

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन

मार्च 2014 को समाप्त वर्ष के लिए

_____ को लोक सभा/राज्य सभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)

रेलवे वित्त

2015 की प्रतिवेदन संख्या 15

विषय सूची		
विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्राक्कथन		(iii)
कार्यकारी सार		(iv)
अध्याय 1- वित्तीय स्थिति		
चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार	1.1	1
बजट अनुमानों की विश्वसनीयता	1.2	3
2013-14 में राजकोषीय लेन-देन पर-एक नजर	1.3	3
आईआर के संसाधन	1.4	5
उगाही न की गई आय	1.5	12
प्रतिकूल आर्थिक सहायता	1.6	13
संसाधनों का उपयोग	1.7	15
राजस्व अधिशेष	1.8	20
दक्षता सूचकांक	1.9	21
योजना व्यय	1.10	24
रेलवे निधियां	1.11	27
लेखाओं पर टिप्पणियां	1.12	31
निष्कर्ष	1.13	35
सिफारिशें	1.14	37
अध्याय 2- विनियोजन लेखे		

विनियोजन लेखाओं का सारांश	2.1	39
वित्तीय जवाबदेही तथा बजट व्यवस्था	2.2	45
अनुपूरक प्रावधान	2.3	55
अभ्यर्पण	2.4	56
खर्च करने वाली इकाईयों द्वारा बजटीय नियंत्रण	2.5	57
अनुदान संख्या 16-परिसम्पत्तियां, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन का विस्तृत अध्ययन	2.6	59
बजट में कमियां	2.7	66
व्यय का गलत वर्गीकरण	2.8	68
असंस्वीकृत व्यय	2.9	72
निष्कर्ष	2.10	73
सिफारिशें	2.11	75
अध्याय 3- भारतीय रेल में उचन्त अधिशेषों की समीक्षा		
प्रस्तावना	3.1	76
रेलवे द्वारा संचालित उचन्त लेखे	3.2	76
लेखापरीक्षा परिणाम	3.3	77
निष्कर्ष	3.4	106
सिफारिशें	3.5	106
शब्दावली		108
परिशिष्ट		112

भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अन्तर्गत यह प्रतिवेदन भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

प्रतिवेदन के **अध्याय 1 और 2** में 31 मार्च 2014 को समाप्त वर्ष हेतु भारतीय रेल के क्रमशः वित्त लेखों और विनियोग लेखों की जांच से प्राप्त मामलों पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां हैं।

अध्याय 3 में उचंत लेखों के अंतर्गत प्राप्तियों और व्यय के लेखाकरण की प्रणाली और उचंत शेषों के निपटान हेतु आंतरिक नियंत्रण तंत्र की प्रभावशीलता से संबंधित पहलू शामिल हैं।

कार्यकारी सार

पृष्ठ भूमि

भारतीय रेल (आईआर) भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। यह 65,808 मार्ग किमी* से बनी है जिसपर प्रतिदिन 21,598 गाड़ियां चलती हैं, लगभग 23 मिलियन यात्री यात्रा करते हैं और लगभग 2.90 मिलियन टन माल ढोती हैं। रेलवे का नीति प्रतिपादन तथा सम्पूर्ण नियंत्रण रेलवे बोर्ड में निहित है जो अध्यक्ष, वित्त आयुक्त तथा अन्य कार्यकारी सदस्यों से बना है। आईआर प्रणाली को 68 संचालन मण्डलों वाले 17 जोन के माध्यम से प्रबन्धित किया जाता है। प्रणाली के संचालन भाग के द्योतक जोनल रेलवे के अतिरिक्त चल स्टॉक तथा अन्य सम्बन्धित मदों के विनिर्माण में लगी सात उत्पादन यूनिटें हैं।

1 अप्रैल 1950, से प्रति वर्ष आम बजट के प्रस्तुतीकरण से पूर्व संसद में अलग से रेलवे बजट प्रस्तुत किया जा रहा है। यद्यपि, रेलवे बजट अलग से संसद में प्रस्तुत किया जाता है परन्तु आईआर की प्राप्तियों तथा व्यय से सम्बन्धित आंकड़े भी आम बजट में दर्शाए जाते हैं क्योंकि रेलवे बजट भारत सरकार के कुल बजट का भाग है।

निष्कर्षों का सार

31 मार्च 2013 (2014 की प्रतिवेदन सं. 19) को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेलवे) उल्लेख करता है कि 2012-13 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियां 18.76 प्रतिशत तक बढ़ी जो 2008-12 की अवधि के दौरान 9.17 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) से अधिक थीं। माल भाड़ा अर्जनों तथा यात्री अर्जनों में वृद्धि क्रमशः 22.60 प्रतिशत तथा 10.89 प्रतिशत थीं, जो 2008-12 के दौरान

* मार्ग-किलोमीटर- उनसे सम्बद्ध लाइनों अर्थात् एकल लाइन, दोहरी लाइन आदि की संख्या का ध्यान किए बिना रेलवे के दो स्थानों के बीच की दूरी

प्राप्त सीएजीआर से अधिक थी। लाभांश देयता पूरी करने के बाद निवल लाभांश 2012-13 में ₹ 8,266.25 करोड़ था। पूर्व वर्ष की तुलना में संचालन अनुपात उन्नत हुआ।

2013-14 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियां 13.50 प्रतिशत तक बढ़ी जो 2009-13 की अवधि के दौरान 12.24 प्रतिशत के सीएजीआर से अधिक थीं। हालांकि मालभाड़ा अर्जन तथा यात्री अर्जन की वृद्धि दर पूर्व वर्ष की तुलना में क्रमशः 10.14 प्रतिशत तथा 16.63 प्रतिशत थी, माल भाड़ा अर्जनों में वृद्धि सीएजीआर से कम थी, जबकि यात्रा अर्जनों के मामले में यह 2009-13 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से अधिक थी।

प्रचालन अनुपात में 2012-13 में 90.19 से 2013-14 में 93.60 तक गिरावट रहा। लाभांश देयता पूरी करने के बाद 2013-14 में निवल लाभांश ₹ 3,740.40 करोड़ रहा, जो बजट अनुमानों से 71.55 प्रतिशत कम था।

मूल्यहास आरक्षित निधि तथा पेंशन निधि 2013-14 में क्रमशः ₹ 1,021.38 करोड़ तथा ₹ 419.04 करोड़ के नगण्य शेषों के साथ बन्द हुई । 2013-14 में विकास निधि ₹ 3,053.02 करोड़ पर बन्द हुई और पूंजीगत निधि ₹ 557.32 करोड़ के नगण्य शेष के साथ बन्द हुई।

पूंजीगत निधि में धनात्मक शेष पूंजीगत निधि से भारत सरकार से सामान्य बजटीय सहायता के रूप में प्राप्त पूंजी को भारतीय रेलवे वित्त कारपोरेशन (आईआरएफसी) के पट्टा प्रभारों का भुगतान विपथित किए जाने से प्राप्त किया गया था। इसके परिणामस्वरूप रेलवे को अतिरिक्त निवेशों से वंचित होना पड़ा जो अन्य पूंजीगत कार्यों पर किया जा सकता था। इसने आईआरएफसी से अधिक महंगे उधार भी लिये क्योंकि पूंजी से किए गए किसी खर्च पर भारत सरकार को ₹ 248.54 करोड़ का लाभांश भुगतान किया जाना अपेक्षित है। इसके अलावा, रेलवे प्रणाली में अधिक पुरानी परिसम्पत्तियों के पुनरूद्धार तथा प्रतिस्थापन का विशाल पिछला बकाया होने के बावजूद आवश्यकता के अनुसार मूल्यहास आरक्षित निधि को अंशदान नहीं किया गया

था जिसे गाड़ियों को सुरक्षित चलाने के लिए प्रतिस्थापित किया जाना अपेक्षित है।

आईआर यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं की अपनी परिचालन लागत पूरी करने में असमर्थ था। 2012-13 के दौरान, यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर ₹ 26,025.46 करोड़ की हानि हुई थी। माल भाड़ा सेवाओं ने ₹ 33,221.24 करोड़ का लाभ अर्जित किया था जिसने दर्शाया कि 2012-13 के दौरान माल भाड़ा यातायात के लाभ का 78.34 प्रतिशत यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर कमी को पूरा करने के लिए उपयोग किया गया। उपर्युक्त मामलों का भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के पूर्ववर्ती प्रतिवेदनों-संघ सरकार (रेलवे)-रेलवे वित्त में लगातार उल्लेख किया गया है।

आईआर ने पांच विनियोगों को छोड़कर सभी में पूरक प्रावधान प्राप्त करने के बावजूद छः राजस्व अनुदान, पूंजी अनुदान का एक भाग, 10 राजस्व विनियोग और पूंजीगत विनियोग के दो भागों में ₹ 2,719.75 करोड़ अधिक खर्च किया। एक विनियोग में, वास्तविक और पूरक प्रावधानों को प्राप्त किये बिना खर्च किया गया था। छः राजस्व अनुदान, एक विनियोग और पूंजीगत अनुदान के एक भाग में, ₹ 100 करोड़ से अधिक की बचत थी, जिस पर लोक लेखा समिति ने ऐसे गैर संवैधानिक पद्धतियों के प्रति काफी दृढ़ता से टिप्पणी की।

उचंत शीर्ष प्राप्तियों और भुगतानों के लेन-देनों को रिकॉर्ड करने के लिए संचालित लेखों के मध्यवर्ती/समंजित शीर्ष हैं जिन्हें तुरंत लेखों के अंतिम शीर्ष में बुक नहीं किया जा सकता। लेखापरीक्षा में विभिन्न उचंत शीर्षों के अंतर्गत शेषों में वृद्धि की प्रवृत्ति देखी। सतत और प्रभावी समीक्षा के अभाव से शेषों का संचयन हुआ। विविध अग्रिम-राजस्व, कार्यशाला निर्माण उचंत और क्रय उचंत के अंतर्गत कुछ अधिशेष क्रमशः 1950-51, 1967-68 और 1986-87 तक पुराने थे। वाणिज्यिक और लेखा विभाग यातायात उचंत के अंतर्गत अधिशेषों को साबित करने में मौजूदा प्रावधानों का पालन करने में विफल रहे। रेलवे के अंतिम लेखों में प्रोद्भूत आधार पर प्राप्य बिलों को दर्शाने में जोनल रेलवे की विफलता के परिणामस्वरूप अंतिम लेखों में बकाया को गलत दिखाया गया। अंतिम शीर्षों में मदों के गैर-समायोजन के कारण राजस्व व्यय

की कम बयानी/अधिक बयानी हुई और इससे रेलवे का प्रचालन अनुपात प्रभावित हुआ। उच्चतम लेखों के अंतर्गत अधिशेष की सटीकता भी प्रभावित हुई थी क्योंकि जोनल रेलवे में तैयार किये गये उच्चतम अधिशेष और आईआर के तुलन पत्र और ऋण शीर्ष रिपोर्ट में दर्शाये गये आंकड़ों के बीच विभिन्नताएं थी जिसका मिलान आवश्यक हैं।

मुख्य सिफारिशें

आईआर द्वारा जोनल रेलवे में वित्त सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए और सीएओ) और रेलवे बोर्ड में वित्त आयुक्त (रेलवे) द्वारा कार्यान्वित की जाने वाली मुख्य सिफारिशों में से कुछ का वर्णन नीचे दिया गया है:

- पुरानी परिसम्पत्तियों को प्रतिस्थापित करने के लिए मूल्यह्रास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों और भारतीय रेल वित्त निगम को पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक के प्रति भुगतान की अपनी देयता को पूरा करने के लिए पूँजीगत निधि की अनुपलब्धता आईआर की खराब वित्तीय स्थिति की सूचक है। भारतीय रेल को अपनी निधि शेषों में सुधार करने के लिए और साधनों की खोज करनी चाहिए।
- भारतीय रेल को अपनी बजट प्रक्रिया और विभिन्न स्तरों (खर्च करने वाली इकाईयाँ, जोनल एवं रेलवे बोर्ड स्तर) पर व्यय पर निगरानी की प्रणाली को सुदृढ़ बनाना चाहिये ताकि प्राधिकार से अधिक व्ययों, बचत के दृष्टांत न्यूनतम हों। बजट में कमियों के मामलों के विश्लेषण और भविष्य में पुनरावृत्ति रोकने के उपाय करने की आवश्यकता है।
- भारतीय रेल को वास्तविक रूप से अनुदानों की अनुपूरक मांग का निर्धारण करना चाहिये ताकि अनुदानों के लिये अनुपूरक मांगों के माध्यम से प्राप्त राशि अप्रयुक्त न रह जाये या आवश्यकता से कम न पड जाये।
- व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टान्तों को कम करने हेतु भारतीय रेल को अपने आंतरिक नियंत्रण को प्रभावी बनाना चाहिए। मुख्य नियंत्रण अधिकारियों के स्तर पर अधिक जिम्मेदारी एवं जवाबदेही बढ़ाने के लिए निवारक मंजूरी होनी चाहिए।

- पुराने बकाया उचंत शेषों के निपटान हेतु मॉनीटरिंग तंत्र को क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर सुदृढ किए जाने की आवश्यकता है। अत्यधिक पुरानी मदों के निपटान हेतु सुधारात्मक उपाय किए जाने चाहिए।
- पर्याप्त ब्यौरों सहित सही प्रविष्टि उचंत पंजिकाओं में की जानी चाहिए। मदों को सक्षम प्राधिकारी की मंजूरी के साथ "उचंत" या बट्टे खाते के अंतर्गत रखा जाना चाहिए।

अध्याय-1 वित्तीय स्थिति

यह अध्याय 2013-14 के दौरान भारतीय रेल (आईआर) की वित्तीय स्थिति का व्यापक स्वरूप दर्शाता है तथा पिछले वर्ष के संदर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतकों तथा समेकित प्रवृत्ति विश्लेषण में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े आईआर के वित्त लेखे हैं, जो एक ऐसा दस्तावेज है जिसे संघ सरकार के वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए वार्षिक रूप से संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, आईआर द्वारा नियत लक्ष्यों के प्रति 2013-14 के दौरान उसके वास्तविक निष्पादन की तुलना के लिए प्रमाणिक सरकारी रिपोर्टों¹ के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार

तालिका 1.1 पिछले वर्ष की तुलना में 2013-14 के दौरान आईआर के वित्तीय लेन-देन तथा 2013-14 के बजट अनुमानों का सार प्रस्तुत करती है। यह वर्ष 2013-14 के दौरान भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति के व्यापक स्वरूप के साथ पिछले वर्ष के वास्तविक आंकड़ों के साथ उसकी तुलना तथा बजट अनुमानों के इस वर्ष की वास्तविक प्राप्तियों तथा व्यय के विचलन को भी दर्शाता है।

तालिका 1.1 आईआर की प्राप्तियां तथा व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक 2012-13	बजट अनुमान 2013-14	संशोधित अनुमान 2013-14	वास्तविक 2013-14
1	यात्री आय	31,322.61 (10.89)	42,210.00	37,500.00	36,532.00 (16.63)
2	भाड़ा आय	85,262.58 (22.60)	93,554.00	94,000.00	93,905.63 (10.14)
3	अन्य कोचिंग आय ²	3,054.46 (12.43)	3,422.00	3,665.00	3,678.78 (20.44)
4	विविध आय ³	4,261.36 (16.97)	4,506.00	5,284.82	5,721.29 (34.26)
5	उचन्त	-168.42 (289.95)	50.00	50.00	-279.52 (65.97)
6	सकल यातायात प्राप्तियां ⁴ (मद संख्या 1 से 5)	123,732.59 (18.85)	143,742.00	140,499.82	139,558.18 (12.79)

¹ भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकी विवरण

² पार्सलों, सामान तथा डाक घर मेल आदि के परिवहन से अन्य कोचिंग आय

³ किराये, भवनों के पट्टाकरण, खानपान सेवाओं, विज्ञापनों, साईडिंग्स के रख-रखाव और लेवल क्रसिंग, नीतिगत लाइनों पर हानि की क्षतिपूर्ति इत्यादि से विविध आय।

अध्याय 1 वित्तीय स्थिति

7	सामान्य कार्यचालन व्यय ⁵	84,012.04 (12.71)	96,500.00	97,060.00	97,570.75 (16.14)
8	विनियोजन				
	मूल्यहास आरक्षित निधि	6,850.00 (5.06)	7,500.00	6,500.00	7,900.00 (15.33)
	पेंशन निधि	20,710.00 (17.60)	22,000.00	23,700.00	24,850.00 (19.99)
9	कुल कार्यचालन व्यय (मद सं. 7 तथा मद सं 8)	111,572.04 (13.08)	126,000.00	127,260.00	130,320.75 (16.80)
10	निवल यातायात प्राप्तियां (मद सं. 6 - मद सं 9)	12,160.55 (123.42)	17,742.00	13,239.82	9,237.43 (-24.04)
11	विविध प्राप्तियां ⁶	2,447.84 (14.66)	2,884.00	3,668.00	3,655.69 (49.34)
12	विविध व्यय ⁷	993.20 (24.73)	1,230.00	1,125.00	1,144.05 (15.19)
13	निवल विविध प्राप्ति (मद सं. 11 - मद सं 12)	1,454.64 (8.66)	1,654.00	2,543.00	2,511.64 (72.66)
14	निवल राजस्व (मद सं. 10 एवं मद सं 13)	13,615.19 (100.77)	19,396.00	15,782.82	11,749.07 (-13.71)
15	सामान्य राजस्व को देय लाभांश-चालू वर्ष	5,348.94 (-5.43)	6,249.20	7,839.87	8,008.67 (49.72)
	पिछले वर्ष का आस्थगित लाभांश	0.00	0.00	0.00	0.00
	चालू वर्ष में देय कुल लाभांश	5,348.94 (-5.43)	6,249.20	7,839.87	8,008.67 (49.72)
16	निवल अधिशेष (मद सं. 14 - मद सं 15)	8,266.25 (634.41)	13,146.80	7,942.95	3,740.40 (-54.75)
17	विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि	7,815.00 (1181.15)	3,550.00	2,675.00	3,075.00 (-60.65)
	पूँजीगत निधि	451.25 (-12.48)	5,433.80	0.00	500.00 (10.80)
	ऋण सेवा निधि	शून्य*	4,163.00	5,267.95	165.40

स्रोत: 2013-14 और 2014-15 के लिए रेल बजट तथा लेखाओं पर व्याख्यात्मक ज्ञापन

टिप्पणी: कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशतता में वृद्धि/कमी को दर्शाते हैं।

*2013-14 में नई निधि होने के कारण, 2012-13 में शेष 'शून्य' है।

⁴ सकल यातायात प्राप्ति - भारतीय रेल की दुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग टैरिफ और विविध प्राप्ति।

⁵ आईआर के परिचालन खर्च

⁶ विविध प्राप्ति में लाभांश प्राप्ति तथा अन्य रियायत के प्रति भारत सरकार (जीओआई) की सब्सिडी, रेलवे भर्ती बोर्ड आदि द्वारा प्राप्तियां शामिल हैं।

⁷ विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्वेक्षण, अनुसंधान, डिजाईन एवं मानक-संगठन, आईआर की अन्य विविध स्थापनाओं, सांविधिक लेखापरीक्षा, ओपन लाईन वर्क्स (राजस्व) आदि पर व्यय शामिल है।

1.2 बजट अनुमानों की विश्वसनीयता

एक संगठन के वित्तीय तथा प्रचालनात्मक निष्पादन के लिए बजट का सही पूर्वानुमान बहुत महत्वपूर्ण है। इस बात का निर्धारण कि वित्तीय लक्ष्य कितने अच्छे प्रकार से प्राप्त किए गए हैं इस बात पर निर्भर करता है कि वित्तीय अनुमान शुरु से ही कितने यथार्थ थे। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान आईआर यात्री आय में लक्षित निष्पादन प्राप्त नहीं कर सका। 2013-14 में अनुमानित सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर) प्राप्त नहीं हुई थी और चालू वित्तीय वर्ष के बजट अनुमानों की तुलना में 2.91 प्रतिशत (₹ 4,183.82 करोड़) तक समग्र गिरावट दर्ज की गई थी। सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) और कुल कार्यचालन व्यय (टीडब्ल्यूई) बजट अनुमानों की तुलना में क्रमशः 1.11 प्रतिशत (₹ 1,070.75 करोड़) और 3.43 प्रतिशत (₹ 4,320.75 करोड़) तक थोड़ा ज्यादा था। बजट अनुमान की तुलना में लगभग 5.33 प्रतिशत तक पेंशन निधि के विनियोग में वृद्धि सहित मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के विनियोग में लगभग 12.95 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई थी। यात्री आय में 13.45 प्रतिशत तक कमी और बजट 2013-14 में यथा परिकल्पित की अपेक्षा पेंशन निधि के अतिरिक्त विनियोग (12.95 प्रतिशत) और मूल्यहास आरक्षित निधि (5.33 प्रतिशत) के कारण मुख्यतः परिणामी निवल राजस्व बजट अनुमानों से 39.43 प्रतिशत तक कम था।

1.3 2013-14 में राजकोषीय लेन-देन पर-एक नजर

1.3.1 सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

जीटीआर चालू वित्तीय वर्ष (2013-14) के दौरान 12.79 प्रतिशत तक बढ़ गया, यह 2012-13 के दौरान प्राप्त 18.85 प्रतिशत की वृद्धि से कम था जो पिछले वर्ष की तुलना में चालू वर्ष के दौरान भाड़ा आय में कमी के कारण था। आय के अन्य सभी स्रोतों (यात्री आय, अन्य कोचिंग आय और विविध आय) के लिए वृद्धि दर पिछले वर्ष की तुलना में अधिक था।

1.3.2 सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई)

ओडब्ल्यूई में पिछले वर्ष की तुलना में चालू वित्तीय वर्ष (2013-14) में 16.14 प्रतिशत तक वृद्धि हुई जो 2011-12 की तुलना में 2012-13 के दौरान प्राप्त 12.71 प्रतिशत की वृद्धि दर से उच्चतर था।

1.3.3 विविध प्राप्तियां एवं व्यय

चालू वित्तीय वर्ष (2013-14), में विविध प्राप्तियों के साथ-साथ विविध व्यय पिछले वर्ष से क्रमशः 49.34 प्रतिशत और 15.19 प्रतिशत तक बढ़ गए। निवल विविध प्राप्तियों में पिछले वर्ष से 72.66 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। निवल विविध प्राप्तियां भी बजट अनुमानों से 51.85 प्रतिशत तक अधिक थीं।

1.3.4 निवल राजस्व

चालू वित्तीय वर्ष में निवल राजस्व 13.71 प्रतिशत तक घटा जो पिछले वर्ष के दौरान प्राप्त 100.77 प्रतिशत वृद्धि से काफी कम थी। मुख्य रूप से यह पिछले वर्ष के 18.85 प्रतिशत प्राप्त वृद्धि से दर की तुलना में चालू वर्ष के दौरान सकल यातायात प्राप्तियों (12.79 प्रतिशत) में वृद्धि के कारण था। कुल कार्यचालन व्यय में वृद्धि पिछले वर्ष के लिए 13.08 प्रतिशत दर की तुलना में चालू वर्ष के दौरान 16.80 प्रतिशत था।

1.3.5 लाभांश भुगतान

भारत सरकार (जीओआई) का भुगतान योग्य लाभांश सामान्य बजटीय सहायता के माध्यम से दिए गए पूंजीगत प्रभार पर आधारित है। 2013-14 के लिए लाभांश की दर रेलवे समन्वय समिति (आरसीसी) द्वारा पाँच प्रतिशत निर्धारित की गई थी। चालू वित्तीय वर्ष में सामान्य राजस्व के लाभांश के भुगतान में पिछले वर्ष 2012-13 से 49.72 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। भारतीय रेल ने 2013-14 में ₹ 8,008.67 करोड़ के लाभांश का भुगतान किया। यह बजट लक्ष्य से लगभग 28.16 प्रतिशत तक अधिक था।

1.3.6 विनियोग हेतु उपलब्ध निवल अधिशेष

लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के पश्चात निवल अधिशेष का सृजन चालू वित्तीय वर्ष में 54.75 प्रतिशत तक घट गया। निवल अधिशेष 2012-13 में ₹8,266.25 करोड़ की तुलना में ₹3,740.40 करोड़ तक घट गया था।

निवल अधिशेष बजट अनुमानों से 71.55 प्रतिशत कम था। निवल अधिशेष में कमी का मुख्य कारण निवल यातायात प्राप्ति (कुल कार्यचालन व्यय पर सकल यातायात प्राप्तियों की अधिकता) 47.93 प्रतिशत और बजट प्रावधान से 28.16

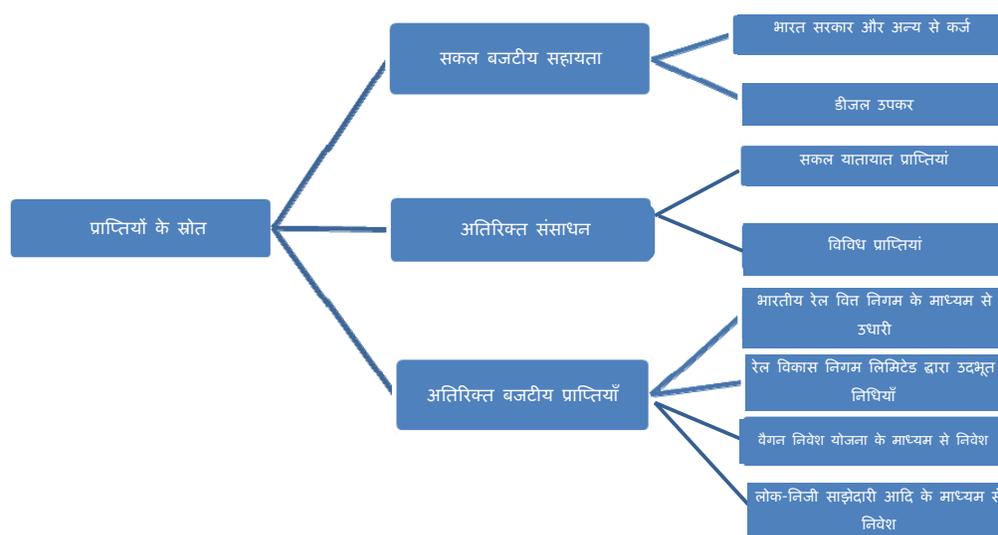
प्रतिशत अधिक लाभांश भुगतान के कारण था। लाभांश के भुगतान में वृद्धि बजट में परिकल्पित चार प्रतिशत के प्रति पाँच प्रतिशत पर भुगतान किए जाने के कारण था।

निवल अधिशेष लगभग ₹ 3,075.00 करोड़, ₹ 500.00 करोड़ और ₹ 165.40 करोड़ की राशि क्रमशः विकास निधि, पूंजीगत निधि और ऋण सेवा निधि में विनियोजित की गई थी।

1.4 आईआर के संसाधन

आईआर की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्नलिखित थे:

चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत



2009-13 के दौरान 12.24 प्रतिशत चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)⁸ के प्रति 2013-14 के दौरान आन्तरिक संसाधनों से राजस्व प्राप्तियों में 13.50 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। सामान्य बजटीय सहायता में 2009-13 के दौरान सीएजीआर के 12.58 प्रतिशत के प्रति 2013-14 के दौरान 12.19 प्रतिशत की वृद्धि हुई जबकि 2013-14 के दौरान अतिरिक्त बजटीय प्राप्तियाँ (बाजार उधारी) में 2009-13 दौरान 15.77 प्रतिशत सीएजीआर के प्रति 0.55 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। इस प्रकार आईआर की सामान्य बजटीय सहायता (जीबीएस)⁹ और

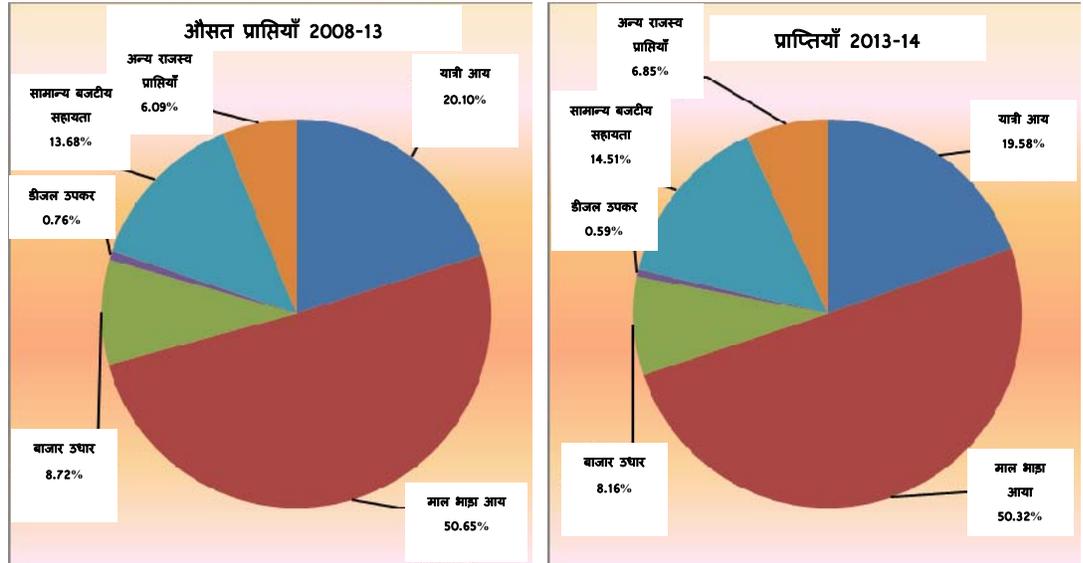
⁸ वार्षिक संयोजन के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए कई वर्षों में वृद्धि दर

⁹ सामान्य बजटीय सहायता का तात्पर्य भारत सरकार द्वारा रेल मंत्रालय को पूंजीगत व्यय के लिए दी गई धनराशि।

आन्तरिक स्रोत अतिरिक्त बजटीय प्राप्तियों (बाजार उधारियों) से उच्च दर पर बढ़ी। तथापि, यह देखा जा सकता है कि अतिरिक्त बजटीय प्राप्तियों में कमी आई है जो दर्शाता है कि भारत के नियंत्रक – महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन (2010-11 की सं.34)- संघ सरकार (रेलवे) के अध्याय 7 के पैरा 7.2.7 में सिफारिशों के बावजूद रेलवे ने रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) के माध्यम से बाजार से निधि जुटाने का कोई प्रयास नहीं किया है।

भारतीय रेल के आंतरिक संसाधनों में यात्री आय, भाड़ा आय और अन्य राजस्व आय से प्राप्तियां शामिल हैं। चालू वर्ष 2013-14 के दौरान निधियों के सभी स्रोतों के साथ-साथ 31 मार्च 2013 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों का औसत चित्र 1.2 के पाई डायग्राम में दिया गया है।

चित्र 1.2: आईआर के विभिन्न स्रोतों का सापेक्ष हिस्सा



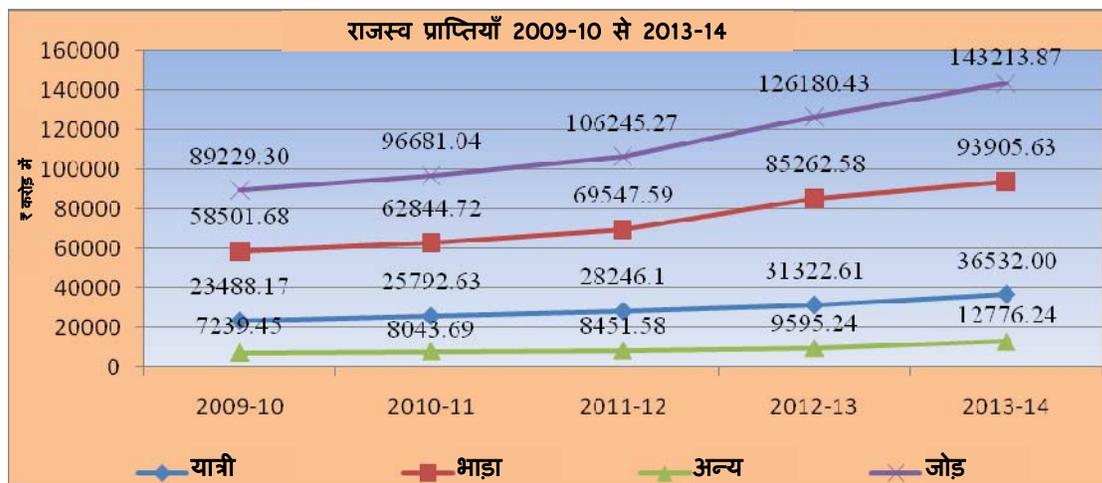
टिप्पणी : अन्य राजस्व आय में अन्य कोचिंग आय, विविध, अन्य आय तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं

चित्र 1.2 दर्शाता है कि आईआर का एकल सबसे बड़ा अर्जन स्रोत मालभाड़ा क्षेत्र और उसके बाद यात्री आय था। यह दोनों स्रोत चालू वर्ष के लिए भी आईआर प्राप्तियों के सबसे बड़े स्रोत बने रहे। 2008-13 के दौरान प्राप्तियों के औसत आंकड़ों की तुलना में चालू वर्ष में यात्री आय, माल भाड़ा आय, बाजार उधार और डीजल उपकरण में थोड़ी कमी आई जबकि सामान्य बजटीय सहायता और अन्य राजस्व अर्जन में वृद्धि हुई।

1.4.1 राजस्व प्राप्तियां

विगत पाँच वर्षों के लिए कुल राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति चित्र 1.3 में दी गई है।

चित्र 1.3: 2009-10 से 2013-14 के दौरान राजस्व प्राप्तियां



टिप्पणी : अन्य में अन्य कोचिंग, विविध अन्य, उच्चत तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं।
वर्ष 2012-13 की अन्य एवं जोड़ की राशियाँ संशोधित राशियाँ हैं।

कुल राजस्व प्राप्तियां 2009-13 के दौरान 12.24 प्रतिशत के सीएजीआर पर बढ़ी तथापि, वर्ष 2013-14 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में वृद्धि 13.50 प्रतिशत थी। सभी वस्तुओं की वार्षिक स्फीति दर वर्ष 2013-14 के दौरान औसतन लगभग 6 प्रतिशत¹⁰ थी इसका अर्थ है कि राजस्व प्राप्तियों में वास्तविक वृद्धि (स्फीति के लिए घटाने के पश्चात) 7.50 प्रतिशत थी।

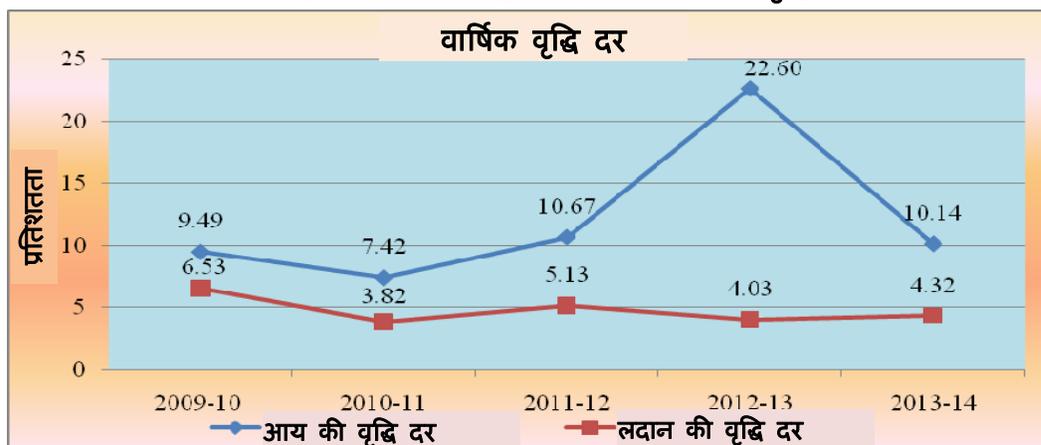
राजस्व प्राप्तियों के विभिन्न खंडों की वृद्धि दर की प्रवृत्ति की चर्चा आगामी पैराग्राफ में की गई है।

1.4.1.1 माल भाड़ा आय

31 मार्च 2014 को समाप्त विगत पाँच वर्षों के लिए आईआर की भाड़ा लदान तथा भाड़ा आय की प्रवृत्ति नीचे ग्राफ में दर्शायी गई है:

¹⁰ (स्रोत- आर्थिक सर्वेक्षण, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय)

चित्र 1.4: भाड़ा आय तथा भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि दर



चित्र 1.4 चालू वित्तीय वर्ष में लदान भाड़े की वार्षिक वृद्धि में बढ़ोतरी दर्शाता है। पिछले पाँच वर्षों के दौरान लदान में वार्षिक वृद्धि संबंधी बढ़ोतरी (कुल मिलाकर) 54.40 मिलियन टन (2009-10) तथा 43.55 मिलियन टन (2013-14) के बीच थी। 2013-14 के दौरान भाड़ा लदान में वृद्धि 4.32 प्रतिशत तक थी जो 2009-13 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से 4.33 प्रतिशत से थोड़ी कम थी। मालभाड़ा अर्जन में वृद्धि में पिछले वर्ष की 22.60 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 10.14 प्रतिशत तक तीव्र कमी आई है। यह एनटीकेएम की वृद्धि दर में 3.74 प्रतिशत तक कमी के कारण है (अगले पैराग्राफ में तालिका संख्या 1.2 देखें)।

2009-13 के दौरान प्राप्त सीएजीआर के 13.38 प्रतिशत के प्रति 2013-14 में पिछले वर्ष की तुलना में भाड़ा आय में 10.14 प्रतिशत की वृद्धि हुई। भाड़ा सेवाओं के आंकड़े की प्रास्थिति तालिका सं. 1.2 में दी गई है:

तालिका 1.2 भाड़ा सेवाओं के आंकड़े

वर्ष	लदान (मिलियन टन)	एनटीकेएम ¹¹ (मिलियन मे) (केवल राजस्व माल भाड़ा यातायात)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	दर प्रति टन प्रति कि. मी. (पैसे में)
2009-10	887.79	600548 (8.90)	58,501.68 (9.49)	676	97.41
2010-11	921.73	625723 (4.19)	62,844.72 (7.42)	679	100.44
2011-12	969.05	667607 (6.69)	69,547.59 (10.67)	689	104.17

¹¹ एनटीकेएम-निवल टन किलोमीटर-एक किलोमीटर की दूरी के लिए माल भाड़ा परिवहन को मापने की एक यूनिट जो एक टन माल के परिवहन को दर्शाती है (किसी पैकिंग की दर सहित किन्तु परिवहन के लिए प्रयोग किए गए वाहन को छोड़कर)।

2012-13	1008.09	691658 (3.60)	85,262.58 (22.60)	686	123.27
2013-14	1051.64	665810 (-3.74)	93,905.63 (10.14)	633	141.04

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण (विवरण सं. 13-माल राजस्व सांख्यिकी)

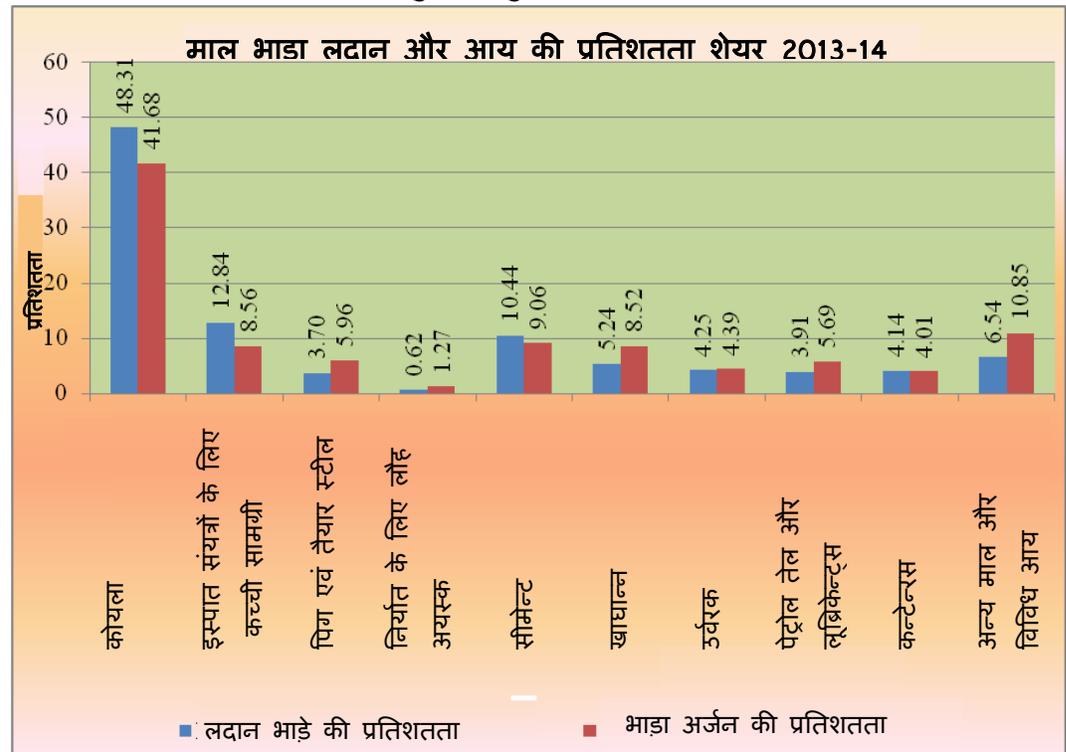
टिप्पणी : कोष्टक में आंकड़े पिछले वर्ष में वृद्धि प्रतिशतता को दर्शाते हैं।

वर्ष 2009-10 व 2010-11 के दर प्रति टन प्रति कि.मी. के आंकड़े, संशोधित आंकड़े हैं।

2013-14 के दौरान यह देखा गया था कि भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि दर 4.32 प्रतिशत थी, जबकि निवल टन किलोमीटर (एनटीकेएम) 3.74 प्रतिशत की दर पर कम हुआ। पिछले वर्ष की तुलना में प्रति टन प्रति किलोमीटर तथा भाड़ा अर्जन में क्रमशः 14.41 प्रतिशत तथा 10.14 प्रतिशत की वृद्धि दर थी; जबकि औसत लीड (माल-भाड़े के एक टन का औसत हॉल) 2012-13 में 686 कि. मी. से 2013-14 में 633 कि. मी तक घट गया।

लदान तथा आय में प्रमुख वस्तुओं का हिस्सा बार चार्ट में दिया गया है (चित्र 1.5)

चित्र 1.5 लदान तथा आय का प्रमुख वस्तु वार हिस्सा (2013-14)



केप्टिव माल होने के कारण कोयला, आईआर के लिए लदान तथा आय दोनों के लिए एक प्रमुख संघटक था। उपर्युक्त प्रमुख मर्दे ("अन्य माल")

तथा विविध आय को छोड़कर), आईआर की कुल भाड़ा आय का 89.15 प्रतिशत था। निर्यात हेतु लौह अयस्क कुल लदान का 0.62 प्रतिशत था तथा उसने कुल भाड़ा आय का 1.27 प्रतिशत उपार्जित किया।

1.4.1.2 यात्री आमदनी

यात्री सेवा के मुख्य निष्पादन संकेतकों को नीचे तालिकाबद्ध किया है।

तालिका 1.3 यात्री सेवा आंकड़े

वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लोड (किलोमीटर में)	प्रति यात्री प्रति किलोमीटर आय का औसत (पैसे में)
2009-10	7245.80	903465 (7.81)	23,488.17 (7.10)	124.69	26.00 (-0.66)
2010-11	7651.09	978508 (8.31)	25,792.63 (9.81)	127.89	26.36 (1.39)
2011-12	8224.38	1046522 (6.95)	28,246.10 (9.51)	127.25	26.99 (2.40)
2012-13	8420.71	1098103 (4.93)	31,322.68 (10.89)	130.41	28.52 (5.68)
2013-14	8397.06	1158742 (5.52)	36,532.00 (16.63)	137.99	31.53 (10.53)

टिप्पणी: कोष्ठक में दर्शाए गए आंकड़े पिछले वर्ष से प्रतिशत वृद्धि दर्शाते हैं।

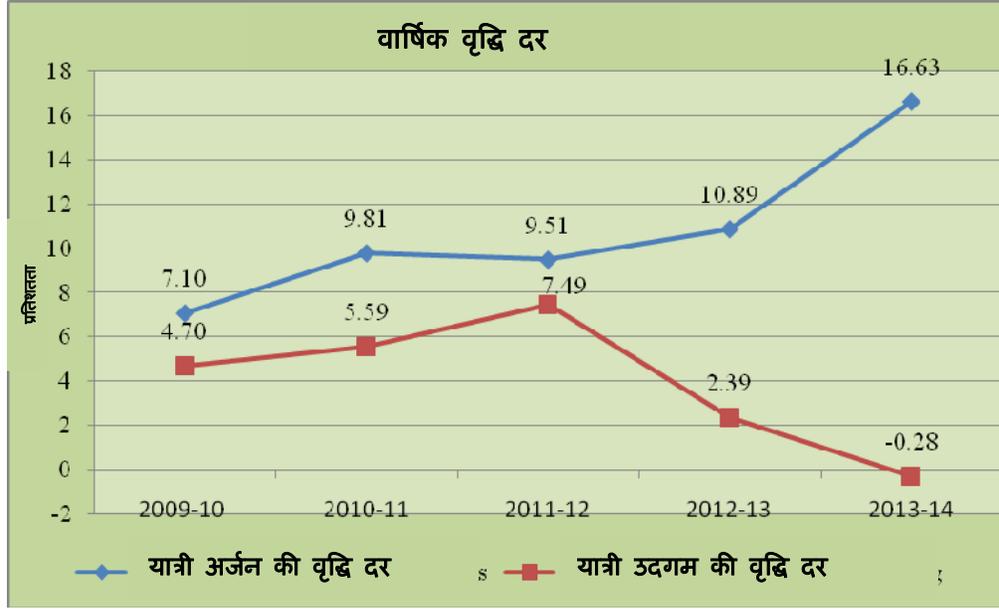
भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण (विवरण सं. 12-यात्री राजस्व सांख्यिकी) के आधार पर, वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के आंकड़े, संशोधित आंकड़े हैं।

यात्री उदगम की वृद्धि दर में कमी के बावजूद यह देखा गया कि प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत अर्जन 2012-13 में 28.52 पैसे से बढ़ कर 2013-14 में 31.53 पैसे हो गया था जोकि मुख्य रूप से यात्री टैरिफ तथा यात्री किलोमीटर में वृद्धि के कारण था। भारतीय रेल को यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर प्रति वर्ष घाटा¹² हो रहा था।

यात्री यातायात और यात्री उदगम से पिछले पांच वर्षों के दौरान (2009-14) अर्जन में वृद्धि चित्र 1.6 में दर्शायी गई है।

¹² रेल मंत्रालय द्वारा तैयार किए गए अंतिम परिणामों के सारांश के अनुसार कोचिंग सेवा लाभप्रदता/यूनिट लागत।

चित्र 1.6 यात्री उदगम और यात्री आमदनी की वृद्धि दर



टिप्पणी : 2009-10 से 2011-12 वर्षों में यात्री उदगम की वृद्धि दर, विवरणी सं. 12 यात्री राजस्व सांख्यिकी के आधार पर संशोधित आंकड़े हैं।

पिछले वर्षों की तुलना में 2013-14 में यात्री यातायात से आमदनी में वृद्धि की प्रतिशतता 16.63 प्रतिशत थी जो कि 2009-13 की अवधि के लिए सीएजीआर की 10.07 प्रतिशत से अधिक थी। 2013-14 में यात्री उदगम स्थान में पिछले वर्ष में ऋणात्मकता (-0.28 प्रतिशत) थी जो कि 2009-13 के दौरान सीएजीआर की 5.14 प्रतिशत से कम थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2013-14 के दौरान मेट्रो रेलवे/कोलकाता को छोड़कर सभी जोनल रेलवे में यात्री आमदनी बजट प्राकलनों से कम थी। यात्री अर्जन लक्ष्य पूर्वी मध्य रेलवे में 20.62 प्रतिशत और मध्य रेलवे में 16.58 प्रतिशत तक कम थे।

1.4.1.3 विविध आय और अन्य कोचिंग आय

विविध और कोचिंग आय चालू वित्तीय वर्ष (2013-14) में सकल यातायात प्राप्तियों का लगभग सात प्रतिशत है। यह वर्ष 2012-13 में 15.03 प्रतिशत के प्रति 2013-14 में लगभग 28.49 प्रतिशत तक बढ़ा है। लेखापरीक्षा में विश्लेषण से पता चला कि चालू वर्ष में किराए, लाइसेंस फीस, ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभार और विज्ञापनों से आय में पिछले वर्ष की तुलना में वृद्धि हुई है। यद्यपि विविध आय घटकों से राजस्व सृजन की वृद्धि में विचारणीय अवसर था यदि वसूली हेतु

भवनों के किराए, लाइसेंस फीस (जब भी देय हो) के बिल दिये जाते और समयबद्ध तरीके में उगाही की जाती।

1.5 उगाही न की गई आय³

2013-14 के दौरान अप्राप्त आय के अन्तर्गत ₹ 50 करोड़ की वसूली के लक्ष्य के प्रति भारतीय रेल ने उगाही न की गई आय के रूप में ₹ 279.52 करोड़ संचित किए। उगाही न की गई आय 2012-13 में ₹ 1,569.45 करोड़ से बढ़कर 2013-14 में ₹ 1,848.98 करोड़ हो गई थी। वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर उगाही न की गई आय ₹ 1,848.98 करोड़ थी जिसमें से यातायात उचंत के अन्तर्गत ₹ 1,592.37 करोड़ और वसूली योग्य मांग के अन्तर्गत ₹ 256.61 करोड़ सम्मिलित था। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान मध्य रेलवे ₹ 91.70 करोड़ की उगाही न की गई आय के संचयन के लिए मुख्य अंशदायी था। इसके बाद ₹ 62.48 करोड़ के साथ पूर्व मध्य रेलवे था। यातायात उचंत के अन्तर्गत मुख्य बकाया माल भाडे की वसूली न होने और पावर हाऊस और राज्य विद्युत बोर्ड से अन्य प्रभार के रूप में ₹ 847.67 करोड़ की वसूली न होने के कारण थी जो कुल यातायात उचंत का 52.23 प्रतिशत था जिसकी अभी वसूली की जानी थी। मुख्य चूककर्ताओं को नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 1.4 राज्य विद्युत बोर्ड से बकाया देय

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाऊस	31 मार्च 2013 तक बकाया देय	31 मार्च 2014 तक बकाया देय	वर्ष के दौरान वृद्धि/ कमी (-)
1.	पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड (पीएसईबी)	448.39	448.58	0.19
2.	दिल्ली विद्युत बोर्ड (डीवीबी)	175.88	114.28	(-) 61.60
3.	राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (आरएसईबी)	36.93	38.06	1.13
4.	महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड एमएसईबी)	0.48	143.17	142.69
5.	नेशनल थर्मल पावर कॉर्पोरेशन (एनटीपीसी)	7.35	64.42	57.07

स्रोत-राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाऊस से वसूली योग्य देयों का विवरण

¹³ यातायात के प्रचालन से उगाही न की गई आय को 'यातायात उचंत' के रूप में जबकि भवनों/भूमि को किराए/पट्टे साइडिंग के रखरखाव प्रभारों इत्यादि को 'वसूलीयोग्य मांग' के रूप में वर्गीकृत किया गया था।

रेल मंत्रालय को एसईबीज से पुराने बकाया देयों की उगाही के लिए प्रयास तेज करने की आवश्यकता है।

1.6 प्रतिकूल आर्थिक सहायता

1.6.1 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर आर्थिक सहायता

भारतीय रेल यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। 31 मार्च 2013 को पिछले पाँच वर्षों के दौरान यात्री सेवाओं से राजस्व में 46.12 प्रतिशत¹⁴ तक वृद्धि हुई तथापि इसी अवधि के दौरान इस शीर्ष में व्यय में 55.31 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

अन्तिम परिणामों का सारांश-वर्ष 2012-13 के लिए भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित भाड़ा सेवा यूनिट लागत और कोचिंग सेवा लाभप्रदता यूनिट लागत से भाड़ा आमदनी से यात्री और अन्य कोचिंग आमदनी में प्रतिकूल आर्थिक सहायता का पता चलता है। 2008-09 में यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा उठाई गई हानि ₹ 15,268.41 करोड़ से बढ़कर 2012-13¹⁵ में ₹ 26,025.46 करोड़ हो गई थी। 31 मार्च 2013 को समाप्त पांच वर्षों की अवधि के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर व्यय की प्रतिशतता में अन्तर को वसूली किए बिना ही छोड़ दिया जो चित्र 1.7 में दर्शाया गया है:

चित्र 1.7: वसूल न किए गए यात्री व्यय और अन्य कोचिंग पर व्यय की प्रतिशतता

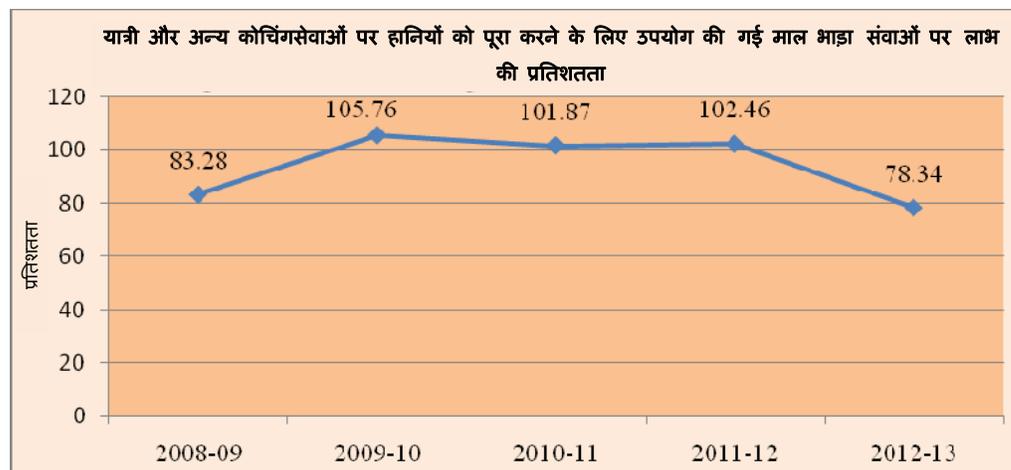


चित्र 1.8 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की हानि को पूरा करने के लिए माल भाड़ा सेवाओं से लाभ की प्रतिशतता दर्शाता है:

¹⁴ नैरो गेज को छोड़कर (2011-12)

¹⁵ अन्तिम परिणामों का सार 2013-14 के लिए कोचिंग सेवाएं-लाभप्रदता/यूनिट लागत संकलित नहीं की गई (फरवरी 2015)

चित्र 1.8: यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के लिए प्रयोग होने वाली आर्थिक सहायतापर माल भाड़ा आमदनी के लाभ की प्रतिशतता



यह देखा जा सकता है कि 2012-13 के दौरान माल भाड़ा यातायात से 78.34 प्रतिशत लाभ (2012-13 में मालभाड़ा यातायात से लाभ ₹ 33,221.24 करोड़) यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर ₹ 26,025.46 करोड़ की हानि की क्षतिपूर्ति के लिए उपयोग किया गया था। इस प्रकार 2011-12 में यात्री सेवाओं पर ₹ 23,643.68 करोड़ से 2012-13 में ₹ 26,025.46 करोड़ की हानि में वृद्धि के बावजूद यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं से माल भाड़ा अर्जन से प्रति अनुदान में 2012-13 में पिछले वर्ष से तुलना में कमी हुई। भारतीय रेल पिछले वर्ष में (-) 2.46 प्रतिशत की तुलना में 2012-13 में यात्री सेवाओं पर हानि को वित्तीय सहायता देने के बाद मालभाड़ा अर्जन पर 21.66 प्रतिशत लाभ बनाए रखा जिसने परिचालन लाभ में वृद्धि दर्शायी।

1.6.2 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों पर परिचालन हानियां

तालिका 1.5 में 2008-09 से 2012-13 के दौरान यात्री सेवाओं पर विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियों को दर्शाता है:

तालिका 1.5: यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां

(₹ करोड़ में)

यात्री की श्रेणी	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
एसी प्रथम श्रेणी	-59.37	-53.14	-46.61	-38.78	-40.86
प्रथम श्रेणी	-69.67	-32.67	16.47	-39.13	-61.36
एसी-2 टियर	-176.91	-372.32	-407.93	-438.83	-348.09

एसी-3 टियर	540.57	212.14	266.31	499.33	494.99
एसी चेरर कार	5.45	-2.11	33.62	-13.29	-38.12
स्लीपर श्रेणी	-3,175.24	-5,333.90	-6,070.58	-6531.75	-6852.72
दूसरी श्रेणी	-2,933.09	-3,401.25	-3,998.08	-4237.60	-5167.53
सामान्य (सभी श्रेणियाँ)	-6,381.77	-7,763.36	-7,437.00	-8893.12	-9783.80
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	-1,651.19	-2,214.06	-2,320.23	-2813.95	-3365.47

स्रोत- अन्तिम परिणामों का सार कोचिंग सेवाएं लाभकारिता/यूनिट लागत

उपरोक्त तालिका से यह स्पष्ट है, 31 मार्च 2013 को समाप्त वर्षों के दौरान एसी-3 टियर को छोड़कर रेल सेवाओं की सभी श्रेणियों ने हानियां उठाई जिसका अर्थ है कि 2012-13 में केवल एसी 3-टियर ने अपनी परिचालन लागत को पूरा किया।

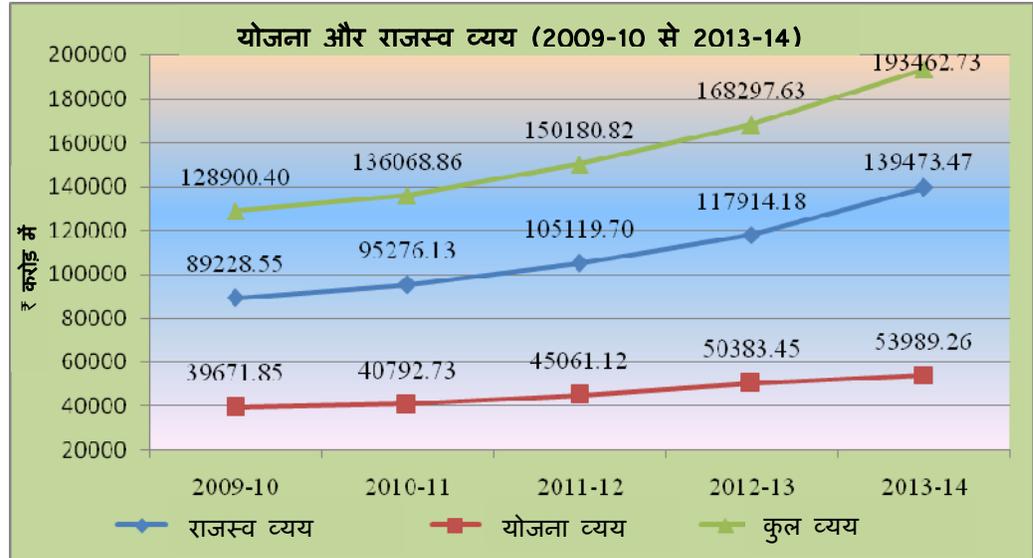
दोनों सामान्य श्रेणी और उपनगरीय सेवा को प्रदान की गई आर्थिक सहायता में पिछले पाँच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर अधिकतम आर्थिक सहायता दी गई थी। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की आमदनी में हानि¹⁶ की प्रतिशतता 4.16 प्रतिशत (एसी चेरर) से ईएमयू उपनगरीय सेवाओं पर 161.11 प्रतिशत के साथ 210.37 प्रतिशत (सामान्य श्रेणी) के बीच थी।

1.7 संसाधनों का उपयोग

भारतीय रेल में व्यय के दो मुख्य घटक 'राजस्व व्यय' एवं 'योजनागत व्यय' हैं। राजस्व व्यय में सामान्य कार्यचालन व्यय, विविध व्यय और लाभांश भुगतान सम्मिलित है। भारतीय रेल का कुल व्यय और पिछले पाँच वर्षों के लिए राजस्व और योजना के अन्तर्गत उसका संयोजन चित्र 1.9 में दिया गया है:

¹⁶ अन्तिम परिणामों के सार में दिए गए व्ययों और अर्जन के आंकड़ों के आधार पर निकाली गई हानि-कोचिंग सेवा लाभप्रदता/यूनिट लागत(2012-13)

चित्र 1.9 : पिछले पांच वर्षों में योजना और राजस्व व्यय



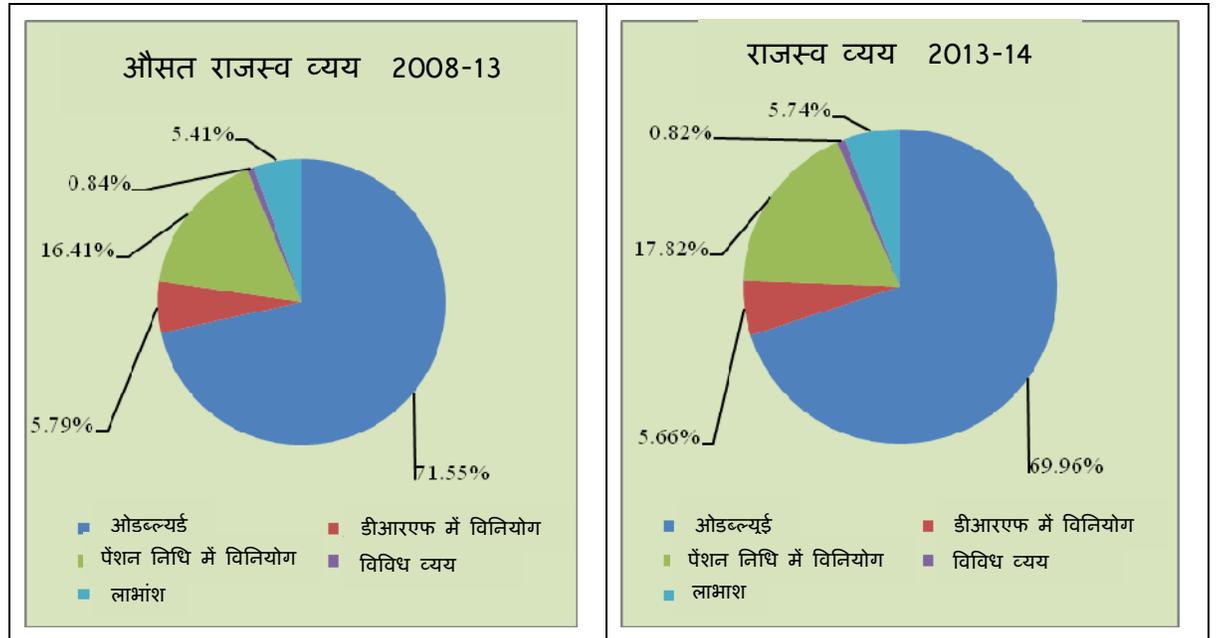
टिप्पणी: वर्ष 2009-10 के योजना व्यय और कुल व्यय के आंकड़े, संशोधित आंकड़े हैं।

पिछले पांच वर्षों की अवधि में कुल व्यय में से राजस्व व्यय और योजना व्यय का अंश क्रमशः 69 प्रतिशत से 72 प्रतिशत और 31 प्रतिशत से 28 प्रतिशत के बीच लगभग स्थायी रहा। योजना व्यय के विस्तृत विश्लेषण की चर्चा पैराग्राफ 1.10 में की गई है।

1.7.1 राजस्व व्यय

चालू वर्ष के दौरान राजस्व व्यय का संयोजन और 31 मार्च 2013 को समाप्त होने वाले पिछले पांच वर्षों का औसत चित्र 1.10 में दिया गया है:

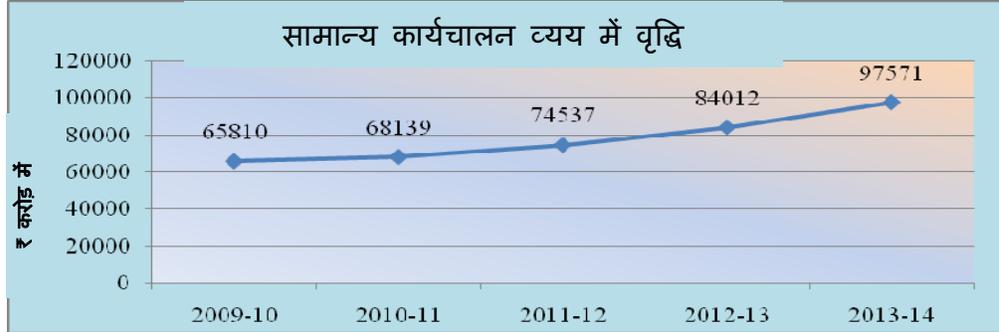
चित्र 1.10: विगत पाँच वर्षों में राजस्व व्यय



ओडब्ल्यूई-सामान्य कार्यचालन व्यय
डीआरएफ-मूल्यह्रास आरक्षित निधि

व्यय का मुख्य घटक सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) था जो 2008-13 के दौरान औसत कुल राजस्व व्यय का लगभग 71.55 प्रतिशत बनता था, जो 2013-14 के दौरान 69.96 प्रतिशत बना रहा। मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के लिए विनियोग 2008-13 के दौरान 5.79 प्रतिशत औसत की तुलना में 2013-14 में कम हो कर 5.66 प्रतिशत हो गया था। पेंशन निधि के लिए विनियोग बढ़ी हुई पेंशन देयताओं को पूरा करने के लिए 2008-13 के दौरान 16.41 प्रतिशत औसत की तुलना में 2013-14 में बढ़कर 17.82 प्रतिशत हो गया। ओडब्ल्यूई में आईआर के दिन-प्रतिदिन के अनुरक्षण और प्रचालन पर व्यय अर्थात् कार्यालय प्रशासन पर व्यय, रेलपथ एवं पुलों, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण, कर्मिदल पर परिचालन खर्च, ईंधन, विविध व्यय, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं। पिछले वर्षों में ओडब्ल्यूई में प्रवृत्ति को चित्र 1.11 में दर्शाया गया है:-

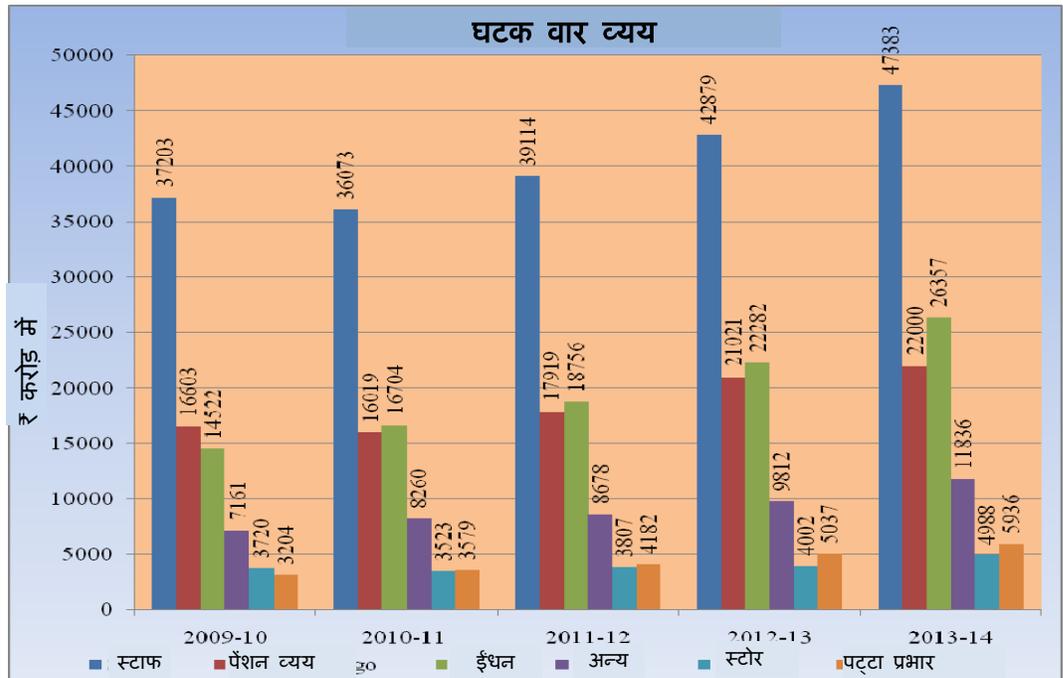
चित्र: 1.11 – सामान्य कार्यचालन व्यय में वृद्धि (2009-10 to 2013-14)



ओडब्ल्यूई में वृद्धि पिछले वर्ष के दौरान 12.71 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में वर्ष 2013-14 के दौरान 16.14 प्रतिशत की दर पर हुई। ओडब्ल्यूई में वृद्धि ईंधन में परिचालन व्यय में 30.94 प्रतिशत मरम्मत और केरिज और वैगनों के अनुरक्षण में 12.11 प्रतिशत और परिवहन पर परिचालन व्यय पर 10.97 प्रतिशत वृद्धि के कारण थी।

पिछले पाँच वर्षों के लिए स्टाफ, ईंधन, पट्टा प्रभार, स्टोर, अन्य एवं पेंशन व्यय के अन्तर्गत आईआर पर कार्यचालन व्यय के ब्यौरे को चित्र 1.12 में दर्शाया गया है:

चित्र : 1.12 –घटक वार व्यय



टिप्पणी- 2013-14 के लिए आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं

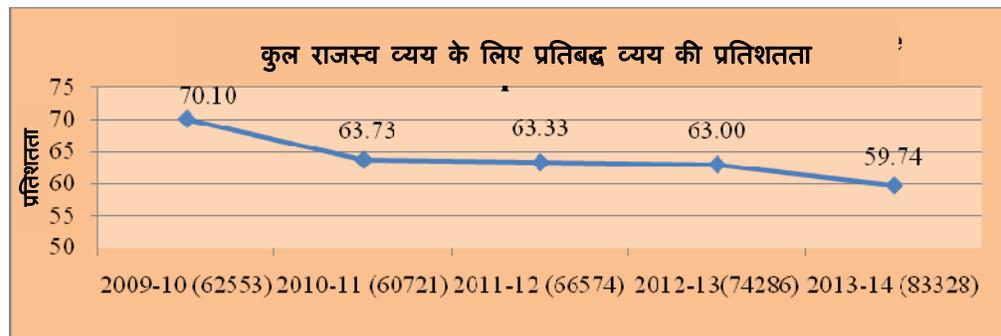
2012-13 में स्टाफ पर व्यय के आंकड़े, संशोधित आंकड़े हैं।

स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) चालू वर्ष के दौरान आईआर के कार्यचालन व्यय का 59 प्रतिशत बनती थी।

1.7.2 प्रतिबद्ध व्यय

आईआर के प्रतिबद्ध व्यय में सामान्य राजस्व, स्टाफ लागत, पेंशन भुगतान और चल स्टॉक पर पट्टा किराया प्रभारों के लिए लाभांश भुगतान शामिल हैं। चित्र 1.13 पिछले पाँच वर्षों 2009-14 के दौरान आईआर के कुल राजस्व व्यय के लिए प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता को दर्शाता है:

चित्र 1.13: कुल राजस्व व्यय की प्रतिशतता के रूप में प्रतिबद्ध व्यय



टिप्पणी- कोष्ठक में दिए गए आँकड़े रुपये करोड़ में कुल प्रतिबद्ध व्यय को दर्शाते हैं।

2012-13 के लिए आकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं।

2012-13 के लिये प्रतिबद्ध व्यय की कुल राजस्व व्यय की प्रतिशतता के आँकड़े संशोधित आँकड़े हैं।

कुल राजस्व व्यय में प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता 2013-14 में 59.74 प्रतिशत थी। आईआर के पास अपने प्रचालनों का चालन करने के लिए कुल राजस्व व्यय का मात्र 40.26 प्रतिशत बचा था।

1.7.3 लाभांश और आर्थिक सहायता

‘वियुक्ति सम्मेलन’ के अन्तर्गत आईआर को रेलवे कन्वेंशन समिति (आरसीसी) द्वारा आवधिक रूप से अवधारित दर पर भारत सरकार द्वारा दी गई पूँजी पर सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का भुगतान करना अपेक्षित है। 2013-14 के लिए लाभांश की दर आरसीसी द्वारा पाँच प्रतिशत पर निर्धारित की गई थी। इसके अतिरिक्त, आरसीसी की सिफारिशों के अनुसार, आईआर को बड़े राष्ट्रीय हित¹⁷ में निवेशित पूँजी के बारे में लाभांश के भुगतान के प्रति रियायत देनी है। ऐसी पूँजी पर प्रदत्त लाभांश आईआर को आर्थिक सहायता के रूप में वापस प्राप्त होता है।

¹⁷ सामरिक लाइनें, वित्तीय प्रतिफल के अलावा शुरू की गई 28 नई लाइनें, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे की गैर सामरिक पूँजी, अलाभकारी शाखा लाइनें, अयस्क लाइनें, प्रक्रियाधीन कार्य का 50 प्रतिशत

यह आर्थिक सहायता 2012-13 में ₹ 2,286.14 करोड़ से बढ़कर 2013-14 में ₹ 3,370.56 करोड़ हो गई थी। इस प्रकार, लाभांश की निवल प्रभावी दर 2012-13 में 2.12 प्रतिशत से बढ़ कर 2013-14 में 2.73 प्रतिशत हो गई।

चित्र : 1.14 लाभांश की प्रभावी दर



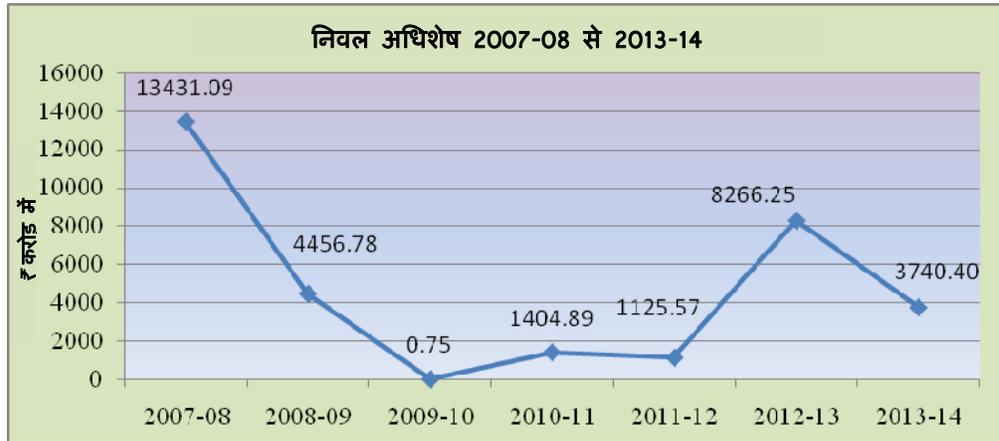
1.7.4 निर्वहन न की गई देयताएं

आरसीसी ने विनिर्माण की अवधि के दौरान नई लाइनों में निवेशों पर लाभांश के भुगतान पर और इसके यातायात के लिए लाइन के खोलने के पश्चात् पहले पाँच वर्षों के लिए ऋणस्थगन की अनुमति दी। संचित लाभांश तब देय था जब लाइनें वर्तमान देयता प्राप्त करने के पश्चात् अधिशेष दर्शाती हैं। लाभांश देयता के लेखे को ऐसी न पूरी की गई देयता को समाप्त करते हुए 20 वर्षों के बाद बन्द कर दिया जाता है। इस लेखे में देयता जो 2012-13 की समाप्ति पर ₹ 10,119.91 करोड़ थी वह मार्च 2014 में बढ़कर ₹ 11,231.45 करोड़ हो गई थी।

1.8 राजस्व अधिशेष

2007-08 से 2013-14 के वर्षों के दौरान लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व व्यय के भुगतान के पश्चात् निवल राजस्व अधिशेष की प्रवृत्ति नीचे ग्राफ 1.15 में दर्शाई गई है:

चित्र : 1.15 राजस्व अधिशेष



निवल अधिशेष जो 2012-13 में बढ़कर ₹ 8,266.25 करोड़ हो गया था, 2013-14 के दौरान घटकर ₹ 3,740.40 करोड़ रह गया था। निवल अधिशेष में कमी मालभाड़ा अर्जन (10.14 प्रतिशत) की वृद्धि दर 2012-13 में (22.60 प्रतिशत) से कम होने के कारण तथा कुल कार्यकारी व्यय (16.80 प्रतिशत) 2012-13 (13.08 प्रतिशत) से अधिक होने के कारण थी। लाभांश का भुगतान भी 2012-13 के दौरान चार प्रतिशत के प्रति पाँच प्रतिशत पर था।

2013-14 के दौरान, ₹ 13,146.80 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति निवल अधिशेष में ₹ 9,406.40 करोड़ की कमी थी। राजस्व अधिशेष में कमी कुल राजस्व आय में ₹ 3,412.12 करोड़ की कमी तथा कुल व्यय तथा लाभांश व्यय में क्रमशः ₹ 4,234.80 करोड़ तथा ₹ 1,759.47 करोड़ की वृद्धि के कारण थी।

1.9 दक्षता सूचकांक

एक उद्यम के प्रचालनों में वित्तीय निष्पादन और दक्षता को इसके वित्तीय और निष्पादन अनुपातों से सर्वोच्च तरीके से मापा जा सकता है। आईआर के लिए इस संबंध में सुसंगत अनुपात 'परिचालन अनुपात' 'पूँजीगत आऊटपुट अनुपात' और 'स्टाफ उत्पादकता' हैं, जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

1.9.1 प्रचालन अनुपात

प्रचालन अनुपात यातायात आय की तुलना में कार्यचालन खर्चों की प्रतिशतता को प्रदर्शित करता है। आईआर के लिए प्रचालन अनुपात जो 2012-13 में 90.19 प्रतिशत था, 2013-14 में अवनति होकर 93.60 प्रतिशत हो गया। यह मुख्यतः

इस कारण से था कि कार्यचालन व्यय पिछले वर्ष (13.11 प्रतिशत) की तुलना में उच्चतर दर (17.13 प्रतिशत) पर था, जबकि कुल अर्जन में पिछले वर्ष (18.96 प्रतिशत) से कम दर की वृद्धि (12.86 प्रतिशत) थी। 31 मार्च, 2014 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान जोनल रेलवे का प्रचालन अनुपात तालिका 1.6 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.6 जोनल रेलवे का प्रचालन अनुपात

क्रम सं.	जोनल रेलवे	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
1	मध्य	106.47	107.31	105.68	97.82	100.23
2	पूर्व	186.25	178.52	182.10	178.86	176.76
3	पूर्व मध्य	107.94	109.06	103.58	92.19	99.58
4	पूर्व तटीय	48.25	42.82	44.68	44.50	48.34
5	उत्तर	112.74	112.20	121.00	113.15	110.12
6	उत्तर मध्य	61.55	63.12	61.80	59.68	64.04
7	उत्तर पूर्व	216.19	201.78	202.06	200.01	207.49
8	पूर्वोत्तर सीमांत	161.28	167.25	166.40	178.39	193.08
9	उत्तर पश्चिम	110.29	106.41	99.99	88.97	98.58
10	दक्षिण	137.47	135.55	122.58	130.59	132.18
11	दक्षिण मध्य	80.66	85.76	85.90	79.63	84.13
12	दक्षिण पूर्व	69.18	66.98	72.74	70.50	72.54
13	दक्षिण पूर्व मध्य	60.43	58.01	55.24	49.14	52.53
14	दक्षिण पश्चिम	88.43	98.69	109.01	104.85	115.41
15	पश्चिम	97.88	97.96	94.61	89.84	91.74
16	पश्चिम मध्य	74.07	74.93	70.13	68.18	71.06
17	मेट्रो रेलवे/कोलकाता	248.00	226.35	310.89	328.26	302.63
समग्र आईआर		95.28	94.59	94.85	90.19	93.60

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-भाग-1 समीक्षा

पूर्व, उत्तर रेलवे तथा मेट्रो रेलवे/कोलकाता के प्रचालन अनुपात में सुधार हुआ था जबकि पूर्व वर्ष की तुलना में चालू वर्ष के दौरान अन्य जोनल रेलवे में गिरावट हुई थी। मध्य, पूर्व, उत्तर, उत्तर पूर्व, उत्तर पूर्व सीमांत, दक्षिण, दक्षिण पश्चिम रेलवे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता का प्रचालन अनुपात यह सूचित करते हुए कि उनका कार्यचालन व्यय उनके यातायात आय की अपेक्षा अधिक था, 2013-14 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था। पूर्व, उत्तर, उत्तर पूर्व, उत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता का प्रचालन अनुपात पिछले पाँच वर्षों में 100 प्रतिशत से अधिक था।

1.9.2 पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात

पूँजीगत आऊटपुट अनुपात एक यूनिट आऊटपुट के उत्पादन में नियोजित पूँजी की राशि को दर्शाता है। कुल टन किलोमीटर (एनटीकेएमज़) तथा यात्री किलोमीटर (पीकेएमज़) को आईआर के मामले में आऊटपुट के रूप में देखा जा सकता है। तालिका 1.7, 31 मार्च 2014 को समाप्त होने वाले गत पाँच वर्षों के दौरान आईआर द्वारा ले जाए गए कुल यातायात (एनटीकेएम में) के लिए पूँजीगत आऊटपुट अनुपात को दर्शाती है:

तालिका 1.7 आईआर का पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात

निम्न समय को	पूँजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूँजी (₹मिलियन में)	माल यातायात (एनटीकेएमएस) (मिलियन में) (केवल राजस्व माल भाड़ा यातायात)	यात्री यातायात		कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएमएस में)	प्रभार पर पूँजी (पैसे में) प्रति एनटीकेएम
			यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	मिलियन एनटीकेएम एस		
31-मार्च -10	1,230,007	600,548	903,465	64,146	664,694	185
31- मार्च -11	1,432,205	625,723	978,508	69,474	695,197	206
31- मार्च -12	1,614,480	667,607	1,046,522	74,303	741,910	218
31- मार्च -13	1,834,880	691,658	1,098,103	77,965	769,623	238
31- मार्च -14	2,088,443	665,810	1,158,742	82,271	748,081	279

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण

टिप्पणी :31 मार्च 2010 तथा 31 मार्च 2011 एनटीकेएमज़ के आंकड़े विवरण संख्यां 13-माल राजस्व सांख्यिकी पर आधारित संशोधित आंकड़े हैं

पूँजीगत आऊटपुट अनुपात नियोजित पूँजी की तुलना में आईआर के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाते हुए 185 पैसे (2009-10) से बढ़कर 279 पैसे (2013-14) हो गया था। परियोजनाओं के समय में पूरा न होने के कारण लगी उच्चतर लागत के साथ-साथ और वित्तीय रूप से अव्यवहार्य परियोजनाओं में निवेश ने पूँजीगत आऊटपुट अनुपात में उच्चतर योगदान दिया।

1.9.3 स्टाफ उत्पादकता

आईआर के मामले में स्टाफ उत्पादकता¹⁸ को प्रति हजार कर्मचारी मिलियन में एनटीकेएम के अनुसार संचालित यातायात की मात्रा के अनुसार मापा जाता है। सभी जोनल रेलवे के (मेट्रो रेल/कोलकाता के छोड़कर) ओपन लाइन स्टाफ की

¹⁸ भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकी विवरण

उत्पादकता 2009-10 (525) से 2013-14 (636) तक की अवधि के दौरान 21 प्रतिशत तक बढ़ गई।

पिछले पाँच वर्षों से स्टाफ उत्पादकता में सुधार दो विभिन्न घटकों के परिणामस्वरूप हुआ था :

- ढुलाई किए गए/यात्रा किए गए के संबंध में टनेज और यात्री के अनुसार ढुलाई किए गए माल भाड़ा में वृद्धि।
- 12.72 लाख (2009-10) से 11.38 लाख (2013-14) तक ओपन लाइन स्टाफ के कार्य बल में कमी।

स्टाफ उत्पादकता के क्षेत्रवार विश्लेषण से पता चला कि 2013-14 के दौरान 1,711.15 मिलियन एनटीकेएम प्रति हजार कर्मचारी की उच्च स्टाफ उत्पादकता को उत्तर मध्य रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था जबकि पूर्व रेलवे की 208.02 मिलियन एनटीकेएमप्रति हजार कर्मचारी की स्टाफ उत्पादकता उसी अवधि के दौरान न्यूनतम थी।

1.10 योजना व्यय

आईआर धारणीय आर्थिक वृद्धि के लिए बढ़ती हुई अवसंचरना में निर्णायक भूमिका अदा करता है। सामान्यतः परिवहन क्षेत्र के साथ गति बनाए रखने के लिए और उत्पलावक अर्थव्यवस्था के दबावों की प्रतिक्रिया में यह आवश्यक है कि इसके योजनागत संसाधनों का प्रभावी रूप से उपयोग किया जाता है। नई परिसम्पत्तियों का सृजन, क्षय हुई परिसम्पत्तियाँ जो उपयोग के लिए टिकाऊ नहीं थी का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण, नेटवर्क क्षमता का संवर्धन, ये वे कार्यकलाप थे जिन्हें उनके योजना व्यय के माध्यम से आईआर द्वारा किया गया। आईआर का योजना व्यय सामान्य राजकोष से था जो सामान्य बजटीय सहायता, आन्तरिक संसाधनों¹⁹ और अतिरिक्त बजटीय सहायता अर्थात् चल स्टॉक के लिए भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) और रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा नए नेटवर्क लिंक्स के माध्यम से बाजारी उधारों से विस्तृत किया गया था।

तालिका 1.8 11वीं पंचवर्षीय योजना अवधि (2007-08 से 2011-12) और 12वीं पंचवर्षीय योजना (2012-13 से 2016-17) के पहले तथा दूसरे वर्ष के दौरान योजना अवधि व्यय के लिए निधियों का स्रोत दर्शाती है।

¹⁹ मूल्यह्रास आरक्षित निधि, पूँजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियाँ

तालिका 1.8 योजना व्यय के स्रोत

(₹ करोड़ में)

योजना व्यय के स्रोत	11 वीं पंचवर्षीय योजना	12 वीं पंचवर्षीय योजना		
	(2007-08 to 2011-12)	2012-13	2013-14	
	वास्तविक	वास्तविक	बजट अनुमान	वास्तविक
सामान्य बजटीय सहायता ²⁰	77,316.28 (40.46)	25,710.21 (51.03)	28,000 (44.19)	29,055.38 (53.82)
आन्तरिक संसाधन	66,546.08 (34.82)	9,531.31 (18.92)	14,260 (22.51)	9,709.00 (17.98)
अतिरिक्त बजटीय सहायता	47,238.94 (24.72)	15,141.93 (30.05)	21,103 (33.30)	15,224.88 (28.20)
कुल	1,91,101.30	50,383.45	63,363	53,989.26

टिप्पणी: कोष्ठक में आँकड़े कुल योजना व्यय की प्रतिशतता दर्शाते हैं

स्रोत- रेल बजटों पर व्याख्यात्मक जापन और विनियोग लेखे

आन्तरिक संसाधनों की पर्याप्त उपलब्धता न होने के कारण, सामान्य बजटीय सहायता पर योजना व्यय की निर्भरता में 2013-14 में पर्याप्त रूप से वृद्धि हुई। कुल योजना व्यय के सामान्य बजटीय सहायता के हिस्से में 2012-13 में 51.03 प्रतिशत से 2013-14 में 53.82 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। आंतरिक संसाधन का हिस्सा बजट अनुमान (2013-14) में परिकल्पित 22.51 प्रतिशत के प्रति 17.98 प्रतिशत था और योजना व्यय को पूरा करने में आईआर के आंतरिक संसाधनों के उत्पादन में कमी दर्शाती है। अतिरिक्त बजटीय संसाधन के हिस्से में 2012-13 में 30.05 प्रतिशत से मौजूदा वर्ष में 28.20 प्रतिशत तक कमी हुई। 2013-14 के दौरान, रेल मंत्रालय ने आरवीएनएल द्वारा निष्पादित चल स्टाक और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए आईआरएफसी से ₹ 15,224.88 करोड़ की अतिरिक्त बजटीय सहायता प्राप्त की।

योजना व्यय को विभिन्न योजना शीर्षों के अन्तर्गत विस्तृत रूप से वर्गीकृत किया जाता है। तालिका 1.9 11^{वीं} पंचवर्षीय योजना अवधि और 12^{वीं} पंचवर्षीय योजना अवधि के पहले दो वर्षों के दौरान योजना शीर्षों के विभिन्न वर्गों के अन्तर्गत समूहित व्यय का शेयर दर्शाती है:

²⁰ आरएसएफ से व्यय शामिल हैं।

तालिका 1.9 श्रेणी-वार योजना व्यय

(₹ करोड़ में)

योजना शीर्ष	11वीं पंचवर्षीय योजना	12वीं पंचवर्षीय योजना	
	(2007-08 से 2011-12)	2012-13	2013-14
नई लाईने, गेज परिवर्तन, यार्ड रिमोडलिंग दोहरीकरण, यातायात सुविधाएं, रेलपथ नवीकरण पुल कार्य, सिग्नल और दूरसंचार	73,276.21	16,721.19	18,532.34
	(38.34)	(33.19)	(34.33)
चल स्टॉक और पट्टा प्रभार के पूंजीगत अवयव का भुगतान	76,686.36	22,403.29	22,267.49
	(40.13)	(44.47)	(41.24)
वर्कशाप एवं उत्पादन इकाई एवं संयंत्र एवं मशीनरी	6,762.29	1,917.00	2,264.42
	(3.54)	(3.80)	(4.19)
सरकारी उपक्रम में निवेश	10,108.19	3,372.74	4,289.58
	(5.29)	(6.69)	(7.95)
अन्य	24,268.25	5,969.23	6,635.43
	(12.70)	(11.85)	(12.29)
जोड़	1,91,101.30	50,383.45	53,989.26

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-अनुदान सं. 16 एवं विवरणी सं. 10-पूँजीमद पर व्यय की विवरणी

टिप्पणी : 1 कोष्ठकों में आंकड़े कुल योजना व्यय के प्रति प्रतिशतता दर्शाते हैं

टिप्पणी : 2 अन्य में सड़क सुरक्षा कार्य, विद्युतीकरण परियोजनाएँ, कम्प्यूटरीकरण, अन्य इलेक्ट्रिक कार्य, रेलवे अनुसंधान, अन्य विनिर्दिष्ट कार्य, भंडार उचत, विनिर्माण उचत और विविध अग्रिम, स्टाफ क्वार्टर, यात्री सुविधाएँ, मेट्रोपोलिटन प्रोजेक्ट्स शामिल हैं।

तालिका 1.9 से पता चलता है कि रेलपथ संबंधित कार्य (नई लाइन का निर्माण, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, यार्ड रिमोडलिंग और यातायात सुविधाएँ, ब्रिज कार्य और सिग्नल एवं दूरसंचार कार्य) पर योजना व्यय के शेषर में 2012-13 में 33.19 प्रतिशत से 2013-14 में 34.33 प्रतिशत तक थोड़ी वृद्धि हुई। “चल स्टॉक पर योजना व्यय के हिस्से और पट्टा प्रभारों” के पूंजीगत घटक के भुगतान में 2012-13 में 44.47 प्रतिशत से 2013-14 में 41.24 प्रतिशत तक कमी आई।

1.11 रेलवे निधियां

तालिका 1.10 रेलवे निधियों का प्रास्थिति

निधि	विवरण
मूल्यहास आरक्षित निधि	इस निधि खाते में 1 अप्रैल 2013 को प्रारंभिक शेष ₹ 9.80 करोड़ था। इस निधि में विनियोजन आईआर द्वारा अर्जित राजस्व से पूरा किया जाता है। इस निधि को सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर पर ब्याज मिलता है। यह निधि पुरानी परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए है। इस निधि में ₹ 8,100 करोड़ ²¹ की राशि विनियोजित की गई थी। निधि परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापना और नवीकरण पर ₹ 7,119.91 करोड़ की राशि के खर्च के पश्चात 2013-14 के अंत में ₹ 1,021.38 करोड़ रह गई थी। डीआरएफ को विनियोजन बजटीय प्रावधान से 5.19 प्रतिशत तक अधिक किया गया था।
पेंशन निधि	इस निधि में 1 अप्रैल 2013 तक प्रारंभिक शेष ₹ 5.42 करोड़ था। इस निधि में विनियोजन भारतीय रेल द्वारा अर्जित राजस्व से पूरा किया जाता है। निधियों में सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर पर ब्याज मिलता है। 2013-14 के दौरान निधि में विनियोजन आहरण से थोड़ा अधिक था। वर्ष की समाप्ति पर निधि के अन्तर्गत उपलब्ध शेष 31 मार्च, 2014 तक ₹ 419.04 करोड़ था।
विकास निधि	1 अप्रैल, 2013 को इस निधि खाता में प्रारंभिक शेष ₹ 2332.61 करोड़ था। इस निधि का विनियोजना कुल कार्यचालन व्यय और लाभांश पूर्ण करने के बाद आईआर के पास उपलब्ध राजस्व अधिशेष पर पहले प्रभार के रूप में पूरा किया जाता है। 2013-14 में, इसमें ₹ 3,075 करोड़ तक राजस्व अधिशेष विनियोजित किया गया। 2013-14 के दौरान इस निधि से ₹ 2,561.43 करोड़ की राशि का पूंजीगत व्यय किया गया था। 2013-14 के अंत में निधि ₹ 3,053.02 करोड़ पर बंद हुई।
पूंजीगत निधि	इस निधि खाते में अप्रैल 1, 2013 को प्रारंभिक शेष ₹ 42.68 करोड़ था। इस निधि को सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर पर ब्याज मिलता है। ₹ 5,433.80 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति, 2013-14 में इस निधि में केवल ₹ 500 करोड़ विनियोजित किये थे। वर्ष के दौरान इस निधि में कोई भी खर्च नहीं किया गया था। 31 मार्च 2014 को निधि ₹ 557.32 करोड़ थी।
रेलवे सुरक्षा निधि	इस निधि लेखा में 1 अप्रैल 2013 तक अथशेष ₹ 1,682.90 करोड़ था। जिसमें से जमा किये गये ₹ 1,105.06 करोड़ की राशि के प्रति 2013-14 में ₹ 1,982.98 करोड़ का उपयोग किया गया था। निधि लेखा में 2013-14 की समाप्ति पर ₹ 804.98 करोड़ बचा।
ऋण शोधन निधि	यह निधि, वर्ष 2013-14 में ऋण की वापसी और ऋण सेवा अर्थात् रेल मंत्रालय द्वारा विश्व बैंक और अन्य बहुपक्षीय एजेंसियों द्वारा लिये गये ऋण, और वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के कारण वेतन और भत्तों और पेंशन के अनुपूरक भुगतान के लिये खोली गई थी। ₹ 4,163 करोड़ के बजट अनुमान के

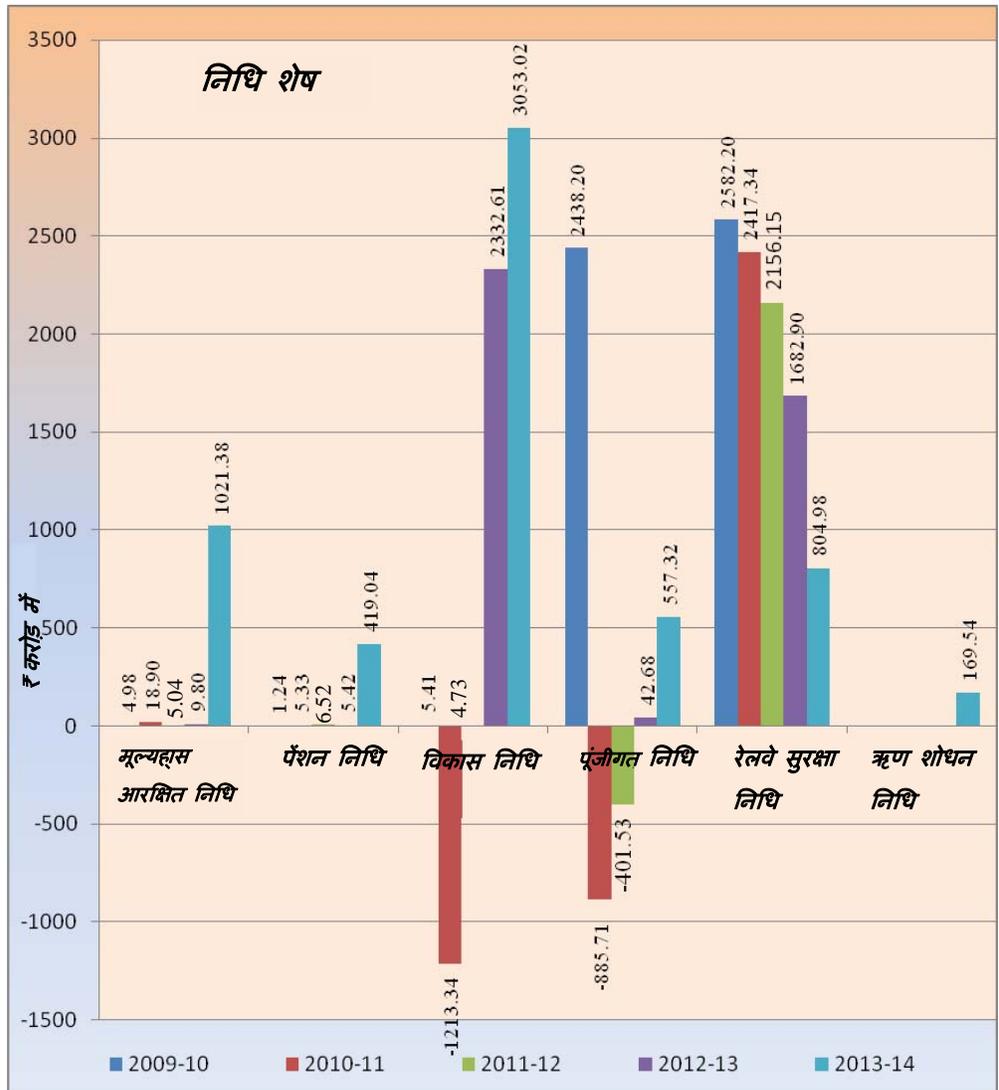
²¹ डीआरएफ में विनियोजन में 2013-14 के दौरान उत्पादन इकाईयों के लिए विनियोजित ₹ 200 करोड़ शामिल हैं।

निधि	विवरण
	प्रति, 2013-14 में इस निधि में केवल ₹165.40 करोड़ विनियोजित किये गये थे। वर्ष के दौरान इस निधि से कोई व्यय नहीं किया गया था। 31 मार्च 2014 के अंत में निधि ₹ 169.54 करोड़ था।

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा –भागII- विस्तृत विनियोग लेखा

तालिका सं. 1.10 में दर्शायी गई निधियाँ रेलवे सुरक्षा निधि को छोड़कर जिसमें डीजल उपकर का हिस्सा था या तो राजस्व अथवा अधिशेष से वित्त पोषित हुई थी। विकास निधि और पूँजीगत निधि और कर्ज शोधन निधि क्रमशः ₹ 3,053.02 करोड़, ₹ 557.32 करोड़ और ₹ 169.54 करोड़ शेष रहा।

चित्र 1.16- वर्ष (2009-10 से 2013-14) के अंत तक निधि शेष



स्रोत- भारतीय रेल विनियोग लेखा भाग-II विस्तृत विनियोग लेखा

निधियों में उपलब्ध अधिशेष 2012-13 में ₹ 4,073.41 करोड़ से बढ़कर वर्ष 2013-14 के अन्त तक ₹ 6,025.28 करोड़ हो गया था। तथापि, यह देखा गया कि निधि अधिशेष में 2008-09 में ₹ 15,654.68 करोड़ से 2013-14 में ₹ 6,025.28 करोड़ तक की गिरावट आई थी। मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पूंजीगत निधि में क्रमशः ₹ 1,021.38 करोड़ और ₹ 557.32 करोड़ शेष था। यहां तक कि वर्ष 2013-14 के अंत में ₹ 6,025.28 करोड़ का निधि शेष पूंजीगत निधि से 2011-14 की अवधि के दौरान ₹ 12,629.49 करोड़ की राशि के आईआरएफसी²² को पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक के भुगतान न करके प्राप्त किया गया है। इसके अतिरिक्त, मूल्यह्रास आरक्षित निधि में योगदान आवश्यकता के अनुसार नहीं किया गया था।

पूंजीगत निधि और मूल्यह्रास आरक्षित निधि में उपलब्ध निधि शेष की लेखापरीक्षा द्वारा निम्नलिखित का पता चला:

1. भारतीय रेल ने वित्तीय पट्टा रूट द्वारा चल स्टॉक के अधिग्रहण के लिए भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से धन उधार लिया। पट्टा भुगतान में दो घटक अर्थात् प्रमुख घटक और ब्याज शामिल है। 2005-06 से पूर्व, इन भुगतानों को पूर्ण रूप से सामान्य कार्य व्ययों (राजस्व अनुदान सं. 9 संचालन व्यय यातायात) के माध्यम से पूरा किया जाता था। तथापि, वर्ष 2005-06 से आईआरएफसी को देय पट्टा प्रभारों के अकाउंटल के संबंध में लेखाकरण नीति को आशोधित किया गया था। नई लेखाकरण प्रणाली के अनुसार पूंजीगत घटक को पूंजीगत निधि (अनुदान सं. 16) को प्रभारित किया जाना था और ब्याज घटक को राजस्व अनुदान सं. 9 को प्रभारित किया जाना था। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल मंत्रालय ने पूंजीगत निधि से 2005-06 से 2010-11 तक आईआरएफसी के पट्टे प्रभारों के मुख्य घटक का भुगतान किया। तथापि, उसके बाद पूंजीगत निधि के अंतर्गत ऋणात्मक शेष/ अपर्याप्त शेष के कारण, यह भुगतान रेल मंत्रालय द्वारा 'पूंजीगत'²³ से किया गया। यह पहले उनकी लेखांकन नीति का उल्लंघन था। रेल मंत्रालय ने 2011-12 से 2013-14 के दौरान पूंजीगत निधि के बजाय पूंजीगत से आईआरएफसी को ₹ 12,629.49 करोड़

²² आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटक को भुगतान 2005-06 के बाद से पूंजीगत निधि से किया जा रहा है।

²³ पूंजी, पूंजीगत व्यय के वित्त पोषण के लिए रेल मंत्रालय को भारत सरकार द्वारा दी गई राशि का प्रतिनिधित्व करती है और रेल मंत्रालय रेलवे कन्वेन्शन समिति द्वारा निर्धारित दर पर इस पर लाभांश का भुगतान करता है।

का भुगतान किया। पूंजी से आईआरएफसी को पुनर्भुगतान की इस व्यवस्था के परिणामस्वरूप रेलवे को अतिरिक्त निवेशों से वंचित होना पड़ा जो दूसरे पूंजीगत कार्यों पर किए जा सकते थे। इसने आईआरएफसी से अधिक लागत की उधारियां थी की क्योंकि पूंजी से किए गए किसी व्यय पर भारत सरकार को लाभांश का भुगतान किया जाना अपेक्षित है। पूंजीगत से 2013-14 के दौरान आईआरएफसी (₹ 4,970.87 करोड़) के पट्टे प्रभारों के मुख्य घटक के भुगतान के कारण, आईआर ने लाभांश के रूप में ₹ 248.54 करोड़ का भुगतान किया।

2. यह देखा गया है कि मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) का योगदान परम्परागत लागत, अपेक्षित उपयोगी काल और परिसम्पत्ति के अपेक्षित अवशिष्ट काल के आधार पर नहीं दिया गया था लेकिन यह उस राशि पर निर्भर था जिसे कार्यचालन व्यय वहन कर सकते थे। 2013-14 के दौरान, ₹ 8,100 करोड़ की राशि ₹ 7,700 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति डीआरएफ में विनियोजित की गई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि ₹ 47,310.94 करोड़ के थ्रो फारवर्ड मूल्य के प्रति रेल मंत्रालय ने 2013-14 के दौरान डीआरएफ से परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन पर ₹ 7,119.91 करोड़ (थ्रो फारवर्ड मूल्य का 15.05 प्रतिशत) खर्च किए थे। इस प्रकार रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीकरण और, प्रतिस्थापन का बड़ा कार्य संचय था जिसे गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए समय पर बदलने की आवश्यकता है।

डीआरएफ को वार्षिक अंशदान को प्रत्येक ज़ोनल रेलवे के ब्लाक लेखा (धारित परिसम्पत्तियों का मूल्य) के अनुपात में जोन वार वितरित किया जाता है। यह विनियोग जोन के कार्यचालन खर्चों को प्रभारित करता है। यह देखा गया कि जोनल स्तर पर डीआरएफ को विनियोजित राशि और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण पर व्यय की गई राशि के मध्य कोई संबंध नहीं था। मध्य, पूर्व, उत्तर पूर्व, उत्तर पश्चिम, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम, पश्चिम मध्य रेलवे, इंटीग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ), रेलवे विद्युतीकरण के लिए केन्द्रीय संगठन (कोर) एवं एमटीपी/चेन्नई के संबंध में 2013-14 के अन्त पर ऋणात्मक शेष था।

1.12 लेखाओं पर टिप्पणियां

निरन्तर कमियां

➤ सामरिक लाइनों पर रेलवे को संचालन हानि की प्रतिपूर्ति

रेलवे द्वारा सामरिक लाइनों के संचालन पर हानि की वित्त मंत्रालय द्वारा प्रतिपूर्ति की जाती है। लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के पांच भागों अर्थात् रंगापारा-तेजपुर, बलिपारा-भालुखपोंग, समुकतला-न्यू बोंगाइगांव (दोहरी लाइन), न्यू जलपाईगुडी- अंबारीफलाकाटा (दोहरी लाइन) और सिलिगुडी जंक्शन-न्यू जलपाईगुडी सामरिक लाइनों के रूप में अधिसूचित नहीं की गई थी, रेल मंत्रालय को इन भागों पर हानि की प्रतिपूर्ति हो रही है।

इस संबंध में, रेलवे वित्त पर 2010-11 की प्रतिवेदन संख्या 33 और 2012-13 की प्रतिवेदन संख्या 3 के क्रमशः लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ संख्या 3.6.2 (क) और 3.5.5 का संदर्भ है जिसमें यह कहा गया है कि आईआर उत्तर पूर्व सीमांत रेलवे के पांच भागों पर बिना किसी अधिसूचना के उनको 'नीतीगत लाइनों' के रूप में मान कर सब्सिडी का दावा कर रहा है। आईआर ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के उत्तर में कहा कि मामले को उसकी अधिसूचना के लिए रक्षा मंत्रालय के समक्ष ले जाया गया है।

यद्यपि, वर्ष 2013-14 के लिए आईआर के खातों की लेखापरीक्षा के दौरान फिर से यह देखा गया कि लेखापरीक्षा द्वारा निरंतर बताये जाने के बावजूद इन लाइनों की अधिसूचना सामरिक लाइनों के रूप में होना अभी भी लंबित था। इसके अतिरिक्त, आईआर अभी भी सामरिक लाइनों के रूप में इन लाइनों को ध्यान में रखते हुए वित्त मंत्रालय से सामरिक लाइनों पर हानि की प्रतिपूर्ति का दावा कर रही थी। आईआर ने लेखापरीक्षा के अभ्युक्तियों के उत्तर में कहा (जनवरी 2015) कि मामले को उसकी अधिसूचना के लिए रक्षा मंत्रालय के समक्ष रखा गया है।

➤ ऋण शीर्ष प्रतिवेदन (शेष की जांच) और बैलेंस शीट में दर्शाये गये अलग शीर्षों के अंतर्गत शेष में असमानता

'ऋण शीर्ष' के अंतर्गत शेष पर रिपोर्ट वित्त लेखों का भाग बनता है। यह रिपोर्ट 'छोटीबचतों' 'भविष्य निधि' 'जमा और अग्रिम', 'ऋण और अग्रिम' और प्रेषण अंतर सरकार समायोजन लेखा के अंतर्गत वर्ष के अंत

में शेष दर्शाती हैं। यह शीर्ष आईआर की बैलेंस शीट में भी दर्शाये जाते हैं जो विनियोग लेखों का भाग बनता है।

इस संबंध में, 2012-13 की रिपोर्ट संख्या 3 के अध्याय 3 के लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ संख्या 3.5.4- रेलवे वित्त संदर्भ के लिये लिया गया जिसमें इन शीर्षों के मिलान के मामले को उठाया गया था। रेल मंत्रालय ने अपने एटीएन में कहा कि आंकड़ों को मिलाने के लिये प्रयास किये जा रहे हैं।

हालांकि, वर्ष 2013-14 के लिए भारतीय रेल के लेखों की लेखापरीक्षा के दौरान यह दोबारा देखा गया कि शीर्षों अर्थात् ऋण एवं अग्रिम, सामान्य भविष्य निधि, मूल्यहास आरक्षित निधि, रेलवे विकास निधि, रेलवे पेंशन निधि और स्टाफ लाभ निधि, के अन्तर्गत दो लेखों में दर्शाए गए 31 मार्च 2014 को समाप्त वर्ष हेतु शेष बेमेल हैं और इसलिए इसके समाधान की आवश्यकता हैं। भारतीय रेल के लेखों में इस प्रभाव को प्रकटन किया जाना भी अपेक्षित हैं।

अन्य कमियां

- **लेखाओं के उप-शीर्षों और विस्तृत शीर्षों का अनाधिकृत रूप से खोला जाना**
1982-83 से प्रभावी सरकारी लेखाकरण नियमावली, 1990 के नियम 6 के प्रावधानों के अनुसार रेल मंत्रालय को संविधान के अनुच्छेद 150 के अन्तर्गत केंद्र सरकार के प्रदत्त कार्य दिए गए हैं जहां तक कि ऐसे कार्य उनके विभाग से संबंधित लेखाओं के विभिन्न मुख्य और लघु शीर्षों के अन्तर्गत लेखाओं के उप-शीर्षों और विस्तृत शीर्षों के खुलने से संबंधित हैं जो इस शर्त के अधीन हैं कि शक्तियों का प्रयोग अधिकृत लेखापरीक्षा अधिकारी नामतः एडीएआई (रेलवे) के परामर्श से किया जाए और जारी किए गए आदेश नियम 5 में परिकल्पित निर्देशों के अनुरूप होने चाहिए। लेखापरीक्षा ने पाया कि रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा से परामर्श किए बिना लेखाओं के उप-शीर्षों और विस्तृत शीर्षों²⁴ को खोला था। चूंकि, इन शीर्षों को स्वयं खोलने की शक्तियां रेल मंत्रालय को नहीं दी गई हैं इसलिए यह कार्रवाई काफी अनियमित है.

²⁴ लिनेन प्रबंधन के लिए नवम्बर 2010 में खोली गई अनुदान सं. 8 में उप शीर्ष 590 और विस्तृत शीर्ष 591 एवं 592 तथा लैपटोप/नोटबुक के अवशेष/हासित मूल्य के जमा के लिए अप्रैल 2011 में खोला गया विस्तृत शीर्ष जेड-657

➤ **मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के अन्तर्गत निधियों का विनियोजन**
रेलवे परिसम्पत्तियों को बदलने और उसके नवीकरण के लिए डीआरएफ का अनुरक्षण करता है। इस निधि को रेलवे के कार्यचालन व्ययों पर प्रभारित राजस्वों से हस्तांतरण द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। इसके अलावा, इस निधि में योगदान उत्पादन इकाइयों की परिसम्पत्तियों के मूल्यहास के संबंध में उत्पादन लागत पर प्रति प्रभार द्वारा किया जाता है। राजस्वों से डीआरएफ में वार्षिक योगदान व्यय की एक महत्वपूर्ण मद है जो समय पर पुरानी परिसम्पत्तियों को बदलकर गाड़ियों के प्रचालन की सुरक्षा को प्रभावित करती है जैसाकि अगले पैराग्राफ 1.11 के उप पैरा (2) में चर्चा की गई है।

➤ **पेंशन निधि के अन्तर्गत निधियों का विनियोजन**

वित्त संहिता-भाग-I का पैरा 339 अन्य बातों के साथ-साथ प्रावधान करता है कि पेन्शन निधि में विनियोजन की अनुमानित राशि विभिन्न अवधियों के लिए रेलवे कर्मचारियों द्वारा दी गई पेंशनयोग्य सेवा से उत्पन्न देयता के लिए उपलब्ध कराई गई जीवनांकिकी गणना पर आधारित है। जहां ऐसी जीवनांकिकी गणनाएं समेकित नहीं की गई हैं वहां विनियोजन को आगामी समय में उचित रूप से पुनः निर्धारण करने हेतु तदर्थ आधार पर किया जाता है।

हालांकि, 1974 के बाद कोई जीवनांकिकी की गणना नहीं की गई थी और निधि में योगदान वास्तविक आहरणों की प्रवृत्ति के संदर्भ में जारी रहा। वर्ष 2005 में की गई जीवनांकिकी निर्धारण ने ₹ 5,41,947 करोड़ के पेंशन की प्रोदभूत देयता रखी। इस संबंध में लेखापरीक्षा टिप्पणी पैरा 1.8.6 2008-09 की रिपोर्ट स. सीए 19 रेलवे में की गई थी। मंत्रालय ने अपने एटीएन में बताया कि इस निधि में विनियोजन मूलतः आवश्यकता एवं उपलब्धता के आधार पर किया जा रहा है। 2013-14 के दौरान भी ₹ 25,165 करोड़ की राशि ₹ 22,315 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति पेंशन निधि में विनियोजित की गई थी। 2013-14 के दौरान इस निधि से आहरण ₹ 24,761.34 करोड़ तक था और निधि 2013-14 के अन्त में ₹ 419.04 करोड़ पर बंद हुई। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल मंत्रालय ने अपने स्वयं के कोडल प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए आवश्यकता एवं उपलब्धता आधार पर निधि में विनियोजन की प्रणाली को जारी रखा।

इस प्रकार, भारतीय रेल ना तो अपने स्वयं के कोडल प्रावधान का पालन कर रही थी और ना ही अपने लेखाओं में इस तथ्य को प्रकट किया है।

➤ **मुद्रित लेखा पुस्तिकाओं में शामिल किए गए क्षेत्रीय रेलवे के मुद्रित आंकड़ों और लेखापरीक्षित आंकड़ों में असंगति**

सरकारी लेखाकरण नियमावली 1990 के नियम 18 के प्रावधान बताते हैं कि सरकारी उपक्रम के वित्तीय परिणामों को सामान्य वाणिज्यिक रूप में व्यक्त किया जाना चाहिए जिससे कि सेवा या उपक्रम की लागत को सटीक रूप से जाना जा सके। नियम 36 प्रावधान करता है कि वाणिज्यिक क्षेत्र पर कार्य करने वाले सरकार के विभाग या विभागीय उपक्रमों को सरकार द्वारा निर्धारित सीमा तक वाणिज्यिक लेखाओं की आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करना चाहिए। ऐसे मामलों में विभाग या उपक्रम के अलग वाणिज्यिक लेखों को नियमित सरकारी लेखों से बाहर रखा जाना चाहिए। भारत सरकार का विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम होने के नाते भारतीय रेल वाणिज्यिक उपक्रम के रूप में रेलवे के वित्तों की समीक्षा को सुविधाजनक बनाने के लिए क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर पूंजीगत और राजस्व लेखों को तैयार करता है।

तुलन पत्र, लाभ एवं हानि लेखा और ब्लॉक लेखा आदि क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों द्वारा तैयार किए जाते हैं और उक्त को लेखापरीक्षा के संबंधित प्रधान निदेशकों द्वारा लेखापरीक्षित/प्रमाणित किया जाता है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने देखा कि क्षेत्रीय रेलवे के तुलन पत्र, ब्लॉक लेखा और लाभ एवं हानि लेखा के विभिन्न शीर्षों के अन्तर्गत क्षेत्रीय लेखापरीक्षा कार्यालयों द्वारा प्रमाणित राशियों और रेल मंत्रालय द्वारा क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाइयों के विनियोजन लेखों की मुद्रित पुस्तकों में दी गई राशियों में अन्तर हैं। आंकड़ों में इन विसंगतियों को लेखापरीक्षा द्वारा नियमित रूप से बताया गया है। तथापि, इन अंतरों का ना तो समाधान किया गया और ना ही भारतीय रेल की लेखा बही में इसे उजागर किया गया है।

➤ **सामान्य राजस्वों को लाभांश का भुगतान**

रेलवे कन्वेंशन समिति निर्माण अवधि के दौरान नई लाइनों में निवेश और यातायात के लिए लाइन के खुलने के बाद पहले पांच वर्ष के लिए लाभांश के भुगतान पर लाभांश स्थगन की अनुमति देती है। संचयी लाभांश भुगतानयोग्य है जब लाइन वर्तमान देयता को पूरा करने के बाद अधिशेष को दर्शाती है। नई लाइनों पर ऐसी आस्थगित लाभांश देयता के अकाउंट को, उस अवधि के अन्दर परिसमाप्त न की गई किसी देयता को समाप्त करने के बाद, उनके खुलने से 20 वर्षों की अवधि के बाद बंद किया जाना

है। लाभांश (आस्थगित लाभांश) के भुगतान से छूट को भारतीय रेल लेखाओं में 'विविध प्राप्तियों' के अन्तर्गत 'सामान्य राजस्वों से प्राप्त आर्थिक सहायता' के रूप में अभिलेखित किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि क्षेत्रीय रेलवे प्रशासनों ने निम्नलिखित मामलों में उपरोक्त सिफारिशों का पालन नहीं किया।

पूर्वी रेलवे में, लक्ष्मीकांतपुर-नामखाना न्यू लाइन को दिसम्बर 2005 में पूरा कर दिया गया और यातायात के लिये खोल दिया गया था। हालांकि, न्यू लाइन पर लाभांश के भुगतान को अभी तक पूर्वी रेलवे प्रशासन द्वारा स्थगित किया जा रहा था। पू.रे. प्रशासन ने अपने उत्तर में बताया कि न्यू लाइन लक्ष्मीकांतपुर-नामखाना की समापन रिपोर्ट का ड्रॉअल व्यवहार्य नहीं है क्योंकि नामखाना-चन्द्रनगर न्यू लाइन का सामग्री आशोधन प्रगति में है। पू.रे. प्रशासन का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि न्यू लाइन नामखाना-चन्द्रनगर एक अलग नया खण्ड है और न्यू लाइन लक्ष्मीकांतपुर-नामखाना को यातायात के लिए पहले ही खोल दिया गया है और इस प्रकार इस नई लाइन पर स्थगित लाभांश देयता को वर्तमान लाभांश के भुगतान के बाद दिया जाना अपेक्षित है।

- उ.म.रे. में नई लाइनों नामतः गुना-इटावा और मथुरा-अलवर को क्रमशः 31-12-1993 और 2-10-1994 को खोला गया था किन्तु लाभांश यातायात के लिए खुलने के पांच वर्षों के बाद भी स्थगित था।
- उ.प.रे. में कोलायत-फलोदी न्यू लाइन को 5-7-2007 को यातायात के लिए खोला गया था। लाभांश का भुगतान यातायात के खुलने के पांच वर्षों के बाद देय हो गया था किन्तु रेल प्रशासन द्वारा कोई गणना नहीं की गई है।

1.13 निष्कर्ष

2013-14 के दौरान कुल कार्यचालन व्यय पिछले वर्ष की 13.08 प्रतिशत वृद्धि दर की तुलना में 16.80 प्रतिशत (₹ 18,748.71 करोड़) तक कम हो गया। सकल यातायात प्राप्ति और निवल अधिशेष पिछले वर्ष की तुलना में क्रमशः 18.85 प्रतिशत दर की तुलना में 12.79 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। निवल अधिशेष में पिछले वर्ष में 54.75 प्रतिशत तक कमी आई। सकल यातायात प्राप्ति और निवल अधिशेष भी बजट प्रक्षेपणों से क्रमशः 2.91 प्रतिशत और 71.55 प्रतिशत तक कम था।

आईआर यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की अपनी परिचालन लागत पूरा करने में समर्थ नहीं था। माल सेवाओं से यात्री सेवाओं में क्रॉस सब्सिडाइजेशन था। आईआर ने एक तरफ माल भाड़ा यातायात से ₹ 33,221.24 करोड़ का लाभ अर्जित किया और दूसरी तरफ 2012-13 के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के संचालन पर ₹ 26,025.46 करोड़ की हानि उठाई। यात्री सेवाओं की लागत वसूली में सुधार है। यात्रियों और कोचिंग सेवाओं को मालभाड़ा अर्जन से क्रॉस सब्सिडाइजेशन की प्रतिशतता में भी 2012-13 में गिरावट आई जो प्रचालनात्मक लाभ में सुधार को दर्शाता है।

वर्ष 2013-14 के अन्त तक रेलवे निधियों में ₹ 6,025.28 करोड़ का शेष था। निधि शेष में ₹ 4,073.41 करोड़ के पिछले वर्ष के शेष की तुलना में ₹ 1,951.87 करोड़ तक सुधार हुआ। विकास निधि ₹ 3,053.02 करोड़ पर और पूँजीगत निधि ₹ 557.32 करोड़ के अल्प शेष पर बन्द हुई थी। रेलवे निधि में सकारात्मक शेष पूँजीगत निधि से 2011-14 की अवधि के दौरान आईआरएफसी को ₹ 12,629.49 करोड़ का भुगतान (पट्टा प्रभारों के मुख्य घटकों के प्रति) ना करने के कारण था। आईआरएफसी को यह भुगतान सामान्य बजटीय सहायता के रूप में भारत सरकार द्वारा प्रदत्त पूँजी से किया गया था जिसके लिए पांच प्रतिशत लाभांश भारत सरकार को देय है। इस व्यवस्था ने आईआरएफसी से कर्ज को अधिक खर्चीला बनाया।

रेल मंत्रालय ने 2013-14 के दौरान डीआरएफ से ₹ 47,310.94 करोड़ की थ्रू फोरवर्ड मूल्य के प्रति परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन पर ₹ 7,119.91 करोड़ व्यय किए थे। इस प्रकार, रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का भारी संचयन है, जिसे गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए समय से प्रतिस्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

पेंशन निधि में विनियोजन भी वास्तविक मूल्य निर्धारण के आधार पर नहीं किया गया था। यह वित्त संहिता-भाग-I के पैरा 339 के उनके स्वयं के कोडल प्रावधान के उल्लंघन में था।

प्रचालन अनुपात में 2012-13 में 90.19 प्रतिशत से 2013-14 में 93.60 प्रतिशत का कमी आई। पूँजीगत आउटपुट अनुपात (एक यूनिट आउटपुट के उत्पादन के लिए नियोजित पूँजी की राशि अर्थात् प्रति नेट टन किलोमीटर पर प्रभारित पूँजी) भी 2012-13 में 238 पैसे से बढ़कर 2013-14 में 279 पैसे हो गई जिसने आईआर के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाई।

1.14 सिफारिशें

- पुरानी परिसम्पतियों को प्रतिस्थापित करने के लिए मूल्यह्रास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों और भारतीय रेल वित्त निगम को पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक के प्रति भुगतान की अपनी देयता को पूरा करने के लिए पूँजीगत निधि की अनुपलब्धता आईआर की खराब वित्तीय स्थिति की सूचक है। वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (वि.स.मु.ले.अ.) और वित्त आयुक्त (रेलवे) को अपनी निधि शेषों में सुधार करने के लिए और साधनों की खोज करनी चाहिए।

अध्याय 2 विनियोजन लेखे

इस अध्याय में विनियोजन लेखाओं की लेखापरीक्षा के माध्यम से भारतीय रेल (आईआर) की वित्तीय जवाबदेही और बजटीय पद्धतियों की रूपरेखा है।

रेल बजट संसदीय वित्त नियंत्रण का एक साधन और साथ ही रेल मंत्रालय, भारत सरकार के लिए एक महत्वपूर्ण प्रबन्धन यंत्र है। संसदीय वित्तीय नियंत्रण न केवल इस तथ्य द्वारा प्राप्त किया जाता है कि सभी “दत्तमत” व्यय का संसद का पूर्व अनुमोदन होता है अपितु इसे संसद द्वारा दत्तमत/अनुमोदनों/अनुदानों/अनुमोदनों के प्रति किए गए वास्तविक व्यय को पुनः सूचित करने की प्रणाली है। विवरण जो संसद द्वारा दत्तमत अनुदानों और राष्ट्रपति द्वारा संस्वीकृत विनियोजनों की राशि से वास्तविक व्यय की राशि से तुलना करते हुए संसद को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किए जाते हैं, “विनियोजन लेखे” कहे जाते हैं।

विनियोजन लेखा संसद द्वारा पारित विनियोजन अधिनियम में संलग्न अनुसूची में यथानिर्दिष्ट विभिन्न प्रयोजनों के लिए विनियोजनों की तुलना में किसी विशेष वर्ष के लिए भारतीय रेल के व्यय से संबंधित लेखे का विवरण प्रस्तुत करता है। ये लेखाओं में मूल बजट आबंटन, पूरक अनुदानों, अभ्यर्पण और स्पष्टतः पुनर्विनियोजन को सूचीबद्ध करते हैं तथा बजट की भारित और दत्तमत मदों दोनों के संबंध में विनियोजन अधिनियम द्वारा प्राधिकृत की तुलना में विभिन्न निर्दिष्ट सेवाओं पर वास्तविक पूंजी और राजस्व व्यय दर्शाते हैं। इस प्रकार विनियोजन लेखे वित्त की व्यवस्था और बजटीय प्रावधानों की निगरानी को सुगम बनाते हैं तथा इसलिए वित्त लेखाओं के पूरक हैं।

विनियोजन लेखाओं पर हस्ताक्षर अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड तथा वित्त आयुक्त, रेलवे दोनों द्वारा किया जाता है और लेखापरीक्षा के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक को भेजा जाता है। भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा लेखापरीक्षा में यह अभिनिश्चित करना होता है कि क्या विभिन्न अनुदानों के अन्तर्गत किया गया वास्तविक व्यय विनियोजन अधिनियम के अधीन दिए गए प्राधिकार के अन्दर है और क्या इस प्रकार किया गया व्यय विधि, सुसंगत नियमों, विनियमों और अनुदेशों के भी अनुरूप है।

2.1 विनियोजन लेखाओं का सारांश

भारतीय रेल 15 राजस्व अनुदानों²⁵ (अनुदान संख्या 1 से 15) और एक पूंजीगत अनुदान²⁶ (अनुदान संख्या 16) को सम्मिलित करके 16 अनुदानों के प्रचालन माध्यम से अपने व्यय के लिए प्राधिकृत हैं। राजस्व अनुदानों का वित्तपोषण वर्ष के दौरान अपनी आय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा उत्पादित आंतरिक स्रोतों के माध्यम से किया गया था, पूंजी अनुदान का निधीयन मुख्यतः बजट के माध्यम से, आंतरिक संसाधनों और केन्द्रीय सड़क निधि²⁷ से डीजल उपकर के शेयर से किया गया था।

व्यय के लिए अनुदानों के मूल और पूरक मांगों में प्राधिकृत राशि की तुलना में 31 मार्च 2014 को समाप्त वर्ष के दौरान खर्च की गई और भारत के संविधान के अनुच्छेद 114 और 115 के अर्न्तगत पारित राशि के लिए विनियोजन लेखाओं (रेलवे) का सारांश तालिका 2.1 में दिया गया है:

तालिका 2.1-विनियोजन लेखा 2013-14 का सारांश

(₹ करोड़ में)

	मूल अनुदान/विनि योजन	अनुपूरक अनुदान	कुल संस्वीकृत अनुदान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ आधिक्य (+)
दत्तमत					
राजस्व	1,70,010.70	6,022.27	1,76,032.97	1,69,656.49	(-) 6,376.48
पूंजीगत	86,928.30*	1,000.00	87,928.30	83,923.45@	(-) 4,004.85
कुल दत्तमत	2,56,939.00	7,022.27	2,63,961.27	2,53,579.94	(-) 10381.33
भारित					
राजस्व	215.11	64.69	279.80	192.15	(-) 87.65
पूंजीगत	91.11	62.70	153.81	166.66	12.85

²⁵ अनुदान जिसमें संसद द्वारा यथा दत्तमत कार्यचालन व्यय तथा अन्य राजस्व व्यय का विवरण रहता है।

²⁶ अनुदान जिसमें संसद द्वारा दत्तमत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण और प्रतिस्थापन पर व्यय का विवरण होता है।

²⁷ समर्पित केंद्रीय सड़क निधि का गठन पेट्रोल एवं डीजल से उपकर के संग्रहण से केंद्र सरकार द्वारा किया गया था। संग्रहण के एक हिस्से को रोड ओवर/अंडर ब्रिज के निर्माण तथा मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग पर सुरक्षा कार्यों के लिए रेलवे को दिया जाता है।

कुल भारत	306.22	127.39	433.61	358.81	(-) 74.80
कुल जोड़	2,57,245.22	7,149.66	2,64,394.88	2,53,938.75	(-) 10,456.13

*इसमें सामान्य बजटीय सहायता के भाग के रूप में राष्ट्रीय निवेश विधि (एनआईएफ) में से वित्त मंत्रालय द्वारा दी गई ₹ 26,000 करोड़ की राशि शामिल है।

@ इसमें इनआईएफ द्वारा किए गए व्यय के रूप में दर्शाए गई ₹ 17,634.382 करोड़ की राशि शामिल है।

उपर्युक्त तालिका इंगित करती है कि वित्त वर्ष 2013-14 के दौरान भारतीय रेल के कुल व्यय ₹ 2,53,938.75 करोड़ में से लगभग 66.89 प्रतिशत राजस्व अनुदानों पर खर्च किया गया था जो प्रशासनिक, प्रचालन और रखखाव कार्यकलापों पर कार्यचालन व्यय था जबकि 33.11 प्रतिशत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण एवं उनके प्रतिस्थापन/नवीकरण के माध्यम से आधारभूत सुविधाओं के सृजन और सवर्धन से संबंधित पूंजीगत अनुदान पर खर्च किया गया था। उपर्युक्त तालिका 2013-14 में उपलब्ध संस्वीकृत प्रावधानों के प्रति राजस्व अनुदानों में 3.67 प्रतिशत (₹ 6,464.13 करोड़) और पूंजीगत अनुदान में 4.53 प्रतिशत (₹ 3,992.00 करोड़) की बचतें भी दर्शाती है।

अनुदानवार व्यय के विश्लेषण से पता चला कि निवल बचत ₹ 10,456.13 करोड़ जोकि नौ राजस्व अनुदान, पूँजी अनुदान के तीन खंड, एक राजस्व विनियोग²⁸ एवं एक खंड पूँजीगत विनियोग के अंतर्गत कुल बचत ₹ 13,175.88 करोड़ में से ₹ 2,719.75 करोड़ जो कि छह राजस्व अनुदान, दस राजस्व विनियोगों, एक खंड पूंजीगत अनुदान और दो खंड पूँजीगत विनियोग के थे, के अधिकता के समायोजन के बाद का परिणाम था जैसा कि परिशिष्ट 2.1 में दिखाया गया है।

2.1.1 राजस्व अनुदान

भारतीय रेल ने 15 राजस्व अनुदानों का प्रचालन किया। ये कार्यात्मक रूप से तालिका 2.2 में यथा सूचीबद्ध छह स्पष्ट समूहों के अन्तर्गत मिला दिए गए हैं:

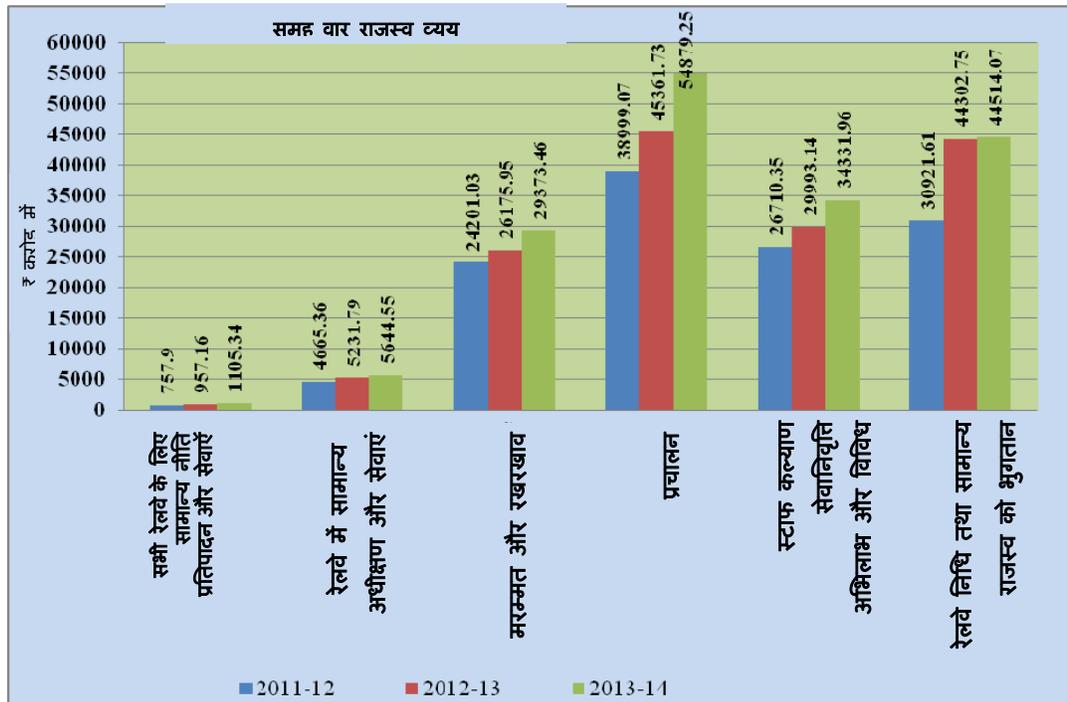
²⁸ विनियोजन भारत की समेकित निधि पर भारत व्यय का उल्लेख करता है।

तालिका 2.2 रेलवे द्वारा प्रचालित अनुदान

संख्या	विवरण	छः विभिन्न समूह
1	रेलवे बोर्ड	सभी रेलवे के लिए सामान्य नीति प्रातिपादन और सेवाएं
2	विविध व्यय (सामान्य)	
3	रेलवे में सामान्य अधीक्षण एवं सेवा	रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवाएं
4	स्थाई मार्ग और निर्माण की मरम्मत तथा रखरखाव	मरम्मत और रखखाव
5	मोटिव पावर की मरम्मत और रखरखाव	
6	कैरियज और वैगनों की मरम्मत और रखरखाव	
7	संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव	
8	प्रचालन खर्च-चल स्टॉक और उपकरण	प्रचालन
9	प्रचालन खर्च-यातायात	
10	प्रचालन खर्च- ईंधन	
11	स्टाफ कल्याण और सुविधाएं	स्टाफ कल्याण सेवानिवृत्ति लाभ और विविध
12	विविध कार्यचालन व्यय	
13	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	
14	निधि को विनियोजन	रेलवे निधि तथा सामान्य राजस्व को भुगतान
15	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की चुकौती और अधिक पूंजीकरण का परिशोधन	

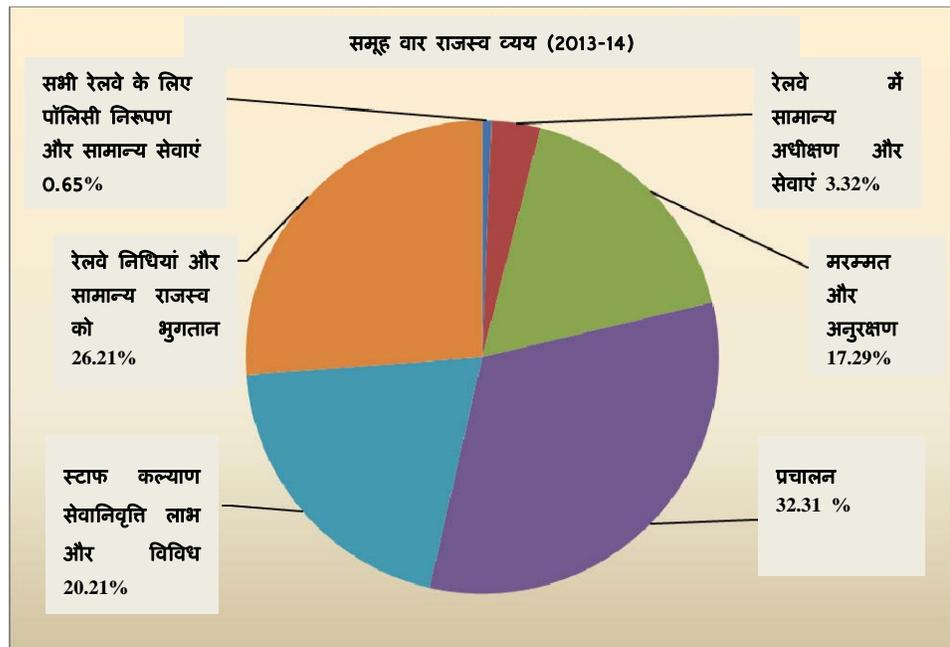
निम्नलिखित चित्र पिछले तीन वर्षों जो भारतीय रेलवे के व्यय में बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाता है के लिए समूहवार व्यय दिखाता है:

चित्र 2.1 2011-12 से 2013-14 के दौरान समूह वार-राजस्व व्यय की प्रवृत्ति



निम्नलिखित पाई डायग्राम 2013-14 में समूह-वार व्यय को दर्शाता है:

डायग्राम 2.2 समूह-वार राजस्व व्यय (2013-14)



समूह-वार अनुमान, व्यय और राजस्व अनुदानों के अन्तर्गत अन्तर को तालिका 2.3 में दर्शाया गया है।

तालिका 2.3 समूह वार अनुमान, व्यय और अन्तर (2013-14)

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल अनुदान/विनियों जन	पूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत अनुदान	वास्तविक व्यय	संस्वीकृत अनुदान के संदर्भ में अन्तर (-) बचत/(+) आधिक्य	प्रतिशतता अंतर
सभी रेलवे के लिए सामान्य नीति प्रतिपादन और सेवाएं	1,155.01	1.40	1,156.41	1,105.34	-51.07	-4.42
रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	5,920.43	0.50	5,920.93	5,644.55	-276.38	-4.67
मरम्मत और रखरखाव	29,558.52	1.28	29,559.80	29,373.46	-186.34	-0.63
प्रचालन	52,136.17	2,322.34	54,458.51	54,879.25	420.74	0.77
स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ और विविध	32,544.68	2,170.77	34,715.45	34,331.96	-383.49	-1.10
रेलवे निधियां और सामान्य राजस्व को भुगतान	48,911.00	1,590.67	50,501.67	44,514.07	-5,987.60	-11.86

संस्वीकृत प्रावधानों के संदर्भ में अन्तरों के मुख्य कारण निम्नवत हैं:

- **भारतीय रेल नीति प्रतिपादन**

विदेश यात्रा व्यय और किराया, दरे एवं करों आदि, कुछ सर्वेक्षण कार्यों के कार्यान्वयन न करने/धीमी प्रगति, कुछ कार्यों की निविदा को अंतिम रूप ना देने, कम ठेकागत भुगतान को मूर्त रूप देने, प्रशिक्षण लागत के प्रति कम व्यय और वर्ष के दौरान विभिन्न रेलवे भर्ती बोर्ड के प्रति कम व्यय जैसे अन्य प्रभारों के प्रति व्यय में कमी।

- **रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवा**

स्टाफ लागत के प्रति व्यय में कमी, आकस्मिकताए, अवकाश नकदीकरण, कम्प्यूटर स्टेशनरी आदि, मानदेय का कम भुगतान

- **मरम्मत और रखरखाव**

प्रत्याशा की अपेक्षा वेतन और भत्तों, स्टाफ लागत, महंगाई भत्तों, कम ठेकागत भुगतानों को मुर्त रूप देना, नोन स्टॉक मर्दों की खरीद पर कम व्यय, स्टॉक से भण्डार का कम आहरण, क्रेडिटों की अधिक वसूली, वर्ष के दौरान कम प्रत्यक्ष खरीदों के प्रति व्यय में कमी।

- **प्रचालन**

वर्ष के दौरान, पूर्वानुमानित की तुलना में स्टाफ लागत के प्रति व्यय में वृद्धि, अधिक प्रत्यक्ष खरीद, अधिक संविदात्मक भुगतानों का होना, उच्च गति डीजल तक (एसएसडी) ऑयल का प्राथमिक लागत में वृद्धि, डीजल लोको की अधिक गतिविधि के लिये एचएसडी तेल की अधिक खपत और बिक्री कर/उत्पादशुल्क, अन्य करों और वसूलियों के प्रति अधिक व्यय।

- **स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति अभिलाभ तथा विविध**

वर्ष के दौरान, पूर्वानुमानित की तुलना में, ट्यूशन फीस की प्रतिपूर्ति के लिये दावे की कम प्राप्ति के कारण व्यय में कमी, दवाईयों के लिये बिलों की कम प्राप्ति, कम प्रत्यक्ष खरीद, स्टाफ लागत के प्रति कम व्यय, स्टॉक से भंडार का कम आहरण, संविदात्मक देयताओं का कम होना, रेलवे सुरक्षा बल, रेलवे सुरक्षा विशेष बल, सरकारी रेलवे पुलिस से संबंधित कम समायोजन और, भारतीय रेल खानपान और पर्यटन कारपोरेशन और निजी कैटरों को कम भुगतान।

- **रेलवे निधि तथा सामान्य राजस्व को भुगतान**

वर्ष के दौरान पूर्वानुमानित की तुलना में आंतरिक संसाधनों के कम उत्पादन के कारण पूंजीगत निधि, रेलवे विकास निधि और ऋण सेवा निधि²⁹ के कम विनियोजन के कारण व्यय में कमी।

²⁹ 'रेलवे ऋण सेवा निधि नामक ब्याज धारित आरक्षण निधि रेलवे सम्मेलन समिति (2009) की - छठी रिपोर्ट की सिफारिशों के अनुसार लोक लेखे के अंतर्गत वर्ष 2013-14 में शुरू किया गया है।

अनुदान वार प्राधिकार और राजस्व तथा पूंजीगत अनुदान के अन्तर्गत व्यय तथा विनियोजन का विवरण *परिशिष्ट - 2.1* में दिया गया है।

पूंजीगत अनुदान के विश्लेषण की चर्चा पैराग्राफ 2.2.4 और 2.6 में की गई है।

2.2 वित्तीय जवाबदेही तथा बजट व्यवस्था

2.2.1 बजट प्रावधानों से आधिक्य

तालिका 2.4 में उन अनुदानों और विनियोजनों के विवरण दिए गए हैं, जहां 2013-14 के दौरान व्यय प्राधिकार से अधिक किया गया।

तालिका 2.4 अधिक व्यय (2013-14)

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	मूल प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य
राजस्व-दत्तमत					
1	अनुदान संख्या 5 - कार्यचालन व्यय - मोटिव पावर की मरम्मत और रखरखाव	4,397.05	0.00	4,464.47	67.42
2	अनुदान संख्या 6- कार्यचालन व्यय - कैरिज एवं वेगन की मरम्मत और रखरखाव	10,233.24	0.00	10,330.64	97.40
3	अनुदान संख्या 8- कार्यचालन व्यय- संचालन व्यय - रोलिंग स्टॉक और संयंत्र	8,487.98	204.37	8,797.45	105.10
4	अनुदान संख्या 10- कार्यचालन व्यय - ईंधन	26,474.10	2,056.57	29,214.22	683.55
5	अनुदान संख्या 13- कार्यचालन व्यय - भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	22,626.47	2,170.66	25,529.57	732.44
6	अनुदान संख्या 15- सामान्य राजस्व का लाभांश - सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण का पुनर्भुगतान और अधिक पूंजीकरण का परिशोधन	6,249.20	1,590.67	8,008.67	168.80
	कुल	78,468.04	6,022.27	86,345.02	1,854.71

क्रं. सं.	विवरण	मूल प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य
पूँजीगत – दत्तमत					
7	अनुदान संख्या 16- पूँजीगत	68,618.76	1,000.00	70,448.44	829.68
	कुल – दत्तमत – राजस्व और पूँजी	147,086.80	7,022.27	156,793.46	2,684.39
राजस्व-भारित					
1	विनियोजन सं. 3 कार्यचालन व्यय-सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएं	0.00	0.50	0.88	0.38
2	विनियोजन संख्या 4- कार्यचालन व्यय-स्थायी पथ और कार्यो की मरम्मत एवं अनुरक्षण	0.33	1.28	2.34	0.73
3	विनियोजन संख्या 5- कार्यचालन व्यय-मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण	0.00	0.00	0.04	0.04
4	विनियोजन संख्या 6- कार्यचालन व्यय – कॅरिज एवं वैगन का रखरखाव और मरम्मत	0.02	0.00	0.09	0.07
5	विनियोजन संख्या 7- कार्यचालन व्यय –संयंत्र एवं उपस्कर का मरम्मत और अनुरक्षण	0.00	0.0061000	0.0061385	0.0000385
6	विनियोजन संख्या 8- कार्यचालन व्यय-परिचालन व्यय- चल स्टॉक एवं उपस्कर	0.00	0.11	0.51	0.40
7	विनियोजन संख्या 9- कार्यचालन व्यय – संचालन व्यय – यातायात	0.00	0.04	3.08	3.04
8	विनियोजन संख्या 10- कार्यचालन व्यय – संचालन व्यय – ईंधन	0.14	61.24	78.92	17.54
9	विनियोजन संख्या 11- कार्यचालन व्यय स्टाफ कल्याण एवं सुख सुविधाएँ	0.00	0.02	0.04	0.02
10	विनियोजन संख्या 13- कार्यचालन व्यय-भविष्य निधि, पेशन एवं अन्य सेवा निवृत्त अभिलाभ	0.49	0.09	0.74	0.16
	कुल राजस्व भारित	0.98	63.2861	86.6461385	22.3800385
पूँजीगत-भारित					
11	विनियोजन संख्या 16- पूँजी	87.30	62.70	162.16	12.16
12	विनियोजन संख्या 16- रेलवे निधि	3.50	0.00	4.32	0.82

क्रं. सं.	विवरण	मूल प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य
	कुल-पूँजी-भारित	90.8	62.70	166.48	12.98
	जोड़	1,47,178.58	7,148.26	1,57,046.59	2,719.75

उपर्युक्त उल्लिखित अनुदान और विनियोजन जहाँ आधिक्य व्यय हुआ था, दो अनुदानों में (अनुदान संख्या 5- कार्यचालन व्यय-मोटिव पावर की मरम्मत और रखरखाव और अनुदान संख्या 6- कार्यचालन व्यय- कैरिज और वैगन की मरम्मत और रखरखाव) और तीन विनियोजनों में (विनियोजन संख्या 5- कार्यचालन व्यय मोटिव पावर, विनियोजन संख्या 6- कार्यचालन व्यय – कैरिज और वैगन की मरम्मत और रखरखाव और विनियोजन संख्या 16- रेलवे निधि) को छोड़कर सभी में पूरक प्रावधान प्राप्त कर लिये गये थे। विनियोजन संख्या 5- कार्यचालन व्यय – मोटिव पावर की मरम्मत और रखरखाव, में व्यय वास्तविक प्रावधान और पूरक प्रावधान प्राप्त किये बिना किया गया था जिससे खराब बजट पूर्वानुमान का संकेत मिला।

• **राजस्व अनुदान और विनियोजन में आधिक्य**

2013-14 के दौरान अधिक व्यय के कारण पूर्वानुमानित की अपेक्षा भंडार से माल का अधिक निकालना, मजदूरी और सामग्री के प्रति अधिक व्यय, स्टाफ लागत, अधिक प्रत्यक्ष खरीद, अधिक आवधिक ओवरहॉल गतिविधि और अधिक संविदात्मक भुगतान के भौतिकीकरण के कारण अधिक कार्यशाला का समायोजन, उच्च गति डीजल (एचएसडी) तेल की मूल लागत में वृद्धि, डीजल लोको अधिक गतिविधि के लिये एचएसडी तेल की अधिक खपत, बिक्री कर/उत्पाद शुल्क और अन्य करों और वसूलियों के प्रति अधिक व्यय, महंगाई भत्ते में वृद्धि के कारण पेंशन संवितरण अधिकारियों से अधिक ऋण की प्राप्ति, मृत्यु सह सेवानिवृत्ति उपदान की अधिक संख्या का निपटान, पेंशन चयन करने वालों के लिये अवकाश नकदीकरण के प्रति अधिक व्यय, वर्ष के दौरान नव परिभाषित पेंशन अंशदान योजना के लिये अधिक सरकारी योगदान और वर्ष 2013-14 के लिये रेलवे सम्मेलन समिति (2009) द्वारा सिफारिश के अनुसार लाभांश की दर 4 प्रतिशत से 5 प्रतिशत में बढ़ने के कारण सामान्य राजस्व को लाभांश का अधिक भुगतान और पूर्वानुमानित की अपेक्षा अधिक विधान भुगतान का भौतिकीकरण था।

• अनुदान संख्या 16- में आधिक्य-पूँजी

पूँजीगत व्यय में आधिक्य का मुख्य कारण 'पूँजीगत' निधि से स्रोत से भारतीय रेलवे वित्त कॉरपोरेशन (आईआरएफसी) को पट्टे पर ली गई परिसंपत्तियों के मुख्य घटक की पूर्ण राशि के भुगतान के कारण था। अधिक व्यय का अन्य कारण पूर्वानुमानित की अपेक्षा अधिक संविदात्मक भुगतान और स्टोर बिल, अवशिष्ट कार्य, स्थाई तरह से सामग्री की आपूर्ति के लिये अधिक संविदात्मक भुगतान और कार्य की प्रगति की अनुरूपता के लिये अन्य विविध व्यय, नई रेल और प्री स्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर पर अधिक व्यय, मशीनरी और संयंत्र मर्दों की अधिक खरीद, कच्चे माल के मूल्य में परिवर्तन, ईंधन की खपत में वृद्धि और एचएसडी तेल के प्रति अधिक व्यय, सामान्य उद्देश्य के लिये माल की अधिक खरीद/प्राप्ति और वर्ष के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे पर माल के लिये अधिक ऋण का समायोजन।

लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपनी चौंसठवीं रिपोर्ट (15^{वीं} लोक सभा) में दत्तमत अनुदान और प्रभारित विनियोजन (2010-11) पर अधिक में सुधारात्मक उपायों के सरलीकरण को ध्यान में रखते हुये संबंधित मंत्रालयों/विभागों के वित्तीय सलाहकारों के साथ-साथ संबंधित मुख्य लेखांकन प्राधिकरण के नियुक्ति प्राधिकरणों के ध्यान में लाने के लिये नोडल मंत्रालय अर्थात् वित्त मंत्रालय को निर्देशित और दोषी मंत्रालयों/विभागों द्वारा अनाधिकृत, अनियंत्रित, नियमित और अधिक व्यय पर अपना कड़ा विरोध प्रकट किया था। जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ जिम्मेदारियों का निर्धारण शामिल होना चाहिये ताकि भविष्य में अधिक व्यय से बचा जा सके।

लोक लेखा समिति ने अपनी बानवेवीं रिपोर्ट (15^{वीं} लोक सभा) में फिर से 'दत्तमत अनुदानों और प्रभारित विनियोजनों (2011-12) पर अधिक में रेल मंत्रालय की पूरक अनुदान प्राप्त करने के बावजूद अधिक व्यय करने के प्रति चेतावनी दी। क्योंकि पूरक अनुदान प्राप्त करने के बावजूद अधिक व्यय करने की प्रवृत्ति अभी भी बनी हुई है, समिति ने निष्कर्ष निकाला कि बजट प्रावधान अपेक्षित परिशुद्धता से नहीं बनाये जा रहे हैं और पूरक अनुदान स्तर पर आवश्यकता का अनुमान भी अवास्तविक है, जो बजट तंत्र की सीमा में गहरी सर्वव्यापी अस्थिरता दर्शाता है। समिति ने, इसलिये रेल मंत्रालय को पूरक

मांग के प्रस्ताव को संसद के समक्ष प्रस्तुत करने से पूर्व उसकी उचित समीक्षा और जांच सुनिश्चित करने और उचित दूरदर्शिता के साथ अतिरिक्त निधि के लिये प्रस्ताव की पूर्ण रूप से जांच के लिये अपने बजट नियंत्रण अधिकारियों पर प्रभाव डालने की मांग की ताकि अतिरिक्त प्रावधान निधि की वास्तविक आवश्यकता के अनुरूप हो। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा कि समिति के विचार को नोट कर लिया गया है और क्षेत्रीय रेलवे को पूरक मांग के लिये अपेक्षित निधि के सही अनुमान सुनिश्चित करने और प्रस्ताव की पूर्ण रूप से जांच करने की आवश्यकता पर समिति द्वारा व्यक्त किये गये विचारों का संदर्भ भेज दिया गया है।

पीएसी ने दत्तमत अनुदानों और प्रभारित विनियोजनों पर आधिक्य की निरंतर प्रवृत्ति पर अपने विचार भी व्यक्त किये और यह निष्कर्ष निकाला कि घटना पर अंकुश लगाने के लिए प्रभावी तंत्र क्रियान्वित करने के लिये रेल मंत्रालय द्वारा पर्याप्त और गंभीर रूप से ध्यान नहीं दिया जा रहा है। समिति ने सिफारिश की कि सरकार को बल देकर उदाहरणों के मामलों का अध्ययन करना चाहिये जहां व्यय पिछले पांच वर्षों के दौरान बजटीय आबंटन से निरंतर बढ़ा और मौजूदा तंत्र को सरल और मजबूत बनाना चाहिये ताकि अधिक व्यय की अटूट प्रवृत्ति की प्रभावी रूप से जांच के लिये वित्तीय और बजटीय नियंत्रण सख्त हो। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा कि दोनों, उदाहरणों की संख्या और कुल शामिल राशि के संदर्भ में 2011-12 में रेलवे पर अधिक व्यय के उदाहरणों में ध्यान देने योग्य गिरावट दर्ज की है और समिति का विचार फिर से नोट किया गया है।

जबकि वर्ष 2013-14 में रेल मंत्रालय ने ₹ 2,719.75 करोड़ का अधिक व्यय किया। यह तालिका 2.5 से स्पष्ट है, 2011-12 के बाद बढ़ती हुई प्रवृत्ति है, जो संसद द्वारा दिये गये अधिकारों से अधिक व्यय करने की प्रवृत्ति को अवरोधित करने के लिये बजटीय नियंत्रण और रेल मंत्रालय की विफलता को दर्शाता है। तालिका 2.5 पिछले तीन वर्षों में अधिक व्यय में शामिल राशि और उदाहरणों की संख्या दर्शाती है:

तालिका 2.5 पिछले तीन वर्षों के दौरान अधिक व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्ष	दत्तमत अनुदान की संख्या	भारत विनियोजनों की संख्या	वास्तविक प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य	विकास दर प्रतिशत में
2011-12	2	2	20,164.98	1,502.86	22,715.98	1,048.14	-65.67
2012-13	3	7	47,829.04	2,338.95	51,838.23	1,670.24	59.35
2013-14	7	12	1,47,178.58	7,148.26	1,57,046.59	2,719.75	62.84

बजटीय मंजूरीयों में आधिक्य को भारत के संविधान के अनुच्छेद 115(1)(बी) के अंतर्गत संसद द्वारा नियमितीकरण की आवश्यकता होती है।

2.2.2 निरंतर अधिक व्यय

अनुदान संख्या 13- भविष्य निधि, पेंशन और स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ आदि से संबंधित अन्य सेवानिवृत्ति लाभ में 2009-10, 2010-11, 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के दौरान निरंतर आधिक्य थे और विनियोजन संख्या 3(भारत) - कार्यचालन व्यय – सामान्य संचालन और सेवाएँ जैसा कि तालिका 2.6 में है।

तालिका 2.6: निरंतर आधिक्य व्यय

(₹ करोड़ में)

क्र. सं..	नाम और अनुदान संख्या	वित्तीय वर्ष	मूल प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य
1	अनुदान संख्या 13 (दत्तमत)- भविष्य निधि पेंशन, और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	2009-10	14,265.29	1,133.52	16,911.20	1,512.39
		2010-11	14,417.50	531.24	16,352.71	1,403.97
		2011-12	16,479.74	1,077.61	18,326.97	769.62
		2012-13	19,120.66	1,456.06	21,558.67	981.95
		2013-14	22,626.47	2,170.66	25,529.57	732.44
2	विनियोजन संख्या 3 (प्रभारित)- कार्यचालन खर्च सामान्य अधीक्षण और सेवाएँ	2009-10	0.01	0.09	0.35	0.24
		2010-11	0.05	0.10	0.36	0.21
		2011-12	0.00	0.03	0.30	0.27
		2012-13	0.00	0.01	0.43	0.42
		2013-14	0.00	0.50	0.88	0.38

अधिक्य का मुख्य कारण महंगाई भत्ते में वृद्धि के कारण पेंशन संवितरण अधिकारी से अधिक ऋण की प्राप्ति, मृत्यु एवं सेवानिवृत्ति उपदान के अधिक

मामलों को अन्तिम रूप देने, पेंशन विकल्पकारियों के लिए छुट्टी नगदीकरण के प्रति अधिक व्यय, नए परिभाषित अंशदान पेंशन योजना के लिए अधिक सरकारी अंशदान, प्रत्याशित की अपेक्षा डिफ्रिटल भुगतानों का अधिक मूर्त रूप देना बताए गए थे।

गत पांच वर्षों के दौरान निरन्तर आधिक्य बजटीय आवश्यकताओं का उचित अनुमान करने और राजकोषीय अनुशासन लागू करने में भारतीय रेल की विफलता दर्शाती है।

2.2.3 बचतें

वर्ष 2013-14 के दौरान कुल मिलाकर ₹ 13,175.88 करोड़ की बचतें (राजस्व एवं पूँजी अनुदान) हुई थी। 8 मामलों में तालिका 2.7 में दिए गए विवरण के अनुसार बचतें ₹ 100 करोड़ से अधिक थी:

तालिका 2.7: ₹ 100 करोड़ से अधिक बचतें

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	मूल प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत
1	अनुदान संख्या-3 कार्यचालन व्यय- सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	5920.43	0.00	5643.66	(-) 276.77
2	अनुदान संख्या-4- कार्यचालन व्यय स्थाई -पथ और कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	9477.84	0.00	9169.62	(-) 308.22
3	अनुदान संख्या-9- कार्यचालन व्यय- परिचालन व्यय- यातायात	17173.95	0.00	16785.07	(-) 388.88
4	अनुदान संख्या-11- कार्यचालन व्यय -स्टाफ कल्याण एवं सुख सुविधारं	4816.69	0.00	4505.29	(-) 311.40
5	अनुदान संख्या-12-	4889.01	0.00	4194.36	(-) 694.65

	कार्यचालन व्यय- विविध कार्यचालन व्यय				
6	विनियोजन संख्या-12- कार्यचालन व्यय- विविध कार्यचालन व्यय	212.01	0.00	101.96	(-) 110.05
7	अनुदान संख्या-14-निधि को विनियोग मूल्यह्रास आरक्षित निधि, विकास निधि, पेंशन निधि पूँजीगत निधि, कर्ज शोधन निधि	42,661.80	0.00	36,505.40	(-) 6,156.40
8	अनुदान सं.-16-रेलवे निधि	16,249.85	0.00	11,461.21	(-) 4788.64

बचतों (अनुदान सं. 14-निधि का विनियोजन को छोड़कर) के लिए स्टाफ लागत, वेतन तथा भत्ते, आकस्मिकताओं, छुट्टी नकदीकरण, कम्प्यूटर स्टेशनरी, मानदेय का कम भुगतान, कम संविदात्मक भुगतानों को मूर्त रूप देना, गैर-भण्डार मदों की खरीद पर कम व्यय, रिक्तियाँ ना भरना, भारतीय रेलवे वित्त कारपोरेशन (आईआरएफसी) को पट्टा प्रभारों का कम भुगतान तथा आईआरएफसी से अन्य को पट्टा प्रभारों का कम भुगतान, ट्यूशन फीस की प्रतिपूर्ति हेतु कम दावों की प्राप्ति, दवाईयों के लिए बिलों की कम प्राप्ति, कम प्रत्यक्ष खरीद, रेलवे सुरक्षा बल से संबंधित कम समायोजन, रेलवे सुरक्षा विशेष बल, सरकारी रेलवे पुलिस, भारतीय रेलवे केटरिंग एवं पर्यटन कारपोरेशन तथा निजी केटरों को किए गए कम भुगतान के प्रति वर्ष के दौरान अपेक्षित से कम व्यय को कारण ठहराया गया।

‘अनुदान सं. 14-निधियों का विनियोजन’ में बचत के लिए वर्ष के दौरान अपेक्षित से कम आन्तरिक संसाधनों के सृजन के कारण पूँजीगत निधि, रेलवे विकास निधि तथा कर्जशोधन निधि के कम विनियोजन को कारण बताया गया था।

अनुदान संख्या 16- रेलवे निधियां - इन निधियों के अंतर्गत बचतों के कारण अनुवर्ती पैरा में दिये गये हैं।

2.2.4 निरन्तर बचतें

2013-14 को समाप्त होने वाले पिछले सात वर्षों के लिए निम्न अनुदानों में ₹ 100 करोड़* से अधिक की निरन्तर बचतें हुई थी जैसा नीचे तालिका 2.8 में दिया गया है:

तालिका 2.8 निरन्तर बचतें

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
1	अनुदान संख्या 14 - निधियों में विनियोजन	373.99	6,429.96	4,301.51	2,533.20	2,802.84	7,730.75	6,156.40
2	अनुदान संख्या 16 - रेलवे निधियां	1,634.35	1,723.38	2,815.59	861.94	3,565.24	8,217.50	4,788.64
3	अनुदान संख्या 16 - रेलवे संरक्षा निधि	517.44	734.56	649.98	596.96	669.87	414.33	13.56*

* एक मामले को छोड़कर

अनुदान संख्या 14- निधियों का विनियोजन और पूंजी संख्या 16 के दो भागों में बचत के कारण निम्नलिखित प्रकार हैं:

• **अनुदान संख्या 14 - निधियों का विनियोजन**

2013-14 में ₹ 3,075 करोड़, ₹ 500 करोड़ तथा ₹ 165.40 करोड़ की राशि क्रमश विकास निधि (डीएफ), पूंजीगत निधि (सीएफ) तथा कर्जशोधन निधि (डीएसएफ) को विनियोजित की गई थी। डीएसएफ तथा सीएफ के तहत विनियोजित राशि बजट अनुमान का 3.97 प्रतिशत तथा 9.20 प्रतिशत थी। अनुदान सं. 14 में बचत का कारण बजट अनुमान में प्रक्षेपित ₹ 13,146.80 करोड़ के प्रति विनियोजन हेतु उपलब्ध निवल अधिशेष (₹ 3,740.40 करोड़) का कम सृजन था।

- **अनुदान संख्या 16-रेलवे निधि में बचतें**

रेलवे निधि में हुई बचत वर्ष के दौरान परिसम्पत्तियों की नवीनीकरण तथा प्रतिस्थापन के कारण वहन किया गया कम व्यय, संविदात्मक देयताओं को मूर्त रूप ना देना, कम भण्डार डेबिट, यात्री आरक्षण प्रणाली कार्यों के कुछ अनुमानों/ निविदाओं को अन्तिम रूप ना/विलम्ब से दिया जाना के साथ विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में विभिन्न कम्प्यूट्रीकरण कार्यों के लिए कम डेबिट का समायोजन, पट्टे पर दी गई सम्पत्तियों के पूँजीगत घटक के भुगतान के प्रति कोई गतिविधि ना होना, भण्डार के गैर-भण्डार मदों के प्रति व्यय की कम बुकिंग के कारण थीं।

- **अनुदान संख्या 16- रेलवे सुरक्षा निधियां में बचतें**

रेलवे सुरक्षा निधि के तहत बचत के लिए कारण वर्ष के दौरान अनुमानित से कम संविदात्मक भुगतानों को मूर्त रूप देना, स्टोर डेबिट का कम समायोजन तथा मानवरहित लेवल क्रेसिंग को मानवचालित लेवल क्रेसिंग में रूपान्तरण की निविदाओं/प्रस्तावों को अन्तिम रूप कम/ना देना था।

उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि चालू परियोजनाओं के भारी कार्य संचय के बावजूद वर्ष 2007-08 से 2013-14 तक अनुदान सं. 16-रेलवे निधि तथा वर्ष 2007-08 से 2012-13³⁰ तक अनुदान सं. 16-पूँजी में निरंतर बचत हुई हैं। आईआर में जुलाई 2014 तक 359 परियोजनाएं³¹ पूरी होनी शेष हैं।

रेल मंत्रालय को निधि आवश्यकताओं का सटीकता से आकलन करने तथा कार्यों की प्रगति की बारीकी से निगरानी करने की आवश्यकता है ताकि आंबटित निधि उचित रूप से प्रयोग की जा सके तथा परियोजनाएं लक्ष्य समय सीमा तक पूरी हो सकें।

³⁰ 2014 की रिपोर्ट सं. 19 का पैरा 2.2.4-संघ सरकार (रेलवे)-रेलवे वित्त।

³¹ रेल मंत्री का बजट भाषण (2014-15)- जुलाई 2014

2.3 अनुपूरक प्रावधान

2.3.1 राजस्व अनुदान तथा विनियोजन

चार राजस्व दत्तमत अनुदानों (अनुदान सं. 8,10,13 तथा 15) में 2013-14 के दौरान ₹ 6,022.27 करोड़ राशि के अनुपूरक प्रावधान लिए गए थे। ये महँगाई भत्ते, किलोमीटर भत्ता, यात्रा भत्ता, ट्रेक्शन इत्यादि से अलग ईंधन के उच्चतर भुगतान, डीजल ट्रेक्शन तथा इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन के तहत ईंधन के यातायात/मूल्य में वृद्धि के कारण ईंधन पर अधिक व्यय, रेलवे सम्मेलन समिति (2009) की सिफारिश के अनुसार लाभांश की दर में 4 प्रतिशत से 5 प्रतिशत की वृद्धि तथा बढ़े हुए पेंशनरी प्रभारों को पूरा करने के कारण प्राप्त किये गए थे। तथापि, प्रभारित विनियोजन के तहत अनुपूरक प्रावधान अपर्याप्त थे क्योंकि उपरोक्त सभी विनियोजनों में अनुपूरक प्रावधान प्राप्त करने के बावजूद ₹ 1,689.87 करोड़ का अधिक व्यय था। अधिक व्यय के लिए स्टाफ लागत, अनुमानित से अधिक संविदात्मक भुगतानों को मूर्तरूप देने, तीव्र गति डीजल तेल की मुख्य लागत में वृद्धि, महँगाई भत्ते में वृद्धि के कारण पेंशन वितरण अधिकारियों से अधिक डेबिट की प्राप्ति, 2013-14 के लिए लाभांश की दर में वृद्धि के कारण सामान्य राजस्व को लाभांश का उच्चतर भुगतान को कारण बताया गया था।

न्यायालय आदेश की पूर्ति तथा लेखापरीक्षा के प्रतिस्थापन प्रभारों के संशोधन के कारण अतिरिक्त आवश्यकता के लिए अधिक भुगतान के कारण प्रभारित विनियोजन (विनियोजन संख्या 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, और 13) के अंतर्गत ₹ 64.69 करोड़ के अनुपूरक प्रावधान प्राप्त हुये थे। तथापि, प्रभारित विनियोजन के अंतर्गत अनुपूरक प्रावधान अपर्याप्त थे क्योंकि उपरोक्त सभी विनियोजनों में (विनियोजन संख्या दो को छोड़कर) अनुपूरक प्रावधान प्राप्त करने के बावजूद ₹ 22.28 करोड़ का अतिरिक्त व्यय था। ऐसे अधिक व्यय का कारण प्रत्याशित की अपेक्षा आज्ञासि भुगतान को अधिक मूर्त रूप देने के कारण था।

2.3.2 पूंजीगत अनुदान तथा विनियोजन

कुछ 'आऊट आफ टर्न' कार्य प्रारंभ करने तथा उत्तरपूर्वी क्षेत्र की विभिन्न महत्वपूर्ण चार राष्ट्रीय परियोजनाओं³² के लिए तथा भारतीय रेलवे के दो महत्वपूर्ण परियोजनाओं³³ के लिए अतिरिक्त आवश्यकता को पूरा करने के लिए 'दत्तमत' के अंतर्गत अनुदान संख्या 16 (पूँजी) में 2013-14 के दौरान ₹ 1000 करोड़ की अनुपूरक प्रावधान किए गए थे।

न्यायालय के आदेश तथा मध्यस्थता निर्णय की पूर्ति में प्रत्याशित से अधिक भुगतान के कारण प्रभारित विनियोजन (अनुदान संख्या 16-पूँजी) के अंतर्गत वर्ष 2013-14 के दौरान ₹ 62.70 करोड़ के अनुपूरक प्रावधान प्राप्त किये गये थे। तथापि, प्रभारित तथा दत्तमत विनियोजन के अंतर्गत अनुपूरक प्रावधानों का मूल्यांकन सही नहीं था क्योंकि क्रमशः ₹ 829.68 करोड़ तथा ₹ 12.16 करोड़ का अधिक व्यय था।

2.4 अभ्यर्पण

किसी अनुदान या विनियोजन में बचत वित्तीय वर्ष के अन्त तक प्रतीक्षा किए बगैर उसी समय अभ्यर्पित की जानी अपेक्षित है जब इनका अनुमान हो जाए। अभ्यर्पण के कुछ मामलों को तालिका 2.9 में दिखाया गया है:-

³² 1- जीरीबम-इम्फाल (नई लाईन परियोजना), 2- डिब्रुगढ तथा उत्तरी बैंक लाईन के बीच लिंकिंग लाईनों के साथ बोगीबील ब्रिज (नई लाईन परियोजना) 3- लम्बडिंग-सिलचर सहित बदरपुर भिगरनदिसा-डिट्टोक्चेरा विस्तारण-बैराग्राम तथा करीमगंज में बाईपास के साथ बैराग्राम डुलाबचेरा के गेज रूपान्तरण हेतु नये महत्वपूर्ण संशोधन तथा करीमगंज-महशासन (गेज रूपान्तरण परियोजना) 4- राँगियां-लिंक लाइनों के साथ मरकंजसेलम (गेज रूपान्तरण परियोजना)

³³ दूधनोई-मेन्दीपथर (नई लाईन परियोजना) 2. हरमटी-नहरलागुन (नई लाईन परियोजना)।

तालिका 2.9 विभिन्न अनुदानों के अंतर्गत अभ्यर्पण

(₹ करोड़ में)

अनुदान संख्या	दत्तमत प्रभारित (वी/सी)	मूल	पूरक	वास्तविक व्यय	निवल अंतर ³⁴	अभ्यर्पण ³⁵
1	वी	254.01	0	248.85	(-) 5.16	-4.00
2	वी	898.89	0	852.98	(-) 45.91	-171.27
3	वी	5,920.43	0	5,643.66	(-) 276.77	-158.17
4	वी	9,477.84	0	9,169.62	(-) 308.22	-364.28
5	वी	4,397.05	0	4,464.47	67.42	-6.55
6	वी	10,223.24	0	10,330.64	97.40	-151.56
7	वी	5,450.04	0	5,406.25	(-) 43.79	-40.87
9	वी	17,173.95	0	16,785.07	(-) 388.88	-347.91
11	वी	4,816.69	0	4,505.29	(-) 311.40	-287.49
12	वी	4,889.00	0	4,194.36	(-) 694.64	-253.27
14	वी	42,661.80	0	36,505.40	(-) 6,156.40	-4,503.85
16 (पूँजी)	वी	68,618.76	1,000.00	70,448.44	829.68	-0.0007
16 (रेलवे निधि)	वी	16,249.85	0.0003	11461.21	(-) 4,788.64	-5,142.00
16 (रेलवे निधि)	सी	3.51	0	4.33	(-) 0.82	-0.0894
16 (आरएसएफ)	वी	1999.70	0.0020	1986.14	(-) 13.56	-0.0020
16 (ओएलडब्ल्यूआर)	वी	60.00	0	27.67	(-) 32.33	-15.30

उपरोक्त तालिका से यह प्रत्यक्ष है: तीन अनुदानों में (अनुदान सं. 2,4 तथा 16-रेलवे निधि-दत्तमत) समर्पित राशि बचत से अधिक है। तीन अन्य अनुदानों में (अनुदान सं. 5,6 तथा 16-पूँजी) इन अनुदानों के तहत अधिक व्यय के बावजूद राशि समर्पित की गई थी।

2.5 खर्च करने वाली इकाईयों द्वारा बजटीय नियंत्रण

भारतीय रेल द्वारा बजट प्राक्कलन सामान्यतया क्षेत्रीय रेलवे की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुये, परिकल्पित किया जाता है। निधि का पुनः विनियोजन

³⁴ 'बचत' संस्कृत अनुदान तथा वास्तविक व्यय के बीच अन्तर को प्रदर्शित करती है।

³⁵ 'अभ्यर्पण' 'स्वीकृत अनुदान' तथा अन्तिम अनुदान के बीच अन्तर को प्रदर्शित करता है।

अन्तिम संशोधन विवरण³⁶ (एफएमएस) के माध्यम से किया जाता है। वित्त संहिता भाग-1 का नियम 519 निर्धारित करता है कि व्यय का नियंत्रण वहन किया जाने वाले व्यय के पहले से अनुमानों की तैयारी, इन अनुमानों के आधार पर वर्ष के लिए बजट अनुदान के माध्यम से निधि के आबंटन तथा अनुमानों के विवरणों के प्रति तथा संस्वीकृत अनुदानों के प्रति वहन किए गए व्यय की निरंतर तथा समवर्ती समीक्षा के माध्यम से किया जाना चाहिए ताकि अनुमानों में संशोधन तथा निधियों का पुनर्विनियोजन शीघ्रतम संभावित समय में व्यवस्थित किया जा सके।

जैसाकि बजट आदेशों में निर्धारित और राष्ट्रपति की मंजूरी की आवश्यकता के रूप में विनियोजन के प्रत्येक शीर्ष के अन्तर्गत वर्तमान वित्तीय वर्ष के दौरान नियमावली³⁷ में प्रावधान है कि क्षेत्रीय रेलवे को अपेक्षित अतिरिक्त आवंटनों (दोनों दत्तमत और प्रभारित) या किए जाने वाले अभ्यर्पण को दर्शाने वाले विवरणों को प्रस्तुत करना चाहिए। क्षेत्रीय रेलवे से प्राप्त किए गए विवरणों के आधार पर रेलवे बोर्ड अन्तिम संशोधन विवरण तैयार करता है।

लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय रेलवे के अनुदान लेखा संख्या 3 से 13 संबंधित पुनः विनियोजन के सभी 200 मामलों की समीक्षा की। रेलवे वार अनुदान लेखों के सार **परिशिष्ट 2.2** में दिए गए हैं:-

निम्नलिखित विश्लेषण से पता चला कि एफएमएस के परिणामस्वरूप अन्तिम अनुदान का आंकलन दोषपूर्ण था:

- 98 मामलों में यह देखा गया कि, वास्तविक व्यय अन्तिम अनुदान संख्या अधिक था।
- 20 मामलों में, वास्तविक व्यय संस्वीकृत अनुदान से अधिक हो गया था जिससे पता चलता है कि इन मामलों में अभ्यर्पण अपेक्षित नहीं था।

³⁶ अन्तिम संशोधन विवरण नियमों के अन्तर्गत एक इकाई से दूसरी अथवा एक कार्य से दूसरे में निधि के अन्तिम पुनर्विनियोजन से संदर्भित है। यह सामान्यतः वर्ष के अंत में किया जाता है।

³⁷ वित्त संहिता-खण्ड-1 का पैरा 385 और 386

- 7 मामलों में, जोनल रेलवे को पुनर्विनियोजन के माध्यम से वर्ष के अन्त में अतिरिक्त निधियां प्राप्त हुईं जबकि वास्तविक व्यय संस्वीकृत अनुदान से कम था।

ऐसे उदाहरण खराब बजटीय नियंत्रण और इसके परिणामस्वरूप अविवेकी पुनर्विनियोजन आदेशों के अनुवर्ती मुद्दे हैं।

2.6 अनुदान सं. 16 – परिसम्पत्तियां, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन का विस्तृत अध्ययन

भारतीय रेल पूँजीगत व्यय के लिए एक अनुदान संचालित करता है। अनुदान सं.16 अर्थात् निर्माण कार्य अनुदान आबंटन और क्षेत्र में कार्यकलापों के रूप में सबसे बड़ा अनुदान है। यह भारतीय रेल की परिसम्पत्तियों के निर्माण, अधिग्रहण और प्रतिस्थापन पर व्यय को वर्णित करता है। इस अनुदान के चार खण्ड हैं और अपनी निधियाँ चार भिन्न स्रोतों से लेता है:

- पूँजी-भारत सरकार के सामान्य बजट द्वारा दी गई बजटीय सहायता,
- रेलवे निधियां-तीन भिन्न आरक्षित निधियों³⁸ के तहत रखे गये आन्तरिक स्रोत,
- रेलवे सुरक्षा निधि-सैन्ट्रल रोड फण्ड से डीज़ल उपकरण के रेलवे के हिस्से से वित्त-पोषित और
- ओपन लाइन वर्क्स (राजस्व)-राजस्व से वित्त पोषित नये या अतिरिक्त सुधार/प्रतिस्थापन कार्य, जो ₹1 लाख की लागत से कम हो।

एक खण्ड से दूसरे में निधियों का पुनर्विनियोजन अनुमत नहीं है। खण्ड-वार आबंटन और व्यय तालिका नीचे दी गई है:

³⁸ आरक्षित निधि मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ) और पूँजीगत निधि (सीएफ) थे।

तालिका 2.10 अनुदान सं. 16 के अन्तर्गत खण्ड वार व्यय

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ अधिव्यय (+)
दत्तमत हिस्सा					
प्रभारित	68,618.76	1,000.00	69,618.76	70,448.44	829.68
रेलवे निधि	16,249.85	0.00	16,249.85	11,461.21	(-) 4,788.64
रेलवे सुरक्षा निधि	1,999.70	0.00	1999.70	1,986.14	(-) 13.56
ओपन लाइन वर्क्स-राजस्व	60.00	0.00	60.00	27.67	(-) 32.33
कुल दत्तमत	86,928.30	1,000.00	87,928.31	83,923.46	(-) 4,004.85
प्रभारित हिस्सा					
पूँजीगत	87.30	62.70	150.00	162.16	12.16
रेलवे निधि	3.51	0.00	3.51	4.33	0.82
रेलवे सुरक्षा निधि	0.30	0.00	0.30	0.17	(-) 0.13
ओपन लाइन वर्क्स-राजस्व	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल प्रभारित	91.11	62.70	153.81	166.66	12.85

➤ पूँजी

2013-14 में, परिसम्पत्तियों/रोलिंग स्टाक इत्यादि के अधिग्रहण और निर्माण के लिए ₹ 68,618.76 करोड़ के लिए प्रावधान बनाया गया था। ₹ 1000 करोड़ की अतिरिक्त बजटीय सहायता पूँजी (दत्तमत) के अंतर्गत अनुपूरक अनुदान के माध्यम से प्राप्त की गई थी।

अनुदान के इस सैगमेंट में, संस्वीकृत प्रावधान के प्रति, ₹ 829.68 करोड़ की निवल अधिकता थी। अधिकता के कारण की चर्चा बजट प्रावधान पर अधिकता-पैरा 2.2.1 में की गई है।

➤ रेलवे निधियां

‘रेलवे निधियां’ के लिए विनियोजन लेखे अनुदान सं.16 के अन्तर्गत निधियों के तीन स्रोतों अर्थात् मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ) और पूँजी निधि (सीएफ) के माध्यम से वित्त पोषित किया जाता है।

- डीआरएफ-मौजूदा परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण के लिए (संचालन व्यय से प्रभारित द्वारा आंतरिक स्रोतों से वित्त प्रबंधित निधि)।

- डीएफ-सभी यात्रियों और अन्य प्रयोक्ताओं के लिए, अतिरिक्त और प्रतिस्थापन कार्यो सहित, सुरक्षा सहित प्रत्येक ₹ 1 लाख तक श्रम कल्याण कार्यो और (निवल राजस्व अधिशेष से सिंचित निधि)।
- सीएफ-नई परिसम्पत्तियों के निर्माण और अधिग्रहण पर पूँजीगत व्यय की आवश्यकता पूरा करने के लिए (निवल राजस्व अधिशेष से सिंचित निधि)।

यह सभी निधियाँ भारतीय रेल के आन्तरिक स्रोतों या तो 'कार्यचालन व्यय' (डीआरएफ) या 'निवल राजस्व अधिशेष' (डीएफ और सीएफ) को प्रभारित करके वित्त पोषित की जाती है। इस प्रकार, भारतीय रेल का निष्पादन और निधि लेखाओं में शेषों की उपलब्धता अनुदान के इस सैगमेंट व्यय की योजना पर प्रभाव डालता है। संस्वीकृत आबंटन और रेलवे निधियों के अन्तर्गत व्यय का स्रोतवार ब्यौरा नीचे तालिका 2.11 में सारणीबद्ध है:

तालिका-2.11-रेलवे निधियों के घटक

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ आधिक्य (+)
दत्तमत हिस्सा					
मूल्यहास आरक्षित निधि	9,716.90	0.00	9,716.90	8,898.44	(-)818.46
विकास निधि	3,538.95	0.00	3,538.95	2,562.77	(-) 976.18
पूँजीगत निधि	2,994.00	0.00	2,994.00	0.00	(-) 2,994.00
कुल दत्तमत	16,249.85	0.00	16,249.85	11,461.21	(-) 4,788.64
प्रभारित हिस्सा					
मूल्यहास आरक्षित निधि	3.10	0.00	3.10	2.81	(-) 0.29
विकास निधि	0.41	0.00	0.41	1.51	1.10
पूँजीगत निधि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल प्रभारित	3.51	0.00	3.51	4.32	0.81
कुल दत्तमत और प्रभारित	16,253.36	0.00	16,253.36	11,465.53	(-) 4,787.83

अनुदान के इस सैगमेंट के विश्लेषण से पता चला कि ₹ 4,788.64 करोड़ (संस्वीकृत अनुदान का 29.47 प्रतिशत) करोड़ की निवल बचत (दत्तमत के अन्तर्गत) हुई।

निधियों के दत्तमत भाग के अंतर्गत स्रोतवार आबंटन और व्यय की जांच से निम्न का पता चला:

- **डीआरएफ-संस्वीकृत** प्रावधानों के 8.42 प्रतिशत से ₹ 818.46 करोड़ की बचतें थीं।
- **डीएफ-संस्वीकृत** प्रावधानों के 27.58 प्रतिशत से ₹ 976.18 करोड़ की बचतें थीं।
- **सीएफ-₹ 2,994.00** करोड़ के संस्वीकृत अनुदान में से ₹ 2,994.00 करोड़ (100 प्रतिशत) की बचतें थी क्योंकि इस निधि में से कोई भी व्यय नहीं किया गया था। इस निधि में से आईआरएफसी को दिये जाने वाले पट्टे प्रभार के पूँजी घटक के भुगतान के प्रति अंत में व्यय 'पूँजी' निधि के स्रोत से किया गया था।

➤ **रेलवे संरक्षा निधि**

सैन्ट्रल रोड फण्ड में डीज़ल उपकर के भारतीय रेल के हिस्से द्वारा पूँजीगत व्यय का यह स्रोत वित्तपोषित किया जाता है। उपलब्ध निधि सड़क सुरक्षा कार्यों जैसे मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग पर मानव तैनाती और सड़क उपरि/भूमिगत पुल के निर्माण के लिए उपयोग में लाया जाता है। यह देखा गया कि प्रस्तावित आबंटन कभी भी पूर्ण रूप से पिछले सात वर्षों में उपयोग में नहीं लाये जा रहे थे क्योंकि अनुदान के इस सैगमेंट में निरन्तर बचतें हुई थी जैसाकि ऊपर 2.2.4 पैराग्राफ में चर्चित है। निधि में बचतें ₹ 13.56 करोड़ (वर्ष 2013-14) और ₹ 669.87 करोड़ (वर्ष 2011-12) के बीच थीं। इस प्रकार, निधियों की उपलब्धता के बावजूद सड़क सुरक्षा कार्यों के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ था। भारतीय रेल³⁹ के पास 30,348 लेवल क्रॉसिंग हैं, जिसमें से 11,563 मानवरहित हैं। भारतीय रेल को ऐसी सड़क सुरक्षा हेतु आबंटित निधियों का प्रयोग करके एक निश्चित समय-सीमा के भीतर मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को समाप्त करने की आवश्यकता है।

³⁹ रेल मंत्री का बजट भाषण (जुलाई 2014, 2014-15)

• **ओपन लाइन कार्य (राजस्व)**

अनुदान का यह खण्ड भारतीय रेल के राजस्व से वित्त पोषित था। सभी कार्यो (यात्री सुविधा कार्यो के अलावा) चाहे नए या अतिरिक्त सुधार/प्रतिस्थापन के लिए हों, जहाँ लागत ₹1 लाख से कम है वहाँ इस अनुदान के खण्ड के लिए प्रभार्य है। ₹ 60.00 करोड़ की मूल रूप से आबंटित निधि के 53.88 प्रतिशत (₹ 32.33 करोड़) का उपयोग नहीं किया गया। बचत को कुछ कार्यो की धीमी प्रगति, निविदाओं को अंतिम रूप न देने में देरी, ठेकागत भुगतानों की कम यर्थाथता, कम्प्यूटरीकरण से संबंधित कम ठेकागत भुगतान, कार्य के निष्पादन में विलम्ब, कुछ मशीनरी और संयंत्र मदों की कम अधिप्राप्ति, प्रत्याशित से कम प्राप्तियों का डेबिट को कारण माना गया।

2.6.1 निधियों का आहरण/उपयोग

निम्नलिखित तालिका पिछले तीन वर्षों के दौरान “निधियों के विनियोजन” और निधियों से “उपयोग की गई राशि” से संबंधित बजट अनुमान और वास्तविक की स्थिति दर्शाती है:

तालिका 2.12- 31 मार्च 2014 को समाप्त पिछले तीन वर्षों के दौरान रेलवे निधियों को विनियोजन और आहरण

(₹ करोड़ में)

निधि	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14
डीआरएफ	निधि का विनियोजन (बीई)	7,100.00	9,700.00	7,700.00
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	6,720.00	7,050.00	8,100.00
	(+)अधिक/(-)कम विनियोजन	(-)380.00	(-)2,650.00	400.00
	निधि से व्यय/आहरण	6,680.72	7,045.47	7,119.91
डीएफ	निधि का विनियोजन (बीई)	2,400.00	10,557.00	3,550.00
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	610.00	7,815.00	3,075.00
	(+)अधिक/(-)कम विनियोजन	(-)1,790.00	(-)2,742.00	(-) 475.00
	निधि से व्यय/आहरण	2,222.56	2,457.82	2,561.43
सीएफ	निधि का विनियोजन (बीई)	2858.41	5,000.00	5,433.80
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	515.57	451.25	500.00
	(+)अधिक/(-)कम विनियोजन	(-)2,342.84	(-)4,548.75	(-) 4,933.80
	निधि से व्यय/आहरण	0	0	0

जोड़ (रेलवे निधि)	निधि का विनियोजन (बीई)	12,358.41	25,257.00	16,683.80
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	7,845.57	15,316.25	11,675.00
	(+)अधिक/(-)कम विनियोजन	(-) 4,513.04	(-) 9,940.75	(-) 5,008.80
	निधि से व्यय/आहरण	8,903.28	9,503.29	9,681.34

उपर्युक्त से यह देखा गया है कि चालू वर्ष के दौरान निधियों की कम उपलब्धता के कारण बजट प्रक्षेपण के अनुसार डीएफ और सीएफ के अन्तर्गत निधियों का विनियोजन नहीं किया गया था। पिछले तीन वर्षों के दौरान डीएफ और सीएफ के अन्तर्गत विनियोजन के विश्लेषण से पता चला कि बजट प्रक्षेपण की तुलना के अनुसार डीएफ और सीएफ के विनियोजन में विचलन क्रमशः 13.38 प्रतिशत से 74.58 प्रतिशत और 81.96 प्रतिशत से 90.98 प्रतिशत थी।

डीआरएफ, जो पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीकरण/प्रतिस्थापन के लिए आवश्यक निधियों की अपेक्षा को पूरा करने के लिए सृजित किया गया है, का विनियोजन परिसम्पत्तियों के जीवनकाल के अनुसार नहीं किया जा रहा है परन्तु निधि में विनियोजन उस सीमा तक किया गया था जहां तक कार्यचालन व्यय वहन कर सकता था। तथापि 2013-14 के दौरान, डीआरएफ के अन्तर्गत निधि का विनियोजन, बजट प्रावधान से 5.19 प्रतिशत अधिक था।

2013-14 के दौरान डीआरएफ से ₹ 47,310.94 करोड़ का अनुमान डीआरएफ के अन्तर्गत परिसम्पत्तियों के अग्रोषण मूल्य के माध्यम से था। तथापि, डीआरएफ का विनियोजन काफी पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीकरण/पुनःस्थापना के पिछले संचय को निपटाने के लिए पर्याप्त नहीं था।

2.6.2 अनुदान सं. 16 के अन्दर पुनर्विनियोजन

अनुदान के प्रत्येक सैगमेंट के अन्तर्गत निर्माण-कार्यों/कार्यकलापों को नई लाइनों के निर्माण, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, चल स्टॉक आदि जैसी 33 योजना शीर्षों (लघु लेखा शीर्ष) के अन्तर्गत समूहित किया जाता है। परिसम्पत्तियों (निर्माण कार्य बजट) के निर्माण, अधिग्रहण और प्रतिस्थापन के लिए बजट अनुमानों से निवेश निर्णयों को अग्रिम और निरन्तर योजना प्रक्रिया के आधार पर तैयार किए गए वार्षिक ‘निर्माण-कार्य, मशीनरी एवं चल स्टॉक कार्यक्रम’ के माध्यम से प्रक्रियागत किया गया था।

मूल आबंटित निधियों के बड़े पैमाने पर पुनर्वियोजन के अतिरिक्त संस्वीकृत अनुदान का उपयोग न करने, (जैसा तालिका संख्या 2.10 में तालिका बद्ध है) पूँजीगत अनुदान के निर्माण-कार्य बजट के निरूपण में विस्तृत उपयोग के बावजूद पाया गया था।

निधियों के पुनर्विनियोजन के कुछ मामले तालिका 2.13 में दिये गये हैं।

तालिका 2.13-अनुदान संख्या 16 में पुनर्विनियोजन

निधि का स्रोत	योजना शीर्ष संख्या और विषय	(+) अतिरिक्त निधियों के माध्यम से पुनर्विनियोजन (-) प्रयोग न होने/निधियों के अभ्यर्पण से पुनर्विनियोजन
पूँजी	1100 (दत्तमत) – नई लाईन का निर्माण	₹ 663.62 करोड़ (12.25 प्रतिशत)
पूँजी	1100 (प्रभारित) - नई लाईन का निर्माण	₹ 15.34 करोड़ (19.39 प्रतिशत)
पूँजी	1400 (दत्तमत) – गेज परिवर्तन	₹ 411.09 करोड़ (15.64 प्रतिशत)
पूँजी	1500 (प्रभारित) – दोहरीकरण	(-) ₹ 26.74 करोड़ (60.40 प्रतिशत)
पूँजी	1700 (दत्तमत) – कम्प्यूटरीकरण	(-) ₹ 75.45 करोड़ (50.30 प्रतिशत)
पूँजी	2200 (दत्तमत) – पूँजी घटक	₹ 2864.00 करोड़ (135.99 प्रतिशत)
रेलवे निधि	1500 (दत्तमत)-दोहरीकरण	(-) ₹ 17.55 करोड़ (70.19 प्रतिशत)
रेलवे निधि	1600 (दत्तमत)-यातायात सुविधाएं-यार्ड रिमॉडलिंग तथा अन्य	(-) ₹ 163.28 करोड़ (26.18 प्रतिशत)
रेलवे निधि	1700 (दत्तमत) – कम्प्यूटरीकरण	(-) ₹ 74.18 करोड़ (36.19 प्रतिशत)
रेलवे निधि	1900 (दत्तमत)-रेलवे रिसर्च	(-) ₹ 26.28 करोड़ (52.57 प्रतिशत)
रेलवे निधि	2200 (दत्तमत)-पूँजी घटक	(-) ₹ 2994.00 करोड़ (100 प्रतिशत)
खुली लाइन कार्य राजस्व	1600 (दत्तमत)-यातायात सुविधाएं-यार्ड रिमॉडलिंग तथा अन्य	(-) ₹ 10.02 करोड़ (66.80 प्रतिशत)

खुली लाइन कार्य राजस्व	5300 (दत्तमत)-यात्री सुविधाएं तथा अन्य रेलवे उपयोगकर्ता की सुविधाएं	(-) ₹ 1.65 करोड़ (82.60 प्रतिशत)
रेलवे संरक्षा निधि	2900 (दत्तमत)-सड़क सुरक्षा कार्य-लेवल क्रॉसिंग	(-) ₹ 89.98 करोड़ (15 प्रतिशत)

टिप्पणी-कोष्टक में आंकड़े संस्वीकृत अनुदान की प्रतिशतता दर्शाते हैं।

एक योजना शीर्ष से दूसरे में अथवा एक जोनल रेलवे से दूसरे जोनल में मूल रूप से आबंटित संसाधनों की प्राथमिकता और पुनिर्विनियोजन में बड़े पैमाने पर परिवर्तन, परिसम्पतियों के अधिग्रहण, विनिर्माण और प्रतिस्थापन/नवीनीकरण के लिए बजटीय अनुमानों को तैयार करने में विश्वसनीयता के अभाव के सूचक थे। इसने परिसम्पतियों के निर्माण और अधिग्रहण की दीर्घकालिक अग्रिम योजना को ही नहीं निर्माणकार्यों/परियोजनाओं के समापन की अनुसूची को भी प्रभावित किया।

पूँजीगत अनुदान (संख्या 16) के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- अपर्याप्त योजना
- नीति बनाने, योजना और बजटिंग के बीच कमजोर संबंध
- बजट बनाने और बजट निष्पादित करने के बीच अपर्याप्त संबंध

2.7 बजट में कमियां

त्रुटिपूर्ण बजट (439 मामले) के अत्यधिक उदाहरण देखे गये जिसके परिणामस्वरूप निर्धारित सीमा⁴⁰ से अधिक व्यय/बचतें हुईं। उत्तर (67 मामले), पूर्व मध्य (55 मामले), उत्तर मध्य (50 मामले), उत्तर पश्चिम (36 मामलों), दक्षिण (29 मामलों) और दक्षिण मध्य (29 मामले) ऐसे रेलवे थे जहां त्रुटिपूर्ण बजट के सबसे अधिक मामले थे। बजट में कमियों के कुछ उदाहरण नीचे तालिका में दिये गये हैं

⁴⁰ भारतीय रेल वित्त संहिता का पैराग्राफ 409 और 410 अनुमत अंतर के लिये सीमा निर्धारित करते हैं जो कि 5 प्रतिशत या ₹ 50 लाख है जो भी कम हो और अनुदान संख्या 16 के लिये यह 10 प्रतिशत या ₹ 100 लाख है जो भी कम हो।

तालिका 2.14-बजट में कमियों के मामले

जोनल रेलवे	अनुदान संख्या/ नाम (दत्तमत/प्रभारित)	लघु शीर्ष/ योजना शीर्ष	अधिक/कम प्रावधान	₹ करोड़ में	अंतिम अनुदान के सापेक्ष में प्रतिशतता
सीआर	9-राजस्व-कार्यचालन व्यय-परिचालन व्यय-यातायात	600-संरक्षा	अधिक	0.04	94.67
सीआर	12-राजस्व-कार्यचालन व्यय-विविध कार्यकारी व्यय	200-मुआवजा दावे	कम	5.74	65.59
एनसीआर	6-राजस्व-कार्यचालन व्यय कैरिज तथा वेंगनो की मरम्मत तथा अनुरक्षण	300-वैगन	कम	45.21	75.35
एनईआर	4-राजस्व-कार्यचालन व्यय-स्थाई पथ तथा कार्यों का सुधार तथा अनुरक्षण	500-जल आपूर्ति, स्वच्छता तथा रोड़ (कोलोनी, स्टॉफ क्वाटर तथा वेलफेयर बिल्डिंगों के अलावा)	अधिक	6.56	29.83
एनडब्ल्यू आर	16-डीआरएफ	2100-रोलिंग स्टॉक	कम	51.46	107.00
एनडब्ल्यू आर	16-पूंजी	2100-रोलिंग स्टॉक	कम	28.06	90.85
एनडब्ल्यू आर	16-डीएफ	6400-अन्य निर्दिष्ट कार्य	अधिक	3.59	47.52
एनडब्ल्यू आर	16-डीएफ	3600-अन्य विद्युत कार्य	कम	0.26	131.30
एनडब्ल्यू आर	16 - पूंजी	3300-संकेतक तथा दूरसंचार कार्य	कम	0.34	133.07
डब्ल्यू आर	16 - डीआरएफ	2100-रोलिंग स्टॉक	कम	78.37	45.72
डब्ल्यू आर	16 - डीआरएफ	5300-यात्री सुविधाएं	अधिक	2.79	35.07
डब्ल्यूसी आर	16 - रेलवे निधि	4100 - मशीनरी तथा संयंत्र	अधिक	6.22	88.86
डब्ल्यूसी आर	16 - डीआरएफ	5300-यात्री सुविधाएं	अधिक	4.29	79.15
सीएलडब्ल्यू	16 - डीआरएफ	5200-स्टॉफ के लिए सुविधाएं	कम	0.92	96.58
कोर	16 - पूंजी (प्रभारित)	3500-विद्युतीकरण परियोजनाएं	कम	5.07	68.51

आईआर को अपनी बजट प्रक्रिया पर व्यापक रूप से पुनर्विचार और प्रक्षेपण को अधिक यथार्थ बनाने की आवश्यकता है, जिससे यह सुनिश्चित हो कि निधियां संसद द्वारा संस्वीकृत उद्देश्य के लिये पूर्ण रूप से उपयोग हो।

2.8 व्यय का गलत वर्गीकरण

जोनल रेलवे के लेखाओं को सत्यापित करते समय व्यय के गलत वर्गीकरण और अन्य लेखाकरण गलतियों के दृष्टांत ध्यान में आए थे। व्यय के गलत वर्गीकरण और महत्वपूर्ण लेखाकरण गलतियों के मामलों को “भारतीय रेल 2013-14 के विनियोग लेखे-विस्तृत लेखे-भाग-11” में सूचीबद्ध किया गया है। व्यय के गलत वर्गीकरण के इन मामलों को एक राजस्व अनुदान से दूसरे में और राजस्व से पूंजीगत अनुदान में भी और इसके विपरीत शामिल किया जाता है। पूंजी से जमा लेखा शीर्षों में व्यय के गलत वर्गीकरण पर मामलों की लेखापरीक्षा में भी पहचान की गई थी। राजस्व से पूंजी लेखा शीर्ष अथवा पूंजी से जमा शीर्षों में व्यय के गलत वर्गीकरण को लेखाओं में राजस्व एवं पूंजी व्यय में कम बताया गया था। ऐसे गलत वर्गीकरण के मामले वाला संशोधित परिशिष्ट-जे रेल मंत्रालय द्वारा उपलब्ध नहीं किया गया था।

2013-14 के दौरान जोनल रेलवे द्वारा व्यय के गलत-वर्गीकरण तथा प्राप्तियों के कुछ मामले नीचे वर्णित हैं:

• राजस्व व्यय तथा पूंजीगत व्यय के बीच गलत वर्गीकरण

- (i) एनआर में, स्टोन बेलेस्ट पर प्रभारित माल भाड़ा तथा पूर्व स्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपरों पर ₹ 2.37 करोड़ की राशि की लागत को राजस्व अनुदान संख्या 4- स्थाई पथ के सुधार तथा अनुरक्षण के स्थान पर पूंजीगत अनुदान संख्या 16 (डीआरएफ) में डेबिट किया गया था।
- (ii) एसआर में, गेज रूपान्तरण कार्यों के लिए बेलेस्ट पर ₹ 1.17 करोड़ की राशि की लागत को राजस्व अनुदान संख्या 4- स्थाई पथ के सुधार तथा अनुरक्षण के स्थान पर पूंजीगत अनुदान संख्या 16 (डीआरएफ) में डेबिट किया गया था।

- (iii) एनडब्ल्यूआर में आमामान परिवर्तन कार्यो में सलंगन स्थाई पथ कर्मचारियों की ₹ 0.79 करोड़ की राशि की लागत को राजस्व अनुदान संख्या 4- स्थाई पथ के सुधार तथा अनुरक्षण के स्थान पर पूंजीगत अनुदान संख्या 16 (डीआरएफ) में डेबिट किया गया था।
- (iv) एसईआर में, यातायात हेतु पहले से खुली लाइन के ₹ 0.47 करोड़ की राशि अनुरक्षण प्रभार को राजस्व अनुदान संख्या 4- स्थाई पथ तथा कार्यो के सुधार तथा अनुरक्षण के बजाय पूंजीगत अनुदान संख्या 16 (पूजी) में डेबिट किया गया था।
- (v) एससीआर में, यातायात के लिए लाइन को खोलने के पश्चात् ट्रैक के अनुरक्षण की ₹ 0.40 करोड़ की राशि की लागत को राजस्व अनुदान संख्या-4-स्थाई पथ तथा कार्य के सुधार तथा अनुरक्षण के बजाय पूंजीगत अनुदान संख्या 16 (पूजी) में डेबिट किया गया था।
- (vi) एसआर में, आगमन प्रशिक्षण के दौरान प्रशिक्षुओं की ₹ 0.20 करोड़ की राशि के भुगतान तथा भत्तों को राजस्व अनुदान संख्या 12-विविध कार्यकारी व्ययों के बजाय पूंजीगत अनुदान संख्या 16 (पूजीगत) में डेबिट किया गया था।

• राजस्व अनुदानों के तहत व्यय का गलत वर्गीकरण

- (i) एसडब्ल्यूआर में, बेड रोल अनुबंधों पर ₹ 6.79 करोड़ राशि के व्यय को राजस्व अनुदान संख्या 8-परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक तथा उपकरण के बजाय राजस्व अनुदान संख्या 9 - परिचालन व्यय-यातायात में डेबिट किया गया।
- (ii) एसडब्ल्यूआर में, ट्रैक मशीन उपयोग पर ₹ 1.77 करोड़ की राशि के प्रभारों को राजस्व अनुदान संख्या-4-स्थाई पथ तथा कार्यो के सुधार तथा अनुरक्षण के बजाय

राजस्व अनुदान संख्या 7 - संयंत्र तथा उपकरण की मरम्मत तथा अनुरक्षण में डेबिट किया गया था।

- (iii) एसईआर में, गेट कीपर्स के ₹0.99 करोड़ के वेतन तथा भत्तों को राजस्व अनुदान संख्या 9-परिचालन व्यय-यातायात के बजाय राजस्व अनुदान संख्या 4-स्थाई पथ तथा कार्यों के सुधार तथा अनुरक्षण में डेबिट किया गया था।
- (iv) एनआर में, कैरिजों तथा वैगनों की ₹0.34 करोड़ की मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत को राजस्व अनुदान संख्या 6 - कैरिजो तथा वैगनो की मरम्मत तथा अनुरक्षण के बजाय राजस्व अनुदान संख्या 8-परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक तथा उपकरण में डेबिट किया गया था।
- (v) एनआर में, प्रशिक्षण/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के दौरान कर्मचारियों को ₹0.08 करोड़ के वेतन तथा भत्ते को राजस्व अनुदान संख्या 12 - विविध कार्यकारी व्यय के बजाय राजस्व अनुदान संख्या 4-स्थाई पथ तथा कार्य के सुधार तथा अनुरक्षण, 6-कैरिजों तथा वैगनों की मरम्मत तथा अनुरक्षण, तथा 8-परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक तथा उपकरण में डेबिट किया गया था।

• पूँजीगत अनुदान के तहत व्यय का गलत वर्गीकरण

- (i) एनआर में, लेवल क्रॉसिंग कार्य की ₹0.12 करोड़ की लागत को पूँजीगत अनुदान संख्या 16 (डीआरएफ)-रोड सुरक्षा कार्य-लेवल क्रॉसिंग के बजाय पूँजीगत अनुदान संख्या 16 (विकास निधि)-यात्री सुविधाओं में डेबिट किया गया था।
- (ii) ईसीओआर में, विशाखापट्टनम डिविजन के स्टेशन पर प्रदत्त 25 संख्या टच स्क्रीन की ₹0.07 करोड़ की लागत को पूँजीगत अनुदान संख्या 16 (डीएफ) के बजाय पूँजीगत अनुदान संख्या 16 (डीआरएफ) में डेबिट किया गया था।

• **प्राप्तियों का गलत वर्गीकरण**

- (i) ईसीओआर में, स्क्रेप की बिक्री की ₹ 2.45 करोड़ राशि को पूंजीगत अनुदान संख्या 16 (2013-14) के तहत मूल्यहास आरक्षित निधि के बजाय राजस्व अनुदान संख्या 5 - मोटिव पावर की मरम्मत तथा अनुरक्षण में क्रेडिट किया गया था।
- (ii) एससीआर में, अन्य सरकारी विभागों तथा अगन्तुक से उगाही किए गए विद्युत ऊर्जा प्रभारों से संबंधित ₹ 1.92 करोड़ को विविध आय के बजाय राजस्व अनुदान संख्या 8-परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक तथा उपकरण में क्रेडिट किया गया था।
- (iii) एससीआर में, एसईबी में जमा अर्जित ब्याज से संबंधित ₹ 0.02 करोड़ की राशि को विविध आय में क्रेडिट करने के बजाए अनुदान संख्या 8-संचालनात्मक व्यय – रोलिंग स्टॉक और उपकरण के अंतर्गत व्यय में से कटौती के रूप में माना गया।

लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपनी बानवेवीं रिपोर्ट (15^{वीं} लोकसभा) में यह दर्शाया कि रेल मंत्रालय द्वारा संचालित विभिन्न अनुदानों/विनियोगों के तहत व्यय के गलत वर्गीकरण के कई मामलों को आवर्ती घटना है। समिति ने सिफारिश की कि प्रणालीगत खामियों/कमियों से निपटाने तथा गलत वर्गीकरण की लगातार बढ़ती प्रवृत्ति को रोकने के लिए रेलवे में मौजूदा बजटीय तंत्र को पुनर्गठित करने और प्रकट कमियों के लिए उत्तरदायी व्यक्तियों पर जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है। मंत्रालय ने यह भी सिफारिश की कि रेल मंत्रालय को समुचित लेखाबही तैयार करना चाहिए और उसका अनुरक्षण करना चाहिए ताकि व्यय के गलत वर्गीकरण/गलत बुकिंग की प्रवृत्ति का समय से पता लगाया जा सके और उसमें सुधार किया जा सके। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया कि पीएसी की सिफारिशों को कड़ाई से अनुपालन हेतु नोट कर लिया गया है। चूक हेतु चूककर्ता कर्मचारी पर जिम्मेदारी तय करने के अलावा कार्यशालायें आयोजित की जा रही तथा कर्मचारियों के मार्गदर्शन हेतु निर्देश जारी किया जा रहा है ताकि भविष्य में इन घटनाओं को रोका जा सके। गलत वर्गीकरण/त्रुटियों को दूर करने का रेल

मंत्रालय का हमेशा प्रयास रहेगा। गलत वर्गीकरण पर पीएसी की टिप्पणी के बावजूद 2013-14 के दौरान भी गलत वर्गीकरण की घटनायें देखी गई थी।

2.9 असंस्वीकृत व्यय

भारतीय रेल द्वारा अनियमित व्यय की सभी मदें जैसे संस्वीकृत प्राक्कलनों से अधिक किया गया व्यय, विस्तृत प्राक्कलनों के बिना किया गया व्यय और विविध अधिक भुगतानों आदि को जोनल रेलवे प्रशासन द्वारा आपत्ति पुस्तिकाओं में दर्ज किया जाता है और असंस्वीकृत व्यय माना जाता है।

चित्र-2.3 असंस्वीकृत व्यय



आपत्ति के अंतर्गत रखे गये ऐसे व्यय की समीक्षा से ₹ 6,205 करोड़ (मार्च 2010), ₹ 6,272 करोड़ (मार्च 2011), ₹ 7,354 करोड़ (मार्च 2012) और ₹ 8,082 करोड़ (मार्च 2013) और ₹ 10,685 करोड़ (मार्च 2014) की बढ़ती प्रवृत्ति उजागर हुई। 31 मार्च 2014 को उन मदों से संबंधित ₹ 7,651 करोड़ (कुल असंस्वीकृत व्यय का 71.60 प्रतिशत) का असंस्वीकृत व्यय जो दो वर्ष से अधिक पुराना था, असंस्वीकृत व्यय में शामिल था।

आगे यह भी देखा गया कि 31 मार्च 2012 तक ₹ 7,354 करोड़ के असंस्वीकृत व्यय में से ₹ 1,765 करोड़ की निहित राशि वाले 1381 मामले दस वर्ष से अधिक पुराने थे।

2.10 निष्कर्ष

विनियोजन लेखा संसद द्वारा दत्तमत अनुदानों और राष्ट्रपति द्वारा अनुमोदित विनियोजन की राशि की वास्तविक व्यय की तुलना दर्शाता है। संविधान के अनुच्छेद 114(3) में प्रावधान है कि अनुच्छेद के प्रावधानों के अनुसार पारित कानून द्वारा किए गए विनियोजनों को छोड़कर भारत की समेकित निधि से कोई भी धन नहीं निकाला जाएगा। इसके अलावा, सामान्य वित्तीय नियम 52(3) में प्रावधान है कि केवल अनुपूरक अनुदान अथवा आकस्मिकता निधि से अग्रिम प्राप्त करने को छोड़कर ऐसा कोई व्यय न किया जाए जो एक वित्तीय वर्ष हेतु संसद द्वारा प्राधिकृत कुल अनुदान या विनियोजनों से अधिक हो।

2013-14 के दौरान, रेल मंत्रालय ने 15 राजस्व अनुदानों और एक पूँजीगत अनुदान के संबंध में ₹ 2,64,394.88 करोड़ की संस्वीकृत अनुदान⁴¹ के प्रति ₹ 2,53,938.75 करोड़ खर्च किया जिससे ₹ 10,456.13 करोड़ की शुद्ध बचत हुई। अनुदान व्यय के विश्लेषण से पता चला कि ₹ 10,456.13 करोड़ की शुद्ध बचत छः राजस्व अनुदानों, दस राजस्व विनियोजनों, पूँजीगत अनुदान का एक भाग और पूँजीगत विनियोग के दो भागों में ₹ 2,719.75 करोड़ अधिक समायोजित करके नौ राजस्व अनुदानों, पूँजीगत अनुदान के तीन भागों, एक राजस्व विनियोजन और पूँजीगत विनियोजन के एक भाग के तहत ₹ 13,175.88 करोड़ की बचत का परिणाम था।

राजस्व अनुदान और पूँजीगत अनुदान में बचत दर्शाता है कि मूल गतिविधियाँ, परिसंपत्ति सृजन, मूल्यवर्धन नहीं किया गया जिसके लिए माँग अनुदानों के माध्यम से निधियों की माँग की गई थी, और रेलवे द्वारा वांछित लाभ नहीं प्राप्त किया जा सका। उसी समय, संस्वीकृत अनुदानों से अधिक किया गया व्यय दर्शाता है कि संसद/राष्ट्रपति के अनुमोदन द्वारा दत्तमत निधि के बिना अप्राधिकृत व्यय किया गया।

निरन्तर अधिक व्यय, निरन्तर बचत, निधियों के पुनर्विनियोजन, निधियों का अभ्यर्पण, अनुपूरक अनुदानों हेतु माँग का गलत निर्धारण, व्यय का गलत

⁴¹ मूल और अनुपूरक अनुदान का योग

वर्गीकरण, राजस्व अनुदान से पूँजीगत अनुदान और विपरीत क्रम में, प्रभारित व्यय को दत्तमत व्यय, एक राजस्व अनुदान को दूसरे में, असंस्वीकृत व्यय का सक्षम प्राधिकार द्वारा अनियमित पड़े रहने आदि जैसी कई घटनाओं को लेखापरीक्षा द्वारा नियमित रूप में इंगित किया गया है।

लोक लेखा समिति (पीएसी) ने रेल मंत्रालय द्वारा अनियंत्रित, लगातार और अप्राधिकृत अधिक व्यय करने पर बार-बार कड़ी नाराजगी जतायी थी। पीएसी ने रेल मंत्रालय को बजटीय आवश्यकताओं के प्राकलन, जो वर्ष-दर वर्ष विफल होता रहा है, के लिए अपने मौजूदा तंत्र की समीक्षा करने तथा इसमें बदलाव करने की भी सिफारिश की। हालांकि, पीएसी की बार-बार की सिफारिशों के बावजूद भी रेल मंत्रालय द्वारा लगातार अधिक व्यय किया जा रहा है।

अनुपूरक अनुदान बढ़ने के बावजूद भी अधिक व्यय की प्रवृत्ति जारी है, रेल मंत्रालय को दूरदर्शिता के साथ अतिरिक्त निधियों के प्रस्ताव की पूर्णतया जाँच करने हेतु बजट नियंत्रण प्राधिकरणों पर दबाव बनाना चाहिए तथा संसद में प्रस्तुत करने से पूर्व अनुपूरक अनुदानों के प्रस्तावों की समुचित समीक्षा और जाँच करनी चाहिए ताकि निधियों की वास्तविक आवश्यकता के साथ अतिरिक्त प्रावधान किए जा सकें।

व्यय के गलत वर्गीकरण के मामले भारतीय रेल के लेखे में हमेशा देखे गए। पीएसी ने देखा कि रेल मंत्रालय द्वारा संचालित विभिन्न अनुदानों/विनियोजनों के तहत व्यय के गलत वर्गीकरण के बहुत से मामलों की लगातार पुनरावृत्ति हो रही है। समिति ने सिफारिश किया कि प्रणालीगत खामियों/कमियों को दूर करने तथा गलत वर्गीकरण की प्रवृत्ति को दूर करने और पायी जाने वाली चूकों के लिए जिम्मेदार व्यक्ति पर जिम्मेदारी तय करने के लिए भारतीय रेल के मौजूदा बजटीय तंत्र को ठीक करने की आवश्यकता है।

हालांकि, व्यय करने वाली इकाईयों द्वारा व्यय के गलत वर्गीकरण की घटनाओं को रोकने/दूर करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा कोई ठोस कदम नहीं उठाये गये हैं।

2.11 सिफारिशें

- क्षेत्रीय रेलों में वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (वि.स.मु.ले.अ.) और रेलवे बोर्ड में वित्त आयुक्त (रेलवे) को अपनी बजट प्रक्रिया और विभिन्न स्तरों (खर्च करने वाली इकाईयाँ, जोनल एवं रेलवे बोर्ड स्तर) पर व्यय पर निगरानी की प्रणाली को सुदृढ बनाना चाहिये ताकि प्राधिकार से अधिक व्ययों, बचत के दृष्टांत न्यूनतम हों। बजट में कमियों के मामलों के विश्लेषण और भविष्य में पुनरावृत्ति रोकने के उपाय करने की आवश्यकता है।
- क्षेत्रीय रेलों में वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (वि.स.मु.ले.अ.) और रेलवे बोर्ड में वित्त आयुक्त (रेलवे) को वास्तविक रूप से अनुदानों की अनुपूरक मांग का निर्धारण करना चाहिये ताकि अनुदानों के लिये अनुपूरक मांगों के माध्यम से प्राप्त राशि अप्रयुक्त न रह जाये या आवश्यकता से कम न पड जाये।
- क्षेत्रीय रेलों में वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (वि.स.मु.ले.अ.) और रेलवे बोर्ड में वित्त आयुक्त (रेलवे) को व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टान्तों को प्रभावी रूप से कम करने के लिए अपने आन्तरिक नियंत्रण को प्रभावी बनाना चाहिए। निवारक संस्वीकृतियों का महत्वपूर्ण नियंत्रक अधिकारियों के स्तर पर विकसित व्यापक जिम्मेदारियों का निर्वहन किया जाना चाहिए।
- असंस्वीकृत व्यय की बढ़ती प्रवृत्ति को नियंत्रित किया जाना चाहिये, प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिये कि सभी असंस्वीकृत व्यय प्राथमिकता के आधार पर नियमित कर लिए गए हैं।

अध्याय 3 भारतीय रेल में उंचत अधिशेषों की समीक्षा

3.1 प्रस्तावना

उंचत शीर्ष प्राप्तियों एवं भुगतान के अंतरण को दर्शाने हेतु सरकारी लेखे में संचालित लेखों के कुछ माध्यमिक/समायोजक शीर्ष हैं जिसे उनकी प्रकृति अथवा कारणों से सूचना के अभाव में अंतिम शीर्ष में नहीं बुक किया जा सकता। इन लेखा शीर्षों को तब समाप्त किया जाता है जब 'माइनस डेबिट' या 'माइनस क्रेडिट' उंचत शीर्ष द्वारा उस राशि को उनके संबंधित अंतिम लेखा शीर्षों के अंतर्गत बुक किया जाता है। यदि ये राशियाँ तब भी नहीं निपटायी जाती, 'उंचत शीर्ष' के अंतर्गत अधिशेष इकट्ठे होते जायेंगे और भारतीय रेल (आईआर) की सटीक प्राप्ति अथवा व्यय नहीं दर्शाएँगे। विभिन्न 'उंचत शीर्षों' के अंतर्गत बड़ी बकाया राशियाँ दर्शाती हैं कि लेखांकन प्राधिकरण आवश्यक कार्रवाई नहीं कर रहे हैं जैसा कि नियमों के तहत करने की आवश्यकता है। लेखा विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता में प्रावधान⁴² है कि प्रत्येक उंचत शीर्ष के तहत अधिशेषों को प्रमाणित किया जाना चाहिए तथा वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर सभी पहलुओं का मिलान करना चाहिए।

3.2 रेलवे द्वारा संचालित उंचत लेखे

लेखा विभाग⁴³ हेतु भारतीय रेल संहिता भाग I में प्रावधान है कि उंचत शीर्ष को विभिन्न प्रकार के अंतरण की समुचित लेखांकन सुविधा हेतु संचालित किया जाता है जिसे विस्तृत विवरण अथवा आबंटन के न होने के कारण अंतिम शीर्ष के अंतर्गत तत्काल नहीं बुक किया जा सकता है। भारतीय रेल निम्नलिखित मुख्य उंचत शीर्ष संचालित करता है:

राजस्व प्राप्तियों के अंतर्गत:	i. यातायात लेखे, और ii. वसूलीयोग्य माँग
राजस्व व्यय के अंतर्गत:	i. देय माँग, और

⁴² लेखाविभाग हेतु भारतीय रेल संहिता भाग I का पैरा 602

⁴³ लेखाविभाग हेतु भारतीय रेल संहिता भाग I का पैरा 601 से 620

	ii. विविध अग्रिम-राजस्व
पूँजीगत व्यय के अंतर्गत:	
	i. क्रय उंचत ii. स्टोर उंचत iii. कार्यशाला विनिर्माण उंचत iv. विविध अग्रिम-पूँजी
प्रेषण अंतरण के समायोजन हेतु:	
	i. रिजर्व बैंक उंचत, ii. बैंकों में प्रेषण iii. चेक एवं बिल इत्यादि
अंतर-सरकारी अंतरणों के निपटान हेतु:	
	i. पीएओ उंचत

भारतीय रेल के लेखाओं में दृष्टव्य मुख्य शीर्ष एवं लघु शीर्षों को **परिशिष्ट 3.1** में दर्शाया गया है।

3.3 लेखापरीक्षा परिणाम

3.3.1 राजस्व प्राप्तियाँ

राजस्व प्राप्तियों की रिकार्डिंग हेतु यातायात लेखा एवं वसूलीयोग्य माँग नामक दो उंचत शीर्ष संचालित होते हैं।

3.3.1.1 यातायात लेखे

यातायात लेखा⁴⁴ माह के लेखे जिससे ये संबंधित हैं में प्रोदभवन आधार पर राजस्व अर्जन की रिकार्डिंग के उद्देश्य से तथा उनकी वसूली की प्रगति पर नजर रखने के लिए संचालित एक उंचत शीर्ष है। बकाया शेष गैर वसूलीगत आय दर्शाता है और आईआर की तुलन पत्र परिसम्पत्ति वाले भाग में दर्शाया जाता है। अंतरण के मूल, यातायात लेखे के मुख्य अवयवों को **परिशिष्ट 3.2** में फ्लों चार्ट में दर्शाया गया है।

⁴⁴ लेखाविभाग हेतु भारतीय रेल संहिता भाग 1 का पैरा 222

यातायात लेखे की व्यापक समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. मार्च 2014 की समाप्ति पर जोनल रेलवे में अनुरक्षित डाटा पर आधारित यातायात लेखे में अधिशेष ₹ 1,779.62 करोड़ दर्शाया गया। हालांकि, मार्च 2014 की समाप्ति पर भारतीय रेल के लेखे में इसे ₹ 1,590.33 करोड़⁴⁵ दर्शाया गया। इस प्रकार ₹ 189.29 करोड़ का अंतर था जिसका मिलान आवश्यक है।
- ii. हालांकि, आईआर के आंकड़ों के अनुसार, आईआर के लेखे में यातायात लेखे के तहत अधिशेष मार्च 2010 को ₹ 1,149.06 करोड़ से बढ़कर मार्च 2014 को ₹ 1,590.33 करोड़ हो गया। इस अवधि में यातायात लेखे के तहत अधिशेष में बढ़ती प्रवृत्ति दिखी। 2013-14 के दौरान पिछले वर्ष से 17.78 प्रतिशत अधिशेष बढ़ गया। जोनल रेलवे द्वारा इस राशि का वर्षवार विश्लेषण नहीं किया गया।
- iii. छः जोनल रेलवे में, यातायात लेखे के तहत अधिशेष में मार्च 2010 से मार्च 2014 तक अप्रत्याशित वृद्धि हुई जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

क्र. सं.	जोनल रेलवे का नाम	31 मार्च 2010 को अधिशेष (₹ करोड़ में)	31 मार्च 2014 को अधिशेष (₹ करोड़ में)
1.	म.रे.	17.47	122.48
2.	पू.म.रे.	- 8.44	78.28
3.	पू.त.रे.	17.31	96.11
4.	पू.सी.रे.	3.45	52.13
5.	द.रे.	32.60	65.13
6.	द.पू.म.रे.	14.39	64.55

जोनल रेलवे में सम्पूर्ण वृद्धि/कमी **परिशिष्ट 3.3 और 3.4** में दर्शायी गयी है।

यातायात लेखे में बकाया स्टेशन और बकाया यातायात लेखा कार्यालय (टीएओ) निहित है। चूँकि स्टेशन बकाये का यातायात लेखे में प्रमुख भाग निहित है, लेखापरीक्षा ने स्टेशन बकाये के तहत अधिशेषों की समीक्षा की। स्टेशन बकाये के मुख्य अवयव एवं अंतरण के स्रोत को **परिशिष्ट 3.2 (क)** में फ्लो चार्ट में दर्शाया

⁴⁵ केवल वाणिज्यिक लाइनों के संबंध में।

गया है। यह पाँच वर्षों में ₹ 1143.06 करोड़ से बढ़कर ₹ 1554.82 करोड़ हो गया। यह म.रे. (869 प्रतिशत), पू.म.रे. (457 प्रतिशत), पू.त.रे. (364 प्रतिशत), पू.सी.रे. (1362 प्रतिशत), द.रे. (110 प्रतिशत) और द.पू.म.रे. (287 प्रतिशत) में अप्रत्याशित रूप से बढ़ा, **परिशिष्ट 3.5**। स्टेशन बकायों में मुख्य अवयव (i) भाड़ा बकाया, (ii) स्वीकृत ऋण, (iii) आपत्ति की गई ऋण और (iv) घाट शुल्क और विलम्ब शुल्क हैं।

3.3.1.2 बकाया भाड़ा

भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली भाग I में “भाड़ा” को लदान प्रभारों सहित माल की दुलाई हेतु प्रभारित प्रभार के रूप में परिभाषित⁴⁶ किया गया है। बकाया भाड़े की माँग तब की जाती है जब वे बिल/इंवायस की रेल की बही (स्टेशन तुलन पत्र) में गणना की गई हो, किन्तु भाड़ा प्रभारों की वसूली नहीं की गई हो।

- i. गैर वसूली वाली आय का लगभग 47.73 (यातायात लेखा ₹ 1,590.33 करोड़) बकाया भाड़ा (₹ 59.10 करोड़) के कारण था। ₹ 573.86 करोड़ के गैर-वसूली वाले भाड़े की अधिकतम राशि के साथ उ.रे. इस सूची में शीर्ष पर था और तत्पश्चात् म.रे.- ₹ 43.55 करोड़, पू.त.रे. (₹ 61.24 करोड़), उ.प.रे. (₹ 37.51 करोड़) और द.पू.रे. (₹ 7.79 करोड़)। **(परिशिष्ट 3.6)**
- ii. बकाया भाड़ा⁴⁷ मुख्यतः राज्य विद्युत बोर्ड(एसईबीज) और पावर हाउसेज (पीएच) से बकाया भाड़े में वृद्धि के कारण था। ₹ 10.00 करोड़ या उससे अधिक का मुख्य बकाया भाड़ा 31.03.2014 तक ₹ 676.76 करोड़⁴⁸ था। भाड़ा बकाए का मुख्य कारण इंवायस (पू.त.रे.) में उल्लिखित मूल स्टेशनों से कोयला वैगनों के अन्य स्टेशनों पर मोड़ने (पू.त.रे.), 2002-03 से संबंधित अदालती मामलों (उ.रे.), विवाद कारण पार्टियों द्वारा भाड़े के गैर-भुगतान (गैर अनुमत कोयला बोगियों पर 15 प्रतिशत छूट) उ.प.रे. था।

⁴⁶ भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली भाग I का पैरा-103(22)

⁴⁷ वाणिज्यिक नियमावली भाग II का पैरा 2736 से 2738

⁴⁸ उ.रे. एनएसडीएल (डीईएसयू)- ₹ 114.28 करोड़, आरटीटीपी/आरपीएआर- ₹ 294.32 करोड़, जीएनडीटीपीपी/बीटीआई- ₹ 34.28 करोड़, जीएचटीएल/एलएचएम- ₹ 117.46 करोड़, सीआर पैरा- ₹ 21.39 करोड़, पू.त.रे. -एचटीपीसी सीमाद्री-₹ 58.15 करोड़, उ.प.रे. एसटीपीसी/बीटीडब्ल्यू- ₹ 36.88 करोड़।

रेल प्रशासन द्वारा मौजूदा प्रावधानों⁴⁹ के गैर अनुपालन से पीएच/एसईबी से भाड़ा संग्रहण का अप्रभावी प्रबंधन हुआ। इसके अलावा रेलवे ने इन पीएच से खरीदे गए ट्रैक्सन पावर से यथासम्भव बकाए का समायोजन नहीं किया था।

3.3.1.3 स्वीकृत डेबिट

स्टेशन द्वारा स्वीकृत कम प्रेषण नकद, भाड़ा या प्रभार लगाने में त्रुटि इत्यादि के लिए स्टेशन पर यातायात लेखा कार्यालय द्वारा उठाया गया प्रत्येक डेबिट स्वीकृत डेबिट⁵⁰ के रूप में जाना जाता है। इन्हें बकाया राशि को बट्टे खाते में डालने, यदि वसूलीयोग्य न हों अथवा प्रभावी वसूलियों द्वारा तुरन्त निपटान किया जाना चाहिए। स्वीकृत डेबिट के तहत अधिशेषों की समीक्षा से पता चला कि भारतीय रेल के स्वीकृत डेबिट का बकाया ₹ 103.94 करोड़ से ₹ 57.56 करोड़ की घटती प्रवृत्ति दर्शाया। हालांकि यह देखा गया कि आठ जोनल रेलवे में 2009-10 की तुलना में 2013-14 की समाप्ति तक बकाया स्वीकृत डेबिट में बढ़ोतरी हुई जैसाकि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

क्र. सं.	जोनल रेलवे का नाम	31 मार्च 2010 को अधिशेष (₹ करोड़ में)	31 मार्च 2014 को अधिशेष (₹ करोड़ में)
1.	म.रे.	1.26 ⁵¹	2.05
2.	पू.रे.	0.83	1.75
3.	पू.म.रे.	3.31	6.07
4.	पू.त.रे.	0.61	4.91
5.	पू.सी.रे.	0.29	1.83
6.	द.रे.	1.29	2.09
7.	द;पू.रे.	21.75	27.50
8.	प.म.रे.	2.35	3.15

जोनल रेलवे में सम्पूर्ण वृद्धि या गिरावट को **परिशिष्ट 3.6** में दर्शाया गया है।

⁴⁹ लेखा विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता भाग II का पैरा 2752 और लेखा विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता भाग I का पैरा 612

⁵⁰ लेखा विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता भाग I का पैरा 2719 से 2723 और 2732, 2734 एवं 2752

⁵¹ 31 मार्च 2011 तक

इस प्रकार, वर्तमान नियमों के विपरीत स्वीकृत डेबिटो के तहत बकाया शेष को संचित करने की अनुमति दी गई थी। जोनल रेलवे द्वारा बकाया शेष के निपटान के लिए आवश्यक कार्रवाई नहीं की गई थी भले ही अर्द्धवार्षिक समीक्षा की गई थी तथा परिणाम रेलवे बोर्ड को सूचित किए गए थे।

3.3.1.4 आपत्ति किए गए डेबिट

यातायात लेखा कार्यालय द्वारा किराया या माल भाड़ा प्रभारित करने, नकद के कम प्रेषण आदि में त्रुटि के कारण स्टेशन पर वसूला गया प्रत्येक डेबिट परन्तु स्टेशन द्वारा स्वीकृत नहीं किये गये तथा वापसी के माध्यम से मंजूरी के अभाव में लम्बित रखे गए को 'आपत्ति किए गए डेबिट' के रूप में जाना जाता है। भारतीय रेल⁵² वाणिज्यिक नियमावली अनुबंधित करती है कि विवादित डेबिट मामले के मुद्दों को यातायात लेखा ब्रांच का अनुसरण करना चाहिए। इसके पश्चात् आपत्तिजनक डेबिटों को सही पाये जानेपर स्वीकृत डेबिटों में हस्तांतरण किया जाना चाहिये। वाणिज्यिक विभाग आपत्ति किए गए डेबिटों की मंजूरी में या तो वापसी से या स्वीकृत डेबिटों में हस्तांतरित करके यातायात लेखा कार्यालय के साथ मामले का अनुसरण करता है।

आपत्ति किए गए डेबिटों के तहत बकायों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. मार्च 2014 की समाप्ति पर भार, दर, दूरी आदि में त्रुटियों, वाउचरों की प्राप्ति न होने तथा स्टेशन कर्मचारियों के प्रति नकद की कमी के कारण आपत्ति किया गया डेबिट ₹ 164.66 करोड़ था। पांच वर्षों की अवधि में बकाया शेष 206 प्रतिशत तक बढ़ा। यह 2009-10 में ₹ 53.84 करोड़ से 2013-14 में ₹ 164.66 करोड़ तक बढ़ा था।
- ii. 2009-14 के दौरान आठ जोनल रेलवे में आपत्ति किए गए बकाया डेबिटों ने वृद्धि प्रवृत्ति दर्शायी थी जैसाकि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

⁵² भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली खण्ड 11 का पैरा 2745

क्रम सं.	जोनल रेलवे का नाम	31 मार्च 2010 तक बकाया (₹ करोड़ में)	31 मार्च 2014 तक बकाया (₹ करोड़ में)
1.	एनआर	12.78	96.02
2.	ईसीआर	2.38	10.58
3.	एसईआर	3.69	8.16
4.	एनएफआर	1.32	7.99
5.	सीआर	2.72	6.89
6.	ईआर	1.56	.3.26
7.	एनडब्ल्यूआर	0.46	2.32
8.	एससीआर	0.50	1.66

जोनल रेलवे में सम्पूर्ण वृद्धि या कमी को **परिशिष्ट 3.6** में दर्शाया गया है। इस प्रकार, पुरानी बकाया राशियों को वसूल करने के लिए कोडल प्रावधानों⁵³ के अनुसार आवश्यक कार्रवाई प्रारम्भ करने हेतु रेलवे के वाणिज्यिक विभाग द्वारा या यातायात लेखा विभाग द्वारा कोई ठोस प्रयास नहीं किए गए थे।

3.3.1.5 घाट शुल्क तथा विलम्ब शुल्क

भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली⁵⁴ माल को अनिर्धारित समय की समाप्ति के पश्चात् रेलवे से न हटाने हेतु ऐसे निष्कासन के लिए उस पर उद्ग्रहित प्रभार के रूप में 'घाट शुल्क' को परिभाषित करती है। 'विलम्ब शुल्क' से तात्पर्य ऐसे अवरोधन हेतु स्वीकृत अनिर्धारित समय यदि कोई हो, तो उसकी समाप्ति के पश्चात किसी रोलिंग स्टॉक के अवरोधन हेतु उद्ग्रहित प्रभार से है।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि मार्च 2014 तक घाट शुल्क तथा विलम्ब शुल्क के तहत बकाया शेष क्रमशः ₹ 169.07 करोड़ तथा ₹ 316.37 करोड़ था। 2013-14 की समाप्ति पर घाट शुल्क (₹ 169.07 करोड़) के अन्तर्गत कुल बकाया में से ₹ 159.52 करोड़ एसईआर से संबंधित थे जबकि 2013-14 की समाप्ति पर विलम्ब शुल्क (₹ 316.37 करोड़) के अन्तर्गत कुल बकाया में से ₹ 73.56 करोड़, ₹ 62.98 करोड़ तथा ₹ 36.08 करोड़ क्रमशः ईसीआर, सीआर तथा एसआर से संबंधित थे।

(परिशिष्ट 3.7)

⁵³ भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमावली खण्ड II का पैरा 2745

⁵⁴ भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमावली खण्ड 1 का पैरा 103

इस प्रकार, वाणिज्यिक तथा लेखा विभाग यातायात उंचत के तहत शेष राशि को प्रमाणित करने में मौजूदा प्रावधानों⁵⁵ के अनुपालन में विफल रहा। अर्द्धवार्षिक समीक्षाएं बिना वसूली किए गए प्रभारों की उगाही में पर्याप्त रूप से प्रभावी नहीं थी, स्वीकृत डेबिटों तथा आपत्ति किए गए डेबिटों के परिणामस्वरूप यातायात लेखा के अन्तर्गत भारी बकाया का संचयन हुआ।

3.3.1.6 वसूलीयोग्य मांगे

वसूलीयोग्य मांगे⁵⁶ उसी वित्तीय वर्ष जिसमें उनकी वर्ष के दौरान वसूली नहीं की गई थी, के अन्दर रेलवे को सभी देयों को प्रोदभूत आधार पर लेखा बहियों के अन्दर लाने के लिए परिचालित एक उंचत शीर्ष है। इस शीर्ष के तहत अन्तः शेष वसूलीयोग्य बकाया मांग के रूप में वसूली न की गई राशि को दर्शाता है जिसे भारतीय रेलवे की तुलन पत्र के सम्पत्ति पक्ष पर प्रदर्शित किया जाएगा।

इस उंचत शीर्ष के तहत बकायों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. मार्च 2014 की समाप्ति पर जोनल रेलवे में अनुरक्षित डाटा के अनुसार वसूलीयोग्य मांग में बकाया ₹ 244.25 करोड़ था जबकि मार्च 2014 की समाप्ति पर आईआर के खाते में यह ₹ 256.61 करोड़ था। इस प्रकार, इसमें ₹ 12.36 करोड़ का अन्तर है जिसे मिलान करने की आवश्यकता है।
- ii. यद्यपि जोनल रेलवे द्वारा अर्द्धवार्षिक समीक्षाएं की गई थी तथा रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट प्रस्तुत की गई थी तथापि वसूलीयोग्य मांग के तहत बकाया में ₹ 216.89 करोड़ (2009-10) से ₹ 256.61 करोड़ (2013-14) तक की वृद्धि थी। बकाया राशि का संचयन मुख्यतः विवादों तथा मुकदमों की वजह से कम भुगतान तथा भुगतान न होने के कारण था।
- iii. यद्यपि 12 जोनल रेलवे में बकाया राशि में वृद्धि 2.38 प्रतिशत तथा 594 प्रतिशत की बीच थी, तथापि चार जोनल रेलवे में बकाया राशि में कमी 7.69 प्रतिशत तथा 500 प्रतिशत के बीच थी। पिछले वर्ष के बकायों की

⁵⁵ लेखा विभाग खण्ड II हेतु भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 2751-2752 तथा भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमावली खण्ड II का पैरा 2743-2747

⁵⁶ लेखा विभाग खण्ड-I हेतु भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 1139

तुलना में 2010-14 के दौरान जोनल रेलवे पर बकायों में वृद्धि या कमी को परिशिष्ट 3.8 (क) तथा 3.8 (ख) में दर्शाया गया है।

- iv. रेलवे बोर्ड ने नवम्बर 2006⁵⁷ में सभी जोनल रेलवे को यह निर्देश जारी किए थे कि बिल प्राप्य राशियाँ⁵⁸ प्रमुख शीर्ष 8660-उचन्त खाते (रेलवे) या सरकारी समायोजन खाता संचालित करके वाणिज्यिक लेखांकन के सामान्य सिद्धान्तों के अनुसार प्रोदभूत आधार पर रेलवे के अंतिम लेखों में भी परिलक्षित किया जाये। बकाया शेष बिना उगाही/असमायोजित राशियों को दर्शाता है। यद्यपि यह पाया गया था कि बिल प्राप्य राशियाँ अभी भी वास्तविक वसूली के होने पर खातों में दर्ज की जा रही हैं तथा परिणामस्वरूप इन बकायों का वास्तविक रूप अंतिम लेखा में परिलक्षित नहीं होता है।

वर्ष 2013-14 के दौरान ₹ 1,201.62 करोड़ के बिल प्राप्य दावों में से ₹ 1,027.01 करोड़ (85 प्रतिशत) की वसूली की गई थी। 2013-14 के दौरान उठाए गए पिछली अवधि से संबंधित बिल ₹ 156.79 करोड़ के थे तथा 2013-14 के दौरान वसूली किए गए पुराने बिल ₹ 82.90 करोड़ (51 प्रतिशत) के थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि ₹ 287.85 करोड़ के बिल प्राप्य शेष को 31 मार्च 2014 तक तुलन पत्र के सम्पत्तियाँ पक्ष पर वसूली योग्य मांग के रूप में रेलवे की किताबों में परिलक्षित नहीं किया गया था। 65 प्रतिशत (₹ 188.26 करोड़) बकाया पिछली अवधि से संबंधित थे। तीन जोनल रेलवे (ईसीआर, एनडब्ल्यूआर तथा एसईसीआर) ने इन बकाया में महत्वपूर्ण⁵⁹ योगदान दिया।

(परिशिष्ट 3.9)

- v. एससीआर में नमूना जांच से पता चला कि प्राप्य बिल जिसे कर्मचारी लागत (₹ 2.61 करोड़) तथा जल प्रभारों (₹ 0.21 करोड़) से संबंधित ₹ 2.82 करोड़ की राशि के व्यय में कमी के रूप में लिया जाना चाहिए, का कोई दावा नहीं

⁵⁷ पत्र संख्या 2006/बी-200 दिनांक 07.11.06

⁵⁸ जैसाकि साइडिंग/लेवल प्रॉसिंग गेटो से देय कर्मचारियों की लागत, बाहरी लोगों तथा वेंडरो से देय विद्युत तथा जल प्रभार, रेलवे परिसरो के अन्दर प्लॉट/साइकिल स्टैंड/वाणिज्यिक पब्लिसीटी हेतु फीस आदि

⁵⁹ ईसीआर (₹ 67.78 करोड़), एनडब्ल्यूआर (₹ 38.00 करोड़) तथा एसईसीआर (₹ 21.08 करोड़)

किया गया था। वर्ष 2013-14 से संबंधित ₹ 3.07 करोड़ के बिलो को केवल 2014-15 में उठाया गया था। बिलों को विलम्ब से उठाने के कारण डेबिटो का संचयन हुआ तथा इसके परिणामस्वरूप राजस्व कार्यचालन व्यय को अधिक बताया गया। यह देखने के लिए कोई तंत्र नहीं है कि क्या वसूली योग्य बिल जिन्हें व्यय में कमी के रूप में लिया जाएगा, को उचित रूप से प्रकट किया जाता है तथा व्यय के होने के वर्ष के दौरान वसूल किया जाता है।

- vi. एससीआर में, ईसीओआर से सम्बंधित ₹ 8.55 करोड़ तथा ₹ 0.63 करोड़ राशि की चुनाव ड्यूटी पर प्रतिनियुक्त किए रेलवे सुरक्षा बल/रेलवे सुरक्षा विशेष बल पर व्यय की प्रतिपूर्ति के लिए बिल गृह मंत्रालय से बिना वसूली किए रहे। इसके अतिरिक्त, 2002-2014 की समयावधि हेतु डाक विभाग से देय ₹ 4.57 करोड़ राशि की लाइसेंस फीस को बिलों की प्रस्तुति न करने के कारण लेखा बहियों के अन्दर नहीं लाया गया था।
- vii. लेखा विभाग खण्ड-1 हेतु भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1140 एवं 1141 में निहित प्रावधानों के अनुसार, मांग/वसूली योग्य बिल रजिस्टर की समीक्षा को मासिक रूप से किया जाना है तथा लेखा अधिकारी को बकाया बिलो का सारांश यह सुनिश्चित करने हेतु प्रस्तुत किया जाना है कि सभी बिल समय पर प्रस्तुत किए जाए तथा प्रबलता से वसूली की जाए। विलम्बित मामलों को बकाया देयो की शीघ्र वसूली अथवा प्रदान की गई सेवा को रोकने जिसे भी आवश्यक समझा जाए, के लिए कार्यकारी अधिकारी के ध्यान में लाना चाहिए। रेल प्रशासन द्वारा कोडल प्रावधानों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप वसूली योग्य मांग के तहत बकाया में ₹ 216.89 करोड़ (2009-10) से ₹ 256.61 करोड़ (2013-14) तक वृद्धि हुई थी।

इस प्रकार, प्रोदभूत आधार का अनुसरण करने के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देशों (नवम्बर 2006) के क्रियान्वयन में जोनल रेलवे की विफलता के परिणामस्वरूप रेलवे की लेखा पुस्तको में पारदर्शिता का अभाव तथा बाहरी लोगो से बकाया देयों में वृद्धि हुई। अंतिम शीर्ष हेतु समायोज्य मर्दे असमायोजित रही जिसके

परिणामस्वरूप भारग्रहण वर्ष में राजस्व व्यय को अधिक तथा वसूली के वर्ष में राजस्व व्यय को कम बताया गया, इस प्रकार रेलवे की बिलों को समय पर उठाने तथा उसका पालन करने के परिचालन अनुपात की प्रभावकारिता से विवाद तथा मुकदमों से बचा जा सकता था। इस प्रकार आईआर के अंतिम लेखे सही तथा निष्पक्ष स्थिति दर्शाने में विफल रहे क्योंकि वर्ष से संबंधित दी गई सेवाओं या आपूर्ति की गई सामग्री के बिल लेखों में नहीं थे।

3.3.2 राजस्व व्यय

राजस्व व्यय के संदर्भ में, दो सस्पेंस शीर्षों ने निम्नलिखित का परिचालन किया

(i) भुगतान योग्य मांग तथा (ii) विविध अग्रिम राजस्व (एमएआर)।

3.3.2.1 देय मांगे

‘देय मांगों’⁶⁰ का संचालन एक माह के लिए रेलवे की सभी राजस्व देयताओं को गणना में लाने हेतु किया जाता है जो कि उचन्त शीर्ष में क्रेडिट कर के माह हेतु कार्यचालन व्यय के रूप में उसी माह के अन्दर देय नहीं होते हैं। इस उद्देश्य के लिए, देय बिलों के लिए संभावी प्रभारों के आवश्यक आंकलन जैसे बिजली, पानी, टेलीफोन, स्टाफ का ओवरटाइम बिल इत्यादि को तैयार किया जाता है और रेलवे की बहियों में अन्तिम शीर्ष को डेबिट और ‘देय मांगो’ को क्रेडिट किया जाता है। 31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल द्वारा तुलन पत्र में दर्शायी गई देय मांगों की कुल राशि ₹ 3,224.17 करोड़ थी। इस उचत शीर्ष के तहत शेषों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. देय मांगों को वार्षिक आधार पर संचालित किया जा रहा था ताकि मार्च के वेतन और भत्ते की गणना की जा सके जो प्रति वर्ष अप्रैल महीने में वितरित किया जाता है।
- ii. पांच क्षेत्रीय रेलवे⁶¹ में देयता रजिस्टर का अनुरक्षण नहीं किया जा रहा था।

⁶⁰ लेखा कोड के पैरा 220, खण्ड 1 देय मांग मुख्य शीर्ष 3002/3003 के तहत संचालित हैं

⁶¹ एनआर, एनईआर एसआर, एससीआर और एसडब्ल्यूआर

- iii. अभिलेखों की नमूना जांच से पता लगा कि रेलवे द्वारा देय बिल, जिनकी देय मांगो के रूप में गणना नहीं किये गये ₹ 277.70 करोड़⁶² तक थे।

(परिशिष्ट 3.10)

- iv. ₹ 21.98 करोड़ के दावे किये गए थे किन्तु तैनात किए गए जीआरपी की लागत के संबंध में एससीआर और एसईसीआर द्वारा भुगतान नहीं किया गया था, को बिल देय शीर्ष संचालित कर बही खातों में नहीं लगाया गया था। इसी प्रकार वर्ष 2012-13 और 2013-14 से संबंधित ₹ 32.68 करोड़ के दावे आन्ध्रप्रदेश राज्य सरकार से प्राप्त नहीं हुए थे और इन्हें देय मांग के तहत बकाया देयताओं के रूप में तुलन पत्र में नहीं दर्शाया गया था।

इस प्रकार, सभी क्षेत्रीय रेलवे में वर्तमान प्रावधानों का पालन नहीं किया जा रहा था और वाणिज्यिक लेखांकन सिद्धान्तों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए उंचत शीर्ष को प्रारंभ करने का उद्देश्य विफल हो गया था। एक विशेष वर्ष में अन्तिम शीर्ष में समायोजन व्यय असमायोजित पड़ा रहा जिसके परिणास्वरूप राजस्व व्यय का कम विवरण और भारतीय रेल के देयताओं की गलत चित्रण दर्शाया गया।

3.3.2.2 विविध अग्रिम-राजस्व

विविध अग्रिम-राजस्व⁶³ (एमएआर) का संचालन लेखों के अन्तिम शीर्ष में लम्बित लेने देन वर्ग समायोजन हेतु किया जाता है जैसे प्रभार, जिनका आंवटन पता नहीं हो, स्वीकृति हेतु प्रतीक्षित अर्न्तविभागीय लेनदेन, जमा की प्राप्ति या व्यय राशि की लम्बित उगाही की प्रत्याशा में किया गया व्यय, स्टोर हेतु पूर्व भुगतान सामग्री की स्थानीय खरीद के लिए रेलवे अधिकारियों को अग्रिम भुगतान इत्यादि। भारतीय रेलवे लेखा संहिता खण्ड I के पैरा 602 और पैरा 603 के साथ पठित पैरा 320 में परिकल्पित है कि रजिस्ट्रों में सभी प्रविष्टियां मूल दस्तावेज से पर्याप्त विवरण के साथ दर्ज की जानी चाहिए यह सुनिश्चित करने के लिए कि

⁶² ठेकेदार का बिल (₹ 81.53 करोड़), स्टोर बिल (₹ 148.59 करोड़) अन्य बिल जैसे पानी, बिजली, यात्रा भत्ता, ओवर टाइम, विविध बिल इत्यादि (₹ 47.58 करोड़)

⁶³ लेखा विभाग (खण्ड I) हेतु भारतीय रेलवे संहिता का पैरा-223 एमएआर के प्रमुख शीर्ष 3002/5002 के तहत परिचालित किया जाता है

किसी भी समय कोई मद केवल विस्तृत विवरण की अनुपलब्धता के कारण अकुशल हो जाएं। कोई भी मद बिल्कुल आवश्यक से अधिक देरी तक असमायोजित नहीं रहनी चाहिए। इन लेखों के डेबिट/क्रेडिट और शेषों का रेलवे की सामान्य बहियों से नियमित रूप से मासिक समायोजन किया जाना चाहिए। एक लेखा अधिकारी द्वारा लगातार रजिस्ट्रों की समीक्षा की जानी चाहिए और सभी मदों की उनके उचित लेखों में लेने देन के स्थानांतरण से जल्द मजूरी पर जोर दिया जाना चाहिए। क्रेडिट/घटा डेबिट स्पष्ट रूप से दर्शाते हैं कि क्रेडिट को अनुरूपी डेबिट विवरणों से मिलान किये बिना दर्ज किया गया था।

एमएआर के तहत शेषों की समीक्षा से निम्न का पता चला:

- i. 17 में से 10 क्षेत्रीय रेलवे में, वर्ष 2014 की समाप्ति पर बकाया शेषों में पिछले वर्ष 2013 की तुलना में वृद्धि हुई और वह 0.14 प्रतिशत (डब्ल्यूआर) में 45.27 प्रतिशत (एनईआर) के बीच थे;
- ii. पांच क्षेत्रीय रेलवे में 2013-14 वर्ष की समाप्ति पर कुल बकाया शेष के ₹ 1,520.54 करोड़ के 62.76 प्रतिशत (₹ 954.36 करोड़)⁶⁴ था, जिसमें से ₹ 710.18 करोड़ (47 प्रतिशत) का शुद्ध शेष 2012-13⁶⁵ की अवधि से पहले से संबंधित हैं।
(परिशिष्ट 3.11 और 3.12)
- iii. बकाया के लिए मुख्य सहायक घटक थे स्टाफ, सार्वजनिक और निजी पार्टियों को अग्रिम (₹ 155.70 करोड़), राज्य विद्युत बोर्ड के पास जमा (₹ 224.71 करोड़) और विविध मदें (₹ 487.09 करोड़), घटा शेषों द्वारा संतुलन इस कारण के प्रति पार्टियों से स्वीकृति के अभाव, वाउचरों के पर्याप्त विवरणों और सही आवटनों ओर प्रासंगिक वाउचरों के अभाव (₹ 157.32 करोड़)।
(परिशिष्ट 3.12)
- iv. विनियोजन लेखा में दर्शाए गए पिछले वर्षों (दो वर्ष से अधिक पुराने) से पूर्व अवधि से सम्बंधित एमएआर के अन्तर्गत शेषों में 2009-10 से 2013-

⁶⁴ डब्ल्यूआर (₹ 106.32 करोड़-7 प्रतिशत), ईसीओआर (₹ 100.97 करोड़-7 प्रतिशत) एनआर (₹ 295.27 करोड़-19 प्रतिशत) एसआर (₹ 186.97 करोड़-12 प्रतिशत) एससीआर (₹ 264.83 करोड़-17 प्रतिशत)

⁶⁵ वर्ष 1950-51 (एनईआर), 1957-58 (ईओर, एनआर), 1981-82 (ईसीआर, डब्ल्यूसीआर), 1985-86 (डब्ल्यूआर), 1988-89 (ईसीओआर), 1989-90 (सीआर) तथा 1990-91 (एससीआर) के पश्चात देय तिथियां

14 के दौरान 11 क्षेत्रीय रेलवे⁶⁶ में वृद्धि हुई। वृद्धि में बढ़ोतरी के लिए प्रमुख कारक निम्नलिखित थे:

-) स्वीकृति, पर्याप्त आवंटन और प्रासंगिक वाउचरों का अभाव (ईआर- ₹ 14.53 करोड़, ईसीआर- ₹ 27.90 करोड़);
-) स्टॉफ, निजी पार्टियों को अग्रिम (एनडब्ल्यूआर- ₹ 12.68 करोड़) एसआर- ₹ 5.64 करोड़, डब्ल्यूआर – ₹ 31.87 करोड़)।
-) राज्य विद्युत बोर्ड को जमा (एसआर- ₹ 28.37 करोड़, डब्ल्यूसीआर- ₹ 63.81 करोड़), तथा
-) विविध मदें (सीआर- ₹ 52.09 करोड़ एनसीआर- ₹ 123.31 करोड़, एनईआर- ₹ 8.34 करोड़, एनएफआर- ₹ 26.23 करोड़, एसआर- ₹ 5.86 करोड़, एससीआर- ₹ 17.61 करोड़, डब्ल्यूआर- ₹ 41.58 करोड़)।

(परिशिष्ट 3.13)

-) वर्ष 2000 तक से सम्बन्धित बकाया छः जोनल रेलवे⁶⁷ में स्थिर रहे। रेलवे बोर्ड को भेजे गए उच्चतम शेष की समीक्षा पर अर्द्ध वार्षिक रिपोर्ट में बकाया के रूप में दर्शाए गए सभी रेलवे (एनसीआर तथा एसईसीआर को छोड़कर) के कुल ₹ 1,283.97 करोड़ के बकाया में से ₹ 740.75 करोड़ (57 प्रतिशत) एक से अधिक वर्ष की अवधि से सम्बन्धित थे जिन्होंने यह दर्शाया कि पुराने बकाया डेबिटों के निपटान हेतु पर्याप्त कार्रवाई नहीं की गई थी।
-) पांच जोनल रेलवे⁶⁸ में सहायक रजिस्टर सामान्य पुस्तिका से मेल नहीं खाता था। शेषों के सारांश दस्तावेजी प्रमाणों से समर्थित नहीं था।
-) मौजूदा प्रावधान⁶⁹ के अनुसार, जब कार्य का मूल्य करार के वास्तविक मूल्य के 85 प्रतिशत तक पहुँचता है तो मोबिलाइजेशन अग्रिम की

⁶⁶ सीआर, ईआर, ईसीआर, एनसीआर, एनईआर, एनएफआर, एनडब्ल्यूआर, एसआर, एससीआर, डब्ल्यूआर तथा डब्ल्यूसीआर

⁶⁷ सीआर, एनईआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर, डब्ल्यूआर तथा डब्ल्यूसीआर

⁶⁸ एनआर, एनएफआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर तथा डब्ल्यूसीआर

⁶⁹ इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता का पैरा 1264

वसूली पूरी हो जानी चाहिए। दो जोनल रेलवे (सीआर तथा एससीआर) में पिछले पांच वर्षों हेतु क्रमशः ₹ 0.44 करोड़ तथा ₹ 1.10 करोड़ की राशि के मोबिलाइजेशन अग्रिम बिना वसूली के रहे।

-) एसईआर में, साइडिंग से स्टॉफ की लागत से संबंधित ₹ 7.32 करोड़ की राशि को बिल प्राप्य खाते के परिचालन के बिना, गलती से एमएआर में दर्ज किया गया इसके परिणामस्वरूप में एमएआर बकाया को अधिक बताया गया। बकाया शेष में ₹ 4.89 करोड़ की सीमा तक कम्पनी बीमा में अधिक डिपाजिट सम्मिलित था।
-) तीन जोनल रेलवे में, ₹ 71.44 करोड़⁷⁰ तक के व्यय जिसे प्रत्यक्ष रूप से हस्तांतरण के माध्यम से अंतिम शीर्ष में डेबिट या समायोजित किया जा सकता था, को एमएआर में दर्ज किया गया था।
-) लेखा विभाग हेतु भारतीय रेलवे संहिता खण्ड I का नियम 610 अनुबंधित करता है कि एमएआर में कोई क्रेडिट मद नहीं होना चाहिए। तथापि, यह पाया गया कि एमएआर में तीन जोनल रेलवे⁷¹ के सदंर्भ में ₹ 135.08 करोड़ के क्रेडिट मदें बकाया थी, तथा
-) सात क्षेत्रीय रेलवे⁷² द्वारा बकाया शेषों का वर्षवार ब्रेकअप लेखापरीक्षा को प्रस्तुत नहीं किया गया था।

इस प्रकार, इस उंचत लेखा के अंतर्गत शेषों की समीक्षा के लिए मौजूदा तंत्र पर्याप्त रूप से प्रभावी नहीं था जिसके परिणामस्वरूप एमएआर के अन्तर्गत भारी संग्रहण हुआ। इसने दर्शाया कि अर्धवार्षिक समीक्षा नियमित रूप से की गई थी और राशियों को विनियोजित अन्तिम शीर्षों में स्थानांतरित किए बिना दीर्घावधियों के लिए एमएआर में रहने की अनुमति दी गई थी। अन्तिम शीर्षों में समायोजन योग्य मदों के असमायोजित रहने के परिणामस्वरूप एमएआर/एमएसी के अन्तर्गत व्यय का अधिक निर्धारण हुआ और अन्तिम शीर्षों में व्यय का अव निर्धारण हुआ। पुरानी मदें अप्रभावी बन चुकी थी क्योंकि मूल डेबिटों के पर्याप्त

⁷⁰ ईआर ₹ 62.86 करोड़, ईसीओआर ₹ 6.18 करोड़ तथा एससीआर ₹ 2.40 करोड़

⁷¹ एसआर (₹ 49.91 करोड़), एसईआर (₹ 84.00 करोड़) तथा एससीआर (₹ 1.17 करोड़)

⁷² एनसीआर, एसआर, एसडब्ल्यूआर, एनडब्ल्यूआर, एसईआर, एनएफआर और एसईसीआर

ब्यौरें सहायक रजिस्ट्रों में उपलब्धत नहीं थे। प्रतिकूल शेषों के रूप में बकाया क्रेडिट मदे थी जिसके परिणास्वरूप एमएआर के अन्तर्गत व्यय का अव निर्धारण हुआ।

3.3.3 पूंजीगत व्यय

पूंजीगत व्यय के संबंध में चार उचंत शीर्ष कार्यान्वित किए जाते हैं (i) विविध अग्रिम पूंजी (एमएसी) (ii) खरीद उचंत, (iii) स्टोर उचंत और (iv) कार्यशाला विनिर्माण उचंत।

3.3.3.1 विविध अग्रिम-पूंजीगत

- i. एसएसी के अन्तर्गत वर्ष 2013-14 के अन्त में ₹ 3,881.03 करोड़ के कुल बकाया शेष में से ₹ 3,184.63 करोड़ (82 प्रतिशत) का कुल शेष पिछले वर्ष 2012-13 से पूर्व की अवधि से संबंधित था और
- ii. एमएसी के अन्तर्गत पिछले वर्ष की अवधि से पूर्व के लिए बकाया के रूप में दर्शाई गई प्रमुख मद 'अन्य विविध मदे' से संबंधित थी जो ₹ 3,140.48 करोड़ था। एनआर ने बताया कि एमएसी के अन्तर्गत रखे गए ₹ 3,029.00 करोड़ में कोंकण रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड को संवितरित ऋण से संबंधित था जो बकाया शेष का 96 प्रतिशत था।

3.3.3.2 क्रय उचंत

क्रय उचंत शीर्ष⁷³ को अस्थायी रूप से रेलवे द्वारा की गई खरीदों से संबंधित संव्यवहारों के अभिलेखन करने के लिए पूंजीगत के अन्तर्गत प्रचालित किया जाता है जब तक कि उन्हें स्टॉक में नहीं ले जाया जाता। क्रय लेखा का डेबिट पक्ष सीधे और अन्य संस्थाओं के माध्यम से खरीदों पर व्यय को अभिलिखित करेगा। खरीद लेखा के क्रेडिट पक्ष की प्रविष्टि मात्रा और अन्य ब्यौरों को दर्शाते हुए प्राप्त नोट की अकाऊन्ट प्रति की रसीद पर की जाती है। मुख्यतः खरीदे पहले की जाती है और भुगतान बाद में किया जाता है किन्तु कभी-कभी आपूरित

⁷³ लेखा विभाग हेतु भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 607 खण्ड 1 और स्टोर विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 2809, 2815 एवं 2816 के अनुसार

भण्डारों हेतु बिलो को प्रेषण के प्रमाण के रूप में अग्रिम में रेलवे प्राप्ति द्वारा समर्थित को प्राप्त किए जाते हैं और भण्डारों के मूल्य के 90/95/98/100 प्रतिशत तक अग्रिम भुगतान किया जाना है।

ऐसे मामलों में, भण्डार का मूल्य 'खरीद खाते' में डेबिट किया जाता है बेशक कोई क्रेडिट प्राप्त ना हुआ हो। प्रविष्टियाँ डेबिट के विभिन्न तत्वों को दर्शाते हुए पर्याप्त विस्तार से खाते में चढ़ाई जानी चाहिए ताकि बाद में विवरण अथवा संव्यवहार का पता लगाना कठिन ना हो। सामान्यतः खरीद खाते में किए गए अग्रिम भुगतान को छोड़कर कोई डेबिट शेष जारी नहीं रहना चाहिए। इस उंचत शीर्ष के तहत शेषों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

□. **डेबिट शेष**

- i. मार्च 2014 के अन्त तक बकाया डेबिट शेष ₹ 13,092.95 करोड़ था। इसमें से ₹ 6,309.73 करोड़ वर्ष 2013-14 से संबंधित, ₹ 1,707.20 करोड़ 2012-13 से संबंधित तथा ₹ 5,076.02 करोड़ 2012-13 से पहले से संबंधित था।
- ii. दो वर्षों से अधिक पुराना डेबिट शेष ₹ 2,586.62 करोड़ (2009-10) से ₹ 5,076.02 करोड़ (2013-14) तक बढ़ गया था। तीन क्षेत्रीय रेलवे⁷⁴ बकाया शेष के 97 प्रतिशत (₹ 4925.99 करोड़) के लिए उत्तरदायी थे:
- iii. पुराने बकाया डेबिट में योगदान देने वाले मुख्य कारक निम्नलिखित थे:
 -) **प्राप्त हुए डेबिट को लिंक करने में विफलता (मार्च 2014 के अन्त तक ₹ 56.43 करोड़):** पुराने बकाया डेबिट मदों का एक प्रतिशत (अर्थात् ₹ 5,076.02 करोड़ में से ₹ 56.43 करोड़) प्राप्त हुए डेबिट की उचित लिंकिंग के अभाव के कारण था। बकाया शेष में योगदान देने वाले मुख्य रेलवे एससीआर तथा आरडब्ल्यूएफ थे। यह बिक्री जारी नोट में प्रेषण विवरणों की कमी के कारण था। यह स्पष्टतः दर्शाता है कि प्रारंभ में ही डेबिटों को पर्याप्त विस्तार से नहीं चढ़ाया गया था जिससे बाद में प्रविष्टियों का पता लगाना कठिन हो गया।

⁷⁴ ईआर (₹ 2028.11 करोड़) एनसीआर (₹ 2790.40 करोड़) तथा एनडब्ल्यूआर (₹ 107.48 करोड़)।

-) प्राप्त हुई सामग्री के लिए क्रेडिट की प्राप्ति ना होना (₹ 2,061.92 करोड़): वर्ष 2013-14 के दौरान इस शीर्ष के तहत पुराने बकाया डेबिट (अर्थात् दो वर्ष से अधिक पुराने) ₹ 865.28 करोड़ से ₹ 2,061.92 करोड़ तक बढ़ गए जो दो वर्ष से अधिक पुरानी कुल बकाया राशि अर्थात् ₹ 5,076.02 करोड़ का 40 प्रतिशत है। ईआर ₹ 2,026.76 करोड़ (98.29 प्रतिशत) के लिए उत्तरदायी था। भण्डार के तहत प्रदर्शित डेबिट की भारी राशि सीएओ/एस/ईसीआर से माल भाड़ा प्रभारों को छोड़ कर डेबिट की स्वीकृति के कारण बताई गई थी। एसईआर, सीएलडब्ल्यू, डीएमडब्ल्यू तथा डीएलडब्ल्यू में भी इस शीर्ष के तहत शेष थे। यह या तो गोदाम से प्राप्ति नोट की खाता प्रति की प्राप्ति ना होना अथवा प्राप्ति नोट की गुलाबी प्रति के साथ आपूर्तिकर्ताओं से प्राप्त बिल के साथ खरीद रजिस्टर में प्रविष्टियों को लिंक ना करना दर्शाता है।
-) आपूर्तिकर्ताओं तथा ठेकेदारों को किये गए अग्रिम भुगतान (₹ 6.61 करोड़): मुख्य बकाया शेष अनुवर्ती आईसीएफ तथा डीएमडब्ल्यू के साथ ईसीआर (₹ 3.03 करोड़ -46 प्रतिशत) द्वारा दर्शाये गए थे।
-) अस्वीकृत सामग्रियाँ (₹ 1.82 करोड़): ₹ 0.58 करोड़ के लिए अनुवर्ती डीएमडब्ल्यू के साथ अकेले आरसीएफ ने ₹ 0.87 करोड़ का योगदान दिया था।
-) अन्य विविध मदें (₹ 2,949.24 करोड़): इस शीर्ष के तहत पुराना बकाया शेष ₹ 1,113.95 करोड़ (2009-10) से ₹ 2,949.24 करोड़ तक बढ़ गया था अर्थात् 164 प्रतिशत जो दो वर्ष से अधिक पुराने कुल बकाया शेष (₹ 5,076.02 करोड़) का 58 प्रतिशत तक था। मुख्य भाग एनसीआर (₹ 2,790.40 करोड़-95 प्रतिशत) तथा एनडब्ल्यूआर (₹ 107.48 करोड़ 4 प्रतिशत) का था।
-) अन्य रेलवे को उधार पर जारी की गई सामग्री (₹ 8.08 करोड़): वर्ष 2013-14 के दौरान डब्ल्यूआर (₹ 4.30 करोड़) तथा एनईआर 3.78 करोड़ ने बकाया शेष के लिए योगदान दिया। (परिशिष्ट 3.14)

-) 1986 से 2006 तक अपने बकाया को चालू दिखाने वाले चूककर्ता डीएमडब्ल्यू (1986), आईसीएफ (1990), एस आर (1991), एनईआर तथा ईआर (2000), आरडब्ल्यूएफ (2003), ईसीआर (2004) तथा डब्ल्यूसीआर (2006) थे।

□. क्रेडिट शेष

- i. मार्च 2014 के अन्त तक दर्शाया गया आईआर का बकाया क्रेडिट शेष ₹ 14,212.63 करोड़ था।
- ii. कुल क्रेडिट बकाया में से ₹ 7,563.37 करोड़ वर्ष 2013-14 से संबंधित, ₹ 1,622.57 करोड़ 2012-13 से संबंधित तथा ₹ 5,026.69 करोड़ 2012-13 से पहले से संबंधित था।
- iii. ₹ 5,026.69 करोड़⁷⁵ के क्रेडिट शेष का बड़ा भाग 2012-13 से पहले की अवधि से संबंधित था। *(परिशिष्ट 3.15)*
- iv. पिछले वर्ष की अवधि (अर्थात् दो वर्ष से अधिक पुराना) से पहले के क्रेडिट शेष 2009-10 के दौरान ₹ 2,483.03 करोड़ से बढ़कर 2013-14 के दौरान ₹ 5,026.69 करोड़ हो गये थे।

पुराने बकाया क्रेडिट शेष में योगदान देने वाले मुख्य कारक निम्नलिखित थे:

-) संबंधित वाउचरों, पूर्ण ब्यौरों तथा स्वीकृतियों के अभाव में तदरूपी डेबिटों को लिंक करने में विफलता: इस कारण से बकाया शेष ₹ 113.54 करोड़ (2 प्रतिशत) था। क्षेत्रीय रेलवे जिन्होंने बकाया शेष के लिए योगदान दिया वे डब्ल्यूसीआर ₹ 44.11 करोड़, डीएलडब्ल्यू-₹ 23.95 करोड़ तथा एससीआर-₹ 23.70 करोड़ थे।
-) डेबिट की प्राप्ति ना होना: बकाया शेष ₹ 98.42 करोड़ (2 प्रतिशत) था, जिसके लिए आरडब्ल्यूएफ ₹ 47.22 करोड़ के लिए तथा डब्ल्यूआर ₹ 33.63 करोड़ के लिए उत्तरदायी थे।

⁷⁵ दो वर्ष से अधिक पुरानी मदे ईआर-₹ 2,029.56 करोड़, (40 प्रतिशत) और एनसीआर-₹ 2,706.84 करोड़ (54 प्रतिशत) से संबंधित है।

-) भण्डार प्राप्त किये गए परन्तु भुगतान नहीं किये गए: ₹ 5,026.69 करोड़ के कुल बकाया शेष का 40 प्रतिशत इस कारण था (₹ 2,039.23 करोड़)। ईआर ₹ 2,026.90 करोड़ (99 प्रतिशत) के लिए उत्तरदायी था।
-) अन्य विविध मदें: ₹ 2,779.29 करोड़ का शेष ₹ 5,026.69 करोड़ के कुल पुराने बकाया शेष के 55 प्रतिशत को दर्शाता है। एनसीआर लगभग 97 प्रतिशत के लिए उत्तरदायी था (अर्थात् ₹ 2,706.84 करोड़)।

पिछले वर्षों के (दो वर्ष से अधिक पुराने) डेबिट शेष तथा क्रेडिट शेष ने खरीद उंचत के तहत प्रचण्ड वृद्धि दर्शायी थी। यह देखा गया था कि पुरानी अवधि से संबंधित डेबिट का 58 प्रतिशत तथा क्रेडिट का 55 प्रतिशत 'अन्य विविध मदों' के अन्तर्गत था। 'अन्य विविध मदों' के तहत डेबिट शेष मदों के लिए योगदान देने वाले क्षेत्रीय रेलवे एनसीआर (₹ 2790.40 करोड़), एनएफआर (₹ 35.60 करोड़) तथा एनडब्ल्यूआर (₹ 107.48 करोड़) थे। 'अन्य विविध मदों' के तहत क्रेडिट शेष के लिए योगदान देने वाला मुख्य रेलवे एनसीआर (₹ 2706.86 करोड़-97 प्रतिशत) था। यह दर्शाता है कि डेबिट/क्रेडिट ब्योरे अपर्याप्त रूप से दर्ज किये गए थे जिससे बाद में मूल संव्यवहार का पता लगाना कठिन हो गया था तथा डेबिट/क्रेडिट को लिंक करने के लिए कोई उचित तंत्र यथास्थान नहीं था।

3.3.3.3 अन्य मुद्दे

- i. एसडब्ल्यूआर में, खरीद उंचत का मिलान इसके गठन से ही शेष पड़ा था। डब्ल्यूसीआर में, आँकड़े क्षेत्रीय लेजर से मेल नहीं खाते थे तथा कुछ वर्षों से अनियमितता थी। एनसीआर में, यह देखा गया था कि खरीद उंचत के डेबिट तरफ कुछ ऋण प्रविष्टि थी जो अप्रभावी शेषों के बराबर थी। एनएफआर में विनियोजन लेखा के अनुसार 2012-13 से पहले की अवधि से संबंधित शेष ₹ 35.60 करोड़ था जो गलती से अन्य विविध मदों के तहत दर्शाया गया था जबकि बहीखातों के अनुसार (समीक्षा रिपोर्ट) डेबिट प्राप्त हुए डेबिट को लिंक करने में विफलता (₹ 35.60 करोड़) तथा प्राप्त हुई सामग्री के लिए क्रेडिट की प्राप्ति ना होने (₹ 3.71 करोड़) के कारण था। डेबिट पक्ष पर मद डाटा के छोटे बेमेलपन के कारण प्रणाली में मिलान की विफलता (एसईसीआर), बिक्री

- जारी नोट में प्रेषण विवरणों की उपलब्धता ना होने (आरडब्ल्यूएफ), अस्वीकार की गई सामग्री तथा फर्मों के बंद होने (डीएमडब्ल्यू) तथा किये गए अग्रिम भुगतान परन्तु अस्वीकार की गई सामग्री (आरसीएफ/कपूरथला) के कारण बकाया थे।
- ii. भण्डार संहिता निर्धारित करती है कि रजिस्टर का निरीक्षण मासिक रूप से भण्डार लेखा अधिकारी⁷⁶ द्वारा किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, लेखा संहिता के अनुसार, सामान्य बही के साथ उंचत रजिस्ट्रों का मासिक रूप से मिलान किया जाना चाहिए। इन प्रावधानों के विपरीत, चार क्षेत्रीय रेलवे (एनईआर, एनएफआर, एससीआर तथा एसडब्ल्यूआर) में सामान्य बहियों के साथ मिलान का प्रमाणपत्र राजपत्रित अधिकारी के हस्ताक्षर के साथ सहायक रजिस्टर में उपलब्ध नहीं था।

3.3.3.4 भण्डार उंचत

पूँजी के अन्तर्गत प्रचालित इस उंचत शीर्ष को प्रमाणित करने वाले संव्यवहार एक भण्डार गोदाम से प्राप्त किये गए अथवा जारी किये गए भण्डारों के मूल्य के संबंध में हैं। सभी खरीद 'खरीद' अथवा 'नकद' को क्रेडिट करके इस शीर्ष को डेबिट किये जाते हैं जैसा भी मामला हो। सिद्धान्तः कम्प्यूटरीकृत भण्डार लेजर अथवा संव्यवहार विवरण लेखा की सामान्य बहियों में भण्डार के डेबिट पर राशि के साथ मेल खाने चाहिए। भण्डार विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 2561 के साथ पठित पैरा 2543, भाग II विनिर्दिष्ट करता है कि कम्प्यूटर अनुभाग को अंकित दर में 10 प्रतिशत अथवा अधिक के अन्तर, मात्रा अथवा मूल्य में क्रेडिट शेष मूल्य रहित मात्रा अथवा मात्रा रहित मूल्य के विवरण देते हुए एक विवरण मुद्रित करना चाहिए। अनियमित शेषों को दूर करने के लिए प्रत्येक 6 महीने में एक बार लेजर की समीक्षा की जानी चाहिए। कम्प्यूटर केन्द्र को यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि अनियमितताओं को पकड़ने के लिए प्रणाली में एक उपयुक्त तंत्र उपलब्ध कराया गया है। संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

⁷⁶ भण्डार संहिता, भाग II का पैरा 2816

- i. सीआर (₹ 0.89 करोड़), ईसीओआर (₹ 11.20 करोड़), एनआर (₹ 25.00 करोड़), एसईआर (₹ 17.56 करोड़) एवं डब्ल्यूसीआर (₹ 21.80 करोड़) में सामान्य बहियों में भण्डारों तथा कम्प्यूट्रीकृत भण्डार लेजर के आंकड़ों में अन्तर था।
- ii. मूल्य लेजर का अनुरक्षण प्रभावशाली नहीं था क्योंकि अनियमित मर्दे अर्थात मूल्य रहित मात्राएँ विद्यमान थी (एसआर तथा आईसीएफ)।
- iii. कम्प्यूटर पर लगाई गई दरें पैरा 210-भण्डार संहिता के अनुसार नहीं थीं (एनईआर)।
- iv. क्षेत्रीय रेलवे में अधिक मात्रा में संचय तथा निष्क्रिय मर्दों इत्यादि के संबंध में कम्प्यूटर पर सृजित विभिन्न 'अपवाद रिपोर्ट' की समीक्षा के परिणामों को दर्ज करने के लिए विद्यमान तंत्र अप्रभावशाली था जिसके परिणामस्वरूप निष्क्रिय/अधिक मात्रा में संचय का जमाव हो गया।

भारतीय रेलवे के 'भण्डार संव्यवहार' तथा 'भण्डार समायोजन लेखा' की और समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. एनआर में-₹ 4.53 करोड़ (2009-10) से ₹ 14.11 करोड़ (2013-14) तथा आईसीएफ-₹ 0.01 करोड़ (2009-10) से ₹ 2.34 करोड़ (2013-14) में भण्डार के पूर्णमूल्यांकन के कारण कमी में बढ़ती प्रवृत्ति प्रदर्शित हुई थी। आईसीएफ में नये भण्डार के पुरानी सामग्री के रूप में वर्गीकरण के कारण सामग्री के रूप में वर्गीकरण के कारण हानि 2013-14 के दौरान ₹ 0.17 करोड़ (2009-10) से ₹ 0.92 करोड़ (441 प्रतिशत) तक बढ़ गई थी।
- ii. भारतीय रेलवे की भण्डार जाँच के कारण कमियाँ ₹12.08 करोड़ तक थीं। ₹ 2.49 करोड़ के साथ एनआर, ₹ 1.63 करोड़ के साथ डीएलडब्ल्यू तथा ₹ 1.02 करोड़ के साथ डब्ल्यूआर के साथ एससीआर ₹ 4.07 करोड़ के साथ सूची में शीर्ष पर था।

- iii. भारतीय रेलवे ने विविध कारणों की वजह से ₹ 528.19 करोड़ की राशि का अभाव/कमी दिखाई। जैसा कि नीचे दिखाया गया है एक नमूना जाँच ने उजागर किया कि कमी की बढ़ती प्रवृत्ति है:

क्र. स.	क्षेत्रीय रेलवे के नाम	31 मार्च 2010 तक शेष (₹ करोड़ में)	31 मार्च 2014 तक शेष (₹ करोड़ में)
1.	पू.रे.	10.49	17.85
2.	उ.रे.	58.83	102.00
3.	उ.प.रे.	2.00	14.04
4.	द.रे.	27.12	30.60
5.	द.पू.रे.	10.10	30.70
6.	सीएलडब्ल्यू	5.97	208.84

- iv. एक नमूना जाँच ने यह उजागर किया कि ₹ 23.67 करोड़ की कुल निष्क्रिय अधिशेष स्टॉक में से (2013-14) प.रे. अकेले ने ही 87 प्रतिशत (₹ 20.66 करोड़) का हिसाब दिया, उसके बाद प.म.रे. ने 11 प्रतिशत (₹ 2.76 करोड़) का हिसाब दिया।
- v. ₹ 4213.14 करोड़ की अंतिम भंडार शेष में ₹ 198.21 करोड़ (5 प्रतिशत) (2013-14) का रद्दी भंडार निहित है।
- vi. राजपत्रित अधिकारी के हस्ताक्षर वाले सामान्य बही के मिलान प्रमाण-पत्र सहायक भण्डार बहीखातों अथवा लेन-देन विवरण (उ.सी.रे. और द.पू.रे.) में उपलब्ध नहीं थे।
- vii. यह देखा गया कि क्षेत्रीय रेलवे पर, अधिक संचय और निष्क्रिय मदों आदि के संदर्भ में कम्प्यूटर पर बनाई गई विभिन्न 'अपवाद प्रतिवेदनों' की समीक्षा का परिणाम रिकॉर्ड करने के लिये मौजूद प्रक्रिया अप्रभावी रही जिसके परिणामस्वरूप निष्क्रिय/अधिक संचय एकत्रित हो गया।

दो वर्ष से अधिक पुराने डेबिट शेष और क्रेडिट शेषों ने क्रय उचंत के तहत प्रबल बढ़ोतरी दिखाई है। डेबिट/क्रेडिट विवरण अपर्याप्त ढंग से अभिलिखित किए गए हैं जिससे कि बाद की तिथि पर वास्तविक लेन-देन का पता लगाना

कठिन हो जाता है और डेबिट/क्रेडिट से सम्पर्क के लिए कोई उचित प्रणाली नहीं है।

3.3.3.5 कार्यशाला निर्माण उंचत

अन्य विभागों और रेलवे के लिए रेलवे कार्यशाला में किये गये कार्य पर मजदूरी, सामग्री और उपरिव्यय पर बुक करने के लिए 'कार्यशाला निर्माण उंचत लेखे'⁷⁷ को परिचालित किया जाता है। इस लेखे के डेबिट में, रेलवे कार्यशाला में कार्य जैसे कि मजदूरी, भण्डार, माल-भाड़ा प्रभार, लागत पर प्रोफार्मा और कार्यशाला अंतरण पर किए गए सभी खर्च दिखाए गए हैं। क्रेडिट में संबंधित विभाग जिसका कार्य किया गया था के अंतिम शीर्ष को अंतरित कार्य की लागत दिखाई गई है। शेष प्रगति पर कार्य और सम्पूर्ण कार्यों जो कि उत्पादन का आदेश देने वाले पक्षों की स्वीकृति की प्रतीक्षा कर रहे हैं का प्रारूप दिखाता है। इस शीर्ष के तहत शेषों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. भारे. में 31 मार्च 2014 तक का.नि.उ. लेखे के तहत कुल बकाया डेबिट शेष ₹ 1,380.05 करोड़ था।
- ii. पाँच क्षेत्रीय रेलवे में निकासी की प्रतीक्षा में लंबे समय से लंबित मद हैं। शेष 1967(उ.रे.), 1995(उ.पू.रे.), 2005(सी.एल.डब्ल्यू), 2008(उ.प.रे.), 2009(डी.रे.का.) और 2011(उ.सी.रे. और आर.सी.एफ) पुराने हैं।
- iii. पर्याप्त क्रेडिट के बिना बाहरी पक्षों के लिए कार्यशाला में किये गये कार्यों के लिए बकाया देय राशि ₹ 24.35 करोड़ (पू.रे.), ₹ 4.51 करोड़ (उ.पू.रे.), ₹ 4.44 करोड़ (उ.प.रे.) और ₹ 59.33 करोड़ (आई.सी.एफ) था। आईसीएफ में, ₹ 59.33 करोड़ में से ₹ 57.91 करोड़ की राशि को दो वर्षों से अधिक मुम्बई रेल विकास निगम से देय के रूप में दिखाया गया था।
- iv. द.त.रे. में, का.नि.उ. लेखे (31.03.2014) के तहत ₹ 9.27 करोड़ की कुल डेबिट शेष को एक वर्ष से कम अवधि से संबंधित कहा गया था, जबकि उप-कार्यशाला के अभिलेखों की समीक्षा ने उजागर किया कि 2012-13 से संबंधित

⁷⁷ यांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 1217, 1221, 1223 एवं 1224

- लंबित मद अभी भी निपटान की प्रतीक्षा कर रहे थे परन्तु का.नि.उ. लेखे में बकाया के रूप में नहीं दिखाई गये।
- v. पू.म.रे., द.पू.रे., द.प.रे. और द.रे. (इंजीनियरिंग कार्यशाला) में रेलवे बोर्ड द्वारा निश्चित निर्धारित सीमाओं के अंदर बकाया शेष की जाँच प्रणाली पर्याप्त रूप से प्रभावी नहीं थी। द.म.रे. में रेलवे बोर्ड द्वारा कोई सीमा निर्धारित नहीं की गई थी।
- vi. लागत पर आवधिक समीक्षा करने में देरी हुई थी। निर्माणों और मरम्मत कार्य आदेशों के मूल्यों में पूर्वव्यापी सुधार पक्षों की स्वीकार नहीं था जिसके परिणामस्वरूप उंचत शीर्ष के तहत या तो बकाया वसूली शेष या स्टॉक का संग्रहण हो गया। तीन क्षेत्रीय रेलवे में इस खाते में ₹ 17.27 करोड़⁷⁸ की बकाया राशि शेष थी।
- vii. यांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा- 1224 में अनुबद्ध है कि का.नि.उ. के तहत दिए गए विवरणों में श्रम-लागत, माल और निपटारे की प्रतीक्षा कर रहे अपूर्ण अथवा पूर्ण कार्यों पर लगे लागत प्रभार के अलावा कुछ नहीं है। पू.म.रे. और उ.प.रे. ने कहा कि बकाया शेष के लिए मदवार विवरण उपलब्ध नहीं थे। द.रे. ने कहा कि लौह-संबंधी रद्दी को बकाया के तौर पर दिखाया गया। द.प.रे. ने उचित प्रणाली की अनुपस्थिति को स्वीकारा। यह सुनिश्चित करने के लिए कि केवल श्रम लागत, माल और अपूर्ण कार्य पर उपरिव्यय अथवा पूर्ण कार्य को क्षेत्रीय रेलवे द्वारा समायोजन हेतु पड़े समाप्त अधिशेष में दर्शाया गया था, तंत्र प्रभावी नहीं था। (परिशिष्ट 3.16)

3.3.4 प्रेषण लेन-देन

रेलवे मंत्रालय एवं अन्य मंत्रालय अथवा राज्यों जिनके लेखे स्वयं उनके द्वारा अनुरक्षित नहीं किए गए हैं के बीच लेन-देन, 'प्रेषण लेन-देन' हैं। दो उंचत शीर्ष (i) बैंक में प्रेषण और (ii) चेक एवं बिल अनुरक्षित किए गए हैं।

⁷⁸ उ.प.रे. ₹5.73 करोड़, द.पू.म.रे. - ₹4.79 करोड़ और प.रे. - ₹6.75 करोड़

3.3.4.1 बैंक में प्रेषण

यह एक उंचत शीर्ष है जो कि बैंकों में आय के प्रेषण को रिकॉर्ड करने के लिए परिचालित किया गया है। यह उंचत शीर्ष, उपयुक्त राजस्व सेवा शीर्ष में क्रेडिट के द्वारा सभी प्रेषण नोट की राशि से डेबिट किए जाते हैं। प्रत्येक बैंक जिसके साथ रेलवे का लेन-देन है, रेलवे की ओर से विभिन्न विभागीय अधिकारियों द्वारा क्रेडिट राशि दिखाते हुए प्रतिदिन विवरण भेजते हैं। क्रेडिट सूची की चेक और रोकड़ प्रेषण नोट के अघपन्ना की प्राप्ति पर तुरंत जाँच करनी चाहिए। महीने के अंत में, बैंक द्वारा अभिस्वीकृत प्रेषण की कुल राशि 'बैंक में प्रेषण' की प्रतिपक्षी क्रेडिट द्वारा शीर्ष 'रिजर्व बैंक जमायें (रेलवे)' में डेबिट कर दी जायेगी। इस प्रकार, उंचत शीर्ष के तहत शेष बैंक में क्रेडिट राशि परंतु उनके द्वारा अभिस्वीकृत नहीं की गई को प्रस्तुत करता है। इस शीर्ष के तहत शेष जो कि बैंक में प्रेषण के लिये है हमेशा डेबिट शेष होना चाहिए। लेखा विभाग की भारतीय रेलवे संहिता खण्ड I के पैरा-444 इस पर ध्यान देती है कि प्रत्येक महीने एफए एवं सीएओ द्वारा मिलान किया जाए। इस उंचत शीर्ष के तहत शेष की समीक्षा ने दर्शाया कि:

- i. हालाँकि 'बैंक में प्रेषण' के तहत शेष हमेशा डेबिट शेष होता है, भारतीय रेलवे तुलन-पत्र के अनुसार, दिखाया गया शेष हमेशा एक क्रेडिट-शेष था (जो कि रोकड़ प्रेषण से अधिक रिजर्व बैंक द्वारा अभी स्वीकृत प्रेषण 'प्रतिकूल शेष' कही गई बही में वास्तविक तौर से लिखे जाते हैं)। 2009-14 के दौरान, तुलन-पत्र के दायित्वों की तरफ दिखाए गए शेष ₹ 972.18 करोड़ (2009-10), ₹ 610.68 करोड़ (2010-11), ₹ 546.13 करोड़ (2011-12), ₹ 988.25 करोड़ (2012-13) और ₹ 703.34 करोड़ (2013-14) थे।
- ii. इस शीर्ष के तहत प्रतिकूल शेष मुख्य तौर पर, अनभिज्ञात और लिंक न किये गये क्रेडिट (पू.रे.), शेष के गैर-मिलान (द.प.रे.) और क्रेडिट के उपार्जन के पूर्व (द.पू.रे. और प.त.रे.) ई-भुगतान द्वारा माल-भाड़ा प्रभार के प्रति क्रेडिट की प्राप्ति के कारण थे। द.त.रे. पर 10 लेखांकन इकाइयों में से 7 में, सहायक वाउचर की गैर-प्राप्ति के कारण 31.03.2014 तक प्रतिकूल शेष थे।

- iii. बैंकों के साथ तत्काल पत्र-व्यवहार करने में रेलवे की निष्क्रियता के कारण पू.म.रे., उ.रे., उ.म.रे. और द.म.रे में बैंक से समाशोधन के ज्ञापन की प्राप्ति में देरी हो रही थी।
- iv. जैसा कि चार क्षेत्रीय रेलवे⁷⁹ में देखा गया, बैंक और रोकड़ प्रेषण नोट के अधपन्ना के साथ क्रेडिट सूची के मिलान के दौरान बैंक के साथ पत्र-व्यवहार द्वारा देखी गई त्रुटियों के निपटान के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गई जिसके परिणामस्वरूप इस उंचत शीर्ष में लम्बा बकाया शेष दिखाया गया।
- v. मासिक चालू खाते के संकलन के लिए प्रत्येक माह सामान्य बही को बंद किया जाता है। इस उद्देश्य से विभिन्न सहायक रजिस्ट्रों को सामान्य बही से मिलान और पूर्ण किया जाता है। मिलान प्रमाण-पत्र को लेखा अधिकारी⁸⁰ के हस्ताक्षर के साथ सहायक रजिस्टर में अभिलिखित किया जाता है। उ.रे., उ.सी.रे., द.म.रे. और द.प.रे. द्वारा ध्यान दिया गया कि राजपत्रित अधिकारी के हस्ताक्षर के साथ सामान्य बही के साथ मिलान प्रमाण-पत्र सहायक रजिस्ट्रों में उपलब्ध नहीं था।

(परिशिष्ट 3.17)

इस उंचत शीर्ष के तहत बकाया शेष, बैंकों के साथ प्रेषण मिलान में असफलता, क्षेत्रीय रेलवे और नामित बैंकों के बीच खराब तालमेल और उनके द्वारा बैंक नामावली की सामयिक प्राप्ति का अपर्याप्त निरीक्षण दर्शाता है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि लेखा विभाग, की भारतीय रेलवे संहिता खण्ड I के पैरा 444 के अनुसार कोई ऋणात्मक शेष नहीं है वर्तमान आंतरिक नियंत्रण प्रणाली को मजबूत करने की आवश्यकता है।

3.3.4.2 चेक और बिल

रेलवे लेखों की प्रणाली में मुख्य शीर्ष 'एल-उंचत और विविध उंचत लेखों' के तहत परिचालित 'चेक एवं बिल' उंचत शीर्ष के परिचालन का प्रावधान है। जब चेक

⁷⁹ पू.म.रे., द.रे., द.म.रे. और प.रे.

⁸⁰ लेखा विभाग, की भारतीय रेलवे संहिता खण्ड I का पैरा 322

जारी किया जाता है 'चेक एवं बिल' शीर्ष में जारी चेक की राशि क्रेडिट होता है और उचित राजस्व सेवा शीर्ष डेबिट किया जाता है। महीने के अंत में जब कुल प्रदत्त चेक की राशि (जो कि बैंकों में भुनाए गए हैं) रिजर्व बैंक से उपलब्ध कराये जाते हैं और मिलान होता है, शीर्ष 'चेक एवं बिल' डेबिट किए जाते हैं और 'रिजर्व बैंक जमाये (रेलवे) क्रेडिट किया जाता है। इस प्रकार, इस उंचत शीर्ष के तहत शेष, मुख्यतः गैर-भुनाए गए चेकों का कुल मूल्य प्रस्तुत करता है। इस उंचत शीर्ष के तहत शेष हमेशा 'क्रेडिट शेष' होना चाहिए। लेखा विभाग की भारतीय रेलवे संहिता खंड I के पैरा-437(बी) अर्ध-वार्षिक 'चेक एवं बिल' की समीक्षा और मिलान के संबंध में पालन की जाने वाली प्रक्रिया पर विचार करती है। भारतीय रेलवे लेखा संहिता, खंड I के पैरा-444 में कहा गया है कि जारी करने के तिथि से छह महीने से अधिक के बचे हुए गैर-भुनाए गए चैक से संबंधित राशि 'रेलवे अर्जन' मानकर उंचत शीर्ष से हटाया जाना चाहिए और ऐब्स्ट्रैक्ट जेड 'विविध अर्जन' में क्रेडिट करना चाहिए।

इस उंचत शीर्ष के अन्तर्गत शेषों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. तुलन पत्र में दर्शाए गए 'चेक एवं बिल' के अन्तर्गत शेष और ऋण शीर्ष रिपोर्ट⁸¹ में दर्शाए गए शेषों का मिलान किया जाना चाहिए। तथापि, यह देखा गया कि 31 मार्च 2014 को भारतीय रेल के तुलन पत्र के दायित्व पक्ष में दर्शाए गए 'चेक एवं बिल' के अन्तर्गत शेष ₹ 2,882.98 करोड़ था जबकि 2013-14 के लिए ₹ 3,044.14 करोड़ था।
- ii. 'चेक एवं बिल' के अन्तर्गत शेष (जारी चेकों की राशि) हमेशा क्रेडिट शेष होना चाहिए। तथापि, उंचत शीर्ष के अन्तर्गत एनडब्ल्यूआर में (-) ₹ 92.43 करोड़ और डीएलडब्ल्यू में (-) ₹ 12.31 करोड़ का अनुरक्षण अकुशलता से किया गया था जिसके परिणामस्वरूप मार्च 2014 के अन्त में प्रतिकूल शेष (अर्थात् नकदीकृत चेक जारी किए गए चेकों से अधिक थे- डेबिट शेष) हुआ।

⁸¹ ऋण शीर्ष रिपोर्ट संघ सरकार वित्त लेखा का हिस्सा है। इसमें निम्न से संबंधित शेष शामिल हैं (i) लघु बचते और भविष्य निधि, (ii) आरक्षित निधि (iii) क्रेडिट एवं अग्रिम (iv) उंचत लेखा (v) क्रेडिट एवं अग्रिम (vi) अन्तर सरकारी समायोजन लेखा (लेखा विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता का पैरा 748-752, खण्ड 1)

- iii. मार्च 2014 के अंत में बकाया ₹ 2,882.98 करोड़ में पिछले वर्षों 2004-05 (एससीआर और एसडब्ल्यूआर) 2006-07 (एसईसीआर) 2008-09 (इसीओआर) 2010-11 (आरसीएफ) से संबंधित वास्तविक शेष शामिल है।
- iv. एनआर और एनसीआर में समाधान प्रक्रिया का पालन नहीं किया गया था और यह सुनिश्चित करने के लिए कि एनआर, एनसीआर, एसडब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर में बैंक से मंजूरी ज़ापन की प्राप्ति में कोई विलम्ब नहीं थे, तंत्र अपर्याप्त साबित हुआ।
- v. इस उंचत शीर्ष के अन्तर्गत बकाया के रूप में दर्शाया गया शेष छह माह से अधिक की अवधि से संबंधित था जिसने स्पष्ट रूप से दर्शाया कि बैंक की तिथिवार मासिक सार के साथ क्रेडिट सूची के समाधान के दौरान देखी गए विसंगतियों की सूचना शीघ्रता से बैंकों को नहीं दी गई थी। वर्तमान प्रावधानों⁸² के उल्लंघन में शेषों को अर्जन में हस्तांतरित करने की बजाय इस शीर्ष में ही रखने की अनुमति दी गई जोकि ₹ 63.30 करोड़ तक थे।

(परिशिष्ट 3.17)

- vi. बकाया शेषों के वर्षवार ब्रेक-अप को ईसीआर, एसआर, एसडब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर द्वारा प्रस्तुत नहीं किया गया था।
- vii. राजपत्रित अधिकारी के हस्ताक्षरित सामान्य पुस्तिका के साथ मिलान का प्रमाणपत्र सहायक रजिस्टर में उपलब्ध नहीं था।

इस प्रकार, वर्तमान प्रावधानों का कड़ाई से पालन नहीं किया गया था और सार जेड-650-अन्य अवर्गीकृत प्राप्तियों या संव्यवहार के अनुसार संबंधित कार्यों के अर्जन को निर्गम की तारीख के छ माह से अधिक से कैश ना किए गए चेकों की राशि के हस्तांतरण के लिए एफए एण्ड सीएओ का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए कोई कार्रवाई आरम्भ नहीं की गई थी जबकि 'चेक एवं बिल' शीर्ष के अन्तर्गत अर्द्ध वार्षिक समीक्षा की गई थी और रिपोर्ट को नियमित रूप से रेलवे बोर्ड को भेजी गयी थी।

⁸² लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता खण्ड 1 का पैरा 444

3.3.5 अंतर-सरकारी संव्यवहार

रेलवे लेखा अधिकारियों की लेखा बही में होने वाले अंतर विभागीय और अंतर सरकारी संव्यवहारों के निपटान हेतु, पीएओ उंचत शीर्ष⁸³ संचालित किए जाते हैं। इस उंचत शीर्ष के अंतर्गत बकाया डेबिट शेष का तात्पर्य यह होगा कि अन्य लेखा अधिकारियों की तरफ से किए गए भुगतान अभी भी वूसल किए जाने हैं। इस उंचत शीर्ष के अंतर्गत बकाया क्रेडिट शेषों का तात्पर्य यह होगा कि अन्य पीएओज की तरफ से पीएओ द्वारा भुगतानों को प्राप्त कर लिया गया है जिनका भुगतान अभी किया जाना है। इस शीर्ष के अन्तर्गत शेष को भारतीय रेल के तुलन पत्र के देयता पक्ष पर दर्शाया जाता है।

इस उंचत शीर्ष के अन्तर्गत शेषों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. 'पीएओ उंचत' के अन्तर्गत बकाया डेबिट शेष में 2009-10 (₹ 210.49 करोड़) की तुलना में 2013-14 (₹ 240.51 करोड़) वृद्धि हुई थी। इस शेष में वृद्धि हेतु सहयोग देने वाले प्रमुख क्षेत्रीय रेलवे ईआर, एनडब्ल्यूआर, एसआर, एससीआर, डब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर थे।
- ii. सीआर द्वारा ₹ 3.06 करोड़ का क्रेडिट शेष दर्शाया गया था जो बताता है कि अन्य पीएओ की तरफ से भुगतानों को प्राप्त कर लिया गया था किन्तु भुगतान नहीं किया गया था।
- iii. 'पीएओ उंचत' में भारी और निरंतर बढ़ोतरी ने इन शेषों के निपटान हेतु विभिन्न पीएओज के साथ उचित बातचीत के अभाव को दर्शाया।

(परिशिष्ट 3.18)

⁸³ लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता खण्ड 1 का पैरा 457 से 467

3.4 निष्कर्ष

उंचत शेषों में वृद्धि निम्नलिखित कारणों से थी:

- उंचत शेषों के निपटान के महत्व को कार्यकारी/लेखा विभागों द्वारा पूर्ण रूप से समझा नहीं गया था।
- व्यय को लेखा के अंतिम शीर्ष में आबंटित करने हेतु प्रयास किए बिना उंचत शीर्ष में विवेकहीनता से आबंटित किया गया था।
- विभिन्न उंचत शीर्षों के अन्तर्गत शेषों के वर्षवार ब्रेक-अप का अनुरक्षण नहीं किया गया था जैसाकि संहिता⁸⁴ में परिकल्पित है।
- संबंधित अंतिम शीर्ष में डेबिट द्वारा या अन्य लेखांकन यूनिटों जिनसे वह संबंधित है को हस्तांतरण द्वारा यथा शीघ्र उनके समायोजन हेतु कोई उचित कार्रवाई नहीं की गई थी।
- उंचत रजिस्टर में पर्याप्त विवरणों/ब्यौरों आदि के बिना अपूर्ण या गलत प्रविष्टि के परिणामस्वरूप निपटान के समय पर मदों को लिंक करने में कठिनाई हुई।
- मदों के निपटान के लिए निरंतर और प्रभावी समीक्षा नहीं हुई थी जिसके परिणामस्वरूप मदें पुरानी हो रही थी और उनका निपटान कठिन हो रहा था।

3.5 सिफारिशें

उंचत लेखों के अंतर्गत शेषों के निपटान हेतु वित्त आयुक्त (रेलवे) और क्षेत्रीय रेलवे के वित्त सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा कार्यान्वयन करने के लिए निम्नलिखित उपायों का सुझाव दिया जाता है:

- मालभाड़ा बकाया, स्वीकृत डेबिटों, आपत्तिकृत डेबिटों, घाट शुल्क/विलंब शुल्क और वसूलीयोग्य मांग के आधार पर 'यातायात लेखा' के अन्तर्गत उंचत शेषों को न्यूनतम रखने की आवश्यकता है क्योंकि इसका रेलवे की आय पर प्रभाव पड़ता है।

⁸⁴ लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता खण्ड 1 का पैरा 620

- पुराने बकाया उचंत शेषों के निपटान हेतु मॉनीटरिंग तंत्र को क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर सुदृढ़ किए जाने की आवश्यकता है। अत्यधिक पुरानी मर्दों के निपटान हेतु सुधारात्मक उपाय किए जाने चाहिए।
- पर्याप्त ब्यौरों सहित सही प्रविष्टि उचंत पंजिकाओं में की जानी चाहिए। मर्दों को सक्षम प्राधिकारी की मंजूरी के साथ “उचंत” या बट्टे खाते के अंतर्गत रखा जाना चाहिए।

नई दिल्ली
दिनांक:

(सुमन सक्सेना)
उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक:

(शशि कान्त शर्मा)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

परिशिष्ट 3.3 – 2009-10 से 2013-14 की समयावधि हेतु यातायात उच्चत खाले के तहत संचयी बकाया को दर्शाने वाला विवरण
(संदर्भ पैरा सं. 3.3.1.1)

(₹ करोड़ में)									
रेलवे	वर्ष के 31 मार्च तक बकाया					पिछले वर्ष में वृद्धि प्रतिशतता			
	2010	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
मध्य	17.47	15.81	31.49	27.59	122.48	-9.50	99.18	-12.38	343.93
पूर्व	35.43	36.44	34.93	36.73	38.93	2.85	-4.14	5.15	5.99
पूर्व मध्य	-8.44	-10.53	-9.83	13.22	78.28	24.76	-6.65	-234.49	492.13
पूर्व तटीय	17.31	16.70	32.45	53.22	96.11	-3.52	94.31	64.01	80.59
उत्तर	842.16	869.51	858.25	846.17	833.03	3.25	-1.29	-1.41	-1.55
उत्तर मध्य	-16.50	-15.94	-17.87	-11.39	-3.70	-3.39	12.11	-36.26	-67.52
उत्तर पूर्व	4.40	6.50	10.01	10.24	6.64	47.73	54.00	2.30	-35.16
पूर्वोत्तर सीमांत	3.45	7.92	24.24	100.72	52.13	129.57	206.06	315.51	-48.24
उत्तर पश्चिम	-74.63	-73.04	-75.38	-74.80	-55.25	-2.13	3.20	-0.77	-26.14
दक्षिण	32.60	30.84	41.17	49.16	65.13	-5.40	33.50	19.41	32.49
दक्षिण मध्य	6.37	6.13	8.77	8.24	7.23	-3.77	43.07	-6.04	-12.26
दक्षिण पूर्व	254.08	240.64	239.26	261.86	261.49	-5.29	-0.57	9.45	-0.14
दक्षिण पूर्व मध्य	14.39	11.37	11.18	7.44	64.55	-20.99	-1.67	-33.45	767.61
दक्षिण पश्चिमी	0.23	-0.49	-0.19	1.09	0.36	-313.04	-61.22	-673.68	-66.97
पश्चिमी	18.49	22.73	20.66	17.59	20.47	22.93	-9.11	-14.86	16.37
पश्चिम मध्य	2.25	3.78	4.10	3.18	2.45	68.00	8.47	-22.44	-22.96
कुल	1149.06	1168.37	1213.24	1350.26	1590.33	1.68	3.84	11.29	17.78
भारतीय रेल	1149.06	1168.37	1213.24	1350.26	1590.33				

परिशिष्ट 3.4 2013-14 के लिए यातायात उंचत खाते के तहत संचयी बकाया दर्शाने वाला विवरण
(संदर्भ पैरा सं. 3.3.1.1)

(₹ करोड़ में)								
रेलवे	वर्ष के 31 मार्च तक बकाया				बकाया			
	2012-13 की तुलन पत्र में दर्शाए अनुसार बकाया	एकॉउंट करंट के अनुसार आँकड़े			31.03.2014 तक बकाया	लेखों के अनुसार	रेलवे द्वारा सूचित अनुसार	अन्तर
		ओ/बी	डेबिट	क्रेडिट				
मध्य	27.59	8998.62	8903.73	94.89	122.48	122.48	117.09	5.39
पूर्व	36.73	6781.74	6779.54	2.20	38.93	38.93	14.76	24.17
पूर्व मध्य	13.22	12163.12	12098.06	65.06	78.28	78.28	78.28	0.00
पूर्व तटीय	53.22	13502.64	13459.75	42.89	96.11	96.11	96.46	-0.35
उत्तर	846.17	29432.92	29446.06	-13.14	833.03	833.03	833.03	0.00
उत्तर मध्य	-11.39	11557.52	11549.83	7.69	-3.70	-3.70	-32.03	28.33
उत्तर पूर्व	10.24	1836.43	1840.03	-3.60	6.64	6.64	6.83	-0.19
पूर्वोत्तर सीमांत	100.72	2818.63	2867.22	-48.59	52.13	52.13	291.94	-239.81
उत्तर पश्चिम	-74.80	8886.58	8867.03	19.55	-55.25	-55.25	-55.25	0.00
दक्षिण	49.16	7606.79	7590.82	15.97	65.13	65.13	62.17	2.96
दक्षिण मध्य	8.24	11202.46	11203.47	-1.01	7.23	7.23	4.02	3.21
दक्षिण पूर्व	261.86	12213.78	12214.15	-0.37	261.49	261.49	253.16	8.33

परिशिष्ट 3.4 2013-14 के लिए यातायात उचंत खाते के तहत संचयी बकाया दर्शाने वाला विवरण

								(₹ करोड़ में)
दक्षिण पूर्व मध्य	7.44	14843.50	14786.39	57.11	64.55	64.55	72.89	-8.34
दक्षिण पश्चिम	1.09	4226.01	4226.74	-0.73	0.36	0.36	11.95	-11.59
पश्चिम	17.59	16731.22	16728.34	2.88	20.47	20.47	17.47	3.00
पश्चिम मध्य	3.18	5698.62	5699.35	-0.73	2.45	2.45	6.85	-4.40
कुल		168500.58	168260.51	240.07	1590.33	1590.33	1779.62	-189.29

परिशिष्ट 3.5 स्टेशन बकाया के तहत 2009-10 से 2013-14 की समयावधि हेतु संचयी बकाया को दर्शाने वाला विवरण
(पैरा संख्या 3.3.1.1 देखें)

(₹ करोड़ में)									
रेलवे	वर्ष के 31 मार्च तक बकाया					पिछले वर्ष में वृद्धि प्रतिशत			
	2010	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
मध्य	12.08	10.43	26.12	22.22	117.11	-13.66	150.43	-14.93	427.05
पूर्वी	8.20	9.21	7.70	9.50	11.69	12.32	-16.40	23.38	23.05
पूर्वी मध्य	18.88	17.41	18.28	41.32	105.22	-7.79	5.00	126.04	154.65
पूर्वी तटीय	20.65	19.76	31.83	52.66	95.83	-4.31	61.08	65.44	81.98
उत्तरी	717.48	726.88	717.39	708.89	693.48	1.31	-1.31	-1.18	-2.17
उत्तरी मध्य	2.59	4.84	3.22	9.70	17.43	86.87	-33.47	201.24	79.69
उत्तरी पूर्व	3.48	5.57	9.08	9.32	5.71	60.06	63.02	2.64	-38.73
उत्तरी सीमान्त	3.64	8.73	23.98	101.82	53.25	139.84	174.68	324.60	-47.70
उत्तरी पश्चिमी	39.22	40.80	38.73	39.01	44.41	4.03	-5.09	0.74	13.84
दक्षिणी	29.49	27.79	38.13	46.13	61.99	-5.76	37.21	20.98	34.38
दक्षिणी मध्य	2.72	2.85	3.79	3.78	3.89	4.78	32.98	-0.26	2.91
दक्षिणी पूर्वी	239.16	225.63	228.67	250.07	247.87	-5.66	1.35	9.36	-0.88
दक्षिण पूर्व मध्य	17.39	18.13	18.71	14.96	67.32	4.26	3.20	-20.04	350.00
दक्षिण पश्चिम	5.95	4.96	5.53	6.76	6.06	-16.64	11.49	22.24	-10.36
पश्चिमी	15.49	18.08	17.06	13.75	16.71	16.72	-5.64	-19.40	21.53
पश्चिम मध्य	6.64	8.16	8.49	7.57	6.85	22.89	4.04	-10.84	-9.51
जोड़	1143.06	1149.23	1196.71	1337.46	1554.82	0.54	4.13	11.76	16.25

परिशिष्ट 3.6 यातायात उचन्त खाते में 5 वर्षों के लिए जारी न की गई आय के प्रमुख घटकों को दर्शाने वाला विवरण
(पैरा संख्या 3.3.1.2, पैरा संख्या 3.3.1.3 तथा पैरा संख्या 3.3.1.4 देखें)

(₹ करोड़ में)	बकाया माल भाड़ा					स्वीकृत डेबिट					आपत्ति किए गए/विवादास्पद डेबिट				
रेलवे	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
मध्य	NA	1.23	10.56	8.92	43.55	NA	1.26	1.56	2.85	2.05	NA	2.72	10.32	5.68	6.89
पूर्वी	2.44	1.12	0.78	0.56	0.19	0.83	0.84	0.67	0.89	1.75	1.56	2.89	2.75	2.76	3.26
पूर्वी मध्य	1.92	2.28	1.66	3.08	2.81	3.31	3.30	2.30	3.30	6.07	2.38	4.16	3.78	5.53	10.58
पूर्वी तटीय	2.89	2.33	4.30	4.82	61.24	0.61	1.54	2.29	6.97	4.91	1.72	2.01	2.06	2.82	2.45
उत्तरी	619.87	626.72	618.36	624.80	573.86	68.73	68.48	0.70	1.49	3.16	12.78	25.01	85.22	70.97	96.02
उत्तरी मध्य	0.12	0.15	0.09	0.69	0.37	1.17	1.52	1.71	1.71	1.33	0.35	0.34	0.50	2.60	3.70
उत्तरी पूर्व	0.00	0.28	2.83	2.97	3.03	0.65	0.46	0.52	0.34	0.40	2.28	3.25	0.42	0.48	0.68
उत्तरी सीमान्त	0.54	0.81	0.98	1.04	0.86	0.29	0.99	0.92	1.69	1.83	1.32	1.27	1.73	3.41	7.99
उत्तरी पश्चिमी	37.59	37.52	37.54	37.53	37.51	0.25	0.20	0.35	0.12	0.26	0.46	1.05	0.36	0.83	2.32
दक्षिणी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.29	1.26	1.73	2.01	2.09	18.19	13.96	12.86	12.22	13.75
दक्षिणी मध्य	0.20	0.16	0.16	0.16	0.16	0.67	0.68	0.63	0.54	0.51	0.50	0.47	0.52	1.42	1.66
दक्षिणी पूर्वी	15.64	12.02	16.35	26.44	17.79	21.75	23.66	22.61	25.22	27.50	3.69	2.08	4.11	6.61	8.16
दक्षिण पूर्व मध्य	8.52	9.86	9.19	8.17	8.59	1.19	2.66	1.83	1.24	1.64	0.21	0.31	0.49	0.47	0.31
दक्षिण पश्चिम	0.15	0.12	0.33	0.00	0.01	0.62	0.60	1.54	0.67	0.77	0.70	1.32	0.94	1.44	0.94
पश्चिमी	3.96	3.36	3.39	3.61	7.93	0.23	0.14	0.13	0.16	0.14	6.97	8.29	9.38	7.29	5.54

परिशिष्ट 3.6 यातायात उचन्त खाते में 5 वर्षों के लिए जारी न की गई आय के प्रमुख घटकों को दर्शाने वाला विवरण

(₹ करोड़ में)															
पश्चिम मध्य	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	2.35	3.80	3.56	3.45	3.15	0.73	1.00	0.66	0.21	0.41
जोड़	695.04	699.16	707.71	723.99	759.10	103.94	111.39	43.05	52.65	57.56	53.84	70.13	136.10	124.74	164.66

परिशिष्ट 3.7 वर्ष 2013-14 के लिए यातायात उच्चत खाते में जारी न की गई घाटा शुल्क तथा विलम्ब शुल्क आय को दर्शाने वाला विवरण
(पैराग्राफ संख्या 3.3.1.5 देखें)

(₹ करोड़ में)										
रेलवे	घाटा शुल्क (2013-14)					विलम्ब शुल्क (2013-14)				
	ओबी	उपार्जित	छोड़ी गई	वसूली की गई	बकाया	ओबी	उपार्जित	छोड़ी गई	वसूली की गई	बकाया
मध्य	0.18	45.35	3.85	40.76	0.92	3.73	168.70	19.93	89.52	62.98
पूर्वी	0.57	3.48	0.10	3.33	0.62	4.17	127.77	36.10	90.67	5.17
पूर्वी मध्य	0.65	0.53	0.33	0.26	0.59	26.05	95.12	17.14	30.47	73.56
पूर्वी मटीय	0.03	5.83	0.00	5.83	0.03	20.25	67.39	32.68	48.75	6.21
उत्तरी	0.49	38.75	4.05	34.52	0.67	0.33	102.18	31.13	67.39	3.99
उत्तरी मध्य	0.02	10.03	0.60	9.44	0.01	3.24	60.06	12.55	40.89	9.86
उत्तरी पूर्व	3.20	16.73	1.09	18.36	0.48	1.47	3.60	0.00	4.69	0.38
उत्तरी सीमान्त	2.82	6.30	1.55	6.18	1.39	89.72	69.18	60.09	64.61	34.20
उत्तरी पश्चिमी	0.00	8.03	0.13	7.81	0.10	0.51	39.22	11.40	25.71	2.61
दक्षिणी	1.23	11.64	0.06	11.06	1.75	22.40	58.22	2.16	42.38	36.08
दक्षिणी मध्य	0.02	3.23	0.21	3.02	0.02	0.26	153.39	49.97	103.36	0.32
दक्षिणी पूर्वी	159.23	11.39	0.00	11.10	159.52	19.68	329.46	102.41	233.39	13.34
दक्षिण पूर्व मध्य	1.50	3.77	0.02	3.94	1.31	2.43	258.55	61.10	145.45	54.43
दक्षिण पश्चिम	0.13	5.14	0.00	5.01	0.26	2.54	79.07	0.93	69.39	11.29
पश्चिमी	0.71	30.30	4.71	26.14	0.16	1.45	53.38	13.98	39.52	1.33

परिशिष्ट 3.7 वर्ष 2013-14 के लिए यातायात उचन्त खाते में जारी न की गई घाटा शुल्क तथा विलम्ब शुल्क आय को दर्शाने वाला विवरण										
										(₹ करोड़ में)
पश्चिम मध्य	1.26	3.84	0	3.86	1.24	0.67	46.38	6.63	39.80	0.62
जोड़	172.04	204.34	16.70	190.62	169.07	198.90	1711.67	458.20	1135.99	316.37

परिशिष्ट 3.8 (क) मांग वसूलीयोग्य खाते के तहत संचयी बकाया का दर्शाने वाला विवरण (पैरा संख्या 3.3.1.6 देखें)									
(₹ करोड़ में)									
रेलवे	वर्ष के 31 मार्च तक बकाया					वर्ष के दौरान वृद्धि प्रतिशत			
	2010	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
मध्य	16.66	20.56	22.99	26.88	23.69	23.41	11.82	16.92	-11.87
पूर्वी	1.92	1.48	1.96	2.15	2.69	-22.92	32.43	9.69	25.12
पूर्वी मध्य	4.93	5.91	4.18	7.31	4.73	19.88	-29.27	74.88	-35.29
पूर्वी तटीय	0.22	0.96	0.71	0.39	0.36	336.36	-26.04	-45.07	-7.69
उत्तरी	63.40	35.75	36.98	37.00	37.88	-43.61	3.44	0.05	2.38
उत्तरी मध्य	5.14	0.58	-0.76	-0.59	2.36	-88.72	-231.03	-22.37	-500.00
उत्तरी पूर्व	10.62	9.27	9.46	8.67	9.81	-12.71	2.05	-8.35	13.15
उत्तरी सीमान्त	4.25	6.04	6.20	5.50	9.22	42.12	2.65	-20.86	67.63
उत्तरी पश्चिमी	2.36	-0.88	0.41	1.00	6.94	-137.29	-146.59	143.90	594.00
दक्षिणी	3.17	0.10	1.97	3.47	7.30	-96.85	1870.00	76.14	110.37
दक्षिणी मध्य	3.23	2.88	2.27	2.42	2.91	-10.84	-21.18	6.61	20.25
दक्षिणी पूर्वी	27.91	78.53	67.80	67.24	80.78	181.37	-13.66	-0.83	20.14
दक्षिण पूर्व मध्य	7.39	6.02	4.24	7.97	8.26	-18.54	-29.57	87.97	3.64
दक्षिण पश्चिम	3.30	4.98	4.16	1.30	5.28	50.91	-16.47	-68.75	306.15
पश्चिमी	60.52	15.07	22.27	41.26	47.68	-75.10	47.78	85.27	15.56

परिशिष्ट 3.8 (क) मांग वसूलीयोग्य खाते के तहत संचयी बकाया का दर्शाने वाला विवरण									
(₹ करोड़ में)									
पश्चिम मध्य	1.87	0.18	0.92	5.19	6.72	-90.37	411.11	102.86	85.45
जोड़	216.89	187.43	185.76	217.16	256.61	-13.58	-0.89	16.90	18.17
भारतीय रेल	216.89	187.43	185.76	217.16	256.61				

परिशिष्ट 3.8 (बी) 2013-14 के लिए आदि शेष से निकाली गई मांग वसूली खाते के अन्तर्गत संचयी शेष दर्शाने वाला विवरण मुद्रित विनियोजन लेखों के अनुसार (पैरा 3.3.1.6 देखें)

रेलवे	वर्ष के 31 मार्च पर अधिशेष				बकाया			
	जैसा 2012-13 के तुलन पत्र में दर्शाया गया शेष	लेखों के अनुसार मौजूदा आंकड़े			31.03.2014 तक शेष	तुलन पत्र के अनुसार	जैसा रेलवे द्वारा रिपोर्ट किया गया	अन्तर
	आदि/शेष	डेबिट	क्रेडिट	निवल				
मध्य	26.88	88.45	91.64	-3.19	23.69	23.69	19.52	4.17
पूर्व	2.15	9.09	8.55	0.54	2.69	2.69	3.07	-0.38
पूर्व मध्य	7.31	4.99	7.56	-2.58	4.73	4.73	4.74	-0.01
पूर्व तटीय	0.39	1.98	2.02	-0.03	0.36	0.36	0.35	0.01
उत्तर	37.00	162.89	162.01	0.88	37.88	37.88	37.89	-0.01
उत्तर मध्य	-0.59	11.88	8.93	2.95	2.36	2.36	-3.88	6.24
पूर्वोत्तर	8.67	2.69	1.55	1.14	9.81	9.81	10.60	-0.79
पूर्वोत्तर सीमांत	5.50	0.00	-3.72	3.72	9.22	9.22	9.22	0.00
उत्तर पश्चिमी	1.00	16.36	10.41	5.94	6.94	6.94	6.95	0.00
दक्षिण	3.47	17.22	13.40	3.83	7.30	7.30	7.28	0.02
दक्षिण मध्य	2.42	13.35	12.85	0.49	2.91	2.91	2.13	0.78
दक्षिण पूर्व	67.24	44.30	30.77	13.54	80.78	80.78	81.31	-0.53

परिशिष्ट 3.8 (बी) 2013-14 के लिए आदि शेष से निकाली गई मांग वसूली खाते के अन्तर्गत संचयी शेष दर्शाने वाला विवरण मुद्रित विनियोजन लेखों के अनुसार

दक्षिण पूर्व मध्य	7.97	0.00	-0.29	0.29	8.26	8.26	8.25	0.01
दक्षिण पश्चिमी	1.30	10.86	6.88	3.98	5.28	5.28	5.64	-0.36
पश्चिमी	41.26	46.67	40.25	6.42	47.68	47.68	43.28	4.40
पश्चिम मध्य	5.19	21.16	19.63	1.53	6.72	6.72	7.90	-1.18
कुल जोड़	217.16	451.89	412.44	39.45	256.61	256.61	244.25	12.36

परिशिष्ट 3.9 2013-14 के दौरान बिल प्राप्तियों के अन्तर्गत उपार्जित उठाए और वसूले गए बिलों को दर्शाने वाला विवरण
(पैरा सं. 3.3.1.6 (iv))

(₹ करोड़ में)												
रेलवे	सभी मर्दों के लिए उपार्जित बिलों राशि		वर्ष 2013-14 के दौरान उठाए गए सभी मर्दों के लिए बिलों की राशि		वर्ष 2012-14 के दौरान उगाही गई सभी मर्दों के लिए बिलों की राशि		वर्ष 2013-14 के दौरान बट्टे खाते में डाले गए सभी मर्दों के लिए बिलों की राशि		दौरान वर्ष 2013-14 के दौरान सभी मर्दों के लिए बकाया बिलों की राशि		विवाद मुकदमों के तहत मामलों की संख्या	विवाद का कारण
	पुराना	चालू	पुराना	चालू	पुराना	चालू	पुराना	चालू	पुराना	चालू		
मध्य	20.97	4.99	0.00	68.06	3.56	65.34	0.00	0.00	17.49	0.03	1	न्यायिक मामले (केवल चयनित डिविज़न)
पूर्व	0.20	81.26	0.20	81.26	0.46	55.48	0.00	0.00	0.20	25.32		(कुल जोन)
पूर्व मध्य	71.13	21.23	71.13	21.23	3.35	10.27	0.00	0.00	67.78	10.96		(कुल जोन)
पूर्वी तटीय	0.00	21.51	0.00	21.51	3.16	20.46	0.00	0.00	3.44	1.05		(केवल चयनित डिविज़न)
उत्तर	0.98	8.42	0.98	8.42	0.54	6.88	0.00	0.00	0.44	1.54	3	निधियों की अनुपलब्धता केवल चयनित डिविज़न
उत्तर मध्य	5.75	34.31	1.83	34.31	1.39	31.00	0.00	0.00	4.36	3.31		
उत्तर पूर्वी	11.38	12.86	11.38	12.86	3.14	3.02	0.00	0.00	8.24	9.84	37	₹ 6.45 करोड़ पूर्वव्यापी प्रभाव से दरों का पुनरीक्षा
पूर्वोत्तर सीमांत	2.26	3.60	2.26	3.60	1.21	2.67	0.00	0.00	1.07	2.22	4	पार्टियों द्वारा भुगतान न करना और विवादित मामले

परिशिष्ट 3.9 (जारी) 2013-14 के दौरान प्राप्य बिलों के अन्तर्गत उपार्जित उठाए और वसूली किए गए बिलों को दर्शाने वाला विवरण

												(₹ करोड़ में)
दक्षिण पूर्व	22.32	14.66	22.32	14.66	14.74	7.97	0.00	0.00	7.58	6.69	6	रेलवे द्वारा तौलने के रियायत बिल में अंतराल (2) संयुक्त खोज निरीक्षण रिपोर्ट की अस्वीकार्यता (3) उपयुक्त एग्रीमेंट का अभाव (4) बिक्री रीलीज़ आदेश मूल्य पर बिवाद (5) भारत के सालिसिटर जनरल का संरक्षण लेना (6) बीसीसीएलद्वारा ईंजन के प्रयोग के लिए वार्टवाल पर व्यय करना जिसे ईंजन किराया प्रभागों से समायोजित किया जाएगा (कुल जोन)
दक्षिण पूर्व मध्य	25.42	24.06	25.42	24.06	4.33	13.22	0.00	0.00	21.08	10.84	10	रेलवे द्वारा कोयला कम्पनियों के वेमेंट रीबेट बिलों को रोकने के कारण मै. एसईसीएल एवं एमसीएल ने साईडिंगों को बंद करने, विवादित मजदूरी

परिशिष्ट 3.9 (जारी) 2013-14 के दौरान प्राप्य बिलों के अन्तर्गत उपार्जित उठाए और वसूली किए गए बिलों को दर्शाने वाला विवरण

(₹ करोड़ में)												
पश्चिम	7.26	100.65	0.00	100.65	2.45	98.35	0.00	0.00	4.81	2.30	10	3 मामलों में पार्टी ने विवादित भू दरों और 1 मामले में उपलब्ध कम निधियों के कारण भुगतान नहीं किया। छः मामलों में मामले न्यायधीन है (केवल चयनित डिविज़न)
पश्चिम मध्य	1.07	7.54	---	7.54	0.16	7.14	शून्य	शून्य	0.91	0.40	4	(i) साइडिंग 1985 में बंद हो गई (ii) मामला एम्यूनेशन डिपो/ बीटीई के साथ (कुल जोन)
जोड़	262.71	931.57	156.79	1044.83	82.90	944.11	0.00	0.00	188.26	99.59	104	
			1201.62		1027.01				287.85			

परिशिष्ट 3.10 वित्तीय वर्ष के दौरान देय परन्तु भुगतान ना किये गए/अन्तिम बहियों में लेखांकित ना किये गए भुगतान योग्य बिलों को दर्शाता विवरण (2013-14) (संदर्भ पैरा सं. 3.3.2.1 (iii))

(₹ करोड़ में)											
रेलवे	औसत राशि	ठेकेदार बिल (निर्माण)		भण्डार बिल	बिजली बिल	पानी बिल	दूरभाष बिल	बकाया ठेका बिल	स्टाफ का ओटी बिल	स्टाफ का टीए बिल	विविध
		आन एकाउन्ट	अन्तिम								
मध्य	0.00			0.60		0.20	0.02				
पूर्वी										0.20	
पूर्व तटीय	39.11	9.40		19.00				0.26	6.67	3.78	
उत्तर		0.32	0.01		0.02						0.02
उत्तर मध्य				0.05							
उत्तर पूर्वी	13.58	2.33	8.12	2.60						0.53	
पूर्वोत्तर सीमांत		13.99	10.33	0.49	0.46					0.97	
उत्तर पश्चिमी	0.06	2.86	0.45	16.44	0.07						11.92
दक्षिण		0.94	1.04								
दक्षिण मध्य			20.85	5.29					0.52		11.56
दक्षिण पूर्वी				0.24					0.82	1.39	
दक्षिण पश्चिमी				12.89							
पश्चिमी		3.58	0.68	0.19							
पश्चिम मध्य		0.12	0.05	0.66							
सीएलडब्ल्यू			0.16	55.39							
आरडब्ल्यूएफ/येल्लहॉका		0.30		1.28	7.38	0.27	0.02	0.51			

परिशिष्ट 3.10 वित्तीय वर्ष के दौरान देय परन्तु भुगतान ना किये गए/अन्तिम बहियों में लेखांकित ना किये गए भुगतान योग्य बिलो को दर्शाता
विवरण

(₹ करोड़ में)											
डीएलडब्ल्यू			0.88	28.39							
मेट्रो/कोलकाता		3.05	2.07	5.08							
जोड़	52.75	36.89	44.64	148.59	7.93	0.47	0.04	0.77	8.01	6.87	23.50
उप-जोड़		81.53		148.59	47.58						
कुल जोड़	277.70										

परिशिष्ट 3.11-5 वर्षों के लिए विविध अग्रिम राजस्व के अन्तर्गत संचयी शेषों को दर्शाता विवरण (संदर्भ पैरा सं. 3.3.2.2 (ii))									
(₹ करोड़ में)									
रेलवे	वर्ष के 31 मार्च को शेष					पिछले वर्ष से प्रतिशत वृद्धि			
	2010	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
मध्य	52.29	62.41	78.36	72.34	57.65	19.35	25.56	-7.68	-20.31
पूर्वी	32.57	41.75	51.67	60.59	73.57	28.19	23.76	17.26	21.42
पूर्व मध्य	58.90	59.25	46.21	55.68	-21.17	0.59	-22.01	20.49	-138.02
पूर्व तटीय	51.49	67.69	77.17	81.76	100.97	31.46	14.01	5.95	23.50
उत्तर	94.53	286.55	322.23	317.08	295.27	203.13	12.45	-1.60	-6.88
उत्तर मध्य	70.09	66.19	73.33	74.35	75.49	-5.56	10.79	1.39	1.53
उत्तर पूर्वी	39.08	26.86	30.97	32.85	47.72	-31.27	15.30	6.07	45.27
पूर्वोत्तर सीमांत	6.55	10.79	29.78	31.82	14.65	64.73	176.00	106.85	-53.96
उत्तर पश्चिमी	17.84	20.40	27.98	37.64	35.21	14.35	37.16	34.52	-6.46
दक्षिण	187.35	200.49	256.99	236.57	186.97	7.01	28.18	-7.95	-20.97
दक्षिण मध्य	143.47	180.31	177.68	228.06	264.83	25.68	-1.46	28.35	16.12
दक्षिण पूर्वी	64.76	80.24	58.67	73.61	78.18	23.90	-26.88	25.46	6.21
दक्षिण पूर्व मध्य	18.63	31.60	35.41	38.12	47.76	69.62	12.06	7.65	25.29
दक्षिण पश्चिमी	18.39	30.03	38.80	54.86	69.17	63.30	29.20	41.39	26.08
पश्चिमी	45.87	63.56	92.49	106.17	106.32	38.57	45.52	14.79	0.14
पश्चिम मध्य	27.99	52.37	64.34	79.19	90.40	87.10	22.86	22.83	13.14

परिशिष्ट 3.11-5 वर्षों के लिए विविध अग्रिम राजस्व के अन्तर्गत संचयी शेषों को दर्शाता विवरण									
								(₹ करोड़ में)	
जोड़	929.80	1280.49	1462.08	1580.69	1522.99	37.72	14.18	8.11	-3.65
सभी भारतीय रेल	929.80	1280.49	1462.08	1580.72	1520.54				

परिशिष्ट 3.12 पिछले वर्ष (2012-13) से पहले की अवधि से संबंधित एमएआर के अन्तर्गत बकाया कुल शेष के घटकों को दर्शाता विवरण
(संदर्भ पैरा सं. 3.3.2.2. (iii))

(₹ करोड़ में)										
रेलवे	बकाया डेबिट शेष	की कमी के कारण समायोजन की प्रतीक्षा करते मद्द			के साथ अग्रिम		राज्य विद्युत बोर्ड के पास जमा	विविध मद्द	क्रेडिट	
		स्वीकृति	पर्याप्त विवरण तथा आंबटन	संवधित वाउचर	स्टाफ	निजी तथा सार्वजनिक पक्ष			संबंधित वाउचरों की कमी	अन्य विविध
मध्य	63.31	0.00	0.00	4.60	4.70	0.00	0.02	53.99	0.01	0.00
पूर्वी	38.18	16.12		5.46	0.00	0.00	0.00	16.60	0.89	4.68
पूर्व मध्य	121.51		118.99	0.97	0.00	0.00	0.00	1.55	75.30	0.00
पूर्व तटीय	51.63	11.97		0.13	0.57	36.68	0.25	2.03	0.00	0.24
उत्तर	7.55	-39.27	-175.38	2.64	5.55	0.00	0.00	214.01	0.00	0.00
उत्तर मध्य	123.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	123.14	49.81	0.00
उत्तर पूर्वी	14.54	0.00	0.00	0.15	0.00	0.00	0.00	14.39	0.00	3.23
पूर्वोत्तर सीमांत	29.81	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	29.81	0.00	0.00
उत्तर पश्चिमी	20.50	0.00	0.00	0.00	12.68	0.00	0.00	7.82	0.00	0.00
दक्षिण	174.82	10.85	3.30	0.00	3.87	6.20	102.94	47.66	0.96	45.00
दक्षिण मध्य	102.82	0.00	0.00	0.00	1.29	1.27	48.57	51.69	0.00	11.66
दक्षिण पूर्वी	-30.24	0.00	0.00	0.00	8.17	30.74	1.17	-70.32	0.00	0.27
दक्षिण पूर्व मध्य	19.88	0.00	9.12	0.00	3.18	0.02	6.70	0.86	0.00	0.00
दक्षिण पश्चिमी	12.61	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	12.61	0.00	0.19

परिशिष्ट 3.12 पिछले वर्ष (2012-13) से पहले की अवधि से संबंधित एमएआर के अन्तर्गत बकाया कुल शेष के घटकों को दर्शाता विवरण										
(₹ करोड़ में)										
पश्चिमी	87.30	0.00	0.00	0.00	0.00	40.78	0.00	46.52	0.00	0.00
पश्चिम मध्य	65.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	65.06	0.00	0.00	0.00
जोड़	902.42	-0.33	-43.97	13.95	40.01	115.69	224.71	552.36	126.97	65.27
उप-जोड़			-30.35			155.70	224.71	552.36		192.24
सभी भारतीय रेलें	710.18									

परिशिष्ट 3.13 पिछले वर्ष 2009-10 से 2013-14 पहले की अवधि से संबंधित एमएआर के तहत बकाया में वृद्धि को दर्शाता विवरण
(संदर्भ पैरा सं. 3.3.2.2 (iv))

रेलवे	स्वीकृति, पर्याप्त विवरण तथा आवंटन एवं संबंधित वाउचरों की कमी के कारण समायोजन की प्रतीक्षा करते मद						स्टाफ तथा निजी पक्षों के पास अग्रिम			राज्य विद्युत बोर्ड के पास जमा			विविध मद							
	2009-10			2013-14			अंतर	2009-10	2013-14	अंतर	2009-10	2013-14	अंतर	2009-10			2013-14			अंतर
	डेबिट	क्रेडिट	नियल	डेबिट	क्रेडिट	नियल		डेबिट	डेबिट		डेबिट	डेबिट		डेबिट	क्रेडिट	नियल	डेबिट	क्रेडिट	नियल	
मध्य	1.94		1.94	4.60	0.01	4.59	2.65	2.80	4.70	1.90		0.02	0.02	1.90		1.90	53.99	0.00	53.99	52.09
पूर्व	6.16		6.16	21.58	0.89	20.69	14.53	0.01	0.00	-0.01		0.00	0.00	10.39	0.12	10.27	16.60	4.68	11.92	1.65
पूर्व मध्य	56.73	39.97	16.76	119.96	75.30	44.66	27.90	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.39		0.39	1.55	0.00	1.55	1.16
पूर्व तटीय	1.91	1.23	0.68	12.10	0.00	12.10	11.42	19.73	37.25	17.52	32.05	0.25	-31.80	17.72	14.10	3.62	2.03	0.24	1.79	-1.83
उत्तर	59.44		59.44	-212.01	0.00	-212.01	-271.45	0.00	5.55	5.55		0.00	0.00	35.51		35.51	214.01	0.00	214.01	178.50
उत्तर मध्य	0.00		0.00	0.00	49.81	-49.81	-49.81	40.20	0.00	-40.20		0.00	0.00	25.59	25.58	0.01	123.14	0.00	123.14	123.13
उत्तर पूर्वी	2.89		2.89	0.15	0.00	0.15	-2.74	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	4.14	1.32	2.82	14.39	3.23	11.16	8.34
पूर्वोत्तर सीमांत	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	3.58		3.58	29.81	0.00	29.81	26.23
उत्तर पश्चिमी	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	12.68	12.68		0.00	0.00	8.91		8.91	7.82	0.00	7.82	-1.09
दक्षिण	8.57		8.57	14.15	0.96	13.19	4.62	4.43	10.07	5.64	74.57	102.94	28.37	7.96	11.16	-3.20	47.66	45.00	2.66	5.86
दक्षिण मध्य	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.53	2.56	1.03	68.41	48.57	-19.84	24.51	2.09	22.42	51.69	11.66	40.03	17.61
दक्षिण पूर्वी	22.72		22.72	0.00	0.00	0.00	-22.72	0.00	38.91	38.91	6.44	1.17	-5.27	9.99	0.05	9.94	-70.32	0.27	-70.59	-80.53

परिशिष्ट 3.13 पिछले वर्ष 2009-10 से 2013-14 पहले की अवधि से संबंधित एमएआर के तहत बकाया में वृद्धि को दर्शाता विवरण

दक्षिण पूर्व मध्य	0.72		0.72	9.12	0.00	9.12	8.40	0.00	3.20	3.20		6.70	6.70	20.75		20.75	0.86	0.00	0.86	-19.89
दक्षिण पश्चिमी	0.01		0.01	0.00	0.00	0.00	-0.01	0.19	0.00	-0.19	3.32	0.00	-3.32	7.29	1.13	6.16	12.61	0.19	12.42	6.26
पश्चिमी	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8.91	40.78	31.87		0.00	0.00	4.94		4.94	46.52	0.00	46.52	41.58
पश्चिम मध्य	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.25	65.06	63.81	2.17		2.17	0.00	0.00	0.00	-2.17
जोड़	161.09	41.20	119.89	-30.35	126.97	-157.32	-277.21	77.80	155.70	77.90	186.04	224.71	38.67	185.74	55.55	130.19	552.36	65.27	487.09	356.90

परिशिष्ट 3.14 पूर्व वर्ष (2012-13) से पहले की अवधि से संबंधित क्रय उचंत के अंतर्गत डेबिट शेष का विवरण (संदर्भ पैरा 3.3.3.2.क (iii))									
(₹ करोड़ में)									
रेलवे	बकाया डेबिट शेष	प्राप्त डेबिट को लिंक करने में विफलता	प्राप्त सामग्री के लिये क्रेडिट की गैर-प्राप्ति	लापता वैगनों की लागत	किया गया अग्रिम भुगतान	अस्वीकृत सामग्री	अन्य विविधमद	सबसे पुराने मद का वर्ष	कारण
मध्य	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00		
पूर्व	2028.11	0.25	2026.76	0.00	0.00	0.04	1.06	1999-2000	
पूर्व मध्य	3.03	0.00	0.00	0.00	3.03	0.00	0.00	2004	उपलब्ध नहीं
पूर्व तटीय	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
उत्तर	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	उपलब्ध नहीं	
उत्तर मध्य	2790.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2790.40		
पूर्वोत्तर	3.89	0.00	0.00	0.00	0.00	0.08	3.81	1999-00	अन्यरेलवे को 3.78 का ऋण
पूर्वोत्तर सीमांत	35.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	35.60	2011-12	प्राप्त सामग्री के लिये क्रेडिट की गैर-प्राप्ति और प्राप्त डेबिट को लिंक करने में विफलता के कारण
उत्तर पश्चिम	107.48	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	107.48	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
दक्षिणी	0.13	0.00	0.00	0.00	0.13	0.00	0.00	1990-91	
दक्षिण मध्य	23.61	23.61	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
दक्षिण पूर्व	6.96	0.00	4.53	0.00	0.00	0.00	2.43	2011-12	एनए

परिशिष्ट 3.14 पूर्व वर्ष (2012-13) से पहले की अवधि से संबंधित क्रय उचंत के अंतर्गत डेबिट शेष का विवरण									
(₹ करोड़ में)									
दक्षिण पूर्व मध्य	3.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.31	2009-10	प्रणाली में मिलान में विफलता के कारण डाटा मे छोटी सी असमानता के कारण
दक्षिण पश्चिमी	0.79	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.79	उपलब्ध नहीं	
पश्चिमी	4.30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.30		अन्य रेलवे से 4.30 ऋण
दक्षिण मध्य	7.92	7.92	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2005-06	
सीएलडब्ल्यू	10.37	0.72	8.84	0.00	0.81	0.00	0.00		
आरडब्ल्यूएफ	23.93	23.93	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2003	डिस्पैच विवरण जो विक्री जारी नोट में उपलब्ध नहीं है के लिये डेबिट और क्रेडिट को लिंक करने में कठिनाई के कारण
डीएमडब्ल्यू	3.92	0.00	2.10	0.00	1.24	0.58	0.00	1986	अस्वीकृत सामग्री अधिकतर फर्म बंद हो चुकी है।
डीएलडब्ल्यू	19.69	0.00	19.69	0.00	0.00	0.00	0.00		

परिशिष्ट 3.14 पूर्व वर्ष (2012-13) से पहले की अवधि से संबंधित क्रय उचंत के अंतर्गत डेबिट शेष का विवरण									
(₹ करोड़ में)									
आईसीएफ	1.46	0.00	0.00	0.00	1.40	0.00	0.06	1989-90	समीक्षाधीन मद जिसके लिये अग्रिम भुगतान किया गया और सामग्री के कम अवतरण के प्रति रेलवे बोर्ड से दावे का अनुरोध
आरसीएफ/कपूरथला	0.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.87	0.00	2010	अग्रिम भुगतान किया गया लेकिन सामग्री अस्वीकृत हुई।
कुल	5076.02	56.43	2061.92	0	6.61	1.82	2949.24		

परिशिष्ट 3.15 पूर्व वर्ष (2012-13) से पहले की अवधि से संबंधित क्रय उचंत के अंतर्गत क्रेडिट शेष का विवरण
(संदर्भ पैरा सं. 3.3.3.2.ख)

								(₹ करोड़ में)
रेलवे	बकाया क्रेडिट शेष	उचित वाउचर आदि के लिये संबंधित डेबिट को लिंक करने में विफलता	लापता/डाइवर्टेड वेगनों की लागत	डेबिट की गैर प्राप्ति	माल प्राप्त लेकिन भुगतान नहीं किया गया	अन्य विविध मद	सबसे पुराने मद का वर्ष	कारण
मध्य	7.04	0	0	0.27	6.08	0.69		
पूर्व	2029.56	0.59	0	0	2026.90	2.07	2010-11	कुल के मिलान नहीं
पूर्व मध्य	2.02	0	0	0	2.02	0		उपलब्ध नहीं
पूर्व तटीय	0	0	0	0	0	0		
उत्तर	-37.52	0	0	0	0	-37.52		उपलब्ध नहीं
उत्तर मध्य	2706.84	0	0	0	0	2706.84		
उत्तर पूर्व	3.04	2.63	0	0	0	0.41	1999-00	
पूर्वोत्तर सीमांत	30.09	0	0	0	0	30.09	2012-13	संबंधित डेबिट को लिंक करने में विफलता के कारण
उत्तर पश्चिमी	62.27	0	0	0	0	62.27		उपलब्ध नहीं
दक्षिणी	-3.79	0	-3.79	0	0	0	2008-09	
दक्षिण मध्य	23.70	23.70	0	0	0	0	2003-04	
दक्षिण पूर्व	6.81	0	0	4.56	2.25	0	2011-12	

परिशिष्ट 3.15 पूर्व वर्ष (2012-13) से पहले की अवधि से संबंधित क्रय उचंत के अंतर्गत क्रेडिट शेष का विवरण

								(₹ करोड़ में)
दक्षिण पूर्व मध्य	5.27	0	0	0	0	5.27	2008-09	बाहरी रेलवे से डेबिट प्राप्त नहीं हुये
दक्षिण पश्चिमी	0.74	0	0	0	0	0.74	उपलब्ध नहीं	
पश्चिमी	33.63	0	0	33.63	0	0		
दक्षिण मध्य	44.11	44.11	0	0	0	0	2003-04	
सीएलडब्ल्यू	10.12	9.36	0	0	0	0.76		
आरडब्ल्यूएफ	47.22	0	0	47.22	0	0	2003	अन्य रेलों से संबंधित डेबिट की गैर प्राप्ति के कारण
डीएमडब्ल्यू	9.64	0	0	0	1.98	7.66	2000-01	माल प्राप्त लेकिन भुगतान नहीं किया गया आदि
डीएलडब्ल्यू	23.95	23.95	0	0	0	0		
आईसीएफ	12.75	0	0	12.74	0	0.01	2010-11	टीसी/अनुसूची/बिल प्राप्त नहीं हुये और राशि समीक्षाधीन
आरसीएफ/कपूरथला	9.20	9.20	0	0	0	0	2010	वसूल किये निर्णीत हजाने की गैर समायोजन
कुल	5026.69	113.54	-3.79	98.42	2039.23	2779.29		

परिशिष्ट 3.16 2013-14 के अंत में कार्यशाला निर्माण उद्योग के अंतर्गत बकाया डेबिट शेष का विवरण
(संदर्भ पैरा सं. 3.3.3.5 (vii))

(₹ करोड़ में)								
रेलवे	बकाया डेबिट शेष	बिना जमा राशि या कम जमा राशि के बाहरी लोगों के लिये किये गये कार्य से संबंधित शेष	अनुचित स्वीकृति के कारण बकाया शेष	अनुचित कार्यादेश के कारण बकाया शेष	लागत की पूर्वप्रभावी संशोधन के कारण डेबिट की गैर-स्वीकृति	अपर्याप्त शेष	स्वीकृति प्रतीक्षित पुराने मद	सबसे पुराने मद का वर्ष
मध्य	6.87							2013-14
पूर्व	34.28	24.35					स्टोर से क्रेडिट प्रतीक्षित ₹ 9.93 करोड़	
पूर्व मध्य	161.64							
पूर्व तटीय	0.81							
उत्तर	94.23				0.12		1.14 करोड़ 1967-93 और ₹1.57 करोड़ 2009-10	
उत्तर मध्य	4.55							2013-14
उत्तर पूर्व	87.64	4.51	0.99					1995
पूर्वोत्तर सीमांत	38.35						38.35	2010-11
उत्तर पश्चिमी	10.17	4.44			5.73			नवम्बर 08
दक्षिणी	52.81							

परिशिष्ट 3.16 2013-14 के अंत में कार्यशाला निर्माण उचंत के अंतर्गत बकाया डेबिट शेष का विवरण

(₹ करोड़ में)

दक्षिण मध्य	9.27							वर्तमान
दक्षिण पूर्व	94.78							उपलब्ध नहीं
दक्षिण पूर्व मध्य	12.07				4.79		7.28	2013-14
दक्षिण पश्चिमी	14.03							
पश्चिमी	16.98				6.75			2013-14
पश्चिम मध्य	5.24							चालू
सीएलडब्ल्यू	1.85						1.85	2004-05
आरडब्ल्यूएफ	174.26							
डीएमडब्ल्यू	71.23							
डीएलडब्ल्यू	251.85						0.32	2009
आईसीएफ	156.78	59.33						
आरसीएफ/कपूरथला	80.36							2011
जोड़	1380.05	92.63	0.99	0.00	17.39	0.00	47.80	

परिशिष्ट 3:17 31 मार्च, 2010 से 31 मार्च 2014 तक, आरआईबी और चेक तथा बिलों के अंतर्गत शेषों के ब्यौरें
(संदर्भ पैरा सं. 3.3.4.1 और पैरा सं. 3.3.4.2)

(₹ करोड़ में)

रेलवे	बैंकों में विप्रेषण					चेक एवं बिल				
	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
मध्य	-209.85	36.51	50.29	19.46	31.15	560.48	530.49	579.32	547.64	35.12
पूर्व	76.63	59.91	138.32	244.46	208.40	-5.19	98.80	33.61	110.98	136.12
पूर्व मध्य	-33.54	-107.60	-93.33	-28.53	-32.00	-231.91	-317.91	287.35	447.20	605.09
पूर्व तटीय	-67.90	-88.80	-81.68	-45.98	-106.58	69.78	92.28	84.25	42.39	91.10
उत्तर	312.18	-67.04	366.50	327.50	386.42	526.55	340.86	304.42	245.03	537.06
उत्तर मध्य	-4.25	-4.53	-6.51	-24.56	-14.20	49.10	72.87	104.76	45.29	96.39
पूर्वोत्तर	159.25	159.77	152.31	157.66	166.65	22.71	32.59	55.99	47.86	119.40
पूर्वोत्तर सीमांत	-645.04	-570.17	-86.45	-52.97	-111.48	751.57	904.13	227.49	223.57	218.21
उत्तर पश्चिम	-39.53	-21.35	-20.24	-19.94	-18.20	-115.15	-110.72	-110.37	-115.34	-92.43
दक्षिणी	-114.13	-51.94	-26.76	-8.28	-111.17	143.14	216.32	133.28	-8.13	124.71
दक्षिण मध्य	57.48	55.10	83.96	114.82	122.46	189.85	288.15	202.63	307.01	340.51
दक्षिण पूर्व	49.47	-3.88	18.95	300.96	258.43	100.65	60.35	60.41	97.70	114.13
दक्षिण पूर्व मध्य	-53.98	25.94	-7.10	-18.25	-20.94	20.33	22.86	-13.87	-8.48	11.96
दक्षिण पश्चिम	-522.88	-95.99	-79.67	-72.36	-89.89	135.25	120.05	117.11	80.88	98.78
पश्चिमी	43.95	55.47	114.56	58.17	41.66	291.97	254.88	231.13	225.13	254.63

परिशिष्ट 3:17 31 मार्च, 2010 से 31 मार्च 2014 तक, आरआईबी और चेक तथा बिलों के अंतर्गत शेषों के ब्याँ										
	(₹ करोड़ में)									
पश्चिम मध्य	23.29	41.33	26.51	26.85	42.01	64.84	78.79	63.81	30.27	101.76
सीएलडब्ल्यू	-0.65	-0.43	0.09	0.69	-0.26	6.52	0.88	2.16	9.28	4.72
आरडब्ल्यूएफ	-0.01	-0.05	0.12	0.01	0.00	4.67	18.00	4.60	4.50	5.59
डीएलडब्ल्यू	-0.52	-11.69	-0.29	-0.20	-0.30	1.55	1.59	45.46	-11.31	-12.31
डीएमडब्ल्यू	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.03	7.24	4.57	1.93	1.87
आईसीएफ	-1.11	-18.41	-5.45	-0.52	0.87	49.48	10.73	5.55	10.11	4.90
आरसीएफ/कपूरथला	-0.53	-0.65	-0.25	-0.23	-0.10	12.47	17.55	0.14	23.22	27.24
आरई	0.78	0.77	6.50	10.78	-14.36	2.18	0.50	2.42	10.90	41.96
कोफमो	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	16.45	3.20	12.66	2.67	1.68
मेट्रो कोलकाता	-1.28	-2.94	-4.24	-1.28	0.03	14.15	13.43	29.09	18.39	24.59
एमटीपी/एनडीएलएस	-0.01	-0.01	-0.01	-0.01	-0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
एमटीपी/चेन्नई	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.98	2.42	1.23	31.37	1.80
जोड़	-972.18	-610.68	546.13	988.25	738.59	2690.45	2760.33	2469.20	2420.06	2894.58

परिशिष्ट 3.18 31 मार्च 2010 से 31 मार्च 2014 तक पीएओ उचंत के अंतर्गत शेषों के ब्यौरें
(संदर्भ पैरा सं. 3.3.5)

(₹ करोड़ में)

रेलवे	पीएओ उचंत					पिछले वर्षों में प्रतिशतता वृद्धि			
	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
मध्य	-0.99	-2.54	-3.38	-3.33	-3.06	157	33	-1	-8
पूर्व	4.80	7.34	7.38	7.37	41.39	53	1	0	462
पूर्व मध्य	8.59	12.42	8.24	9.71	10.79	45	-34	18	11
पूर्व तटीय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0
उत्तर	62.31	59.05	64.47	75.35	47.36	-5	9	17	-37
उत्तर मध्य	6.14	4.72	4.72	7.80	8.72	-23	0	65	12
पूर्वोत्तर	3.55	2.64	2.36	2.06	4.08	-26	-11	-13	98
पूर्वोत्तर सीमांत	84.02	72.41	19.74	1.82	29.74	59	73	-91	1534
उत्तर पश्चिम	14.09	7.07	16.97	18.79	29.43	-50	140	11	57
दक्षिणी	10.44	17.27	18.59	51.54	41.56	65	8	177	-19
दक्षिण मध्य	0.94	1.63	3.03	8.40	8.86	73	86	177	5
दक्षिण पूर्व	-2.06	-1.21	-102.68	-103.84	0.00	-41	8386	1	-100
दक्षिण पूर्व मध्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0
दक्षिण पश्चिम	3.88	50.05	5.55	5.58	4.59	0	-89	1	-18
पश्चिमी	8.34	9.54	11.20	22.14	15.99	14	17	98	-28
पश्चिम मध्य	6.31	19.44	14.00	19.89	14.81	208	-28	42	-26
सीएलडब्ल्यू	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0

परिशिष्ट 3.18 31 मार्च 2010 से 31 मार्च 2014 तक पीएओ उचत के अंतर्गत शेषों के ब्यौरें									
									(₹ करोड़ में)
आरडब्ल्यूएफ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0
डीएलडब्ल्यू	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0
डीएमडब्ल्यू	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0
आईसीएफ	0.09	0.12	0.13	0.09	0.00	33	8	-31	-100
आरसीएफ/कपूरथला	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0
आरई	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0
कोफमो	0.04	0.03	0.05	0.08	0.01	-25	67	60	-88
मेट्रो कोलकाता	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0
एमटीपी/चेन्नई	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0
एमटीपी/दिल्ली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0
जोड़	210.49	259.98	70.37	123.45	254.27				

परिशिष्ट – 2.1 विनियोजन लेखें 2013-14
(पैराग्राफ सं. 2.1 देखें)

(₹ इकाइयों में)

अनुदान/विनियोजन की संख्या और नाम	मूल अनुदान/विनियोजन	अनुपूरक	अन्तिम अनुदान/विनियोजन	वास्तविक व्यय	आधिक्य (+)/बचत (-)	
1	राजस्व- रेजवे बोर्ड					
	दत्तमत	2540100000	0	2540100000	2488487669	-51612331
2	राजस्व-विविध व्यय (सामान्य)					
	प्रभारित	21100000	14000000	35100000	35100000	0
	दत्तमत	8988900000	0	8988900000	8529834993	-459065007
3	राजस्व- कार्यचालन खर्च- सामान्य अधीक्षण और सेवाएं					
	प्रभारित	0	5031000	5031000	8878888	3847888
	दत्तमत	59204311000	0	59204311000	56436640194	-2767670806
4	राजस्व- कार्यचालन खर्च- रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत एवं अनुरक्षण					
	प्रभारित	3331000	12764000	16095000	23441216	7346216
	दत्तमत	94778428000	0	94778428000	91696218690	-3082209310
5	राजस्व- कार्यचालन खर्च-मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण					
	प्रभारित	0	0	0	476961	476961
	दत्तमत	43970493000	0	43970493000	44644666342	674173342
6	राजस्व- कार्यचालन खर्च - कैरिजों और वैगनों की मरम्मत और अनुरक्षण					
	प्रभारित	200000	0	200000	871243	671243
	दत्तमत	102332360000	0	102332360000	103306411236	974051236
7	राजस्व- कार्यचालन खर्च - संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण					

	प्रभारित	0	61000	61000	61385	385
	दत्तमत	54500421000	0	54500421000	54062462888	-437958112
8	राजस्व-कार्यचालन खर्चे - प्रचालन खर्चे - चल स्टॉक और उपस्कर					
	प्रभारित	0	1156000	1156000	5152570	3996570
	दत्तमत	84879826000	2043691000	86923517000	87974455905	1050938905
9	राजस्व-कार्यचालन व्यय-प्रचालन व्यय - यातायात					
	प्रभारित		375000	375000	30794596	30419596
	दत्तमत	171739514000	0	171739514000	167850702699	-3888811301
10	राजस्व-कार्यचालन व्यय-प्रचालन व्यय - ईंधन					
	प्रभारित	1376000	612464000	613840000	789223182	175383182
	दत्तमत	264740963000	20565678000	285306641000	292142150268	6835509268
11	राजस्व-कार्यचालन व्यय-स्टाफ कल्याण और सुख सुविधाए					
	प्रभारित	0	225000	225000	397553	172553
	दत्तमत	48166870000		48166870000	45052875993	-3113994007
12	राजस्व-कार्यचालन व्यय-विविध कार्यचालन व्यय					
	प्रभारित	2120169000	0	2120169000	1019629536	-1100539464
	दत्तमत	48890076000	0	48890076000	41943608154	-6946467846
13	राजस्व-कार्यचालन व्यय भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ					
	प्रभारित	4950000	857000	5807000	7445105	1638105
	दत्तमत	226264726000	21706586000	247971312000	255295650190	7324338190
14	राजस्व-निधियों में विनियोजन-मूल्यहास आरक्षित निधि					
	विकास निधि, पेंशन निधि, पूंजीगत निधि, ऋण सेवा निधि					

	दत्तमत	426618000000	0	426618000000	365054045902	-61563954098
15	सामान्य राजस्व को लाभांश सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण की अदायगी और अधिक पूँजीगत का शोधन					
	दत्तमत	62492000000	15906700000	78398700000	80086661789	1687961789
16	परिसंपत्तियां, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन -ओपेन लाइन वर्क्स राजस्व					
	प्रभारित	0	0	0	0	0
	दत्तमत	600000000		600000000	276697866	-323302134
	परिसम्पत्तिया-अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन-अन्य व्यय-पूँजी					
	प्रभारित	873000000	627000000	1500000000	1621562239	121562239
	दत्तमत	686187578000	10000007000	696187585000	704484400639	8296815639
	परिसम्पत्तियां-अधिग्रहण-निर्माण और प्रतिस्थापन-अन्य व्यय-रेलवे सुरक्षा-निधि					
	प्रभारित	3000000	0	3000000	1729949	-1270051
	दत्तमत	19997000000	20000	19997020000	19861389342	-135630658
	परिसम्पत्तियां-अधिग्रहण-निर्माण और प्रतिस्थापन-अन्य व्यय-रेलवे निधियां					
	प्रभारित	35050000	0	35050000	43288422	8238422
	दत्तमत	162498450000	3000	162498453000	114612057389	-47886395611
	सकल योग					
	प्रभारित	3062176000	1273933000	4336109000	3588052845	-748056155
	दत्तमत	2569390016000	70222685000	2639612701000	2535799418148	-103813282852
	सकल योग	2572452192000	71496618000	2643948810000	2539387470993	-104561339007

परिशिष्ट 2.2 – अनुदान लेखा (अनुदान सं. 3 से 13) का अनुदान वार रेलवे वार सारांश
(संदर्भ पैरा 2.5)

(₹ हजार में)

अनुदान सं.	रेलवे यूनिट	दत्तमत (वी)/ प्रभारित (सी)	मूल (ओ)	पूरक (एस)	अवशिष्ट	अंतिम अनुदान (एफ)	वास्तविक व्यय (ए)	अंतर (ए-एफ)	निवल अंतर (ए-ओ-एस)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	म.रे.	वी	4626077	0	-257421	4368656	4383170	14514	-242907
3	पू.रे.	वी	5815700	0	170800	5986500	5888309	-98191	72609
3	पू.म.	वी	3128000	0	398000	3526000	3165798	-360202	37798
3	पू.त.	वी	1709300	0	38416	1747716	1732479	-15237	23179
3	उ.रे.	वी	6142400	0	124500	6266900	6175692	-91208	33292
3	उ.म.	वी	2751480	0	15015	2766495	2618627	-147868	-132853
3	उ.पू.	वी	3337200	0	-184730	3152470	3034334	-118136	-302866
3	उ.सी.	वी	3469300	0	-198552	3270748	3273050	2302	-196250
3	उ.प.	वी	2870000	0	-238499	2631501	2656542	25041	-213458
3	द.रे.	वी	4940200	0	-130298	4809902	4767735	-42167	-172465
3	द.म.	वी	4317940	0	-234192	4083748	3879359	-204389	-438581
3	द.पू.	वी	4930900	0	-223500	4707400	4618868	-88532	-312032
3	द.पू.म.	वी	1808900	0	-98733	1710167	1790753	80586	-18147
3	द.प.	वी	1753600	0	-31988	1721612	1655570	-66042	-98030
3	प.रे.	वी	5065400	0	-562100	4503300	4528969	25669	-536431
3	प.म.	वी	2361414	0	-164095	2197319	2099098	-98221	-262316
3	मेट्रो	वी	176500	0	-4303	172197	168287	-3910	-8213
4	म.रे.	वी	7535505	0	-195594	7339911	7594086	254175	58581
4	पू.रे.	वी	4905069	0	-1169	4903900	4932943	29043	27874
4	पू.म.	वी	5173674	0	458126	5631800	5611011	-20789	437337
4	पू.त.	वी	4284550	0	238349	4522899	4688902	166003	404352
4	उ.रे.	वी	10926550	0	-746230	10180320	10197243	16923	-729307
4	उ.म.	वी	6362770	0	-588931	5773839	5895652	121813	-467118
4	उ.पू.	वी	4189977	0	-449789	3740188	3627134	-113054	-562843
4	उ.सी.	वी	6834300	0	-647319	6186981	6173797	-13184	-660503
4	उ.प.	वी	4359391	0	-447704	3911687	3970568	58881	-388823
4	द.रे.	वी	5937600	0	-2472	5935128	5925694	-9434	-11906
4	द.म.	वी	9345901	0	-444779	8901122	8854056	-47066	-491845
4	द.पू.	वी	5388319	0	-183000	5205319	5198366	-6953	-189953
4	द.पू.म.	वी	2967100	0	-11859	2955241	3125474	170233	158374
4	द.प.	वी	3021480	0	34113	3055593	3046814	-8779	25334
4	प.रे.	वी	8117192	0	-506531	7610661	7635801	25140	-481391
4	प.म.	वी	5145050	0	-104750	5040300	4982408	-57892	-162642

4	मेट्रो	वी	284000	0	-43286	240714	236270	-4444	-47730
5	म.रे.	वी	3849024	0	-123800	3725224	4026369	301145	177345
5	पू.रे.	वी	3618394	0	-114670	3503724	3475428	-28296	-142966
5	पू.म.	वी	2309050	0	268005	2577055	2673710	96655	364660
5	पू.त.	वी	1573905	0	52091	1625996	1794241	168245	220336
5	उ.रे.	वी	5801188	0	-154116	5647072	5471953	-175119	-329235
5	उ.म.	वी	2254034	0	-23556	2230478	2079862	-150616	-174172
5	उ.प.रेलवे	वी	1243700	0	29512	1273212	1286896	13684	43196
5	उ.सी.रेलवे	वी	1600200	0	100813	1701013	1653564	-47449	53364
5	उ.प.	वी	1113180	0	-37880	1075300	1186581	111281	73401
5	द.रे.	वी	3222300	0	25000	3247300	3280998	33698	58698
5	द.म.रेलवे	वी	4287802	0	-120778	4167024	4219129	52105	-68673
5	द.पू.रेलवे	वी	3101100	0	229300	3330400	3454818	124418	353718
5	द.पू.म.	वी	1372451	0	-86566	1285885	1371220	85335	-1231
5	द.प.	वी	1740427	0	-134544	1605883	1653418	47535	-87009
5	प.रे.	वी	2887512	0	90488	2978000	3095756	117756	208244
5	प.म.	वी	3996226	0	-64800	3931426	3920723	-10703	-75503
6	म.रे.	वी	9900312	0	-425394	9474918	9619791	144873	-280521
6	पू.रे.	वी	12213109	0	1029	12214138	12676265	462127	463156
6	पू.म.	वी	5820500	0	584300	6404800	6627201	222401	806701
6	पू.त.	वी	3495153	0	61793	3556946	3944262	387316	449109
6	उ.रे.	वी	13220718	0	-738872	12481846	12912189	430343	-308529
6	उ.म.	वी	2593964	0	-54148	2539816	3140404	600588	546440
6	उ.पू.	वी	3522044	0	-34025	3488019	3550352	62333	28308
6	उ.सी.	वी	5015300	0	-192101	4823199	4814572	-8627	-200728
6	उ.प.	वी	3800858	0	-388518	3412340	3383623	-28717	-417235
6	द.रे.	वी	8502100	0	-52100	8450000	8287871	-162129	-214229
6	द.म.	वी	7327601	0	53273	7380874	7397870	16996	70269
6	द.पू.	वी	8075800	0	-270200	7805600	8141177	335577	65377
6	द.पू.म.	वी	2895416	0	-98716	2796700	2784949	-11751	-110467
6	द.प.	वी	3727346	0	33449	3760795	3662653	-98142	-64693
6	प.रे.	वी	8827900	0	135400	8963300	8964932	1632	137032
6	प.म.	वी	3006639	0	-83603	2923036	3045771	122735	39132
6	मेट्रो	वी	387600	0	-47180	340420	352528	12108	-35072
7	म.रे.	वी	4722443	0	-248591	4473852	4715037	241185	-7406
7	पू.रे.	वी	4789474	0	-214857	4574617	4487893	-86724	-301581
7	पू.म.	वी	3797588	0	699512	4497100	4329217	-167883	531629
7	पू.त.	वी	2108097	0	101242	2209339	2183091	-26248	74994
7	उ.रे.	वी	5859172	0	-97000	5762172	5788084	25912	-71088
7	उ.म.	वी	3940762	0	-162645	3778117	3975167	197050	34405
7	उ.पू.	वी	2117475	0	-214249	1903226	1878652	-24574	-238823

7	उ.सी.	वी	2439600	0	-76283	2363317	2248879	-114438	-190721
7	उ.प.	वी	1957367	0	-199590	1757777	1842688	84911	-114679
7	द.रे.	वी	3789400	0	48700	3838100	3777085	-61015	-12315
7	द.म.	वी	4648875	0	-226211	4422664	4409470	-13194	-239405
7	द.पू.	वी	3173200	0	32300	3205500	3305116	99616	131916
7	द.पू.म.	वी	1713455	0	-33655	1679800	1704125	24325	-9330
7	द.प.	वी	1293900	0	-115627	1178273	1049829	-128444	-244071
7	प.रे.	वी	4699400	0	344539	5043939	4969598	-74341	270198
7	प.म.	वी	3025713	0	-14586	3011127	3041653	30526	15940
7	मेट्रो	वी	424500	0	-31681	392819	356878	-35941	-67622
8	म.रे.	वी	8490500	100655	0	8591155	8548743	-42412	-42412
8	पू.रे.	वी	7308277	112618	-10008	7410887	7400108	-10779	-20787
8	पू.म.	वी	5874721	655979	45400	6576100	6669845	93745	139145
8	पू.त.	वी	3370505	139123	318612	3828240	4029382	201142	519754
8	उ.रे.	वी	10741605	113900	440	10855945	11073554	217609	218049
8	उ.म.	वी	4745441	0	-90315	4655126	4590809	-64317	-154632
8	उ.पू.	वी	2742685	0	-123575	2619110	2567479	-51631	-175206
8	उ.सी.	वी	2942100	12900	20000	2975000	2932472	-42528	-22528
8	उ.प.	वी	3190134	100074	94698	3384906	3448132	63226	157924
8	द.रे.	वी	5477000	167374	20000	5664374	5658717	-5657	14343
8	द.म.	वी	6057269	239262	9475	6306006	6305043	-963	8512
8	द.पू.	वी	5488100	278772	30000	5796872	6094962	298090	328090
8	द.पू.म.	वी	3888902	0	-18959	3869943	3995681	125738	106779
8	द.प.	वी	2394100	93443	8813	2496356	2616719	120363	129176
8	प.रे.	वी	7550100	0	-261200	7288900	7411404	122504	-138696
8	प.म.	वी	4055990	29591	1596	4087177	4104703	17526	19122
8	मेट्रो	वी	562397	0	-44977	517420	526703	9283	-35694
9	म.रे.	वी	14342500	0	-82700	14259800	13990470	-269330	-352030
9	पू.रे.	वी	10591800	0	-1992200	8599600	8100238	-499362	-2491562
9	पू.म.	वी	16321200	0	-1029096	15292104	15358441	66337	-962759
9	पू.त.	वी	8864875	0	1450219	10315094	10483827	168733	1618952
9	उ.रे.	वी	21617793	0	269900	21887693	22413192	525499	795399
9	उ.म.	वी	12197700	0	1967044	14164744	14452468	287724	2254768
9	उ.पू.	वी	5874700	0	30091	5904791	5832616	-72175	-42084
9	उ.सी.	वी	5355700	0	-1144064	4211636	4135887	-75749	-1219813
9	उ.प.	वी	6327200	0	-121405	6205795	6261786	55991	-65414
9	द.रे.	वी	10897300	0	-609347	10287953	9958222	-329731	-939078
9	द.म.	वी	14338847	0	-283380	14055467	14183736	128269	-155111
9	द.पू.	वी	6462900	0	439239	6902139	5992462	-909677	-470438
9	द.पू.म.	वी	10437550	0	-6550	10431000	11435585	1004585	998035
9	द.प.	वी	5731949	0	53860	5785809	5886999	101190	155050

9	प.रे.	वी	14310200	0	-2012131	12298069	12406673	108604	-1903527
9	प.म.	वी	7754000	0	-399427	7354573	6662305	-692268	-1091695
9	मेट्रो	वी	313300	0	-9142	304158	295796	-8362	-17504
10	म.रे.	वी	26802800	495100	0	27297900	26971751	-326149	-326149
10	पू.रे.	वी	12883112	1164900	0	14048012	14010721	-37291	-37291
10	पू.म.	वी	16063400	715600	0	16779000	17034971	255971	255971
10	पू.त.	वी	14046412	1109069	5855	15161336	15766861	605525	611380
10	उ.रे.	वी	27905600	3254900	0	31160500	31351687	191187	191187
10	उ.म.	वी	16653054	0	-18767	16634287	16836622	202335	183568
10	उ.पू.	वी	9553680	1823458	-206320	11170818	10464145	-706673	-912993
10	उ.सी.	वी	10855824	1402000	0	12257824	13450961	1193137	1193137
10	उ.प.	वी	11478700	3004500	50000	14533200	17264529	2731329	2781329
10	द.रे.	वी	15545600	1503200	0	17048800	17785186	736386	736386
10	द.म.	वी	28551150	1969280	1778035	32298465	32388262	89797	1867832
10	द.पू.	वी	12077500	821200	0	12898700	12945834	47134	47134
10	द.पू.म.	वी	8176050	216400	456	8392906	9697857	1304951	1305407
10	द.प.	वी	11587660	1601571	0	13189231	13771174	581943	581943
10	प.रे.	वी	27099721	0	-1591359	25508362	25371135	-137227	-1728586
10	प.म.	वी	14983600	1484500	69200	16537300	16649262	111962	181162
10	मेट्रो	वी	477100	0	-87100	390000	381192	-8808	-95908
11	म.रे.	वी	3980900	0	-266000	3714900	3866404	151504	-114496
11	पू.रे.	वी	3795290	0	-319190	3476100	3398164	-77936	-397126
11	पू.म.	वी	1850300	0	200400	2050700	1995581	-55119	145281
11	पू.त.	वी	1701518	0	-28296	1673222	1748410	75188	46892
11	उ.रे.	वी	6261200	0	-532400	5728800	5514734	-214066	-746466
11	उ.म.	वी	1944100	0	-84104	1859996	1814490	-45506	-129610
11	उ.पू.	वी	2243003	0	-252284	1990719	1970359	-20360	-272644
11	उ.सी.	वी	3408100	0	-136814	3271286	3268659	-2627	-139441
11	उ.प.	वी	1760000	0	-125319	1634681	1701121	66440	-58879
11	द.रे.	वी	3939800	0	-151600	3788200	3686936	-101264	-252864
11	द.म.	वी	4666750	0	-439402	4227348	4223419	-3929	-443331
11	द.पू.	वी	3314000	0	-111800	3202200	3131850	-70350	-182150
11	द.पू.म.	वी	1622300	0	-62500	1559800	1592885	33085	-29415
11	द.प.	वी	1550100	0	-143046	1407054	1363899	-43155	-186201
11	प.रे.	वी	4087800	0	-235525	3852275	3931083	78808	-156717
11	प.म.	वी	1939509	0	-156700	1782809	1773632	-9177	-165877
11	मेट्रो	वी	1022200	0	-30362	71838	71250	-588	-30950
12	म.रे.	वी	4158048	0	-129992	4028056	3907655	-120401	-250393
12	पू.रे.	वी	4913762	0	207562	5121324	5059836	-61488	146074
12	पू.म.	वी	3105450	0	-302300	2803150	1131591	-1671559	-1973859
12	पू.त.	वी	1772346	0	-281210	1491136	1431907	-59229	-340439

12	उ.रे.	वी	9627988	0	-648205	8979783	7490544	-1489239	-2137444
12	उ.म.	वी	2768491	0	-151594	2616897	2636955	20058	-131536
12	उ.पू.	वी	2162540	0	-118345	2044195	1892598	-151597	-269942
12	उ.सी.	वी	2329000	0	219562	2548562	2371039	-177523	42039
12	उ.प.	वी	1373416	0	-134744	1238672	1393168	154496	19752
12	द.रे.	वी	2871200	0	-453231	2417969	2400062	-17907	-471138
12	द.म.	वी	3628195	0	-46610	3581585	3501647	-79938	-126548
12	द.पू.	वी	3004247	0	-274744	2729503	2500047	-229456	-504200
12	द.पू.म.	वी	718900	0	-118900	600000	879860	279860	160960
12	द.प.	वी	1535650	0	-146213	1389437	1425523	36086	-110127
12	प.रे.	वी	3585950	0	40213	3626163	2840584	-785579	-745366
12	प.म.	वी	1188293	0	-201143	987150	898904	-88246	-289389
12	मेट्रो	वी	146600	0	7137	153737	181688	27951	35088
13	पू.रे.	वी	29435200	1004500	0	30439700	30259102	-180598	-180598
13	पू.म.	वी	11295000	6046130	715670	18056800	18005689	-51111	664559
13	पू.त.	वी	4768486	367195	-2000	5133681	5617545	483672	481672
13	उ.रे.	वी	18765650	2358794	-284767	20839677	22891224	2051547	1766780
13	उ.म.	वी	29117370	802530	15797	29935697	30835559	899862	915659
13	उ.पू.	वी	3725170	448000	-171665	4001505	4630501	628996	457331
13	उ.सी.	वी	7550000	883400	0	8433400	8942221	508821	508821
13	उ.प.	वी	11668900	631100	0	12300000	13256383	956383	956383
13	द.रे.	वी	22429400	1648100	43235	24120735	25108145	987410	1030645
13	द.म.	वी	18176600	3043269	0	21219869	21202836	-17032	-17032
13	द.पू.	वी	9443250	549882	1700	9994832	10201788	206956	208656
13	द.पू.म.	वी	4948200	224800	0	5173000	4972921	-200078	-200078
13	द.प.	वी	6979000	165735	1617	7146352	6997481	-148869	-147252
13	प.रे.	वी	13785100	277251	-527630	13534721	13856016	314788	-212842
13	प.म.	वी	9348400	912200	0	10260600	10688653	428053	428053
13	मेट्रो	वी	168600	0	2769	171369	185024	13645	16414
13	सीएल डब्ल्यू	वी	514100	0	120600	634700	594092	-40608	79992
13	डीएलडब्ल्यू	वी	329200	0	0	329200	314757	-14443	-14443
13	आईसीएफ	वी	505300	0	-53300	452000	460115	8115	-45185
13	आरडब्ल्यू एफ	वी	72800	0	580	73380	72844	-536	44
13	डीएमडब्ल्यू	वी	58000	0	2642	60642	59511	-1131	1511
13	आरसीएफ	वी	118000	0	35460	153460	155513	2053	37513
13	आईआर आईएसईटी	वी	49200	0	2570	51770	51770	0	2570
13	आरएससी आई/	वी	6100	0	3900	10000	10194	194	4094

	बीआरसी								
13	ऑडिट	वी	249300	0	90320	339620	274327	-71326	18994

टिप्पणी:- ऋणात्मक चिह्न अम्यर्पण (कों. सं. 5) या बचत (कों. सं. 8 और 9) को निर्दिष्ट करता है।

परिशिष्ट 3.1 भारतीय रेलवे के लेखों में दर्शाये गये मुख्य और लघु शीर्षों की सूची (संदर्भ पैरा सं. 3.2)				
मुख्य शीर्ष	विवरण	लघु शीर्ष	भारतीय रेलवे की तुलन पत्र में प्रदर्शित	
			देयताएं	परिसंपत्तियां
1002	भारतीय रेलवे - वाणिज्यिक लाईनें राजस्व प्राप्तियां	04. उचंत 101. यातायात लेखा		3 (बी) (i)
		वसूली योग्य मांगें		3 (बी) (ii)
3002	भारतीय रेलवे-रेलवे वाणिज्यिक लाईनें - कार्यचालन खर्चे	13. उचंत 101. देय मांगें 700.विविध अग्रिम (एमएआर)	2 (सी)	3-(सी)
5002	भारतीय रेलवे पर पूंजीगत व्यय	15. इन्वेंटरी 101.निर्माण उचंत (डब्ल्यूएमएस) 700.विविध अग्रिम (एमएसी) 799. स्टोर उचंत	1-ब्लॉक लेखा भाग I पूंजीगत विवरण	1-ब्लॉक लेखा भाग I पूंजीगत विवरण
8658/ 8660	उचंत लेखे	101. पीएओ उचंत 117. रिजर्व बैंक से लेन-देन	2-(बी)-(xvi) 2-(बी)-xii)	
8670	चैक और बिल	108. रेलवे चैक	2(बी)-(xiv)	
8677	बैंक में विप्रेषण	103. रेलवे	2-(बी)-(xiii)	

परिशिष्ट 3.2 (संदर्भ पैरा 3.3.1.1)

यातायात लेखे (उचंत)

यातायात लेखे कहे जाने वाले उचंत लेखे महीने जिससे वे संबंधित हैं, से संबंधित यातायात आय की रिकार्डिंग और वसूली प्रगति की निगरानी के उद्देश्य से सरकारी लेखे और वाणिज्यिक लेखे के बीच संयोजक लेखे के रूप में अनुरक्षित किया जाता है। सभी आय हेतु लेखे को डेबिट किया जाता है और ऐसी आय की सभी वसूलियों को क्रेडिट किया जाता है। अधिशेष गैर-वसूली वाली आय दर्शाता है और तुलन-पत्र की परिसंपत्ति वाले भाग में दर्शाया जाता है।

स्टेशन से उदभूत टिकटों की बिक्री, वस्तुओं की दुलाई आदि से रेलवे की आय

स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर आय की प्राप्ति का लेखा-जोखा रखने और संग्रहण तथा इन आय को बैंक में रेल के खाते में जमा करने हेतु उत्तरदायी है।

महीने की समाप्ति पर स्टेशन मास्टर कोचिंग ट्रेफिक और वस्तुओं के लिए स्टेशन के नाम से अलग-अलग तुलन पत्र तथा सभी प्राप्तियों और भुगतान हेतु एक व्यक्तिगत लेखा बनाता है।

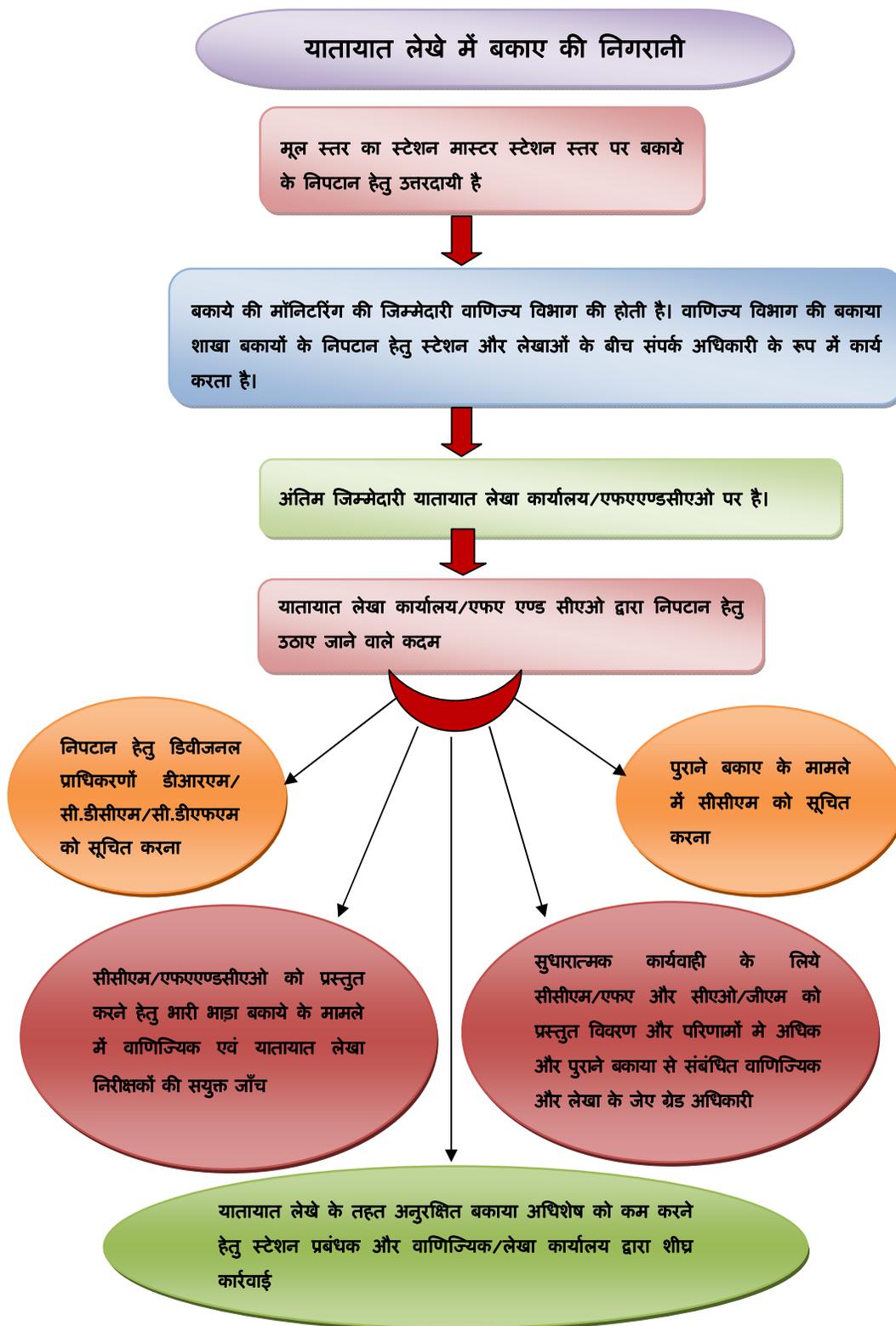
डेबिट भाग में मर्दों से आय जिसके लिए स्टेशन मास्टर उत्तरदायी है, दर्शाया जाता है। क्रेडिट भाग में स्टेशन द्वारा बैंक/कार्यालय में प्रेषित सम्पूर्ण राशि दर्शाई जाती है। संग्रहीत और प्रेषित राशि के बीच अंतर समाप्ति अधिशेष के रूप में दर्शाई जाती है और स्टेशन बकाया के रूप में जानी जाती है जो यातायात लेखा (उचंत) बनाता है।

स्टेशन मास्टर प्रत्येक माह यातायात लेखा कार्यालय को बकाए का नकद और बकाए की सूची के बदले में बैंक चालान या वाउचर के साथ तुलन-पत्र भेजता है।

यातायात लेखा कार्यालय भी स्टेशनों द्वारा नकदी के बदले में भेजे गए वाउचरों की वसूली पर नजर रखने के लिए तुलन पत्र बनाता है। यातायात लेखा कार्यालय संबंधित विभाग अर्थात् रक्षा, डाक इत्यादि के प्रति बकाए की वसूली बिल एवं माँगी गई बिल के बीच अंतर के बिल की माँग करता है। यह भी यातायात लेखे (उचंत) का भाग बनाता है।

सभी स्टेशनों के तुलन पत्र और लेखा कार्यालयों के तुलन पत्र की प्राप्ति पर यातायात लेखा कार्यालय 'यातायात लेखे' के रूप में जोन हेतु महीने की समाप्ति पर सभी स्टेशनों के बकाया की एक समेकित सूची तैयार करता है और एफए एण्ड सीएओ (टी) इसे रेलवे बोर्ड के कार्यकारी निदेशक (वित्त) को भेजता है।

परिशिष्ट 3.2 (जारी)



परिशिष्ट 3.2(क) (संदर्भ पैरा 3.3.1.1)

स्टेशन बकाया

महीने के अंत में स्टेशन मास्टर कोचिंग यातायात और माल यातायात हेतु अलग-अलग सभी प्रप्तियों और भुगतानों का एक व्यक्तिगत लेखा तैयार करता है जिसे स्टेशन तुलन पत्र कहा जाता है।

तुलन पत्र की डेबिट साईड पर उन सभी अर्जनों के मदों को दर्शाया जाता है जिसके संग्रहण के लिए स्टेशन मास्टर जिम्मेदार होता है।

तुलन पत्र की क्रेडिट साईड पर बैंक या रेलवे कैश आफिस या अन्य विशिष्ट वाऊचर में स्टेशन मास्टर द्वारा जमा की गई सारी राशि दर्शाई जाती है जिसके द्वारा स्टेशन मास्टर अपनी देयता को पूरा करता है।

संग्रहित राशि और जमा की गई राशि के बीच अंतर अर्थात् महीने की समाप्ति पर लेखे में अधिशेष संग्रहित न की गई राशि को दर्शाता है जिसके लिए स्टेशन मास्टर जिम्मेदार होता है और समाप्ति अधिशेष के रूप में क्रेडिट साईड में दर्शाया जाता है और उसे स्टेशन बकाया कहा जाता है।

माल (मालभाड़े) के परिवहन पर प्रभारों को अभी भी संग्रहित किया जाना है जिनकी सुपुर्दगी पार्टी द्वारा माल को नहीं लिया गया उदाहरणतः माल भाड़े की बड़ी राशि देय हो जाती है जब बिजली घर कोयला वैगनों की सुपुर्दगी नहीं लेते।

भाड़े/मालभाड़े या दस्तावेजों में गलत लेखाकारण से प्रभारीकरण में गलतियों के कारण स्टेशन के प्रति लेखों/लेखापरीक्षा द्वारा उठाये गये डेबिट (त्रुटि पत्र)

- त्रुटियां स्वीकृत डेबिट बन जाते हैं यदि स्टेशन द्वारा स्वीकृत किया जाये (स्वीकृत डेबिट)
- त्रुटियां अस्वीकृत हो जाती हैं यदि वे विवादास्पद हैं या स्टेशन द्वारा आपत्ति की गई है (आपत्ति किये गये डेबिट)।

जमीन किराये के रूप में उदग्रहित प्रभार जब खेप को रेलवे प्रांगण से नियत अवधि में निकास नहीं किया जाता (घाट शुल्क)।

अवरोधन हेतु उदग्रहित प्रभार जब वैगनों को नियत अवधि में अयमुक्त नहीं किया जाता (विलंब शुल्क)।

शब्दावली

शब्द	विवरण
भारतीय रेल के -17 क्षेत्र	मध्य रेलवे (सीआर), पूर्व रेलवे (ईआर), पूर्व मध्य रेलवे (ईसीआर), पूर्व तटीय रेलवे (ईसीओआर), उत्तर रेलवे (एनआर), उत्तर मध्य रेलवे (एनसीआर), पूर्वोत्तर रेलवे (एनईआर), पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (एनएफआर/एनईएफआर), उत्तर पश्चिम रेलवे (एनडब्ल्यूआर), दक्षिण रेलवे (एसआर), दक्षिण मध्य रेलवे (एससीआर), दक्षिण-पूर्व रेलवे (एसईआर), दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (एसईसीआर), दक्षिण पश्चिम रेलवे (एसडब्ल्यूआर), पश्चिम रेलवे (डब्ल्यूआर), पश्चिम मध्य रेलवे (डब्ल्यूसीआर), मेट्रो रेलवे, कोलकत्ता (एमआर)
7-रेलवे उत्पादन यूनिट	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू), चितरंजन, डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू), वाराणसी; इंटिग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ), चेन्नई; रेल कोच फैक्ट्री (आरसीएफ), कपूरथला; रेल व्हील फैक्ट्री (आरडब्ल्यूएफ), येलहंका; डीजल लोको मोडर्नाइजेशन वर्क्स (डीएमडब्ल्यू) पटियाला, रेल कोच फैक्टरी रायबरेली
औसत दूरी	यात्री या माल ढुलाई के टन की औसत ढुलाई
शाखा लाइन	केवल एक छोर पर मुख्य लाइनों से जुड़े ब्रॉड गेज और मीटर गेज और सभी मीटर गेज लाइनें
ब्रॉड गेज	यह एक रेल गेज (1,676 मिमी) आमतौर पर माल यातायात की आवाजाही के लिए भारत में इस्तेमाल किया जाता है।
प्रभार्य पूंजी	रेलवे की पूंजी परिसम्पत्ति का अंकित मूल्य
चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर	वार्षिक चक्रवृद्धि के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए वर्षों की अवधि से अधिक विकास की दर

शब्द	विवरण
वसूली की मांग	भूमि और भवनों के किराया/पट्टा, ब्याज और साइडिंग आदि के अनुरक्षण प्रभारों के कारण उगाही न की गई उपार्जित वसूलीयोग्य अर्जन
लाभांश	‘वियुक्ति सम्मेलन’ के अंतर्गत भारतीय रेल (आईआर) को रेलवे सम्मेलन समिति (आरसीसी) द्वारा आवधिक रूप से निर्धारित दर पर भारत सरकार (जीओआई) द्वारा पूँजी अग्रिम पर सामान्य राजस्वों के लिए लाभांश अदा करना अपेक्षित है।
अतिरिक्त बजटीय संसाधन	सामान्य बजट सहायता और आंतरिक रूप से सृजित किए गए संसाधनों के अलावा आईआर के संसाधन
सकल धरेलू उत्पाद	अपने परिचालनों के माध्यम से रेलवे की प्राप्तियां
मीटर गेज	यह एक रेल गेज (1,000 मिमी) है जिसका अभी भी रेल यातायात की आवाजाही के लिए भारत के कुछ भागों में उपयोग किया जाता है।
लघु शीर्ष	सरकार की प्राप्तियां और व्यय को दर्ज करने के लिए वर्गीकरण संरचना
नैरो गेज	यह एक रेल गेज (762 या 610 मिमी) है जिसका अभी भी रेल यातायात की आवाजाही के लिए भारत के कुछ भागों में उपयोग किया जाता है।
राष्ट्रीय परियोजनाएं	राष्ट्रीय महत्व की परियोजनाओं की भारत सरकार से अतिरिक्त बजटीय समर्थन द्वारा निष्पादित किया जा रहा है।
निवल टन किलोमीटर (एनटीकेएम)	माल यातायात की माप की यूनिट जो एक किलोमीटर की दूरी से अधिक के लिए एक टन माल (परिवहन के लिए उपयोग किए गए वाहन के भार को छोड़कर लेकिन कोई पैकिंग के भार सहित) के परिवहन को दर्शाती है।

शब्द	विवरण
नई लाइने	नये रेलवे लिको/पहले से न विद्यमान लाइनों के निर्माण/बिछाना
परिचालन अनुपात	सकल आय के कार्यचालन व्यय (उचंत को छोड़कर लेकिन मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन सहित) का अनुपात
सामान्य कार्यचालन व्यय	प्रशासन, परिचालन, अनुरक्षण और मरम्मत मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए अंशदान पर व्यय
योजना व्यय	सृजन, अधिग्रहण, निर्माण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए उपगत व्यय
राजस्व व्यय	लाभांश अदायगी सहित दैनिक परिचालनों, रेलवे के अनुरक्षण के लिए उपगत व्यय
सामरिक लाइनें	रक्षा के अनुरोध पर निर्मित सामरिक महत्व की रेलवे लाइन
यातायात उचंत	रेलवे की वसूली न की गई परिचालनात्मक उपार्जन
अमितव्ययी शाखा लाइनें	शाखा लाइनें जहां उत्पादित राजस्व परिचालन लागत से कम हैं
कार्य बजट	निर्माण, अधिग्रहण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए तैयार किए गए अनुमान
मार्ग किलोमीटर	उनसे सम्बद्ध लाइनों अर्थात् एकल लाइन, दोहरी लाइन आदि की संख्या का ध्यान किए बिना रेलवे के दो स्थानों के बीच की दूरी
कुल कार्यचालन व्यय	साधारण कार्यचालन व्यय और मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन

शब्द	विवरण
स्टाफ उत्पादकता	यह प्रति हजार कर्मचारियों (एनटीकेएम के रूप में) संभाले गये यातायात की मात्रा के रूप में मापा जाता है।
पूँजी उत्पादन अनुपात	उत्पादन के एक यूनिट उत्पादन यातायात के लिए नियोजित पूँजी की राशि (कुल एनटीकेएमएस में यातायात) राशि
निवल अधिशेष	सामान्य राजस्वों के लिए लाभांश की अदायगी के पश्चात सकल आय और कार्यचालन व्यय का अन्तर
अन्य कोचिंग आय	पार्सलों, लगेज और डाक घर मेल और खानपान आदि के परिवहन से आय
यात्री आय	रेल द्वारा यात्रियों को ले जाने से आय
माल भाड़ा आय	रेल द्वारा माल ढुलाई से आय