अध्याय 1 - प्रस्तावना

1.1 लेखापरीक्षित संस्थान प्रोफाइल

भारतीय रेल एक मल्टी-गेज, मल्टी-कर्षण प्रणाली है जिसकी कुल रूट लंबाई 67,415 कि.मी. है (31 मार्च 2019 को)। भारतीय रेल में रूट/ट्रैक की लंबाई से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण सांख्यिकी[1] निम्नानुसार है:

तालिका 1.1

विवरण	ब्रॉड गेज़ (1,676 मि.मी.)	मीटर गेज़ (1,000 मि.मी.)	नेरो गेज़ (762/610 मि.मी.)	कुल
रूट किलोमीटर[2]	62,891	2,839	1,685	67,415
ट्रैक किलोमीटर[3]	1,18,857	2,863	1,822	1,23,542
विद्युतीकृत रूट किलोमीटर	34,319	-	-	34,319

भारतीय रेल प्रतिदिन[4] 13,523 यात्री ट्रेनों और 9,146 मालगाड़ियों का परिचालन करती है। 2018-19 के दौरान इसने प्रतिदिन 23.12 मिलियन यात्रियों और 3.36 मिलियन टन माल का वहन किया। 31 मार्च 2019 को भारतीय रेल में 12.27 लाख कार्यबल था और निम्नलिखित अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियों और चल स्टॉक का रख-रखाव किया:

तालिका 1.2

अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियां/चल स्टॉक	संख्या
लोकोमोटिव	12,147
कोचिंग वाहन	74,003
माल ढुलाई वैगन	2,89,185
स्टेशन	7,321

---

[1] स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2018-19

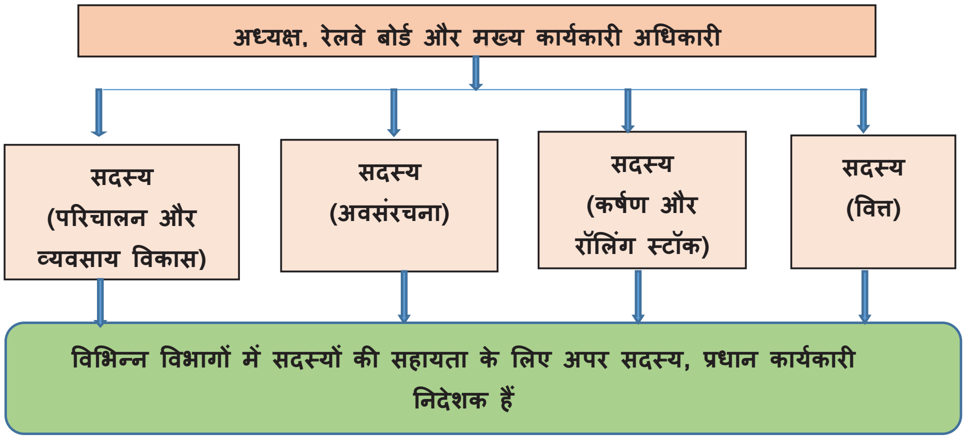
[2] रेलवे के दो बिंदुओं के बीच दूरी, उनसे जुड़ने वाली लाइनों, सिंगल लाइन, दोहरी लाईन आदि की संख्या पर ध्यान न देते हुए।

[3] सभी चालू ट्रैक और साइडिंगों, यार्डों आदि के ट्रैक

[4] स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2018-19

रेल मंत्रालय (एमओआर) की अध्यक्षता एक केंद्रीय रेल मंत्री (केबिनेट मंत्री) और एक 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 अर्थात सदस्य (संचालन और व्यवसाय विकास), सदस्य (अवसंरचना), सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) तथा सदस्य (वित्त)[5] 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।

रेलवे बोर्ड की संगठनात्मक संरचना[6] 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।

---

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

[6] रेल मंत्रालय का 2020 का कार्यालय आदेश सं. 64, दिनांक 8 सितम्बर 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।

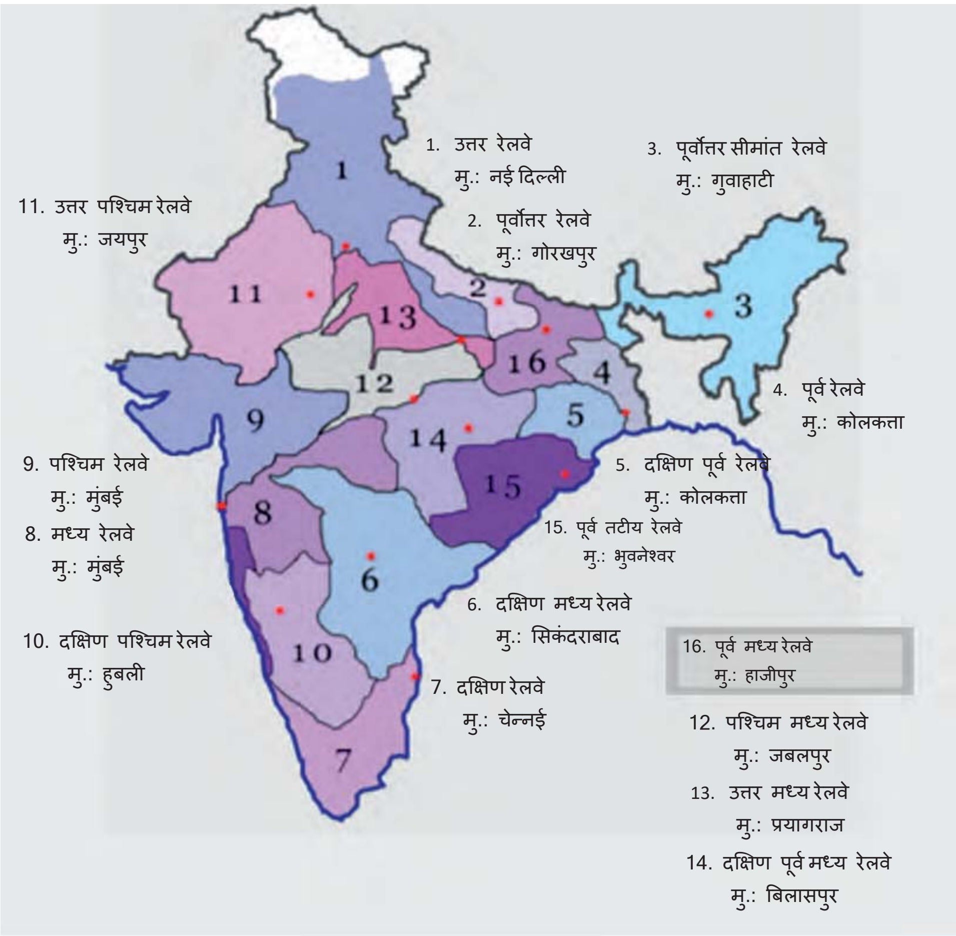
इसके अलावा, मानव संसाधन, संरक्षा, सुरक्षा, स्वास्थ्य, योजना, अवसंरचना, सतर्कता, दक्षता एवं अनुसंधान, सार्वजनिक संबंध, धरोहर, रूपांतरण कक्ष, निगमित समन्वय वह निदेशालय है जो सीधे अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी को रिपोर्ट करते हैं। इन निदेशालयों की अध्यक्षता अपर सदस्य एवं प्रधान कार्यकारी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

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

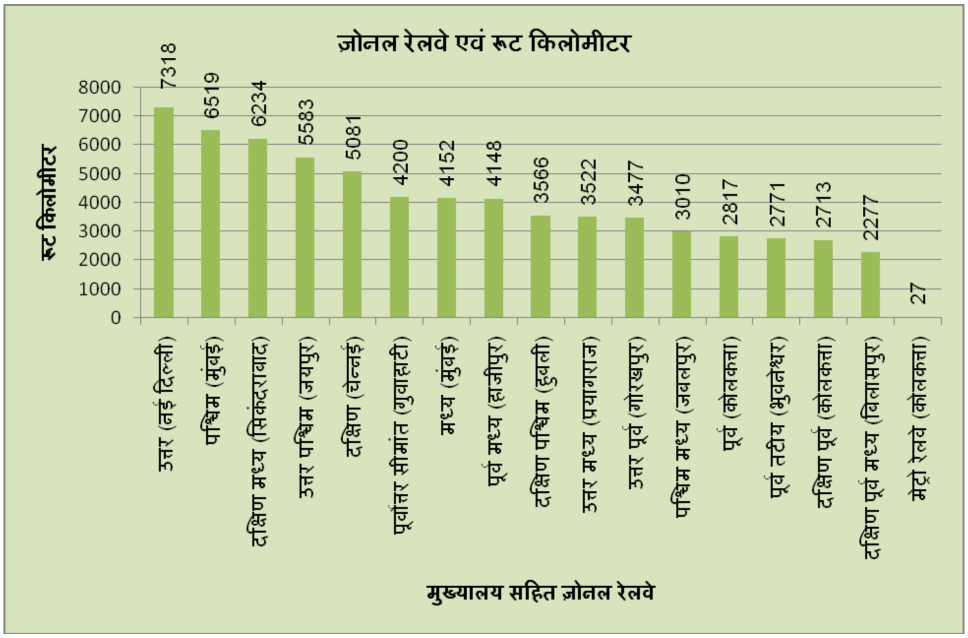
- अनुसंधान तथा मानकीकरण हेतु अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ:
- विशेष मशीनरी की अधिप्राप्ति हेतु कारख़ाना आधुनिकीकरण का केन्द्रीय संगठन (सीओएफएमओडब्ल्यू):
- लोकोमोटिव विनिर्माण इकाईयां, वाराणसी में बनारस लोकोमोटिव वर्क्स[7], चितरंजन में चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स और पटियाला में डीजल लोको आधुनिकीकरण वर्क्स:
- कपूरथला, रायबरेली और पैरांबूर में कोच फैक्टरियां, येलहंका में रेल व्हील फ्रैक्ट्री और बेला में रेल व्हील संयंत्र।

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

31 मार्च 2019 तक जोनल रेलवे और उसके मुख्यालय का विवरण नीचे चित्र में दिया गया है:



31 मार्च 2019 को जोनल रेलवे वार रूट किलोमीटर (आरकेएम) निम्नानुसार थे:



प्रत्येक जोनल रेलवे का अध्यक्ष महाप्रबंधक होता है जिसकी सहायता प्रधान विभागाध्यक्षों द्वारा की जाती है। इसमें परिचालन, वाणिज्यिक, इंजीनियरिंग, इलैक्ट्रिकल, मैकेनिकल, भण्डार, लेखा, संकेतन और दूरसंचार, कार्मिक, सुरक्षा, चिकित्सा विभाग आदि सम्मिलित हैं। उपरोक्त के अलावा, रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन 40 सार्वजनिक क्षेत्र की इकाईयां तथा दो स्वायत निकाय (रेल भूमि विकास प्राधिकरण तथा रेल सूचना प्रणाली केन्द्र) हैं।

रेलवे बोर्ड में सदस्य (वित्त) की अध्यक्षता में एक पूर्णतया एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण प्रणाली मौजूद है। जोनल स्तर पर वित्तीय कार्यो 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 (कर्त्तव्य, 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 क्रमश: 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 सिफारिशें, 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, 2018-19 के दौरान रेलवे के 6,119 सत्वों/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 मालभाड़ा यातायात, आय, अवसंरचना विकास, यात्री सुविधाओं, परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और सुरक्षा कार्य सम्मिलित थे। प्रत्येक अध्ययन में मुख्य लेखापरीक्षा परिणाम और निष्कर्षों को दर्शाया गया है 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 इकाईयों 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 इकाईयों के व्यय, प्राप्तियों, परिसम्पत्तियों तथा देयताओं से संबंधित संव्यवहारों की संवीक्षा के परिणाम सम्मिलित है। 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। दुरूपयोग, 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 निष्कर्ष प्रस्तुत किए गए हैं:

(i) भारतीय रेल में हाथियों के आवागमन मार्ग का प्रावधान

(ii) भारतीय रेल में निर्माण कार्य संविदाओं में मूल्य भिन्नता

(iii) भारतीय रेल में चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा

इसके अतिरिक्त, संबंधित जोनल रेलवे के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को कवर करने वाले 23 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

कुल 40 अनन्तिम पैराग्राफ 11 नवम्बर 2019 तथा 12 अक्टूबर 2020 के बीच रेल मंत्रालय[8] को जारी किए गए थे और उसका प्रत्युत्तर देने के लिए छः सप्ताह का समय दिया गया था। फरवरी 2021 के अंत तक रेल मंत्रालय का उत्तर 13 अनंतिम 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 थे। रेल मंत्रालय से अन्य अनंतिम पैराग्राफों (सं.27) से संबंधित उत्तर प्रतीक्षित थे। इस प्रतिवेदन में 26 अनंतिम पैराग्राफ शामिल किए गए हैं।

1.7 लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए मामलों में वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2018-19 के दौरान विभिन्न जोनल रेलवे में ₹ 132.51 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, लेखापरीक्षा के कहने पर रेलवे द्वारा ₹ 777.78 करोड़ की वसूली की गई थी जैसाकि नीचे तालिका 1.3 में विवरण दिया गया है।

तालिका 1.3 - 2013-14 से 2018-19 तक के दौरान लेखापरीक्षा के कहने पर वसूल की गई राशि

वर्ष	वसूली की गई/वसूली के लिए स्वीकृत राशि (₹ करोड़ में)
2013-14	107.70
2014-15	101.26
2015-16	80.27
2016-17	162.91
2017-18	193.13
2018-19	132.51
कुल	**777.78**

[8] सीआरबी एंड सीईओ, संबंधित सदस्य और सदस्य (वित्त)

2018-19 के दौरान, विभिन्न जोनल रेलवे तथा अन्य क्षेत्रीय इकाईयों द्वारा वसूली हेतु ₹ 132.51 करोड़ की राशि स्वीकृत की गई थी। इसमें से ₹ 104.07 करोड़ की वसूली की गई थी तथा ज़ोनल रेलवे द्वारा ₹ 28.44 करोड़ की वसूली की स्वीकृति दी गई थी। चार जोनल रेलवे में प्रत्येक[9] में ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली की गणना की गई थी। ₹ 132.51 करोड़ में से संव्यवहारों से संबंधित ₹ 66.71 करोड़ की जांच पहले ही रेलवे के लेखा विभाग द्वारा की गई थी और ₹ 65.68 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 ₹ 0.12 करोड़ की वसूली की गई थी/वसूली करने की सहमति दी गई थी।

1.8 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई

लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों[10] 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 रिपोर्ट (एटीआर) मंत्रालय द्वारा लेखापरीक्षा पुनरीक्षण के बाद पीएसी को प्रेषित की जाती है।

30 सितम्बर 2020 को लंबित एटीएन और एटीआर की प्रास्थिति **अनुलग्नक 1.1** में दी गयी है।

[9] उपूरे (₹ 10.72 करोड़), उरे (₹ 20.93 करोड़), पूसीरे (₹ 24.34 करोड़) और पूमरे (₹ 24.67 करोड़)।
[10] 22 अप्रैल 1997 को संसद को प्रस्तुत की गई नौंवी रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोकसभा)।

कुछ महत्त्वपूर्ण मामले, जहां रेल मंत्रालय ने उचित बदलाव किए और 2018-19 के दौरान उनकी आंतरिक प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने के लिए निर्देश जारी किए थे, वे नीचे तालिका 1.4 में दिये गए हैं:

तालिका 1.4

पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/ सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
2015 का प्रतिवेदन सं.48 - चालू परियोजनाओं की प्रास्थिति पर निष्पादन लेखापरीक्षा का अध्याय 2 - भारतीय रेल में निर्माण कार्य संविदा का प्रबंधन	रेलवे को निर्माण कार्य संविदाओं से संबंधित पूर्ण ई-निविदाकरण को कार्यान्वित करने हेतु तत्काल उपाय करने चाहिएं।	निर्माण कार्य निविदाओं के ई-निविदाकरण की प्रणाली को भारतीय रेल में 1 अप्रैल 2016 से लागू किया गया था।
	संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) (खंड 8 - भाग-।) में अपेक्षा है कि संविदाकार द्वारा स्वीकृति पत्र (एलओए) की प्राप्ति के सात दिनों के अंदर संविदा करार निष्पादित किया जाना चाहिए। जीसीसी के खंड 16(4) के अनुसार सफल बोलीदाता से एलओए जारी होने की तिथि से 30 दिनों के अंदर और 30 दिनों से अधिक एवं 60 दिनों तक के शास्ति ब्याज के भुगतान पर निष्पादन गारंटी (पीजी) प्रस्तुत करना अपेक्षित है।	जीसीसी के पैरा के प्रावधानों को निष्पादन गारंटी के संबंधित जीसीसी के खंड 16(4) के अनुसार आशोधित किया गया था।

तालिका 1.4		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	**लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/ सिफारिशें**	**रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई**
	संविदा करार पर निविदाकार द्वारा पीजी जमा करने के बाद ही हस्ताक्षर किए जाने चाहिए। इस प्रकार नीति के अनुदेशों में विरोधाभास है।	
	कई संविदाओं को काफी व्यय करने के बाद समाप्त कर दिया गया था। पुन: निविदाकरण हेतु लिया गया औसत समय काफी अधिक था और पुन: निविदाकरण में स्वीकृत उच्च दरों के कारण अधिक व्यय हुआ जिसके परिणामस्वरूप निर्माण कार्यों की लागत में वृद्धि हुई।	सभी जोनल रेलवे और उत्पादन ईकाईयों को अनुदेश जारी किए गए थे (19 जून 2015) ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि संविदाकारों के कारण समाप्त संविदाओं की शीघ्र यथासंभव तारीख को पुन: निविदा देनी चाहिए।
2016 की प्रतिवेदन सं.13 का पैरा 5.9 - पूसीरे में रक्षा साइडिंग की लागत का पुन: मूल्यांकन न करने के कारण रख-रखाव प्रभारों की कम वसूली	प्रत्येक पांच वर्ष के बाद रेलवे द्वारा रक्षा साइडिंग के अपने हिस्से की लागत का पुन: मूल्यांकन न करने के परिणामस्वरूप रख-रखाव प्रभारों में संशोधन नहीं हुआ और रक्षा साइडिंग से ₹ 7.56 करोड़ की परिणामी कम वसूली हुई।	पूसीरे प्रशासन ने रक्षा प्राधिकारियों से ₹ 7.91 करोड़ की वसूली के लिए एक बिल प्रस्तुत किया (सितम्बर 2016)

तालिका 1.4		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	**लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/ सिफारिशें**	**रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई**
2016 की प्रतिवेदन सं.13 का पैरा 5.12 - भरूच दहेज कंपनी लिमिटेड (बीडीआरसीएल) को पट्टे पर दी गई लाइन पर रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) पर ₹ 6.55 करोड़ का अनियमित व्यय	रेल मंत्रालय ने स्पष्ट किया (जुलाई 2012) कि विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) से संबंधित लाइन पर समस्त अवसंरचना संवर्धन लागत को एसपीवी द्वारा वहन किया जाना है। पश्चिम रेल प्रशासन ने लेवल क्रोसिंग के बदले आरओबी के निर्माण के प्रति अपनी सुरक्षा निधि में ₹ 6.55 करोड़ बुक किए थे। यह बीडीआरसीएल के साथ हस्ताक्षरित पट्टा करार के खंडों के उल्लंघन में था।	रेल मंत्रालय ने निर्णय लिया (सितम्बर 2017) कि एसपीवी लाइनों पर मानव रहित लेवल क्रॉसिंग को कम करने की लागत रेलवे द्वारा वहन की जाएगी। तद्नुसार, रेल मंत्रालय के पत्र दिनांक 2 नवम्बर 2015 का अधिक्रमण करते हुए पत्र सं. 2015/इंफ्रा/18/ 6 दिनांक 23 नवम्बर 2017 के माध्यम से अनुदेश जारी किए गए थे।
2017 की प्रतिवेदन सं.14 का पैरा 2.10 - निजी साइडिंगों के ब्याज और रख-रखाव प्रभारों में संशोधन न करना	उमरे प्रशासन के विभिन्न स्तर (मंडल और जोनल मुख्यालय) पर छः निजी साइडिंगों से संबंधित ब्याज और रख-रखाव प्रभारों के संशोधन हेतु प्रस्ताव की प्रक्रिया में विलम्ब के परिणामस्वरूप संशोधित दरों पर प्रभारों की बिलिंग नहीं	जोनल रेलवे ने ₹ 7.82 करोड़ के बिल प्रस्तुत किये। इसमें से ₹ 0.74 करोड़ की वसूली हो गई थी। मंडलीय प्राधिकारियों की नियमित अनुवर्ती कार्रवाई के माध्यम से साइडिंग मालिकों से शेष राशि की वसूली हेतु प्रयास

तालिका 1.4		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	**लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/ सिफारिशें**	**रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई**
	हुई और ₹ 7.82 करोड़ के ब्याज और रख-रखाव प्रभारों की परिणामी कम वसूली हुई।	किए जा रहे थे।
2018 की प्रतिवेदन सं.5 का पैरा 2.13 - साइडिंग के मालिक से इंजन किराया प्रभारों की वसूली न होने के कारण हानि	टर्मिनल इन्सेंटिव सह इंजन ऑन लोड स्कीम (टीआईईएलएस) के तहत अनुज्ञेय अवधि से अधिक समय तक साइडिंग पर रेलवे इंजन के अवरोधन और इस आधार पर इंजन किराया प्रभारों की वसूली पर रेल मंत्रालय के स्पष्ट अनुदेशों के बावजूद दपूमरे प्रशासन ने साइडिंग के मालिक से ₹ 28.23 करोड़ के इंजन किराया प्रभार की वसूली नहीं की।	रेल मंत्रालय ने निशुल्क समय से अधिक समय हेतु इंजन किराया प्रभारों के उद्ग्रहण हेतु लेखापरीक्षा के तर्क पर सहमति दी। ₹ 28.23 करोड़ में से ₹ 20.96 करोड़ की वसूली हो गई/समायोजित कर दिया गया तथा शेष राशि की वसूली हेतु प्रयास किए जा रहे थे।