अध्याय 1 - प्रस्तावना

1.1 लेखापरीक्षित संस्थान प्रोफाइल

भारतीय रेल 68,442 कि.मी की कुल मार्ग लंबाई सहित मल्टी-गेज, मल्टी-ट्रेक्शन प्रणाली हैं (31 मार्च 2018 तक)। भारतीय रेल में मार्ग/ट्रेक की लंबाई के संबंध में कुछ महत्वपूर्ण आंकड़े[1] नीचे दिये गये है:

तालिका 1.1

	ब्रॉड गेज (1,676 मिमी)	मीटर गेज (1,000 मिमी)	नैरो गेज (762/610 मिमी)	कुल
मार्ग किलोमीटर[2]	63,491	3,200	1,751	**68,442**
कुल ट्रैक किलोमीटर (टीकेएम)[3]	1,17,560	3,775	1,901	**1,23,236**
विद्युतीकृत मार्ग किलोमीटर (आरकेएम)				**29,376**

भारतीय रेल प्रतिदिन[4] 13,452 यात्री गाड़ियों और 9,141 मालगाड़ियों का संचालन करती है। 2017-18 के दौरान, भारतीय रेल में प्रति दिन 22.54 मिलियन यात्रियों और 3.19 मिलियन टन माल का वहन किया। 31 मार्च 2018 तक भारतीय रेल में 12.71 लाख कार्य-बल था और इसने निम्नलिखित ढांचागत परिसंपत्तियों और रोलिंग-स्टॉक का रखरखाव किया:

तालिका 1.2

अवसंरचना परिसंपति/रोलिंग स्टॉक	संख्या
लोकोमोटिव	11,764
कोचिंग वाहन	71,825
मालभाड़ा वैगन	2,79,308
स्टेशन	7,319

रेल मंत्रालय की अध्यक्षता केन्द्रीय रेल मंत्री (एक कैबिनेट मंत्री) द्वारा की जाती है और दो राज्य रेल मंत्री होते है। रेलवे बोर्ड जो भारतीय रेल का शीर्ष निकाय है, रेल मंत्री को रिपोर्ट करता है। बोर्ड अध्यक्ष रेलवे बोर्ड (सीआरबी) की अध्यक्षता में कार्य

---

[1] स्रोत-भारतीय रेल - ईयर बुक 2017-18

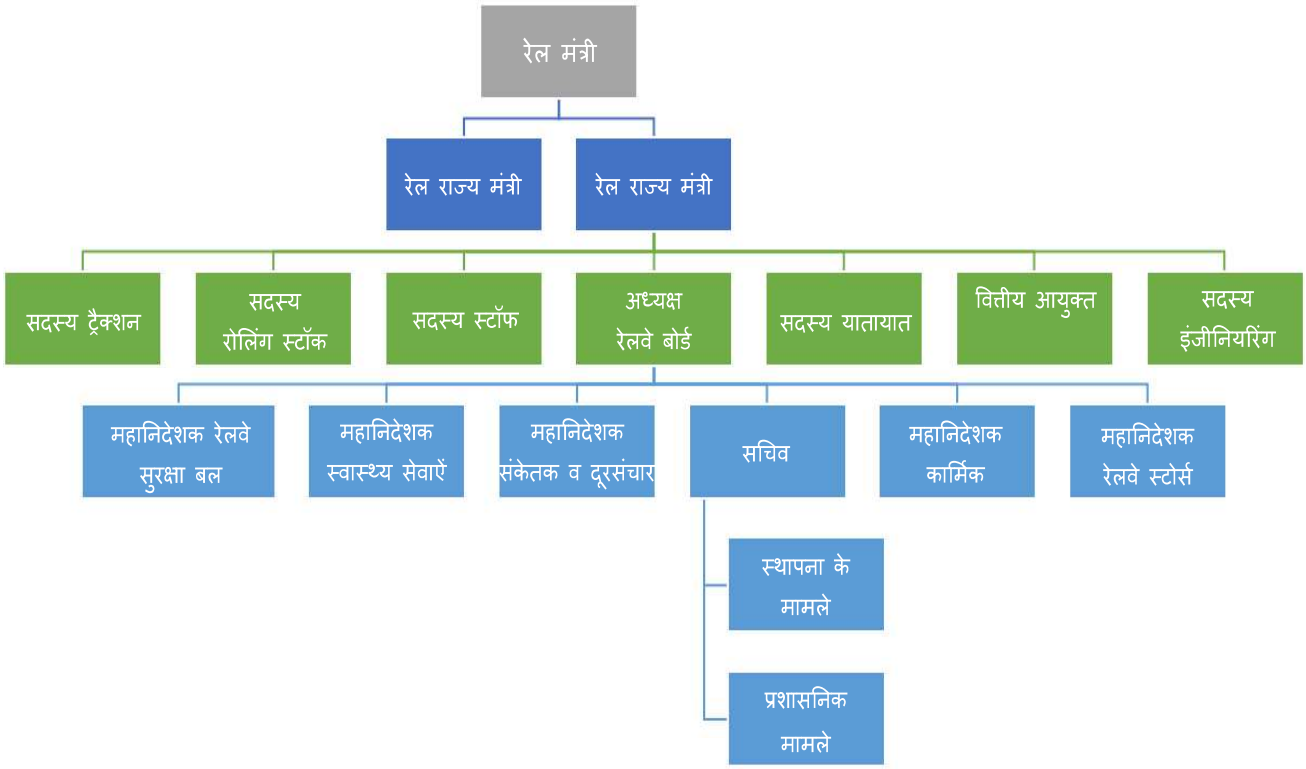
[2] रेलवे के स्वामित्व वाले प्रत्येक गेज की दूरी जिसमें एक सिंगल लाइन के रूप में व्यवहारित कार्यचालन लाइने शामिल है।

[3] रेलवे के स्वामित्व वाली प्रत्येक गेज की दूरी जिसमें एक एकल लाइन और दोहरी, तिहरी आदि पटरियों के साथ-साथ साइडिंग की लंबाई के कारण अतिरिक्त दूरी के रूप में माना जाता है।

[4] स्रोत-भारतीय रेल - ईयर बुक 2017-18

करता है और इसके छः सदस्य अर्थात् सदस्य (यातायात), सदस्य (इंजीनियरिंग), सदस्य (ट्रैक्शन), सदस्य (रोलिंग स्टॉक), सदस्य (स्टाफ) और वित्तीय आयुक्त (रेलवे) होते हैं। महानिदेशक (एस एंड टी) और महानिदेशक (रेलवे भंडार) को अप्रैल 2019 में सदस्य (एस एंड टी) एवं सदस्य (सामग्री प्रबंधन) के रूप में पुन: नामित किया है। बोर्ड ट्रेन सेवाओं, के परिचालन और रख-रखाव और परिसंपत्तियों के अधिग्रहण, निर्माण और रखरखाव के पर नीतियां निर्धारित करता है। यह जोनल रेलवे में नीतियों और निर्देशों के क्रियान्वयन की निगरानी करता है। रेलवे बोर्ड यात्री किराये और मालभाड़ा शुल्क दोनों का मूल्य निर्धारण भी करता है। प्रत्येक सदस्य के अधीन कार्यकारी निदेशालय निर्णय लेने और रेलवे परिचालन की निगरानी में सहायता और सहयोग प्रदान करते है।

31 मार्च, 2018 को भारतीय रेल की संगठनात्मक संरचना निम्नानुसार है:



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

- अन्वेषण तथा मानकीकरण हेतु अनुसंधान अभिकल्प और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ;
- विशेष मशीनरी की खरीद हेतु कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण के लिये केन्द्रीय संगठन (सीओएफएमओडब्ल्यू);

- लोकोमोटिव निर्माण इकाईयां, डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी, चितरंजन में चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स और पटियाला में डीजल आधुनिकीकरण वर्क्स;
- कपूरथला, रायबरेली और पैरांबूर में कोच फैक्टरियां तथा येलहंका और बेला में व्हील और एक्सल संयंत्र।

31 मार्च 2018 तक अपने मुख्यालय और कुल मार्ग किलोमीटर (आरकेएम) सहित जोनल रेलवे का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 1.3

जोनल रेलवे	मुख्यालय	आरकेएम
मध्य	मुंबई	4,115
पूर्व	कोलकाता	2,723
पूर्व मध्य	हाजीपुर	4,107
पूर्व तट	भुवनेश्वर	2,757
उत्तर	नई दिल्ली	7,301
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3,523
उत्तर पूर्वी	गोरखपुर	4,947
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगाँव (गुवाहाटी)	4,136
उत्तर पश्चिम	जयपुर	5,586
दक्षिण	चेन्नई	5,081
दक्षिण मध्य	सिकंदराबाद	6,229
दक्षिण पूर्व	कोलकाता	2,740
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2,177
दक्षिण पश्चिम	हुबली	3,524
पश्चिम	मुंबई	6,465
पश्चिम मध्य	जबलपुर	3,004
मेट्रो रेलवे	कोलकाता	27
	कुल	**68,442**

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 आदि विभाग सम्मिलित है। उपरोक्त के अलावा, इसमें रेल मंत्रालय के नियंत्रण के तहत 38 सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम तथा दो स्वायत निकाय (रेल भूमि विकास प्राधिकरण तथा रेल सूचना प्रणाली केन्द्र) है।

रेलवे बोर्ड में वित्तीय आयुक्त (रेलवे) को अध्यक्षता में एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण प्रणाली मौजूद है। जोनल स्तर पर वित्तीय कार्यो को वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एंड सीएओ) द्वारा देखा जाता है। वे सलाह देने और राजकोष से व्यय से संबंधित सभी प्रस्तावों की समीक्षा करने के लिये उत्तरदायी है।

1.2 लेखापरीक्षा हेतु अधिकार

हमारी लेखापरीक्षा का प्राधिकार भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 तथा 151 तथा नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के (कर्त्तव्य, अधिकार तथा सेवा की शर्ते) (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। अनुपालन लेखापरीक्षा के सिद्धांत तथा कार्य-प्रणाली 'लेखापरीक्षा एवं लेखा विनियम, 2007' में वर्णित है।

1.3 लेखापरीक्षा योजना

रेलवे की लेखापरीक्षा हेतु इकाईयों का चयन जोखिम आकलन 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 परिणामों, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशें, मीडिया रिपोर्ट, जहां उचित हो, को भी ध्यान में रखा जाता है। ऐसे जोखिम आकलन के आधार पर, 2017-18 के दौरान रेलवे की 4,661 संस्थाओं/इकाईयों की नमूना लेखापरीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना ने नीति और उसके क्रियान्वयन के संबंध में महत्वपूर्ण प्रकृति के मामलों को चयनित करने पर ध्यान केन्द्रित किया। इसमें मालभाड़ा यातायात, आय, बुनियादी ढांचा 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 प्रणाली विकसित 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। डाटा 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 परिणामो को तो समाधित 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 आपत्तियों पर जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों को संबोधित करते हुये ड्राफ्ट पैरा के माध्यम से आगे की कार्यवाही की गई थी। निर्धारित अवधि के अन्दर उत्तर प्राप्त करने हेतु एफए एंड सीएओ तथा विभागाध्यक्षों को ड्राफ्ट पैरा की प्रतियां भेजी गई थी। चयनित मुद्दों को अनन्तिम पैरा के रूप में लिया गया था तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उन्हें शामिल करने से पूर्व उनका उत्तर प्रस्तुत करने के लिये रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) को जारी किया गया था।

1.5 प्रतिवेदन की संरचना

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन इकाईयों की 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 सुसंगत नियमों की पर्याप्तता, वैद्यता, 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 सात अध्याय है। अध्याय 1 परिचयात्मक प्रकृति का है तथा क्रॉस-कटिंग की प्रकृति के मामलों को कवर करता है। अन्य छः अध्यायों में भारतीय रेल की कार्यचालन तथा परिचालनों के महत्वपूर्ण क्षेत्रों अर्थात् यातायात, इंजीनियरिंग, रॉलिंग स्टॉक, संकेतक तथा दूरसंचार, ट्रैक्शन तथा अन्य से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष निहित है। प्रतिवेदन महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करता है, जो बेहतर निष्पादन तथा वित्तीय प्रबंधन के लिए सुधारात्मक कार्रवाई करके कार्यकारिणी की सहायता करने हेतु नियत है। निम्नलिखित विषयों पर सभी जोनल रेलवे से संबंधित विस्तृत निष्कर्ष इस रिपोर्ट में प्रस्तुत किए गए है:

1. भारतीय रेल में निजी मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना करना

2. भारतीय रेल में स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीनों का कार्यचालन
3. भारतीय रेल में कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण के लिए केन्द्रीय संगठन द्वारा खरीदे गए प्रमुख संयंत्र तथा मशीनरियों को आरम्भ करने तथा उनका उपयोग करने की स्थिति
4. भारतीय रेल में ट्रेन सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) का क्रियान्वयन
5. भारतीय रेल में सोलर पावर प्लांट का संस्थापन तथा उन्हें चालू करना

इसके अतिरिक्त, संबंधित जोनल रेलवे के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को कवर करने वाले 40 पृथक पैरा को इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 से 7 में प्रस्तुत किया गया है।

1.6 अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया

कुल 47 अनन्तिम पैरा जुलाई 2018 तथा मई 2019 के बीच रेलवे बोर्ड[5] को जारी किए गए थे और उसका प्रत्युत्तर देने के लिए चार से छः सप्ताह का समय दिया गया था। इस प्रतिवेदन में 45 अनंतिम पैराग्राफों को शामिल किया गया हैं। 30 सितंबर 2019 तक रेलवे बोर्ड का उत्तर 30 अनंतिम पैराग्राफों के संदर्भ में प्राप्त किया गया है। प्राप्त उत्तरों को लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उचित प्रकार से सम्मिलित किया गया है। पिछले दो वर्षों में, लेखापरीक्षा प्रतिवेदन को अंतिम रूप देने से पहले रेलवे बोर्ड के 25 से 63 प्रतिशत जारी किए अनंतिम पैराग्राफ प्राप्त किये गये थे। इस प्रकार, मंत्रालय के उत्तर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के सभी पैराग्राफ में शामिल नहीं किए जा सके।

1.7 लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए मामलों में वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2017-18 के दौरान विभिन्न जोनल रेलवे में ₹ 193.13 करोड़ के कम प्रभार/अधिक भुगतान के मामले दर्शाए है। 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 ₹ 743.41 करोड़ की वसूली की गई है जैसाकि नीचे विवरण दिया गया है:

[5] अध्यक्ष रेलवे बोर्ड, संबंधित सदस्य और वित्तीय आयुक्त

तालिका 1.4 - 2012-13 से 2017-18 तक के दौरान लेखापरीक्षा के कहने पर वसूल की गई राशि	
वर्ष	वसूली की गई/वसूली के लिए स्वीकृत राशि (₹ करोड़ में)
2012-13	98.14
2013-14	107.70
2014-15	101.26
2015-16	80.27
2016-17	162.91
2017-18	193.13
कुल	**743.41**

2017-18 के दौरान, विभिन्न जोनल रेलवे तथा अन्य क्षेत्रीय इकाईयों द्वारा वसूली हेतु ₹ 193.13 करोड़ की राशि स्वीकृत की गई थी। इसमें से ₹ 132.38 करोड़ की वसूली की गई थी तथा रेलवे द्वारा ₹ 60.75 करोड़ की वसूली की स्वीकृति दी गई थी। छः जोनल रेलवे में प्रत्येक[6] में ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली की गणना की गई थी। इसमें से संव्यवहारों से संबंधित ₹ 193.13 करोड़, ₹ 89.58 करोड़ की जांच पहले ही संबंधित रेलवे के लेखा विभाग द्वारा की गई थी। ₹ 102 करोड़ लेखा विभाग द्वारा की गई जांच के अलावा अन्य से संबंधित थे। जिसके फलस्वरूप, लेखा विभाग द्वारा आगे समीक्षा की गई, रेलवे द्वारा अन्य ₹ 1.55 करोड़ की वसूली की गई थी/वसूल करने के लिए सहमति दी गई थी।

1.8 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई

पीएसी की सिफ़ारिशों[7] के अनुसार, भारत सरकार के मंत्रालय/विभागों को संसद में प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के चार महीने के भीतर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में सम्मिलित किए गए सभी पैराग्राफ पर सुधारात्मक/उपचारात्मक कारवाई नोट (एटीएन) प्रस्तुत करना चाहिए।

पीएसी द्वारा चयनित लेखापरीक्षा पैरा पर, पीएसी द्वारा परिचर्चा/मौखिक साक्ष्य लिया जाता है। मौखिक साक्ष्य के बाद, पीएसी अपनी टिप्पणियों/सिफ़ारिशों वाला प्रतिवेदन जारी करती है, जिस पर मंत्रालय को कार्रवाई करनी होती है। पीएसी प्रतिवेदनों पर की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीआर) मंत्रालय द्वारा लेखापरीक्षा पुनरीक्षण के बाद पीएसी को सौंपी जाती है।

---

[6] पूसीरे (₹ 38.54 करोड़), दपूमरे (₹ 34.01 करोड़), पूमरे (₹ 30.20 करोड़), उमरे (₹ 23.73 करोड़), पूरे (₹ 20.03 करोड़) और उरे (₹ 15.85 करोड़)।

[7] 22 अप्रैल 1997 को नौंवी रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोकसभा) संसद को प्रस्तुत की गई।

30 सितंबर 2019 को लंबित एटीएन और एटीआर की स्थिति संलग्नक 1.1 में दी गयी थी।

कुछ महत्त्वपूर्ण मामलों में, जहाँ रेल मंत्रालय ने उचित बदलाव किए और 2017-18 के दौरान उनकी आंतरिक प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने के लिए निर्देश जारी किए थे, वे नीचे दिये गए हैं:

तालिका 1.5

पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा टिप्पणियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
2018 की प्रतिवेदन संख्या 5 का पैरा 2.4 - आईसीएमएस में समाप्त ट्रेनों के ट्रेन के समय की गलत प्रविष्टि के परिणामस्वरूप डाटा एकीकरण से समझौता किया गया।	इलाहाबाद स्टेशन पर समाप्त ट्रेनों के आगमन समय की गलत प्रविष्टि के परिणामस्वरूप डाटा एकीकरण से समझौता हुआ। इसके फलस्वरूप राष्ट्रीय ट्रेन पूछताछ प्रणाली के माध्यम से यात्रियों को गलत सूचना प्रदान की गई थी।	रेल मंत्रालय ने इस संदर्भ में सुधारात्मक कार्रवाई की है (दिसम्बर 2018)। वास्तविक ट्रेन समय की तुलना में एनटीईएस में गलत डाटा प्रविष्टि तथा परिणामी विसंगति के मामले का समाधान करने के लिए, रेलवे ने चयनित स्थानों पर डाटा लागर्स संस्थापित करने का निर्णय लिया। अभी तक, इन्हें 162 स्थानों पर संस्थापित किया गया है।
2015 की प्रतिवेदन संख्या 24 का पैरा 2.2 - सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटिड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृत्ति योजना (लारसजैस)	लारसजैस योजना के माध्यम से कर्मचारियों की अनियमित नियुक्ति की गई थी। रेलवे द्वारा निर्धारित शर्तों का उल्लंघन कर लारसजैस के तहत नियुक्तियां की गई थी। 80 प्रतिशत मामलों में, नियुक्ति एक या अधिक वर्णित शर्तों को कम करके की गई थी। योजना को लागू करने से पूर्व न तो कैबिनेट का अनुमोदन लिया गया न ही डीओपीटी से परामर्श किया गया था। केन्द्रीय प्रशासनिक ट्रिब्यूनलों ने अपने निर्णयों में समग्र योजना (लारसजैस) को असंवैधानिक, सरकारी नौकरी में गलत ढ़ंग से प्रवेश तथा अवैधानिक घोषित किया था। ट्रिब्यूनलों के निर्णयों के पश्चात् भी रेलवे बोर्ड ने योजनाओं में नई विशेषताएं जोड़ी।	पंजाब तथा हरियाणा उच्च न्यायालय तथा भारतीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णयों के परिणाम में, रेल मंत्रालय ने योजना पर पुन: विचार किया तथा कानून एवं न्याय मंत्रालय से परामर्श लिया। मार्च 2019 में, रेल मंत्रालय ने 27 अक्टूबर 2017 से लागू लारसजैस योजना को समाप्त करने का निर्णय लिया।
2017 की प्रतिवेदन	उमरे ने पर आवधिक मरम्मत	रेलवे बोर्ड ने दिनांक 3 फरवरी 2017

तालिका 1.5

पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा टिप्पणियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
संख्या 14 का पैरा 4.3 - झांसी वर्कशॉप/उमरे में वैगनों की आवधिक माल ढुलाई के बजाय स्क्रैप के भंडारण हेतु उनके प्रयोग द्वारा अवरोधन	किये गए वैगनों को माल परिवहन हेतु ओपन लाइन भेजने के बजाय स्क्रैप व्हील/एक्सिल के भंडारण हेतु उपयोग किया गया था। इसके परिणामस्वरूप समय-समय पर मरम्मत किये गए वैगनों का अवरोधन हुआ तथा फलस्वरूप रेलवे की अर्जन क्षमता की हानि हुई।	के अपने पत्र संख्या 2006/आरएस (एस)/709/1 पीटी द्वारा कार्य स्थल पर 2000 एमटी डब्ल्यूटीए स्क्रैप के लिए ई-नीलामी के माध्यम से बिक्री की अनुमति दी है। पहले उमरे ने इसे वैगन में आरडब्ल्यूएफ/बैंगलोर को भेजा था। शेष सामग्री को भी सड़क से सामग्री भेजने के लिए ठेका किया गया है। भविष्य में सभी डब्ल्यूटीए मदों को वैगन अवरोधन की स्थिति से बचने के लिए सड़क से भेजा जाएगा।
2018 की प्रतिवेदन संख्या 5 का पैरा 2.14-भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) के लोडिड रैकों का मापन न होना	पूतरे ने लोडिंग से पूर्व सम्बलपुर डिवीजन में एफसीआई की साइडिंग पर रैकों का मापन सुनिश्चित नहीं किया। ओवरलोडिंग की जांच करने के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देश विद्यमान है। चार स्थानों (हीराकुड, बारगढ़ रोड़, खरियार रोड तथा महासमुन्द) पर 2015-17 के दौरान तौल-सेतु अक्रियात्मक हो गया था तथा रैको का मापन नहीं किया जा रहा था। मापन न होने न केवल ओवरलोडिंग अपराध को बढ़ावा मिला अपितु राजस्व की हानि तथा रॉलिंग स्टॉक/ट्रैक को भी क्षति पहुंचाई।	पूतरे ने सम्बलपुर डिवीजन के लोडिंग केन्द्रों को कवर करने के लिए लापन्गा (8.01.2018), कर्जगा (14.2.2018) तथा खंडेल रोड़ (4.7.2018) पर तीन नए वेब्रिज आरंभ किए। रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को सेतु के कार्यचालन तथा बैगनों/रैकों के ईमानदारी से मापन के संबंध में दिशा-निर्देशों का अनुसरण करने के निर्देश जारी किए (मार्च 2017 तथा अगस्त 2018)।
2016 की प्रतिवेदन संख्या 13 का पैरा 2.3 - अनियमित रूप से ठेका प्रदान करना	पूमरे ने एक फर्म को खंड के पांच ठेके दिए क्योंकि फर्म सभी पांच निविदाओं में न्यूनतम बोलीदाता थी। फर्म ने सभी पांच निविदाओं में एक ही वित्तीय प्रमाण-पत्र का उपयोग किया। पूमरे ने 12 अप्रैल 2001 से रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार फर्म के प्रमाण-पत्र का मूल्यांकन नहीं किया था। फर्म के प्रमाण-पत्र को खंड के सभी ठेको को इकट्ठा करके मूल्यांकित करने की	रेलवे बोर्ड ने आदेश जारी किए (17 अप्रैल 2018) कि शीघ्र कार्य करने के लिए विभिन्न निविदाओं के अन्दर कार्य का उप-खंड करते समय, रेलवे को रेलवे बोर्ड के 12 अप्रैल 2001 के निर्देशों के प्रावधानों का अनुपालन करना चाहिए।

तालिका 1.5		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा टिप्पणियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड के निर्देशों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप समय पर ठेको का समापन नहीं हुआ तथा सभी विभाजित ठेकें ठेकेदार को देने के कारण उसे अनुचित लाभ हुआ।	