

प्रेस विज्ञप्ति

भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली

12 अगस्त 2025

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 9-संघ सरकार (रेल मंत्रालय) (रेलवे वित्त) संसद में प्रस्तुत

वर्ष 2025 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 09 - 'संघ सरकार रेल मंत्रालय- (रेलवे वित्त)' आज संसद के दोनों सदनों के पटल पर रखी गई है। यह प्रतिवेदन भारतीय रेलवे (भा.रे.) के वित्त एवं लेखाओं की विश्लेषणात्मक समीक्षा प्रदान करता है तथा यह 31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लेखापरीक्षित लेखाओं पर आधारित है।

प्रतिवेदन पांच अध्यायों में संरचित है। प्रतिवेदन का **अध्याय 1** (वित्तीय स्थिति) पिछले वर्ष के संदर्भ में भारतीय रेलवे की वित्तीय स्थिति पर केंद्रित है, साथ ही आय, व्यय, आरक्षित निधि, परिचालन दक्षता आदि विभिन्न मापदंडों के आधार पर समग्र प्रवृत्तियों पर भी ध्यान केंद्रित करता है। प्रतिवेदन के **अध्याय 2** (विनियोग लेखा) में 31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के निरीक्षण प्रतिवेदन के विनियोग लेखाओं का सारांश एवं टिप्पणियाँ सम्मिलित हैं। रिपोर्ट के **अध्याय 3** (भारतीय रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों का वित्तीय निष्पादन) में मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों का वित्तीय अवलोकन सम्मिलित है। प्रतिवेदन के **अध्याय 4** (उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे के लेखा विभाग में बजटीय तथा लेखा नियंत्रण की समीक्षा) में वर्ष 2020-21 से 2022-23 के उत्तर पश्चिमी रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे और दक्षिण पश्चिम रेलवे के लेखा विभाग में बजटीय और लेखा नियंत्रण की समीक्षा पर लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ सम्मिलित हैं। इस प्रतिवेदन के **अध्याय 5** (भारतीय रेलवे में

कारखाना निर्माण उचंत खाते की लेखापरीक्षा) में भारतीय रेलवे के 16 जोनों की सभी 80 कार्यशालाओं के वर्कशॉप निर्माण उचंत (डब्ल्यूएमएस) खातों और संबंधित अभिलेखों की जांच से उत्पन्न मामलों पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ सम्मिलित हैं।

संघ सरकार रेल मंत्रालय (रेलवे वित्त) की वर्ष 2025 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 9 के प्रमुख बिंदु नीचे दिए गए हैं:

अध्याय 1: वित्तीय स्थिति

- वर्ष 2022-23 के दौरान, रेल मंत्रालय (भा. रे.) का कुल व्यय ₹4,41,642.66 करोड़ (पिछले वर्ष की तुलना में 11.34 प्रतिशत अधिक) था, जिसमें ₹2,03,983.08 करोड़ (पिछले वर्ष की तुलना में 7.21 प्रतिशत अधिक) पूंजीगत व्यय और ₹2,37,659.58 करोड़ (पिछले वर्ष की तुलना में 15.15 प्रतिशत अधिक) राजस्व व्यय सम्मिलित थे। रेल मंत्रालय ने कुल परिचालन व्यय का लगभग 72.22 प्रतिशत कर्मचारियों की लागत, पेंशन भुगतान एवं चल भंडार (रोलिंग स्टॉक) पर पट्टा-किराया प्रभार पर वहन किया।

(पैरा 1.1 व 1.4.1)

- वर्ष 2022-23 के दौरान सकल यातायात प्राप्ति ₹2,39,982.56 रही, जो पिछले वर्ष (2021-22) की तुलना में 25.51% की वृद्धि दर्शाती है। कुल प्राप्ति में यह वृद्धि मुख्यतः यात्री आय, अन्य कोचिंग आय और माल ढुलाई आय में वृद्धि के कारण हुई। कोयले के परिवहन से माल ढुलाई आय में 50.42 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

(पैरा 1.1 व 1.2.3(क))

- वर्ष 2022-23 में ₹2,517.38 करोड़ का शुद्ध अधिशेष रहा, जबकि पिछले वर्ष ₹15,024.58 करोड़ का शुद्ध घाटा था। 2022-23 में परिचालन अनुपात (प. अ.) 98.10 प्रतिशत रहा, जबकि 2021-22 में यह 107.39 प्रतिशत था। भारतीय रेलवे ने 2021-22 में शुद्ध घाटे की तुलना में 2022-23 के दौरान शुद्ध अधिशेष अर्जित किया।

(पैरा 1.1)

- यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर घाटा पिछले वर्ष की तुलना में कम हुआ। 2022-23 के दौरान यात्री परिचालन में ₹5,257.07 करोड़ का घाटा आच्छादित नहीं किया गया। माल ढुलाई से होने वाले लाभ का उपयोग यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर होने वाले घाटे की भरपाई के लिए किया गया।

(पैरा 1.3)

- मूल्यहास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप 'थ्रो फॉरवर्ड' (सेवा अवधि पार कर चुकी परिसंपत्तियों का नवीनीकरण और प्रतिस्थापन) कार्यों का ढेर लग गया, जिसकी अनुमानित राशि वर्ष 2022-23 तक ₹31,852.60 करोड़ थी।

(पैरा 1.7.1)

अध्याय 2- विनियोग लेखा

- रेल मंत्रालय ने राजस्व अनुदान (3002-03) के अंतर्गत स्वीकृत बजट ₹1,09,197.19 करोड़ से अधिक ₹13,615.30 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।

(पैरा 2.2.1)

- 8 मामलों (राजस्व अनुदान 3002-03 और पूंजीगत अनुदान-5002-03 के अंतर्गत) में ₹44,593.06 करोड़ की बचत हुई, जहां वर्ष 2022-23 के दौरान प्रत्येक मामले में बचत ₹100 करोड़ से अधिक थी।

(पैरा 2.2.2)

- न्यायालय के फैसलों की पूर्ति में अनुमान से अधिक भुगतान के कारण प्रभारित राशि (पूंजीगत अनुदान 5002-03- ₹882.00 करोड़ और राजस्व अनुदान 3002-03 (08)- ₹68.80 करोड़) के अंतर्गत प्राप्त ₹950.80 करोड़ के अनुपूरक प्रावधानों के बावजूद, ₹205.04 करोड़ (पूंजीगत अनुदान 5002-03- ₹196.45 करोड़ और राजस्व अनुदान 3002-03 (08) - ₹8.59 करोड़) का अधिक व्यय हुआ था।

(पैरा 2.5)

- ₹13,340.95 करोड़ (पूंजीगत अनुदान 5002-03 - ₹12,000.01 करोड़ और राजस्व अनुदान 3002-03 (08) - ₹1,340.94 करोड़) की अनुपूरक मांग को अतिरिक्त बजटीय सहायता के रूप में 'दत्तमत' के अंतर्गत लिए जाने के बावजूद,

₹12,248.83 करोड़(पूँजीगत अनुदान 5002-03- ₹5,005.65 करोड़ और राजस्व अनुदान 3002-03 (08) - ₹7,243.18 करोड़) का अधिक व्यय हुआ था।

(पैरा 2.5)

- राजस्व से पूँजीगत अनुदान एवं विपरीतत,दत्तमत से प्रभारित और इसके विपरीत तथा राजस्व से राजस्व अनुदान (उप प्रमुख शीर्षों में,पूँजीगत से पूँजीगत अनुदान (रेलवे निधियों में) और राजस्व अनुदान से आय के बीच व्यय के अनुचित वर्गीकरण के मामले थे।

(पैरा 2.7)

- रेल मंत्रालय द्वारा 1932 मामलों से संबंधित ₹6,483.71 करोड़ रुपये का अस्वीकृत व्यय किया गया, जो वर्ष 2022-23 के दौरान कुल व्यय का 1.05 प्रतिशत था।

(पैरा 2.8)

अध्याय 3: भारतीय रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों का वित्तीय निष्पादन

- मार्च 2023 तक रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों में इक्विटी और ऋण का निवेश ₹5,38,869.02 करोड़ था, जिसमें ₹61,351.33 करोड़ की प्रदत्त पूँजी और ₹4,77,517.69 करोड़ के दीर्घकालिक ऋण सम्मिलित थे। भारत सरकार ने रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों की प्रदत्त अंश पूँजी में ₹49,027.29 करोड़ (79.91 प्रतिशत) का योगदान दिया। शेष ₹ 12,324.04 करोड़ की प्रदत्त अंश पूँजी का योगदान, वित्तीय संस्थानों (5.05 प्रतिशत), केंद्र सरकार की कंपनियों (5.03 प्रतिशत) और राज्य सरकार/राज्य सरकार की कंपनियों (10.01 प्रतिशत) द्वारा किया गया था।

(पैरा 3.2.1)

- रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के शुद्ध लाभ में वृद्धि का रुझान दिखा और 2018-19 में ₹6,146.29 करोड़ से बढ़कर 2022-23 में ₹12,056.61 करोड़ हो गया।

(पैरा 3.2.1)

- कुल 45 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों में से, 33 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों ने 2022-23 के दौरान लाभ (₹12,145.97 करोड़) अर्जित किया, जिसमें 12 रेलवे कंपनियां, 10 सहायक कंपनियां, 5 संयुक्त उद्यम और 6 एसपीवी सम्मिलित हैं। लाभ कमाने वाले 33 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों में से, केवल 7 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों (6 रेलवे कंपनियां, 1 सहायक कंपनी) ने मई 2016 के निवेश एवं लोक परिसंपत्ति प्रबंधन विभाग (डीआईपीएम) के निर्देशों के अनुसार लाभांश घोषित किया था, जिसमें यह प्रावधान था कि प्रत्येक केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम(सीपीएसई) कर के बाद लाभ का 30 प्रतिशत या निवल परिसंपत्ति का पांच प्रतिशत जो भी अधिक हो, का न्यूनतम लाभांश देगा।

(पैरा 3.2.1, 3.3.1, 3.3.3.1 & 3.3.3.2)

अध्याय 4: उत्तर-पश्चिम रेलवे, दक्षिण-पूर्व मध्य रेलवे और दक्षिण-पश्चिम रेलवे के लेखा विभाग में बजटीय और लेखा नियंत्रण की समीक्षा

- उत्तर पश्चिम रेलवे के निर्माण संगठन के विद्युत विभाग ने सितंबर 2019 में स्थगित रतलाम से बांसवाड़ा होते हुए इंगरपुर नई लाइन परियोजना के सापेक्ष 2022-23 के संशोधित प्राक्कलन के लिए ₹5 करोड़ की मांग उठाई, जिसकी मांग को उत्तर पश्चिम रेलवे (उ.प.रे.) के लेखा विभाग के साथ-साथ रेलवे बोर्ड (रे. बो.) द्वारा स्वीकृति दे दी गई और स्थगित परियोजना को धन आवंटित किया गया।

(पैरा 4.9.2)

- मार्च 2023 तक, उत्तर पश्चिम रेलवे (उ.प.रे.) और दक्षिण पश्चिम रेलवे (द.प.रे.) ने चार ऐसे कार्यों के लिए ₹3,142.49 करोड़ का व्यय किया जो पूर्ण तो हो चुके थे परंतु समाप्त नहीं हुए थे। व्यय, परिशोधित संस्वीकृत अनुमान से ₹743.70 करोड़ (31 प्रतिशत) अधिक था।

(पैरा 4.10.1)

- अनुदानों पर अंतिम तिमाही व्यय (कुल ₹5,819 करोड़) वर्ष के लिए अनुदानों पर व्यय (कुल ₹12,257 करोड़) का 33.26 प्रतिशत और 100 प्रतिशत की सीमा में था, जिससे 11 अनुदान प्रभावित हुए।

(पैरा 4.10.3)

- उ.प.रे. में, 2011-12 से 2016-17 की अवधि के दौरान पूरी की गई सात परियोजनाओं की उत्पादकता जांच, जो 2020-21 और 2022-23 के बीच होनी थी, लेखापरीक्षा की तिथि (जुलाई 2023) तक नहीं की गई थी। इस प्रकार, जब परियोजनाओं के प्रस्तावों पर काम शुरू किया गया था, तब कार्य व्यय में प्रत्याशित आय/बचत के सापेक्ष उपलब्धि का आकलन नहीं किया जा सका।

(पैरा 4.11.2)

- बयाना राशि जमा/सुरक्षा जमा के रूप में ₹542.54 करोड़ की राशि गलत लेखांकन शीर्षों में दर्ज की गई, जिसके कारण उत्तर पश्चिम रेलवे (उ.प.रे.), दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (द.पू.म.रे.), द.प.रे. और रेल पहिया पहिया कारखाना, यलहंका (आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके) में संबंधित लेखा शीर्षों में अधिक/कम दर्शाया गया।

(पैरा 4.11.4)

- 2020-21 से 2022-23 के दौरान, उ.प.रे., द.पू.म.रे., और द.प.रे द्वारा कंपनियों को किए गए भुगतान से आयकर कटौती से संबंधित ₹68.30 करोड़ की राशि को मुख्य शीर्ष 0020 के बजाय गलत तरीके से मुख्य शीर्ष 0021 में दर्ज किया गया, जिसके परिणामस्वरूप राजस्व का गलत वर्गीकरण हुआ और संबंधित शीर्षों में अधिक/कम दर्शाया गया। सीएजी प्रतिवेदन संख्या 37, 2016 के पैरा 1.12 और सीएजी प्रतिवेदन संख्या 1, 2018 के पैरा 1.11 में इस मामले की सूचना दिए जाने के बावजूद कोई सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गई है।

(पैरा 4.11.6)

- उ.प.रे., द.पू.म.रे., और द.प.रे और आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके में, 01 अप्रैल 2020 तक 283 की कुल बकाया भंडार प्रपत्र (स्टॉक शीट) 31 मार्च 2023 तक 13 प्रतिशत

बढ़कर 321 हो गई थी। द.पू.म.रे., में 127 बकाया स्टॉक शीट का वित्तीय प्रभाव निर्धारित नहीं किया जा सका क्योंकि इसे लेखापरीक्षा के लिए उपलब्ध नहीं कराया गया था। शेष 194 बकाया स्टॉक शीट का कुल धन मूल्य ₹14.70 करोड़ था, जिसमें स्टोर की कमी/अधिकता सम्मिलित थी।

(पैरा 4.11.7)

- 01 अप्रैल 2020 तक उ.प.रे, द.पू.म.रे, और द.प.रे. तथा आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके में वसूली योग्य बिलों की राशि ₹48.78 करोड़ थी, जो 31 मार्च 2023 तक 527 प्रतिशत बढ़कर ₹306 करोड़ हो गई।

(पैरा 4.11.8)

अध्याय 5: भारतीय रेलवे में कार्यशाला निर्माण उचंत (डब्ल्यूएमएस) खाते की लेखापरीक्षा

- 34 कार्यशालाओं में, ₹3,606.22 करोड़ की राशि का डब्ल्यूएमएस खाते में जमा अनुमान के आधार पर किया गया था, न कि वास्तविक आंकड़ों के आधार पर, जिसके परिणामस्वरूप कारखाना सामान्य रजिस्टर और/या आउटटर्न स्टेटमेंट्स के रखरखाव न करने के कारण लाभ और हानि (पी एंड एल) खाते और वित्तीय विवरण में गलत डेबिट हुआ।

(पैरा 5.7.1.2)

- 16 कार्यशालाओं में, एक सप्ताह में कुल कार्य घंटे निर्धारित 48 घंटों से कम थे। प्रति सप्ताह कम कार्य घंटों के परिणामस्वरूप 2022-23 के दौरान डब्ल्यूएमएस खाते के साथ-साथ पी एंड एल खाते में ₹139.29 करोड़ का अतिरिक्त डेबिट हुआ। 24 कारखानों में, कुल उपलब्ध श्रम-घंटे (गेट-उपस्थिति घंटों के अनुसार) सभी कार्य आदेशों के लिए बुक किए गए संचयी श्रम-घंटों से 77.48 लाख श्रम-घंटे अधिक थे। इसके परिणामस्वरूप ऐसे पर्याप्त उपलब्ध श्रम-घंटों के उपयोग के बिना लाभ हानि खाते और बैलेंस शीट में ₹192.75 करोड़ का अतिरिक्त डेबिट हुआ। 67 कारखानों में, ₹358.84 करोड़ की सीमा तक एनपीएस का सरकारी योगदान डब्ल्यूएमएसके माध्यम के बिना सीधे अंतिम शीर्षों में बुक किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप किए गए कार्य की लागत कम हो गई।

(पैरा 5.8.1.2, 5.8.1.3 व 5.8.1.4)

- कार्यशालाओं द्वारा भण्डार से निकाले गए कच्चे माल की बुकिंग के लिए कच्चा माल कार्य आदेश ऑर्डर (आरएमडब्ल्यूओ) खोला जाना चाहिए। 58 कारखानों (72.50 प्रतिशत) में आरएमडब्ल्यूओ का रखरखाव नहीं किया गया था, जिसमें डब्ल्यूएमएस खाते में भण्डार का डेबिट ₹ 5,719.65 करोड़ था। इनमें से 17 कारखानों में, जिनमें डब्ल्यूएमएस खाते में भण्डार का डेबिट ₹1,890.49 करोड़ था, ने उप-भण्डार में पड़े भण्डार का अभिलेखों में दर्ज नहीं हुआ।

(पैरा 5.8.2)

- 12 कारखानों में आवंटित लागत (ओवरहेड) प्रभार वास्तविक लागत प्रभार से ₹90.33 करोड़ अधिक थे, जिसके परिणामस्वरूप डब्ल्यूएमएस को अतिरिक्त क्रेडिट मिला। 18 कारखानों में आवंटित लागत प्रभार वास्तविक लागत प्रभार से 5 प्रतिशत से अधिक कम थे, जिसके परिणामस्वरूप डब्ल्यूएमएस को ₹364.30 करोड़ कम क्रेडिट मिला।

(पैरा 5.8.3.1 व 5.8.3.2)

- 12 कार्यशालाओं के डब्ल्यू एम एस खाता अंत शेष में ₹193.12 करोड़ (₹181.36 करोड़ + ₹3.28 करोड़ + ₹8.48 करोड़) का अपर्याप्त शेष जमा हो गया था, जिसके परिणामस्वरूप लाभ हानि खाते में कम डेबिट हुआ और व्यय कम दिखाया गया। 16 कारखानों में डब्ल्यूएमएस खाता शेष में ₹201.12 करोड़ का क्रेडिट आइटम था, जिसके परिणामस्वरूप लाभ हानि खाते में अधिक डेबिट हुआ।

(पैरा 5.8.3.2, 5.8.3.3 व 5.8.6)

- सात कारखानों में, 2022-23 के अंत में पुरानी वस्तुएं स्वीकृति की प्रतीक्षा कर रही थीं (सबसे पुरानी वस्तु 2010 से है)। इनमें से तीन कारखानों में, स्वीकृति की प्रतीक्षा कर रही पहचान की गई पुरानी वस्तुओं की राशि ₹12.75 करोड़ थी।

(पैरा 5.8.6)

- 31 कारखानों में, डब्ल्यूएमएस खाता क्रेडिट के संबंध में डब्ल्यूएमएस खाता शेष का प्रतिशत निर्धारित प्रतिशत से अधिक हो गया, जिसके परिणामस्वरूप पी एंड एल खाते में ₹465.03 करोड़ कम डेबिट हुए और डब्ल्यूएमएस खाता अंत शेष का संचय हुआ।

(पैरा 5.8.7)

- सात कारखानों के डब्लू एम एस खाते के अंत शेष में संचित हस्तांतरण लेनदेन में ₹75.23 करोड़ की राशि के हस्तांतरण प्रमाणपत्रों की न्यूनोक्ति के परिणामस्वरूप समान राशि से व्यय को कम दर्शाया गया।

(पैरा 5.8.9)

- निर्धारित 10 प्रतिशत की सीमा के मुकाबले, 28 यांत्रिक कारखानों में की गई विभिन्न गतिविधियों में कुल लागत पर ऑन-कॉस्ट प्रभार का प्रतिशत 10.12 प्रतिशत से 46.48 प्रतिशत के बीच था। ऑन-कॉस्ट प्रभार के इतने उच्च प्रतिशत के परिणामस्वरूप पीएंडएल खाते में ₹612.47 करोड़ का अतिरिक्त डेबिट हुआ।

(पैरा 5.8.10)