

अध्याय 1: प्रस्तावना

1.1 लेखापरीक्षा प्रतिवेदन रूपरेखा

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय (अखिल भारतीय क्षेत्रीय रेलों सहित रेलवे बोर्ड) के नियंत्रण के अंतर्गत लेखापरीक्षित इकाईयों के व्यय, प्राप्तियों, परिसम्पत्तियों और देयताओं से संबंधित संव्यवहारों की संवीक्षा शामिल है। इसमें सार्वजनिक व्यय पर प्रभावी नियंत्रण तंत्र के निर्वाह तथा परिचालन तथा दुरुपयोग, अपशिष्ट तथा हानि के प्रति सुरक्षा के लिए सुसंगत नियमों की यथेष्टता वैधानिकता, पारदर्शिता इत्यादि की जाँच शामिल है।

मार्च 2015 को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में छः अध्याय समाविष्ट हैं जिसमें से यह अध्याय प्रवृत्ति में प्रस्तावनारूप है तथा आपस में जुड़ी (क्रॉस कटिंग) प्रवृत्ति के विषयों को भी कवर करता है। अन्य चार अध्यायों में चार विभागों यथा, यातायात-वाणिज्यिक और प्रचालन; इलेक्ट्रिकल-सिग्नलिंग और दूरसंचार इकाईयां; यांत्रिक-क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशालाएं/उत्पादन इकाईयां तथा आईआर की इंजीनियरिंग से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष समाविष्ट हैं। अध्याय 6, भारतीय रेलवे में आपदा प्रबंधन, जिसमें भारतीय रेलवे की आपदा प्रबंधन योजना के प्राप्तता एवं कार्यान्वयन पर ध्यान केन्द्रित किया गया है।

यह प्रतिवेदन महत्वपूर्ण विषय-वस्तु के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करता है जो उन्नत निष्पादन तथा बेहतर वित्तीय प्रबंधन सम्पादित करने के लिए सुधारात्मक कार्रवाई स्थापित करने में कार्यकारी की सहायता के लिए अभिप्रेत है। सभी क्षेत्रीय रेलों को कवर करने वाली निम्नलिखित पाँच समीक्षा के विस्तृत निष्कर्ष, इस प्रतिवेदन में विभागवार प्रस्तुत किए गए हैं:

- (i) भारतीय रेल में स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का उन्नयन;
- (ii) भारतीय रेल पर सिग्नलिंग उत्पादन इकाईयों का प्रचालन, उनके आधुनिकीकरण सहित;
- (iii) भारतीय रेल की यांत्रिकी कार्यशालाओं में श्रमशक्ति प्रबंधन;
- (iv) भारतीय रेल में मानव-रहित लेवल क्रॉसिंग का उन्मूलन; और
- (v) भारतीय रेल में स्टोन बैलास्ट की अधिप्राप्ति तथा उपयोग।

इसके साथ-साथ, संबंधित क्षेत्रों को कवर करने वाले 32 अलग-अलग पैराग्राफ में समाविष्ट विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्ष इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 से 5 में विभाग वार प्रस्तुत किए गए हैं।

1.2 अध्याय रूपरेखा

इस अध्याय (अध्याय 1) के पैरा 1.2 से 1.5 में रेल मंत्रालय और इसके अधीनस्थ क्षेत्रीय कार्यालयों की व्यापक प्रोफाइल, इकाईयों के चयन का आधार और लेखापरीक्षा जाँच के लिए मुद्दे तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में लेखापरीक्षा अवलोकनों के शामिल करने के लिए प्रतिवेदन कार्यविधि प्रस्तुत है। पैरा 1.7 से 1.11 अंतिम पैराग्राफ के लिए रेल प्राधिकारियों से प्राप्त जवाब; लेखापरीक्षा अवलोकनों के वर्षवार लंबन का सार; तथा की गई वसूलियों और की गई उपचारात्मक कार्रवाईयों के अनुसार लेखापरीक्षा के प्रभाव को कवर करते हैं।

1.3 लेखापरीक्षित इकाई

भारतीय रेल 66,030 किमी की कुल मार्ग लम्बाई (31 मार्च 2015) के साथ एक मल्टी-गेज, मल्टी-ट्रैक्शन प्रणाली है। वर्तमान में, भारतीय रेल देश का एक प्रमुख परिवहन संगठन और एक प्रबंधन के अन्तर्गत विश्व का सबसे बड़ा नेटवर्क है।

तालिका 1.1

	ब्रॉड गेज (1676 एमएम)	मीटर गेज (1000 एमएम)	नैरो गेज (762/610 एमएम)	जोड़
मार्ग किलोमीटर	58,825	4,908	2,297	66,030
चालू रेल पथ किमी	83,266	5,240	2,297	90,803
कुल रेल पथ किमी	1,09,535	5,929	2,532	1,17,996
विद्युतीकृत मार्ग किमी	22,224	-	-	22,224
विद्युतीकृत चालू रेलपथ किमी	41,038	-	-	41,038

भारतीय रेल प्रतिदिन 13,098 यात्री गाड़ियां और 9,202 मालगाड़िया चलाता है। इसने 2014-15 के दौरान प्रत्येक दिन 22.53 मिलियन यात्रियों और 3.00 मिलियन टन माल ढोया। 31 मार्च 2015 को भारतीय रेल के पास 1.33 मिलियन कार्य बल है तथा नीचे तालिका में यथा दर्शित अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियों तथा चल स्टॉक को बनाए हुए है:

तालिका 1.2

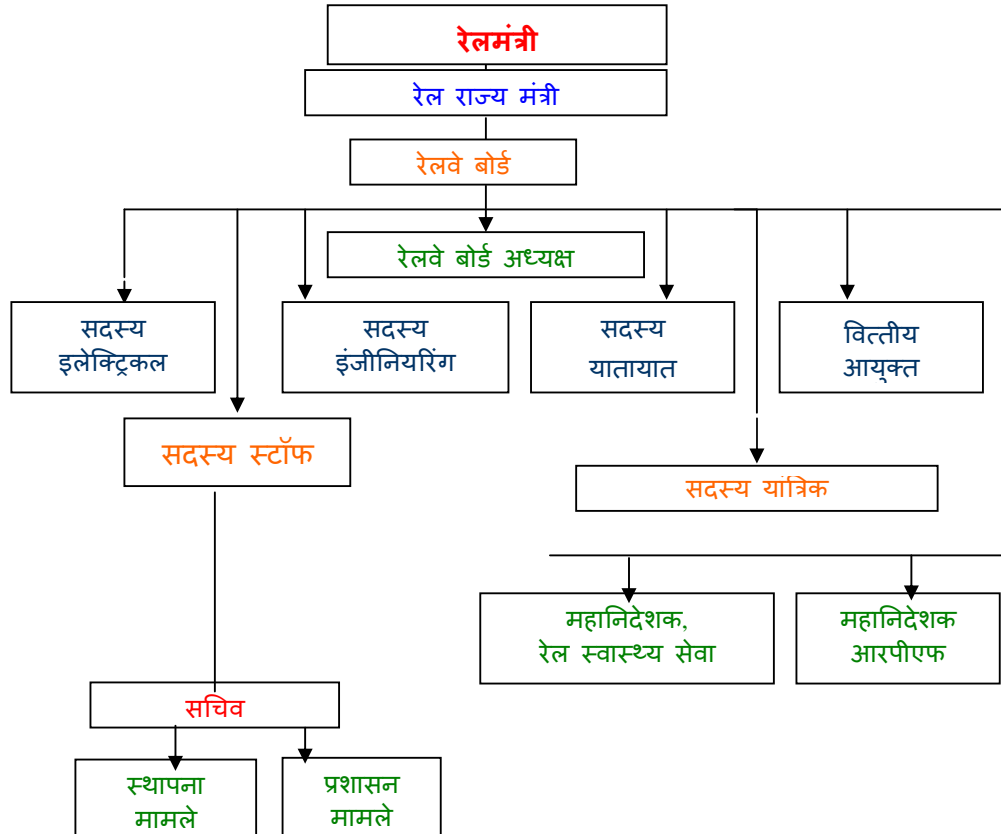
इंजन	10,773
कोचिंग वाहन	68,558
माल वैगन	2,54,006
स्टेशन	7,137

स्त्रोत - भारतीय रेल वर्ष बुक 2014-15 तथा भारतीय रेल की वेबसाइट

संगठन ढांचा

भारतीय रेल का संगठन ढांचा निम्नलिखित रूप में दर्शाया गया है:

चित्र 1.1



रेल मंत्रालय (एमओआर), भारत सरकार का एक मंत्रालय, देश के रेल परिवहन के लिए उत्तरदायी है। इसकी अध्यक्षता केन्द्रीय रेल मंत्री (एक कैबिनेट मंत्री) द्वारा की जाती है। मंत्रालय में एक रेल राज्य मंत्री भी होता है।

रेलवे बोर्ड (आरबी) जो भारतीय रेल का उच्चतम निकाय है, रेल मंत्री को रिपोर्ट करता है। आरबी की अध्यक्षता पाँच सदस्य (इलेक्ट्रिकल, यांत्रिकी, परिवहन, स्टॉफ, इंजीनियरिंग) तथा एक वित्तीय आयुक्त सम्मिलित, चेयरमैन, रेलवे बोर्ड द्वारा की जाती है। यह सम्पूर्ण क्षेत्रों में प्रचालनों, अनुरक्षण, वित्त और परिसंपत्तियों की निगरानी के लिए जिम्मेदार है। रेलवे बोर्ड यात्री किराए और माल टैरिफ के मूल्य विनियमन के लिए जिम्मेदार है।

प्रत्येक सदस्य के अधीन कार्यात्मक निदेशालय रेल प्रचालन का निर्णय लेने और निगरानी करने में सहायता प्रदान करता है।

क्षेत्रीय स्तर पर, 17 रेलवे जोन, एक शोध एवं मानक संगठन नामतः शोध, अभिकल्प तथा मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ; विशेष मशीनरी की खरीद के लिए कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन (काफमाऊ); दो इंजन विनिर्माण इकाईयां (डीजल रेल इंजन कारखाना डीएलडब्ल्यू तथा चितरंजन रेल इंजन कारखाना-सीएलडब्ल्यू) क्रमशः वाराणसी और चितरंजन में; कपूरथला रायबरेली और पैराम्बूर में तीन कोच फैक्टरियां; येलहंका में एक व्हील और एक्सल संयंत्र तथा पटियाला में डीजल आधुनिकीकरण कारखाना है।

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

तालिका 1.3

रेलवे	मुख्यालय	मार्ग किमी
मध्य	मुम्बई	4,042
पूर्व	कोलकाता	2,666
पूर्व मध्य	हाजीपुर	3,791
पूर्व तट	भुवनेश्वर	2,679
उत्तर	नई दिल्ली	7,221
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3,216

पूर्वोत्तर	गोरखपुर	3,869
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगांव (गुवाहटी)	3,996
उत्तर पश्चिम	जयपुर	5,554
दक्षिण	चेन्नई	5,079
दक्षिण मध्य	सिकंदराबाद	5,922
दक्षिण पूर्व	कोलकाता	2,722
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2,489
दक्षिण पश्चिम	हबली	3,322
पश्चिम	मुम्बई	6,440
पश्चिम मध्य	जबलपुर	2,995
मैट्रो रेलवे	कोलकाता	27
जोड़		66,030

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

उपरोक्त के अतिरिक्त, रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत (31 मार्च 2015 को) कार्यरत 35 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) और दो स्वायत्त निकाय (एबी) हैं। इन पीएसयूज के प्रचालनों में विस्तृत स्पेक्ट्रम अर्थात् यात्री और माल कंटेनर सेवाओं से पट्टा वित्तपोषण, पर्यटन और खान-पान तक शामिल है।

1.4 समाकलित वित्तीय परामर्श और नियंत्रण

वित्त आयुक्त की अध्यक्षता वाले रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय स्तर पर वित्त परामर्शदाता एवं मुख्य लेखापरीक्षा 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 है।

1.5 लेखापरीक्षा योजना

विस्तृत रूप से रेलवे की लेखापरीक्षा के लिए इकाईयों के चयन की योजना योजनाबद्ध बजट के स्तर, आवंटित और तैनात संसाधनों, आंतरिक नियंत्रण के

साथ अनुपालन की सीमा, प्रत्यायोजित शक्तियों का क्षेत्र, कार्य/क्रियाकलाप की संवेदनशीलता तथा कोमलता, बाह्य पर्यावरण घटकों के संबंध में जोखिम निर्धारण के आधार पर बनाई गई थी। पूर्व लेखापरीक्षा निष्कर्षों, लोक लेखा समिति की सिफारिशों, मीडिया रिपोर्टों, जहां सुसंगत है, पर भी विचार किया गया था।

ऐसे जोखिम निर्धारण के आधार पर कुल 18,505 इकाईयों में से रेलवे की 4,498 लेखापरीक्षा इकाईयों की नमूना लेखापरीक्षा 2014-15 के दौरान की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना में विशेषकर अन्य बातों के साथ माल यातायात, आय, अवसंचरणात्मक विकास, यात्री सुविधा क्रिया कलाप, परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और संरक्षा कार्य की नीति और इसके कार्यान्वयन के अनुसार मत्वपूर्ण स्वरूप की चयनित समीक्षा/लंबे पैराग्राफ पर केन्द्रित किया गया। प्रत्येक अध्ययन के साथ विभाग निर्दिष्ट अध्यायों के अन्तर्गत प्रतिवेदित लेखापरीक्षा निष्कर्षों के आधार पर सिफारिशें/सुझाव है।

1.6 रिपोर्टिंग

इन विषयों की लेखापरीक्षा का आयोजन संपत्ति कार्यप्रणाली का उपयोग करके और सुसंगत अभिलेखों तथा रेलवे बोर्ड सहित क्षेत्रीय इकाईयों के प्रलेखों तक पहुँच बनाते हुए सम्पूर्ण क्षेत्रीय रेलवे में किया गया था। लेखापरीक्षा निष्कर्षों को संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को उनके जवाब के लिए जारी किए गए थे। इसी प्रकार, वाऊचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा से निकाले गए लेखापरीक्षा टिप्पण/निरीक्षण प्रतिवेदन (आईआर)/विशेष पत्र उनके उत्तर प्राप्त करने के लिए सम्बंधित वित्त और इकाई के प्रधान को जारी किए गए थे। लेखापरीक्षा निष्कर्षों को की गई कार्रवाई के आधार पर या तो निपटाया गया अथवा अनुपालन के लिए आगे की कार्रवाई हेतु परामर्श दिया गया। 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 महाप्रबंधन, क्षेत्रीय रेलवे को संबोधित ड्राफ्ट पैराग्राफ के माध्यम से अनुवर्तन किया गया। 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 अनंतिम पैराग्राफ के रूप में प्रारंभ किए गए।

1.7 अनंतिम पैराग्राफों के लिए मंत्रालय/विभाग का जवाब

दिसम्बर 2015 तक संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को महाप्रबंधको को विषयगत लेखापरीक्षाओं के साथ कुल 147 ड्राफ्ट पैराग्राफ जारी किए गए। रेल प्रशासन से प्राप्त उत्तरों को ध्यान में रखते हुए, लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में शामिल करने हेतु प्रस्तावित 37 अनंतिम पैराग्राफों (सम्पूर्ण क्षेत्रीय रेलवे को कवर करने वाली पाँच समीक्षा सहित) **13 अगस्त 2015 तथा 14 मार्च 2016** के बीच रेलवे के अध्यक्ष, संबंधित सदस्य एवं वित्तीय आयुक्त को भेजा गया था। 31 मार्च 2016 को, रेलवे बोर्ड के उत्तर दो अनंतिम पैराग्राफों के संबंध में प्राप्त किए गए हैं। इन दो पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड की अभ्युक्तियां सुसंगत पैराग्राफ में शामिल की गई हैं।

1.8 जारी की गई, निपटाई गई और बकाया लेखापरीक्षा आपत्तियां

वर्ष 2014-15 के दौरान नमूना लेखापरीक्षा के परिणामों के आधार पर 4,446 लेखापरीक्षा आपत्तियां जिनमें ₹ 13,596.99 करोड़ वाली वित्तीय अनियमितताएं विशेष पत्रों, पार्ट-1 लेखापरीक्षा टिप्पणों और निरीक्षण रिपोर्टों के माध्यम से जारी की गई थी। इसके अलावा, पूर्व वर्षों से संबंधित 8,372 लेखापरीक्षा आपत्तियां अग्रणीत थी। कुल 4193 लेखापरीक्षा आपत्तियों का निपटान अन्तर्गत राशि की वसूली/वसूल करने के लिए रेल प्रशासन के सहमत होने अथवा सुधारात्मक/उपचारी कार्रवाई के बाद किया गया था। 31 मार्च 2015 को शेष 8625 लेखापरीक्षा आपत्तियों में ₹ 37,569.82 करोड़ की राशि की वित्तीय अनियमितताएं अन्तर्गस्त थी।

1.9 लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2014-15 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में ₹ 4160.21 करोड़ के भाड़े और अन्य आय की उगाही के कम प्रभार स्टाफ और अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के बकाया की वसूली न होने के मामले बताए हैं। ₹ 234.46 करोड़ की राशि वसूली के लिए स्वीकार (₹ 101.26 करोड़ वसूल किया गया था और ₹ 133.20 करोड़ करने के लिए स्वीकार किया गया था) की गई थी। 10 क्षेत्रीय रेलवे ₹ 5 करोड़ से अधिक की वसूली के लिए लेखाबद्ध थे - पूमरे (₹ 123.86 करोड़); दपूरे (₹ 21.26 करोड़); उरे (₹ 17.22 करोड़); उपूरे (₹ 14.70 करोड़); उपरे (₹ 11.07 करोड़); दमरे (₹ 9.18 करोड़); परे (₹ 8.45 करोड़); पूसीरे (₹ 7.21 करोड़); पूरे (₹ 5.36 करोड़) तथा दरे (₹ 5.34 करोड़)। ₹ 234.45 करोड़ की स्वीकृत वसूली की

राशि में से ₹ 60.03 करोड़ की राशि ऐसे लेन-देन से संबंधित थी जो लेखा द्वारा पहले की जांची गई थी और ₹ 174.11 करोड़ लेखा विभाग द्वारा जांच से भिन्न थी। लेखा विभाग द्वारा की गई और समीक्षा के परिणामस्वरूप अन्य ₹ 0.32 करोड़ वसूल किए गए/वसूली के लिए सहमत किए गए।

1.10 उपरात्मक कार्रवाई

इसके अवाला रेलवे बोर्ड ने बेहतर और उन्नत अनुपालन के लिए 2013-14 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 की पैरा संख्या	पैरा का सार	प्रक्रिया में परिवर्तन/प्रभावित नियम
मई 2013 का निरीक्षण प्रतिवेदन भाग I	सहायक नर्सिंग (एएनओ) अधिकारी को नर्सिंग भत्ते का अनियमित भुगतान रेलवे बोर्ड पत्र दिनांक 4/12/1996 तथा 1/8/1997 के अनुसार, नर्सिंग भत्ता, नर्सिंग स्टाफ (अराजपत्रित) को रात्रि ड्यूटी तथा अन्य कार्यकारी परिस्थितियों के बदले में क्षतिपूर्ति के रूप में दिया जाता है। यह रात्रि ड्यूटी भत्ते के लिए हकदार नहीं होगा। एएनओ, डिविजनल अस्पताल में काम करने वाला राजपत्रित अधिकारी ₹ 4000 प्रति महीने की दर पर नर्सिंग भत्ता ले रहा था।	रेलवे बोर्ड ने 13.5.2014 को नया स्पष्टीकरण जारी करते हुए बताया कि एएनओ नर्सिंग भत्ते के अधिकारी नहीं होते, क्योंकि नर्सिंग सेवाओं के निरीक्षण में नर्सिंग गतिविधियां शामिल नहीं होती।
2003 की सम्पूर्ण क्षेत्रीय रेलवे को कवर करने वाले	लेखापरीक्षा द्वारा यह देखा गया कि वह आधार जिस पर मद को 'ए' या 'सी' प्रमाणपत्र (पीएसी) के रूप में	रेलवे बोर्ड ने अनुदेश जारी की कि यह सुनिश्चित करना चाहिए कि वह आधार जिस पर मद

प्रतिवेदन सं. 25 का पैरा 5.1	पेश किया गया था, अभिलेख में उपलब्ध नहीं है।	को स्वामित्व मद के रूप में पेश किया गया है तथा वह प्रयास जो मद के लिए और स्रोतों को विकसित करने के लिए किए जा रहे हैं/किए जा चुके हैं, मांगकर्ता अभिलेखों में अनुरक्षित किए जा रहे हैं।
2009-10 की प्रतिवेदन संख्या सीए11 का 3.2.3 अनुपयुक्त योजना के कारण परिसम्पत्तियों की निष्क्रियता	परे प्रशासन को कार्यों की योजना तथा निष्पादन के लिए एक परिशोधित प्रक्रिया विकसित करने की आवश्यकता है जिसका महत्वपूर्ण प्रभाव “क्रान्तिक पथ” को पहचानने के जरिए परिचालन संबंधी क्षमता पर पड़ता है ताकि देरियों तथा बाद में मँहगे परिवर्तनों को टालने के लिए समयोचित कार्रवाई की जा सके।	रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को परियोजना के योजना तथा निष्पादन में फ्लिप-फ्लाप को टालने का सुझाव (जनवरी 2015) दिया जिसका महत्वपूर्ण प्रभाव परियोजना की संकल्पना के चरण पर ही “क्रान्तिक पथ” को पहचानने के जरिए परिचालन संबंधी क्षमता पर पड़ता है।

1.11 पैराग्राफ जिन पर की गई कार्रवाई टिप्पणी प्राप्त हुई/लंबित है

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

31 मार्च 2014 को समाप्त वर्ष तक भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेलवे) में शामिल पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड द्वारा भेजे गए (मार्च 2016) 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 लंबित है				
			प्राप्त नहीं हुए	एटीएन जिन पर टिप्पणियां बोर्ड को भेजी गईं	रेलवे से पुनरीक्षित एटीएन	अंतिम रूप से लेखापरीक्षा के सत्यापन के अधीन एटीएन	जोड़
1998-99	106	105	0	1	0	0	1
2000-01	101	100	0	0	0	1	1
2001-02	101	100	0	0	0	1	1
2002-03	110	109	0	1	0	0	1
2003-04	114	112	0	2	0	0	2
2005-06	138	133	0	4	0	1	5
2006-07	165	163	0	2	0	0	2
2007-08	172	171	0	1	0	0	1
2008-09	104	102	0	1	1	0	2
2009-10	59	56	0	2	0	1	3
2010-11	34	24	0	6	1	3	10
2011-12	29	11	0	13	1	4	18
2012-13	30	9	0	16	1	4	21
2013-14	47	0	26	5	1	15	47
कुल	1310	1195	26	54	5	30	115

वर्ष 2013-14 के प्रतिवेदन से संबंधित 26 पैराग्राफों के संबंध में एटीएन चार महीनों की निर्धारित अवधि के अन्दर नहीं प्राप्त हुए थे। लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षण के लिए प्राप्त 54 एटीएन यथेष्ट उपचारी कार्रवाई के अभाव के लिए टिप्पणियों सहित वापस किए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षित पाँच एटीएन को अभी रेल मंत्रालय द्वारा अंतिम रूप दिया जाना है। 30 मामलों में कार्रवाई की गई बताई गई, लेखापरीक्षा के सत्यापन के अधीन है।