

अध्याय 3 लेखांकन में गलत वर्गीकरण और गलतियां और अनुवर्ती कार्रवाई

3.1 प्रस्तावना

भारतीय रेलवे का वित्तीय लेन-देन व्यापक रूप से राजस्व व्यय (नीति निर्माण और सेवाएँ, सामान्य कार्यकारी व्यय (ओडब्ल्यूई), निधि के विनियोजन और सामान्य राजस्व को देय लाभांश पूँजीगत व्यय (निर्माण कार्य व्यय) और आय के रूप वर्गीकृत है। प्रत्येक उप-मुख्य शीर्ष के लिये अलग सार के साथ उप-मुख्य शीर्ष में व्यय का वर्गीकरण नीचे तालिका में विस्तृत रूप से दिया गया है:

तालिका 3.1: राजस्व और पूँजीगत व्यय का वर्गीकरण

समूह	अनुदान संख्या	मांग की तालिका
राजस्व व्यय		
सभी रेलवे के लिये समान सेवाएँ और नीति निर्माण	1	रेलवे बोर्ड
	2	विविध व्यय (सामान्य)
सामान्य कार्यकारी व्यय		
सामान्य अधीक्षण और रेलवे में सेवाएँ	3	सामान्य अधीक्षण और रेलवे में सेवाएँ (सार ए)
मरम्मत और अनुरक्षण	4	स्थाई पथ और निर्माणकार्य की मरम्मत और अनुरक्षण (सार बी)
	5	मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण (सार सी)
	6	कैरिज एवं वैगन की मरम्मत और अनुरक्षण (सार डी)
	7	संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और अनुरक्षण (सार ई)
परिचालन	8	परिचालन व्यय - रोलिंग स्टॉक और उपकरण (सार एफ)
	9.	परिचालन व्यय - यातायात (सार जी)
	10.	परिचालन व्यय - ईंधन (सार एच)
स्टाफ कल्याण, विविध और सेवानिवृत्ति लाभ	11.	स्टाफ कल्याण और सुविधाएँ (सार जे)
	12	विविध कार्यकारी व्यय (सार के, एन)
	13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ (सार एल)

रेलवे निधि का विनियोजन	14.	निधि का विनियोजन (सार एम)
सामान्य राजस्व को लाभांश का भुगतान	15.	सामान्य राजस्व और अधिक पूंजीकरण के परिशोधन से लिये गये ऋण का भुगतान, सामान्य राजस्व को लाभांश।
पूंजीगत व्यय		
पूंजीगत और अन्य निर्माण कार्य व्यय	16.	परिसंपत्ति-अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापना

स्रोत: भारतीय रेल वित्तीय कोड खण्ड- II

पूंजीगत व्यय पूर्ण करने के लिये निधि के विभिन्न स्रोत पूंजी, मूल्याह्रास अनुरक्षित निधि (डीआरएफ), पूंजीगत निधि (सीएफ), विकास निधि (डीएफ) और रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ) हैं। वित्त के स्रोत के बावजूद, पूंजीगत व्यय मांग संख्या 16-परिसंपत्ति - अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापना के अंतर्गत बुक किया जाता है। पूंजीगत/निर्माणकार्य व्यय के वर्गीकरण हेतु 33 योजना शीर्ष हैं।

इसके अतिरिक्त, भविष्य निधि, भारतीय रेलवे जमा राशि, और पीएंडटी, रक्षा और राज्यों के साथ लेखा बैंक चैक और बिलों में प्रेषण जैसे कुछ ऋण, जमा राशि, उचंत और प्रेषण शीर्ष भी रेलवे की लेखा बहि में संचालित होते हैं।

रेलवे की आय प्रत्येक मुख्य शीर्ष के लिये अलग सार सहित तीन उप मुख्य शीर्षों के अंतर्गत वर्गीकृत होती है जैसा नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 3.2: आय का वर्गीकरण

सार	आय की प्रकृति
सार 'एक्स'	कोचिंग यातायात से आय
सार 'वाई'	माल गाड़ी यातायात से आय
सार 'जेड'	विविध अन्य आय

स्रोत: भारतीय रेलवे वित्तीय कोड (खण्ड II)

3.1.1 लेखांकन में गलत वर्गीकरण और गलतियों पर लोक लेखा समिति के अवलोकन

'गलत वर्गीकरण' लेखों के गलत शीर्ष के अंतर्गत वर्गीकृत आय या व्यय को संदर्भित करता है। लेखांकन की गलतियों में लेन-देन का गैर-लेखांकन, लेन-

देन का गलत लेखांकन, लेखे में विलम्बित समायोजन और लेखों के अनाधिकृत शीर्षों का संचालन आदि शामिल होता है।

लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपनी विभिन्न रिपोर्टों³⁵ में रेलवे के लेखों में आने वाली अनियमितताओं की अधिक संख्या पर अपनी चिन्ता व्यक्त की। पीएसी ने अपनी रिपोर्ट में निम्नलिखित देखा:

- गलत वर्गीकरण सिन्ड्रोम की प्रगतिशील रूप से समाप्ति के लिए रेलवे के बजटीय तंत्र को सुधारने की आवश्यकता है ताकि नीतिगत खामियों/कमियों से उबरा जा सके।
- असावधानी पूर्वक तरीके जिनमें लेखों का अनुरक्षण किया जाता है के दृष्टिगत रेल मंत्रालय (एमआर) को लेखा बहियों के उचित रख रखाव और अनुरक्षण सुनिश्चित करना चाहिए ताकि व्ययों के गलत वर्गीकरण/गलत बुकिंग का समय पर पता लग सके और तदनुसार उसका सुधार किया जा सके।
- रेल मंत्रालय को गलत वर्गीकरण के मामलों को कम करने के लिए इसे गंभीर रूप से सम्बोधित करने के लिए एक तंत्र बनाना चाहिए क्योंकि यह न केवल लेखाकरण प्रणाली में स्पष्ट अपर्याप्तताएं किन्तु लेखांकन अधिकारियों की ओर से भी स्पष्ट चूकें दर्शाती है।
- खामियों की गंभीरता (गलत वर्गीकरण, काल्पनिक समायोजन, बेमेल कार्यों की राशियों का समायोजन, क्रेडिटों का अनियमित समायोजन, डेबिटों का असमायोजन इत्यादि) तब अधिक स्पष्ट हो जाती हैं जब उन्हें उन समान चूकों के संदर्भ में देखा जाता है जो पूर्व में भी हुई थी।
- व्यय का निरन्तर गलत वर्गीकरण प्रणाली विफलता का सूचक है जो रेल मंत्रालय के व्यय के गलत वर्गीकरण जैसी मूलभूत त्रुटियों को समाप्त करने में विफलता दर्शाता है।
- मंत्रालय द्वारा न तो परिहार्य त्रुटियों के लिए उत्तरदायित्व निर्धारित करने के लिए कोई ठोस कार्रवाई की गई नहीं या परिभाषिक अनिश्चितता को सुधारने के लिए जिसके परिणामस्वरूप गलत वर्गीकरण हुआ।

³⁵ पीएसी की 20^{वीं} रिपोर्ट (2000-01), पीएसी की 31^{वीं} रिपोर्ट (2001-02), पीएसी की 35^{वीं} रिपोर्ट (2001-02), पीएसी की 45^{वीं} रिपोर्ट (2002-03), पीएसी की 15^{वीं} और 19^{वीं} रिपोर्ट (2014-15)।

- पीएसी ने ई-गवर्नेंस का इष्टतम उपायों करने पर बल दिया।
- रेल मंत्रालय को अपना आन्तरिक नियंत्रण तंत्र और सुदृढ़ बनाना चाहिए क्योंकि व्यय के गलत वर्गीकरण के काफी अधिक मामलों से अप्रभावी आन्तरिक नियंत्रण का पता चलता है जो लेखांकन और बजटिंग में प्रामाणिकता और पारदर्शिता के उद्देश्यों को निष्फल करता है।

3.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

समीक्षा का उद्देश्य निम्न का निर्धारण करना है:

- (i) रेलवे के लेखों में लगातार गलत वर्गीकरण की प्रकृति और प्रचलन और उनकी पुनरावृत्ति के कारण।
- (ii) रेलवे द्वारा लेखों में गलत वर्गीकरण और त्रुटियों को सुधारने के लिए की गई अनुवर्ती कार्रवाई और वित्तीय विवरणों और मुख्य संकेतकों पर त्रुटियों का सुधार न करने का प्रभाव।

3.1.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

अध्ययन में 2010-11 से 2014-15 की पांच वर्षों की अवधि कवर की गई है। इसमें अनुबन्ध जे में शामिल करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे और डिविजनल रेलवे मुख्यालयों सहित संबद्ध फील्ड यूनिटों में अनुरक्षित गलत वर्गीकरण और त्रुटियों के अभिलेखों की जांच शामिल हैं।

3.1.4 लेखापरीक्षा मानदण्ड

इस समीक्षा के लिए मानदण्ड प्रासंगिक नियमों और प्रावधानों और लेखा विभाग (भाग-I) के लिए भारतीय रेलवे संहिता, भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता- (खण्ड-I और खण्ड-II), रेलवे बोर्ड द्वारा जारी दिशानिर्देशों और आदेशों, पीएसी रिपोर्टों और रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई से लिए गए थे।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.2 पूर्व प्रवृत्ति

अर्जन और व्यय के लेखाकरण में गलत वर्गीकरण और अन्य महत्वपूर्ण त्रुटियों को प्रत्येक वित्तीय वर्ष के विनियोजन लेखों को अनुबन्ध जे³⁶ में

³⁶ गलत वर्गीकरण और अन्य त्रुटियों के महत्वपूर्ण विवरण

शामिल किया गया है। समीक्षावधि के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा लेखों में ₹ 3,548.95 करोड़ मूल्य के गलत वर्गीकरण और त्रुटियों के 560 मामलों के बारे में बताया गया था जिन्हें स्वीकार किया गया था और रेल मंत्रालय द्वारा 'अनुबन्ध जे' के रूप में प्रकाशित विस्तृत विनियोजन लेखा भाग-II में शामिल किया गया था। मामलों का वर्ष वार विवरण नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 3.3-गलत वर्गीकरण और त्रुटियों की वर्ष वार स्थिति

वर्ष	गलत वर्गीकरण		लेखों में त्रुटियाँ		कुल जोड़	
	मामलों की संख्या	राशि (₹ करोड़ में)	मामलों की संख्या	राशि (₹ करोड़ में)	मामलों की संख्या	राशि (₹ करोड़ में)
2010-11	48	54.03	40	328.75	88	382.78
2011-12	63	34.90	28	243.57	91	278.47
2012-13	79	45.89	66	999.29	145	1045.16
2013-14	80	47.98	81	875.45	161	923.43
2014-15	56	36.71	19	882.40	75	919.11
कुल	326	219.51	234	3329.44	560	3548.95

स्त्रोत- भाग-II विस्तृत विनियोजन लेखे-अनुबन्ध 'जे'

अभिलेखों की संवीक्षा से आगे पता चला कि ₹ 3,548.95 करोड़ के 560 मामलों में से ₹ 3,031.36 करोड़ की राशि के 426 मामलों छ: जेडआर³⁷ से संबंधित थे जिससे कि गलत वर्गीकरण की पुनरावृत्ति से बचने के लिए पर्याप्त प्रणाली के अभाव का पता चलता है। लेखों को तैयार करने में आए गलत वर्गीकरणों के मामलों का बड़ी संख्या पर पीएसी द्वारा समय समय पर गंभीर चिंता जताने के बावजूद रेल मंत्रालय प्रभावी रूप से गलत वर्गीकरण की समस्या को सामना नहीं कर सका है।

3.3 गलत वर्गीकरण की प्रकृति

विस्तृत रूप से, रेलवे के लेखों में व्यय के गलत वर्गीकरण और लेखाकरण में त्रुटियाँ निम्नलिखित प्रकार की हैं:

- बजट की संस्वीकृति के समय गलत वर्गीकरण।
- व्यय की बुकिंग करते समय गलत वर्गीकरण।
- वर्गीकरण की व्याख्या के संबंध में समझ में अन्तर।
- रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित लेखांकन वर्गीकरण में परिवर्तनों का कार्यान्वयन न करना।

³⁷ दमरे-138 मामले-₹290.52 करोड़, उरे-126 मामले-₹283.73 करोड़, दरे-64 मामले- ₹ 304.82 करोड़, उमरे-51 मामले-₹73.61 करोड़, दपरे-45 मामले-₹1,461.68 करोड़ और उसीरे-2 मामले-₹ 617.00 करोड़

v. अन्य विविध

3.3.1 बजट संस्वीकृति के समय गलत वर्गीकरण

भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता (खण्ड I) के पैरा 717 में प्रावधान है स्थायी रूप से ली गई भूमि चाहे वह पूंजी, विकास निधि या रेलवे राजस्व उद्देश्यों के लिए हो, को लागत पर ध्यान दिए बिना “पूंजी” पर प्रभारित किया जाना है।

दमरे और उरे में, भूमि अधिग्रहण के लिए निधियों का प्रावधान और आवंटन विकास निधि और पूंजीगत निधि के तहत किया जाता था जैसा नीचे विस्तृत वर्णन दिया गया है:

दक्षिण मध्य रेलवे: तिरुपति में भूमि अधिग्रहण (पिंक बुक-पीबी) (पीबी-522-2011-12 पीबी-539-2012-13 एवं पीबी-615-2013-14)

उत्तरी रेलवे: होलांबी में माल-भाडा टर्मिनल के विकास के लिए भूमि अधिग्रहण (पीबी-86-2014-15)

अभिलेखों की संवीक्षा से आगे पता चला कि वर्ष 2014-15 के अनुलग्नक-जी में भूमि अधिग्रहण के लिए व्यय को केवल “पूंजी” के तहत करने के बजाय निधियों के अन्य स्त्रातों के तहत बुक किया गया था। रेलवे वार विवरण नीचे तालिका में दर्शाया गया है:-

तालिका 3.4 -डीआरएफ,डीएफ एवं आरएसएफ के तहत भूमि लागत की रेलवे वार बुकिंग

रेलवे	डीआरएफ		डीएफ		आरएसएफ	
	योजना शीर्ष	राशि (₹ करोड़ में)	योजना शीर्ष	राशि (₹ करोड़ में)	योजना शीर्ष	राशि (₹ करोड़ में)
पूरे			1600	0.62		
पूमरे	3100	0.22				
दरे	3200	1.76	4100 & 5300	0.05	3000	0.02
दपरे			4200	0.03		
पमरे			1600	11.72		
कुल		1.98		12.42		0.02

भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता (खण्ड 1) के पैरा 711 में निर्धारित है कि यात्री और अन्य रेलवे प्रयोक्ताओं के लिए सुविधाओं, से संबंधित कार्यों, मौजूदा कार्यों में जोड़ों सहित नया मजदूरी कल्याण कार्य, नोट (2), (ए), (बी), (सी) में सूचियों में आने वाले मौजूदा कार्यों सहित परिचालनात्मक दक्षता के सुधार हेतु गैर लाभकारी कार्यों की लागत को विकास निधि में प्रभारित किया जाता है।

रेलवे के निर्माण कार्य, मशीनरी और रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम (पिंक बुक-2014-15) के माध्यम से संस्वीकृत मद वार कार्यों की नमूना जांच से पता चला कि वित्तीय संहिता (खण्ड 1) में प्रदत्त आवंटन नियमों का अनुपालन किए बिना समान प्रकृति के कार्यों के लिए विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे द्वारा भेजे गए प्रस्तावों पर निधियों के प्रावधान और आवंटन को वित्त के विभिन्न स्रोतों अर्थात् पूंजी, पूंजीगत निधि, मूल्यहास रिजर्व निधि और विकास निधि के तहत किया गया था। कुछ मामले **परिशिष्ट 3.1** में सारबद्ध हैं।

भारतीय रेलवे परियोजनाओं संस्वीकृतियों और प्रबंधन (आईआरपीएसएम) और रेलवे बजट प्रणाली (वरचुअल प्राइवेट नेटवर्क के माध्यम से आरबीएस) रेलवे के निर्माण कार्य, मशीनरी और रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम (पिंक बुक) में शामिल करने के लिए आनलाइन संस्वीकृतियां प्रदान करने के लिए कार्यों के प्रसंस्करण के समय आवंटन नियमों पर कोई ध्यान नहीं दिया गया था जिसके परिणामस्वरूप मूलभूत त्रुटियां हुईं।

3.3.2 व्यय की बुकिंग करते समय गलत वर्गीकरण

लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता खण्ड-1 के पैरा 217 में प्रावधान है कि प्राप्तियों और व्ययों के आवंटन का मुख्य उत्तरदायित्व संबंधित विभाग के अधिकारियों का होता है। लेखा विभाग प्रारंभिक दस्तावेज में दर्शाए गए आवंटन की शुद्धता सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है।

समीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए ₹ 53.47 करोड़ तक के व्यय के निरन्तर गलत वर्गीकरण के 64 मामलों को रेल मंत्रालय द्वारा स्वीकार किया गया था।

(अनुबन्ध - 1)

समान प्रकृति के गलत वर्गीकरण को वर्ष दर वर्ष दोहराया जा रहा था जिसका विस्तृत वर्णन परिशिष्ट 3.2. में दिया गया है।

भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड I के पैरा 303 के अनुसार किसी निर्णय, अदालत द्वारा डिक्री या मध्यथता द्वारा अधिनिर्णय को संतुष्ट करने के लिए अपेक्षित किसी भी राशि को प्रभारित व्यय के रूप में माना जाता है। इसके विपरीत मध्यथता अधिनिर्णय के भुगतान, न्यायालय के आदेश पर दुर्घटना के मामलों में दत्त क्षतिपूर्ति और न्यायालय डिक्री के आधार पर भूमि अधिग्रहण के लिए संवर्धित क्षतिपूर्ति को प्रभारित व्यय के बजाय दत्तमत व्यय के रूप में बुक किया गया था। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि पांच जोनों³⁸ और कोर/इलाहाबाद में आन्तरिक जांच-तंत्र की विफलता के कारण दत्तमत और प्रभारित व्यय के बीच गलत वर्गीकरण के ₹ 0.95 करोड़ के दस मामले पाए गए थे।

(अनुबन्ध - 2)

12 क्षेत्रीय रेलवे³⁹, सीएलडब्ल्यू और कोर (इलाहाबाद) में 193 मामलों में व्यय के गलत वर्गीकरण और गलत प्रदर्शन में ₹ 337.75 करोड़ शामिल थे जिससे रेल प्रशासन द्वारा प्रारंभिक दस्तावेजों की उचित संवीक्षा के बाद बचा जा सकता था।

(अनुबन्ध - 3)

इसके अलावा पूरे, उरे और दरे में लाभांश और आर्थिक सहायता के गलत दर्ज होने के कारण ₹ 12.27 करोड़ के आर्थिक सहायता के अधिक दावे और ₹ 11.83 करोड़ के लाभांश का कम भुगतान हुआ।

पूतरे में वर्ष 2013-14 में ₹ 1.08 करोड़ की आर्थिक सहायता का अधिक दावा अलाभकारी ब्रांच लाइनों के प्रति निवेश पूंजी के गलत प्रबंधन के कारण और कार्य प्रगति पर वर्ग के अन्तर्गत अधिस्थगन अवधि के बाद संबलपुर- तलचेर लाइनों के लिए निवेश पूंजी की अनियमित समाविष्टि रेलवे कन्वेंशन समिति की सिफारिशों के उल्लंघन में थी।

³⁸ दरे-3(₹ 0.25 करोड़), दमरे-2 (₹ 0.06 करोड़), उमरे-1 (₹ 0.06 करोड़), दपरे-2 (₹ 0.42 करोड़), पमरे-1 (₹ 0.14 करोड़), कोर/इलाहाबाद-1 (₹ 0.02 करोड़)

³⁹ मरे-1(₹ 0.01 करोड़), पूरे-13 (₹ 128.35 करोड़), उरे-45 (₹ 17.66 करोड़), दरे-16 (₹ 20.51 करोड़), दमरे-44 (₹ 19.81 करोड़), परे-8 (₹ 5.59 करोड़), पूमरे-3 (₹ 0.37 करोड़), पूतरे-6 (₹ 7.76 करोड़), उमरे-15 (₹ 4.52 करोड़), उपरे-19 (₹ 30.49 करोड़), दपूमरे-2 (₹ 0.12 करोड़), दपरे-18 (₹ 8.71 करोड़), सीएलडब्ल्यू-2 (₹ 1.34 करोड़), आरई-1 (₹ 12.51 करोड़)

वर्ष दर वर्ष गलत वर्गीकरण की समान प्रकृति की आवृत्ति को रोक कर प्रणाली को कारगर बनाने के लिए जनवरी 2011, जनवरी 2012 और जून 2014 में रेलवे बोर्ड द्वारा एफएएंडसीएओ को स्पष्ट निर्देश जारी किए गये थे, किन्तु आवृत्ति से बचने के लिए ऐसा कोई तंत्र नहीं बनाया गया और कई बार अनुवर्ती वर्षों में मामले दोहराए गए थे जिससे लेखाओं के उचित अनुरक्षण पर पर्याप्त ध्यान न देने के बारे में पता चलता है।

3.3.3 वर्गीकरण की व्याख्याओं के संबंध में समक्ष में अन्तर

रेलवे बोर्ड (अप्रैल 2013) ने जोर दिया कि रेल प्रशासन और लेखापरीक्षा के बीच वर्गीकरण की भिन्न व्याख्याओं के कारण उठे मामलों की अनिवार्य रूप से पहचान की जाय और बोर्ड के कार्यालय से परामर्श से सुधारात्मक कार्रवाई की जाए, ताकि यदि आवश्यक हो तो भविष्य में गलत वर्गीकरण के ऐसे मामलों से बचा जाए।

2010-11 से 2014-15 में विनियोजन लेखों के प्रमाणीकरण के दौरान, तीन क्षेत्रीय रेलवे⁴⁰ प्रशासन द्वारा ₹ 95.22 करोड़ तक के 14 मामलों को रेलवे बोर्ड से आवंटन नियमों के दिशानिर्देशों/सुधारों के अभाव में आस्थगित कर दिया गया यद्यपि प्रथम दृष्टया रेलवे लेखापरीक्षा के तर्क से सहमत था।

(अनुबन्ध-4)

3.3.4 रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित लेखांकन वर्गीकरण में परिवर्तनों का कार्यान्वयन न करना

अभिलेखों की समीक्षा से रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित लेखांकन वर्गीकरण में परिवर्तनों का कार्यान्वयन न करने के कारण गलत वर्गीकरण और चूकों के मामलों का पता चला जैसा नीचे चर्चा की गई है:

1. चार क्षेत्रीय रेलवे⁴¹ ने रेलवे बोर्ड द्वारा जारी एडवांस सुधार स्लिप पर निर्देशों का अनुसरण नहीं किया जिसमें अनुदान संख्या 7 के तहत लघु शीर्ष 800 के अन्तर्गत विभिन्न उप शीर्षों में परिवर्तनों की सलाह दी गई

⁴⁰ पूमरे- (₹0.60 करोड़), दमरे-12 (₹3.58 करोड़) और दमरे-1 (₹1.04 करोड़)

⁴¹ दरे, दमरे, परे और पूमरे

थी। पूमरे में स्टेशनों पर कचरे को साफ और हटाने पर व्यय को अनुदान संख्या 9- विस्तृत शीर्ष-299 के बजाय अनुदान संख्या 9- विस्तृत शीर्ष-291 के अर्न्गत बुक किया गया था। दो क्षेत्रीय रेलवे⁴² में क्लोस्ड यूजर ग्रुप और बैडविडथ प्रभारों को अनुदान संख्या 7 में बुक किया जाना था जबकि इस व्यय को संबंधित राजस्व अनुदानों में बुक किया गया था।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय लेखांकन वर्गीकरण में परिवर्तनों का कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए एक प्रभावी तंत्र प्रतिष्ठापित करने में विफल रहा।

3.3.5 लेखांकन में अन्य विविध त्रुटियाँ

लोक लेखा समिति की अपनी तीसरी रिपोर्ट में राय थी कि त्रुटियों की गंभीरता (काल्पनिक समायोजन, बेमेल कार्यों की राशि का समायोजन, क्रेडिटों का अनियमित समायोजन, डेबिटों का समायोजन न करना इत्यादि) अधिक स्पष्ट हो जाती है जब उन्हें समान तरह की चूकों के संदर्भ में देखा जाता है जो पूर्व में भी हुई थी।

11 क्षेत्रीय रेलवे⁴³ में लेखापरीक्षा द्वारा ₹ 1431.05 करोड़ की मुद्रा मूल्य वाले अनियमित समायोजनों के 66 मामले बताए और रेलवे द्वारा स्वीकार किए गए थे। लेखाकरण में त्रुटियों के कुछ महत्वपूर्ण मामलों को **परिशिष्ट 3.3** में दर्शाया गया है।

पीएसी ने अपनी 31वीं रिपोर्ट (2001-2002) में कहा कि ऐसी लेखांकन अनियमितताओं से रेलवे में लेखों के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार अधिकारियों की और से लापरवाही और संवेदनहीन प्रवृत्ति का पता चलता है। रेल मंत्रालय (अक्टूबर 2012) ने सभी क्षेत्रीय रेलों को सूचना दी थी कि लेखापरीक्षा ने पाया है कि लेखापरीक्षा और लोक लेखा समिति द्वारा बार-बार बताए जाने के बावजूद ऐसे गलत वर्गीकरण को समाप्त करने के लिए विभिन्न स्तरों पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया था।

⁴² दरे और परे

⁴³ मरे-4 (₹ 37.71 करोड़), पूरे-4 (₹ 11.45 करोड़), उरे-17 (₹ 150.53 करोड़), उसीरे-2 (₹ 617.00 करोड़), दरे-20 (₹ 244.12 करोड़), दपूरे-1 (₹ 21.71 करोड़), दमरे-9 (₹ 102.34 करोड़), परे-1 (₹ 7.31 करोड़), पूतरे-1 (₹ 2.88 करोड़), दपरे-6 (₹ 230.57 करोड़), पमरे-1 (₹ 5.43 करोड़)।

प्रति वर्ष सभी क्षेत्रीय रेलों को निर्देश जारी करने के बादजूद स्थिति में कोई सुधार नहीं था और वर्ष दर वर्ष समान प्रकृति की गलतियों की आवृत्ति हो रही हैं। (अनुबन्ध-5)

3.4 आन्तरिक जांच-तंत्र की विफलता

मई 2011 और सितम्बर 2011 में, कार्यकारी निदेशक (लेखा) ने पूर्व लेखापरीक्षा और पश्च लेखापरीक्षा स्तरों पर उचित कार्रवाई की कमी पर बोर्ड की चिंता के बारे में बताया था ताकि वार्षिक लेखों की समाप्ति से पहले त्रुटियों के सुधार हेतु सुधारात्मक कार्रवाई की जाए और संव्यवहारों के वर्गीकरण पर पूर्व लेखापरीक्षा और पश्च लेखापरीक्षा आन्तरिक जांच करने और गलत वर्गीकरण के मामलों पर कम्प्यूटरीकरण की आवश्यकता पर जोर दिया।

तथापि, समीक्षा की अवधि के दौरान, यह पाया गया कि स्पष्ट लेखा विभाग द्वारा त्रुटियों का आन्तरिक जांच के दौरान पता लगाया जा सकता था और वित्तीय वर्ष के लिए अन्तिम लेखों की समाप्ति से पूर्व सुधारा जा सकता था, जो बिना ध्यान दिए बच गए। कुछ महत्वपूर्ण मामलों का परिशिष्ट 3.4 में उल्लेख किया गया है।

3.5 लेखों की समाप्ति से पूर्व गलत वर्गीकरण के सुधार के लिए मानीटरिंग तंत्र

रेलवे बोर्ड (मई 2011) ने वार्षिक लेखों की समाप्ति से पूर्व गलत वर्गीकरण और त्रुटियों की सुधारात्मक कार्रवाई/सुधार की निगरानी हेतु एक मानीटरिंग तंत्र तैयार किया। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई करने की आवश्यकता है:

- प्रत्येक महीने बताए गए गलत वर्गीकरण और त्रुटियों की एफएएवंसीएओ स्तर पर समीक्षा की जानी है।
- गलत वर्गीकरणों तथा त्रुटियों पर एक तिमाही समीक्षा रिपोर्ट भेजी जाती है ताकि यह प्रत्येक तिमाही की समाप्ति पर 10 दिनों के अंदर रेलवे बोर्ड के कार्यालय पहुंच सके।

अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- यद्यपि, व्यय की मासिक समीक्षा कर ली गई थी, फिर भी किसी भी जोनल रेलवे द्वारा रेलवे बोर्ड को समीक्षा रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की गई थी।
- लेखांकन में गलत वर्गीकरणों/त्रुटियों की आवृत्ति रोकने के लिए नौ जोनल रेलवे⁴⁴ में उचित अनुदेश जारी किए गए थे।
- गलत वर्गीकरणों/गलतियों, जिन्हें अनुबन्ध जे में शामिल किया गया है, में संबंधित स्टाफ के प्रति किसी भी जोनल रेलवे में जिम्मेदारी निर्धारित नहीं की गई थी।

3.6 वित्तीय प्रबंधन सूचना प्रणाली (एफएमआईएस) को शुरू करना

रेलवे बोर्ड (फरवरी 2015) ने लगातार कई वर्षों से बार-बार किए जा रहे समान प्रकृति के गलत वर्गीकरण/त्रुटियों पर एफएमआईएस में आवश्यक वैधीकरण एवं जांच सुनिश्चित करने हेतु सभी जोनल रेलवे तथा उत्पादन यूनिटों को निर्देश दिए थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि निष्क्रिय विभागों लघु/उप/विस्तृत शीर्षों तथा प्राइमरी यूनिटों के अंतर्गत किए गए व्यय को वहन दर्शाया गया था।

- अनुदान सं.3,4,5,7,10 और 12 के अंतर्गत प्राइमरी यूनिट 10-किलो मीटरेज यात्री के प्रति बजट प्रावधान बनाया गया था और तदनुसार व्यय बुक किया गया था। तथापि, यह प्राइमरी यूनिट उपरोक्त अनुदानों के प्रति बजटिंग के आईटी अनुप्रयोग में उपलब्ध नहीं है। (दमरे-2012-13 और 2013-14)
- गैर-मौजूद लघु शीर्षों/उप शीर्षों/प्राइमरी यूनिटों के परिचालन तथा विभाग '00' का परिचालन तथा उक्त को लघु शीर्षों/उप शीर्षों/प्राइमरी यूनिटों के अंतर्गत विनियोजन लेखा में दर्शाना। (दमरे-2012-13 और 2013-14 दरे-2014-15)

⁴⁴ पूमरे, पूतरे, उसीरे, दपूरे, परे, पमरे, दरे, दमरे और उरे

- भारतीय रेल की वित्तीय संहिता (खण्ड II) के सार 'एफ' के अंतर्गत व्याख्यात्मक टिप्पणी के अनुसार, उत्पादित या खरीदी गई विद्युत को पहले अनुदान सं. 8-620 के तहत बुक किया गया है। अंततः, व्यय को अंतिम विस्तृत शीर्षों में आबंटित किया जाता है तथा उप शीर्ष 620 के तहत व्यय को 'शून्य' तक घटाया जाना चाहिए। इसलिए, कम्प्यूटर अनुप्रयोग वर्ष की समाप्ति पर उप-शीर्ष 620 के अंतर्गत सवतः ही व्यय को स्वीकार नहीं करेगा। दमरे तथा उमरे ने सूचना दी कि यह सुनिश्चित करने के लिए ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है कि उप शीर्ष 620 के तहत राशि वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर 'शून्य' है।
- चार क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, पूमरे, दरे, दपूरे) और एक उत्पादन यूनिट (आरडब्ल्यूएफ/ येलहंका) ने सूचना दी कि कम्प्यूटरीकृत परिवेश (एफएमआईएस) में आवश्यक वैकीकरण तथा जांच का अभाव है।
- सीओआरई/इलाहाबाद में एफएमआईएस को शुरू नहीं किया था और यह बताया गया कि अपेक्षित सूचना हेतु इसे सीआरआईएस को भेज दिया गया है।

अतः लेखाओं में गलत वर्गीकरण/गलती को रोकने के लिए एफएमआईएस में कोई वैधीकरण नियंत्रण कमजोर था।

3.7 गलत वर्गीकरण तथा उसके प्रभाव को सुधारने के लिए रेलवे द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई

भारतीय रेल वित्तीय संहिता (खण्ड I) का पैरा 922 पूंजी तथा राजस्व लेखों तथा वित्त लेखों की प्रस्तुति के पश्चात देखे गए गलत वर्गीकरण तथा चूकों में सुधार के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया पर विचार करता है। यदि लेखा शाखा द्वारा संकलित लेखाओं में कोई चूक देखी हो तो पता लगाई गई चूकों का नीचे दी गई प्रक्रिया के अनुसार सुधार किया जाए:

- यदि मद एक राजस्व अथवा सेवा शीर्ष से सम्बंध रखती है तो कोई सुधार नहीं किया जाना चाहिए परन्तु यदि यह अन्य के अन्तर्गत गलत रूप से वर्गीकृत हो तो मूल प्रविष्टि के तहत एक नोट ही पर्याप्त है।

- ऐसी चूकें जो पूंजीगत प्रमुख शीर्षों को प्रभावित करती हैं, को वर्तमान वर्ष के लेखाओं की अनावश्यक वृद्धि से बचने के लिए वित्तीय समायोजन के बिना हस्तांतरित (टीडब्ल्यूएफए) के माध्यम से पूंजीगत परिव्यय के बढ़ते हुए आंकड़ों में हेर-फेर करके प्रभावित किया जाना चाहिए।
- यदि त्रुटि एक ऋण, डिपॉजिट अथवा विप्रेषण शीर्ष को प्रभावित करती है तो सुधार को लेखाओं के सही शीर्ष को स्थानांतरित करके किया जाना चाहिए जिसके अन्तर्गत इसे मूल रूप में प्रतीत होना चाहिए।

यदि गलत वर्गीकरण या गलती में सुधार के कारण संसद द्वारा दत्तमत अनुदान या अनुदानों अथवा राष्ट्रपति द्वारा स्वीकृत एक विनियोजन की अधिकता हो अथवा सामान्य राजस्वों के लिए वर्ष के दौरान देय लाभांश में अधिक परिवर्तन हो तो पहले वित्त आयुक्त (रेलवे) के आदेशों को प्राप्त किया जाना चाहिए।

3.7.1 पूंजीगत प्रमुख शीर्षों के संदर्भ में अनुवर्ती कार्रवाई

पूंजीगत शीर्षों को प्रभावित करने वाली गलतियों को वर्तमान वर्ष के लेखाओं में वृद्धि से बचने के लिए टीडब्ल्यूएफए के माध्यम से पूंजीगत परिव्यय के बढ़ते हुए आंकड़ों को बदलकर सुधार किया जाना चाहिए।

रिकॉर्डों की समीक्षा से यह पता चला कि पूंजीगत प्रमुख शीर्षों से संबंधित गलत वर्गीकरण/चूको के ऐसे मामले थे जिन्हें भारतीय रेल वित्त संहिता (खण्ड 1) में परिकल्पित के रूप में टीडब्ल्यूएफए के माध्यम से सुधारा नहीं गया था।

क. राजस्व अनुदान के बजाय पूंजीगत अनुदान के लिए व्यय की बुकिंग का प्रभाव

आठ क्षेत्रीय रेलवे⁴⁵ में अनुदान संख्या -16-पूंजीगत के लिए राजस्व व्यय की गलत बुकिंग के कारण ₹ 15.96 करोड़ की धनराशि वाले 22 मामलों के परिणामस्वरूप निम्नलिखित हुआ:

- ₹ 2.14 करोड़ की राशि के लाभांश का परिहार्य भुगतान हुआ।

⁴⁵ उरे-2 (₹ 2.02 करोड़), दरे-5 (₹ 8.52 करोड़), दपूरे-3 (₹ 0.73 करोड़), दमरे-2 (₹ 0.44 करोड़), उमरे-1 (₹ 0.32 करोड़), उपरे-2 (₹ 0.02 करोड़), दपूमरे-2 (₹ 0.04 करोड़), दपरे-5 (₹ 3.87 करोड़)।

- **लाभ और हानि लेखा:** ₹ 15.96 करोड़ की सीमा तक कार्यकारी व्ययों को कम बताया गया तथा लाभ एवं हानि लेखा के ऋण पक्ष पर ₹ 2.14 करोड़ का अधिक लाभांश हुआ।
- **ब्लॉक एकाउंट तथा तुलन पत्र:** ब्लॉक एकाउंट में पूंजी के तहत वास्तविक अभिग्रहण के बिना ₹ 15.96 करोड़ की सीमा तक परिसम्पत्तियों के मूल्य को अधिक बताया गया तथा तुलन पत्र में पूंजी निवेश तथा परिसम्पत्तियों का गलत वर्णन हुआ। **(अनुबन्ध-6)**

ख. राजस्व अनुदान की बजाय डीआरएफ के लिए व्यय की बुकिंग का प्रभाव

चार क्षेत्रीय रेलवे⁴⁶ में अनुदान संख्या 16-डीआरएफ के लिए राजस्व व्यय की गलत बुकिंग के कारण ₹ 20.26 करोड़ की धनराशि वाले 14 मामलो के परिणामस्वरूप निम्नलिखित हुआ:

- ₹ 3.30 करोड़ की सीमा तक डीआरएफ शेष पर ब्याज की हानि हुई।
- **अंतिम चालू खाता: प्राप्ति की ओर एसक्यू संख्या 23100-निधि शेष पर ब्याज तथा निर्गामी की ओर एसक्यू संख्या 86700-₹ 3.30 करोड़ तक भारतीय रिजर्व बैंक के पास जमा तथा अनुसूची संख्या 11-बैंक जमा के अन्तर्गत समायोजित संव्यवहार।**
- **डेबिट शीर्ष रिपोर्ट:** व्यय की गलत बुकिंग तथा उसके तहत कम ब्याज के कारण अधिक वापसी की वजह से ₹ 3.30 करोड़ सहित ₹ 20.26 करोड़ की डीआरएफ राशि के तहत निधि शेषो को कम बताया गया।
- **लाभ तथा हानि लेखा:** ₹ 20.26 करोड़ (डेबिट साइड की ओर) की सीमा तक कार्यकारी व्ययों को कम बताने के परिणामस्वरूप अधिशेष की वृद्धि हुई।
- **ब्लॉक एकाउंट:** ब्लॉक एकाउंट में ₹ 20.26 करोड़ की डीआरएफ राशि के तहत व्यय को अधिक बताया गया।
- **तुलन पत्र:** ₹ 3.30 करोड़ (देयता पक्ष की ओर) की डीआरएफ राशि पर ब्याज सहित ₹ 20.26 करोड़ तक डीआरएफ के तहत निधि शेष का गलत वर्णन हुआ और तुलन पत्र के दोनों ओर पूंजीगत निवेश तथा परिसम्पत्ति मूल्य का गलत वर्णन हुआ। **(अनुबन्ध-7)**

⁴⁶ उरे-9(₹14.27 करोड़), दमरे-3(₹ 0.92 करोड़), परे-1,(₹ 0.11 करोड़), उमरे-1(₹ 4.96 करोड़).

ग. पूंजी, डीआरएफ तथा डीएफ की बुकिंग की बजाय राजस्व अनुदानों के लिए व्यय की बुकिंग का प्रभाव

- **लाभांश का अधिक भुगतान:** दरे में पूंजी के तहत ₹ 1.94 करोड़ के व्यय की अधिक बुकिंग हुई। चार क्षेत्रीय रेलवे⁴⁷ में व्यय की कम बुकिंग के कारण ₹ 7.99 करोड़ की धनराशि वाले 8 मामलों के परिणामस्वरूप ₹ 0.05 करोड़ तक लाभांश का अधिक निवल भुगतान हुआ।
- **डीआरएफ शेष पर ब्याज की गलत संगणना:** तीन क्षेत्रीय रेलवे⁴⁸ में डीआरएफ के तहत ₹ 13.82 करोड़ की राशि के व्यय की अधिक बुकिंग के कारण पांच मामले देखे गए। पांच क्षेत्रीय रेलवे⁴⁹ में व्यय की कम बुकिंग के कारण ₹ 31.45 करोड़ वाले 25 मामलों के परिणामस्वरूप ₹ 1.92 करोड़ तक डीआरएफ पर अधिक निवल ब्याज हुआ।
- **चालू अंतिम खाते पर प्रभाव:** प्राप्त की ओर एसक्यू संख्या 23100-निधि शेष पर अधिक ब्याज तथा बाहर की ओर एसक्यू संख्या 86700-₹ 1.92 करोड़ की सीमा तक भारतीय रिजर्व बैंक के पास जमा तथा अनूसूची संख्या 11-बैंक प्रतिभूतियों के तहत समायोजित संव्यवहार प्रदर्शित हुआ था।
- **लाभांश विवरण पर प्रभाव:** ₹ 0.05 करोड़ की अधिक लाभांश राशि हुई।
- **ऋण शीर्ष रिपोर्ट पर प्रभाव:** ₹ 17.63 करोड़ की राशि के व्यय की गलत बुकिंग के कारण आहरणों के कम प्रदर्शन की वजह से डीआरएफ के तहत शेष को अधिक बताया गया।
- **लाभ तथा हानि लेखों पर प्रभाव:** ऋण की ओर देय अधिक लाभांश के कारण ₹ 32.36 करोड़ तथा ₹ 0.05 करोड़ की राशि के कार्यकारी व्ययों को अधिक बताया गया जिसका संबंध अधिशेष से है।
- **ब्लॉक एकाउंट पर प्रभाव:** डीआरएफ/डीएफ के तहत ब्लॉक एकाउंट में क्रमशः ₹ 17.63 करोड़ तथा ₹ 8.59 करोड़ की सीमा तक व्यय को कम बताया गया।

⁴⁷ उरे-2(₹ 0.14 करोड़), दरे-1(₹ 6.86 करोड़), दमरे-3(₹ 0.12 करोड़), उपरे-2(₹ 0.87 करोड़)

⁴⁸ दरे-2(₹ 1.084 करोड़), उमरे-2(₹ 0.52 करोड़), पूतरे-1(₹ 2.46 करोड़)

⁴⁹ उरे-13(₹ 27.19 करोड़), दरे-2(₹ 1.33 करोड़), दमरे-6(₹ 0.67 करोड़), उमरे-3(₹ 2.18 करोड़), उपरे-1(₹ 0.08 करोड़)

- तुलन-पत्र पर प्रभाव: देयता की ओर डीआरएफ ₹ 17.63 करोड़ तथा डीएफ ₹ 8.59 करोड़ के तहत शेष का गलत वर्णन हुआ। (अनुबन्ध- 8)
- घ. डीआरएफ/डीएफ के लिए बुकिंग की बजाय पूंजी के लिए व्यय की बुकिंग का प्रभाव
 - लाभांश का परिहार्य भुगतान: छ: क्षेत्रीय रेलवे⁵⁰ में ₹ 6.38 करोड़ वाले 11 मामलों में किए गए व्यय को डीएफ की बुकिंग की बजाय पूंजी के तहत गलत तरीके से बुक किया गया जिसके फलस्वरूप ₹ 1.21 करोड़ के लाभांश का अधिक भुगतान हुआ।
 - लाभांश विवरण पर: ₹ 1.21 करोड़ तक व्यय की गलत बुकिंग के कारण अधिक लाभांश हुआ।
 - ऋण शीर्ष रिपोर्ट पर: व्यय की गलत बुकिंग के कारण डीआरएफ तथा डीएफ के तहत क्रमशः ₹ 84.82 करोड़ तथा ₹ 6.38 करोड़ के शेष को अधिक बताया गया।
 - लाभ तथा हानि लेखों में : देय अधिक लाभांश के कारण ऋण की ओर व्यय को अधिक बताने में ₹ 1.21 करोड़ की अधिशेष राशि थी।
 - ब्लॉक एकाउंट पर: ब्लॉक एकाउंट में डीआरएफ /डीएफ के तहत व्यय का कम बताया गया।
 - तुलन पत्र पर: तुलन पत्र के दोनो ओर दर्शाई गई ब्लॉक परिसम्पत्तियों के देयता पक्ष तथा मूल्य पर डीआरएफ तथा डीएफ के तहत शेष का गलत वर्णन। (अनुबन्ध -9)

3.7.2 डीएफ की बजाय डीआरएफ के लिए व्यय की बुकिंग का प्रभाव

- I. डीआरएफ पर ब्याज हानि: सात क्षेत्रीय रेलवे⁵¹ में ₹ 15.78 करोड़ के व्यय के 20 मामलो में डीएफ की बजाय डीआरएफ को गलत तरीके से बुक किया गया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 2.36 करोड़ तक ब्याज की

⁵⁰ उरे-2(₹ 0.40 करोड़), दमरे-2(₹ 0.78 करोड़), परे-1(₹ 3.43 करोड़), पूतरे-1(₹ 0.37 करोड़), उमरे-4(₹ 0.72 करोड़), दपरे-1(₹ 0.68 करोड़)

⁵¹ पूरे-1(₹ 1.44 करोड़), उरे-4(₹ 3.67 करोड़), दरे-1(₹ 2.83 करोड़), दमरे-7(₹ 7.42 करोड़), पूतरे-3(₹ 0.19 करोड़), उमरे-3(₹ 0.17 करोड़), दपरे-1(₹ 0.06 करोड़)

हानि हुई। इसी प्रकार पांच क्षेत्रीय रेलवे⁵² में ₹ 2.19 करोड़ की व्यय राशि वाले दस मामले को डीआरएफ के तहत कम बुक किया गया था जिसके फलस्वरूप ₹ 0.37 करोड़ तक अधिक ब्याज हुआ। इसलिए डीआरएल पर ब्याज की निवल हानि ₹ 1.99 करोड़ थी।

- II. **चालू अंतिम खाते पर: प्राप्ति की ओर एसक्यू संख्या 23100-निधि शेष पर कम ब्याज तथा बाहरी ओर एसक्यू 86700- ₹ 1.99 करोड़ तक भारतीय रिजर्व बैंक के पास जमा तथा अनुसूची संख्या 11 में दर्शाए बैंक जमा में शेष-बैंक जमा के तहत समायोजित संव्यवहार हुआ।**
- III. **ऋण शीर्ष रिपोर्ट पर: ₹ 1.99 करोड़ के ब्याज सहित ₹ 21.34 करोड़ के डीआरएफ के तहत शेष को कम बताया गया तथा व्यय की गलत बुकिंग के कारण डीएफ ₹ 0.09 करोड़ के तहत शेष को कम बताया गया।**
- IV. **अंतिम खाते पर प्रभाव:**
 - (i) **ब्लॉक एकाउंट:** ब्लॉक एकाउंट में डीआरएफ के तहत व्यय को अधिक बताया गया (₹ 21.34 करोड़) और ब्लॉक एकाउंट में डीएफ के तहत व्यय का अधिक बताया गया (₹ 0.09 करोड़)।
 - (ii) **तुलन पत्र:** देयता की ओर डीआरएफ तथा डीएफ के तहत शेष और तुलन पत्र के दोनो ओर दशोई ब्लॉक परिसम्पत्तियों के मूल्य का गलत वर्णन हुआ।

(अनुबन्ध -10)

3.8. आय, जमा तथा उचन्त शीर्षों के संदर्भ में अनुवर्ती कार्रवाई

भारतीय रेल वित्त संहिता (खण्ड 1) के पैरा 922 के अनुसार यदि कोई चूक एक ऋण, जमा अथवा प्रेषण शीर्ष को प्रभावित करती है तो लेखा शीर्ष को सही करने के लिए स्थानांतरित करके सुधार किए जाने चाहिए जिसके तहत यह मूल रूप से प्रतीत होगा। हालांकि यदि अन्य शीर्ष राजस्व अनुदान या आय है तो इसमें राजस्व लेखांकन शीर्षों के रूप में सुधार करने की कोई गुंजाइश नहीं है अथवा आय का वित्तीय वर्ष के लिए परिसमापन किया जाता है।

⁵² उरे-3(₹0.67 करोड़), दमरे-2(₹ 0.68 करोड़), पूतरे-1(₹ 0.17 करोड़), उमरे-3(₹0.47 करोड़), दपरे-1(₹0.20 करोड़)

समीक्षा के दौरान यह पता चला कि सात क्षेत्रीय रेलवे⁵³ में ₹ 418.79 करोड़ की राशि के 12 मामले जिसके लिए लेखा बहियों में कोई सुधार नहीं किया गया था, के परिणामस्वरूप निम्नलिखित हुआ:

- ❖ आय को अधिक बताया गया तथा इसके फलस्वरूप परिचालन अनुपात में सुधार हुआ। कुछ महत्वपूर्ण मामले निम्नानुसार हैं:
 - i. पूर्व तटीय रेलवे में कार्यों के लिए वर्ष 2010-11 में ₹ 2.45 करोड़ के एक अग्रिम को जमा कार्यों की बजाय आय के रूप में जमा किया गया। (परिचालन अनुपात-0.01 प्रतिशत)।
 - ii. उत्तर रेलवे में वर्ष 2010-11 में ₹ 13.04 करोड़ के जमा का अनियमित स्थानांतरण एवं वर्ष 2011-12 में ₹ 1.85 करोड़ की आय के लिए संग्रहित अग्रिम की उगाही हुई। (परिचालन अनुपात-2010-11 में 0.15 प्रतिशत)।
 - iii. मध्य रेलवे में वॉर्फेज और डेमरेज प्रभार पर संग्रहित सेवा कर (वर्ष 2012-13 में ₹ 13.56 करोड़ एवं वर्ष 2013-14 में ₹ 4.32 करोड़) का प्रेषण नहीं किया गया था। (परिचालन अनुपात -2012-13 में 0.13 प्रतिशत एवं 2013-14 में 0.04 प्रतिशत)।
 - iv. दक्षिण पश्चिम रेलवे में अप्राप्य अवप्रभारों को तब अनियमित रूप से आय में जमा किया गया था जब मामला विचाराधीन था, (परिचालन अनुपात-7.93 प्रतिशत-2014-15)।
- ❖ लाभ तथा हानि लेखा में आय को अधिक बताने के परिणामस्वरूप वास्तविक आय की तुलना में प्रक्षेपित किए जा रहे ₹ 402.15 करोड़ की सीमा तक अधिक अधिशेष हुआ।
- ❖ तुलन पत्र ₹ 34.23 करोड़ के ऋण शीर्ष रिपोर्ट तथा देयता की ओर भारतीय रेलवे जमा के तहत शेष का गलत वर्णन हुआ।
- ❖ ₹ 1.85 करोड़ तक ब्लॉक खाते में विविध अग्रिमो (पूंजी) [एमएसी] के तहत शेष का गलत वर्णन हुआ।

⁵³ उमरे-1 (₹ 0.02 करोड़), दरे-1 (₹ 0.17 करोड़), पूतरे-1 (₹ 2.45 करोड़), मरे-2 (₹ 17.88 करोड़), दपरे-1 (₹ 367.72 करोड़), जरे-2 (₹ 14.89 करोड़), तथा दमरे-3 (₹ 0.86 करोड़) आईसीफ-1 (₹ 14.80 करोड़)

❖ ₹ 367.72 करोड़ की सीमा तक तुलन पत्र की परिसम्पत्ति की ओर ट्रेफिक उचन्त के अन्तर्गत राशि का गलत वर्णन हुआ। (अनुबन्ध - 11)

3.9 अंतिम शीर्षों (राजस्व अनुदान तथा पूंजी अनुदान) की बजाय जमा शीर्ष के लिए ऋणों तथा डेबिटों की गलत बुकिंग के संदर्भ में अनुवर्ती कार्रवाई

केवल जमा शीर्षों तथा पूंजी शीर्षों के मामले में चूक में सुधार को टीडब्ल्यूएफए के परिचालन के माध्यम से किया जा सकता है। चूंकि राजस्व व्यय का वित्तीय वर्ष हेतु समापन किया गया है अतः राजस्व अनुदानों से संबंधित चूकों में सुधार की कोई गुंजाइश नहीं है।

नौ क्षेत्रीय रेलवे⁵⁴ में ₹ 161.81 करोड़ की व्यय राशि की गलत बुकिंग के बावजूद 25 मामलों में लेखा बहियों में कोई सुधार नहीं किया गया क्योंकि वे या तो राजस्व व्यय से या आय से संबंधित हैं। एक महत्वपूर्ण मामला क्रेडिट के रूप में संबंधित राजस्व अनुदानों को दो शाखाओं में बांटने की बजाय भारतीय रेल जमा के अन्तर्गत रखा गया सेनेवेट क्रेडिट था, वर्ष 2014-15 में पूतरे में 0.51 प्रतिशत की सीमा तक महत्वपूर्ण वित्तीय संकेतक अर्थात् परिचालन अनुपात प्रभावित हुआ।

पूंजी के बजाय भारतीय रेल जमा के लिए व्यय की गलत बुकिंग के कारण ₹ 36.64 करोड़ की धनराशि वाले 6 मामले थे।

दपरे में ₹1.96 करोड़ के पीएससी स्लीपरों की लागत एवं ₹ 9.00 करोड़ की सहायक ऋण राशि को डिपॉजिट में दर्ज किया गया इसी प्रकार उरे, दरे, एवं परे में ₹ 25.04 करोड़ के कार्यों से संबंधित व्यय को भी डिपॉजिट में दर्ज किया गया।

इसमें ₹ 724.79 करोड़ वाले 5 मामलों में भारतीय रेल डिपॉजिट की बजाय पूंजी अनुदान के लिए व्यय की गलत बुकिंग थी।

दपरे में रेलवे शेयर के अलावा पूंजी अनुदान में ₹ 665.17 करोड़ की राशि के दर्ज व्यय की वजह से बाहरी लोगों को वैगनों के पीओएच पर व्यय के समायोजन में विलम्ब हुआ जिसके फलस्वरूप ₹ 59.33 करोड़ के आईसीएफ में

⁵⁴ पूरे-2(₹40.70 करोड़), उरे-1(₹3.63 करोड़), दरे-2(₹6.26 करोड़), दमरे-6(₹37.04 करोड़), परे-2(₹0.04 करोड़), पूतरे-6(₹67.82 करोड़), उमरे-2(₹2.31 करोड़), उपरे-3(₹3.31 करोड़), दपरे-1(₹0.34 करोड़)

डब्ल्यूएमएस के तहत अधिक व्यय तथा उमरे में ₹ 0.29 करोड़ की ओएफसी केबल के प्रतिस्थापन की लागत हुई।

सुधार न करने के प्रभाव के कारण निम्नलिखित हुआ:

- (i) ₹ 5.53 करोड़ के लाभांश की अधिक राशि का भुगतान हुआ तथा ₹ 1.46 करोड़ के लाभांश का कम भुगतान हुआ इसी प्रकार ₹ 4.07 करोड़ के लाभांश का अधिक भुगतान हुआ।
- (ii) **अंतिम चालू खाता तथा ऋण शीर्ष रिपोर्ट:** भारतीय रेल डिपॉजिट, पूंजी आदि के अन्तर्गत व्यय तथा ऋण शीर्ष रिपोर्ट और तुलन पत्र में भारतीय रेल डिपॉजिट के तहत बकाया शेष का गलत वर्णन हुआ।
- (iii) **ब्लॉक एकाउंट:** ब्लॉक एकाउंट में परिसम्पत्तियों के अधिग्रहण पर किए गए व्यय का गलत वर्णन हुआ।

(अनुबन्ध 12)

3.10 राजस्व अनुदानों में गलत बुकिंग के संदर्भ में अनुवर्ती कार्रवाई

पूंजीगत तथा राजस्व खातों के परिसमापन से पूर्व देखी गई चूकों को जर्नल वाउचर के माध्यम से सुधारना है। पूंजीगत तथा राजस्व खातों के परिसमापन के पश्चात देखी गई चूकों में मूल प्रविष्टि के प्रति एक उपयुक्त टिप्पणी ही पर्याप्त है।

क्षेत्रीय रेलवे कोडल प्रावधानों का अनुपालन नहीं कर रहे हैं तथा मूल प्रविष्टि प्रति बनी कोई उपयुक्त टिप्पणी को रिकॉर्ड तथा अनुदान खातों में नहीं डाला जा रहा है।

पांच क्षेत्रीय रेलवे⁵⁵ में वित्त तथा पूंजीगत तथा राजस्व खातों को तैयार नहीं किया जा रहा है।

सामान्य तौर पर, क्षेत्रीय रेलवे ने गलत वर्गीकरण का 'शून्य' विवरण प्रस्तुत किया। इस प्रकार, यह प्रमाणित होता है कि रेल प्रशासन संहिताओं में परिकल्पित रूप में आरंभिक वाउचरों के साथ लेखा बहियों में व्यय की बुकिंग के सत्यापन का आवश्यक कार्य नहीं कर रहा है तथा गलत वर्गीकरणों की सूची में मामलों को प्रदर्शित कर रहा है।

⁵⁵ पूमरे, पूसीरे, पमरे, दरे, दमरे

मार्च के लिए अंतिम चालू खाते की जांच के दौरान बताई गई चूकों तथा गलत वर्गीकरण को अंतिम चालू खाते के लिए सुधार स्लिप के माध्यम से क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सुधारा जा रहा है। विनियोजन लेखों के प्रमाणीकरण के दौरान देखे गए गलत वर्गीकरण तथा गलतियों को लेखांकन में गलत वर्गीकरण तथा महत्वपूर्ण चूकों के अनुबन्ध -जे-विवरण के रूप में विनियोजन लेखों में संलग्न किया गया है।

3.11 निष्कर्ष

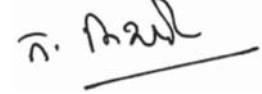
यद्यपि लोक लेखा समिति ने अपनी विभिन्न रिपोर्टों में रेलवे लेखों में होने वाले गलत वर्गीकरण की अधिक संख्या पर गंभीर चिन्ता व्यक्त की है तथा रेल मंत्रालय द्वारा अपनी की गई कार्रवाई रिपोर्ट में बार-बार दिए गए इस आश्वासन कि गलत वर्गीकरण नियंत्रण में है, इसे सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक सुधारात्मक उपाय किए गए हैं, के बावजूद लेखापरीक्षा द्वारा अभी भी गलत वर्गीकरण के बहुत से मामले देखे जा रहे हैं। रेल मंत्रालय ने क्षेत्रीय रेलवे को परिपत्र/पत्र जारी किए हैं। हालांकि क्षेत्रीय रेलवे को विनियोजन लेखों में सुधार की अवधि के दौरान बताई गई चूकों में सुधार के लिए संहिताओं में परिकल्पित प्रक्रिया का अभी कठोरता से अनुपालन करना है।

3.12 सिफारिशें

वित्तीय अनुशासन लागू करने में गलत वर्गीकरण तथा चूकों से बचने हेतु निम्नलिखित उपाय परामर्शित किए गए हैं:

- *वित्तीय वर्ष के पूर्व तथा अन्त में गलतियों का पता लगाने तथा उनमें सुधार करने के लिए कार्यकारी विभाग और लेखा विभाग के बीच प्रभावी समन्वय तथा आवश्यक उपाय किए जाएं ताकि लेखांकन में गलत वर्गीकरण पर कठोर निगरानी रखी जा सके।*
- *आन्तरिक लेखापरीक्षा को ऐसे महत्वपूर्ण क्षेत्रों का पता लगाना चाहिए जहां गलत वर्गीकरण किए गये हों तथा आन्तरिक नियंत्रण तंत्र में बेहतर समन्वय हो।*
- *कर्मचारियों के मार्गदर्शन के लिए सामान्य/संभावित गलतियों का सारांश तैयार एवं परिचालित किया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के*

संदर्भ में कर्मचारियों के मार्गदर्शन हेतु एक जांचसूची तैयार की जानी चाहिए ताकि गलतियाँ वर्ष दर वर्ष न हों।



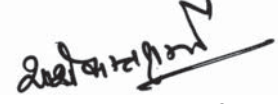
(नन्द किशोर)

नई दिल्ली

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

दिनांक: 26 दिसम्बर 2016

प्रतिहस्ताक्षरित



(शशि कान्त शर्मा)

नई दिल्ली

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

दिनांक: 26 दिसम्बर 2016