

## अध्याय 1: प्रस्तावना

### 1.1 अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन रूप रेखा

अनुपालन लेखापरीक्षा यह आश्वासन कि भारत के संविधान लागू विधियों, सहायक विधानों और अन्य नियमों एवं विनियमों का अनुपालन किया जा रहा है, प्राप्त करने के लिए लेखापरीक्षित इकाइयों के व्यय प्राप्तियों, परिसम्पत्तियों और देयताओं से संबंधित संव्यवहारों की संवीक्षा का उल्लेख करता है। इसमें क्या ये सार्वजनिक व्यय पर प्रभावी नियंत्रण और दुरुपयोग अपशिष्ट और हानि के प्रति सुरक्षा सुनिश्चित करते हैं को अभिनिश्चित करने के लिए सुसंगत नियमों की यथोष्टता, वैधानिकता, पारदर्शिता आदि की जांच भी शामिल है।

वर्ष 2012-13 से संबंधित रेल मंत्रालय और इसके क्षेत्रीय संरचनाओं द्वारा रेलवे बजट से किए गए लेन देनों की अनुपालन लेखापरीक्षा से उदभूत मामले इस अनुपालन लेखापरीक्षा में उजागर किए गए हैं।

यह प्रतिवेदन सामान्य: स्वीकृत लेखापरीक्षण मानकों को ध्यान में रख कर सार्वजनिक व्यय की प्रकृति, मात्र और आकार की सम्पूर्णता के संबंध में महत्वपूर्ण आर्थिकता के महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करता है और उन्नत अभिशासन तथा बेहतर वित्तीय प्रबन्धन सम्पादित करने के लिए दोषनिवारक कार्रवाई। तंत्र स्थापित करने में कार्यकारी की सहायता के लिए अभिप्रेत है। विशेषकर प्रतिवेदन सभी क्षेत्रीय रेलवे को शामिल करते हुए तीन चुने हुए थीम के निष्पादन/कार्यान्वयन की छानबीन करता है। इन लेखापरीक्षाओं के विस्तृत निष्कर्ष इस प्रतिवेदन में विभागवार प्रस्तुत किए गए हैं। इसके अतिरिक्त 17 अलग-अलग पैराग्राफों जिसमें तीन लम्बे पैराग्राफों के विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्ष सम्मिलित है, इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 से 5 तक विभागवार प्रस्तुत किए गए हैं। ये लेखापरीक्षित इकाई की जवाब देही बोर्ड स्तर पर पॉलिसी आर्म और क्षेत्रस्तर पर कार्यान्वयन एजेंसी दोनों के अनुसार बेहतर स्पष्टता में समर्थ बनाएंगे।

इस अध्याय के पैरा 1.2 से 1.5 में रेल मंत्रालय और इसके अधीनस्थ क्षेत्रीय कार्यालय की विस्तृत रूप रेखा, यूनिटों के चयन का आधार और लेखापरीक्षा जांच के लिए मुद्दे तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में लेखापरीक्षा टिप्पणियों के शामिल करने

के लिए प्रतिवेदन कार्यविधि प्रस्तुत है। पैरा 1.6 से 1.10 लेखापरीक्षा टिप्पणियों की रेल प्राधिकारियों से प्राप्त जवाब की तुलना में वर्षवार लम्बन का सार उपलब्ध कराता है और की गई वसूलियों और की गई महत्वपूर्ण उपचारी कार्रवाईयों के अनुसार लेखापरीक्षा के प्रभाव प्रस्तुत करते हैं।

## 1.2 लेखापरीक्षित इकाई

भारतीय रेल 665436 किमी की मार्ग लम्बाई (31 मार्च 2013 को) के साथ एक मल्टी-गेज, मल्टीट्रैक्शन प्रणाली है। वर्तमान में भारतीय रेल देश का एक प्रमुख परिवहन संगठन और एक प्रबन्धन के अन्तर्गत विश्व का एक सबसे बड़ा नेटवर्क है।

तालिका 1.1

	ब्राड गेज (1676 एमएम)	मीटर गेज (1000 एमएम)	नैरो गेज (762/610 एमएम)	जोड़
मार्ग किलोमीटर	57,140	5,999	2,297	64,436
संचलन रेल पथ कि.मी.	80,507	6,432	2,297	89,236
कुल रेल पथ कि.मी.	105,701	7,553	2,579	115,833
विद्युतीकृत मार्ग कि.मी.				20,884
विद्युतीकृत संचलन रेल पथ कि.मी.				38,236

भारतीय रेल प्रतिदिन लगभग 12,617 यात्री गाड़ियां और 7,421 मालगाड़ियां चलाता है। इसने 2012-13 के दौरान प्रत्येक दिन 23.07 मिलियन यात्रियों और 2.77 मिलियन टन माल ढोया। 31 मार्च 2013 को भारतीय रेल का नीचे तालिका में यथा दर्शित अवसंरचनात्मक परिसम्पत्तियों और चल स्टाक का स्वामित्व एवं अनुरक्षण था:

तालिका 1.2

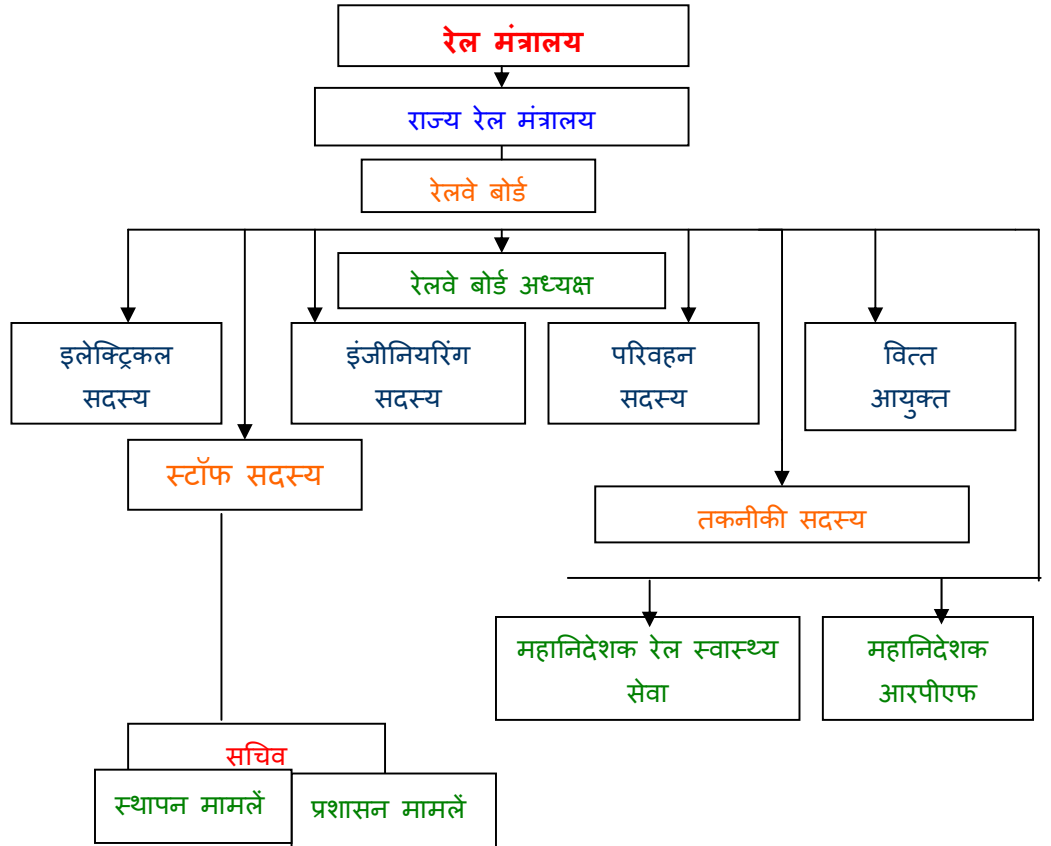
इंजन	9,956	याई	300
कोचिंग वाहन	63,870	माल शेड	2300
माल वैगन	2,44,731	मरम्मत शाला	700
माल वैगन	7,146	कार्य बल	1.31 मिलियन

स्रोत-भारतीय रेल वर्ष बुक 2012-13 और भारतीय रेलवेज वेबसाइट

### संगठन ढांचा

रेलवे बोर्ड में रेल मंत्री को रिपोर्ट करने वाले चेयरमैन की अध्यक्षता में सदस्य (इलेक्ट्रिकल, मेकैनिकल, ट्रैफिक, स्टाफ, इंजीनियरिंग और वित्त आयुक्त) सम्मिलित हैं। यह सम्पूर्ण क्षेत्र में प्रचालनों, अनुरक्षण, वित्त और परिसम्पत्तियों की अधिप्राप्ति के सभी मामलों पर नीति निर्धारण और उनके कार्यान्वयन की निगरानी के लिए जिम्मेदार है। रेलवे बोर्ड यात्री किराए और माल टैरिफ के मूल्य नियमन के लिए जिम्मेदार है। प्रत्येक सदस्य के अधीन कार्यात्मक निदेशालय रेलवे प्रचालन का निर्णय लेने और निगरानी करने में सहायता प्रदान करता है।

फीगर 1.1



क्षेत्रीयस्तर पर 17 रेलवे जोन, एक शोध एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) नामतः अभिकल्प और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ, विशेष मशीनरी की खरीद के लिए कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन (काफमाउ); वाराणसी और चितरंजन में दो इंजन विनिर्माण यूनिटों (डीएलडब्ल्यू और सीएलडब्ल्यू);

कपुरथला, रायबरेली, पेराम्बुर में तीन कोच फैक्टरिया; पेलाटंका में एक हील और एकसल संयंत्र और पटियाला में डीजल आधुनिकीकरण कारखाना हैं।

मुख्यालय सहित रेलवे जोन के नाम और कुल मार्ग किलोमीटर नीचे दिए गए हैं:

**तालिका 1.3**

रेलवे	मुख्यालय	मार्ग कि.मी
मध्य	मुंबई	4,042
पूर्व	कोलकाता	2,546
पूर्व मध्य	हाजीपुर	3,706
पूर्वतट	भुवनेश्वर	2,655
उत्तर	नई दिल्ली	7,125
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3,151
पूर्वोत्तर	गोरखपुर	3,806
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगाव (गुवाहाटी)	3,965
उत्तर पश्चिम	जयपुर	5,527
दक्षिण	चैन्ने	5,079
दक्षिण मध्य	सिकन्दराबाद	5,852
दक्षिण पूर्व	कोलकाता	2,711
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2,488
दक्षिण पश्चिम	हुबली	3,327
पश्चिम	मुंबई	6,439
पश्चिम मध्य	जबलपुर	2,992
मेट्रो रेलवे	कोलकाता	25
<b>जोड़</b>		<b>65,436</b>

प्रत्येक जोन का अध्यक्ष महाप्रबन्धक होता है जिसकी सहायता विभाग के मुख्य प्रधान जैसे प्रचालन, वाणिज्यिक, इंजीनियरी, इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल, भंडार लेखा सिगनल एवं दूरसंचार, कार्मिक, संरक्षा, चिकित्सा आदि द्वारा की जाती है।

उपरोक्त के अतिरिक्त, रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत (31 मार्च 2013 को) कार्यरत 27 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) और 2 स्वायत्त निकाय हैं (एबी)। इन पीएसयू के प्रचालनों में विस्तृत स्पेक्ट्रम अर्थात् यात्री और माल कंटेनर सेवाओं से पट्टा वित्तपोषण, पर्यटन और खान-पान तक शामिल हैं।

### 1.3 समाकलित वित्तीय परामर्श और नियंत्रण

वित्त आयुक्त की अध्यक्षता वाले रेलवे बोर्ड और जोनल स्तर पर वित्त परामर्शदाता एवं मुख्य लेखाधिकारी क्षेत्रों में पूर्ण समाकलित वित्तीय परामर्श और नियंत्रण प्रणाली विद्यमान है। वित्तीय प्रधान परामर्श देने और सार्वजनिक राजकोष से व्यय वाले सभी प्रस्तावों की छान बीन करने के लिए जिम्मेदार हैं।

### 1.4 लेखापरीक्षा योजना

विस्तृत रूप से रेलवे की लेखापरीक्षा के लिए यूनिटों के चयन की योजना नियोजित बजट के स्तर, आबंटित और तैनात संसाधनों, आंतरिक नियंत्रण के साथ अनुपालन की सीमा प्रत्यायोजित शक्तियों का क्षेत्र, कार्य/क्रियाकलाप की संवेदनशीलता और नाजुकता, वाहय पर्यावरण घटकों के संबंध में जोखिम निर्धारण के आधार पर बनाई गई थी। पूर्व लेखापरीक्षा निष्कर्षों, लोक लेखा समिति की सिफारिशों, मीडिया रिपोर्टें जहां सुसंगत हैं पर भी विचार किया गया था।

ऐसे जोखिम निर्धारण के आधार पर कुल 18121 युनिटों में से रेलवे की 4526 लेखापरीक्षित इकाइयों की नमूना लेखापरीक्षा 2012-13 के दौरान की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना में विशेषकर अन्य बातों के साथ माल यातायात, रेलवे आय, अवसंरचनात्मक विकास, यात्री सुविधा क्रिया कलाप, परिसम्पत्ति प्रबन्ध, सामग्री प्रबन्धन और संरक्षा कार्य की नीति और इसके कार्यान्वयन के अनुसार महत्वपूर्ण स्वरूप के चयनित थीम पर फोकस किया गया। प्रत्येक अध्ययन के साथ विभाग निर्दिष्ट अध्यायों के अन्तर्गत प्रतिवेदित लेखापरीक्षा निष्कर्षों के आधार पर सिफारिशें/सुझाव हैं ताकि संबंधित प्राधिकारी नीति/स्कीम उद्देश्यों के अनुसार बेहतर परिणाम प्राप्त करने के लिए कार्रवाई कर सकते हैं।

‘भारतीय रेल में तुलासेतुओं के निष्पादन’ एवं ‘सामग्री आशोधन के अन्तर्गत कार्यान्वित कार्य’ पर विषयक लेखापरीक्षा के निष्कर्ष इस प्रतिवेदन में शामिल किए गए हैं। इसके अतिरिक्त, ‘महाकुंभ मेला 2013’ पर विषयक लेखापरीक्षा में

रेलवे की ओर से हुई चूक पर भी टिप्पणी की गई थी, इसके अलावा 17 अलग-अलग पैराग्राफ जिसमें तीन लम्बे पैराग्राफ भी सम्मिलित हैं, इस प्रतिवेदन में शामिल किए गए हैं।

### 1.5 रिपोर्टिंग

विषयक लेखापरीक्षा का आयोजन साम्पलिंग कार्यप्रणाली का उपयोग करके और सुसंगत अभिलेखों तथा रेलवे बोर्ड सहित क्षेत्रीय युनिटों के प्रलेखों तक पहुँच बनाते हुए सम्पूर्ण जोनल रेलवे में किया गया था। लेखापरीक्षा निष्कर्षों को संबंधित जोनल रेलवे को उनके जवाब के लिए जारी किए गए थे। इसी प्रकार, वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा से उदभूत लेखापरीक्षा टिप्पण/निरीक्षण प्रतिवेदन (आईआई)। विशेष पत्र उनके उत्तर प्राप्त करने के लिए सम्बद्ध वित्त और यूनिट के प्रधान को जारी किए गए थे। लेखापरीक्षा निष्कर्षों को की गई कार्रवाई के आधार पर या तो निपटाए गए थे अथवा अनुपालन के लिए आगे की कार्रवाई हेतु परामर्श दिया गया था। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा टिप्पणियां जिनका अनुपालन नहीं हुआ था, का निर्धारित अवधि के अन्दर उत्तर के लिए एफए एवं सीएओ और विभागाध्यक्षों को पृष्ठांकित प्रतियों सहित महाप्रबन्धक, जोनल रेलवे को संबोधित ड्राफ्ट पैराग्राफ के माध्यम से अनुवर्तन किया गया था। इन ड्राफ्ट पैराग्राफों में उठाए गए चयनित मुद्दे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उनके शामिल करने से पहले छह सप्ताह की अवधि में उनके उत्तर (लोक लेखासमिति द्वारा यथा निर्धारित) भेजने के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के साथ अनन्तिम पैराग्राफ के रूप में प्रारम्भ किए गए थे।

### 1.6 अनन्तिम पैराग्राफों के लिए मंत्रालय/विभाग के जवाब

अक्टूबर 2013 तक महाप्रबन्धक, रेलप्रशासन को कुल 80 ड्राफ्ट पैराग्राफ और 14 विषय लेखापरीक्षा जारी किए गए थे। केवल 23 मामलों में रेल प्रशासन के उत्तर प्राप्त हुआ था। जहां कहीं प्राप्त हुए, उत्तरों पर विचार करने के बाद 21 अनन्तिम पैराग्राफों (चार विषयक लेखापरीक्षा सहित) को अनुपालन लेखापरीक्षा में शामिल करने के लिए प्रस्ताव किया गया जो **21 फरवरी 2014 और 23 जून 2014** के बीच चेयरमैन, रेलवे बोर्ड, संबंधित सदस्यों और वित्त आयुक्त को भेजे

गए थे। रेल मंत्रालय ने जुलाई 2014 तक एक अनन्तिम पैराग्राफ का उत्तर दिया था।

### 1.7 जारी की गई, निपटाई गई और बकाया लेखापरीक्षा आपत्तियां

वर्ष 2012-13 के दौरान नमूना लेखापरीक्षा के परिणामों के आधार पर 4608 लेखापरीक्षा आपत्तियां जिनमें ` 20462.06 करोड़ वाली वित्तीय अनियमितताएं विशेष पत्रों, पार्ट-1 लेखापरीक्षा टिप्पणों और निरीक्षण रिपोर्टों के माध्यम से जारी की गई थी। इनके अलावा, पूर्व वर्षों से संबंधित 7233 लेखापरीक्षा आपत्तियां अग्रणीत थी। कुल 3781 लेखापरीक्षा आपत्तियों का निपटान अन्तर्ग्रस्त राशि की वसूली/वसूल करने के लिए रेल प्रशासन के सहमत होने अथवा दोषनिवारक/उपचारी कार्रवाई के बाद किया गया था। 31 मार्च 2013 को शेष 8060 बकाया लेखापरीक्षा आपत्तियों में ` 28548.38 करोड़ की राशि की वित्तीय अनियमितताएं अन्तर्ग्रस्त थी।

### 1.8 लेखापरीक्षा के मामलों पर वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2012-13 के दौरान विभिन्न जोनल रेलवे में ` 323.59 करोड़ के भाड़ और अन्य आय की उगाही के अवप्रभार, स्टॉक और अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के बकाया की वसूली न होने के मामले बताए हैं ` 248.62 करोड़ की राशि वसूली के लिए स्वीकार (` 98.14 करोड़ वसूल किया गया था और ` 150.48 करोड़ वसूल करने के लिए स्वीकार किया गया था, की गई थी। छः जोनल रेलवे ` 10 करोड़ से अधिक की वसूली के लिए लेखाबद्ध थे-पूर्व तट (` 84.38 करोड़), पूर्व मध्य (` 64.16 करोड़), उत्तर (` 28.01 करोड़), उत्तर मध्य (` 11.70 करोड़), पूर्वोत्तर सीमान्त (` 11.37 करोड़) और दक्षिणमध्य (` 11.16 करोड़)। ` 248.62 करोड़ की स्वीकृत वसूली की राशि में से ` 56.64 करोड़ की राशि ऐसे लेन-देन से संबंधित थी जो लेखा द्वारा पहले ही जांची गई थी और ` 151.32 करोड़ लेखा द्वारा जांच के इतर थी। लेखा द्वारा की गई और समीक्षा के परिणामस्वरूप अन्य ` 40.65 करोड़ वसूल किए गए/वसूली के लिए सहमत किए गए थे।

### 1.9 उपचारात्मक कार्रवाई

इसके अलावा रेलवे बोर्ड ने बेहतर और उन्नत अनुपालन के लिए 2012-13 के दौरान भाड़ा टैरिफ में उचित परिवर्तनों और अनुदेशों को जारी करके लेखापरीक्षा

टिप्पणियों के जवाब में उपचारी कार्रवाई प्रारम्भ की। कुछ महत्वपूर्ण मामलों को नीचे तालिका 1.4 में दर्शाया गया है:

**तालिका 1.4**

प्रतिवेदन का पैरा संख्या	लेखापरीक्षा टिप्पणियां	मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई
2008-09 का प्रतिवेदन सीए-19 का पैरा 6.2.2	सुरक्षित अभिरक्षा में भूमि के अभिलेखों को बनाने और रखने में सीआर प्रशासन की विफलता के कारण पिछले नौ वर्षों से 18.18 करोड़ की भूमि का त्याग नहीं हो पाया है।	रेलवे बोर्ड ने सीआर प्रशासन को आवश्यक अनुदेश जारी किया है (मई 2012) और निर्देश दिया कि यदि राज्य सरकार भूमि का अधिग्रहण करने के लिए अनिच्छुक है तो इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1038 में यथा अनुबद्ध थर्ड पार्टी को प्रस्ताव द्वारा उसे बेचने की कार्रवाई की जाए।
2008-09 का प्रतिवेदन सीए-19 का पैरा 6.1.1	रक्षा सारडिंग के लिए साइडिंग करार के मानक फार्मेट के अनुसार अनुरक्षण प्रभार का प्रत्येक पांच वर्षों के बाद फिर से मूल्यांकन करना चाहिए। सीआर प्रशासन द्वारा इस नियम की जानकारी न होने के परिणाम स्वरूप अनुरक्षण प्रभारों की कम वसूली हुई।	मुख्य अभियंता सीआर ने प्राइवेट और रक्षा साइडिंगों के करार का पुनरीक्षण करने और बकाया प्राप्यों की वसूली के लिए कार्य विधि का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए संबंधित विभाग को अनुदेश (मई 2012) जारी किया है। इसके अतिरिक्त कम वसूली की उगाही के लिए रक्षा प्राधिकारियों के साथ अनुवर्तन किया जा रहा है।
2008-09 का प्रतिवेदन सीए-19 का पैरा 6.4.2	एससीआर पटरियों के उतारने के लिए रेलवे की ओर से अनुचित योजना और सड़क द्वारा पटरियों के परिहार्य परिवहन के परिणामस्वरूप पर 4.25 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।	उपचारी उपाय के रूप में रेलवे बोर्ड ने एससीआर प्रशासन को उचित योजना सुनिश्चित करने और भविष्य में ऐसी घटना के रोक-थाम करने के लिए यथेष्ट कार्रवाई करने का अनुदेश दिया (फरवरी 2013)।
2008 का प्रतिवेदन सीए-6 का पैरा 3.1.8	एससीआर-मांग के निर्धारण के बिना स्टाफ क्वार्टरों के निर्माण पर निष्क्रिय व्यय। 47 स्टाफ क्वार्टरों को 3.17 करोड़ की	उपचारी उपाय के रूप में, रेलवे बोर्ड ने एससीआर को खराब योजना बनाने के लिए जिम्मेदारी नियत करने हेतु और स्टेशन जहां ज्यादा क्वार्टर हैं, में स्टाफ पदस्थापित करने का अनुदेश दिया। रेलवे



	लागत पर एससीआर द्वारा निर्मित किया गया।	बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को विद्यमान क्वार्टरों की विवेचनात्मक समीक्षा करने के लिए भी अनुदेश दिया (मई 2012)। क्वार्टरों की आवश्यकता का निर्धारण किसी परियोजना में नए क्वार्टरों के निर्माण से पूर्व डीआरएम के परामर्श से किया जाना चाहिए अनुमान में क्वार्टरों के लिए प्रावधान विद्यमान हो।
<b>2004 का सीए-8 का पैरा 3.13 (डीपी-01/2002-03)</b>	“निक्षेप कार्यों” के लिए कोडल प्रावधान के अनुपालन के लिए सीआर रेल प्रशासन की विफलता के परिणाम स्वरूप पार्टियों द्वारा किए निक्षेप के अधिक खर्च की वसूली नहीं हुई।	रेलवे बोर्ड ने ऐसे सभी मामलों का पुनरीक्षण करने और यह सुनिश्चित करने के लिए कि इंजीनियरिंग कोड पैरा संख्या 1134 और 1849 में यथा निर्धारित आवश्यक कार्रवाई की गई है के लिए सभी जोनल रेलवे को अनुदेश जारी किए। बोर्ड ने सभी संबंधित रेलवे को कड़े अनुदेश भी जारी किए कि कोडल प्रावधानों के अननुपालन को गंभीरता से लिया जाएगा और जिम्मेदारी तय की जाएगी। वर्तमान मामले में लेखापरीक्षा द्वारा इंगित राशि का 75 प्रतिशत सीआर प्रशासन द्वारा वसूला गया है।
<b>डीपी-03/2012/ईसीआर</b>	नियमों के अनुसार जहां बहु इंजनों द्वारा वैगनों का स्थापन और/अथवा वापसी की जाती है साइडिंग प्रभागों का परिकलन बहु इंजनों को ध्यान में रख कर किया जाता है। इसके विपरीत एकल इंजनका प्रयोग करते हुए साइडिंग प्रभागों के गलत नियतन के कारण रेलवे को 14.59 करोड़ की हानि हुई।	ईसीआर प्रशासन ने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार किया और प्रचालन विभाग को निर्दिष्ट साइडिंग में वैगनों के स्थापन और/अथवा वापसी के लिए प्रयुक्त इंजनों की संख्या अधिसूचित करने के लिए अनुदेश दिया (जुलाई 2012)। ऐसी अधिसूचना के बाद साइडिंग प्रभाग इस ओर से संशोधित होंगे और डिविजन को तदनुसार साइडिंग प्रभागों के शुद्ध परिकलन और उद्ग्रहण के लिए परामर्श दिया जाएंगे। संबंधित डिविजन को पूर्व में नियत साइडिंग प्रभागों के संशोधन के

		बाद कम प्रभारों की उगाही के लिए भी परामर्श दिये गए थे।
<b>विशेष पत्र/ एसईसीआर दिनांक 24.03.2011</b>	एसईसीआर-रैंकों के स्थापन के रूप में डिपो स्टेशन की बजाय सर्विंग स्टेशन से साइडिंग प्रभारों के गलत नियतन को डिपो स्टेशन से किया गया था। इसके कारण साइडिंग प्रभारों की कम वसूली के संबंध में एसईसीआर को ` 30.24 लाख की हानि हुई।	एसईसीआर प्रशासन ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया (मई 2013) और शुद्ध साइडिंग प्रभारों के क्रियान्वयन के लिए नया "टाइम एण्ड मोशन अध्ययन" करना सुनिश्चित किया।
<b>विशेष पत्र/ एसईसीआर दिनांक 28.09.2010</b>	एसईसीआर - भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) को गाड़ी भार लाभ की अनियमित मंजूरी के कारण ` 0.83 करोड़ की हानि हुई।	एसईसीआर प्रशासन ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया और बताया (दिसम्बर 2010) कि कम वसूली की उगाही के लिए एफसीआई के प्रति ऋण लिए गया है।
<b>भाग I निरीक्षण रिपोर्ट/एसईसी आर दिनांक 21.03.2012</b>	एसईसीआर - विभिन्न स्थानों से कोटमा स्टेशन को बुक किए गए इनवर्ड पार्सल चिरमिरी स्टेशन तक अधिक ढोए गए थे।	एसईसीआर प्रशासन ने संबंधित विभाग को अतिरिक्त सावधानी बरतने एवं पार्सल को उतारने की व्यवस्था करने और भविष्य विफल होने पर पार्सलों के अधिक ढोने से बचने के लिए अनुदेश जारी किए (मार्च 2013) जिसमें मामले को गंभीरता से लिया जाएगा।

### 1.10 पैराग्राफ जिन पर कृत कार्रवाई टिप्पणी प्राप्त हुई/ लम्बित है

भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में उठाए गए सभी मुद्दों पर कार्यकारी की जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए पीएसी ने निर्णय लिया (1982) कि भारत सरकार के संबंधित मंत्रालय/विभागों को उनको निहित सभी पैराग्राफों पर दोष निवारक/उपचारी कृत कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) भेजना चाहिए और 22 अप्रैल 1997 को संसद में प्रस्तुत अपनी नौवीं रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोक सभा) में इच्छा व्यक्त की कि प्रतिवेदनों में शामिल सभी पैराग्राफों पर लेखापरीक्षा द्वारा विधिवत पुनरीक्षित दोष निवारक/उपचारी एटीएन संसद के पटल पर रिपोर्ट प्रस्तुत करने के बाद चार महीने के अन्दर भेजा जाए।

31 मार्च 2012 को समाप्त वर्ष तक भारत के नियंत्रक-महा लेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेलवे) में शामिल पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड द्वारा भेजे गए एटीएन की स्थिति नीचे दी गई है:-

तालिका 1.5

वर्ष	रिपोर्ट में सम्मिलित कुल पैरा	पैरा की सं. जिन पर एटीएन को अंतिम रूप दिया गया	पैराग्राफों की संख्या जिन पर एटीएन लम्बित हैं				
			प्राप्त नहीं हुए	एटीएन पर टिप्पणियां रेलवे बोर्ड को भेजी गईं।	जिन टिप्पणियों से पुनरीक्षित एटीएन	अंतिम रूप से पुनरीक्षित एटीएन	लेखापरीक्षा के सत्यापन के अधीन एटीएन
1997-98	96	95	0	0	0	1	1
1998-99	106	105	0	0	0	1	1
2000-01	101	99	0	1	0	1	1
2001-02	101	97	0	3	0	1	4
2002-03	110	109	0	0	0	1	1
2003-04	114	111	0	2	0	1	3
2004-05	105	101	0	2	0	2	4
2005-06	138	129	0	7	0	2	9
2006-07	165	160	0	4	0	1	5
2007-08	172	166	0	4	0	2	6
2008-09	104	96	0	4	1	3	8
2009-10	59	45	0	9	1	4	14
2010-11	34	13	0	12	0	9	21
2011-12	28	1	11	7	2	7	16
<b>जोड़</b>	<b>1433</b>	<b>1327</b>	<b>11</b>	<b>55</b>	<b>4</b>	<b>36</b>	<b>95</b>

वर्ष 2011-12 के प्रतिवेदन से संबंधित 11 पैराग्राफों के संबंध में एटीएन चार महीनों की निर्धारित अवधि के अन्दर नहीं प्राप्त हुए थे। लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षण के लिए प्राप्त 52 एटीएन यथेष्ट उपचारी कार्रवाई के अभाव के लिए टिप्पणियों सहित वापस किए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षित चार एटीएन को अभी रेल मंत्रालय द्वारा अंतिम रूप दिया जाना है। 36 मामलों में कार्रवाई की गई बताई गई, लेखापरीक्षा के सत्यापन के अधीन है।