्तियों के वर्षवार लंबन के सारांश उपलब्ध कराते हैं और प्रभावी वसूलियों के निबंधनों में लेखापरीक्षा का प्रभाव और की गई महत्वपूर्ण उपचारी कार्यवाई प्रस्तुत करते हैं।

1.2 लेखापरीक्षित इकाई

भारतीय रेल 64,600 कि.मी. की कुल मार्ग की लम्बाई (31 मार्च, 2012 तक) के साथ एक मल्टी-गेज, मल्टी-कर्षण प्रणाली है। वर्तमान में, देश का एक प्रमुख परिवहन संगठन भारतीय रेल एक प्रबंधन के तहत एशिया का सबसे बड़ा तथा विश्व का दूसरा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है।



तालिका 1.1

	ब्रॉड गेज (1676 मिमी)	मीटर गेज (1000 मिमी)	नैरो गेज (762/610मिमी)	कुल
मार्ग किलोमीटर	55,956	6,347	2,297	64,600
रनिंग ट्रैक किलोमीटर	80,779	6,725	2,297	89,801
कुल ट्रैक किलोमीटर	104,693	7,801	2,568	115,062
विद्युतकृत मार्ग किलोमीटर				20,275
विद्युतीकृत रनिंग ट्रैक किलोमीटर				38,669

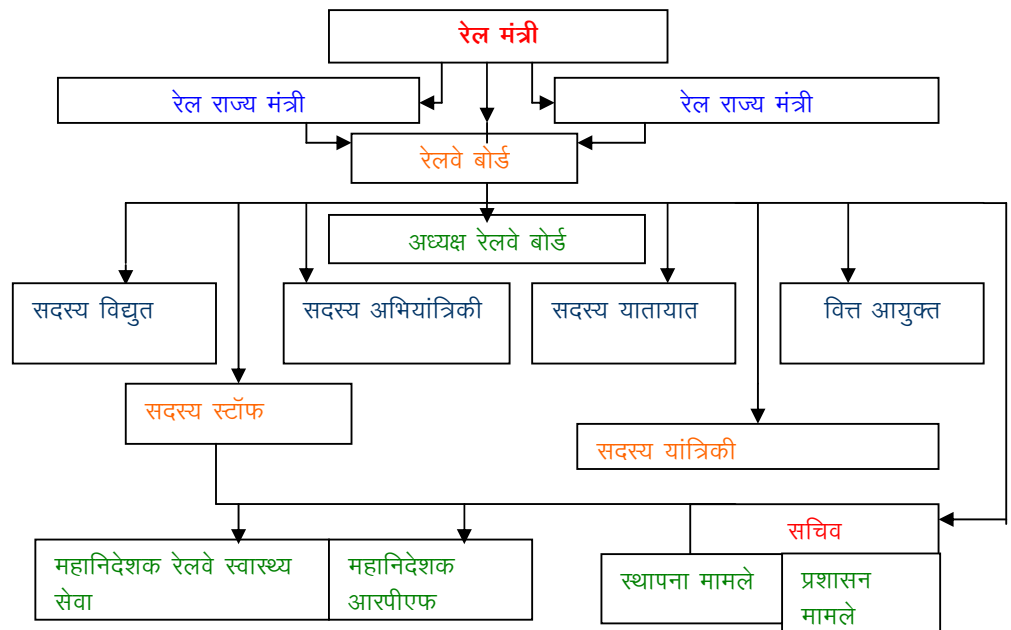
भारतीय रेल प्रतिदिन लगभग 11,000 ट्रेन चलाती है जिनमें से 7,000 यात्री ट्रेनें है। ये प्रतिदिन लगभग एक लाख यात्रियों को ले जाती है तथा एक लाख टन माल की ढुलाई करती है। भारतीय रेल के पास 31 मार्च, 2012 तक संरचनात्मक परिसम्पतियों तथा रोलिंग स्टॉक का स्वामित्व था तथा उसे बनाए रखा जैसाकि नीचे तालिका में है:

तालिका 1.2

इंजन	9,549	यार्ड	300
यात्री वाहन	61899	माल शेड	2,300
माल वैगन	2,39,321	मरम्मत शॉप	700
स्टेशन	7,146	कार्यबल	1.54 लाख

संगठन संरचना

रेल मंत्री को रिपोर्टिंग करने के लिए रेलवे बोर्ड में अध्यक्ष की अध्यक्षता में छह सदस्य (विद्युत, यान्त्रिक, यातायात, स्टॉफ, इंजीनियरिंग तथा वित्त आयुक्त) शामिल हैं जो प्रचालन, अनुरक्षण, वित्त तथा परिसम्पत्ति के अधिग्रहण के सभी मामलों पर नीति निर्धारण तथा सभी जोन में उनके क्रियान्वयन की मॉनीटरिंग के लिए उत्तरदायी हैं। रेलवे बोर्ड, यात्री किराए तथा माल भाड़े दोनों के मूल्य निर्धारण के लिए जिम्मेदार है। प्रत्येक सदस्य के अन्तर्गत कार्यात्मक निदेशालय निर्णय लेने में सहायता तथा मदद करता है और इसकी मॉनीटरिंग करता है।



क्षेत्रीय स्तर पर 17 रेलवे ज़ोन, एक अनुसंधान विंग नामतः रिसर्च, डिज़ाइन एंड स्टैंडर्ड आर्गनाइजेशन (आरडीएसओ) लखनऊ, विशिष्ट मशीनरी की आधिप्राप्ति हेतु एक सेन्ट्रल आर्गनाइजेशन फॉर मोडर्नाइजेशन ऑफ वर्कशाप (कॉफमो); वाराणसी तथा चितरंजन में दो लोकोमोटिव निर्माण इकाईयों (डीएलडब्ल्यू तथा सीएलडब्ल्यू), कपूरथला, रायबरेली तथा पेरंबूर में तीन कोच कारखाने; येलांहका में एक व्हील तथा एक्सल संयंत्र तथा पटियाला में एक डीज़ल आधुनिकीकरण का कार्य है। इनके मुख्यालय सहित रेलवे जोन का नाम तथा कुल किलोमीटर मार्ग दर्शाये गए हैं:

तालिका 1.3

रेलवे	मुख्यालय	मार्ग किलोमीटर
मध्य	मुम्बई	3,905
पूर्व	कोलकाता	2,447
पूर्व मध्य	हाजीपुर	3,656
पूर्व तट	भुवनेश्वर	2,676
उत्तर	नई दिल्ली	6,990
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3,151
पूर्वोत्तर	गोरखपुर	3,767
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगाँव (गुवाहटी)	3,965
उत्तर पश्चिम	जयपुर	5,502
दक्षिण	चेन्नई	4,994
दक्षिण मध्य	सिकंदराबाद	5,810
दक्षिण पूर्व	कोलकाता	2,661
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2,455
दक्षिण पश्चिम	हुबली	3,191
पश्चिम	मुम्बई	6,440
पश्चिम मध्य	जबलपुर	2,965
मेट्रो रेलवे	कोलकाता	25
	कुल	64,600

प्रत्येक ज़ोन का प्रधान महाप्रबंधक होता है जिसकी प्रचालन, वाणिज्यिक, इंजीनियरिंग, विद्युत, यांत्रिकी, स्टोर, लेखा, सिगनल एवं दूरसंचार कार्मिक, संरक्षा, चिकित्सा इत्यादि के प्रमुख विभागाध्यक्षों द्वारा सहायता की जाती है।

इसके अतिरिक्त, रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत 25 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयूज) कार्य कर रहे हैं। इन पीएसयूज का प्रचालन एक व्यापक स्पेक्ट्रम अर्थात् लेंड-लीज फाइनेंसिंग, पर्यटन तथा केटरिंग हेतु यात्री तथा माल कंटेनर की सेवाओं को कवर करता है।

1.3 एकीकृत वित्तीय परामर्श तथा नियंत्रण

एक पूर्ण एकीकृत वित्तीय परामर्श तथा नियंत्रण प्रणाली रेलवे बोर्ड स्तर पर वित्त आयुक्त तथा वित्तीय सलाहकारों तथा जोन स्तर पर मुख्य लेखा अधिकारी दोनों पर विद्यमान है। वित्त प्रधान परामर्श देने तथा राजकोष से व्यय को शामिल करते हुए सभी प्रस्तावों की संवीक्षा करने के लिए उत्तरदायी है।

1.4 लेखापरीक्षा योजना

रेलवे की लेखापरीक्षा हेतु इकाईयों का चयन विस्तृत रूप से नियोजित बजट, आबंटित तथा परिनियोजित संसाधनों, आन्तरिक नियंत्रणों के साथ अनुपालन के विस्तार, प्रत्यायोजित शक्तियों के कार्यक्षेत्र, कार्य/क्रियाकलापों की संवेदनशीलता तथा गंभीरता, बाहरी वातावरण कारकों आदि से संबंधित जोखिम प्रबंधन के आधार पर किया जाता है। पूर्व लेखापरीक्षा निष्कर्षों, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों, मीडिया रिपोर्टों जहाँ प्रासंगिक थी, पर भी विचार किया गया।

वर्ष 2011-12 के दौरान ऐसे जोखिम निर्धारण के आधार पर कुल 13,887 इकाईयों में से रेलवे की 4239 लेखापरीक्षित इकाईयों की नमूना लेखापरीक्षा की गई।

लेखापरीक्षा योजना में विशिष्टतया नीति के निबंधनों में महत्वपूर्ण चयनित विषयों तथा इनके कार्यान्वयन पर माल दुलाई, रेलवे की आय, संरचनात्मक विकास, यात्री सुविधा गतिविधियों, परिसम्पत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन तथा सुरक्षा कार्यों आदि अन्य बातों को शामिल करते हुए ध्यान केंद्रित किया गया। प्रत्येक अध्ययन में विशिष्ट विभाग अध्यायों के अन्तर्गत रिपोर्ट किए गए लेखापरीक्षा निष्कर्षों के आधार पर सिफारिश/सुझाव शामिल हैं जिससे संबंधित प्राधिकारियों, नीति/ योजना के उद्देश्यों के विषय में बेहतर परिणाम प्राप्त करने के लिए उस पर कार्रवाई कर सकते हैं।

"भारतीय रेल में वाणिज्यिक प्रचार", "लाइन क्षमता संवर्धन कार्यों का कार्यान्वयन", "संकेतन परिसम्पत्तियों की निष्पादन क्षमता" तथा "भारतीय रेल में सफाई व स्वच्छता" पर निष्पादन लेखापरीक्षा की विषयगत लेखापरीक्षाओं के निष्कर्षों को खण्ड-I में शामिल किया गया है। अन्य विषयक लेखापरीक्षाओं अर्थात् सबसे लम्बे मार्ग पर माल ले जाने के लिए मार्ग का यौक्तिकीकरण, आईआर पर स्थायी मार्ग सामग्री की खरीद तथा उपयोग, भारतीय रेल में पीएसी मदों की अधिप्राप्ति तथा भारतीय रेल में लोकोमोटिव के अनुरक्षण के निष्कर्षों को इस खण्ड (खण्ड-II) में शामिल किया गया है। इसके अतिरिक्त, इस खण्ड में 13 पृथक पैराग्राफों को भी शामिल किया गया है।

1.5 रिपोर्टिंग

सभी जोनल रेलवे में विषयक लेखापरीक्षा को नमूना पद्धति का उपयोग करते हुए तथा रेलवे बोर्ड सहित क्षेत्रीय इकाईयों के सम्बंधित अभिलेखों तथा दस्तावेजों तक पहुँच कर संचालित किया गया। लेखापरीक्षा निष्कर्ष संबंधित जोनल प्रबंधन को उनके उत्तर के लिए जारी किए गए। इसी तरह, वाउचर तथा निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा से उत्पन्न लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ/निरीक्षण रिपोर्टें (आईआर) विशेष पत्रों को संबद्ध वित्त तथा इकाई के प्रमुख को उनके उत्तर हेतु जारी किया गया। लेखापरीक्षा निष्कर्षों का या तो

निपटान कर दिया गया या की गई कार्रवाई पर निर्भर आगे की कार्रवाई हेतु सलाह दी गई। अनुपालन न की गई महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा आपत्तियों पर एफए एंड सीएओ और विभागाध्यक्ष को पृष्ठांकित प्रति के साथ जोनल रेलवे के महाप्रबंधक को सम्बोधित ड्राफ्ट पैराग्राफों के माध्यम से निर्धारित अवधि के अन्दर उनके उत्तर के लिए अनुवर्तन किया गया था। इन ड्राफ्ट पैराग्राफों में उठाये गये चयनित मामलों को लेखापरीक्षा रिपोर्ट में उन्हें शामिल किए जाने से पहले छह सप्ताह की अवधि के अन्दर (लोक लेखा समिति द्वारा यथा निर्धारित) उनका उत्तर प्रस्तुत करने हेतु रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के साथ अनंतिम पैराग्राफों के रूप में उठाया गया था।

1.6 अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग का उत्तर

नवम्बर 2012 तक विषयक विषयों तथा निष्पादन लेखापरीक्षा पर आपत्तियों सहित कुल 180 ड्राफ्ट पैराग्राफ रेल प्रशासन के महाप्रबंधकों को जारी किये गए थे। केवल 38 मामलों में रेल प्रशासन के उत्तर प्राप्त हुए थे। जहाँ कहीं से भी प्राप्त उत्तर पर विचार के बाद, 17 अनंतिम पैराग्राफ (चार विषयक लेखापरीक्षा सहित) अनुपालन लेखापरीक्षा रिपोर्ट के खण्ड II में शामिल किये जाने के लिए 21 मार्च 2013 और 10 जून 2013 के बीच रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष, सम्बन्धित सदस्यों तथा वित्त आयुक्त को अग्रेषित किये गए थे। रेल मंत्रालय ने 30 जून 2013 तक एक अनन्तिम पैरा के अलावा इन मामलों में से किसी का उत्तर नहीं दिया।

1.7 जारी की गई, निपटाई गई एवं बकाया लेखापरीक्षा आपत्तियां

वर्ष 2011-12 के दौरान, नमूना लेखापरीक्षा के परिणामों के आधार पर कुल 16271 लेखापरीक्षा आपत्तियों, जिनमें ₹ 12467.76 करोड़ की वित्तीय अनियमितताएं सम्मिलित थी, को विशेष पत्रों, भाग-I लेखापरीक्षा टिप्पणियों और निरीक्षण रिपोर्टों के माध्यम से जारी किया गया था। इनके अतिरिक्त, पिछले वर्ष से सम्बन्धित 30,408 लेखापरीक्षा आपत्तियां अग्रेनीत हुई थी। रेल प्रशासन द्वारा सम्मिलित राशि की वसूली/वसूली के लिए सहमति या सुधारात्मक/उपचारी कार्रवाई प्रारंभ करने के बाद वर्ष के दौरान कुल 19177 लेखापरीक्षा आपत्तियों का निपटान किया गया था। 31 मार्च 2012 को बकाया 27502 लेखापरीक्षा आपत्तियों में ₹ 16133.95 करोड़ की राशि की वित्तीय अनियमितताएं शामिल थी।

1.8 लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने पर की गई वसूलियां

वर्ष 2011-12 के दौरान विभिन्न जानों में ₹ 342.24 करोड़ की राशि भाड़े तथा अन्य आय, स्टाफ तथा अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के प्रात्यों की वसूली न करने आदि मामलों को रेल प्रशासन के ध्यान में लाया गया। इसमें से ₹ 215.41 करोड़ की राशि वसूली (₹ 138.51 करोड़ की वसूली की गई थी तथा ₹ 76.90 करोड़ की वसूली हेतु सहमति दी गई थी) के लिए स्वीकार की गई थी। ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली चार जोनल रेलवे-पूर्वमध्य (₹ 49.96 करोड़), पश्चिम (₹ 38.20 करोड़), पूर्वोत्तर सीमान्त (₹ 41.31 करोड़) तथा उत्तर (₹ 33.86 करोड़) से की जानी थी। वसूली के लिए स्वीकार की गई कुल ₹ 215.41 करोड़ की राशि में से लेनदेन से सम्बन्धित ₹ 120.09 करोड़ की राशि पहले से लेखा द्वारा जांची गई थी, तथा ₹ 95.21

करोड़ की राशि लेखा द्वारा जांच की गई राशि के अलावा थी। लेखा द्वारा आगे की गई समीक्षा के परिणामस्वरूप अन्य ₹ 0.10 करोड़ वसूल किए गए थे/वसूली की सहमति दी गई थी।

1.9 उपचारी कार्रवाई

इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने बेहतर और उन्नत अनुपालन (नीचे तालिका 1.4) हेतु वर्ष 2011-12 के दौरान भाड़ा शुल्कों तथा जारी निर्देशों में समुचित परिवर्तन करते हुए लेखापरीक्षा आपत्तियों के उत्तर में उपचारी कार्रवाई शुरू कर दी थी।

तालिका 1.4

प्रतिवेदन का पैरा संख्या	लेखापरीक्षा आपत्तियां	मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई
1999 की आरएआर 9 का पैरा 3.2.2	साईडिंगों के रखरखाव (खण्ड 8(बी)(I)) हेतु करार के मानक के अनुसार निजी साईडिंगों की लम्बाई निश्चित करने के संदर्भ में नियमों का अनुसरण करने में रेल प्रशासन की विफलता के कारण ₹ 4.26 करोड़ की राशि के प्रभारों की कम वसूली हुई।	रेलवे बोर्ड ने साईडिंग मालिकों से देय राशि की वसूली के मामलों की पुनरावृत्ति पर गहरी चिन्ता व्यक्त की और ज़ोनल रेलवे को करारों पर हस्ताक्षर सुनिश्चित करने तथा रेलवे की बकाया राशियों की वसूली करने और समय पर बिल बनाने के लिए एक समुचित मानीटरिंग तन्त्र बनाने का अनुदेश दिया।
2001 की आरएआर 9 का पैरा 4.3.1	रेल प्रशासन की तेल कम्पनियों के साथ करार करने में विफलता के परिणामस्वरूप संयुक्त स्वामित्व वाले एलपीजी टैंक वैगनों के संबंध में ₹ 26.58 करोड़ के अनुक्षण प्रभारों और उन पर ₹ 12.34 करोड़ के ब्याज की वसूली नहीं हुई।	रेलवे बोर्ड ने संयुक्त स्वामित्व वाले टैंक वैगनों के अनुक्षण प्रभारों के मामले पर सभी ज़ोनल रेलवे को अनुपालन के निर्देश जारी किए।
2008 की सीए 6 का पैरा सं. 2.2.2	मध्य रेलवे मैसर्स बल्क सीमेंट कारपोरेशन आफ इंडिया से उनके स्वामित्व वाले विशेष प्रकार के 125 वैगनों के रखरखाव के लिए ₹ 2.30 करोड़ के रखरखाव प्रभारों की वसूली नहीं कर सका।	रेलवे बोर्ड ने एफए एवं सीएओ, मध्य रेलवे को परामर्श दिया कि विशेष प्रकार की वैगनों के बैरलों/अंडर फ्रेम/वैगनों की पूंजीगत लागत को प्रत्येक तीन वर्षों में संशोधित करना चाहिए।
2008 की सीए-6 का पैरा सं. 4.1.1	व्हीलों की आपूर्ति के संबंध में पीवीसी की गणना के लिए इस्पात की सिल्लियों के बजाय खनिज धातु का कीमत सूचकांक अपनाने के परिणामस्वरूप अतिरिक्त व्यय हुआ और मैसर्स सेल को अनभिप्रेत लाभ हुआ।	रेलवे बोर्ड ने कीमत परिवर्तन फार्मुले पर पुनः कार्य करने की प्रक्रिया प्रारंभ कर दी है और भविष्य में लेखापरीक्षा आपत्ति पर ध्यान देने का भी आश्वासन दिया है।
वर्ष 2007-08 के लिए 3.2.11	पैदल पार पथ के लिए स्थल और आरेखणों को अन्तिम रूप देने में रेल प्रशासन की ओर से विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 0.19 करोड़ के निष्फल व्यय सहित ₹ 0.73 करोड़ की निधि अवरोधित हुई।	रेलवे बोर्ड द्वारा सभी संबंधितों को उचित निर्देश जारी किए गए जिससे भविष्य में ऐसी घटनाओं से बचने के लिए कार्य की प्रगति को मानीटर किया जा सके।
2008-09/सीए-19 का पैरा	ज़ोनल और डिविज़नल स्तरों पर वाणिज्यिक प्रचार के लिए उचित	रेलवे बोर्ड ने सभी ज़ोनल रेलवे को निर्देश जारी किए कि विज्ञापन के लिए सभी प्रस्तावों

6.4.1	संगठनात्मक व्यवस्था की कमी और दिशानिर्देशों के ढीले कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप ₹ 32.34 करोड़ की हानि हुई।	को निविदाओं की संकल्पना से उन्हें अंतिम रूप देने के 45 दिनों की अवधि के अन्दर मंजूरी दे दी जानी चाहिए। रेलवे बोर्ड ने सभी ज़ोनल रेलवे को वाणिज्यिक प्रचार के माध्यम से आय में वृद्धि का परामर्श दिया और इस संबंध में रेलवे बोर्ड को समीक्षा के लिए हर महीने की 10 तारीख तक सूचना भेजने के निर्देश जारी किए।
2008-09 की सीए 19 का 4.2.3	खराब ट्रैक रिकार्ड वाली एक फर्म को अविवेकपूर्ण रूप से ठेका देना	फर्म का पुनः निरीक्षण किया गया था और उसका दर्जा घटा दिया गया था। कॉफमो में आयोजित त्रैमासिक बैठक में एमआईएस/ईमेल के माध्यम से परेषितियों से विक्रेताओं के निष्पादन और सीएमई (योजना) में उनकी जाँच के संबंध में प्रतिपुष्टि प्रणाली प्रारंभ की गई थी।
2009-10 का 4.1.1	गैर स्टॉक भंडार मदों की अविवेकपूर्ण खरीद	एक सर्वेक्षण समिति गठित की गई है और अधिशेष सामग्री का निपटान प्रगति पर है।
2010-11 की प्रतिवेदन सं. 34 का 2.2	भारतीय रेल में तत्काल और अग्रिम आरक्षण प्रणाली-लेखापरीक्षा ने आरक्षण प्रणाली विशेष रूप से तत्काल बुकिंग में कमियों के बारे में इंगित किया। अनियमितताएं जैसे, कार्य घंटों के अतिरिक्त बुकिंग, एजेंटों की मिलीभगत से रेलवे एजेंटों की अनैतिक गतिविधियों, डुप्लीकेट तत्काल टिकट सुविधा का दुरुपयोग इत्यादि भी देखी गयी।	रेलवे बोर्ड ने ज़ोनल रेलवे को बुकिंग लेनदेन पर एजेंटों/बुकिंग क्लर्कों की अनैतिक गतिविधियों, विशेष रूप से तत्काल बुकिंग के खुलने के कुछ घंटों के दौरान, नियमित रूप से नजर रखने के निर्देश दिए (अक्टूबर 2011)। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने तत्काल बुकिंग के लिए अग्रिम आरक्षण अवधि कम कर दी और डुप्लीकेट तत्काल टिकटें जारी करने की सुविधा भी वापस ले ली। आरक्षण इत्यादि खुलने के कुछ घंटों में एजेंटों द्वारा बुकिंग भी बंद कर दी गई।
2010-11 की प्रतिवेदन सं. 34 का 2.7	लम्बे रूट के गैर-युक्तिकीकरण के कारण हानि।	एक सुधारात्मक उपाय के रूप में, रेल प्रशासन ने अप्रैल 2011 से लम्बे रूट को युक्तिसंगत बनाया था।
2010-11 का 4.4	रेल प्रशासन डीगैसिंग की आवधिक ओवरहॉलिंग के लिए प्राप्त टैंक वैगनों पर ₹ 0.61 करोड़ के स्टेबलिंग प्रभार सहित खाली दुलाई प्रभार लगाने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप टैंक वैगनों (49791 दिन) के परिहार्य अवरोधन के कारण ₹ 18.71 करोड़ के संभावित आय की हानि हुई।	रेल प्रशासन द्वारा प्रेषण यार्डों/डिविज़नों को डीगैसिंग प्रमाण-पत्र के बिना टैंक वैगनों का प्रेषण न करने के निर्देश जारी किए गए थे। यातायात विभाग को तेल कम्पनियों द्वारा अनुचित तरीके से डीगैस करने वाले वैगनों के लिए खाली दुलाई प्रभार की सलाह दी गई थी।

25.02.2010 का पीडीए/एमवाईएस /स्पे-लेटर/659-660	अवकाश अवधि के दौरान रनिंग स्टाफ मूल वेतन के 30% की दर से अनुपस्थिति माईलेज भत्ते (एएमए) का हकदार है। तथापि, यह पाया गया कि एएमए की गणना मूल वेतन के 130% की दर की गई थी जिसके परिणामस्वरूप सितम्बर 2008 से सितम्बर 2010 के लिए ₹ 18.37 लाख का अधिक भुगतान हुआ।	"प्राइम" में आवश्यक परिवर्तन कर दिए गए थे।
---	--	--

1.10 पैराग्राफ जिन पर कार्रवाई टिप्पणी प्राप्त हुई/लम्बित है

भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक की रिपोर्ट में उल्लिखित सभी मुद्दों पर कार्यकारी की जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए, पीएसी ने निर्णय लिया (1982) कि भारत सरकार के संबंधित मंत्रालयों/विभागों को उसमें निहित सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारी कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) प्रस्तुत करनी चाहिए एवं 22 अप्रैल 1997 को संसद में प्रस्तुत अपनी नौवीं रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोक सभा) में पुनः इच्छा प्रकट की कि रिपोर्टों में सम्मिलित सभी पैराग्राफों पर, लेखापरीक्षा द्वारा विधिवत जांच किये गए सुधारात्मक/उपचारी एटीएन संसद के पटल पर रिपोर्ट को रखे जाने के बाद चार माह के अन्दर प्रस्तुत किये जाएंगे।

31 मार्च 2011 को समाप्त वर्ष तक भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक - संघ सरकार (रेलवे) की रिपोर्टों में सम्मिलित पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड (जून 2013) द्वारा प्रस्तुत किये गए एटीएन की स्थिति नीचे दी गई है:

तालिका 1.5

वर्ष	कुल पैरा	पैरा की संख्या जिस पर एटीएन को अन्तिम रूप दिया गया	पैराग्राफ की संख्या जिस पर एटीएन लम्बित है				
			प्राप्त नहीं हुए	एटीएन रेलवे बोर्ड को भेजी गई	जिस पर एटीएन	अन्ततः जाँच किये गए एटीएन	लेखापरीक्षा द्वारा जाँच के अधीन एटीएन
1997-98	96	95	0	1	0	0	1
1998-99	106	105	0	0	0	1	1
1999-00	101	100	0	0	1	0	1
2000-01	101	99	0	2	0	0	2
2001-02	101	93	0	5	3	0	8
2002-03	110	107	0	1	1	1	3
2003-04	114	105	0	5	3	1	9
2004-05	105	96	0	4	3	2	9
2005-06	138	124	0	6	2	6	14
2006-07	165	138	0	13	9	5	27
2007-08	172	138	0	13	15	6	34
2008-09	104	80	0	5	12	7	24
2009-10	59	22	0	17	9	11	37
2010-11	34	1	9	8	6	10	33
जोड़	1506	1303	9	80	64	50	203

वर्ष 2010-11 के लिए रिपोर्ट से संबंधित नौ पैराग्राफों के संबंध में एटीएन जून 2013 तक प्रस्तुत नहीं किए गए थे। इसके अलावा, लेखापरीक्षा द्वारा जाँच के लिए प्राप्त हुए 80 एटीएन पर्याप्त उपचारी कार्रवाई की कमी के कारण टिप्पणियों के साथ लौटा दिए गए। लेखापरीक्षा द्वारा जाँच किये गए, 64 एटीएन को रेल मंत्रालय द्वारा अभी अन्तिम रूप दिया जाना है। 50 मामलों में, कार्रवाई जो की गई बताई गई है, लेखापरीक्षा द्वारा जांच के अधीन है।