



SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA  
लोकहितार्थं सत्यनिष्ठा  
Dedicated to Truth in Public Interest

**मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए  
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक  
का प्रतिवेदन**

**संघ सरकार  
रेल मंत्रालय  
2025 की प्रतिवेदन संख्या 9  
(रेलवे वित्त)**



**मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए  
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक  
का प्रतिवेदन**

\_\_\_\_\_ को लोकसभा/राज्यसभा में प्रस्तुत

**संघ सरकार  
रेल मंत्रालय  
2025 की प्रतिवेदन संख्या 9  
(रेलवे वित्त)**



## विषय-सूची

विवरण	पैराग्राफ	पेज़
<i>प्राक्कथन</i>		
<i>कार्यकारी सार</i>		<i>(i)-(ix)</i>
<i>अध्याय 1 - वित्त की स्थिति</i>		
चालू वर्ष के वित्तीय लेनदेन का सारांश	1.1	1-4
रेल मंत्रालय के संसाधन	1.2	4-13
यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं का क्रॉस-सब्सिडीकरण	1.3	14-16
संसाधनों का अनुप्रयोग	1.4	16-26
राजस्व अधिशेष	1.5	26-27
दक्षता सूचकांक	1.6	27-31
रेलवे निधियाँ	1.7	31-41
निष्कर्ष	1.8	41-42
अनुशंसाएं	1.9	43
<i>अध्याय 2- विनियोग लेखे</i>		
विनियोग लेखों का सारांश	2.1	46-52
वित्तीय जवाबदेही और बजट प्रबंधन	2.2	52-56
पूंजी अनुदान संख्या 16-परिसंपत्तियां, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन	2.3	57-60
निधियों की निकासी/उपयोग	2.4	60-61
अनुपूरक प्रावधान	2.5	62-64
निर्धारित सीमा से अधिक अतिरिक्त/बचत	2.6	64-66
व्यय का गलत वर्गीकरण	2.7	66-84
अस्वीकृत व्यय	2.8	84-85

<i>विवरण</i>	<i>पैराग्राफ</i>	<i>पेज़</i>
निष्कर्ष	2.9	85-86
अनुशांसाएं	2.10	86-87
<i>अध्याय 3 - भारतीय रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों का वित्तीय प्रदर्शन</i>		
परिचय	3.1	89
रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम	3.2	89-93
रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों द्वारा अर्जित लाभ और भुगतान किया गया लाभांश	3.3	93-104
रेल मंत्रालय का उत्तर	3.4	104
सारांश	3.5	104-105
अनुशांसाएं	3.6	105
<i>अध्याय 4 - उ.प.रे., द.पू.म.रे एवं द.प.रे के लेखा विभाग में बजटीय और लेखा नियंत्रण की समीक्षा</i>		
परिचय	4.1	107
संगठनात्मक संरचना	4.2	107
लेखापरीक्षा के उद्देश्य	4.3	108
लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र	4.4	108
पद्धति	4.5	108
नमूना चयन	4.6	108-109
लेखापरीक्षा मानदंड	4.7	109
आभार	4.8	109-110
बजट का संकलन	4.9	110-114
बजटीय नियंत्रणों का प्रयोग	4.10	115-122
लेखांकन नियंत्रण का प्रयोग	4.11	122-148

विवरण	पैराग्राफ	पेज़
निष्कर्ष	4.12	149
<b>अध्याय 5 - भारतीय रेलवे में कारखाना निर्माण उचंत लेखाओं की लेखापरीक्षा</b>		
भूमिका	5.1	151-155
लेखापरीक्षा उद्देश्य	5.2	155
लेखापरीक्षा मानदंड	5.3	155
लेखापरीक्षा पद्धति	5.4	155
पूर्व लेखापरीक्षा विस्तार	5.5	156
लेखापरीक्षा दायरा और नमूना आकार	5.6	156-157
डब्ल्यूएमएस लेखा के संबद्ध सहायक अभिलेखों का अनुरक्षण	5.7	157-168
डब्ल्यूएमएस लेखे की सटीकता और पूर्णता	5.8	168-208
निष्कर्ष	5.9	208
अनुशंसाएं	5.10	209
पारिभाषिक शब्दावली		211-212
संक्षिप्ताक्षरों की सूची		213-214
अनुलग्नक 1.1 - अध्याय 1		215-216
अनुलग्नक 2.1 से 2.2 - अध्याय 2		217-223
अनुलग्नक 3.1 से 3.5 - अध्याय 3		224-236
अनुलग्नक 4.1 से 4.5 - अध्याय 4		237-252
अनुलग्नक 5.1 से 5.3 - अध्याय 5		253-263



## प्राक्कथन

यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत भारत के राष्ट्रपति के समक्ष प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

प्रतिवेदन के **अध्याय 1** में 31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए भारतीय रेलवे के वित्त खातों की जांच से उत्पन्न मामलों पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां शामिल हैं। यह विभिन्न मापदंडों के आधार पर रेलवे की वित्तीय स्थिति पर केंद्रित है।

प्रतिवेदन के **अध्याय 2** में भारतीय रेलवे के विनियोग खातों पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। यह अध्याय 31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए संसद द्वारा दी गई प्राधिकृति के विरुद्ध बचत/आधिक्य के कारणों का विश्लेषण करता है।

प्रतिवेदन के **अध्याय 3** में 31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए भारतीय रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के वित्तीय प्रदर्शन का अवलोकन दिया गया है।

प्रतिवेदन के **अध्याय 4** में उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे और दक्षिण पश्चिम रेलवे के लेखा विभागों में बजटीय और लेखांकन नियंत्रण की समीक्षा पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां सम्मिलित हैं।

प्रतिवेदन के **अध्याय 5** में भारतीय रेलवे में कार्यशाला निर्माण उचंत खाते की लेखापरीक्षा टिप्पणियां सम्मिलित हैं।



# कार्यकारी सार



## कार्यकारी सार

### पृष्ठभूमि

भारतीय रेलवे (आईआर) भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। रेल बजट के केंद्रीय बजट में विलय के कारण, भारतीय रेलवे के विनियोग खातों पर सार और टिप्पणियाँ अब भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की संघ सरकार पर प्रतिवेदन - संघ सरकार के खाते (वित्तीय लेखा परीक्षा) में शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन के **अध्याय 1** में 31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए भारतीय रेलवे के वित्त खातों की जांच से उत्पन्न मामलों पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां शामिल हैं। यह विभिन्न मापदंडों के आधार पर रेलवे की वित्तीय सेहत पर ध्यान केंद्रित करता है। प्रमुख टिप्पणियां इस प्रकार हैं:

क) रेल मंत्रालय (एमओआर) के कुल व्यय में 2022-23 के दौरान 11.34 प्रतिशत की वृद्धि हुई और पूंजीगत व्यय में 7.21 प्रतिशत की वृद्धि हुई। दूसरी ओर, वर्ष के दौरान राजस्व व्यय में 15.15 प्रतिशत की वृद्धि हुई। (एमओआर) ने कुल कार्य व्यय का लगभग 72.22 प्रतिशत स्टाफ लागत, पेंशन भुगतान और रोलिंग स्टॉक पर लीज किराया शुल्क पर खर्च किया। पूंजीगत व्यय में अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर) का हिस्सा कुल पूंजीगत व्यय का 20.26 प्रतिशत था। आंतरिक संसाधनों के अपर्याप्त सृजन के परिणामस्वरूप सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) और ईबीआर पर अधिक निर्भरता हुई।

ख) 2021-22 की तुलना में 2022-23 के दौरान सकल यातायात प्राप्तियों में 25.51 प्रतिशत की वृद्धि हुई। कुल प्राप्तियों में वृद्धि मुख्य रूप से यात्री आय, अन्य कोचिंग आय और माल ढुलाई आय में वृद्धि के कारण हुई। कोयले के परिवहन से माल ढुलाई आय में 50.42 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

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

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

ई) मूल्यहास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप 'थ्रो फॉरवर्ड' (पुरानी परिसंपत्तियों का नवीनीकरण और प्रतिस्थापन) कार्यों का ढेर लग गया, जिसका अनुमान 2022-23 तक ₹ 31,852.60 करोड़ है।

**अनुशंसाएं: रेल मंत्रालय -**

- i. यात्री परिचालन की लागत का गंभीरता से विश्लेषण कर सकता है और इसके घाटे को कम करने के लिए कदम उठा सकता है।*
- ii. माल ढुलाई से होने वाली आय को बढ़ाने के लिए अपने माल ढुलाई बास्केट में विविधता लाने के लिए कदम उठा सकता है।*
- iii. ट्रेनों के सुरक्षित संचालन के लिए पुरानी परिसंपत्तियों के नवीनीकरण के लंबित मामलों को सुलझा सकता है।*

प्रतिवेदन के अध्याय 2 में भारतीय रेलवे के विनियोग खातों पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। इस अध्याय में 31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए संसद द्वारा दिए गए प्राधिकरण के विरुद्ध बचत/अधिकता के कारणों का भी विश्लेषण किया गया है। प्रमुख टिप्पणियाँ इस प्रकार हैं:

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

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

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

घ) ₹ 13,340.95 करोड़ (पूँजी अनुदान 5002-03 - ₹ 12,000.01 करोड़ और राजस्व अनुदान 3002-03 (08) - ₹ 1,340.94 करोड़) की अनुपूरक मांग को अतिरिक्त बजटीय सहायता के रूप में 'दत्तपोषित' के तहत लिए जाने के बावजूद, ₹ 12,248.83 करोड़ (पूँजी अनुदान 5002-03- ₹ 5,005.65 करोड़ और राजस्व अनुदान 3002-03 (08) - ₹ 7,243.18 करोड़) का अधिक व्यय हुआ।

इ) राजस्व से पूँजी अनुदान और इसके विपरीत, दत्तमत से प्रभारित और इसके विपरीत तथा राजस्व से राजस्व अनुदान (उप प्रमुख शीर्षों में), पूँजी से पूँजी अनुदान (रेलवे निधियों में) और राजस्व अनुदान से आय के बीच व्यय के गलत वर्गीकरण के मामले थे।

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

#### **अनुशंसाएं: रेल मंत्रालय -**

- i. व्यय के प्रवाह और बजट आवंटन की नियमित निगरानी के लिए बजट नियंत्रण प्राधिकरणों पर पर्यवेक्षण का प्रयोग करें और अतिरिक्त निधियों की मांग/आवंटित निधियों के समर्पण के लिए त्वरित कार्रवाई करें, ताकि निधियों का न्यायिक रूप से इच्छित उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जा सके।*
- ii. व्यय के गलत वर्गीकरण की घटनाओं को कम करने के लिए आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत करें। प्रमुख नियंत्रण अधिकारियों के स्तर पर अधिक जिम्मेदारी और जवाबदेही को बढ़ावा देने के लिए निवारक प्रतिबंध लगाए जाने चाहिए।*
- iii. सुनिश्चित करें कि सभी अस्वीकृत व्यय को प्राथमिकता के आधार पर नियमित किया जाए।*

प्रतिवेदन के अध्याय 3 में 31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के दौरान रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के वित्तीय प्रदर्शन का अवलोकन शामिल है। प्रमुख अवलोकन इस प्रकार हैं:

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

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

ग) कुल 45 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों में से 33 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों ने 2022-23 के दौरान लाभ (₹ 12,145.97 करोड़) अर्जित किया, जिसमें 12 रेलवे कंपनियां, 10 सहायक कंपनियां, 5 संयुक्त उद्यम और 6 एसपीवी शामिल हैं। लाभ कमाने वाले 33 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों में से केवल 11 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों (7 रेलवे कंपनियां, 1 सहायक कंपनी और 3 एसपीवी) ने मई 2016 के दीपम निर्देशों के अनुसार लाभांश (₹ 4,457.46 करोड़) घोषित किया था, जिसमें यह प्रावधान था कि प्रत्येक सीपीएसई कर के बाद लाभ का 30 प्रतिशत या निवल मूल्य का पांच प्रतिशत जो भी अधिक हो, का न्यूनतम लाभांश देगा। यद्यपि सात रेलवे कंपनियों ने वर्ष के दौरान लाभांश घोषित किया,

घ) 31 मार्च 2023 तक सात रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों के शेयरों का कुल बाजार पूंजीकरण ₹ 1,47,291.18 करोड़ था। पिछले वर्ष की तुलना में बाजार पूंजीकरण में 2.19 प्रतिशत की मामूली कमी दर्ज की गई।

#### **अनुशंसाएं: रेल मंत्रालय -**

- i. सहायक कंपनियों, संयुक्त उद्यमों और एसपीवी द्वारा लाभांश का भुगतान सुनिश्चित करने के लिए, डीआईपीएम दिशानिर्देशों के अनुसार, रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों को दिए गए अपने निर्देशों (फरवरी 2023) पर की गई कार्रवाई का पालन कर सकता है।*

**ii. घाटे में चल रहे रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों द्वारा उठाए गए घाटे के कारणों को दूर करने के लिए कदम उठा सकता है।**

प्रतिवेदन के अध्याय 4 में वर्ष 2020-21 से 2022-23 के लिए 'उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे और दक्षिण पश्चिम रेलवे के लेखा विभाग में बजटीय और लेखा नियंत्रण' की समीक्षा पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां शामिल हैं। प्रमुख टिप्पणियां इस प्रकार हैं:

क) उत्तर पश्चिम रेलवे के निर्माण संगठन के विद्युत विभाग ने सितंबर 2019 में स्थगित रतलाम-डूंगरपुर वाया बांसवाड़ा नई लाइन परियोजना के विरुद्ध 2022-23 के संशोधित अनुमान के लिए ₹ 5 करोड़ की मांग उठाई, जिसकी मांग को उत्तर पश्चिम रेलवे के लेखा विभाग के साथ-साथ रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूरी दे दी गई और स्थगित परियोजना को धन आवंटित किया गया।

ख) मार्च 2023 तक, उ.प.रे. और द.प.रे. ने चार पूर्ण लेकिन बंद नहीं किए गए कार्यों के लिए ₹ 3,142.49 करोड़ का व्यय किया। व्यय संशोधित स्वीकृत अनुमान से ₹ 743.70 करोड़ (31 प्रतिशत) अधिक था।

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

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

ड) राशि जमा/सुरक्षा जमा (ईएमडी/एसडी) के रूप में 542.54 करोड़ रुपए की राशि को गलत तरीके से दर्ज किया गया, जिसका परिणाम उ.प.रे., द.पू.म.रे., द.प.रे. और आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके में संबंधित लेखा शीर्षों में अधिक/कम जारी किया गया।

च) 2020-21 से 2022-23 के दौरान, उ.प.रे., द.पू.म.रे., और द.प.रे. द्वारा कंपनियों को किए गए भुगतान से आयकर कटौती से संबंधित ₹ 68.30 करोड़ की राशि को मुख्य शीर्ष 0020 के

बजाय गलत तरीके से मुख्य शीर्ष 0021 में दर्ज किया गया, जिसके परिणामस्वरूप राजस्व का गलत वर्गीकरण हुआ और संबंधित शीर्षों में अधिक/कम दर्शाया गया। सीएजी प्रतिवेदन संख्या 37, 2016 के पैरा 1.12 और सीएजी प्रतिवेदन संख्या 1, 2018 के पैरा 1.11 में इस मुद्दे की सूचना दिए जाने के बावजूद कोई सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गई है।

छ) उ.प.रे., द.पू.म.रे., और द.प.रे. और आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके में, 01 अप्रैल 2020 तक 283 की कुल बकाया स्टॉक शीट 31 मार्च 2023 तक 13 प्रतिशत बढ़कर 321 हो गई थी। द.पू.म.रे., में 127 बकाया स्टॉक शीट का वित्तीय प्रभाव निर्धारित नहीं किया जा सका क्योंकि इसे ऑडिट के लिए उपलब्ध नहीं कराया गया था। शेष 194 बकाया स्टॉक शीट का कुल धन मूल्य ₹ 14.70 करोड़ था, जिसमें स्टोर की कमी/अधिकता शामिल थी।

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

**अनुशंसाएं: रेल मंत्रालय -**

- i. आकलन में सटीकता और समयबद्धता प्राप्त करने के लिए बजट अनुमान/संशोधित अनुमान की जांच की प्रक्रिया को सरल बनाए तथा विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत व्यय की सावधानीपूर्वक निगरानी सुनिश्चित करे ताकि निधियों का इष्टतम आवंटन हो सके।*
- ii. उत्पादकता परीक्षणों के संचालन की निगरानी करने तथा निर्धारित समय के अनुसार उनका पूरा होना सुनिश्चित करने के लिए एक तंत्र विकसित करना।*
- iii. रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (सीआरआईएस) को एमएच 0020 के तहत आयकर के लेखांकन के लिए एकीकृत पेट्रोल एवं लेखा प्रणाली (आईपीएएस) पोर्टल में प्रावधान करने का निर्देश देना।*
- iv. अंतिम तिमाही में व्यय के संबंध में कोडल प्रावधानों का पालन सुनिश्चित करना, स्वीकृतियों की पुस्तक में अस्थायी पदों की समीक्षा, सस्पेंस शीर्षों की निकासी, ईएमडी/एसडी की बुकिंग और निकासी, स्टॉक शीट का निपटान, कार्यकारी कार्यालयों का निरीक्षण और नियंत्रण रजिस्ट्रों का रखरखाव।*

इस प्रतिवेदन के अध्याय 5 में भारतीय रेलवे के 16 जोनों में सभी 80 कार्यशालाओं के कार्यशाला निर्माण सस्पेंस (डब्लू एम एस) खातों और संबंधित अभिलेखों की जांच से उत्पन्न मामलों पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां शामिल हैं। यह लेखापरीक्षा यह आकलन करने के लिए की गई थी कि रेलवे कार्यशालाओं में सभी सहायक अभिलेखों के साथ डब्लू एम एस खाता बनाए रखा जा रहा था या नहीं और बनाया गया डब्लू एम एस खाता सटीक और पूर्ण था या नहीं। लेखापरीक्षा में अप्रैल 2022 से मार्च 2023 तक की अवधि को शामिल किया गया। प्रमुख टिप्पणियां इस प्रकार हैं:

क) 34 कार्यशालाओं में, 3,606.22 करोड़ रुपये की राशि का डब्लू एम एस खाते में क्रेडिट अनुमान के आधार पर किया गया था, न कि वास्तविक आंकड़ों के आधार पर, जिसके परिणामस्वरूप कार्यशाला सामान्य रजिस्टर और/या आउटटर्न स्टेटमेंट्स के रखरखाव न करने के कारण लाभ और हानि (पी एंड एल) खाते और बैलेंस शीट में गलत डेबिट हुआ।

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

ग) कार्यशालाओं द्वारा स्टोर से निकाले गए कच्चे माल की बुकिंग के लिए रॉ मैटीरियल वर्क ऑर्डर (आरएमडब्ल्यूओ) खोला जाना चाहिए। 58 कार्यशालाओं (72.50 प्रतिशत) में आरएमडब्ल्यूओ का रखरखाव नहीं किया गया था, जिसमें डब्लू एम एस खाते में स्टोर का डेबिट ₹ 5,719.65 करोड़ था। इनमें से 17 कार्यशालाओं में, जिनमें डब्लू एम एस खाते में स्टोर का डेबिट ₹1,890.49 करोड़ था, ने उप-स्टोर में पड़े स्टोर का रिकॉर्ड नहीं रखा।

घ) 12 कार्यशालाओं में आवंटित लागत (ओवरहेड) प्रभार वास्तविक लागत प्रभार से ₹90.33 करोड़ अधिक थे, जिसके परिणामस्वरूप डब्लू एम एस को अतिरिक्त क्रेडिट मिला।

18 कार्यशालाओं में आबंटित लागत प्रभार वास्तविक लागत प्रभार से 5 प्रतिशत से अधिक कम थे, जिसके परिणामस्वरूप डब्लू एम एस को ₹364.30 करोड़ कम क्रेडिट मिला।

इ) 12 कार्यशालाओं के डब्लू एम एस खाता समापन शेष में ₹ 193.12 करोड़ (₹ 181.36 करोड़+ ₹ 3.28 करोड़ + ₹ 8.48 करोड़) का अकुशल शेष जमा हो गया था, जिसके परिणामस्वरूप पी एंड एल खाते में कम डेबिट हुआ और व्यय कम दिखाया गया। 16 कार्यशालाओं में डब्लू एम एस खाता शेष में ₹ 201.12 करोड़ का क्रेडिट आइटम था, जिसके परिणामस्वरूप पी एंड एल खाते में अधिक डेबिट हुआ।

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

छ) 31 कार्यशालाओं में, डब्ल्यूएमएस खाता क्रेडिट के संबंध में डब्ल्यूएमएस खाता शेष का प्रतिशत निर्धारित प्रतिशत से अधिक हो गया, जिसके परिणामस्वरूप पी एंड एल खाते में 465.03 करोड़ रुपये कम डेबिट हुए और डब्लू एम एस खाता समापन शेष का संचय हुआ।

(ज) सात कार्यशालाओं के डब्लू एम एस खाते के समापन शेष में संचित हस्तांतरण लेनदेन में 75.23 करोड़ रुपये की राशि के हस्तांतरण प्रमाणपत्रों की कम स्वीकृति के परिणामस्वरूप समान राशि से व्यय को कम दर्शाया गया।

झ) निर्धारित 10 प्रतिशत की सीमा के मुकाबले, 29 यांत्रिक कार्यशालाओं में की गई विभिन्न गतिविधियों में कुल लागत पर ऑन-कॉस्ट चार्ज का प्रतिशत 10.12 प्रतिशत से 46.48 प्रतिशत के बीच था। ऑन-कॉस्ट चार्ज के इतने उच्च प्रतिशत के परिणामस्वरूप पी एंड एल खाते में ₹ 612.47 करोड़ का अतिरिक्त डेबिट हुआ।

#### **अनुशंसाएं: रेल मंत्रालय -**

- i. कारीगर कर्मचारियों के एनपीएस में सरकारी अंशदान को डब्लू एम एस खाते के माध्यम से रूट करने के लिए आईपीएस में उपयुक्त परिवर्तन करने के लिए सीआरआईएस को निर्देश दे सकता है।**

- ii. श्रम लागत, कार्यशालाओं में किए गए कार्यों की लागत और संबंध सहायक अभिलेखों के साथ डब्लू एम एस खाते के रखरखाव और समापन शेष की समीक्षा के संबंध में आईआरआरएससी के कोडल प्रावधानों का पालन सुनिश्चित करें।
- iii. डब्लू एम एस खाते के समापन शेष, वास्तविक और आबंटित लागत प्रभार और कुल लागत प्रभार पर प्रतिबंध के संबंध में आईआरआरएससी और रेल मंत्रालय के आदेशों द्वारा निर्धारित सीमाओं का पालन सुनिश्चित करें।



# **अध्याय 1**

## **वित्त की स्थिति**



## अध्याय 1 वित्त की स्थिति

यह अध्याय 2022-23 के दौरान भारतीय रेलवे के वित्त पर एक व्यापक परिप्रेक्ष्य प्रदान करता है। यह पिछले वर्ष के संदर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतकों में महत्वपूर्ण परिवर्तनों के साथ-साथ समग्र रुझानों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के लिए आधार डेटा रेल मंत्रालय के वित्त खाते हैं। वित्त खातों को केंद्र सरकार के वित्त खातों में शामिल करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा सालाना संकलित किया जाता है। इसके अलावा, 2022-23 के दौरान भारतीय रेलवे के प्रदर्शन का विश्लेषण करने के लिए सरकारी दस्तावेजों एवं रिपोर्टों के आंकड़ों<sup>1</sup> का भी उपयोग किया गया है।

### 1.1 चालू वर्ष के वित्तीय लेनदेन का सारांश

नीचे दी गई तालिका 2021-22 एवं 2022-23 के दौरान भारतीय रेलवे के वित्तीय लेन-देन का सारांश प्रस्तुत करती है। तालिका में कोष्ठक में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत में वृद्धि/कमी को दर्शाते हैं।

तालिका 1.1: 2022-23 के दौरान प्राप्तियों एवं व्यय का सारांश

(₹ करोड़ में)

पूँजीगत एवं राजस्व व्यय का सारांश					
क्रम सं.	विवरण	वास्तविक 2021-22	बजट अनुमान 2022-23	संशोधित अनुमान 2022-23	वास्तविक 2022-23
1.	पूँजीगत व्यय <sup>2</sup>	1,90,267.07 (22.61)	2,45,800.00	2,14,800.00	2,03,983.08 (7.21)
2.	राजस्व व्यय	2,06,391.59 (49.30)	2,34,640.00	2,40,500.00	2,37,659.58 (15.15)
	कुल व्यय	3,96,658.66 (35.19)	4,80,440.00	4,55,300.00	4,41,642.66 (11.34)
राजस्व प्राप्तियों एवं राजस्व व्यय का सारांश					
1	यात्री आय	39,214.39 (157.17)	58,500.00	64,000.00	63,416.85 (61.72)

<sup>1</sup> भारतीय रेलवे के वित्त खाते, बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

<sup>2</sup> पूँजीगत व्यय में सकल बजटीय सहायता, आंतरिक संसाधन और अतिरिक्त बजटीय संसाधन (अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर)) से प्राप्त व्यय शामिल हैं

पूँजीगत एवं राजस्व व्यय का सारांश					
क्रम सं.	विवरण	वास्तविक 2021-22	बजट अनुमान 2022-23	संशोधित अनुमान 2022-23	वास्तविक 2022-23
2	अन्य कोचिंग आय <sup>3</sup>	4,899.56 (133.68)	6,000.00	6,500.00	5,958.32 (21.61)
3	माल ढुलाई से होने वाली आय	1,41,096.39 (20.36)	1,65,000.00	1,65,000.00	1,62,262.90 (15.00)
4	विविध आय <sup>4</sup>	6,067.96 (2.18)	10,000.00	7,100.00	8,498.60 (40.06)
5	कुल ट्रेफ़िक आय	1,91,278.30 (36.13)	2,39,500.00	2,42,600.00	2,40,136.67 (25.54)
6	यातायात बकाया से निकासी (उचंत)	(-)71.82 (30.92)	100.00	92.77	(-)154.11 (114.58)
7	सकल यातायात प्राप्तियां <sup>5</sup> (मद संख्या 5+6)	1,91,206.48 (36.02)	2,39,600.00	2,42,692.77	2,39,982.56 (25.51)
8	विविध प्राप्तियां <sup>6</sup>	160.53 (-24.64)	400.00	200.00	194.40 (21.10)
9	कुल प्राप्तियां (मद संख्या 7 + 8)	1,91,367.01 (35.93)	2,40,000.00	2,42,892.77	2,40,176.96 (25.51)
10	निवल सामान्य कार्य व्यय <sup>7</sup>	1,56,506.34 (15.21)	1,70,000.00	1,81,000.00	1,80,255.78 (15.17)
11	विनियोजन				
	पेंशन निधि*	48,100.00 (9,096.94)	60,000.00	56,000.00	54,700.00 (13.72)
	मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)*	00.00	2,000.00	1,000.00	700.00 (700)

<sup>3</sup> पार्सल, सामान और डाकघर मेल आदि के परिवहन से आय।

<sup>4</sup> भवन के किराये, पट्टे, खानपान सेवाओं, विज्ञापनों, साइडिंग और लेवल क्रॉसिंग के रखरखाव, रणनीतिक लाइनों पर नुकसान की प्रतिपूर्ति आदि से होने वाली आय।

<sup>5</sup> रेल मंत्रालय की माल ढुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग यातायात और विविध आय से परिचालन प्राप्तियां।

<sup>6</sup> विविध प्राप्तियां में रेलवे भर्ती बोर्ड (आरआरबी) की प्राप्तियां, अनुसंधान, डिजाइन एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) की प्राप्तियां तथा रेलवे दावा न्यायाधिकरण (आरसीटी) की प्राप्तियां आदि सम्मिलित हैं।

<sup>7</sup> रेल मंत्रालय का परिचालन व्यय (कर्मचारियों का वेतन, परिसंपत्तियों की मरम्मत एवं रखरखाव, ईंधन आदि)।

पूँजीगत एवं राजस्व व्यय का सारांश					
क्रम सं.	विवरण	वास्तविक 2021-22	बजट अनुमान 2022-23	संशोधित अनुमान 2022-23	वास्तविक 2022-23
12	कुल कार्य व्यय <sup>8</sup> (मद सं.10+11)	2,04,606.34 (49.82)	2,32,000.00	2,38,000.00	2,35,655.78 (15.18)
13	विविध व्यय <sup>9</sup>	1,785.25 (6.99)	2,640.00	2,500.00	2,003.80 (12.24)
14	कुल व्यय (मद संख्या 12 + 13)	2,06,391.59 (49.30)	2,34,640.00	2,40,500.00	2,37,659.58 (15.15)
15	शुद्ध अधिशेष (मद संख्या 9 (-) 14)	-15,024.58 (-689.78)	5,360.00	2,392.77	2,517.38 (116.76)
16	विनियोजन हेतु उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि (डीएफ)	0.00	1,000.00	1,092.77	1,000.00
	राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	0.00	2,000.00	0.00	1,517.38
	पूँजी निधि	0.00	2,360.00	1,300.00	0.00
17	परिचालन अनुपात	107.39	96.98	98.22	98.10

स्रोत: 2022-23 के लिए वित्त खाते एवं 2022-23 एवं 2023-24 के लिए रेल बजट

नोट: कोष्ठक में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत में वृद्धि/कमी दर्शाते हैं

\*केवल क्षेत्रीय रेलवे के लिए निधियों का विनियोजन

जैसा कि तालिका 1.1 में देखा जा सकता है:

- 2021-22 की तुलना में 2022-23 के दौरान कुल प्राप्तियों में 25.51 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जिसका मुख्य कारण पिछले वर्ष 2021-22 की तुलना में 2022-23 के दौरान सभी प्रकार की आय अर्थात् यात्री आय (61.72 प्रतिशत), अन्य कोचिंग आय (21.61 प्रतिशत), माल ढुलाई आय (15 प्रतिशत) एवं विविध आय (40.06 प्रतिशत) में वृद्धि है।

<sup>8</sup> क्षेत्रीय रेलवे के संबंध में परिचालन व्यय और डीआरएफ एवं पेंशन निधि का विनियोजन।

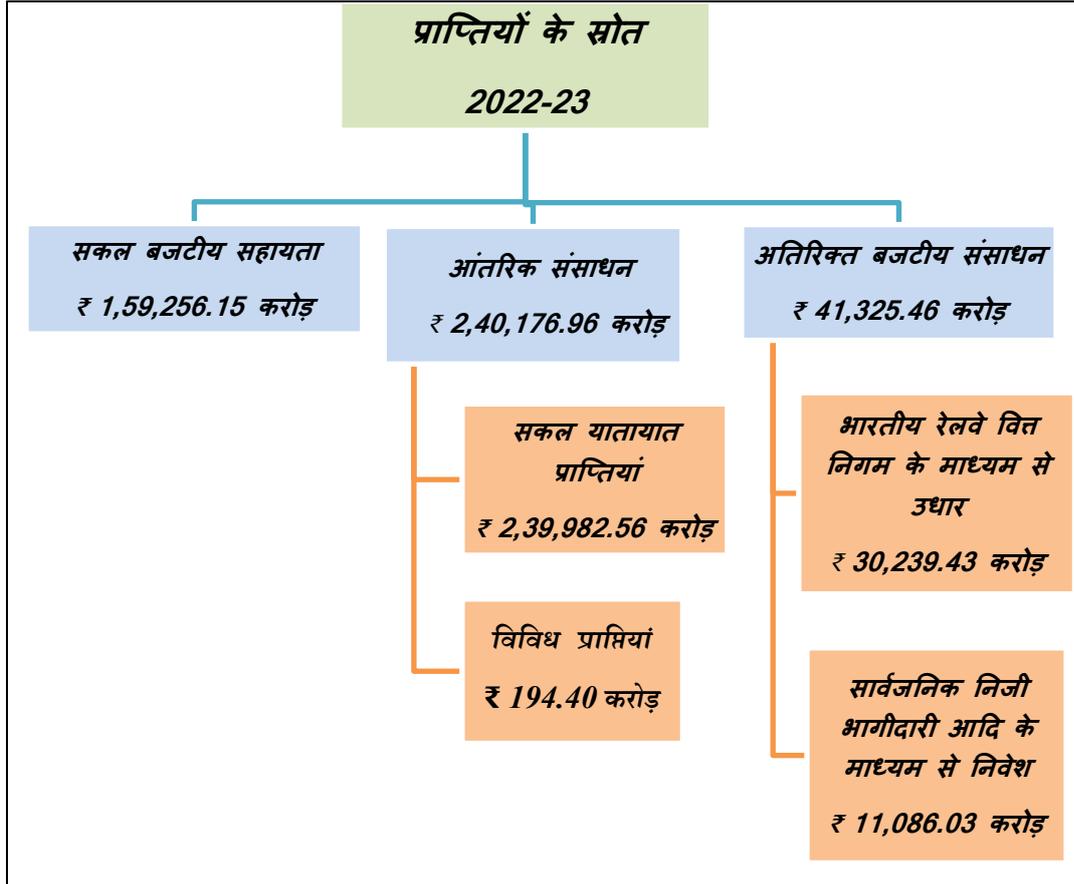
<sup>9</sup> विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्वेक्षण, अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन, रेल मंत्रालय की अन्य विविध स्थापनाएं, सांविधिक लेखापरीक्षा आदि पर व्यय शामिल हैं।

- 2021-22 की तुलना में 2022-23 में शुद्ध साधारण परिचालन व्यय में 15.17 प्रतिशत की वृद्धि हुई। पेंशन फंड एवं मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) में पिछले वर्ष की तुलना में अधिक विनियोजन के कारण कुल परिचालन व्यय में भी पिछले वर्ष की तुलना में 15.18 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
- ₹ 5,360 करोड़ के बजट अनुमान (बी ई) के मुकाबले, सभी राजस्व देनदारियों को पूरा करने के बाद 2022-23 में 'शुद्ध अधिशेष' ₹ 2,517.38 करोड़ था, जबकि 2021-22 में शुद्ध घाटा ₹15,024.58 करोड़ था।

### 1.2 रेल मंत्रालय के संसाधन

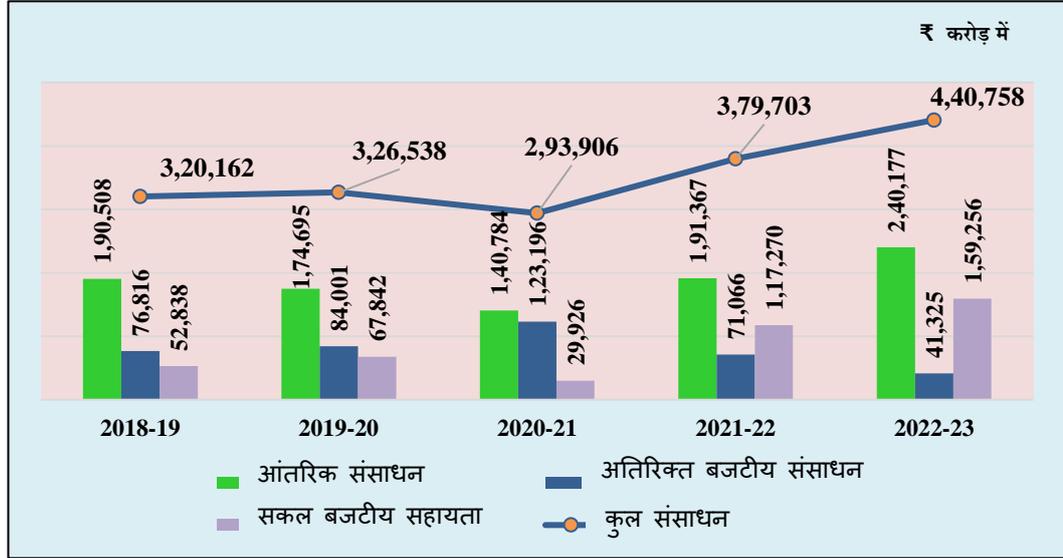
रेल मंत्रालय को (प्रथम) केंद्र सरकार से बजटीय सहायता, (द्वितीय) अपने स्वयं के आंतरिक संसाधनों एवं (तृतीय) अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के माध्यम से वित्तपोषित किया जाता है। वर्ष 2022-23 के दौरान रेल मंत्रालय की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत इस प्रकार हैं:

चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत



2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान रेल मंत्रालय के लिए उपलब्ध विभिन्न संसाधनों का हिस्सा निम्नलिखित आंकड़े में दर्शाया गया है:

**चित्र 1.2: 2018-19 से 2022-23 के दौरान रेल मंत्रालय के विभिन्न संसाधनों का हिस्सा**



स्रोत: वर्ष 2022-23 के लिए रेल मंत्रालय का बजट दस्तावेज एवं वित्त खातों का विवरण

उपरोक्त दंड आरेख दर्शाता है कि आंतरिक संसाधन, उसके बाद सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) एवं अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) रेल मंत्रालय के सबसे बड़े संसाधन हैं। रेलवे 1987 में अपनी शुरुआत के बाद से रोलिंग स्टॉक की खरीद के लिए भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) जुटा रहा है। रेल मंत्रालय ने 2015-16 से परियोजना वित्तपोषण के लिए भी अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) का सहारा लिया। वर्ष 2022-23 के लिए भारतीय रेलवे के ब्लॉक खाते से यह भी देखा गया कि 2022-23 के दौरान सिटी एंड इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन ऑफ महाराष्ट्र लिमिटेड (सिडको) से प्राप्त ₹278.04 करोड़ को किसी भी प्रकार की प्राप्ति के स्रोत में सम्मिलित नहीं किया गया है।

### 1.2.1 अतिरिक्त बजटीय संसाधन

अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) में रोलिंग स्टॉक की खरीद एवं रेल मंत्रालय की परियोजनाओं के निष्पादन के लिए आईआरएफसी के माध्यम से जुटाई गई

धनराशि शामिल है। पूंजी परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए भारतीय जीवन बीमा निगम (एलआईसी) से संस्थागत वित्त अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर)-आईएफ एवं सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड में परियोजनाओं के कार्यान्वयन के माध्यम से जुटाई गई धनराशि अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) का हिस्सा हैं। रेल मंत्रालय ने 2022-23 के दौरान अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के माध्यम से ₹41,325.46 करोड़ की राशि जुटाई (41.85 प्रतिशत की कमी), जबकि 2021-22 के दौरान ₹71,065.86 करोड़ जुटाए गए। इसमें रोलिंग स्टॉक की खरीद एवं रेल मंत्रालय की परियोजनाओं के निष्पादन के लिए आईआरएफसी के माध्यम से जुटाए गए ₹30,239.43 करोड़ एवं पीपीपी मोड के माध्यम से ₹11,086.03 करोड़ सम्मिलित हैं।

ब्याज देयता के कारण रेलवे के वित्त के लिए अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) फंड के उपयोग में दक्षता का अधिक महत्व है। अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) पर अधिक निर्भरता एवं रेल मंत्रालय के बढ़ते कर्ज के बोझ को देखते हुए अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) से परियोजनाओं के वित्तपोषण पर विस्तृत विश्लेषण संघ सरकार (रेलवे) - रेलवे वित्त - 2020 की रिपोर्ट संख्या 8 पर सीएजी की रिपोर्ट में किया गया था। इस पर की गई कार्रवाई टिप्पणी का उत्तर लेखापरीक्षा द्वारा 26.06.2021 को प्रस्तुत किया गया था।

### 1.2.2 सकल बजटीय सहायता

वर्ष 2022-23 के दौरान भारत सरकार से सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के रूप में रेल मंत्रालय को ₹1,59,256.15 करोड़ मिले, जबकि 2021-22 के दौरान ₹1,17,270.54 करोड़ प्राप्त हुए थे। पिछले वर्ष 2021-22 की तुलना में केंद्र सरकार से बजटीय सहायता में 35.80 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जिसके परिणामस्वरूप पूंजीगत व्यय के वित्तपोषण के लिए सामान्य राजस्व पर अधिक निर्भरता हुई। इसके अलावा, रेलवे को वर्ष 2022-23 के दौरान रेलवे सुरक्षा निधि के लिए जीबीएस के एक हिस्से के रूप में ₹30,000 करोड़ प्राप्त हुए, जबकि वर्ष 2021-22 के दौरान ₹20,600 करोड़ प्राप्त हुए थे। हालांकि, 2022-23 के दौरान केंद्रीय सड़क निधि (डीजल उपकर से) से कोई निधि प्राप्त नहीं हुई, जबकि 2021-22 में ₹59,700 करोड़ प्राप्त हुए थे।

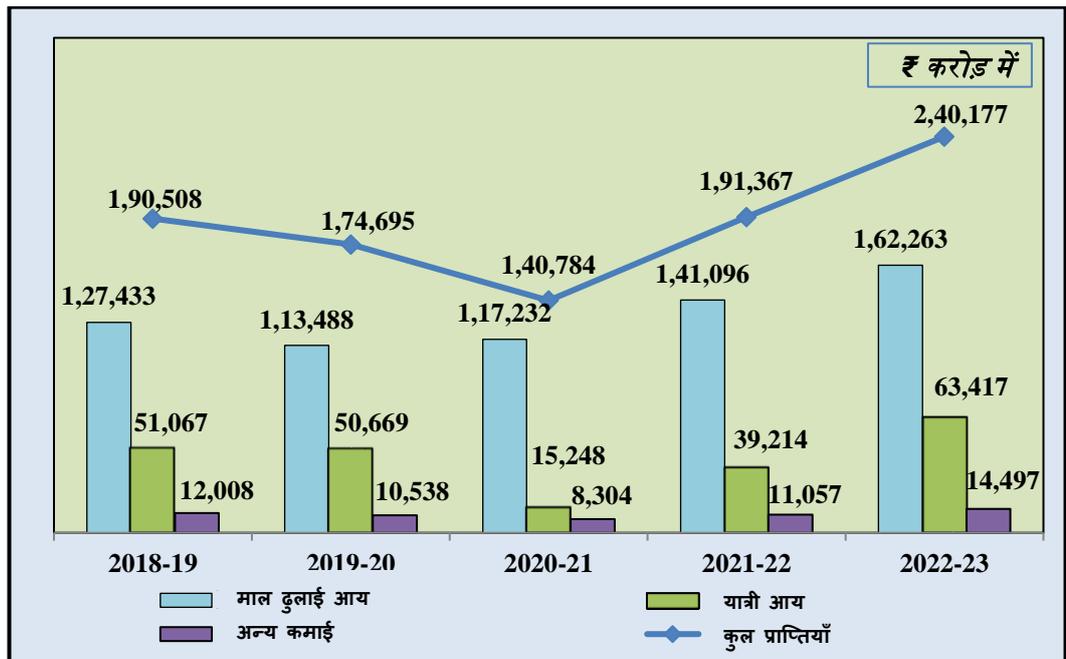
**1.2.3 भारतीय रेलवे के आंतरिक रूप से सृजित संसाधन**

रेलवे के आंतरिक संसाधनों में माल ढुलाई एवं यात्री व्यवसाय से होने वाली आय, विविध आय, अन्य कोचिंग एवं विविध आय शामिल हैं। 2022-23 के दौरान, रेलवे ने ₹ 2,40,176.96 करोड़ के कुल आंतरिक संसाधन उत्पन्न किए, जबकि बजट अनुमान में ₹ 2,40,000 करोड़ का लक्ष्य एवं संशोधित अनुमान में ₹ 2,42,892.77 करोड़ का लक्ष्य निर्धारित किया गया था।

आंतरिक संसाधनों का उपयोग राजस्व व्यय के लिए किया जाता है, जिसमें पेंशन देनदारियों को पूरा करना, पट्टा परिसंपत्तियों के मूल घटक का भुगतान करना तथा पूंजी निधि, मूल्यहास आरक्षित निधि एवं राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (रा रे सं को) के माध्यम से अचल परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन एवं नवीकरण पर व्यय शामिल है।

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति निम्नलिखित आंकड़े में दर्शाई गई है:

**चित्र 1.3: 2018-19 से 2022-23 के दौरान राजस्व प्राप्तियां**



स्रोत: रेल मंत्रालय के वित्त खातों एवं बजट दस्तावेजों का विवरण

वृद्धि दर की प्रवृत्ति पर आगामी अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

क) मालभाड़ा आय

₹1,65,000 करोड़ के बजट अनुमानों के मुकाबले, 2022-23 के दौरान वास्तविक माल ढुलाई आय ₹1,62,262.90 करोड़ थी। पिछले पाँच वर्षों के दौरान माल ढुलाई सेवाओं के विभिन्न मापदंडों से संबंधित आँकड़े इस प्रकार थे:

तालिका 1.2: माल ढुलाई सेवा सांख्यिकी

वर्ष	लोडिंग (मिलियन टन)	एनटीकेएम <sup>10</sup> (मिलियन में) (केवल राजस्व माल यातायात)	आय (₹ करोड़ में) (केवल माल यातायात)	औसत लीड <sup>11</sup> (किमी में)	प्रति टन प्रति किमी औसत आय (पैसे में)
2018-19	1,221.48 (5.34)	7,38,523 (6.58)	1,27,432.72 (8.87)	605 (1.17)	172.55 (2.14)
2019-20	1,208.41 (-1.07)	7,07,665 (-4.18)	1,13,487.89 (-10.94)	586 (-3.14)	160.37 (-7.06)
2020-21	1,230.94 (1.86)	7,19,762 (1.71)	1,17,231.82 (3.30)	585 (-0.17)	162.88 (1.56)
2021-22	1,415.87 (15.02)	8,71,816 (21.13)	1,41,096.39 (20.36)	616 (5.30)	159.77 (-1.91)
2022-23	1,509.10 (6.58)	9,59,566 (10.07)	1,62,262.90 (15.00)	636 (3.25)	166.91 (4.47)

स्रोत: रेल मंत्रालय का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2022-23

नोट: कोष्ठक में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत वृद्धि/कमी दर्शाते हैं

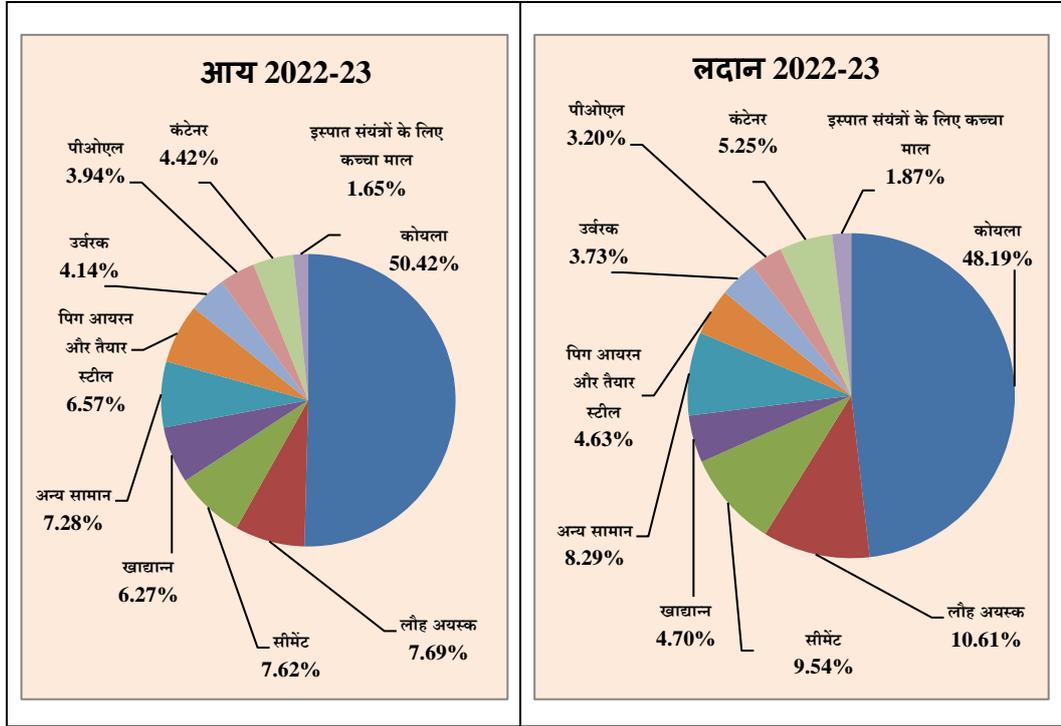
2022-23 के दौरान माल लदान 1,509.10 मिलियन टन (एमटी) था, जबकि 2021-22 के दौरान 1,415.87 मीट्रिक टन लदान हुआ था। पिछले वर्ष की तुलना में 2022-23 के दौरान माल लदान में 6.58 प्रतिशत की वृद्धि हुई। माल ढुलाई से होने वाली आय में भी पिछले वर्ष की तुलना में 15 प्रतिशत की वृद्धि हुई। औसत लीड (एक टन माल की औसत ढुलाई) 2021-22 में 616 किमी से बढ़कर 2022-23 में 636 किमी हो गई, जो 3.25 प्रतिशत की वृद्धि है।

<sup>10</sup> एनटीकेएम-नेट टन किलोमीटर-माल यातायात की माप की इकाई जो एक किलोमीटर की दूरी पर एक टन माल के परिवहन को दर्शाती है।

<sup>11</sup> औसत लीड (अर्थात् औसत ढुलाई) प्रत्येक टन माल के परिवहन की औसत दूरी को दर्शाता है।

रेलवे की माल ढुलाई पिटक कुछ थोक वस्तुओं तक ही सीमित है। लोडिंग एवं आय में वस्तुवार हिस्सेदारी निम्नलिखित आंकड़े में दी गई है:

चित्र 1.4: लदान एवं आय का प्रमुख वस्तु-वार हिस्सा



स्रोत: वर्ष 2023 के लिए बजट दस्तावेज एवं रेल मंत्रालय का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2022-23

वर्ष 2022-23 के दौरान कोयला लोडिंग (48.19 प्रतिशत) और आय (50.42 प्रतिशत) दोनों में प्रमुख घटक रहा , इसके बाद आय के मामले में लौह अयस्क और सीमेंट (लोडिंग में) और लौह अयस्क और सीमेंट (आय में भी) का स्थान रहा। पिछले वर्ष की तुलना लोडिंग में सबसे अधिक वृद्धि निम्नलिखित घटकों में हुई:

तालिका 1.3: माल ढुलाई सेवा आंकड़े

क्र. सं.	माल	2021-22 (लोड मीट्रिक टन में)	2022-23 (लोड मीट्रिक टन में)	प्रतिशत परिवर्तन
1	कोयला	652.80	727.24	11.40
2	इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चा माल	29.03	28.15	(-) 3.03
3	ढलवां लोहा एवं परिष्कृत इस्पात	68.50	69.87	2.00
4	निर्यात हेतु लौह अयस्क	168.36	160.14	(-) 4.88
5	सीमेंट	137.19	143.93	4.91
6	खाद्यान्न	73.38	70.92	(-) 3.35
7	उर्वरक	49.18	56.34	14.56
8	पी ओ एल (पेट्रोल ऑइल स्नेहक)	44.46	48.22	8.46
9	कंटेनर	74.26	79.22	6.68
10	अन्य वस्तुएँ	118.71	125.08	5.37

स्रोत: रेल मंत्रालय का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2022-23

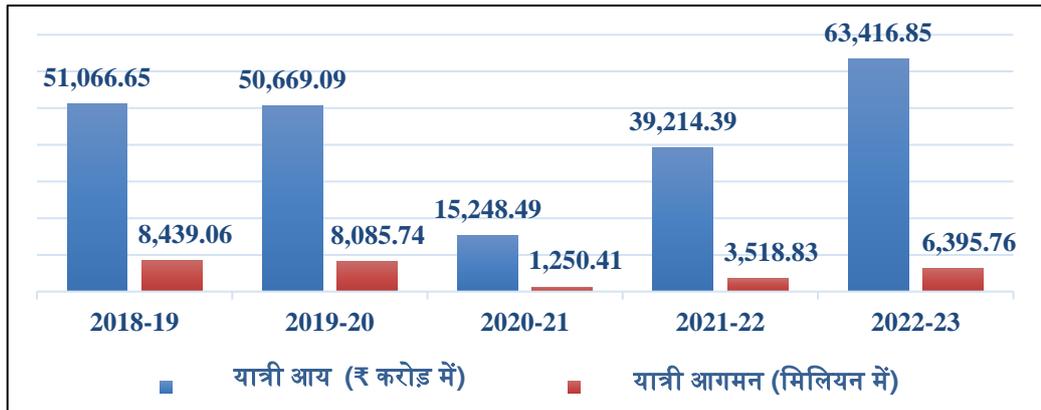
निर्यात के लिए लौह अयस्क, खाद्यान्न एवं इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चे माल के लदान में 2021-22 की तुलना में 2022-23 के दौरान कमी आई।

जैसा कि ऊपर से देखा जा सकता है, कोयले की ढुलाई पर बहुत ज़्यादा निर्भरता है। थोक वस्तुओं के परिवहन पैटर्न में कोई भी बदलाव रेलवे की माल ढुलाई आय को काफ़ी हद तक प्रभावित कर सकता है। रेलवे लंबे समय से विभिन्न प्रोत्साहन योजनाएँ चलाने के बावजूद अपने माल ढुलाई पिटक में विविधता लाने में सक्षम नहीं है।

**ख) यात्री आय**

वर्ष 2022-23 के दौरान यात्री आय के लिए ₹ 58,500 करोड़ रुपये का अनुमान लगाया गया था, जबकि वास्तविक यात्री आय ₹ 63,416.85 करोड़ थी। वर्ष 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान यात्रियों की संख्या एवं यात्री आय निम्नलिखित आंकड़ों में दर्शाई गई है:

**चित्र 1.5: यात्रियों की संख्या एवं आय**



स्रोत: रेल मंत्रालय का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2022-23

जैसा कि ऊपर दिए गए आँकड़ों से देखा जा सकता है, 2022-23 के दौरान यात्रियों की संख्या एवं यात्री आय में पिछले वर्षों की तुलना में वृद्धि हुई है। यात्री सेवाओं के प्रमुख प्रदर्शन संकेतक इस प्रकार हैं:

**तालिका 1.4: प्रमुख यात्री संकेतक**

क्रम सं.	वर्ष	यात्रियों की संख्या (लाखों में)	यात्री किलोमीटर <sup>12</sup> (मिलियन में)	आय (करोड़ रुपये में)	औसत लीड <sup>13</sup> (किलोमीटर में)	प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय (पैसे में)
1	2018-19	8,439.05 (1.86)	11,57,174 (-1.74)	51,066.65 (4.98)	137.12 (-3.53)	44.13 (6.85)
2	2019-20	8,085.74 (-4.19)	10,50,738 (-9.20)	50,669.09 (-0.78)	129.95 (-5.23)	48.22 (9.27)

<sup>12</sup> यात्री किलोमीटर - एक यात्री द्वारा एक किलोमीटर की दूरी तक की गई यात्रा

<sup>13</sup> औसत लीड - (अर्थात औसत दुराई) यात्री द्वारा तय की गई औसत दूरी को दर्शाता है।

क्रम सं.	वर्ष	यात्रियों की संख्या (लाखों में)	यात्री किलोमीटर <sup>12</sup> (मिलियन में)	आय (करोड़ रुपये में)	औसत लीड <sup>13</sup> (किलोमीटर में)	प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय (पैसे में)
3	2020-21	1,250.41 (-84.54)	2,31,126 (-78.00)	15,248.49 (-69.91)	184.84 (42.24)	65.97 (36.81)
4	2021-22	3,518.83 (181.41)	5,90,217 (155.37)	39,214.39 (157.17)	167.73 (-9.26)	66.44 (0.71)
5	2022-23	6,395.76 (81.76)	9,58,919 (62.47)	63,416.85 (61.72)	149.93 (-10.61)	66.13 (-0.47)

स्रोत: रेल मंत्रालय का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2022-23

नोट: कोष्ठक में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत वृद्धि/कमी दर्शाते हैं

पिछले वर्ष की तुलना में 2022-23 के दौरान यात्रियों की संख्या एवं यात्री आय में क्रमशः 81.76 प्रतिशत एवं 61.72 प्रतिशत की वृद्धि हुई। यात्री यातायात में वृद्धि मुख्य रूप से कोविड महामारी के बाद यात्रा प्रतिबंधों को हटाने एवं पिछले वर्ष की तुलना में 2022-23 में अधिक ट्रेन परिचालन के कारण हुई।

#### ग) विविध आय एवं अन्य कोचिंग आय

2022-23 के दौरान 'विविध एवं अन्य कोचिंग आय' के लिए ₹ 16,000 करोड़ के बजट अनुमानों के मुकाबले, वास्तविक आय केवल ₹ 14,456.92 करोड़ थी। विविध एवं अन्य कोचिंग आय चालू वर्ष में सकल यातायात प्राप्तियों का केवल 6.02 प्रतिशत थी। यह 2021-22 में ₹ 10,967.52 करोड़ से 31.82 प्रतिशत बढ़कर 2022-23 में ₹ 14,456.92 करोड़ हो गई।

विविध आय में मुख्य रूप से विज्ञापन एवं प्रचार, खानपान विभाग, सैलून के ब्याज एवं रखरखाव शुल्क, लेवल क्रॉसिंग, भूमि के पट्टे से प्राप्तियां, भूमि/वायु क्षेत्र के संपत्ति विकास एवं अन्य विविध आय आदि का योगदान था। 'विविध आय' में रणनीतिक लाइनों पर परिचालन घाटे की प्रतिपूर्ति के कारण ₹ 2,461.90 करोड़ की राशि भी शामिल थी। विज्ञापनों एवं रेलवे भूमि के वाणिज्यिक उपयोग से राजस्व सृजन बढ़ने की काफी गुंजाइश थी।

**घ) अप्राप्त आय**

यातायात की आवाजाही के कारण अप्राप्त आय को 'यातायात उंचंत' के रूप में वर्गीकृत किया गया है। भवन/भूमि के किराए/पट्टे एवं साइडिंग आदि के रखरखाव शुल्क के कारण अप्राप्त आय 'वसूली योग्य मांग' है। बकाया अप्राप्त आय 2021-22 में ₹ 2,022.86 करोड़ से बढ़कर 2022-23 के अंत में ₹ 2,145.20 करोड़ हो गई। इसमें से ₹ 1,508.45 की राशि यातायात उंचंत के अंतर्गत बकाया थी एवं ₹ 636.75 करोड़ 'वसूली योग्य मांग' के अंतर्गत थी। ट्रैफिक उंचंत के अंतर्गत बकाया राशि का बड़ा हिस्सा पावर हाउस एवं राज्य बिजली संस्थाओं से वसूल न किए गए माल एवं अन्य शुल्कों के कारण था। यह राशि ₹ 628.67 करोड़ थी एवं कुल अप्राप्त आय का 29.31 प्रतिशत थी। प्रमुख चूककर्ता पावर हाउस इस प्रकार थे:

**तालिका 1.5: राज्य विद्युत संस्थाओं/विद्युत गृहों पर बकाया राशि**

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	राज्य विद्युत संस्थाएं/पावर हाउस	बकाया राशि	
		31 मार्च 2022 तक	31 मार्च 2023 तक
1.	पंजाब	446.45	446.83
2.	दिल्ली	114.28	114.28
3.	राजस्थान	31.89	35.15
4.	झारखंड	0.00	15.41
5.	मध्य प्रदेश	10.02	3.16
6.	महाराष्ट्र	2.42	2.47
7.	पश्चिम बंगाल	2.15	2.04
8.	उत्तर प्रदेश	9.82	1.94
9.	राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम	5.97	1.35
10.	दामोदर घाटी निगम	0.11	0.67

स्रोत-राज्य विद्युत संस्थाओं/पावर हाउस से वसूली योग्य बकाया राशि का विवरण।

पंजाब, दिल्ली एवं राजस्थान के मामलों में पिछले आठ वर्षों से बकाया राशि बकाया है। रेल मंत्रालय को राज्य विद्युत संस्थाओं/बिजली घरों से पुरानी बकाया राशि वसूलने के लिए अपने प्रयास बढ़ाने की जरूरत है।

### 1.3 यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं का क्रॉस-सब्सिडीकरण

रिपोर्ट<sup>14</sup>, जो 2018-19 से 2022-23 तक पिछले पांच वर्षों के लिए माल ढुलाई आय से यात्री एवं अन्य कोचिंग आय में क्रॉस-सब्सिडी का संकेत देती है, जो क्षेत्रीय रेलवे एवं भारतीय रेलवे पर क्रॉस-सब्सिडी से संबंधित है, का विश्लेषण किया गया एवं यह पाया गया कि रेल मंत्रालय यात्री सेवाओं एवं अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ था।

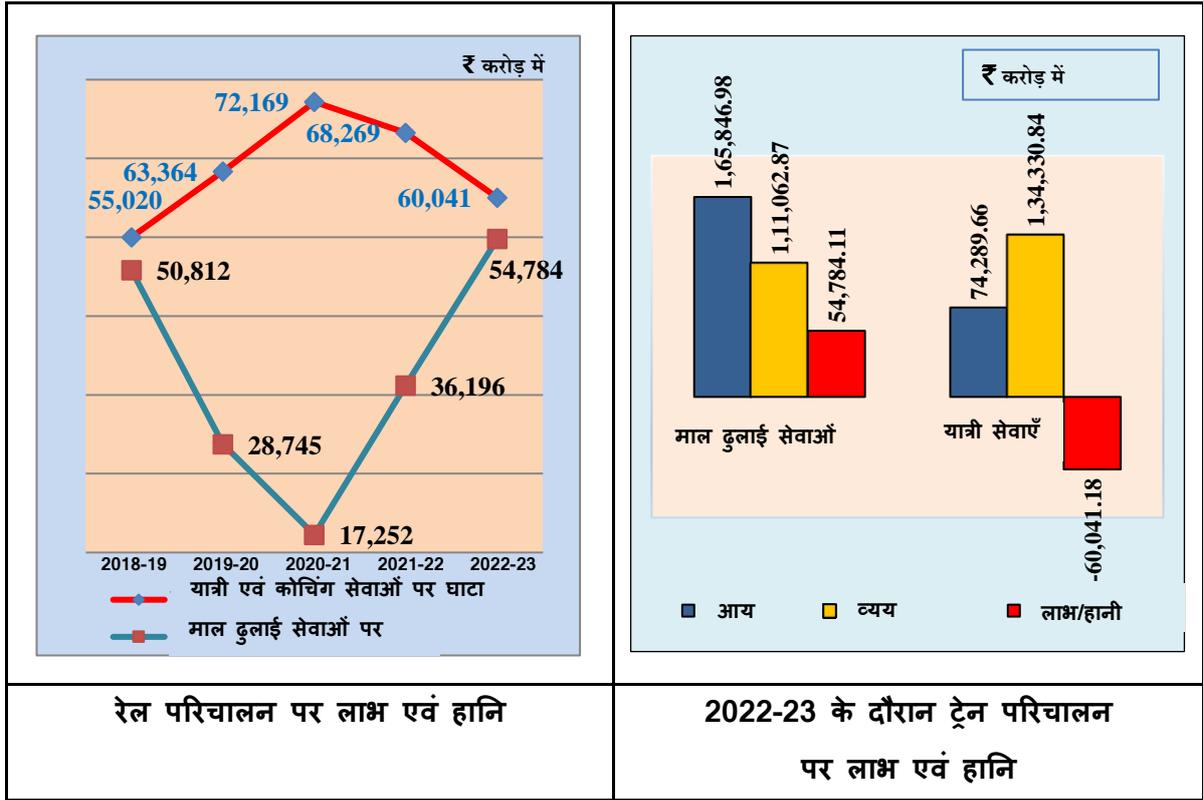
यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं से होने वाला घाटा 2021-22 में ₹ 68,268.85 करोड़ से घटकर 2022-23 में ₹ 60,041.18 करोड़ हो गया। जोनल रेलवे (*अनुलग्नक-1.1*) पर क्रॉस सब्सिडी के विस्तृत विश्लेषण से यह पाया गया कि प्रत्येक जोनल रेलवे वर्ष 2022-23 के दौरान यात्री सेवाओं में घाटा उठा रहा था, जबकि माल ढुलाई सेवाओं पर लाभ कमा रहा था। हालांकि, चार जोनल रेलवे<sup>15</sup> दोनों सेवाओं में घाटे में थे। 2018-19 से 2022-23 के दौरान माल ढुलाई सेवाओं पर लाभ की तुलना में यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर घाटा एवं वर्ष 2022-23 के लिए परिचालन हानि/लाभ निम्नलिखित चित्र 1.6 में दिखाया गया है।

यह उल्लेख करना भी उचित है कि वर्ष 2022-23 के लिए ₹ 8,498.60 करोड़ की विविध आय को वर्ष 2022-23 के दौरान यात्री आय एवं माल ढुलाई आय के मध्य विभाजित किया गया था।

<sup>14</sup> वार्षिक सांख्यिकीय विवरण (एएसएस) संख्या 15.

<sup>15</sup> पूर्व रेलवे (ईआर), पूर्वोत्तर रेलवे (एनईआर), उत्तर सीमांत रेलवे (एनएफआर) एवं दक्षिण रेलवे (एसआर)

चित्र 1.6: यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर घाटा बनाम माल सेवाओं पर लाभ



स्रोत: रेल मंत्रालय का 2022-23 का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण संख्या-15

जैसा कि ऊपर से देखा जा सकता है, यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर घाटा 2018-19 से 2020-21 तक लगातार बढ़ रहा था, लेकिन वर्ष 2021-22 एवं 2022-23 के दौरान इसमें कमी आई। दूसरी ओर, माल दुलाई परिचालन पर अर्जित लाभ 2020-21 तक घटता रहा, लेकिन उसके बाद बढ़ता गया। 2022-23 में माल दुलाई पर अर्जित लाभ ₹ 54,784.11 करोड़ था। माल यातायात से प्राप्त सम्पूर्ण लाभ का उपयोग यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हुए नुकसान की भरपाई के लिए किया गया। वर्ष 2022-23 के दौरान यात्री परिचालन से ₹ 5257.07 करोड़ का घाटा कवर नहीं किया गया। यह घाटा ₹ 8,498.60 करोड़ की विविध आय राशि को शामिल करने के बाद था।

वर्ष 2018-19 से 2022-23 के दौरान यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों के परिचालन घाटे निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:

तालिका 1.6: यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियाँ

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	श्रेणी	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
1	वातानुकूलित-प्रथम श्रेणी	(-) 248.60	(-) 403.11	(-) 718.88	(-) 406.33	(-)245.16
2	प्रथम श्रेणी	(-) 38.87	(-) 37.89	(-) 43.28	(-) 45.31	(-)94.86
3	वातानुकूलित 2 टियर	(-) 907.93	(-) 1,378.28	(-) 2,994.88	(-) 1564.27	(-)560.55
4	वातानुकूलित 3 टियर	318.03	64.65	(-) 6,500.46	(-) 698.12	3,300.08
5	वातानुकूलित कुर्सी यान	242.80	(-) 182.21	(-) 1,078.55	(-) 473.20	(-)297.62
6	शयन यान	(-) 13,011.55	(-) 16,055.93	(-) 20,134.47	(-) 17,038.17	(-)17,819.21
7	द्वितीय श्रेणी	(-) 13,214.04	(-) 14,456.65	(-) 17,640.83	(-) 16,393.33	(-)16,357.02
8	सामान्य श्रेणी	(-) 19,124.13	(-) 20,449.92	(-)11,438.29	(-)15,282.14	(-)17,076.90
9	ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	(-) 6,753.56	(-) 6,937.72	(-) 7,798.60	(-) 8,316.27	(-)7,841.95

स्रोत: रेल मंत्रालय के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2022-23 के अंतिम परिणाम कोचिंग सेवा लाभप्रदता/इकाई लागत का सारांश

नोट: ऋणात्मक आंकड़े यात्री सेवाओं पर घाटे को दर्शाते हैं एवं धनात्मक आंकड़े लाभ को दर्शाते हैं

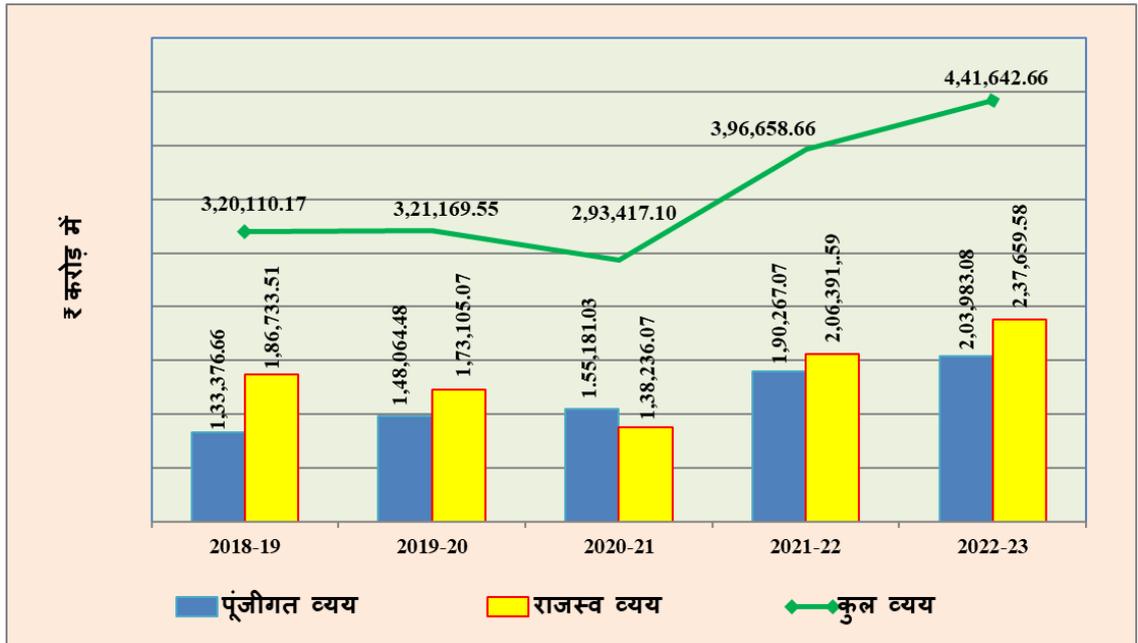
जैसा कि उपरोक्त आंकड़ों से देखा जा सकता है, 2022-23 के दौरान ट्रेन सेवाओं की सभी श्रेणियों को घाटा हुआ, सिवाय वातानुकूलित 3 टियर के, जो अकेले ही 2022-23 के दौरान अपनी परिचालन लागत की भरपाई कर सकता है एवं लाभ कमा सकता है। वर्ष 2022-23 के दौरान यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों में घाटा ₹ 17,819.21 करोड़ (स्लीपर क्लास) से लेकर ₹ 94.86 करोड़ (प्रथम श्रेणी) तक था।

#### 1.4 संसाधनों का अनुप्रयोग

रेल मंत्रालय में व्यय के दो मुख्य घटक 'राजस्व व्यय' एवं 'पूंजीगत व्यय' हैं। राजस्व व्यय में साधारण परिचालन व्यय एवं विविध व्यय शामिल हैं।

रेल मंत्रालय का कुल व्यय 2021-22 में ₹ 3,96,658.66 करोड़ से बढ़कर 2022-23 में ₹ 4,41,642.66 करोड़ हो गया है, जो 11.34 प्रतिशत की वृद्धि है। इसी अवधि के दौरान पूंजीगत व्यय में 7.21 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जबकि राजस्व<sup>16</sup> व्यय में 15.15 प्रतिशत की वृद्धि हुई। कुल व्यय में पूंजीगत व्यय का हिस्सा 2021-22 में 47.97 प्रतिशत से घटकर 2022-23 में 46.19 प्रतिशत हो गया। राजस्व व्यय का हिस्सा 2021-22 में 52.03 प्रतिशत से बढ़कर 2022-23 में 53.81 प्रतिशत हो गया। 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान राजस्व एवं पूंजीगत व्यय का विवरण निम्नलिखित आंकड़े में दर्शाया गया है:

चित्र 1.7: 2018-19 से 2022-23 के दौरान पूंजीगत एवं राजस्व व्यय



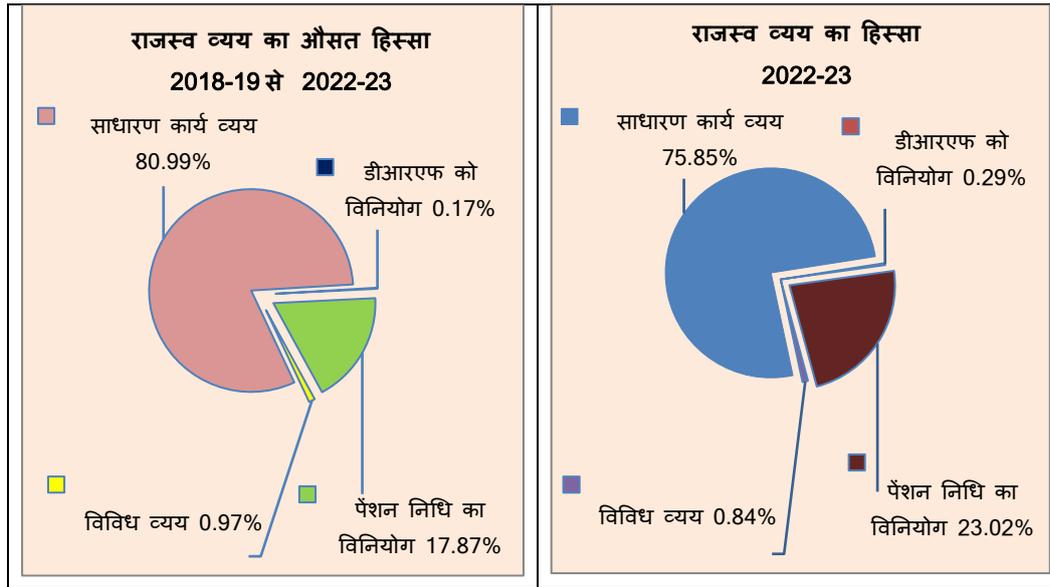
स्रोत: रेल मंत्रालय के वित्त खाते 2022-23

#### 1.4.1 राजस्व व्यय

वर्ष 2018-19 से 2022-23 के दौरान राजस्व व्यय के औसत हिस्से के मुकाबले वर्ष 2022-23 के दौरान राजस्व व्यय के हिस्से की तुलना निम्नानुसार थी:

<sup>16</sup> पेंशन फंड के लिए विनियोजित राशि सहित - ₹54,700 करोड़

चित्र 1.8: राजस्व व्यय का हिस्सा



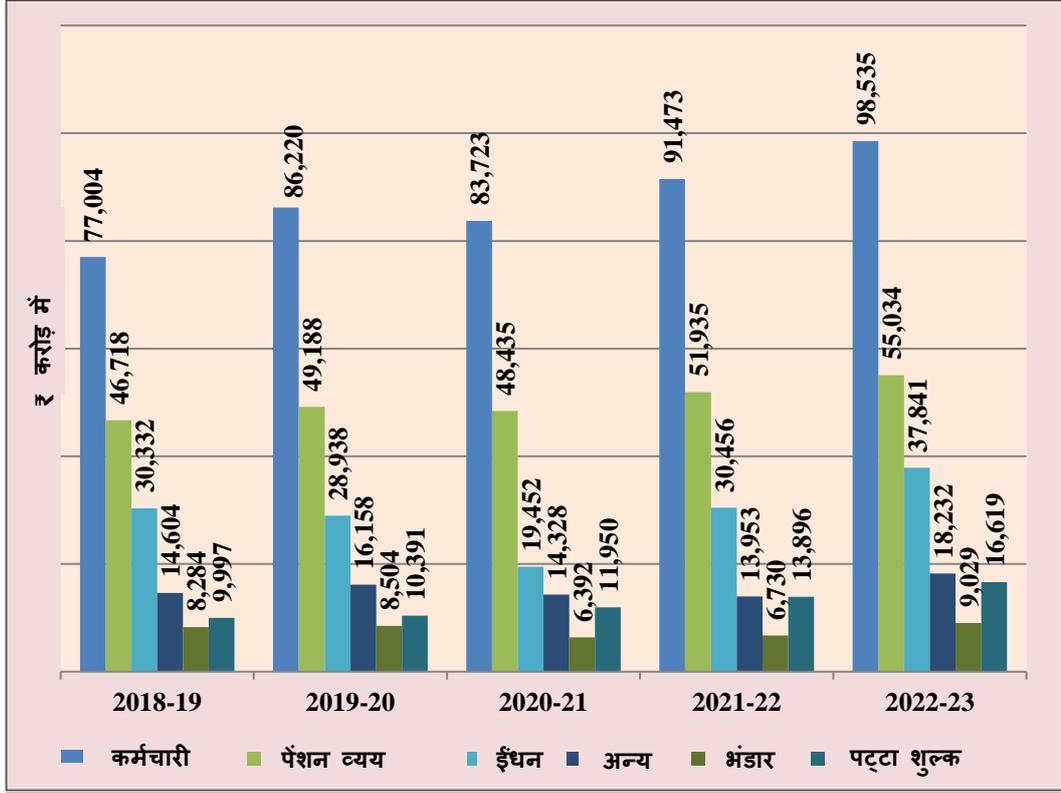
स्रोत: रेल मंत्रालय के 2018-19 से 2022-23 तक के वित्त लेखा

साधारण परिचालन व्यय में रेलों के दिन प्रतिदिन अनुरक्षण एवं परिचालन पर होने वाला व्यय शामिल होता है। इसमें कार्यालय प्रशासन, ट्रैक एवं पुलों की मरम्मत एवं रखरखाव, लोकोमोटिव, गाड़ी एवं वैगन, संयंत्र एवं उपकरण, चालक दल पर परिचालन व्यय, ईंधन, विविध व्यय, पट्टा शुल्क के ब्याज घटक का भुगतान, पेंशन देयताएं आदि पर व्यय शामिल हैं। वर्ष 2022-23 के दौरान कुल राजस्व व्यय में ओडब्ल्यूई का हिस्सा 75.85 प्रतिशत था, जबकि पिछले पांच वर्षों के दौरान यह औसत 80.99 प्रतिशत था। वर्ष 2022-23 में पेंशन निधि में विनियोजन का हिस्सा 23.02 प्रतिशत था, जो वर्ष 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान पेंशन निधि में विनियोजन के औसत हिस्से 17.87 प्रतिशत से अधिक था। पेंशन निधि के बारे में विस्तृत विवरण अगले पैरा में पेंशन निधि शीर्षक के अंतर्गत दिया गया है।

#### घटक-वार राजस्व व्यय

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान स्टाफ, ईंधन, पट्टा प्रभार, स्टोर, अन्य एवं पेंशन व्यय के अंतर्गत रेल मंत्रालय के परिचालन व्यय का विवरण निम्नलिखित आंकड़े में दर्शाया गया है:

चित्र 1.9: घटक-वार व्यय



स्रोत: बजट निदेशालय से प्राप्त आंकड़े

पेंशन व्यय सहित स्टाफ लागत वर्ष 2022-23 के दौरान परिचालन व्यय का 65 प्रतिशत रही, जबकि पिछले वर्ष यह 69 प्रतिशत थी। रेल मंत्रालय का प्रतिबद्ध व्यय, जिसमें स्टाफ लागत, पेंशन भुगतान एवं रोलिंग स्टॉक पर पट्टा किराया शामिल है, 2022-23 में कुल कार्यकारी व्यय का 72.22 प्रतिशत था।

#### क) पेंशन निधि के लिए विनियोजन

पेंशन निधि हेतु विनियोजन राजस्व व्यय का दूसरा सबसे बड़ा घटक है। रेलवे ने वर्ष 2022-23 के दौरान पेंशन फंड में (राजस्व से अर्थात् जोनल रेलवे के लिए) ₹54,700 करोड़ की राशि विनियोजित की, जबकि पिछले वर्ष ₹ 48,100 करोड़ की राशि विनियोजित की गई थी। पेंशन पर वास्तविक व्यय 2022-23 में ₹ 55,034 करोड़ था। रेलवे ने 2020-21 में कोविड से संबंधित संसाधन की कमी को पूरा करने एवं 2019-20 के दौरान पेंशन फंड में प्रतिकूल शेष राशि को समाप्त करने के लिए सामान्य राजस्व से ₹79,398 करोड़ का विशेष ऋण लिया था।

**ख) मूल्यहास आरक्षित निधि के लिए विनियोजन**

जोनल रेलवे के लिए ₹2,000 करोड़ की बजटीय राशि में से 2022-23 के लिए डीआरएफ को ₹700 करोड़ आवंटित किए गए। चालू वर्ष को छोड़कर 2019-20 से डीआरएफ के लिए विनियोजन में गिरावट का रुख रहा है। जोनल रेलवे के लिए यह 2016-17 में ₹5,200 करोड़ से घटकर 2021-22 में 'शून्य' हो गया। मूल्यहास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण एवं प्रतिस्थापन से संबंधित कार्यों में 'अतिरिक्त देरी' हो रही है। विभिन्न रेलवे निधियों का विस्तृत विश्लेषण पैरा 1.7 में दिया गया है।

**1.4.2 पूंजीगत व्यय**

सतत आर्थिक विकास के लिए बुनियादी ढांचे को बढ़ाना रेल मंत्रालय की आवश्यकता है। सामान्यतः परिवहन क्षेत्र के साथ तालमेल बनाए रखने तथा तेजी से आगे बढ़ रही अर्थव्यवस्था के दबावों का सामना करने के लिए यह आवश्यक है कि इसके संसाधनों का प्रभावी ढंग से उपयोग किया जाए। नई परिसंपत्तियों का सृजन, समाप्त परिसंपत्तियों का समय पर प्रतिस्थापन एवं नवीकरण आदि कार्य पूंजीगत व्यय के माध्यम से किए जाते हैं।

**क) स्रोत-वार पूंजीगत व्यय**

रेल मंत्रालय का पूंजीगत व्यय तीन स्रोतों अर्थात् जीबीएस, आंतरिक संसाधन<sup>17</sup> एवं अतिरिक्त बजटीय संसाधनों<sup>18</sup> से वित्तपोषित होता है। 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान पूंजीगत व्यय के लिए विभिन्न स्रोतों से योगदान को निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है:

<sup>17</sup> आरक्षित निधियाँ जैसे मूल्यहास आरक्षित निधि, पूंजी निधि और विकास निधि

<sup>18</sup> आईआरएफसी और पीपीपी के माध्यम से बाजार उधार।

तालिका 1.7: भारतीय रेलवे के लिए स्रोत-वार पूंजीगत व्यय

(₹करोड़ में)

स्रोत	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	
	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	संशोधित अनुमान	वास्तविक
सकल बजटीय सहायता <sup>19</sup>	52,837.67 (39.61)	67,477.49 (45.57)	29,925.69 (19.28)	1,17,270.54 (61.63)	1,59,300.00	1,59,256.15 (78.07)
संसाधन (रेलवे फंड से)	4,663.18 (3.50)	1,685.08 (1.14)	2,059.17 (1.33)	1,930.67 (1.01)	4300.00	3,401.47 (1.67)
<b>कुल (जीबीएस एवं आंतरिक संसाधन)</b>	<b>57,500.85 (43.11)</b>	<b>69,162.57 (46.71)</b>	<b>31,984.86 (20.61)</b>	<b>1,19,201.21 (62.65)</b>	<b>1,63,600.00</b>	<b>1,62,657.62 (79.74)</b>
अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईआरएफसी एवं पीपीपी)	75,875.81 (56.89)	78,901.91 (53.29)	1,23,196.17 (79.39)	71,065.86 ( 37.35)	51,200.00	41,325.46 (20.26)
<b>सकल योग</b>	<b>1,33,376.66</b>	<b>1,48,064.48</b>	<b>1,55,181.03</b>	<b>1,90,267.07</b>	<b>2,14,800.00</b>	<b>2,03,983.08</b>

स्रोत: 2022-23 के लिए वित्त लेखा

नोट: कोष्ठक में दिए गए आंकड़े समय व्यय के प्रतिशत हिस्से को दर्शाते हैं

पिछले वर्ष 2021-22 की तुलना में 2022-23 के दौरान रेल मंत्रालय का समग्र पूंजीगत व्यय 7.21 प्रतिशत बढ़ा। 2022-23 के दौरान एक नया फंड अर्थात संप्रभु हरित निधि (सॉवरेन ग्रीन फंड-एसजीएफ) पेश किया गया, जिसके अंतर्गत जीबीएस के रूप में ₹10,239 करोड़ आवंटित किए गए। कुल पूंजीगत व्यय में जीबीएस की हिस्सेदारी 2021-22 में 61.63 प्रतिशत से बढ़कर 2022-23 में 78.07 प्रतिशत हो गई। कुल पूंजीगत व्यय में संसाधनों (रेलवे निधि से) का हिस्सा 2022-23 के दौरान बढ़कर 1.67 प्रतिशत हो गया, जबकि 2021-22 में यह 1.01 प्रतिशत था।

<sup>19</sup> इसमें रेलवे सुरक्षा कोष, निर्भया कोष, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष और सॉवरेन ग्रीन फंड का खर्च शामिल है।

आंतरिक संसाधनों के अपर्याप्त सृजन के परिणामस्वरूप 2022-23 के दौरान जीबीएस एवं ईबीआर पर निर्भरता अधिक हो जाएगी।

ईबीआर का हिस्सा 2021-22 में 37.35 प्रतिशत से घटकर चालू वर्ष 2022-23 में 20.26 प्रतिशत हो गया। रेल मंत्रालय ने 2022-23 के दौरान रोलिंग स्टॉक प्रोग्राम (आरएसपी) बॉन्ड के रूप में आईआरएफसी द्वारा बाजार उधार के माध्यम से जुटाई गई धनराशि से रोलिंग स्टॉक की खरीद पर ₹ 16,716.11 करोड़ खर्च किए। ईबीआर (संस्थागत वित्त) के माध्यम से वित्त पोषित परियोजनाओं, नई लाइनों (निर्माण), गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाओं एवं यातायात सुविधाओं पर ₹13,523.32 करोड़ की राशि खर्च की गई। वर्ष 2022-23 के दौरान सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से मुख्य रूप से नई लाइन परियोजनाओं, यातायात सुविधाओं, सड़क सुरक्षा कार्यों आदि पर व्यय के लिए ₹11,086.03 करोड़ की राशि भी जुटाई गई।

बाजार उधार में भारी ब्याज के भुगतान एवं निर्धारित समय अवधि के भीतर मूल राशि की वापसी के रूप में वित्तीय देनदारियां जुड़ी होती हैं। रेल मंत्रालय को ऋण - जाल में न फंसने के प्रति सतर्क रहने की जरूरत है तथा ईबीआर फंड का इष्टतम एवं विवेकपूर्ण उपयोग सुनिश्चित करने की जरूरत है।

**ख) पूंजीगत व्यय के विभिन्न योजना शीर्षों के अंतर्गत व्यय**

भारतीय रेलवे का पूंजीगत व्यय मोटे तौर पर निम्नलिखित योजना शीर्षों के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है:

**तालिका 1.8: श्रेणीवार पूंजीगत व्यय**

(₹ करोड़ में)

योजना शीर्ष	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
नई लाइनें (निर्माण)	11,275.40	12,683.17	14,901.34	21,244.91	24,310.17
	10.34%	9.36%	10.70%	11.81%	12.60%
आमान परिवर्तन	4055.00	4140.15	3980.30	2836.87	2833.80
	3.72%	3.06%	2.86%	1.58%	1.47%
दोहरीकरण	15,168.33	22,385.67	24,226.15	32,219.41	29,979.17
	13.90%	16.53%	17.40%	17.91%	15.54%

योजना शीर्ष	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
यातायात सुविधाएं	1,146.70	1,626.22	1,241.13	2,675.13	4,456.36
एवं याई रीमॉडेलिंग	1.05%	1.20%	0.89%	1.49%	2.31%
ट्रैक नवीनीकरण	8,241.66	7,802.63	11,657.52	14,082.00	13,811.98
	7.55%	5.76%	8.37%	7.83%	7.16%
पुल का काम	528.27	777.50	769.67	1296.79	1042.82
	0.48%	0.57%	0.55%	0.72%	0.54%
सिग्नलिंग एवं दूरसंचार	1,537.03	1,620.69	1,900.84	2,142.18	2,448.85
	1.41%	1.20%	1.37%	1.19%	1.27%
रोलिंग स्टॉक एवं लीज प्रभार के पूंजीगत घटक का भुगतान	37,219.68	47,564.00	44,161.40	55,986.96	61,335.38
	34.12%	35.11%	31.71%	31.12%	31.80%
कार्यशाला एवं उत्पादन इकाइयां एवं संयंत्र एवं मशीनरी	2,442.94	2,567.23	3,003.18	3,555.47	2,478.67
	2.24%	1.90%	2.16%	1.98%	1.28%
सरकारी उपक्रमों में निवेश	12,678.36	16,924.88	15,629.65	25,750.57	27,532.93
	11.62%	12.49%	11.22%	14.32%	14.27%
अन्य	14,802.15	17,362.96	17,774.81	18,088.37	22,666.94
	13.57%	12.82%	12.77%	10.06%	11.75%
<b>कुल</b>	<b>1,09,095.52</b>	<b>1,35,455.10</b>	<b>1,39,245.99</b>	<b>1,79,878.66</b>	<b>1,92,897.07</b>

स्रोत: संबंधित वर्षों के भारतीय रेलवे विनियोग खाते।

नोट: 'अन्य' में सड़क सुरक्षा कार्य, विद्युतीकरण परियोजनाएं, कम्प्यूटरीकरण, अन्य विद्युत कार्य, रेलवे अनुसंधान, अन्य निर्दिष्ट कार्य, स्टोर उचंत, विनिर्माण उचंत, विविध अग्रिम, कर्मचारी कल्याण, ग्राहक सुविधाएं, महानगरीय परिवहन परियोजनाएं शामिल हैं।

(प्रतिशत कुल व्यय में योजना शीर्षवार व्यय का हिस्सा दर्शाता है)

'रोलिंग स्टॉक एवं लीज शुल्क के पूंजी घटक' पर व्यय अधिकतम था एवं 2022-23 के दौरान ₹ 61,335.38 करोड़ था। दोहरीकरण, सरकारी उपक्रमों में निवेश, नई लाइनें (निर्माण) एवं अन्य पूंजीगत व्यय के प्रमुख घटक हैं। उपरोक्त के अतिरिक्त, रेल मंत्रालय ने पीपीपी मोड के माध्यम से नई लाइन (निर्माण), यातायात सुविधा कार्य, दोहरीकरण, सड़क सुरक्षा कार्य (रोड ओवर/अंडर ब्रिज) आदि भी कराए।

**सरकारी उपक्रमों में निवेश के आंकड़ों में अंतर**

“विवरण 11: वर्ष 2022-23 में समाप्त होने वाले वर्ष के लिए भारतीय रेलवे के सांविधिक निगमों, सरकारी कंपनियों, अन्य संयुक्त स्टॉक कंपनियों में केंद्र सरकार के निवेश को दर्शाने वाला विवरण” में दर्शाए गए सरकारी उपक्रमों में निवेश की जांच संबंधित सार्वजनिक उपक्रमों के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों के अनुसार निवेश आंकड़ों के साथ की गई। यह देखा गया कि:

1. सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों में दर्शाए गए निवेश आंकड़ों के अनुसार, केंद्र सरकार ने निम्नलिखित रेलवे सार्वजनिक उपक्रमों में ₹ 66,719.40 करोड़ का निवेश किया था, जबकि रेल मंत्रालय के लेखापरीक्षित विवरण के अनुसार इन रेलवे सार्वजनिक उपक्रमों में केंद्र सरकार का संबंधित निवेश ₹ 95,234.79 करोड़ था। चार सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों<sup>20</sup> में निवेश में निवल अंतर ₹ 28,515.39 करोड़ है जैसा कि **तालिका 1.9** में दिखाया गया है:

**तालिका 1.9: सरकारी उपक्रमों में 2022-23 तक निवेश की गई राशि**

(₹ करोड़ में)

क्रम सं	लोक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) का नाम	रेल मंत्रालय के अनुसार निवेश	लोक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) के लेखा परीक्षित वित्तीय विवरणों के अनुसार निवेश	निवेश का अंतर (कॉलम 2-कॉलम 3)	लोक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) के लेखा परीक्षित वित्तीय विवरण के अनुसार लाभांश
	1	2	3	4	5
1	रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल)	10,340.43	1,630.50	8,709.93	444.11
2	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (केएमआरसीएल)	6,580.47	5,090.26	1,490.21	0

<sup>20</sup> आरवीएनएल, केएमआरसीएल, केआरसीएल और डीएफसीसीआईएल

क्रम सं	लोक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) का नाम	रेल मंत्रालय के अनुसार निवेश	लोक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) के लेखा परीक्षित वित्तीय विवरणों के अनुसार निवेश	निवेश का अंतर (कॉलम 2- कॉलम 3)	लोक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) के लेखा परीक्षित वित्तीय विवरण के अनुसार लाभांश
3	रेल इंडिया तकनीकी एवं आर्थिक सेवाएं (राइट्स)	173.50	173.50	0	492.62
4	भारतीय रेलवे निर्माण निगम (इरकॉन)	137.66	137.66	0	282.15
5	कंटेनर कॉर्पोरेशन (कॉनकॉर)	166.94	166.94	0	670.22
6	पिपावाव रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (पीआरसीएल)	98.00	98.00	0	9.8
7	कॉकण रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (केआरसीएल)	5,161.40	5,346.46	-185.06	0
8	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल)	72,576.39	54,076.08	18,500.31	0
	<b>कुल</b>	<b>95,234.79</b>	<b>66,719.40</b>	<b>28,515.39</b>	<b>1,898.90</b>

2. रेलवे के सार्वजनिक उपक्रमों में निवेश रेल मंत्रालय द्वारा प्रमुख शीर्ष 5002 के अंतर्गत किया जाता है। लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों के अनुसार, 5 सार्वजनिक उपक्रमों<sup>21</sup> ने 2022-23 के दौरान लाभांश के रूप में ₹ 1,898.90 करोड़ का भुगतान किया था। हालाँकि, रेल मंत्रालय के वक्तव्य 11 में “वर्ष के दौरान भुगतान किया गया लाभांश” के अंतर्गत “प्राप्त नहीं हुआ” बताया गया है। रेलवे के सार्वजनिक

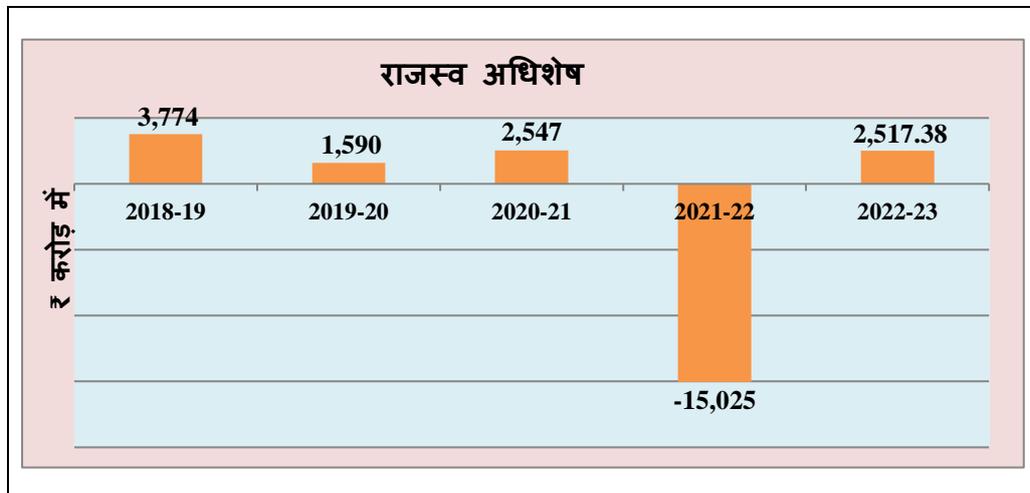
<sup>21</sup> आरवीएनएल, राइट्स, इरकॉन, कॉनकॉर और पीआरसीएल।

उपक्रमों द्वारा भुगतान किए गए लाभांश का रेल मंत्रालय की पुस्तकों में प्रकटीकरण न करना अनियमित है।

### 1.5 राजस्व अधिशेष

'शुद्ध राजस्व अधिशेष' रेलवे के पास राजस्व प्रकृति के सभी व्यय, जैसे पेंशन सहित स्टाफ लागत, परिचालन व्यय, मरम्मत एवं रखरखाव लागत तथा डीआरएफ एवं पेंशन फंड के लिए विनियोजन को पूरा करने के बाद उपलब्ध अधिशेष है। इस अधिशेष को विभिन्न रेलवे निधियों जैसे डीएफ, सीएफ, डीएसएफ, आरएसएफ एवं आरआरएसके को आवंटित किया जाता है। 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान शुद्ध राजस्व अधिशेष निम्नलिखित आंकड़े में देखा जा सकता है:

चित्र 1.10: राजस्व अधिशेष



स्रोत: रेल मंत्रालय के बजट दस्तावेज

वर्ष 2022-23 में ₹ 5,360 करोड़ के बजट अनुमान के मुकाबले 'शुद्ध अधिशेष' ₹2,517.38 करोड़ था, जबकि वर्ष 2021-22 में शुद्ध घाटा ₹ 15,024.58 करोड़ था। भारतीय रेलवे 2021-22 में शुद्ध घाटे की तुलना में 2022-23 के दौरान शुद्ध अधिशेष उत्पन्न कर सकती है। ₹2,517.38 करोड़ के शुद्ध अधिशेष को ₹1,000 करोड़ रुपये की राशि के डीएफ एवं ₹1,517.38 करोड़ की राशि के आरआरएसके में विनियोजित किया गया। यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं के क्रॉस-सब्सिडी (जैसा कि पैरा संख्या 1.3 में दर्शाया गया है) एवं राजस्व अधिशेष की तुलना से निम्नलिखित परिणाम प्राप्त होते हैं:

तालिका 1.10: शुद्ध अधिशेष की तुलना

(₹ करोड़ में)

चालू वर्ष के राजकोषीय लेनदेन के सारांश के अनुसार (पैरा संख्या 1.1)		यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं के क्रॉस-सब्सिडी के सारांश के अनुसार (पैरा संख्या 1.3 के अंतर्गत) अनुबंध 1.1 के साथ पढ़ें	
विवरण	राशि	विवरण	राशि
कुल कार्य व्यय (निधियों के विनियोग सहित)	2,37,659.58	सभी प्रकार की ट्रेनों (यात्री, कोचिंग एवं माल) के परिचालन में व्यय	2,45,393.71
कुल प्राप्तियां (यात्री, कोचिंग, माल ढुलाई, विविध एवं विविध प्राप्तियों से आय)	2,40,176.96	सभी प्रकार की ट्रेनों (यात्री, कोचिंग, माल एवं विविध) के परिचालन में कुल राजस्व प्राप्ति	2,40,136.64
<b>शुद्ध अधिशेष</b>	<b>2,517.38</b>	<b>शुद्ध हानि</b>	<b>(-) 5,257.07</b>

ऊपर से, यह देखा जा सकता है कि:

- राजकोषीय लेनदेनों के सारांश में कुल कार्य व्यय को कम करके आंका गया है।
- कम करके दिखाया गया व्यय वास्तविक परिचालन अनुपात (ओआर) को नहीं दर्शाएगा। कम करके दिखाए गए व्यय को ध्यान में रखते हुए परिचालन अनुपात (ओआर) 101.33 होगा।

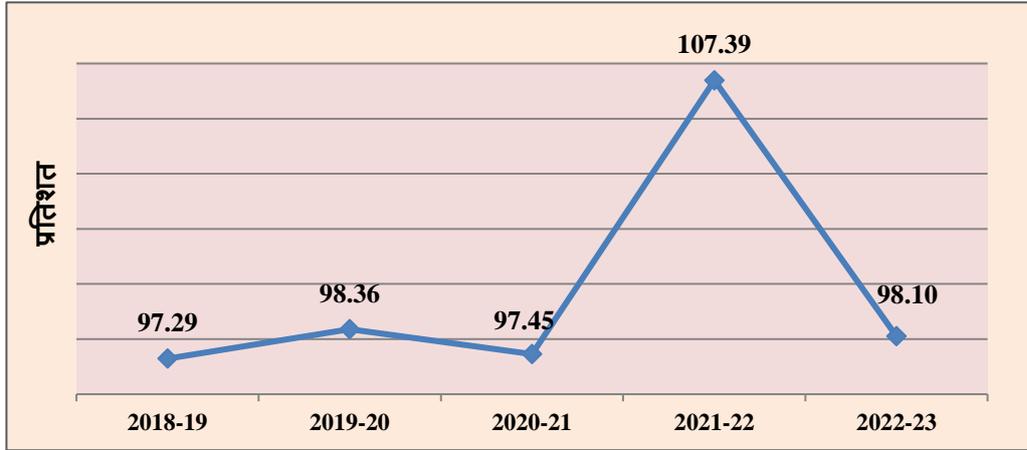
### 1.6 दक्षता सूचकांक

किसी उद्यम के परिचालन में वित्तीय प्रदर्शन एवं दक्षता को सबसे अच्छे ढंग से उसके वित्तीय एवं प्रदर्शन अनुपातों से मापा जा सकता है। इस संबंध में रेल मंत्रालय के लिए प्रासंगिक अनुपात 'परिचालन अनुपात' एवं 'कर्मचारी उत्पादकता' हैं, जिनकी चर्चा नीचे की गई है:

### 1.6.1 परिचालन अनुपात

परिचालन अनुपात (ओआर) मुख्य शीर्ष 3002-03 के अंतर्गत परिचालन व्यय का यातायात आय से अनुपात दर्शाता है। एक उच्च अनुपात अधिशेष उत्पन्न करने की खराब क्षमता को इंगित करता है। बजट अनुमानों में 96.98 प्रतिशत के लक्ष्य के मुकाबले, रेलवे का ओआर 2022-23 में 98.10 प्रतिशत था। इसका मतलब है कि रेलवे ने ₹ 100.00 कमाने के लिए ₹ 98.10 खर्च किए। 2021-22 के दौरान 107.39 प्रतिशत के परिचालन अनुपात की तुलना में, 2022-23 के दौरान ओआर में सुधार हुआ। 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात इस प्रकार था:

चित्र 1.11: भारतीय रेल का परिचालन अनुपात



स्रोत: रेल मंत्रालय के संबंधित वर्षों के वित्त खाते

जैसा कि ऊपर दिए गए आंकड़े से देखा जा सकता है, भारतीय रेलवे का ओआर 2021-22 में 107.39 प्रतिशत के सर्वकालिक उच्च स्तर पर पहुंच गया।

इसके अलावा, डीआरएफ के अंतर्गत धन की कमी के कारण, 2022-23 तक डीआरएफ से प्रतिस्थापित की जाने वाली संपत्ति का मूल्य ₹ 31,852.60 करोड़ अनुमानित था, जिसे 2023-24 तक थ्रो फॉरवर्ड कर दिया गया था। जैसा कि पिछले पैरा में चर्चा की गई है, 2022-23 के दौरान ₹ 2,517.38 करोड़ का शुद्ध अधिशेष था। यदि ₹ 2,517.38 करोड़ की संपूर्ण अधिशेष राशि विनियोजित की गई होती, हालांकि यह डीआरएफ के अंतर्गत आवश्यकता की तुलना में कम है, तो इससे परिचालन अनुपात में वृद्धि होगी जो 98.10 के बजाय 99.15 होगी।

31 मार्च 2023 को समाप्त पिछले पांच वर्षों के दौरान जोनल रेलवे का परिचालन अनुपात निम्नलिखित तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 1.11: जोनल रेलवे का परिचालन अनुपात

(प्रतिशत में)

क्र.सं.	जोनल रेलवे	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
1	मध्य	105.44	104.67	126.24	121.72	110.04
2	पूर्व	185.98	169.75	175.29	192.88	167.43
3	पूर्व मध्य	98.46	102.37	88.58	103.64	98.41
4	पूर्व तट	52.39	51.49	47.34	54.58	53.86
5	उत्तर	131.95	154.79	153.65	146.12	118.38
6	उत्तर मध्य	68.39	74.38	79.22	81.14	73.46
7	पूर्वोत्तर	204.54	188.16	202.99	232.86	205.63
8	पूर्वोत्तर सीमा	160.58	151.67	138.91	164.80	148.21
9	उत्तर पश्चिम	105.75	112.66	107.24	129.20	110.43
10	दक्षिण	152.61	146.48	218.65	189.27	153.06
11	दक्षिण मध्य	79.53	87.55	101.23	98.25	88.20
12	दक्षिण पूर्व	73.08	64.86	57.31	75.19	73.73
13	दक्षिण पूर्व मध्य	56.24	53.66	46.07	55.43	57.48
14	दक्षिण पश्चिम	132.64	124.37	137.68	138.92	128.95
15	पश्चिम	102.11	114.90	128.32	131.72	114.70
16	पश्चिम मध्य	67.83	70.61	68.03	72.02	66.74
17	मेट्रो रेलवे/ कोलकाता	247.94	215.97	677.90	432.19	237.58
<b>भारतीय रेलवे - समग्र</b>		<b>97.29</b>	<b>98.36</b>	<b>97.45</b>	<b>107.39</b>	<b>98.10</b>

स्रोत: रेल मंत्रालय के जोनल रेलवे के संबंधित वर्षों के वित्त खाते

उपरोक्त तालिका से पता चलता है कि 2022-23 में सात क्षेत्रीय रेलवे (पूर्व मध्य, पूर्व तट, उत्तर मध्य, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य एवं पश्चिम मध्य रेलवे) का परिचालन अनुपात (ओआर) 100 प्रतिशत से नीचे था, पूर्वी तट का परिचालन अनुपात (ओआर) 53.86 प्रतिशत के साथ सर्वश्रेष्ठ है।

हालांकि, दस क्षेत्रीय रेलवे (मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, उत्तर पश्चिम, दक्षिण, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम एवं मेट्रो रेलवे/कोलकाता) का परिचालन अनुपात (ओआर) 2022-23 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था, जबकि मेट्रो

रेलवे/कोलकाता का परिचालन अनुपात (ओआर) 237.58 प्रतिशत के साथ सबसे खराब था। इसका मतलब यह हुआ कि इन रेलवे का कार्य व्यय उनकी यातायात आय से अधिक था।

### 1.6.2 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेलवे में, कर्मचारियों की उत्पादकता<sup>22</sup> को प्रति हजार कर्मचारियों द्वारा संभाले जाने वाले यातायात की मात्रा के संदर्भ में मापा जाता है। उच्च अनुपात माल/यात्री के कुशल परिवहन को दर्शाता है। सभी क्षेत्रीय रेलवे के ओपन लाइन कर्मचारियों के संबंध में कर्मचारियों की उत्पादकता 2021-22 में 800.97 मिलियन नेट टन किलोमीटर (एनटीकेएम) से बढ़कर 2022-23 में 920.93 मिलियन एनटीकेएम हो गई। 2022-23 के दौरान ईस्ट कोस्ट रेलवे ने 2263.07 मिलियन एनटीकेएम की उच्चतम कर्मचारी उत्पादकता हासिल की। मेट्रो रेलवे/कोलकाता की 43.70 एनटीकेएम की कर्मचारी उत्पादकता एवं उसके बाद दक्षिण रेलवे की 329.01 एनटीकेएम की उत्पादकता सबसे कम रही।

तालिका 1.12: वर्ष 2022-23 के लिए स्टाफ उत्पादकता

ज़ोनल रेलवे	ओपन लाइन पर कर्मचारियों की संख्या (000 में)	पीकेएम (लाखों में)	एनटीकेएम (लाखों में)	कुल एनटीकेएम (पीकेएम*0.083 <sup>23</sup> +एनटीकेएम) (कॉलम 2*0.083 +कॉलम 3)	स्टाफ उत्पादकता (कॉलम 4/कॉलम 1)
	1	2	3	4	5
मध्य	92.705	1,21,520	62,925	73,011	787.56
पूर्व	99.592	61,228	31,116	36,198	363.46
पूर्व मध्य	81.328	47,568	73,532	77,480	952.69
पूर्व तट	47.026	29,650	1,03,962	1,06,423	2,263.07
उत्तर	129.479	93,351	77,531	85,279	658.63
उत्तर मध्य	66.283	88,368	75,350	82,685	1,247.45

<sup>22</sup> भारतीय रेलवे का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

<sup>23</sup> पीकेएम को एनटीकेएम में बदलने के लिए पीकेएम को 0.083 से गुणा किया जाता है।

ज़ोनल रेलवे	ओपन लाइन पर कर्मचारियों की संख्या (000 में)	पीकेएम (लाखों में)	एनटीकेएम (लाखों में)	कुल एनटीकेएम (पीकेएम*0.083 <sup>23</sup> +एनटीकेएम) (कॉलम 2*0.083 +कॉलम 3)	स्टाफ उत्पादकता (कॉलम 4/कॉलम 1)
	1	2	3	4	5
पूर्वोत्तर	46.338	29,757	14,848	17,318	373.73
पूर्वोत्तर सीमा	57.162	20,980	23,094	24,835	434.47
उत्तर पश्चिम	44.722	38,095	54,209	57,371	1,282.83
दक्षिण	79.572	81,726	19,397	26,180	329.01
दक्षिण मध्य	78.951	98,871	86,150	94,356	1,195.12
दक्षिण पूर्व	78.354	30,654	83,141	85,685	1,093.57
दक्षिण पूर्व मध्य	47.631	18,831	89,176	90,739	1,905.04
दक्षिण पश्चिम	35.495	30,322	22,858	25,375	714.88
पश्चिम	87.011	95,366	72,079	79,994	919.36
मेट्रो	4.038	2,126	0	176	43.70
पश्चिम मध्य	52.69	70,506	70,199	76,051	1,443.37
<b>कुल</b>	<b>1,128.377</b>	<b>9,58,919</b>	<b>9,59,567</b>	<b>10,39,157</b>	<b>920.93</b>

### 1.7 रेलवे निधियाँ

भारतीय रेलवे द्वारा विशिष्ट उद्देश्यों के लिए निम्नलिखित निधियों का परिचालन किया जाता है। इन निधियों (आरएसएफ एवं आरआरएसके को छोड़कर) पर वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित दर पर ब्याज भी मिलता है। निधियों का विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

तालिका 1.13: निधि शेष

(₹ करोड़ में)

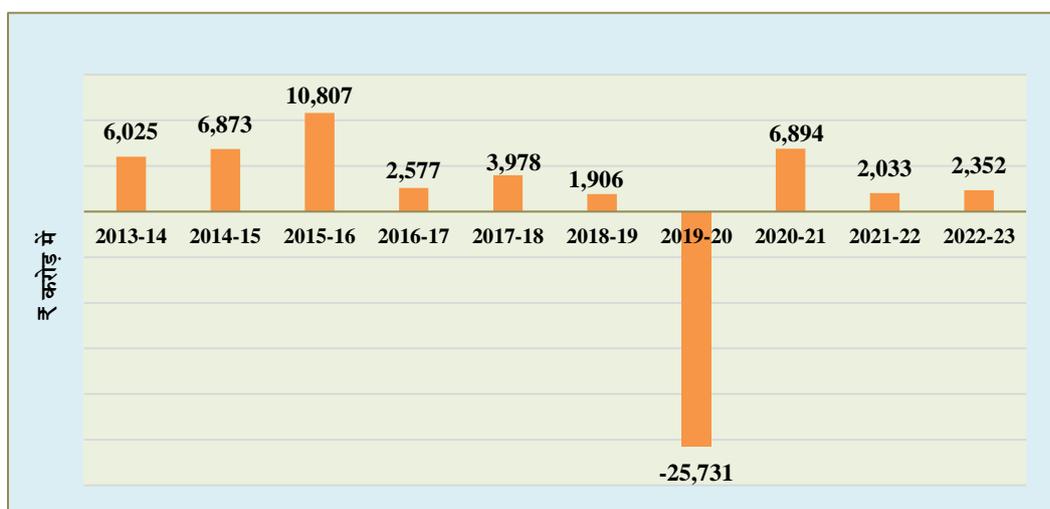
फंड का नाम	01 अप्रैल 2022 तक प्रारंभिक शेष राशि	वर्ष के दौरान अभिवृद्धि	वर्ष के दौरान निकासी	31 मार्च 2023 तक समापन शेष
पेंशन निधि	87.51	55,307.39	55,034.00	360.90
मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	136.22	909.29	617.38	428.13
विकास निधि (डीएफ)	0.65	1,000.26	985.39	15.52
राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)	1,144.93	11,517.38	11,797.42	864.89
पूंजी निधि (सीएफ)	427.83	14.33	0.00	442.16
रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ)	6.66	29,998.01	30,001.28	3.39
ऋण सेवा निधि (डीएसएफ)	229.46	7.69	0.00	237.15
<b>कुल</b>	<b>2,033.26</b>	<b>98,754.35</b>	<b>98,435.47</b>	<b>2,352.14</b>

स्रोत: रेल मंत्रालय के निधि शेष का विवरण

नोट- अभिवृद्धि में वित्तीय समायोजन, निधि का विनियोजन एवं वर्ष के दौरान निधि शेष पर प्राप्त ब्याज शामिल है

वर्ष 2013-14 से निधि शेष की प्रवृत्ति निम्नलिखित आंकड़े से देखी जा सकती है:

चित्र 1.12: 2013-14 से 2022-23 तक रेलवे निधि शेष का रुझान



स्रोत: रेल मंत्रालय के निधि शेष का विवरण

जैसा कि ऊपर दिए गए आंकड़े से देखा जा सकता है, वर्ष 2022-23 के दौरान कुल निधि शेष ₹2,352.14 करोड़ था। पिछले 10 वर्षों के दौरान, कुल निधि शेष 2015-16 में ₹10,806.68 करोड़ सर्वाधिक था, जो 2019-20 में पहली बार ₹25,730.65 करोड़ के ऋणात्मक शेष में बदल गया। 2019-20 के दौरान प्रतिकूल निधि शेष वर्ष के दौरान निधि के वास्तविक विनियोजन की तुलना में पेंशन भुगतान पर अधिक व्यय का परिणाम था। 2020-21 के दौरान रेलवे निधि संतुलन में मुख्य रूप से सामान्य राजस्व से ₹79,398 करोड़ के विशेष ऋण की प्राप्ति के कारण सुधार हुआ।

### 1.7.1 मूल्यहास आरक्षित निधि

रेलवे परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन एवं नवीनीकरण के लिए मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) का अनुरक्षण करता है। 2022-23 के दौरान, ₹ 2,000 करोड़ के बजट अनुमान के मुकाबले ₹ 700 करोड़ का विनियोजन किया गया एवं इस निधि से ₹ 617.38 करोड़ खर्च किए गए (जोनल रेलवे के लिए ₹ 595.83 करोड़ एवं उत्पादन इकाइयों के लिए ₹ 21.55 करोड़)। पुरानी परिसंपत्तियों के नवीनीकरण एवं प्रतिस्थापन के लिए आवश्यक वास्तविक राशि की तुलना में यह राशि नगण्य है। 2022-23 के अंत में निधि शेष ₹ 428.13 करोड़ था।

डीआरएफ से प्रतिस्थापित की जाने वाली परिसंपत्तियों का 'थ्रो फॉरवर्ड' मूल्य (2022-23 तक) ₹ 31,852.60 करोड़ अनुमानित किया गया था। इसमें मुख्य रूप से ट्रैक नवीनीकरण पर ₹ 2,965.52 करोड़, रोलिंग स्टॉक पर ₹ 21,571.97 करोड़, पुल निर्माण, सुरंग निर्माण एवं पहुंच मार्ग पर ₹ 1,016.88 करोड़, सिग्नलिंग एवं दूरसंचार कार्यों पर ₹ 1,311.65 करोड़, कर्मचारी कल्याण पर ₹ 1,865.99 करोड़ एवं उत्पादन इकाइयों सहित कार्यशालाओं पर ₹ 989.06 करोड़ शामिल हैं। इस प्रकार, पुरानी परिसंपत्तियों के नवीनीकरण एवं प्रतिस्थापन का एक बड़ा बैकलॉग है, जिसे ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन के लिए समय पर प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता है। पिछले पांच वर्षों के दौरान डीआरएफ का संतुलन नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 1.14: मूल्यहास आरक्षित निधि शेष

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	वर्ष	प्रारंभिक जमा	टीडब्ल्यू एफए <sup>24</sup>	निधि का विनियोजन		ब्याज	कुल	निकासी	जमा शेष
				क्षेत्रीय रेलवे	उत्पादन इकाइयाँ				
1	2018-19	712.09	0.00	300	200	39.97	1,252.06	534.03	718.03
2	2019-20	718.03	0.01	400	200	39.32	1,357.35	523.80	833.55
3	2020-21	833.55	0.00	200	200	23.72	1,257.27	671.92	585.35
4	2021-22	585.35	0.00	0	200	11.89	797.23	661.02	136.22
5	2022-23	136.22	0.00	700	200	9.29	1,045.51	617.38	428.13

स्रोत: रेल मंत्रालय के निधि शेष का विवरण

परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन एवं नवीनीकरण के लिए निधि में किया गया प्रावधान अपर्याप्त था। 2020-21 एवं 2021-22 में इसमें कमी आई थी, लेकिन 2022-23 में इसमें वृद्धि हुई। इसके बावजूद, यह आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपर्याप्त था।

डीआरएफ के बजाय अन्य निधियों (जैसे आरआरएसके) के माध्यम से परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन एवं नवीनीकरण को वित्तपोषित करके, रेलवे ने डीआरएफ के लिए विनियोजन को कम कर दिया है। यह भी सच है कि डीआरएफ के लिए विनियोजन परिचालन अनुपात (ओआर) को प्रभावित करेगा। इसलिए, यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि रेल मंत्रालय ने शुद्ध अधिशेष से डीआरएफ के बजाय आरआरएसके के लिए अधिक विनियोजन किया।

### 1.7.2 पेंशन फंड

यह निधि वर्तमान पेंशन भुगतानों को कवर करने के साथ-साथ सेवा के प्रत्येक वर्ष में अर्जित पेंशन लाभों के कारण संचित देयता को पूरा करने के लिए बनाई गई थी। इस निधि को क्षेत्रीय रेलवे के मामले में राजस्व से हस्तांतरण द्वारा एवं

<sup>24</sup> वित्तीय समायोजन के बिना स्थानांतरण

उत्पादन इकाइयों के मामले में कार्यशाला निर्माण उद्योग (डब्ल्यूएमएस) से हस्तांतरण द्वारा वित्तपोषित किया जाता है।

₹60,600 करोड़<sup>25</sup> के बजट अनुमान के मुकाबले, रेलवे ने 2022-23 के दौरान ₹55,300 करोड़<sup>26</sup> की राशि का विनियोजन किया। वर्ष 2022-23 के दौरान पेंशन भुगतान पर वास्तविक व्यय ₹ 55,034 करोड़ था। 2019-20 के अंत में ₹28,398.47 करोड़ के प्रतिकूल निधि शेष के कारण, 2020-21 में “कोविड से संबंधित संसाधन अंतराल के लिए सामान्य राजस्व से विशेष ऋण एवं 2019-20 में सार्वजनिक खाते में प्रतिकूल शेष राशि को समाप्त करने के लिए” केंद्रीय बजट 2020-21 में ₹ 79,398 करोड़ की राशि प्रदान की गई थी। ऋण का भुगतान निम्नलिखित नियमों एवं शर्तों पर किया गया:

- i. रेल मंत्रालय को यह सुनिश्चित करना है कि इस वर्ष तथा आगामी सभी वित्तीय वर्षों में लोक लेखा में वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर कोई प्रतिकूल शेष न रह जाए।
- ii. ₹ 63,000 करोड़ का ऋण बिना ब्याज के बीस (20) समान किस्तों में चुकाया जाएगा, जिसकी ऋण स्थगन अवधि तीन (3) वर्ष यानी 31.03.2024 तक होगी।
- iii. ₹ 16,398 करोड़ के ऋण का भूगतान 5.8 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज के साथ पाँच (5) समान किस्तों में चुकाया जाएगा, जिसकी ऋण स्थगन अवधि तीन (3) वर्ष होगी, जो 31.03.2024 तक रहेगी। ऋण स्थगन अवधि के लिए ब्याज अर्जित होगा, लेकिन मूलधन के साथ देय होगा।

पेंशन निधि शेष का विवरण इस प्रकार है:

<sup>25</sup> क्षेत्रीय रेलवे- ₹ 60,000 करोड़, उत्पादन इकाइयाँ- ₹ 500 करोड़ और विविध संगठन- ₹ 100 करोड़ (कुल ₹ 60,600 करोड़)

<sup>26</sup> क्षेत्रीय रेलवे- ₹ 54,700 करोड़, उत्पादन इकाइयाँ- ₹ 500 करोड़ और विविध संगठन- ₹ 100 करोड़ (कुल ₹ 55,300 करोड़)

तालिका 1.15: पेंशन फंड बैलेंस

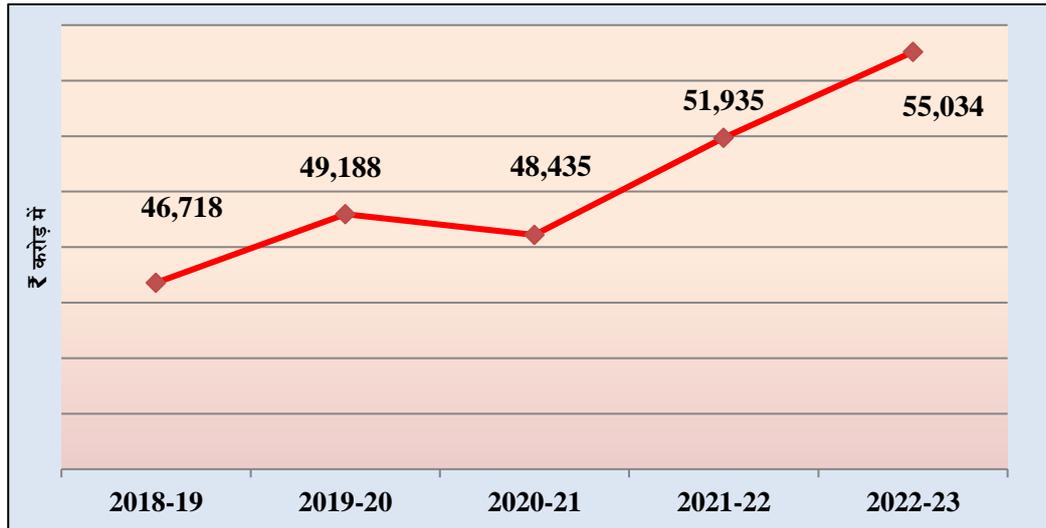
(₹ करोड़ में)

वर्ष	प्रारंभिक जमा	टीडब्ल्यूए फए/ पिछला समायोजन	निधि हेतु विनियोजन	अतिरिक्त विनियोजन (ऋण आदि)	साल के दौरान ब्याज	कुल (स्तंभ 2 से 6 का योग)	निकासी	जमा शेष
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2018-19	1,973.69	0.00	44,880.00	0.00	60.64	46,914.33	46,718.23	196.11
2019-20	196.11	0.00	21,308.00	0.00	-714.68	20,789.43	49,187.89	-28,398.47
2020-21	-28,398.47	0.00	1,123.00	79,398.00	-420.09	51,702.45	48,434.96	3,267.49
2021-22	3,267.49	0.00	48,700.00	0.00	55.27	52,022.76	51,935.24	87.51
2022-23	87.51	0.00	55,300.00	0.00	7.39	55,394.90	55,034.00	360.90

स्रोत: रेल मंत्रालय के निधि शेष का विवरण

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान पेंशन भुगतान के कारण रेलवे का व्यय निम्नलिखित आंकड़े में दर्शाया गया है:

चित्र 1.13: रेलवे के पेंशन भुगतान पर व्यय



स्रोत: रेल मंत्रालय के निधि शेष का विवरण

जैसा कि आंकड़े से देखा जा सकता है, पेंशन पर व्यय जो 2018-19 में ₹ 46,718 करोड़ था, 2022-23 में बढ़कर ₹ 55,034 करोड़ हो गया (17.80 प्रतिशत वृद्धि) एवं पिछले वर्ष 2021-22 की तुलना में 5.97 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई।

**1.7.3 पूंजी निधि**

इस कोष की स्थापना (1992-93 से) पूंजीगत प्रकृति के कार्यों की आवश्यकता के हिस्से को वित्तपोषित करने के स्पष्ट उद्देश्य से की गई थी। 2022-23 के दौरान, ₹2,360 करोड़ का बजट बनाया गया था, लेकिन कोष में कोई राशि आवंटित नहीं की गई।

2022-23 के अंत में कोष में ₹442.16 करोड़ का शेष था, जैसा कि निम्न तालिका में दिखाया गया है:

**तालिका 1.16: पूंजी निधि शेष**

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	वर्ष	प्रारंभिक जमा	टीडब्ल्यू एफए	निधि का विनियोजन	ब्याज	कुल	निकासी	जमा शेष
1	2018-19	359.87	0.00	0.00	20.69	380.56	0.00	380.56
2	2019-20	380.56	0.00	0.00	19.79	400.35	0.00	400.35
3	2020-21	400.35	0.00	0.00	13.61	413.96	0.00	413.96
4	2021-22	413.96	0.00	0.00	13.87	427.83	0.00	427.83
5	2022-23	427.83	0.00	0.00	14.33	442.16	0.00	442.16

2022-23 के दौरान जीबीएस से आईआरएफसी लीज चार्ज के मूल घटक के लिए एमओआर ने ₹ 17,456.40 करोड़ खर्च किए, क्योंकि सीएफ को कोई विनियोजन नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि पिछले कई वर्षों के दौरान, संपूर्ण लीज चार्ज (मूल घटक) का भुगतान सकल बजटीय सहायता से किया जा रहा था। आदर्श रूप से आईआरएफसी को लीज चार्ज का पुनर्भुगतान पूंजी निधि (जो राजस्व अधिशेष से प्राप्त होता है) से किया जाना चाहिए था। हालांकि, अपर्याप्त अधिशेष एवं सीएफ में उपलब्ध अपर्याप्त निधियों के कारण, आईआरएफसी को लीज चार्ज का पुनर्भुगतान जीबीएस से किया गया।

### 1.7.4 विकास निधि

इस निधि को राजस्व अधिशेष से विनियोजन द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। इसका उपयोग रेलवे परिवहन के उपयोगकर्ताओं के लिए सुविधाओं, श्रम कल्याण कार्यों, अवैतनिक परिचालन सुधार कार्यों आदि से संबंधित कार्यों के लिए व्यय को पूरा करने के लिए किया जाता है। 2022-23 के दौरान, ₹ 1,000 करोड़ के बजट अनुमान के मुकाबले ₹ 1,000 करोड़ का विनियोजन किया गया एवं ₹ 985.39 करोड़ खर्च किए गए। 2022-23 के अंत में निधि खाता ₹ 15.52 करोड़ पर बंद हुआ, जैसा कि निम्नलिखित तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 1.17: विकास निधि शेष

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	वर्ष	प्रारंभिक जमा	टीडब्ल्यू एफए	निधि का विनियोजन	ब्याज	कुल	निकासी	जमा शेष
1	2018-19	583.09	0.04	750.00	23.22	1,356.36	1,108.00	248.36
2	2019-20	248.36	0.03	1,388.86	19.44	1,656.69	1,137.40	519.29
3	2020-21	519.29	0.00	1,547.48	25.67	2,092.44	1,075.89	1,016.55
4	2021-22	1016.55	0.00	0.00	16.75	1,033.30	1,032.65	0.65
5	2022-23	0.65	0.00	1,000.00	0.26	1,000.91	985.39	15.52

स्रोत: रेल मंत्रालय के निधि शेष का विवरण

### 1.7.5 ऋण सेवा निधि

यह निधि जापान अंतर्राष्ट्रीय सहयोग एजेंसी (जेआईसीए), विश्व बैंक से लिए गए ऋणों के संबंध में भविष्य की ऋण सेवा दायित्वों एवं वेतन आयोग की सिफारिशों के भविष्य के कार्यान्वयन के लिए (2013-14 से) बनाई गई थी। निधि को सीएफ एवं डीएफ की आवश्यकता को पूरा करने के बाद राजस्व अधिशेष से विनियोजन द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। पिछले कई वर्षों के दौरान, डीएसएफ में न तो कोई राशि बजट में रखी गई एवं न ही विनियोजन किया गया। 2022-23 के अंत में निधि में ₹ 237.15 करोड़ का शेष था जैसा कि निम्नलिखित तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 1.18: ऋण सेवा निधि शेष

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	वर्ष	प्रारंभिक जमा	निधि का विनियोजन	ब्याज	कुल	निकासी	जमा शेष
1	2018-19	193.01	0.00	11.10	204.11	0.00	204.11
2	2019-20	204.11	0.00	10.61	214.72	0.00	214.72
3	2020-21	214.72	0.00	7.30	222.02	0.00	222.02
4	2021-22	222.02	0.00	7.44	229.46	0.00	229.46
5	2022-23	229.46	0.00	7.69	237.15	0.00	237.15

स्रोत: रेल मंत्रालय के निधि शेष का विवरण

### 1.7.6 रेलवे सुरक्षा निधि

यह निधि (अप्रैल 2001 से) मानवरहित लेवल क्रॉसिंग के रूपांतरण से संबंधित कार्यों एवं सड़क के ऊपर/भूमिगत पुलों के निर्माण के लिए बनाई गई थी। हालाँकि, 2016-17 में इस निधि का दायरा बढ़ाकर इसमें नई लाइनें, गेज रूपांतरण, विद्युतीकरण एवं सुरक्षा कार्य शामिल कर दिए गए थे। इस निधि को केंद्र सरकार द्वारा सेंट्रल रोड एंड इंफ्रास्ट्रक्चर फंड (सीआरआईएफ) से निधि के हस्तांतरण के माध्यम से वित्तपोषित किया जाता है। इसके अलावा, राजस्व अधिशेष से भी राशि का विनियोजन किया जा सकता है। 2022-23 के दौरान, रेलवे को आरएसएफ में सेंट्रल रोड और इंफ्रास्ट्रक्चर फंड से ₹30,000 करोड़ मिले एवं ₹30,001.29 करोड़ व्यय हुआ। 2022-23 के अंत में इस निधि में ₹3.39 करोड़ शेष था जैसा कि निम्नलिखित तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 1.19: रेलवे सुरक्षा निधि शेष

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	वर्ष	प्रारंभिक जमा	टीडब्ल्यू एफए	निधि का विनि-योजन	अतिरिक्त विनियोजन	कुल	निकासी	जमा शेष
1	2018-19	146.83	-0.02	0.00	13,000.00	13,146.81	13,005.82	140.99
2	2019-20	140.99	0.00	0.00	17,250.00	17,390.99	16,885.74	505.25
3	2020-21	505.25	3.94	0.00	0.00	509.19	-2.90	512.09
4	2021-22	512.09	0.00	0.00	20,600.00	21,112.09	21,105.43	6.66
5	2022-23	6.66	-1.99	0.00	30,000.00	30,004.67	30,001.29	3.39

स्रोत: रेल मंत्रालय के निधि शेष का विवरण

### 1.7.7 राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष

यह कोष 2017-18 से महत्वपूर्ण सुरक्षा संबंधी कार्यों के वित्तपोषण के लिए बनाया गया था। इस कोष को जीबीएस, आरएसएफ, डीआरएफ एवं राजस्व अधिशेष से क्रेडिट प्राप्त होता है। इस कोष में पांच वर्षों की अवधि के लिए ₹ 1 लाख करोड़ का कोष है। इसका वार्षिक परिव्यय ₹20,000 करोड़ है, जिसमें जीबीएस से ₹ 15,000 करोड़ एवं रेलवे के आंतरिक संसाधनों से ₹5,000 करोड़ का योगदान है। इस कोष को 2022-23 में पांच वर्षों की अवधि के लिए आगे बढ़ाया गया था।

₹ 2,000 करोड़ के बजट अनुमान के मुकाबले, रेल मंत्रालय ने अपर्याप्त राजस्व अधिशेष के कारण अपने आंतरिक संसाधनों से आरआरएसके को ₹ 1,517.38 करोड़ आवंटित किए हैं। इसके अलावा, रेलवे ने वर्ष 2022-23 के दौरान जीबीएस से ₹ 10,000 करोड़ प्राप्त किए एवं इस निधि से ₹ 11,797.42 करोड़ का व्यय किया, जिससे ₹ 864.89 करोड़ का शेष रह गया, जैसा कि निम्नलिखित तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 1.20: राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष निधि शेष

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	वर्ष	प्रारंभिक शेष	प्राप्त राशि					व्यय	शेष
			डीआर एफ	जीबीएस	आरएसएफ	अधिशेष (आईआर)	कुल		
1	2018-19	9.25		15,000		3,023.86	18,023.86	18,015.23	17.78
2	2019-20	17.78		15,000		200.76	15,200.76	15,023.88	194.66
3	2020-21	194.66			(- )3.94	1,000.00	1,190.72	314.25	876.47
4	2021-22	876.47		15,000	10,000		25,000.00	24,731.54	1,144.93
5	2022-23	1,144.93		10,000		1,517.38	11,517.38	11,797.42	864.89

स्रोत: रेल मंत्रालय के निधि शेष का विवरण

यह उल्लेख करना उचित है कि महत्वपूर्ण सुरक्षा परिसंपत्तियों के नवीकरण, प्रतिस्थापन एवं उन्नयन का कार्य पहले से ही मौजूदा निधियों, अर्थात् डीआरएफ एवं आरएसएफ के माध्यम से किया जा रहा है। लेखापरीक्षा ने पाया कि डीआरएफ के बजाय आरएसएफ के माध्यम से परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन एवं नवीकरण को वित्तपोषित करके, रेलवे ने डीआरएफ के लिए विनियोजन को कम कर दिया है।

### 1.8 निष्कर्ष

2021-22 में रेल मंत्रालय का कुल व्यय ₹3,96,658.66 करोड़ से बढ़कर 2022-23 में ₹4,41,642.66 करोड़ हो गया, जो 11.34 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है। पूंजीगत व्यय में 7.21 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जबकि राजस्व व्यय में वर्ष के दौरान 15.15 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 2021-22 की तुलना में 2022-23 के दौरान कुल प्राप्तियों में 25.51 प्रतिशत की वृद्धि हुई। माल ढुलाई से होने वाली आय कोयले के परिवहन पर बहुत अधिक निर्भर करती है। माल ढुलाई से होने वाली आय से लेकर यात्री एवं अन्य कोचिंग आय तक क्रॉस सब्सिडी दी जाती थी।

2022-23 में ₹ 2,517.38 करोड़ का शुद्ध अधिशेष था, जबकि 2021-22 में ₹ 15,024.58 करोड़ का शुद्ध घाटा था। कम शुद्ध अधिशेष के कारण पूंजी निधि (सीएफ) में कोई विनियोजन नहीं किया गया।

रेल मंत्रालय ने वर्ष 2022-23 के दौरान जीबीएस से आईआरएफसी लीज शुल्क के पूंजी घटक के लिए ₹ 17,456.40 करोड़ खर्च किए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि संपूर्ण लीज शुल्क (मूल घटक) का भुगतान सकल बजटीय सहायता से किया जा रहा था। आदर्श रूप से आईआरएफसी को लीज शुल्क का पुनर्भुगतान पूंजी निधि (जो राजस्व अधिशेष से प्राप्त होता है) से किया जाना चाहिए था। हालांकि, अपर्याप्त अधिशेष एवं सीएफ में उपलब्ध अपर्याप्त धनराशि के कारण, आईआरएफसी को लीज शुल्क का पुनर्भुगतान जीबीएस से किया गया। जीबीएस से आईआरएफसी को पुनर्भुगतान की यह व्यवस्था एक स्वस्थ प्रवृत्ति नहीं है एवं इससे रेलवे अतिरिक्त निवेश से वंचित हो जाएगा जो पूंजीगत कार्यों पर किया जा सकता था। वर्ष 2021-22 की तुलना में अतिरिक्त बजटीय संसाधनों पर निर्भरता में 41.85 प्रतिशत की कमी आई।

मूल्यहास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप नवीनीकरण एवं प्रतिस्थापन कार्यों को आगे बढ़ाया गया। राजकोषीय लेन-देन के सारांश में कुल कार्य व्यय को कम करके दिखाया गया है। कम करके दिखाया गया व्यय वास्तविक परिचालन अनुपात को नहीं दर्शाएगा।

वर्ष 2022-23 के दौरान रेल मंत्रालय ने आंतरिक संसाधनों से ₹ 1,517.38 करोड़ एवं जीबीएस से आरआरएसके को ₹ 10,000 करोड़ की राशि हस्तांतरित की।

“विवरण 11: 2022-23 को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए भारतीय रेलवे के सांविधिक निगमों, सरकारी कंपनियों, अन्य संयुक्त स्टॉक कंपनियों में केंद्र सरकार के निवेश को दर्शाने वाला विवरण” (रेलवे मंत्रालय के लेखापरीक्षित विवरण के अनुसार) एवं संबंधित सार्वजनिक उपक्रमों के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों के बीच बड़ा अंतर है।

1.9 अनुशंसाएं

रेल मंत्रालय:

- i. यात्री परिचालन की लागत का आलोचनात्मक विश्लेषण करे तथा इसके घाटे को कम करने के लिए कदम उठाए।
- ii. माल ढुलाई से होने वाली आय को बढ़ाने के लिए अपनी माल ढुलाई टोकरी में विविधता लाने के लिए कदम उठाए।
- iii. ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन के लिए पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण के लंबित मामलों को सुलझाए।
- iv. आंतरिक राजस्व बढ़ाने के लिए कदम उठाए।
- v. रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में निवेश की राशि का मिलान करे।



**अध्याय 2**  
**विनियोग लेखे**



## अध्याय 2 विनियोग लेखे

यह अध्याय विनियोग लेखों की लेखापरीक्षा के माध्यम से रेल मंत्रालय की वित्तीय जवाबदेही और बजटीय प्रथाओं की रूपरेखा प्रस्तुत करता है।

रेल बजट, केन्द्रीय बजट का एक भाग होने के नाते, वित्तीय नियंत्रण का एक साधन है और साथ ही, रेल मंत्रालय के साथ-साथ भारत सरकार के वित्त मंत्रालय के लिए एक महत्वपूर्ण प्रबंधन उपकरण भी है।

वित्तीय नियंत्रण न केवल इस तथ्य के माध्यम से सुरक्षित है कि सभी 'दत्तमत' व्यय को संसद की पूर्व स्वीकृति प्राप्त है, बल्कि संसद द्वारा मुख्य/उप मुख्य शीर्षों के विरुद्ध किए गए दत्तमत/अनुमोदित वास्तविक व्यय को पुनः संसद को रिपोर्ट किया जाता है। वित्त मंत्रालय के माध्यम से संसद में प्रस्तुतीकरण के लिए तैयार किए गए विवरणों को, संसद द्वारा दत्तमत की गई राशि और राष्ट्रपति द्वारा संस्वीकृत विनियोगों के साथ वास्तविक व्यय की तुलना करना, "विनियोग लेखा" कहा जाता है।

विनियोग लेखा संसद द्वारा पारित विनियोग अधिनियम में संलग्न अनुसूचियों में निर्दिष्ट विभिन्न उद्देश्यों के लिए विनियोगों की तुलना में किसी विशेष वर्ष के लिए रेल मंत्रालय के व्यय से संबंधित खातों का विवरण देते हैं। ये खाते मूल बजट आवंटन, अनुपूरक अनुदान, समर्पण और पुनर्विनियोग को अलग-अलग सूचीबद्ध करते हैं और बजट के प्रभारित और दत्तमत किए गए दोनों मदों के संबंध में विनियोग अधिनियम द्वारा अधिकृत सेवाओं के मुकाबले विभिन्न निर्दिष्ट सेवाओं पर वास्तविक पूंजी और राजस्व व्यय को इंगित करते हैं। इस प्रकार विनियोग लेखा वित्त के प्रबंधन और बजटीय प्रावधानों की निगरानी की सुविधा प्रदान करते हैं और इसलिए वित्त लेखों के पूरक हैं।

विनियोग लेखों पर रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी तथा रेलवे के वित्त सदस्य दोनों द्वारा हस्ताक्षर किए जाते हैं तथा लेखापरीक्षा के लिए भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक (सीएजी) को प्रस्तुत किए जाते हैं। सीएजी द्वारा लेखापरीक्षा यह पता लगाने का प्रयास करती है कि क्या विभिन्न मुख्य शीर्षों/उप मुख्य शीर्षों के अंतर्गत वास्तव में किया गया व्यय विनियोग अधिनियम के अंतर्गत

दिए गए प्राधिकरण के अंतर्गत है तथा क्या किया गया व्यय विधियों, प्रासंगिक नियमों, विनियमों और निर्देशों के अनुरूप है।

## 2.1 विनियोग लेखों का सारांश

वर्ष 2017-18 से रेल बजट का केन्द्रीय बजट में विलय कर दिए जाने के बाद, रेल मंत्रालय को वित्त मंत्रालय के अधीन व्यय विभाग के लेखा महानियंत्रक (सीजीए) द्वारा जारी सिविल लेखा संहिता में निर्धारित लेखांकन सिद्धांतों के अनुसार, मुख्य शीर्ष/उप मुख्य शीर्षों के संचालन के माध्यम से व्यय के लिए अधिकृत किया गया।

मुख्य शीर्ष 3001, 3002 और 3003 के अंतर्गत राजस्व अनुदान<sup>27</sup> सम्मिलित हैं, जो वर्ष के दौरान रेल मंत्रालय द्वारा अपनी आय के माध्यम से सृजित आंतरिक संसाधनों के माध्यम से वित्तपोषित हैं और मुख्य शीर्ष 5002-03 (मुख्य शीर्ष 8115, 8117, 8118, 8230 और 8231 सहित) के अंतर्गत पूंजी अनुदान<sup>28</sup> (अनुदान संख्या 16) मुख्य रूप से आम बजट, आंतरिक संसाधनों और केंद्रीय सड़क निधि<sup>29</sup>(सीआरएफ) से "डीजल उपकर" के हिस्से के माध्यम से वित्तपोषित है।

31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के दौरान व्यय की गई राशियों के लिए विनियोग लेखा (रेलवे) की तुलना, व्यय के लिए मूल और अनुपूरक अनुदान मांगों में अधिकृत राशियों और भारत के संविधान के अनुच्छेद 114 और 115 के अंतर्गत पारित राशियों के साथ तालिका 2.1 में सारांशित की गई है।

---

<sup>27</sup> संसद द्वारा अनुमोदित कार्यकारी व्यय और अन्य राजस्व व्यय का विवरण देने वाले अनुदान

<sup>28</sup> संसद द्वारा अनुमोदित संपत्ति अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन पर व्यय का ब्यौरा देने वाले अनुदान

<sup>29</sup> केन्द्र सरकार द्वारा पेट्रोल और डीजल की बिक्री से प्राप्त उपकर से एक समर्पित केन्द्रीय सड़क निधि बनाई गई

तालिका 2.1: विनियोग लेखों का सारांश 2022-23

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	मूल अनुदान/ विनियोजन	अनुपूरक अनुदान	कुल स्वीकृत अनुदान	वास्तविक व्यय	बचत (-) / आधिक्य (+)
<b>दत्तमत</b>						
1	आय (3001,3002, 3003, 3006 और 3075)	3,03,064.14	1,340.94	3,04,405.08	3,01,490.03	(-) 2,915.05
2(i)	पूंजी (5002,5003)	2,14,389.70	12,000.01	2,26,389.71	2,31,395.36	5,005.65
2(ii)	केंद्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) से स्थानांतरण	52,700.00	0.00	52,700.00	0.00	(-) 52,700.00
2(iii)	राष्ट्रीय निवेश कोष (एनईएफ) से स्थानांतरण	50,000.00	0.00	50,000.00	35,000.02	(-) 14,999.98
2(iv)	आरआरएसके में स्थानांतरण	12,000.00	0.00	12,000.00	10,000.00	(-) 2,000.00
2(v)	आरएसएफ में स्थानांतरण	0.00	0.00	0.00	30,000.00	30,000.00
2(vi)	एसजीएफ में स्थानांतरण	0.00	0.00	0.00	10,239.00	10,239.00
	<b>कुल पूंजी</b>	<b>3,29,089.70</b>	<b>12,000.01</b>	<b>3,41,089.71</b>	<b>3,16,634.38</b>	<b>(-) 24,455.33</b>
	<b>कुल दत्तमत</b>	<b>6,32,153.84</b>	<b>13,340.95</b>	<b>6,45,494.79</b>	<b>6,18,124.41</b>	<b>(-) 27,370.38</b>
<b>प्रभारित</b>						
3	आय (3001, 3002, 3003, 3006 और 3075)	488.00	68.80	556.80	537.04	(-)19.76
4	पूंजी (5002,5003)	98.00	882.00	980.00	1,176.45	(+)196.45
	<b>कुल प्रभारित</b>	<b>586.00</b>	<b>950.80</b>	<b>1,536.80</b>	<b>1,713.49</b>	<b>(+)176.69</b>
	<b>कुल योग</b>	<b>6,32,739.84</b>	<b>14,291.75</b>	<b>6,47,031.59</b>	<b>6,19,837.90</b>	<b>(-) 27,193.69</b>

स्रोत: रेल मंत्रालय के विनियोग लेखा

अनुदान-वार व्यय (अनुबंध-2.1) के विश्लेषण से पता चला है कि ₹ 27,193.69 करोड़ की निवल बचत ₹ 89,536.75 करोड़ की बचत के कारण थी, जिसमें दत्तमत के सात खंड और राजस्व अनुदानों के प्रभारित विनियोजन<sup>30</sup> के दो खंड (एम.एच. 3002-03) और पूंजी के छह (दत्तमत) घटक (एम.एच. 5002-03) सम्मिलित थे, जिन्हें ₹ 62,343.06 करोड़ से अधिक समायोजित किया गया था, जिसमें दत्तमत के आठ खंड और राजस्व अनुदानों के प्रभारित विनियोजन के दस खंड (एम.एच. 3002-03) और पूंजी विनियोग के प्रभारित विनियोग के पांच खंड (एमएच 5002-03) शामिल थे।

### 2.1.1 राजस्व अनुदान

रेल मंत्रालय मुख्य शीर्ष 3001, 3002-03 के अंतर्गत निम्नलिखित राजस्व अनुदानों का संचालन करता है। इन्हें कार्यात्मक रूप से छः अलग-अलग समूहों में रखा गया है, जैसा कि तालिका 2.2 में सूचीबद्ध है:

तालिका 2.2: रेलवे द्वारा संचालित अनुदान

क्र. सं.	मुख्य शीर्ष	उप मुख्य शीर्ष	विवरण	छह भिन्न समूह
1	3001		विविध व्यय (रेलवे बोर्ड का व्यय सहित)	सभी रेलवे के लिए नीति निर्माण और सेवाएं समान
2	3002-03	01	रेलवे पर सामान्य अधीक्षण और सेवा	रेलवे पर सामान्य अधीक्षण और सेवा
		02	स्थायी मार्ग और कार्यों की मरम्मत और रखरखाव	मरम्मत और रखरखाव
		03	वाहक शक्ति की मरम्मत और रखरखाव	
		04	गाड़ियों और वैगनों की मरम्मत और रखरखाव	

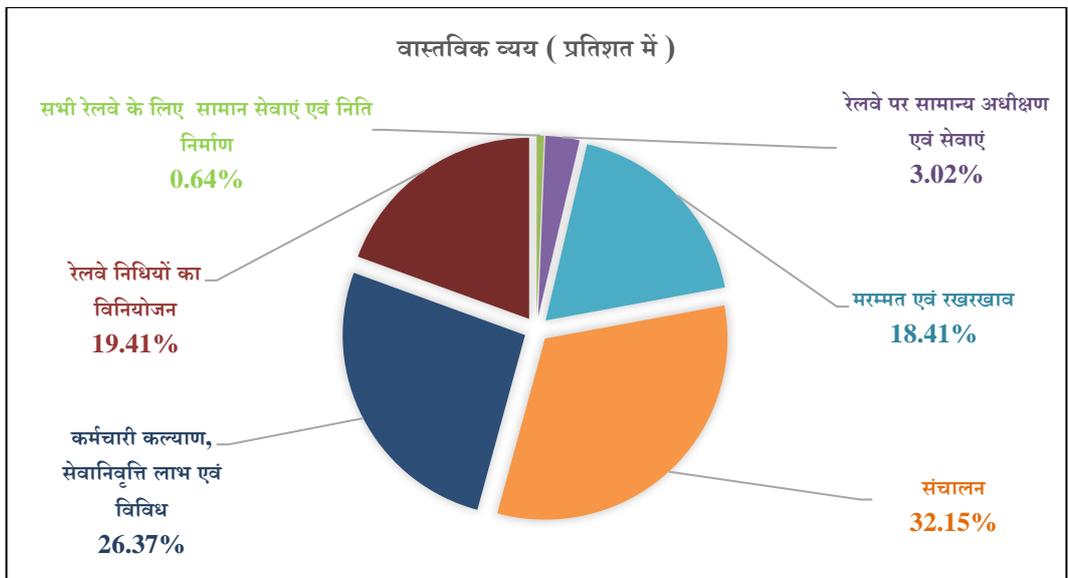
<sup>30</sup> विनियोग से तात्पर्य भारत की समेकित निधि पर लगाए गए व्यय से है।

क्र. सं.	मुख्य शीर्ष	उप मुख्य शीर्ष	विवरण	छह भिन्न समूह
		05	संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव	
		06	परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक एवं उपकरण	संचालन
		07	परिचालन व्यय-यातायात	
		08	परिचालन व्यय-ईंधन	
		09	कर्मचारी कल्याण एवं सुविधाएं	कर्मचारी कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ और विविध
		10	विविध कार्य व्यय	
		11	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	
		12	निधियों का विनियोजन	रेलवे फंड

स्रोत: भारतीय रेलवे वित्त संहिता, खंड II, रेल मंत्रालय

निम्नलिखित आरेख 2022-23 में समूहवार व्यय को दर्शाता है:

चित्र-2.1: समूहवार राजस्व व्यय (2022-23)



स्रोत: रेल मंत्रालय के विनियोग खाते

राजस्व अनुदान के अंतर्गत समूहवार अनुमान, व्यय और भिन्नता का विवरण तालिका 2.3 में दिया गया है।

तालिका 2.3: समूहवार अनुमान, व्यय और भिन्नता (2022-23)

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	मूल अनुदान/ विनियोजन	अनुपूरक प्रावधान	कुल स्वीकृत अनुदान	वास्तविक व्यय	स्वीकृत अनुदान के संबंध में भिन्नता (-) बचत/ (+) आधिक्य	प्रतिशत भिन्नता
1	सभी रेलवे के लिए समान नीति निर्माण और सेवाएँ	2,540.01	0.00	2,540.01	1,910.18	-629.83	-24.80
2	रेलवे पर सामान्य अधीक्षण और सेवा	9,498.10	0.00	9,498.10	9,014.73	-483.37	-5.09
3	मरम्मत और रखरखाव	51,927.17	0.00	51,927.17	55,029.15	3,101.98	5.97
4	संचालन	88,269.02	1,409.74	89,678.76	96,084.68	6,405.92	7.14
5	कर्मचारी कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ और विविध	80,590.71	0.00	80,590.71	78,816.97	-1,773.74	-2.20
6	रेलवे निधि का विनियोजन	67,460.00	0.00	67,460.00	58,017.38	-9,442.62	-14.00

स्रोत: रेल मंत्रालय के विनियोग खाते

स्वीकृत प्रावधानों के संदर्भ में भिन्नता के मुख्य कारण निम्नानुसार थे:

**i) भारतीय रेलवे नीति निर्माण**

व्यय में बचत का कारण कुछ सर्वेक्षण कार्यों की धीमी प्रगति, कुछ कार्यों की निविदाओं को अंतिम रूप न देना, संविदा कार्यों का कम क्रियान्वयन, कम स्टाफ लागत, विभिन्न रेलवे भर्ती बोर्डों (आरआरबी) द्वारा कम संख्या में परीक्षाएं आयोजित करना, कम प्रशिक्षण व्यय और वर्ष के दौरान कम डेबिट प्राप्तियां हैं।

**ii) रेलवे पर सामान्य अधीक्षण और सेवा**

व्यय में बचत का कारण स्टाफ लागत पर कम व्यय, स्टाफ की सेवानिवृत्ति के कारण कम स्थापना शुल्क, कार्यालय उपकरण पर कम व्यय, कम आकस्मिक व्यय, कम संविदात्मक भुगतान, कम भर्ती गतिविधियां, रिक्तियों का कम भरना, अपनाए गए मितव्ययिता उपायों के कारण कम अन्य व्यय, लोको, कैरिज एवं वैगन (सीएंडडब्ल्यू) शाखा पर कम व्यय, कार्यशाला में इलेक्ट्रॉनिक डाटा प्रोसेसिंग (ईडीपी) पर कम व्यय, स्टेशनरी, कंप्यूटर उपभोग्य सामग्रियों और स्टॉक एवं गैर-स्टॉक खरीद पर कम व्यय है।

**iii) मरम्मत और रखरखाव**

अतिरिक्त व्यय का कारण स्टाफ लागत पर अधिक व्यय, सामग्री और उपकरणों की अधिक खरीद, जलापूर्ति के लिए अधिक भुगतान, विशेष राजस्व कार्यों पर विशेष मरम्मत पर अधिक व्यय (एनएफ रेलवे के लुमडिंग-बड़ापुर हिल सेक्शन में 11.05.2022 से 16.05.2022 तक अभूतपूर्व भारी मूसलाधार बारिश), पीओएच के लिए अधिक गतिविधियां, कमजोर लाइनों की मरम्मत और विशेष मरम्मत पर अधिक व्यय, अधिक प्रत्यक्ष खरीद, वातानुकूलित कोचों की मरम्मत और रखरखाव और वातानुकूलित कोचों की कार्यशाला मरम्मत के लिए अधिक संविदात्मक भुगतान, इलेक्ट्रिक सामान्य सेवाओं और सिग्नलिंग उपकरणों के एएमसी पर अधिक व्यय, वर्ष के दौरान माल संचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस), यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस), स्टाफ कार और अन्य उपकरणों जैसे बुनियादी ढांचा आईटी सिस्टम का अधिक संविदात्मक भुगतान और रखरखाव है।

**iv) संचालन**

अतिरिक्त व्यय रनिंग स्टाफ, शेड और यार्ड स्टाफ पर अधिक स्टाफ लागत का वहन, ट्रेन परिचालन में वृद्धि के कारण किलोमीटर भत्ते के लिए कर्मचारियों का अधिक भुगतान, कोविड महामारी के बाद कोचिंग ट्रेनों के अधिक चलने के कारण कोच की सफाई और लिनन प्रबंधन अनुबंध पर अधिक व्यय, ट्रेन लाइटिंग और एयर कंडीशनिंग सेवाओं के लिए स्टॉक से अधिक निकासी, एचएसडी तेल की अधिक खपत और वर्ष के दौरान ट्रेक्शन सेवाओं के लिए उपयोग की जाने वाली विद्युत ऊर्जा की अधिक लागत के कारण था।

**v) कर्मचारी कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ और विविध**

व्यय में बचत रेलवे के अपने स्कूल और कॉलेजों पर कम व्यय, ट्यूशन फीस और छात्रावास सब्सिडी की कम प्रतिपूर्ति, रेलवे कॉलोणियों में सफाई, कल्याण भवन, खेल और संस्थानों, अवकाश गृहों, कर्मचारियों की लागत, कम कैंटीन व्यय, रेलवे कॉलोणियों में सफाई और सुधार और बिजली और प्रकाश व्यवस्था के लिए ऊर्जा की आपूर्ति पर कम व्यय, माल मुआवजे के लिए कम भुगतान, वर्ष के दौरान पेंशनभोगियों के लिए कम्यूटेड और पारिवारिक पेंशन, डीसीआरजी और अवकाश नकदीकरण पर कम व्यय के कारण हुई।

**vi) रेलवे निधि**

वर्ष के अंत तक रेल मंत्रालय के पास संसाधनों की अनुपलब्धता के कारण हुई।

राजस्व और पूंजीगत अनुदानों और विनियोजनों के अंतर्गत अनुदान-वार प्राधिकरण और व्यय का विवरण *परिशिष्ट-2.1* में दिया गया है।

**2.2 वित्तीय जवाबदेही और बजट प्रबंधन**

**2.2.1 बजट प्रावधान से अधिक व्यय**

तालिका 2.4 में उप मुख्य शीर्षवार (मुख्य शीर्ष 3002-03-(XX) के अंतर्गत) राजस्व अनुदान का अनुदान एवं विनियोजन दर्शाया गया है।

तालिका 2.4: व्यय का आधिक्य (2022-23)

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	अनुदान संख्या 85	नाम	मूल	पूरक	स्वीकृत	वास्तविक	आधिक्य (+)
1	एमएच 3002-03-(1)	सामान्य अधीक्षण और सेवाएँ	1.33	0	1.33	2.91	1.58
2	एमएच 3002-03 - (02)	स्थायी मार्ग और कार्यों की मरम्मत और रखरखाव	0.32	0	0.32	8.14	7.82
3	एमएच 3002-03 - (03)	वाहक शक्ति की मरम्मत एवं रखरखाव	0.01	0	0.01	0.17	0.16
4	एमएच 3002-03 - (04)	गाड़ियों और वैगनों की मरम्मत और रखरखाव	0.01	0	0.01	11.20	11.19
5	एमएच 3002-03 - (05)	संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव	0.05	0	0.05	0.12	0.07
6	एमएच 3002-03 - (06)	परिचालन व्यय - रोलिंग स्टॉक और उपकरण	0.01	0	0.01	8.26	8.25
7	एमएच 3002-03 - (07)	परिचालन व्यय - यातायात	0.08	0	0.08	8.99	8.91
8	एमएच 3002-03 - (08)	परिचालन व्यय - ईंधन	2.60	68.80	71.40	79.99	8.59
9	एमएच 3002-03 - (09)	कर्मचारी कल्याण एवं सुविधाएं	0.05	0	0.05	0.30	0.25
10	एमएच 3002-03 - (11)	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	0.10	0	0.10	0.68	0.58
कुल योग (प्रभारित)			4.56	68.80	73.36	120.76	47.40

**अध्याय 2- विनियोग लेखे**

क्र. सं.	अनुदान संख्या 85	नाम	मूल	पूरक	स्वीकृत	वास्तविक	आधिक्य (+)
1	एमएच 3001	रेलवे बोर्ड	424.01	0.00	424.01	426.03	2.02
2	एमएच 3002-03 - (02)	स्थायी मार्ग और कार्यों की मरम्मत और रखरखाव	18,031.42	0.00	18,031.42	18,107.25	75.83
3	एमएच 3002-03 - (03)	वाहक शक्ति की मरम्मत एवं रखरखाव	6,495.79	0.00	6,495.79	6,843.92	348.13
4	एमएच 3002-03 - (04)	गाड़ियों और वैगनों की मरम्मत और रखरखाव	18,027.90	0.00	18,027.90	20,230.91	2,203.01
5	एमएच 3002-03 - (05)	संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव	9,371.67	0.00	9,371.67	9,827.44	455.77
6	एमएच 3002-03 - (06)	परिचालन व्यय - रोलिंग स्टॉक और उपकरण	18,118.71	0.00	18,118.71	20,465.69	2,346.98
7	एमएच 3002-03 - (08)	परिचालन व्यय - ईंधन	29,622.20	1,340.94	30,963.14	38,206.32	7,243.18
8	एमएच 3002-03 - (10)	विविध कार्य व्यय	7,764.55	0.00	7,764.55	8,704.93	940.38
कुल योग (दत्तमत)			1,07,856.25	1,340.94	1,09,197.19	1,22,812.49	13,615.30

स्रोत: रेल मंत्रालय के विनियोग खाते

राजस्व विनियोजन एमएच 3002-03 के उप-मुख्य शीर्ष के अंतर्गत वर्ष 2022-23 के दौरान ₹ 47.40 करोड़ की राशि के अतिरिक्त व्यय (प्रभारित) का कारण प्रत्याशित से अधिक डिफ्रीटल भुगतानों को मूर्त रूप देने के लिए अधिक व्यय को बताया गया। राजस्व अनुदान 3002-03 (दत्तमत) के आठ उप-मुख्य शीर्षों के अंतर्गत ₹ 13,615.30 करोड़ की राशि का अतिरिक्त व्यय हुआ। अतिरिक्त व्यय होने के कारण थे - स्टाफ लागत पर अधिक व्यय, स्टॉक भुगतान से सामग्री की अधिक खरीद, अन्य उपकरण व्यय, जलापूर्ति में अधिक भुगतान, विशेष राजस्व

कार्यों पर विशेष मरम्मत पर अधिक व्यय (एनएफ रेलवे के लुमडिंग-बड़ापुर हिल सेक्शन में 11.05.2022 से 16.05.2022 तक अभूतपूर्व भारी मूसलाधार बारिश), शेडों में मरम्मत और मध्यवर्ती ओवरहाल लागत और आवधिक ओवरहाल में स्टाफ लागत पर अधिक व्यय, आवधिक ओवरहाल पर कार्यशाला डेबिट का अधिक समायोजन, जर्जर लाइनों और विशेष मरम्मत में मरम्मत के लिए अधिक व्यय, डेबिट का अधिक समायोजन, स्टोर की अधिक निकासी, अधिक प्रत्यक्ष खरीद, वातानुकूलित कोचों की मरम्मत और रखरखाव के लिए अधिक संविदात्मक भुगतान, वातानुकूलित कोचों, पावर कारों की मरम्मत पर कार्यशालों द्वारा अधिक भुगतान, प्रौद्योगिकी एवं सिग्नलिंग सेवाओं पर अधिक भुगतान, क्रियाशील कार्मिकों पर अधिक व्यय एवं एचएसडी तेल एवं कर्षण सेवाओं पर विद्युत ऊर्जा की अधिक खपत।

### 2.2.2 बचत

आठ मामलों (राजस्व अनुदान 3002-03 और पूंजी अनुदान-5002-03) में कुल बचत, जहां बचत ₹ 100 करोड़ से अधिक थी, वर्ष 2022-23 के दौरान ₹ 44,593.06 करोड़ थी, जैसा कि तालिका 2.5 में विस्तृत है।

#### तालिका 2.5: ₹ 100 करोड़ से अधिक की बचत

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	अनुदान संख्या 85	नाम	मूल	पूरक	स्वीकृत	वास्तविक व्यय	बचत (-)
1	एमएच 3001	रेलवे बोर्ड को छोड़कर विविध व्यय	2,111.00	0.00	2,111.00	1,480.15	-630.85
2	एमएच 3002-03-(1)	सामान्य अधीक्षण और सेवाएँ	9,496.77	0.00	9,496.77	9,011.82	-484.95
3	एमएच 3002-03 - (07)	परिचालन व्यय - यातायात	40,525.42	0.00	40,525.42	37,315.43	-3,209.99
4	एमएच 3002-03 - (09)	कर्मचारी कल्याण एवं सुविधाएं	8,914.56	0.00	8,914.56	8,516.75	-397.81

क्र. सं.	अनुदान संख्या 85	नाम	मूल	पूरक	स्वीकृत	वास्तविक व्यय	बचत (-)
5	एमएच 3002-03 - (11)	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	63,433.00	0.00	63,433.00	61,182.05	-2,250.95
6	एमएच 3002-03, 3006-(12)	निधियों का विनियोजन	67,460.00	0.00	67,460.00	58,017.38	-9,442.62
7	एमएच 3075 (60)-102	अन्य परिवहन सेवाएँ	3,267.13	0.00	3,267.13	3,153.97	-113.16
8	एमएच 5002-03	परिसंपत्ति, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन	1,48,307	1,409.98	1,49,717.46	1,21,654.73	-28,062.73
<b>कुल योग</b>			<b>3,43,514.08</b>	<b>1,409.98</b>	<b>3,44,925.34</b>	<b>3,00,332.28</b>	<b>-44,593.06</b>

स्रोत: रेल मंत्रालय के विनियोग खाते

बचत के कारणों में कुछ सर्वेक्षण कार्यों की प्रगति की धीमी प्रक्रिया, कुछ कार्यों की निविदा को अंतिम रूप न देना, संविदात्मक कार्यों का कम कार्यान्वयन, कम कर्मचारी लागत, विभिन्न आरआरबी द्वारा कम संख्या में परीक्षाएं आयोजित करना, कम प्रशिक्षण व्यय, डेबिट की कम प्राप्ति, कम कर्मचारी लागत, कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति के कारण कम स्थापना शुल्क, कार्यालय उपकरण पर कम व्यय, कम आकस्मिक व्यय और कम संविदात्मक भुगतान, कम भर्ती गतिविधियां, रिक्तियों का कम भरना, अपनाए गए अर्थव्यवस्था उपाय के कारण कम अन्य खर्च, मुद्रण और स्टेशनरी पर कम व्यय, कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति के कारण कम स्थापना शुल्क, कंप्यूटर उपभोग्य सामग्रियों पर कम व्यय, स्टॉक और गैर-स्टॉक खरीद पर कम व्यय, पार्सल स्टेशन स्टाफ, ट्रेन पासिंग और नियंत्रण कार्यालय स्टाफ पर कम व्यय, यार्ड संचालन के लिए स्टाफ लागत, कम प्रचार, रेलवे के अपने स्कूलों और कॉलेजों की ट्यूशन फीस और छात्रावास सब्सिडी की प्रतिपूर्ति पर होने वाले खर्च में कमी सम्मिलित हैं।

**2.3 पूंजी अनुदान संख्या 16-परिसंपत्तियां, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन**

पूंजी अनुदान रेल मंत्रालय की परिसंपत्तियों के निर्माण, अधिग्रहण और प्रतिस्थापन पर व्यय से संबंधित है। इस अनुदान के तीन खंड हैं और इसका वित्तपोषण चार अलग-अलग स्रोतों से होता है:

- **पूंजीगत-** भारत सरकार के आम बजट द्वारा प्रदान बजटीय सहायता
- **रेलवे निधि** - तीन अलग-अलग आरक्षित निधियों<sup>31</sup> के अंतर्गत रखे गए आंतरिक संसाधन
- **रेलवे सुरक्षा निधि** - केन्द्रीय सड़क निधि से डीजल उपकर के रेलवे के हिस्से से वित्तपोषित
- **राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष** - यह कोष 2017-18 से महत्वपूर्ण सुरक्षा संबंधी कार्यों के वित्तपोषण के लिए बनाया गया था। इस कोष को जीबीएस, आरएसएफ, डीआरएफ और राजस्व अधिशेष से क्रेडिट प्राप्त होता है।

खंडवार आवंटन और व्यय नीचे तालिका 2.6 में दिया गया है:

**तालिका 2.6: अनुदान संख्या 16 के अंतर्गत खंडवार व्यय**

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	फंड (एमएच)	विशिष्ट	मूल	पूरक	स्वीकृत (4+5)	वास्तविक व्यय	आधिक्य (+)/बचत(-)
	<b>दत्तमत</b>						
1	5002-03	रेल मंत्रालय पर पूंजीगत परिव्यय	1,66,010.66	12,000.00	1,78,010.66	1,84,689.50	6,678.84
2	8116 8117 8118	डीआरएफ, डीएफ, सीएफ	5,052.84	0.00	5,052.84	1,813.59	-3,239.25
3	8231	आरएसएफ	30,000.05	0.00	30,000.05	31,021.35	1,021.30
4	8230	आरआरएसके	13,326.15	0.00	13,326.15	13,870.92	544.77
		<b>कुल (दत्तमत)</b>	<b>2,14,389.70</b>	<b>12,000.00</b>	<b>2,26,389.70</b>	<b>2,31,395.36</b>	<b>5,005.66</b>

<sup>31</sup> आरक्षित निधियाँ मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ) और पूंजी निधि (सीएफ) थीं।

क्र. सं.	फंड (एमएच)	विशिष्ट	मूल	पूरक	स्वीकृत (4+5)	वास्तविक व्यय	आधिक्य (+)/बचत(-)
	प्रभारित						
5	5002-03	रेल मंत्रालय पर पूंजीगत परिव्यय	97.73	858.13	955.86	1,132.72	176.86
6	8115 8117 8118	डीआरएफ, डीएफ, सीएफ़	0.00	3.04	3.04	3.94	0.90
7	8231	आरएसएफ	0.00	2.83	2.83	15.88	13.05
8	8230	आरआरएसके	0.27	18.00	18.27	23.91	5.64
		कुल प्रभारित	98.00	882.00	980.00	1,176.45	196.45
		कुल योग (दत्तमत + प्रभारित)	2,14,487.70	12,882.00	2,27,369.70	2,32,571.81	5,202.11

स्रोत: रेल मंत्रालय के विनियोग लेखा

**क) पूंजी**

2022-23 में ₹ 2,27,369.70 करोड़ का प्रावधान परिसंपत्तियों/रोलिंग स्टॉक आदि के अधिग्रहण और निर्माण के लिए किया गया था। अनुदान के इस खंड में स्वीकृत प्रावधान के विरुद्ध ₹ 5,202.11 करोड़ रुपये (स्वीकृत अनुदान का 2.29 प्रतिशत) अधिक व्यय किया गया। अधिक व्यय होने के कारणों में कार्य की अधिक प्रगति, सामग्रियों की अधिक उपलब्धता, अधिक संविदात्मक भुगतान, निर्माणाधीन गतिविधियों में वृद्धि/रोलिंग स्टॉक का अधिग्रहण सम्मिलित है। निविदाओं और संविदात्मक देनदारियों को अंतिम रूप देना, अधिक स्टोर डेबिट का समायोजन, वर्ष के दौरान ईंधन/एचएसडी तेल की खपत में वृद्धि, उत्पादन लक्ष्यों में वृद्धि तथा सामान्य प्रयोजनों के लिए अधिक खरीद/प्राप्ति हुई।

**ख) रेलवे फंड**

अनुदान संख्या 16 के अंतर्गत 'रेलवे निधि' के लिए विनियोग खातों को या तो 'कार्य व्यय' (डीआरएफ) पर प्रभारित करके या 'शुद्ध राजस्व अधिशेष' से रेल मंत्रालय के आंतरिक संसाधनों से वित्तपोषित किया जाता है। इस प्रकार, रेल मंत्रालय का प्रदर्शन और निधि खातों में शेष राशि की उपलब्धता अनुदान के इस खंड के अंतर्गत व्यय की योजना को प्रभावित करती है। रेलवे निधि के अंतर्गत स्वीकृत आवंटन और व्यय का स्रोत-वार ब्यौरा तालिका 2.7 में सारणीबद्ध किया गया है।

तालिका 2.7: रेलवे निधि का घटक

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	मूल	पूरक	कुल स्वीकृत	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ आधिक्य (+)
	<b>दत्तमत</b>					
1	मूल्यहास आरक्षित निधि	2,052.84	0.00	2,052.84	1,813.59	-239.25
2	विकास निधि	1,000.00	0.00	1,000.00	0.00	-1,000.00
3	पूंजी निधि	2,000.00	0.00	2,000.00	0.00	-2,000.00
	<b>कुल दत्तमत</b>	<b>5,052.84</b>	<b>0.00</b>	<b>5,052.84</b>	<b>1,813.59</b>	<b>-3,239.25</b>
	<b>प्रभारित</b>					
4	मूल्यहास आरक्षित निधि	0.00	0.34	0.34	3.94	3.60
5	विकास निधि	0.00	2.70	2.70	0.00	-2.70
6	पूंजी निधि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>प्रभारित</b>	<b>0.00</b>	<b>3.04</b>	<b>3.04</b>	<b>3.94</b>	<b>0.90</b>
	<b>कुल योग - दत्तमत और प्रभारित</b>	<b>5,052.84</b>	<b>3.04</b>	<b>5,055.88</b>	<b>1,817.53</b>	<b>-3,238.35</b>

स्रोत: रेल मंत्रालय के विनियोग खाते

अनुदान के इस खंड के विश्लेषण से पता चला कि वर्ष 2022-23 के दौरान ₹ 3,239.25 करोड़ (स्वीकृत अनुदान का 64.11 प्रतिशत) की शुद्ध बचत (दत्तमत) हुई।

#### ग) रेलवे सुरक्षा निधि

पूंजीगत व्यय के इस स्रोत को केंद्रीय सड़क निधि में डीजल उपकर के रेल मंत्रालय के हिस्से से वित्त पोषित किया जाता है। उपलब्ध निधि का उपयोग सड़क सुरक्षा कार्यों जैसे मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग पर मानव की तैनाती और सड़क के ऊपर/भूमिगत पुलों के निर्माण के लिए किया जाता है। 2022-23 के दौरान स्वीकृत अनुदान ₹ 30,000.05 करोड़ के मुकाबले ₹ 1021.30 करोड़ का अधिक व्यय

(दत्तमत) हुआ, जो 3.40 प्रतिशत है। रेल मंत्रालय द्वारा अतिरिक्त व्यय का कोई विशेष कारण नहीं बताया गया।

#### घ) राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष

यह कोष 2017-18 से महत्वपूर्ण सुरक्षा संबंधी कार्यों के वित्तपोषण के लिए बनाया गया था। इस कोष को जीबीएस, आरएसएफ, डीआरएफ और राजस्व अधिशेष से क्रेडिट प्राप्त होता है।

अनुदान के इस खंड के विश्लेषण से पता चला कि वर्ष 2022-23 के दौरान ₹544.77 करोड़ (स्वीकृत अनुदान ₹13,326.15 करोड़ का 4.09 प्रतिशत) का अतिरिक्त व्यय (दत्तमत) हुआ।

#### 2.4 निधियों की निकासी/उपयोग

निम्न तालिका 2.8 वर्ष 2022-23 के दौरान एमएच 85-3002-03-06 (राजस्व अनुदान) के अंतर्गत निधियों से 'निधियों के विनियोजन' और 'उपयोग की गई राशि' के संबंध में बजट अनुमानों और वास्तविकताओं की स्थिति को दर्शाती है :

तालिका 2.8: 31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के दौरान रेलवे निधि के लिए विनियोजन और उससे निकासी

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	फंड	विवरण	2022-23
1	डीआरएफ	निधि हेतु विनियोजन(बीई)	2,000.00
		निधि हेतु विनियोजन(वास्तविक)	700.00
		अतिरिक्त (+)/लघु (-) विनियोग	(-) 1,300.00
		व्यय/निधि से निकासी	617.38
2	डीएफ	निधि हेतु विनियोजन(बीई)	1,000.00
		निधि हेतु विनियोजन(वास्तविक)	1,000.00
		अतिरिक्त (+)/लघु (-) विनियोग	0.00
		व्यय/निधि से निकासी	985.39
3	सीएफ	निधि हेतु विनियोजन(बीई)	2,360.00
		निधि हेतु विनियोजन(वास्तविक)	0.00
		अतिरिक्त (+)/लघु (-) विनियोग	(-)2,360.00

क्र. सं.	फंड	विवरण	2022-23
		व्यय/निधि से निकासी	0.00
4	पेंशन निधि	निधि हेतु विनियोजन(बीई)	60,600.00
		निधि हेतु विनियोजन(वास्तविक)	55,300.00
		अतिरिक्त (+)/लघु (-) विनियोग	(-) 5,300.00
		व्यय/निधि से निकासी	55,034.00
5	आरआरए सके	निधि हेतु विनियोजन (बीई)	2,000.00
		निधि हेतु विनियोजन (वास्तविक)*	11,517.38
		अतिरिक्त (+)/लघु (-) विनियोग	(-) 482.62
		व्यय/निधि से निकासी	11,797.42

स्रोत: रेल मंत्रालय के विनियोग लेखा

\* ₹10,000 करोड़ जीबीएस से और ₹1,517.38 करोड़ अधिशेष से विनियोजित किए गए उत्पादन इकाइयों के लिए व्यय/निकासी सम्मिलित नहीं है

मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), जो मौजूदा पुरानी संपत्तियों के नवीनीकरण/प्रतिस्थापन के लिए आवश्यक निधियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए बनाया गया है, संपत्तियों के जीवनकाल के अनुसार विनियोजन नहीं किया जा रहा है, बल्कि कोष में विनियोजन उस सीमा तक किया गया है, जिस सीमा तक कार्य व्यय वहन किया जा सकता है। 2022-23 के दौरान, ₹ 700 करोड़ का विनियोजन किया गया, जबकि राजस्व शीर्ष के अंतर्गत कोष से ₹ 617.38 करोड़ निकाले गए।

पट्टे पर दी गई संपत्तियों पर व्यय को पूरा करने के लिए पूंजीगत कोष (सीएफ) बनाया गया था। हालाँकि, वर्ष 2022-23 के दौरान इस कोष में कोई राशि आवंटित नहीं की गई।

श्रम कल्याण कार्यो, अवैतनिक परिचालन सुधार कार्यो आदि से संबंधित कार्यो के व्यय को पूरा करने के लिए विकास निधि (डीएफ) बनाई गई थी। 2022-23 के दौरान, ₹ 1,000 करोड़ का विनियोजन किया गया, जबकि निधि से ₹ 985.39 करोड़ निकाले गए।

**2.5 अनुपूरक प्रावधान**

अनुपूरक प्रावधानों वाले बजट आबंटन का विवरण इस प्रकार था:-

**तालिका 2.9: 31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए अनुपूरक अनुदान**

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	फंड	विवरण	मूल	पूरक	स्वीकृत	वास्तविक व्यय	आधिक्य (+)/ बचत(-)
1	एमएच 3002- 03 - (08)	परिचालन व्यय - ईंधन (प्रभारित)	2.60	68.80	71.40	79.99	8.59
2	एमएच 3002- 03 - (08)	परिचालन व्यय - ईंधन (दत्तमत )	29,622.20	1,340.94	30,963.14	38,206.32	7,243.18
3	एमएच 5002- 03	परिसंपत्तियां - अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन (प्रभारित)	98.00	882.00	980.00	1,176.45	196.45
4	एमएच 5002- 03	परिसंपत्तियां - अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन (दत्तमत )	2,14,389.70	12,000.01	2,26,389.71	2,31,395.36	5,005.65

स्रोत: रेल मंत्रालय के विनियोग लेखा

- प्रभारित विनियोगों (3002-03-(08)) के अंतर्गत न्यायालय के डिक्री की संतुष्टि में प्रत्याशित से अधिक भुगतानों के कारण प्राप्त ₹ 68.80 करोड़ रुपए के अनुपूरक उपबंधों के बावजूद, प्रभारित विनियोगों के अंतर्गत ₹ 8.59 करोड़ रुपए तक का अतिरिक्त व्यय हुआ था।
- अतिरिक्त बजटीय सहायता के रूप में 'दत्तमत' के अंतर्गत राजस्व अनुदान (3002-03-(08)) में 2022-23 के दौरान ली गई ₹ 1,340.94 करोड़ की अनुपूरक मांग के बावजूद, ₹ 7,243.18 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।
- न्यायालय के आदेशों की संतुष्टि में प्रत्याशित से अधिक भुगतान के कारण प्रभारित पूंजी अनुदान (5002-03) के अंतर्गत प्राप्त ₹ 882.00 करोड़ रुपये

के अनुपूरक प्रावधानों के बावजूद ₹ 196.45 करोड़ रुपये का अधिक व्यय हुआ।

- iv. अतिरिक्त बजटीय सहायता के रूप में 'दत्त' के अंतर्गत पूंजी अनुदान (5002-03) में 2022-23 के दौरान ली गई ₹ 12,000.01 करोड़ की अनुपूरक मांग के बावजूद, ₹ 5,005.65 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

2022-23 के दौरान पूंजी अनुदान (5002-03) (दत्तमत) के अंतर्गत पूरक अनुदान का विस्तृत उपयोग निम्नानुसार है:-

(i) ₹ 1,409.98 करोड़ की अनुपूरक अनुदान राशि अप्रयुक्त रह गई

अनुदान खाते के अनुसार, यह पाया गया कि अनुदान संख्या 85 एमएच 5002-03-(दत्तमत) के अंतर्गत आठ योजना शीर्षों में अनुपूरक अनुदान ₹ 1,409.98 करोड़ का उपयोग नहीं किया गया। अनुपूरक अनुदान के 100 प्रतिशत से अधिक बचत का विवरण इस प्रकार है:

तालिका 2.10: 31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के दौरान  
अप्रयुक्त रहे पूरक अनुदान

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	योजना शीर्ष	योजना शीर्ष का नाम	बजट अनुमान	अनुपूरक	स्वीकृत बजट	वास्तविक व्यय	बचत	स्वीकृत बजट के लिए बचत का %	अनुपूरक अनुदान की प्रतिशत बचत (-)
1	1100	नई लाइनें (सीओएनए)	25,160.56	1,296.48	26,457.04	23,551.94	-2,905.10	-10.98	>100.00
2	1400	गेज	2,850.00	113.50	2,963.50	2,396.81	-566.69	-19.12	>100.00
3	1800	रेलवे अनुसंधान	51.05	0.0003	51.05	39.12	-11.93	-23.37	>100.00
4	3000	सड़क सुरक्षा आरओबी/आरयूबी	6,500.00	0.0008	6,500.00	4,821.13	-1,678.87	-25.83	>100.00
5	4100	मशीनरी और संयंत्र	600.00	0.0003	600.00	528.39	-71.61	-11.94	>100.00
6	5300	यात्री सुविधाएं	2,700.00	0.0001	2,700.00	2,158.35	-541.65	-20.06	>100.00

क्रम संख्या	योजना शीर्ष	योजना शीर्ष का नाम	बजट अनुमान	अनुपूरक	स्वीकृत बजट	वास्तविक व्यय	बचत	स्वीकृत बजट के लिए बचत का %	अनुपूरक अनुदान की प्रतिशत बचत (-)
7	6400	अन्य निर्दिष्ट कार्य	740.00	0.0006	740.00	555.16	-184.84	-24.98	>100.00
8	6500	प्रशिक्षण/ मानव संसाधन विकास	335.00	0.0004	335.00	113.25	-221.75	-66.19	>100.00
		कुल	38,936.61	1,409.98	40,346.59	34,164.15	-6,182.44	-202.47	>100.00

विभिन्न रेलवे जोनों/उत्पादन इकाइयों के अंतर्गत पूरक अनुदानों के वितरण की समीक्षा से पता चला कि:

- क्षेत्रीय रेलवे के अनुदान संख्या 85 एमएच 5002-03 में उनके संबंधित क्षेत्र के अंतर्गत अनुपूरक अनुदान को नहीं दर्शाया गया है।
- अनुपूरक अनुदान का आवंटन ₹ 1,000, ₹ 3,000 और ₹ 8,000 जैसी नगण्य राशि के लिए किया गया था।

## 2.6 निर्धारित सीमा से अधिक अतिरिक्त/बचत

वर्ष 2022-23 के दौरान दोषपूर्ण बजट के परिणामस्वरूप निर्धारित सीमा<sup>32</sup> से अधिक अधिकता/बचत के कई मामले देखे गए। रेल मंत्रालय के लिए बजट में दोषों के मामलों का सारांश इस प्रकार था:

तालिका 2.11: विभिन्न अनुदानों के अंतर्गत आधिक्य/बचत (दत्तमत)

31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के दौरान

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	शीर्ष का नाम	मामलों की संख्या	आधिक्य राशि	मामलों की संख्या	बचत राशि
1	3001	2	31.17	3	660.32

<sup>32</sup> भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता (खंड-1) के पैराग्राफ 409 और 410 में अनुमेय परिवर्तन की सीमा 10 प्रतिशत या ₹ 2.50 लाख, जो भी अधिक हो, निर्धारित की गई है।

क्र. सं.	शीर्ष का नाम	मामलों की संख्या	आधिक्य राशि	मामलों की संख्या	बचत राशि
2	3002-03(01)	3	22.15	5	508.80
3	3002-03(02)	3	356.33	4	280.51
4	3002-03(03)	1	570.20	3	160.03
5	3002-03(04)	5	2,362.81	2	159.81
6	3002-03(05)	6	648.90	2	193.14
7	3002-03(06)	4	2,417.03	2	70.91
8	3002-03(07)	1	175.05	5	3,384.19
9	3002-03(08)	2	7,248.49	1	5.30
10	3002-03(09)	1	54.82	4	342.68
11	3002-03(10)	4	617.51	2	371.54
12	3002-03(11)	3	413.58	4	2,660.72
13	5002-03	10	33,341.47	16	28,335.81
कुल मामले		45	48,259.51	53	37,133.76
कुल मामले		98	85,393.27		

स्रोत: रेल मंत्रालय के विनियोग लेखा

तालिका 2.12: विभिन्न अनुदानों के अंतर्गत आधिक्य/बचत (प्रभारित)  
31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के दौरान

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	शीर्ष का नाम	मामलों की संख्या	आधिक्य राशि	मामलों की संख्या	बचत राशि
1	3002-03(08)	1	8.59	-	-
2	3002-03(10)	-	-	1	66.19
3	5002-03	1	196.45	-	-
कुल मामले		2	205.04	1	66.19
कुल मामले		3	271.23		

क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर दोषपूर्ण बजट के परिणामस्वरूप 2022-23 में निर्धारित सीमा<sup>33</sup> से अधिक अधिकता/बचत के कई मामले भी देखे गए। मध्य रेलवे (1 मामला), पूर्व रेलवे (12 मामले), पूर्व तटीय रेलवे (14 मामले), पूर्व मध्य रेलवे (107 मामले), उत्तर मध्य रेलवे (79 मामले), पूर्वोत्तर रेलवे (2 मामले), पूर्वोत्तर

<sup>33</sup> भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता (खंड-1) के पैराग्राफ 409 और 410 में अनुमेय परिवर्तन की सीमा 10 प्रतिशत या ₹ 2.50 लाख, जो भी अधिक हो, निर्धारित की गई है।

सीमांत रेलवे (113 मामले), उत्तर रेलवे (71 मामले), उत्तर पश्चिम रेलवे (6 मामले), दक्षिण रेलवे (8 मामले), दक्षिण पूर्व रेलवे (31 मामले), दक्षिण मध्य रेलवे (12 मामले), दक्षिण पश्चिम रेलवे (1 मामला) और पश्चिम मध्य रेलवे (5 मामले) में बजट में महत्वपूर्ण दोष थे। बजट में ऐसे महत्वपूर्ण दोषों के कुछ उदाहरण **अनुलग्नक-2.2** में दिए गए हैं।

रेल मंत्रालय को अपनी बजट प्रक्रिया पर व्यापक पुनर्विचार करने और अनुमानों को अधिक यथार्थवादी बनाने की आवश्यकता है, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि संसद द्वारा स्वीकृत उद्देश्यों के लिए धन का पूर्ण उपयोग किया जा रहा है। मार्च 2022 को समाप्त वर्ष के लिए लेखापरीक्षा द्वारा 2023 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 13 में इसी तरह की आपत्तियाँ उठाई गई थीं। रेल मंत्रालय ने एटीएन में कहा था कि बचत/अधिकता की ऐसी घटनाओं से बचने के लिए अगले वित्तीय वर्ष में स्थिति की सावधानीपूर्वक निगरानी की जाएगी।

## 2.7 व्यय का गलत वर्गीकरण

व्यय के गलत वर्गीकरण और अन्य लेखा संबंधी गलतियों के मामले देखे गए। इन मामलों में राजस्व अनुदान से पूंजी अनुदान और इसके विपरीत तथा मत प्राप्त से प्रभारित और इसके विपरीत व्यय का गलत वर्गीकरण सम्मिलित था। राजस्व अनुदान के उप-प्रमुख शीर्षों और पूंजी अनुदान के अंतर्गत रेलवे निधियों के बीच व्यय के गलत वर्गीकरण के मामले भी देखे गए। 2022-23 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे के खातों में व्यय के गलत वर्गीकरण के कुछ उदाहरण नीचे दिए गए हैं:

### 2.7.1 राजस्व और पूंजी अनुदान के बीच व्यय का गलत वर्गीकरण

निम्नलिखित मामलों में व्यय का गलत वर्गीकरण सम्मिलित है, जहां व्यय को गलत तरीके से पूंजी अनुदान के बजाय राजस्व अनुदान में और इसके विपरीत दर्ज किया गया था।

तालिका 2.13: राजस्व व्यय और पूंजीगत व्यय के बीच गलत वर्गीकरण

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
1	पू.त.रे.	नए मेमू कोचों की निरीक्षण लागत को प्राथमिकी-21 के अंतर्गत पूंजीगत के बजाय (एसएमएच 04-231) के अंतर्गत राजस्व शीर्ष में बुक किया गया।	3002-03	5002-03	2,27,34,660
2	पू.त.रे.	ट्रैक्शन मोटर्स की लागत को पूंजी के बजाय राजस्व (एस एम एच 030-521-33 और एस एम एच 030-523-33) में दर्ज किया गया।	3002-03	5002-03	3,08,87,724
3	पू.त.रे.	पूंजी के बजाय राजस्व (एसएमएच 10-671) के अंतर्गत बुक की गई खरीदी भंडार पर माल ढुलाई और आकस्मिक शुल्क की बुकिंग।	3002-03	5002-03	3,79,77,987
4	पू.त.रे.	सीनियर डीईएन स्टाफ को दिए जाने वाले वेल्डिंग प्रशिक्षण की लागत एसएमएच-10 के बजाय कैपिटल में बुक कर दी गई।	5002-03	3002-03	13,50,000
5	मे.रे.	निरीक्षण शुल्क पर ₹ 71,57,863 के व्यय का गलत वर्गीकरण [पूंजी/आरआरएसके (अर्थात् ग्रेड सं.16 के अंतर्गत) के अंतर्गत आने वाले कार्यों से संबंधित] अनुदान सं.16 के	3002-03	5002-03	71,57,863

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
		अंतर्गत पूंजी (₹ 60,14,190) और आरआरएसके (₹ 11,43,673) के बजाय अनुदान सं.12 के अंतर्गत मेसर्स राइट्स को भुगतान किया गया।			
6	मे.रे.	5.2 मीट्रिक टन ऊंचाई वाले एस्केलेटरों के लिए सहायक ब्रेक प्रणाली की आपूर्ति, स्थापना, परीक्षण और कमीशनिंग पर 17,11,754 रुपये के व्यय का गलत वर्गीकरण , जो कि सुरक्षा से संबंधित मद है, अनुदान संख्या 16-आरआरएसके (5300) के बजाय अनुदान संख्या 07 के अंतर्गत किया गया है।	3002-03	5002-03	17,11,754
7	मे.रे.	अनुदान संख्या 16-डीएफ (5300) के बजाय अनुदान संख्या 11 के अंतर्गत "एस्प्लेनेड और पार्क स्ट्रीट स्टेशनों के लिए प्री-फिल्ट्रेशन इकाइयों के साथ ऑटो संचालित आरओ प्लांट की आपूर्ति और स्थापना" पर ₹ 4,27,000 रुपये की व्यय राशि का गलत वर्गीकरण।	3002-03	5002-03	4,27,000
8	मे.रे.	अनुदान संख्या 03 (₹53,22,330 के लिए) और अनुदान संख्या 11	5002-03	3002-03	1,11,39,510

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
		(₹58,17,180 के लिए) के बजाय अनुदान संख्या 16-सीएपी (8100) के अंतर्गत वेतन और भत्ते की ₹ 1,11,39,510 राशि के व्यय का गलत वर्गीकरण।			
9	मे.रे.	व्यय की राशि का गलत वर्गीकरण बिलों में राजस्व और पूंजीगत व्यय का स्पष्ट उल्लेख होने के बावजूद अनुदान संख्या 07 के बजाय अनुदान संख्या 16 के अंतर्गत राजस्व भाग से संबंधित कार किराया शुल्क के रूप में ₹ 20,33,415 का भुगतान किया गया।	5002-03	3002-03	20,33,415
10	मे.रे.	अनुदान संख्या 07 के बजाय अनुदान संख्या 16 के अंतर्गत पूंजी (₹ 5,31,619 के लिए) और आरआरएसके (₹ 2,03,904 के लिए) के अंतर्गत रखरखाव कार्य के लिए आवश्यक सामग्रियों की लागत के लिए ₹ 7,35,523 की व्यय राशि का गलत वर्गीकरण।	5002-03	3002-03	7,35,523
11	मे.रे.	कार किराये के रूप में ₹ 5,63,959 के व्यय का गलत वर्गीकरण हालांकि अनुमान को राजस्व अनुदान संख्या 07 के	5002-03	3002-03	5,63,959

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
		अंतर्गत मंजूरी दी गई थी, लेकिन इसे अनुदान संख्या 07 के बजाय अनुदान संख्या 16 के अंतर्गत मंजूरी दी गई।			
12	उ.रे.	सीसी पेवर के प्रतिस्थापन की लागत, ऊंचाई गेज पर टेट्रो रिफ्लेक्टिव टैब्स के प्रावधान और शौचालय सुविधा के प्रावधान पर किए गए व्यय के रूप में ₹ 61,73,995 रुपये की राशि का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या 85 एमएच 5002-03-आरआरएसके-ट्रैक नवीकरण के बजाय अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(02) में गलत तरीके से दर्ज किया गया था।	3002-03	5002-03	61,73,995
13	उ.रे.	₹ 55,73,996 रुपये की व्यय राशि का गलत वर्गीकरण अनुदान संख्या 85एमएच 5002-03-सीएपी-रोलिंग स्टॉक (20-2175-04) के बजाय अनुदान संख्या 85एमएच 3002-03(03) में गलत तरीके से दर्ज किया गया था।	3002-03	5002-03	55,73,996
14	उ.रे.	रेलवे के मुख्यालय में अधिकारियों और उनकी स्थापना पर व्यय के संबंध में ₹ 37,67,040 रुपये की	5002-03	3002-03	37,67,040

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
		राशि के व्यय का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या 85-एमएच 3002-03 (01) के बजाय अनुदान संख्या 85एमएच 5002-03-3100-ट्रैक नवीकरण में गलत तरीके से दर्ज किया गया था।			
15	द.म.रे.	माइक्रोप्रोसेसर आधारित नियंत्रण प्रणाली (एमबीसीएस) को संस्करण 2 से 2बी तक अपग्रेड करने की लागत को पूंजी के बजाय राजस्व में अनियमित रूप से दर्ज करना।	3002-03	5002-03	34,30,260
16	द.म.रे.	4 स्थानों पर सीओए के साथ डेटा लिंकिंग के उन्नयन के लिए डेटा लॉगर की आपूर्ति, स्थापना और कमीशनिंग पर व्यय की गलत बुकिंग पूंजी के बजाय राजस्व में की गई।	3002-03	5002-03	25,82,375
17	द.म.रे.	एससी और एचवाईबी के वीपी साइडिंग में सीसीटीवी कैमरों की आपूर्ति, स्थापना और कमीशनिंग का कार्य पूंजी के बजाय राजस्व विभाग को सौंपा गया।	3002-03	5002-03	6,88,078
18	द.म.रे.	ओपन लाइन पर ट्रैक मशीनों के संचालन और निर्माण और अन्य एजेंसियों जैसे आरवीएनएल, राइट्स	5002-03	3002-03	1,19,80,947

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
		आदि के लिए मैनपावर की आउटसोर्सिंग पर 03/2023 में किए गए ₹1,19,80,947 के व्यय को गलत तरीके से राजस्व के बजाय पूंजी में दर्ज किया गया था।			
19	द.म.रे.	औपचारिक अवसरों पर होने वाले व्यय को संहितागत प्रावधानों के विपरीत राजस्व के बजाय पूंजीगत व्यय में दर्ज किया गया।	5002-03	3002-03	42,64,565
20	द.म.रे.	प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (पीसीबी) को परिचालन के लिए सहमति (सीएफओ) और स्थापना के लिए सहमति (सीएफई) के लिए भुगतान किए गए शुल्क को राजस्व के बजाय गलत तरीके से पूंजी में दर्ज कर दिया गया था।	5002-03	3002-03	18,73,434
21	द.म.रे.	अक्कन्नापेट और मेडक स्टेशनों के बीच किमी 0.600 से 17.338 (16.738 किमी) तक नवनिर्मित बीजी मुख्य लाइन के लिए ट्रैक रखरखाव शुल्क राजस्व के बजाय गलत तरीके से पूंजीगत व्यय में दर्ज किया गया।	5002-03	3002-03	9,96,229
22	द.रे.	राजस्व अनुदान के बजाय कार्य अनुदान में दर्ज	5002-03	3002-03	45,24,020

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
		₹ 45,24,020 के व्यय का गलत वर्गीकरण			
23	द.रे.	राजस्व अनुदान के बजाय कार्य अनुदान में दर्ज ₹12,02,900 के व्यय का गलत वर्गीकरण	5002-03	3002-03	12,02,900
24	द.प.रे.	आईपीएस के माध्यम से व्यय बुकिंग पर प्रतिबंध के कारण गति शक्ति इकाई के कर्मचारियों के वेतन का गलत आवंटन, पूंजीगत मांग के बजाय राजस्व मांग में प्रभारित, ₹ 17,26,529 के व्यय का गलत वर्गीकरण	3002-03	5002-03	17,26,529
25	द.प.रे.	₹ 72,09,338 के व्यय का गलत वर्गीकरण, राजस्व के बजाय पूंजीगत को प्रभारित किया गया।	5002-03	3002-03	72,09,338
26	द.प.रे.	जल निकासी व्यवस्था के लिए आवंटन से संबंधित ₹ 2,92,54,695 की राशि के व्यय का गलत वर्गीकरण, राजस्व के बजाय गलत तरीके से पूंजीगत मद में दर्ज किया गया	5002-03	3002-03	2,92,54,695
		राशि सहित मामलों की कुल संख्या	26		20,19,67,796

स्त्रोत: रेल मंत्रालय का वर्ष 2022-23 के लिए अनुलग्नक 'जे'

**2.7.2 दत्तमत और प्रभारित के बीच व्यय का गलत वर्गीकरण**

निम्नलिखित मामलों में व्यय का गलत वर्गीकरण सम्मिलित है, जहां व्यय को गलत तरीके से प्रभारित के बजाय मतप्राप्त अनुदान में और इसके विपरीत दर्ज किया गया था।

**तालिका 2.14: दत्तमत और प्रभारित के अंतर्गत व्यय का गलत वर्गीकरण**

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
1	मे.रे.	अनुदान संख्या 16 (प्रभारित) के अंतर्गत किसी भी न्यायालय द्वारा नियुक्त नहीं किए गए मध्यस्थों को भुगतान किए गए मध्यस्थता शुल्क के रूप में ₹ 2,25,000 की व्यय राशि का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या 16 (दत्तमत ) के बजाय।	प्रभारित	दत्तमत	2,25,000
2	उ.म.रे.	मध्यस्थता पुरस्कार की लागत के रूप में ₹ 2,34,681 की राशि के व्यय का गलत वर्गीकरण।	दत्तमत	प्रभारित	2,34,681
3	द.म.रे.	सीमा शुल्क, उत्पाद शुल्क एवं सेवा कर अपीलीय न्यायाधिकरण (सीईएसटीएटी), हैदराबाद के आदेश के आधार पर भुगतान की गई राशि को प्रभारित व्यय के बजाय दत्तमत व्यय के रूप में दर्ज किया गया।	दत्तमत	प्रभारित	3,17,51,100
4	द.म.रे.	2022-23 में माननीय जिला उपभोक्ता विवाद निवारण फोरम/पीबीएन और माननीय जिला उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग/एडब्ल्यूबी के आदेश के अनुपालन की दिशा में एमएआर-	दत्तमत	प्रभारित	1,52,913

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
		एक्स (अनुमोदित) की मंजूरी के कारण इसे चार्ज किए जाने के बजाय वोट किया गया।			
5	द.म.रे.	अधिवक्ता बिल का भुगतान गलत तरीके से वोटड के स्थान पर चार्ज्ड में दर्ज कर दिया गया।	प्रभारित	दत्तमत	8,217
6	द.प.रे.	आरसीटी मुआवजा दावा प्रभारों को अनियमित रूप से प्रभारित व्यय के बजाय दत्तमत व्यय में दर्ज करने के संबंध में ₹ 4,25,93,064 की राशि के व्यय का गलत वर्गीकरण।	दत्तमत	प्रभारित	4,25,93,064
7	प.म.रे.	2022-23 के दौरान मध्यस्थता/न्यायालय के आदेशों के संबंध में ठेकेदार को भुगतान की गई राशि (कोटा निर्माण कार्यालय)।	दत्तमत	प्रभारित	21,73,566
		राशि सहित मामलों की कुल संख्या	7		7,71,38,541

स्त्रोत: रेल मंत्रालय का वर्ष 2022-23 के लिए अनुलग्नक 'जे'

### 2.7.3 राजस्व अनुदान के उप मुख्य शीर्षों के बीच व्यय का गलत वर्गीकरण

निम्नलिखित मामलों में राजस्व अनुदान (3002-03) के उप-मुख्य शीर्ष के अंतर्गत व्यय का गलत वर्गीकरण सम्मिलित है।

तालिका 2.15: राजस्व अनुदान के अंतर्गत व्यय के गलत वर्गीकरण के विविध मामले (उप मुख्य शीर्ष से उप मुख्य शीर्ष तक)

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
1	मे.रे.	विभिन्न कार शेटों, स्टेशनों और सेंट्रल पार्क डिपो में विभिन्न स्वच्छता कार्यों के लिए किए गए ₹ 1,50,10,243 के व्यय का गलत वर्गीकरण अनुदान संख्या 06 (₹ 54,92,399 के लिए) और अनुदान संख्या 07 (₹ 95,17,844 के लिए) के अंतर्गत अनुदान संख्या 04 के बजाय किया गया।	3002-03-(04) 3002-03-(05)	3002-03-(02)	1,50,10,243
2	मे.रे.	₹ 35,33,456 के व्यय को अनुदान संख्या 07 के बजाय अनुदान संख्या 06 के अंतर्गत गलत वर्गीकृत किया गया।	3002-03-(04)	3002-03-(05)	35,33,456
3	मे.रे.	अनुदान संख्या 03 (मार्ग एवं निर्माण प्रबंधन) के बजाय अनुदान संख्या 07 (विद्युत विभाग) के अंतर्गत सक्षम प्राधिकारी (विधि) के वेतन पर ₹ 22,57,701 के व्यय का गलत वर्गीकरण।	3002-03-(05)	3002-03-(01)	22,57,701
4	मे.रे.	अनुदान संख्या 12 के स्थान पर अनुदान संख्या 04 (₹ 14,60,684 के लिए), अनुदान संख्या 06 (₹ 10,94,996 के लिए) और अनुदान संख्या 07 (₹ 40,12,971 के लिए) के अंतर्गत प्रशिक्षु कर्मचारियों के वेतन एवं भत्ते पर व्यय का गलत वर्गीकरण।	3002-03-(02) 3002-03-(04) 3002-03-(05)	3002-03-(10)	65,68,651

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
5	मे.रे.	प्रशिक्षण/यातायात के वेतन एवं भत्ते के लिए अनुदान संख्या 03 (₹ 13,02,654/- के लिए), अनुदान संख्या 06 (₹ 15,68,167/- के लिए) और अनुदान संख्या 07 (₹ 30,51,927/- के लिए) के स्थान पर अनुदान संख्या 12 के अंतर्गत ₹ 59,22,747/- के व्यय का गलत वर्गीकरण।	3002-03-(01) 3002-03-(04) 3002-03-(05)	3002-03-(10)	59,22,748
6	उ.रे.	₹ 10,39,17,761 की राशि का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या 85 एम एच 3002-03(02) के बजाय अनुदान संख्या 85 एम एच 3002-03(05) में गलत तरीके से दर्ज किया गया था।	3002-03(05)	3002-03(02)	10,39,17,761
7	उ.रे.	₹ 2,23,61,832 के व्यय का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(02) के बजाय अनुदान संख्या 85एमएच 3002-03(07) में दर्ज किया गया।	3002-03(07)	3002-03(02)	2,23,61,832
8	उ.रे.	प्रशिक्षुओं और प्रशिक्षण अधिकारियों को दिए जाने वाले वेतन और भत्ते के लिए ₹ 48,07,479 की राशि के व्यय का गलत वर्गीकरण अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(10) के बजाय अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(05) और अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(02) में गलत तरीके से दर्ज किया गया था।	3002-03(05)/ (02)	3002-03(10)	48,07,479

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
9	उ.रे.	अराजपत्रित कर्मचारियों को वेतन या वजीफे के रूप में ₹ 13,28,208 के व्यय का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या 85 एम एच 3002-03(10) के बजाय अनुदान संख्या 85 एम एच 3002-03(01) में दर्ज किया गया।	3002-03(01)	3002-03(10)	13,28,208
10	उ.रे.	एलएचबी कोर्चों की मरम्मत और रखरखाव की लागत के रूप में ₹ 5,54,595 की राशि के व्यय का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(04) के बजाय अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(03) में दर्ज किया गया था।	3002-03(03)	3002-03(04)	5,54,595
11	उ.रे.	₹ 4,61,922 की राशि के व्यय का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(06) के बजाय अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(04) में गलत तरीके से दर्ज किया गया था।	3002-03(04)	3002-03(06)	4,61,922
12	उ.रे.	अराजपत्रित कर्मचारियों को वेतन या वजीफे पर किए गए व्यय के रूप में ₹ 2,69,500 की राशि का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(10) के बजाय अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(02) में दर्ज किया गया था।	3002-03(02)	3002-03(10).	2,69,500

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
13	उ.रे.	₹ 1,81,629 की राशि के व्यय का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(02) के बजाय अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(07) में दर्ज किया गया।	3002-03(07)	3002-03(02)	1,81,629
14	उ.रे.	₹ 1,17,208 की राशि का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(02) के बजाय अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(04) में दर्ज किया गया।	3002-03(04)	3002-03(02)	1,17,208
15	उ.रे.	स्वच्छता पर व्यय की गई ₹ 95,073 की राशि का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(02) के बजाय अनुदान संख्या 85 एमएच 3002-03(04) में दर्ज किया गया।	3002-03(04)	3002-03(02)	95,073
16	उ.प.रे.	आवासीय और कल्याण भवनों की मरम्मत और रखरखाव के व्यय के लेखांकन के लिए अनुदान 11 का लघु शीर्ष 500 निर्धारित किया गया है। हालाँकि, आवासीय और कल्याण भवनों की मरम्मत और रखरखाव पर ₹ 72,58,387 अनुदान 11 के 500 के बजाय अनुदान 04 के लघु शीर्ष 400 को आवंटित किया गया है। (विवरण संख्या 2) यह अनुदान संख्या 04 और 11 के बीच एक गलत वर्गीकरण है।	3002-03-(02)	3002-03-(09)	72,58,387

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
17	उ.प.रे.	आवासीय कॉलोनियों और कल्याण भवनों में जलापूर्ति पर व्यय के लेखांकन के लिए अनुदान 11 का विस्तृत शीर्ष 561 निर्धारित है। हालांकि, बीकेएन डिवीजन और अखिल भारतीय डिवीजन की आवासीय कॉलोनियों और कल्याण भवनों के संबंध में 14 वाउचर के माध्यम से भुगतान किए गए पानी के बिल के ₹ 2,87,145 को अनुदान 11 के 561 के बजाय अनुदान 04 के विस्तृत शीर्ष 510 में आवंटित किया गया था। (विवरण संख्या 1) यह अनुदान संख्या 04 और 11 के बीच गलत वर्गीकरण है।	3002-03-(02)	3002-03-(09)	2,87,145
18	उ.प.रे.	मनोरंजन व्यय के लेखांकन के लिए अनुदान 12 का विस्तृत शीर्ष 710 निर्धारित है। हालांकि, ₹ 11,000 (विवरण-01) को '12-710' के बजाय मनोरंजन व्यय के रूप में अनुदान संख्या 6 के विस्तृत शीर्ष 130 में आवंटित किया गया था। यह अनुदान संख्या 12 और 06 के बीच गलत वर्गीकरण है।	3002-03-(04)	3002-03-(10)	11,000
19	द.रे.	विद्युत ऊर्जा शुल्क की बुकिंग में अधिक विवरण	3002-03-(07,09)	3002-03-(03)	86,65,000
20	द.रे.	तिमाहियों के लिए ईबी का पृथक्करण न किए जाने के कारण राजस्व अनुदान को कम दर्शाया गया	3002-03-(03,04,07)	3002-03-(09)	37,99,151

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
21	द.रे.	हॉलिडे होम्स के लिए विद्युत ऊर्जा शुल्क का समायोजन न किए जाने के कारण अधिक राशि का अंकन	3002-03-03	3002-03-07	4,50,000
		राशि सहित मामलों की कुल संख्या	21		18,78,58,689

स्त्रोत: रेल मंत्रालय का वर्ष 2022-23 के लिए अनुलग्नक 'जे'

### 2.7.4 पूंजी अनुदान के रेलवे फंड के बीच व्यय का गलत वर्गीकरण

निम्नलिखित मामले में पूंजी अनुदान (5002-03) की रेलवे निधियों में व्यय का गलत वर्गीकरण सम्मिलित है।

तालिका 2.16: पूंजी अनुदान 5002-03 (रेलवे निधियों के बीच) के अंतर्गत व्यय के गलत वर्गीकरण के विविध मामले

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
1	मे.रे.	ट्रैक नवीनीकरण कार्यों के संबंध में वर्ष 2022-23 में पूंजी से आरआरएसके/आरएसएफ को जारी की गई 60 किलोग्राम रेल की लागत ₹ 9,05,08,286 का समायोजन न किया जाना; जिसके परिणामस्वरूप पूंजी को अधिक दर्शाया गया और परिणामस्वरूप आरआरएसके/आरएसएफ को कम दर्शाया गया, जिसने अनुदान संख्या 16 में पूंजी के अंतर्गत लेखांकन में त्रुटि उत्पन्न की।	5002-03-20-8100	5002-03-29/26-3100	9,05,08,286
2	मे.रे.	₹ 2,46,20,750 के व्यय का गलत वर्गीकरण, अनुदान संख्या	5002-03-20-8100	5002-03-53/29-	2,46,20,750

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
		16 (डीएफ/आरआरएसके) के बजाय।			
3	मे.रे.	अनुदान संख्या 16 के अंतर्गत आरआरएसके के बजाय डीआरएफ के अंतर्गत "वेंटिलेशन पैनल की आपूर्ति, स्थापना, परीक्षण और कमीशनिंग" की लागत के लिए ₹ 1,03,18,203 की राशि के व्यय का गलत वर्गीकरण।	5002-03-21-3600	5002-03-29-3600	1,03,18,203
4	मे.रे.	मौजूदा क्वार्टरों की पूर्ण मरम्मत और नवीनीकरण की लागत के लिए ₹ 54,95,473 की राशि के व्यय का गलत वर्गीकरण डी.एफ. के बजाय पूंजी के अंतर्गत किया गया।	5002-03-20-5100	5002-03-33-5100	54,95,473
5	द.रे.	डीआरएफ और पूंजी- सेवानिवृत्त परिसंपत्तियों के लिए पूंजी में ऋण का गैर समायोजन	5002-03-20	5002-03-21	2,43,14,25,342
6	द.रे.	भूमि के लिए व्यय को पूंजीगत व्यय के बजाय आरएएसके के अंतर्गत दर्ज करना	5002-03-26-3000	5002-03-20-3000	6,53,31,000
7	द.रे.	आरओबी/आरयूबी के लिए व्यय को आरआरएसके के बजाय पूंजी के अंतर्गत दर्ज करना	5002-03-20-1500	5002-03-29-3000	1,30,84,271
8	द.प.रे.	ट्रैक नवीनीकरण कार्य के लिए माल दुलाई शुल्क के भुगतान के लिए एसडब्ल्यूआर/ मुख्यालय से अनजाने में आवक डेबिट की स्वीकृति के संबंध में ₹42,05,507 के लेखांकन में गलती	5002-20-41	5002-21-95	42,05,507

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
9	द.प.रे.	गुमटियों के निर्माण पर व्यय के संबंध में ₹14,44,124 की लेखांकन त्रुटि को 26-29 सुरक्षा निधि - सड़क सुरक्षा कार्य के स्थान पर 20-15 पूंजी - दोगुना में आवंटित किया गया है।	5002-20-64	5002-26-47	14,44,124
		राशि सहित मामलों की कुल संख्या	9		2,64,64,32,956

**2.7.5 राजस्व अनुदान 3002-03 और आय के अंतर्गत व्यय के गलत वर्गीकरण के विविध मामले**

निम्नलिखित मामलों में राजस्व अनुदान और आय के बीच व्यय का गलत वर्गीकरण सम्मिलित है।

**तालिका 2.17: राजस्व अनुदान 3002-03 और आय के अंतर्गत व्यय के गलत वर्गीकरण के विविध मामले**

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
1	द.रे.	रेलवे सामग्री पर माल दुलाई को एसएमएच 10 में क्रेडिट करने के बजाय आय में बुक किया गया	आय	3002-03-(8)	43,31,23,389
2	द.रे.	ओएचई को हुए नुकसान के लिए वसूला गया जुर्माना राजस्व व्यय में कटौती के बजाय आय में जमा किया गया	आय	3002-03-(05)	4,63,586

क्र. सं.	क्षेत्र	मामले का विवरण	वास्तव में बुक किया गया	बुक किया जाना चाहिए था	राशि (₹ में)
3	द.रे.	व्यय में कटौती के बजाय आय में दर्ज ईई शुल्क के अग्रिम भुगतान पर छूट	आय	3002-03-(08)	1,05,583
		राशि सहित मामलों की कुल संख्या	3		43,36,92,558

स्त्रोत: रेल मंत्रालय का वर्ष 2022-23 के लिए अनुलग्नक 'जे'

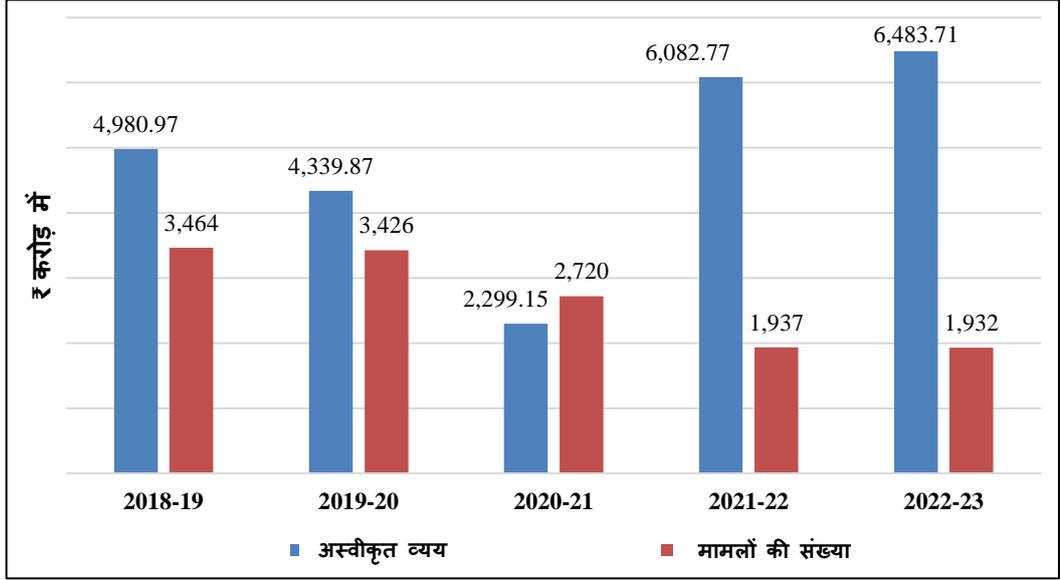
## 2.8 असंस्वीकृत व्यय

भारतीय रेलवे द्वारा किए गए अनियमित व्यय की सभी मर्दे, जैसे स्वीकृत अनुमान से अधिक व्यय, विस्तृत अनुमान के बिना किया गया व्यय और विविध अधिक भुगतान आदि को क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन द्वारा आपत्तिजनक मर्दों (ओआईबी) की पुस्तकों में दर्ज किया जाता है और इसे अस्वीकृत व्यय के रूप में माना जाता है। वर्ष 2022-23 के दौरान, भारतीय रेलवे द्वारा 1932 मामलों में ₹ 6,483.71 करोड़ का अस्वीकृत व्यय किया गया, जो वर्ष के दौरान उनके कुल व्यय का 1.05 प्रतिशत था। पिछले पाँच वर्षों के दौरान अस्वीकृत व्यय की प्रवृत्ति को चित्र 2.2 से देखा जा सकता है।

जबकि प्रतिशत के संदर्भ में अस्वीकृत व्यय में 2020-21 तक घटती प्रवृत्ति दिखाई दी थी, 2020-21 के बाद इसमें वृद्धि की प्रवृत्ति दिखाई दी। 2022-23 में अस्वीकृत व्यय में 6.59 प्रतिशत की वृद्धि हुई। रेलवे को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि इस तरह के खर्चों को कम से कम किया जाए।

चित्र-2.2 असंस्वीकृत व्यय

(₹ करोड़ में)



स्रोत: रेल मंत्रालय के असंस्वीकृत व्यय 2022-23 का विवरण

2.9 निष्कर्ष

विनियोग लेखा संसद द्वारा स्वीकृत अनुदानों और राष्ट्रपति द्वारा स्वीकृत विनियोगों की राशि के साथ वास्तविक व्यय की तुलना को दर्शाता है। संविधान के अनुच्छेद 114(3) में प्रावधान है कि अनुच्छेद के प्रावधानों के अनुसार पारित कानून द्वारा किए गए विनियोगों के अलावा भारत की संचित निधि से कोई भी धन नहीं निकाला जा सकता है। इसके अलावा, सामान्य वित्तीय नियम 52(3) में प्रावधान है कि कोई भी ऐसा संवितरण नहीं किया जा सकता है जिसका प्रभाव किसी वित्तीय वर्ष के लिए संसद द्वारा अधिकृत कुल अनुदान या विनियोगों से अधिक हो, सिवाय आकस्मिकता निधि से अनुपूरक अनुदान या अग्रिम प्राप्त करने के।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने 2022-23 के दौरान राजस्व अनुदान (एमएच 3001, 3002, 3003, 3006, 3075) और एक पूंजी अनुदान (5002-03) के संबंध में ₹ 6,47,031.59 करोड़ के स्वीकृत अनुदान<sup>34</sup> के मुकाबले ₹ 6,19,837.90 करोड़ का व्यय किया, जिससे ₹ 27,193.69 की शुद्ध बचत दर्ज की गई। ₹ 27,193.69 करोड़ के अनुदान-वार व्यय के विश्लेषण (अनुलग्नक-2.1) से पता चला कि ₹ 27,193.69 करोड़ रुपये की बचत ₹ 89,536.75 करोड़ की वजह से हुई राजस्व

<sup>34</sup> मूल एवं अनुपूरक अनुदानों की राशि

अनुदान (एमएच 3002-03) के सात मतदत्त और दो भारित विनियोग<sup>35</sup> खंडों तथा पूंजी (एमएच 5002-03) के छह (दत्तमत) घटकों से युक्त राशि को ₹ 62,343.06 करोड़ की अधिकता से समायोजित किया गया जिसमें आठ खंड दत्तमत और राजस्व अनुदान (एमएच 3002-03) के दस खंड प्रभारित विनियोग सम्मिलित हैं एवं पूंजी के पांच घटक और पूंजी विनियोग के प्रभारित विनियोजन के पांच खंड (एमएच 5002-03) शामिल थे ।

राजस्व अनुदान और पूंजी अनुदान में बचत से पता चलता है कि मुख्य गतिविधियाँ (यात्री और मालगाड़ियों का संचालन और उनके संचालन से राजस्व का सृजन), परिसंपत्तियों का निर्माण और मूल्य संवर्धन जिसके लिए अनुदानों की मांगों के माध्यम से धन की मांग की गई थी, नहीं की गई और रेलवे को वांछित लाभ नहीं मिल सका। साथ ही, स्वीकृत अनुदानों से ₹48,464.55 करोड़ का अतिरिक्त व्यय होना यह दर्शाता है कि अनधिकृत व्यय किया गया। इसे संसद द्वारा नियमित किए जाने की आवश्यकता है।

रेल मंत्रालय द्वारा संचालित विभिन्न अनुदानों/विनियोजनों के अंतर्गत व्यय के गलत वर्गीकरण के मामले बार-बार सामने आते रहे हैं। रेल मंत्रालय को व्यय करने वाली इकाइयों द्वारा व्यय के गलत वर्गीकरण की घटनाओं पर अंकुश लगाने/समाप्त करने के लिए ईमानदारी से प्रयास करने की आवश्यकता है।

चालू वर्ष 2022-23 के दौरान अस्वीकृत व्यय में 2021-22 की तुलना में 6.59 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

## 2.10 अनुशंसाएं

### रेल मंत्रालय:

- i. व्यय प्रवाह और बजट आबंटन की नियमित निगरानी के लिए बजट नियंत्रण प्राधिकरणों पर पर्यवेक्षण करे तथा अतिरिक्त धनराशि प्राप्त करने/आबंटित धनराशि वापस करने के लिए त्वरित कार्रवाई करे, ताकि धनराशि का इच्छित उद्देश्यों के लिए न्यायिक उपयोग किया जा सके।

<sup>35</sup> विनियोग से तात्पर्य भारत की समेकित निधि पर लगाए गए व्यय से है।

- ii. व्यय के गलत वर्गीकरण की घटनाओं को कम करने के लिए आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत किया जाना चाहिए। प्रमुख नियंत्रण अधिकारियों के स्तर पर अधिक जिम्मेदारी और जवाबदेही को बढ़ावा देने के लिए निवारक प्रतिबंध लगाए जाने चाहिए।
- iii. सभी असंस्वीकृत व्यय का प्राथमिकता के आधार पर नियमित किया जाना सुनिश्चित करें।



**अध्याय 3**

**भारतीय रेलवे के**

**सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों**

**का वित्तीय प्रदर्शन**



## अध्याय 3

## भारतीय रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों का वित्तीय प्रदर्शन

### 3.1 परिचय

इस अध्याय में वर्ष 2022-23 के लिए रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों (पीएसई) के वित्तीय प्रदर्शन का अवलोकन सम्मिलित है। भारतीय रेलवे (भा.रे) के पीएसई में रेल मंत्रालय के प्रत्यक्ष प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत सरकारी कंपनियाँ<sup>36</sup> (जिन्हें आगे रेलवे कंपनियाँ कहा जाएगा), रेलवे कंपनियों की सहायक कंपनियाँ, संयुक्त उद्यम और विशेष प्रयोजन वाहन सम्मिलित हैं, जिन्हें सीधे या परोक्ष रूप से केंद्र सरकार या आंशिक रूप से केंद्र सरकार और आंशिक रूप से एक या अधिक राज्य सरकारों द्वारा प्रवर्तित या स्वामित्व या नियंत्रित किया जाता है और जो कंपनी अधिनियम, 2013 के अंतर्गत निगमित हैं।

### 3.2 रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम

कंपनी अधिनियम, 2013 (अधिनियम) की धारा 2(45) में सरकारी कंपनी को ऐसी कंपनी के रूप में परिभाषित किया गया है, जिसमें कम से कम 51 प्रतिशत चुकता शेयर पूंजी केंद्र सरकार, या किसी राज्य सरकार या सरकारों, या आंशिक रूप से केंद्र सरकार और आंशिक रूप से एक या अधिक राज्य सरकारों के पास हो और इसमें वह कंपनी भी सम्मिलित है जो किसी सरकारी कंपनी की सहायक कंपनी है।

इसके अलावा, अधिनियम की धारा 2(6) में किसी अन्य कंपनी के संबंध में सहयोगी कंपनी को ऐसी कंपनी के रूप में परिभाषित किया गया है, जिसमें उस

<sup>36</sup> कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 2 (45) में सरकारी कंपनी को ऐसी कंपनी के रूप में परिभाषित किया गया है, जिसमें कम से कम 51 प्रतिशत चुकता शेयर पूंजी केंद्र सरकार, या किसी राज्य सरकार या सरकारों, या आंशिक रूप से केंद्र सरकार और आंशिक रूप से एक या अधिक राज्य सरकारों के पास हो और इसमें वह कंपनी भी शामिल है जो सरकार की सहायक कंपनी हो।

अन्य कंपनी का महत्वपूर्ण प्रभाव होता है<sup>37</sup>, लेकिन जो ऐसे प्रभाव वाली कंपनी की सहायक कंपनी नहीं होती है और इसमें संयुक्त उद्यम कंपनी भी सम्मिलित होती है।

31 मार्च 2023 तक, रेल मंत्रालय द्वारा प्रवर्तित और उसके प्रशासनिक नियंत्रण में 45 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम<sup>38</sup> थे (*अनुलग्नक-3.1*)। इनमें 15 रेलवे कंपनियाँ सम्मिलित हैं जो सीधे रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में हैं, इन रेलवे कंपनियों की 18 सहायक कंपनियाँ, पाँच संयुक्त उद्यम (जेवी) और सात विशेष प्रयोजन सहयोगी कंपनियाँ (एसपीवी) हैं, जिन्हें सीधे या परोक्ष रूप से केंद्र सरकार या आंशिक रूप से केंद्र सरकार और आंशिक रूप से एक या अधिक राज्य सरकारों द्वारा प्रवर्तित या उनके स्वामित्व में हैं या नियंत्रण किया गया है। भारतीय रेलवे के इन सभी सार्वजनिक उपक्रमों में रेल मंत्रालय द्वारा प्रमुख प्रबंधन कार्मिक और स्वतंत्र निदेशकों की नियुक्ति की गई है।

तालिका 3.1: 31 मार्च 2023 तक भारतीय रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों की संख्या

रेलवे सार्वजनिक उद्यम	कार्यरत रेलवे सार्वजनिक उद्यम <sup>39</sup>	अकार्यरत रेलवे सार्वजनिक उद्यम <sup>40</sup>	कुल
रेलवे कम्पनियाँ <sup>41</sup>	14	1	15
सहायक कम्पनियाँ	18	0	18
संयुक्त उपक्रम	5	0	5
विशेष प्रयोजन वाहन	7	0	7
कुल	44	1	45

<sup>37</sup> इस उपधारा के प्रयोजन के लिए "महत्वपूर्ण प्रभाव" का अर्थ है कुल शेयर पूंजी के कम से कम बीस प्रतिशत का नियंत्रण, या किसी समझौते के तहत व्यावसायिक निर्णयों का नियंत्रण।

<sup>38</sup> बर्न स्टैंडर्ड कॉर्पोरेशन लिमिटेड और भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड को छोड़कर, जिन्हें भंग कर दिया गया और उनके नाम क्रमशः 22 सितंबर 2022 और 5 जुलाई 2022 से कंपनी रजिस्टर से हटा दिए गए।

<sup>39</sup> रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों में रेलवे खेल संवर्धन बोर्ड भी शामिल है, जो एक कंपनी है जो बिना किसी शेयर पूंजी के 'गारंटी द्वारा सीमित कंपनी' के रूप में पंजीकृत है, तथा खेल गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए निगमित की गई है।

<sup>40</sup> अकार्यरत रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम वे उपक्रम हैं जिन्होंने अपना परिचालन बंद कर दिया है, जैसे वैगन इंडिया लिमिटेड।

<sup>41</sup> रेल मंत्रालय के प्रत्यक्ष प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत आने वाली कम्पनियाँ।

**3.2.1 31 मार्च 2023 तक सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के वित्तीय प्रदर्शन का सारांश**

2022-23 की अवधि के लिए रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के निवेश, लाभप्रदता, लाभांश, शेयर पूंजी आदि का विवरण तालिका 3.2 में दिया गया है। 2018-19 से 2022-23 तक कंपनी-वार विवरण *अनुलग्नक 3.2 से 3.5* में दिया गया है।

**तालिका 3.2: वर्ष 2022-23 के लिए रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों की वित्तीय स्थिति**

			(₹ करोड़ में)
(1) चुकता पूंजी (इक्विटी)	भारत सरकार		49,027.29
	वित्तीय संस्थाएँ एवं अन्य		3,099.53
	केंद्र सरकार की कंपनियां		3,087.70
	राज्य सरकारें		5,769.84
	राज्य सरकार की कंपनियाँ		366.97
	<b>कुल (1)</b>		<b>61,351.33</b>
(2) दीर्घकालिक ऋण	भारत सरकार		1,715.93
	वित्तीय संस्थाएँ एवं अन्य		4,68,778.58
	केंद्र सरकार की कंपनियां		7,023.18
	राज्य सरकारें		0
	राज्य सरकार की कंपनियाँ		0
	<b>कुल (2)</b>		<b>4,77,517.69</b>
चुकता पूंजी और दीर्घकालिक ऋणों का योग	<b>कुल (1) + (2)</b>		<b>5,38,869.02</b>
लाभप्रदता	लाभ	33 कंपनियां	12,145.97
	हानि	11 कंपनियां	-89.36
	अकार्यरत	1 कंपनी	-
	<b>कुल</b>		<b>12,056.61</b>
लाभांश			<b>4457.46</b>
<b>(45 आरपीएसयू की) कुल निवल संपत्ति -</b>			<b>1,20,443.66</b>

स्रोत: रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों से संकलित

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि मार्च 2023 के अंत तक रेलवे पीएसई (*अनुलग्नक-3.2 और 3.3*) में इक्विटी और ऋण के निवेश की राशि

₹ 5,38,869.02 करोड़ थी, जिसमें ₹ 61,351.33 करोड़ की चुकता पूंजी और ₹ 4,77,517.69 करोड़ के दीर्घकालिक ऋण सम्मिलित थे।

भारत सरकार (रे.मं.) ने रेलवे पीएसई की चुकता शेयर पूंजी में ₹ 49,027.29 करोड़ (79.91 प्रतिशत) का योगदान दिया। शेष ₹ 12,324.04 करोड़ की चुकता शेयर पूंजी में वित्तीय संस्थानों (5.05 प्रतिशत), केंद्र सरकार की कंपनियों (5.03 प्रतिशत) और राज्य सरकार/राज्य सरकार की कंपनियों (10.01 प्रतिशत) द्वारा योगदान किया गया।

रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों की कुल चुकता शेयर पूंजी 2018-19 में ₹ 36,715.30 करोड़ से ₹ 24,636.08 करोड़ बढ़कर 2022-23 में ₹ 61,351.33 करोड़ हो गई। यह वृद्धि मुख्य रूप से रेलवे पीएसई में भारत सरकार/राज्य सरकारों की शेयर पूंजी में वृद्धि के कारण हुई, जैसे कि नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एनएचएसआरसीएल) में ₹ 11,756.43 करोड़, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) में ₹ 4,960.29 करोड़, इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरएफसी) में ₹ 3,688.05 करोड़, कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड में ₹ 2,358.62 करोड़, कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड में ₹ 526.07 करोड़, हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड में ₹ 586.28 करोड़ और अंगुल सुकिंदा रेलवे लिमिटेड में ₹ 198.97 करोड़ हालांकि, इसी अवधि के दौरान भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड (जुलाई 2022) और बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड (सितंबर 2022) के विघटन के कारण शेयर पूंजी में ₹ 260.48 करोड़ की कमी आई।

मार्च 2023 तक कुल दीर्घकालिक ऋणों (₹ 4,77,517.69 करोड़) का 98.16 प्रतिशत मुख्य रूप से वित्तीय संस्थानों और अन्य (₹ 4,68,778.58 करोड़) से था। शेष 1.84 प्रतिशत दीर्घावधि ऋण भारत सरकार (₹1,715.93 करोड़) और केंद्र सरकार की कंपनियों (₹7023.18 करोड़) से प्राप्त हुआ। वित्तीय संस्थानों और अन्य से प्राप्त दीर्घावधि ऋणों का मुख्य रूप से आईआरएफसी (₹4,18,929.25 करोड़), डीएफसीसीआईएल (₹ 38,347.08 करोड़) , कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (₹ 3,610.06 करोड़) और कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड (₹ 2,684.93 करोड़) में निवेश किया गया। (अनुलग्नक-3.3)।

मार्च 2023 तक रेलवे पीएसई का शुद्ध लाभ ₹12,056.61 करोड़ था। शुद्ध लाभ में वृद्धि का रुझान दिखा और यह 2018-19 में ₹6,146.29 करोड़ से बढ़कर 2022-23 में ₹12,056.61 करोड़ हो गया (अनुलग्नक-3.4)। 2018-19 से 2022-23 तक लाभ में 96.16 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जो 19.23 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि दर्शाता है।

वर्ष 2022-23 के दौरान 45 रेलवे पीएसई में से 33 रेलवे पीएसई ने ₹12,145.97 करोड़ का लाभ कमाया तथा 11 रेलवे पीएसई<sup>42</sup> को कुल ₹89.36 करोड़ का घाटा हुआ। वैगन इंडिया लिमिटेड नामक एक अकार्यरत रेलवे कंपनी ने अपना परिचालन बंद कर दिया है।

### 3.3 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों द्वारा अर्जित लाभ और भुगतान किया गया लाभांश

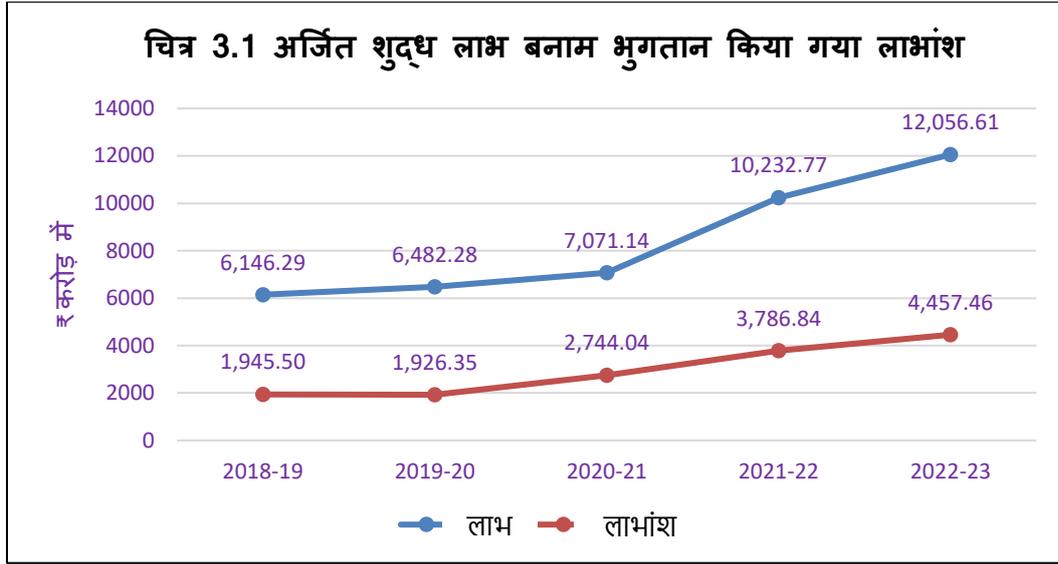
पिछले पांच वर्षों (2018-19 से 2022-23) के दौरान रेलवे पीएसई द्वारा अर्जित लाभ और भुगतान किए गए लाभांश का विवरण अनुलग्नक -3.4 में दिया गया है।

#### 3.3.1 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों की लाभप्रदता

कुल 45 रेलवे पीएसई में से 33 रेलवे पीएसई ने 2022-23 के दौरान लाभ अर्जित किया, जिसमें 12 रेलवे कंपनियां, 10 सहायक कंपनियां, 5 संयुक्त उद्यम और 6 एसपीवी सम्मिलित हैं (अनुलग्नक-3.4)।

पिछले पांच वर्षों के दौरान 45 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के लाभ में वृद्धि और उसके विरुद्ध भुगतान किया गया लाभांश चित्र 3.1 में दिया गया है।

<sup>42</sup> इसमें इरकॉन लुधियाना रूपनगर हाईवे लिमिटेड और इरकॉन भोज मोरबे एक्सप्रेस शामिल हैं, जिन्हें 2022-23 के दौरान क्रमशः ₹ 0.01 लाख और ₹ 0.012 लाख का मामूली नुकसान हुआ है।



स्रोत: रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों से संकलित

उपरोक्त चार्ट से यह देखा जा सकता है कि 2022-23 में शुद्ध लाभ बढ़कर ₹12,056.61 करोड़ हो गया, जो पांच वर्षों में 96.16 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है और रेलवे पीएसई द्वारा भुगतान किए गए लाभांश में 129.12 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

वर्ष 2022-23 के दौरान सबसे ज़्यादा मुनाफ़ा कमाने वाले पाँच रेलवे पीएसई आईआरएफसी (₹ 6,337.01 करोड़), आरवीएनएल (₹ 1,267.97 करोड़), कॉनकॉर (₹ 1,169.08 करोड़), आईआरसीटीसी (₹ 1,005.88 करोड़) और इरकॉन (₹ 776.83 करोड़) थे। इन रेलवे पीएसई ने 2022-23 के दौरान ₹ 3,796.76 करोड़ का कुल लाभांश घोषित किया (अनुलग्नक -3.4)।

सात सूचीबद्ध कंपनियों ने 2018-19 से 2022-23 तक पिछले पांच वर्षों के दौरान हर साल ₹ 100 करोड़ या उससे अधिक का लाभ अर्जित किया है, जैसा कि तालिका 3.3 में विवरण दिया गया है:

**तालिका 3.3: ₹ 100 करोड़ से अधिक लाभ कमाने वाले रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम**

क्रम सं.	रेलवे पीएसई का नाम	अर्जित लाभ (₹ करोड़ में)				
		2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
1.	कंटेनर कॉर्पोरेशन	1,215.41	375.78	503.33	1,062.34	1,169.08

क्रम सं.	रेलवे पीएसई का नाम	अर्जित लाभ (₹ करोड़ में)				
		2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
	ऑफ इंडिया लिमिटेड					
2.	भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड	2,254.75	3,692.42	4,416.13	6,089.84	6,337.01
3.	रेल विकास निगम लिमिटेड	606.59	789.86	940.55	1,087.35	1,267.97
4.	भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड	308.56	513.11	189.90	659.55	1,005.88
5.	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	444.68	489.79	404.56	544.32	776.83
6.	रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	109.80	138.35	140.41	208.34	187.38
7.	राइट्स लिमिटेड	444.65	596.39	424.35	497.10	530.54
	<b>कुल</b>	<b>5,384.44</b>	<b>6,595.70</b>	<b>7,019.23</b>	<b>10,148.84</b>	<b>11,274.69</b>

स्रोत: रेलवे सार्वजनिक उद्यम के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों से संकलित

सभी सात सूचीबद्ध रेलवे कंपनियों ने 2018-19 से 2022-23 के दौरान हर साल ₹ 100 करोड़ या उससे अधिक का लाभ कमाया। वर्ष 2018-19 से 2022-23 के दौरान सभी रेलवे पीएसई द्वारा अर्जित कुल शुद्ध लाभ ₹ 12,056.61 करोड़ में से, लाभ का एक बड़ा हिस्सा यानी ₹ 11,274.69 करोड़ (93.51 प्रतिशत) सात सूचीबद्ध कंपनियों द्वारा अर्जित किया गया था।

कोंकण रेलवे कंपनी लिमिटेड ने दो वर्षों में ₹100 करोड़ से अधिक का लाभ कमाया (अर्थात् 2018-19 में ₹101.87 करोड़ और 2022-23 में ₹278.93 करोड़), जबकि

कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड, जो एक एसपीवी है, ने तीन वर्षों में ₹100 करोड़ या उससे अधिक का लाभ कमाया है (अर्थात् 2018-19 में ₹157.93 करोड़, 2020-21 में ₹225.06 करोड़ और 2021-22 में ₹125.64 करोड़)।

### 3.3.2 घाटे में चल रहे रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम

वर्ष 2022-23 के दौरान 11 रेलवे पीएसई को घाटा हुआ। घाटे में चल रही पीएसई में दो रेलवे कंपनियां, आठ सहायक कंपनियां और एक एसपीवी सम्मिलित हैं (अनुलग्नक-3.4)।

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान घाटे में चल रही सात प्रमुख रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों को हुए नुकसान का विवरण तालिका 3.4 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.4 : घाटे में चल रहे प्रमुख रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम का नाम	संस्थापन की तारीख	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
1	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड (आईएसजीटीएल)	12 -05-2015	(30.61)	(30.83)	(14.06)	(12.05)	(14.34)
2	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड (आईपीबीटीएल)	30 -09-2014	(2.11)	(17.18)	(21.38)	(24.62)	(17.17)
3	फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड (एफएचईएल)	01-02-2006	(8.39)	(6.45)	(4.84)	(3.73)	(2.57)
4.	पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (पीएलआईएल)	16-12-2013	(11.87)	0.95	(9.13)	(5.93)	(0.91)
5.	कॉनकॉर एयर लिमिटेड (सीएएल)	24-07-2012	0.04	7.20	(2.93)	(9.65)	(1.1)
6.	हसन मैंगलोर रेल विकास निगम लिमिटेड (एचएमआरडीसी)	01-07-2003	25.58	21.48	(32.04)	(39.99)	(30.82)
7.	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन	30-10-2006	24.53	(90.52)	112.45	(16.15)	(19.70)

क्रम सं.	रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम का नाम	संस्थापन की तारीख	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
	ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल)						

स्रोत: रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों से संकलित

नोट: कोष्टक में दिखाए गए आँकड़े हानि दर्शाते हैं

नवरत्न कंपनी इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन) की दो सहायक कंपनियों अर्थात् इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड और इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड ने पिछले पांच वर्षों (2018-19 से 2022-23) के दौरान लगातार घाटा उठाया है, हालांकि इरकॉन ने इसी अवधि के दौरान लगातार लाभ कमाया है।

इसी प्रकार, सूचीबद्ध लाभ कमाने वाली नवरत्न कंपनी कंटेनर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकॉर) की दो सहायक कंपनियों, फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड और पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड को भी पिछले पांच वर्षों के दौरान घाटा हुआ है, जबकि एक अन्य सहायक कंपनी कॉनकॉर एयर लिमिटेड को पिछले तीन वर्षों के दौरान घाटा हुआ है।

सभी एसपीवी का लाभ पिछले कुछ वर्षों से घट रहा था तथा एक एसपीवी (एचएमआरडीसी) को पिछले तीन वर्षों से लगातार घाटा हो रहा था।

आईएसजीटीएल और डीएफसीसीआईएल द्वारा लगातार घाटे के कारणों का विश्लेषण किया गया और निम्नलिखित पाया गया :

- प्रमुख मरम्मत और रखरखाव के लिए प्रावधानों में वृद्धि से 2022-23 के दौरान आईएसजीटीएल का घाटा बढ़ गया।
- डीएफसीसीआईएल पूरी तरह से कर्ज आधारित कंपनी है, जिसकी गारंटी रेल मंत्रालय द्वारा दी गई है। इसने तीन वर्षों (यानी 2019-20, 2021-22 और 2022-23) के दौरान घाटा उठाया। हालांकि 2021-22 से 2022-23 की अवधि के दौरान डीएफसीसीआईएल के परिचालन से राजस्व में वृद्धि हुई, कंपनी का घाटा भी 2021-22 में ₹ 16.15 करोड़ से बढ़कर 2022-23 में ₹ 19.70 करोड़ हो गया जो कि इसकी वित्त लागत में 2018-19 में ₹ 0.43 करोड़, 2020-21 में ₹ 79.21 करोड़ और 2022-23 में ₹ 1,407.05 करोड़ की वृद्धि हो जाने के कारण हुआ।

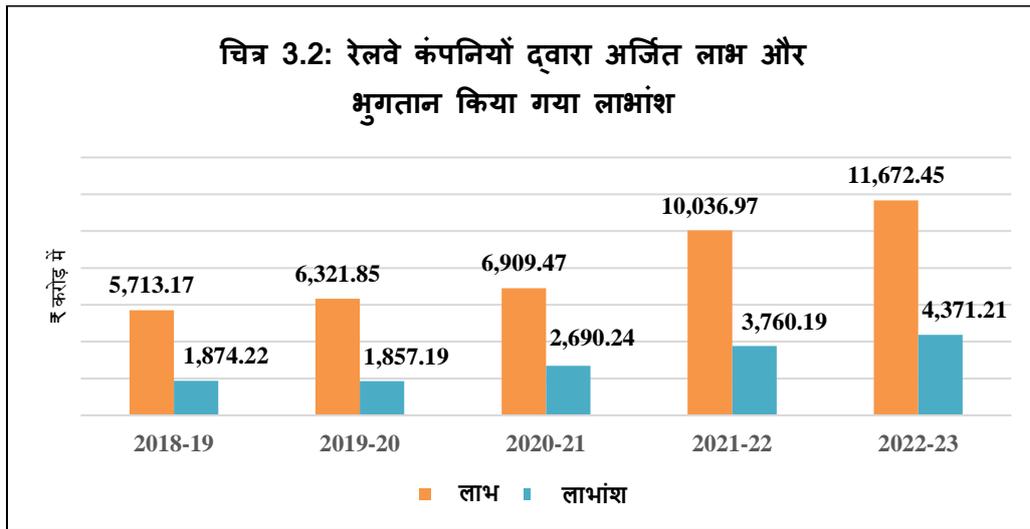
### 3.3.3 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों द्वारा लाभांश का भुगतान

2018-19 से 2022-23 के दौरान रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों द्वारा अर्जित लाभ और भुगतान किए गए लाभांश का विवरण *अनुलग्नक -3.4* में दिया गया है।

2022-23 के दौरान, 33 रेलवे पीएसई ने लाभ (₹12,056.61 करोड़) कमाया था, जिसमें से केवल 11 रेलवे पीएसई<sup>43</sup> (7 रेलवे कंपनियां, 1 सहायक और 3 एसपीवी) ने लाभांश (₹4,457.46 करोड़) घोषित किया था। इसकी तुलना में, 2021-22 के दौरान 28 रेलवे पीएसई ने ₹10,232.77 करोड़ का लाभ कमाया था, जिसमें से 9 रेलवे पीएसई ने लाभांश (₹3,786.84 करोड़) घोषित किया था।

#### 3.3.3.1 रेलवे कंपनियों द्वारा लाभांश के भुगतान पर दीपम (दीपम) के दिशानिर्देशों का अनुपालन न करना

वर्ष 2018-19 से 2022-23 के दौरान लाभ कमाने वाली रेलवे कंपनियों द्वारा अर्जित लाभ और भुगतान किये गये लाभांश का विवरण *चित्र 3.2* में दिया गया है।



स्रोत: रेलवे सार्वजनिक उद्यमों के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों से संकलित

<sup>43</sup> कॅनकॉर, आईआरसीटीसी, आईआरकोन, आईआरएफसी, राइट्स लिमिटेड, आरवीएनएल, रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, हरिदासपुर पाराडीप रेलवे कंपनी लिमिटेड, भरूच डीज रेलवे कंपनी लिमिटेड, पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड और आरईएमसी लिमिटेड।

निवेश एवं सार्वजनिक संपत्ति प्रबंधन विभाग (दीपम) ने निर्देश जारी किए (मई 2016) जिसके अनुसार प्रत्येक सीपीएसई कर पश्चात लाभ का न्यूनतम 30 प्रतिशत या निवल मूल्य का पांच प्रतिशत, जो भी अधिक हो, का भुगतान करेगा, जो मौजूदा कानूनी प्रावधानों के अंतर्गत अनुमत अधिकतम लाभांश के अधीन होगा। 2022-23 में विभिन्न रेलवे कंपनियों द्वारा देय और भुगतान किए गए लाभांश का विवरण **अनुलग्नक-3.5** में दिया गया है। लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- (i) 12 रेलवे कम्पनियों को दीपम के उपरोक्त निर्देशों के अनुसार लाभांश का भुगतान करना था। हालाँकि, इन 12 रेलवे कंपनियों में से केवल सात ने वर्ष के दौरान लाभांश का भुगतान किया। लाभांश का भुगतान करने वाली सभी सात रेलवे कंपनियाँ स्टॉक एक्सचेंजों में सूचीबद्ध हैं। हालाँकि, इन सूचीबद्ध रेलवे कंपनियों में से केवल छः ने दीपम के निर्देशों के अनुसार लाभांश का भुगतान किया। एक सूचीबद्ध रेलवे कंपनी यानी आईआरएफसी द्वारा लाभांश का ₹ 313.26 करोड़ कम भुगतान किया गया था।
- (ii) वर्ष 2022-23 के दौरान डीएफसीसीआईएल को ₹ 19.70 करोड़ का घाटा हुआ था।
- (iii) ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड को वर्ष 2021-22 और 2022-23 के लिए लाभांश के भुगतान से छूट दी गई है। मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 12 ए के अंतर्गत पंजीकृत है और इसलिए इसे अपने शेयरधारकों को लाभांश वितरित करने से प्रतिबंधित किया गया है।

रेलवे खेल संवर्धन बोर्ड कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 8 के अंतर्गत पंजीकृत है। रेलवे खेल संवर्धन बोर्ड में रेल मंत्रालय द्वारा शेयर पूंजी का कोई योगदान नहीं है। इस रेलवे कंपनी को किसी भी लाभांश के भुगतान से छूट दी गई है।

- (iv) कोलकाता मेट्रो रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड के प्रबंधन ने कहा (जुलाई 2024) कि उसने लाभांश भुगतान के लिए विचार किए जाने लायक राजस्व अर्जित नहीं किया। ₹ 0.75 करोड़ का लाभ विलंबित आईटी रिफंड पर ब्याज के कारण था। इसके अलावा, कंपनी की निवल संपत्ति में शेयरधारकों की इक्विटी के रूप में ₹ 3,758.62 करोड़ सम्मिलित हैं, जिन्हें देयता के रूप में माना जाना चाहिए और लाभांश के भुगतान के लिए विचार नहीं किया जाना चाहिए।

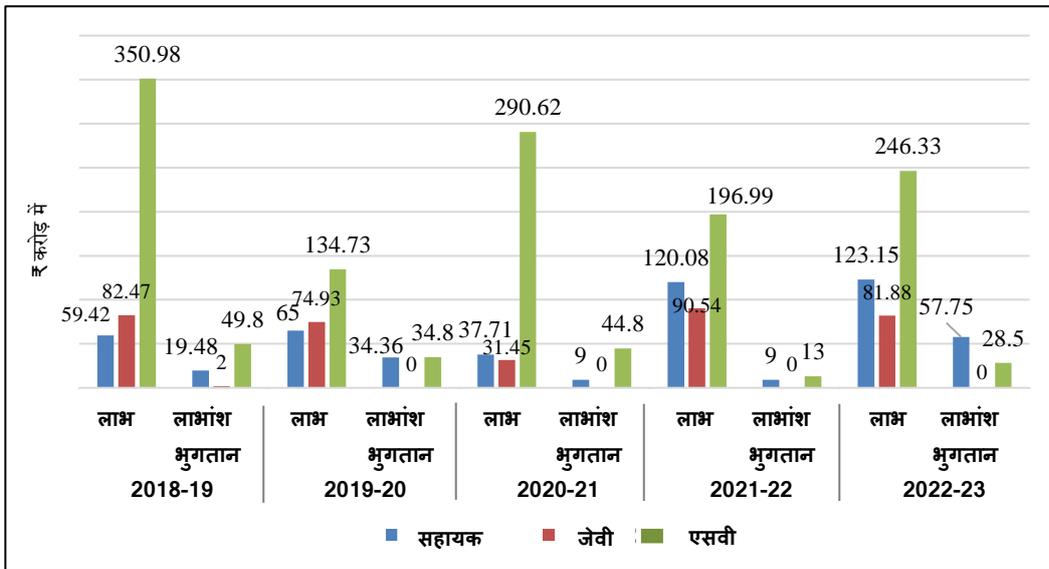
(v) उपरोक्त मानदंड पूरा करने के बावजूद कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा लाभांश का भुगतान न करने के कारण उपलब्ध नहीं थे।

**3.3.3.2 सहायक कंपनियों, सहयोगी कंपनियों और संयुक्त उद्यमों द्वारा लाभांश के भुगतान पर दीपम के दिशानिर्देशों का अनुपालन न करना**

दीपम ने सभी प्रशासनिक मंत्रालयों/विभागों को सीपीएसई की सहायक कंपनियों/संयुक्त उद्यमों द्वारा लाभांश का भुगतान सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाने का निर्देश<sup>44</sup> दिया। रेल मंत्रालय ने सभी सीपीएसई को पत्र संख्या 2013/पीएल/57/1 (भाग II) दिनांक 01.03.2018 के माध्यम से यह सुनिश्चित करने का निर्देश दिया था कि उनकी सहायक कंपनियों/संयुक्त उद्यमों/एसपीवी द्वारा लाभांश के भुगतान के संबंध में दिनांक 01.02.2018 के कार्यालय ज्ञापन संख्या 5/2/2016-नीति में निहित दीपम के निर्देशों का पालन किया जाए। रेल मंत्रालय ने सभी सीपीएसई को 16.02.2023 के रेल मंत्रालय के पत्र संख्या 2023/पीएल/57/1 के माध्यम से इन निर्देशों को फिर से दोहराया।

सहायक कंपनियों, संयुक्त उद्यमों और एसपीवी द्वारा अर्जित लाभ और भुगतान किए गए लाभांश का विवरण चित्र 3.3 में दिया गया है।

**चित्र 3.3: सहायक कंपनियों, संयुक्त उद्यमों और एसपीवी द्वारा अर्जित लाभ और भुगतान किया गया लाभांश**



स्रोत: रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों से संकलित

<sup>44</sup> दिनांक 01.02.2018 के कार्यालय ज्ञापन के अनुसार

- (i) 18 में से 10 सहायक कंपनियों ने वर्ष 2022-23 के दौरान ₹ 123.15 करोड़ का लाभ अर्जित किया, जिसमें से केवल एक सहायक कंपनी (आरईएमसीएल लिमिटेड) ने लाभांश (₹ 57.75 करोड़) घोषित किया।
- (ii) सात में से छह एसपीवी ने 2022-23 के दौरान लाभ कमाया। इन छह एसपीवी द्वारा अर्जित कुल लाभ ₹ 246.33 करोड़ था। हालाँकि केवल तीन एसपीवी (हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड, भरोच दहेज रेल कंपनी लिमिटेड और पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड) ने दीपम के उपरोक्त निर्देशों के अनुसार कुल ₹ 28.50 करोड़ का लाभांश घोषित किया। शेष तीन एसपीवी (कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड, कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड और अंगुल सुकिंदा रेलवे लिमिटेड) ने कोई लाभांश घोषित नहीं किया, हालांकि उन्होंने ₹ 103.79 करोड़ का लाभ अर्जित किया था।
- (iii) पांचों संयुक्त उद्यमों में से किसी भी संयुक्त उद्यम ने 2022-23 के दौरान लाभांश घोषित नहीं किया, हालांकि इन संयुक्त उद्यमों ने ₹ 81.88 करोड़ का लाभ अर्जित किया था।

रेल मंत्रालय के निर्देशों (फरवरी 2023) के बावजूद कुछ सहायक कंपनियों, एसपीवी और संयुक्त उद्यमों ने न तो प्रमोटरों को लाभांश घोषित किया है और न ही अर्जित लाभ को आगे की परियोजनाओं में पुनर्निवेशित किया है।

### 3.3.3.3 इक्विटी निवेश का बाजार पूंजीकरण

‘बाजार पूंजीकरण’ सार्वजनिक रूप से कारोबार करने वाली कंपनी के शेयरों का बाजार मूल्य है जो स्टॉक एक्सचेंजों पर सूचीबद्ध है। 31 मार्च 2023 तक, निम्नलिखित सात रेलवे सार्वजनिक उद्यमों के शेयर भारत में विभिन्न स्टॉक एक्सचेंजों पर सूचीबद्ध थे।

- कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (मई 1997 से सूचीबद्ध);
- राइट्स लिमिटेड (जुलाई 2018 में सूचीबद्ध);
- इस्कॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (सितंबर 2018 में सूचीबद्ध);
- रेल विकास निगम लिमिटेड (अप्रैल 2019 में सूचीबद्ध);
- भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड अक्टूबर 2019 में सूचीबद्ध;
- रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (फरवरी 2021 में सूचीबद्ध); तथा

- भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड (जनवरी 2021 में सूचीबद्ध)

31 मार्च 2023 तक इन सात रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों के शेयरों का कुल बाजार पूंजीकरण ₹ 1,47,291.18 करोड़ था।

पिछले वर्ष की तुलना में कुल बाजार पूंजीकरण में 2.19 प्रतिशत की कमी आई थी। चालू वर्ष के दौरान दो रेलवे सार्वजनिक उद्यमों (कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड और इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड) के बाजार पूंजीकरण में कमी आई है। रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के बाजार पूंजीकरण की स्थिति तालिका 3.5 में दी गई है:

तालिका 3.5: रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों का बाजार पूंजीकरण

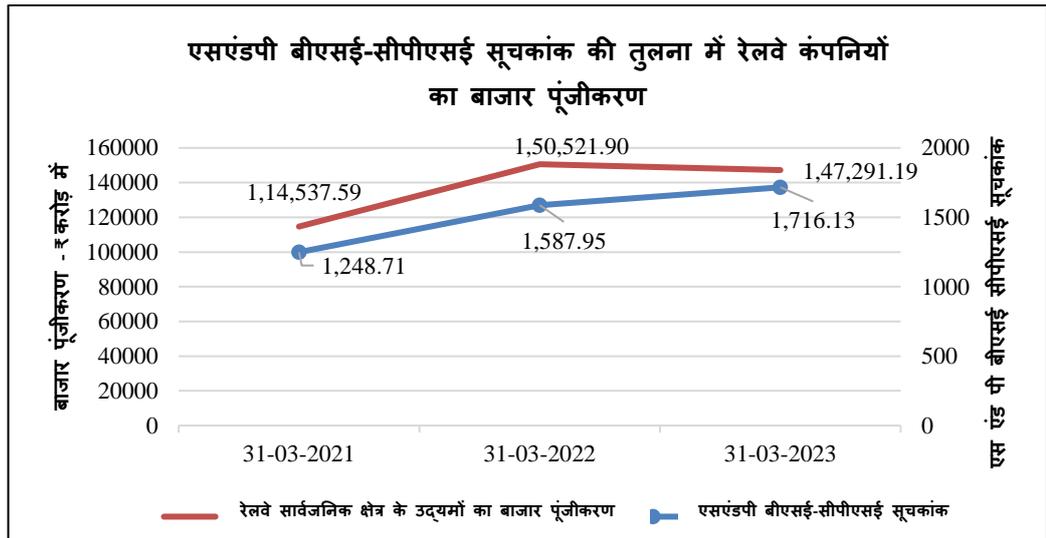
रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम	₹ करोड़ में)					2022 की तुलना में 2023 में बदलाव (%) कॉलम(7=6-5*100)	मूल्य - उपार्जन अनुपात (2023)
	31 मार्च 2019 तक	31 मार्च 2020 तक	31 मार्च 2021 तक	31 मार्च 2022 तक	31 मार्च 2023 तक		
1	2	3	4	5	6	7	8
कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	32,006.23	20,207.25	36,435.80	40,953.72	35,354.30	-13.67	30.24
राइट्स लिमिटेड	5,199.00	6,152.50	5,786.42	6,307.88	8,519.84	35.07	16.06
इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	3,783.22	3,583.84	4,152.38	3,743.25	5,266.89	40.70	6.88
रेल विकास निगम लिमिटेड	उपलब्ध नहीं	2,689.68	6,067.41	6,818.02	14,303.24	109.79	11.28
भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड	उपलब्ध नहीं	15,718.40	28,099.20	61,968.00	45,840.00	-26.03	45.58
रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	4,069.50	2,699.09	3,244.69	20.21	17.31

रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम	(₹ करोड़ में)					2022 की तुलना में 2023 में बदलाव ( % ) कॉलम(7=6-5/5*100)	मूल्य - उपाजन अनुपात (2023)
	31 मार्च 2019 तक	31 मार्च 2020 तक	31 मार्च 2021 तक	31 मार्च 2022 तक	31 मार्च 2023 तक		
1	2	3	4	5	6	7	8
भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	29,926.88	28,031.95	34,762.23	24.01	5.48
कुल	40,988.45	48,351.66	1,14,537.59	1,50,521.90	1,47,291.18	-2.15	

स्रोत: रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों से संकलित

वर्ष 2020-21 से 2022-23 के दौरान एसएंडपी, बीएसई-सीपीएसई सूचकांक के मुकाबले सूचीबद्ध रेलवे कंपनियों के कुल बाजार पूंजीकरण की प्रवृत्ति चित्र 3.4 में दर्शाई गई है।

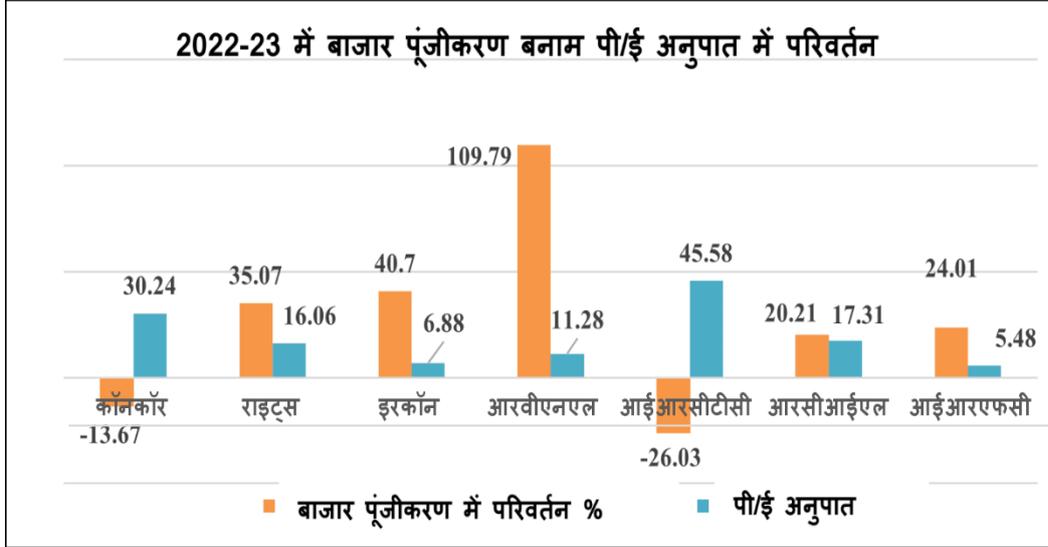
चित्र 3.4: रेलवे कंपनियों के बाजार पूंजीकरण की प्रवृत्ति बनाम एसएंडपी बीएसई-सीपीएसई सूचकांक



यह देखा गया है कि 2020-21 और 2021-22 के दौरान रेलवे कंपनियों के कुल बाजार पूंजीकरण का रुझान एसएंडपी बीएसई-सीपीएसई इंडेक्स के समान था। हालांकि, 2022-23 के दौरान सूचीबद्ध रेलवे कंपनियों के बाजार पूंजीकरण में कमी आई जबकि एसएंडपी बीएसई-सीपीएसई इंडेक्स में बढ़ोतरी का रुझान दिखा।

2022-23 के दौरान बाजार पूंजीकरण और कीमत/आय (पी/ई) अनुपात में परिवर्तन की तुलना चित्र 3.5 में दर्शाई गई है।

चित्र 3.5: पूंजीकरण बनाम पी/ई अनुपात में परिवर्तन



कॉनकॉर और आईआरसीटीसी को छोड़कर सभी सूचीबद्ध रेलवे कंपनियों के बाजार पूंजीकरण में सकारात्मक बदलाव आया है। जबकि कॉनकॉर ने स्थिर पी/ई अनुपात के साथ बाजार पूंजीकरण में कमी का अनुभव किया, आईआरसीटीसी ने बाजार पूंजीकरण में महत्वपूर्ण कमी का अनुभव किया, हालांकि इसका पी/ई अनुपात 45.58 था।

### 3.4 रेल मंत्रालय का उत्तर

'रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों का वित्तीय अवलोकन' टिप्पणियों एवं तथ्यों तथा आंकड़ों की पुष्टि के लिए रेल मंत्रालय को (14/05/2024) जारी किया गया था। रेल मंत्रालय का उत्तर 12/06/2024, 21/06/2024 और 05/07/2024 को प्राप्त हुआ।

यह रिपोर्ट रेल मंत्रालय के उत्तर को ध्यान में रखते हुए तैयार की गई है।

### 3.5 सारांश

- मार्च 2023 तक, रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों (पीएसई) में कुल निवेश ₹5,38,869.02 करोड़ था, जिसमें भारत सरकार ने चुकता शेयर पूंजी का 79.91 प्रतिशत योगदान दिया था।

- वर्ष 2022-23 के दौरान, 45 रेलवे पीएसई ने कुल ₹12,056.61 करोड़ का लाभ दर्ज किया, जिसमें से 11 रेलवे पीएसई ने ₹4,457.46 करोड़ का लाभांश घोषित किया। उल्लेखनीय है कि रेलवे पीएसई का लाभ 2018-19 से लगभग दोगुना हो गया है, जो 96.16 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है, जबकि इसी अवधि के दौरान लाभांश में 129.12 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। पिछले पाँच वर्षों में सात सूचीबद्ध रेलवे कंपनियों ने लगातार ₹100 करोड़ से अधिक का सालाना मुनाफा कमाया है। हालांकि, उनकी सहायक/एसपीवी जैसे आईएसजीटीएल, आईपीबीटीएल और एफएचईएल को लगातार घाटा हो रहा है। वर्ष 2022-23 के दौरान, दो रेलवे कंपनियों, आठ सहायक कंपनियों और एक एसपीवी को घाटा हुआ।
- दीपम और रेल मंत्रालय (रे.मं.) के निर्देशों के बावजूद, जिसमें सीपीएसई को अपनी सहायक कंपनियों, जेवी और एसपीवी द्वारा लाभांश भुगतान सुनिश्चित करने का आग्रह किया गया था, लाभ कमाने वाली दस सहायक कंपनियों में से केवल एक, सात एसपीवी में से तीन और पांच संयुक्त उद्यमों में से किसी ने भी 2022-23 में लाभांश घोषित नहीं किया।
- मार्च 2023 तक रेलवे पीएसई का कुल बाजार पूंजीकरण ₹1,47,291.18 करोड़ था, जो पिछले वर्ष की तुलना में 2.15 प्रतिशत कम है। कॉनकॉर और आईआरसीटीसी के बाजार पूंजीकरण में गिरावट आई।

### 3.6 अनुशासन

#### रेल मंत्रालय:

- i. सहायक कंपनियों, संयुक्त उद्यमों और एसपीवी द्वारा लाभांश का भुगतान सुनिश्चित करने के लिए, दीपम के दिशानिर्देशों के अनुसार, रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों को दिए गए निर्देशों (फरवरी 2023) पर की गई कार्रवाई पर अनुवर्ती कार्रवाई करे।
- ii. घाटे में चल रहे रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों को होने वाले घाटे के कारणों को दूर करने के लिए कदम उठाए।



## **अध्याय 4**

**उ.प.रे., द.पू.म.रे एवं द.प.रे  
के लेखा विभाग में बजटीय  
और लेखा नियंत्रण की  
समीक्षा**

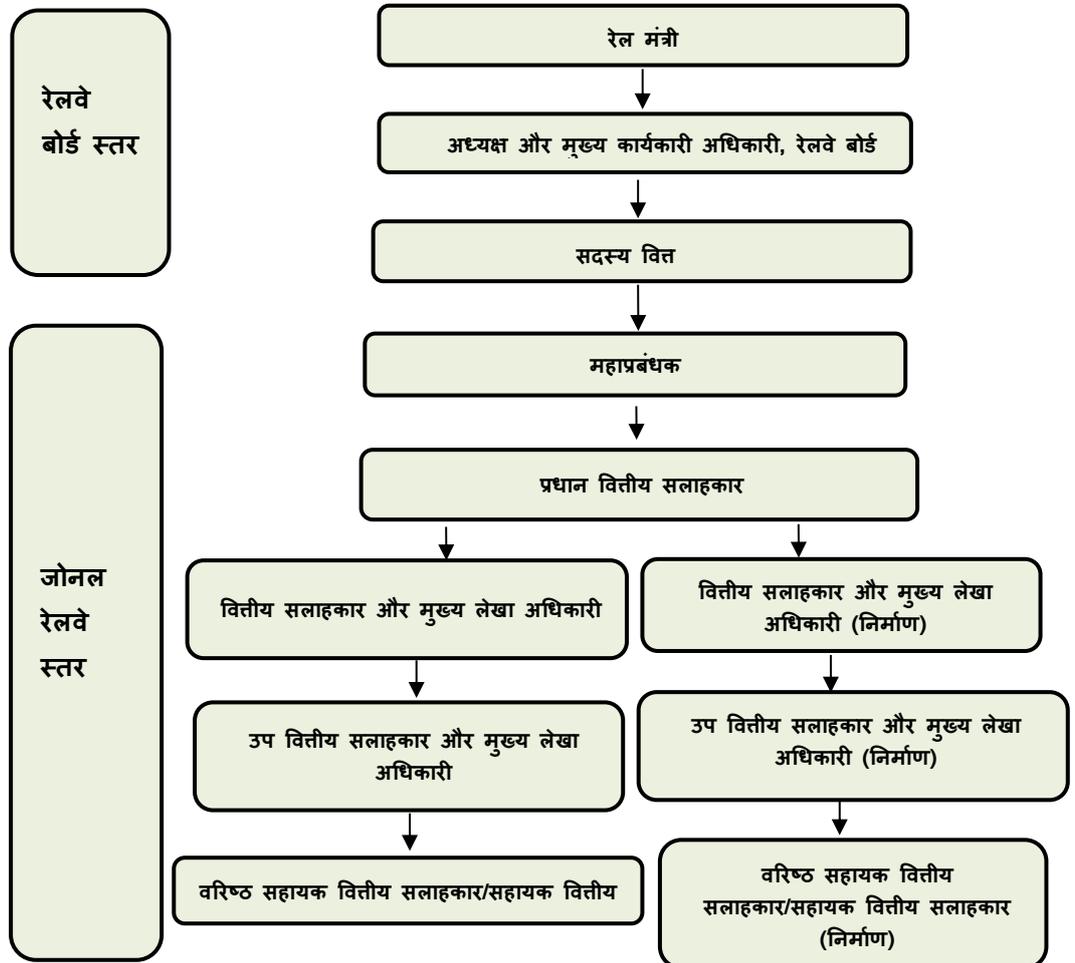


<b>अध्याय 4</b>	<b>उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे के लेखा विभाग में बजटीय और लेखा नियंत्रण की समीक्षा</b>
-----------------	--

#### 4.1 परिचय

भारतीय रेल का लेखा विभाग वित्तीय मामलों में प्रबंधन को सलाह देता है एवं निर्धारित प्रोफार्मा में लेखों का रखरखाव करता है। इस कार्य का एक आवश्यक भाग सभी लेन-देनों की संवीक्षा करना एवं केवल उन्हीं लेन-देनों को रिकार्ड में लाना है जो रेलवे राजस्व पर विधिसम्मत रूप से प्रभार्य हैं। रेलवे प्रशासन का लेखा विभाग मुख्य रूप से रेलवे के लेखाओं को निर्धारित नियमों के अनुसार रखने, रेलवे की प्राप्तियों एवं व्यय को प्रभावित करने वाले लेनदेन के 'आंतरिक जांच' के रूप में जाने जाने वाले नियमों या आदेशों के संदर्भ में जांच करने, अन्य विभागों के परामर्श से बजट के संकलन एवं बजटीय नियंत्रण प्रक्रियाओं की निगरानी के लिए उत्तरदायी है। अन्य प्रबंधन लेखांकन कार्यों का निर्वहन करना जैसे प्रबंधन रिपोर्टिंग के लिए वित्तीय डेटा प्रदान करना, इन्वेंट्री प्रबंधन में सहायता करना, खरीद/अनुबंध निर्णयों में भाग लेना एवं प्रमुख योजनाओं के लिए सर्वेक्षण आयोजित करना आदि।

#### 4.2 संगठनात्मक संरचना



### 4.3 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

लेखापरीक्षा यह पता लगाने के लिए आयोजित किया गया था कि क्या:

- i. बजट निर्धारित नियमों एवं विनियमों के अनुसार संकलित किया गया था;
- ii. निर्धारित नियमों एवं विनियमों को ध्यान में रखते हुए बजटीय नियंत्रण का प्रयोग किया गया था; तथा
- iii. लेखांकन दायित्वों को पूरा किया गया था एवं प्राप्तियों एवं व्यय को प्रभावित करने वाले लेनदेन की आंतरिक जांच प्रासंगिक नियमों एवं आदेशों के अनुसार की गई थी।

### 4.4 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

इस लेखापरीक्षा ने 2020-21 से 2022-23 तक तीन वर्षों की अवधि के दौरान तीन जोनों अर्थात् उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे के लेखा विभाग के कार्य प्रणाली की जांच की, जिसमें बजट के संकलन, बजटीय नियंत्रणों के प्रयोग एवं लेखा नियंत्रणों के अभ्यास पर जोर दिया गया।

### 4.5 पध्दति

लेखापरीक्षा पध्दति में प्राथमिक एवं द्वितीयक स्रोतों की जांच, बजट, व्यय, आंतरिक लेखा परीक्षा, नियमों, विनियमों, मैनुअल आदि के संदर्भ में अपनाई जाने वाली प्रणालियों एवं प्रथाओं से संबंधित लेखा विभाग की चयनित इकाइयों में अभिलेख की समीक्षा सम्मिलित थी।

क्षेत्रीय रेलवे में प्रवेश एवं निकास सम्मेलन आयोजित किए गए थे। क्षेत्रीय रेलवे से प्राप्त प्रतिक्रियाओं को सम्मिलित कर लिया गया है। मसौदा रिपोर्ट (मई 2024) रेल मंत्रालय (रेल मंत्रालय ) को टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। जहां भी उत्तर प्राप्त हुए हैं, (जुलाई 2024) को रिपोर्ट में उपयुक्त रूप से सम्मिलित किया गया है।

### 4.6 नमूना चयन

विभिन्न मुद्दों की जांच के लिए अपनाया गया नमूना आकार नीचे दी गई तालिका में दिया गया है।

तालिका 4.1: नमूना चयन विवरण

विवरण	इकाइयों के चयन के लिए मानदंड	लेखा इकाइयाँ (एयूस)	
		कुल	चयनित
क्षेत्रीय मुख्यालय <sup>45</sup> (लेखा विभाग)	100 प्रतिशत	3	3
प्रभाग (लेखा विभाग)	50 प्रतिशत	10	6
कार्यशाला एवं भंडार (लेखा विभाग)	50 प्रतिशत	8	5
निर्माण (लेखा विभाग)	50 प्रतिशत	6	4
उत्पादन इकाइयाँ (लेखा विभाग)	50 प्रतिशत	1	1
	कुल	28	19

स्रोत: नमूनाकरण अभिलेख

नमूना चयन का विवरण अनुलग्नक - 4.1 में दिखाया गया है।

#### 4.7 लेखापरीक्षा मानदंड

लेखापरीक्षा मानदंड के लिए निम्नलिखित स्रोत थे:

- (i) भारतीय रेलवे वित्त संहिता खंड- I (एफ-I)
- (ii) लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड वॉल्यूम- I (ए-I)
- (iii) इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड (ई)
- (iv) भारतीय रेलवे कोड फॉर द स्टोर्स डिपार्टमेंट वॉल्यूम- I (एस-I)
- (v) भारतीय रेलवे कोड फॉर द स्टोर्स डिपार्टमेंट वॉल्यूम- II (एस-II)
- (vi) रेलवे बोर्ड/महाप्रबंधकों एवं रेलवे के अधीनस्थ अधिकारियों द्वारा जारी निर्देश एवं आदेश
- (vii) वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एवं सीएओ) जोनल रेलवे के मैनुअल
- (viii) भारतीय रेलवे में आंतरिक लेखापरीक्षा के लिए मैनुअल।

#### 4.8 आभार

क्षेत्रीय रेलवे में संबंधित विभिन्न निदेशालयों के अधिकारियों द्वारा संबंधित अधिकारियों द्वारा सूचना, अभिलेख, स्पष्टीकरण प्रदान करने एवं संबंधित अधिकारियों के साथ विचार-विमर्श करने में दिए गए सहयोग एवं सहायता के प्रति आभार प्रकट किया जाता है, जिससे लेखापरीक्षा को पूरा करने में मदद मिली।

<sup>45</sup> मुख्यालय

अभिलेखों की जांच पर आधारित लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर बाद के पैरा में चर्चा की गई है।

#### 4.9 बजट का संकलन

##### 4.9.1 बजट अनुमान तैयार करने की समीक्षा

भारतीय रेल वित्त संहिता खंड-1 (एफ-1) के पैरा 307 में प्रावधान है कि संशोधित अनुमानों (संशोधित अनुमान)/बजट अनुमानों (बजट अनुमान) को अंतिम रूप देने के लिए वित्त मंत्रालय विभिन्न मंत्रालयों/विभागों के साथ मध्य अक्टूबर से नवंबर के प्रथम सप्ताह तक विचार-विमर्श करता है। उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, चालू वर्ष के लिए संशोधित अनुमान एवं अगले वर्ष के लिए बजट अनुमान को रेलवे बोर्ड द्वारा अक्टूबर के मध्य तक ही अंतिम रूप दिए जाने की आवश्यकता है। तदनुसार, संशोधित अनुमान/बजट अनुमान को नियत तारीखों एवं प्रक्रिया के अनुसार रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत किया जाना अपेक्षित है। एफ-1 के पैरा 309 में प्रावधान है कि संशोधित अनुमान एवं बजट अनुमान की तैयारी 'जमीनी स्तर' अर्थात् मंडल, वर्कशॉप, स्टोर डिपो आदि जैसे भी मामला हो, पर शुरू होनी चाहिए। अनुमानों को तैयार करने की संपूर्ण जिम्मेदारी संबंधित व्यय/अर्जन प्राधिकारियों पर निर्भर करती है, यद्यपि संकलन एवं संवीक्षा का वास्तविक कार्य वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एंड सीएओ) का होगा जो विशुद्ध रूप से वित्तीय महत्व के मामलों की ओर महाप्रबंधक (महाप्रबंधक) का ध्यान भी आकर्षित करेंगे। एफ-1 के पैरा 310 में प्रावधान है कि अनुमान यथासंभव सही होने चाहिए एवं इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए इस बात पर ध्यान दिया जाना चाहिए कि वे आंकड़े, जिन पर पूर्वानुमान आधारित है, पर्याप्त एवं विश्वसनीय हों।

उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे में अभिलेख की समीक्षा से पता चला कि संशोधित अनुमान एवं बजट अनुमान की तैयारी 'जमीनी स्तर' पर शुरू हुई एवं निर्धारित प्रस्तुत करने के लिए उचित प्रक्रिया का पालन किया गया। बजट अनुमान एवं संशोधित अनुमान प्रस्तुत करने के लिए रेलवे बोर्ड से लक्ष्य तिथियां प्राप्त होने पर अंचल के महाप्रबंधक (बजट) सभी प्रधान विभागाध्यक्षों एवं निष्पादन इकाइयों जैसे मंडलों, निर्माण, कार्यशाला एवं भंडारों के लिए बजट अनुमान/संशोधित वेतन जमा करने की आंतरिक लक्ष्य तिथियां

निर्धारित करते हैं। लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि 2020-21 से 2022-23 के दौरान, उत्तर पश्चिम रेलवे के मामले में एक दिन से 11 दिन, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के मामले में दो दिन से 12 दिन एवं रेल व्हील फैक्ट्री, येलहंका (आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके) के मामले में बजटअनुमान/संशोधितअनुमान से रेलवेबोर्ड जमा करने में 13 दिन से 18 दिन की देरी हुई। दक्षिण पश्चिम रेलवे ने इस संबंध में संगत रिकार्ड प्रस्तुत नहीं किए।

उत्तर पश्चिम रेलवे एवं दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में 157 परियोजनाओं<sup>46</sup> के संबंध में 2020-21 से 2022-23 की अवधि के दौरान बजट अनुमान एवं संशोधित अनुमान की तुलना में वास्तविक व्यय की स्थिति की जांच की गई (दक्षिण पश्चिम रेलवे ने डेटा प्रस्तुत नहीं किया)। यह पाया गया कि उत्तर पश्चिम रेलवे में 89 मामलों में बजट अनुमान को ₹ 1660.09 करोड़ रुपए (45.32 प्रतिशत) से अधिक बताया गया एवं 72 मामलों में बजट अनुमान ₹ 430.78 करोड़ रुपए (72.84 प्रतिशत) कम बताया गया। इसी तरह, 117 मामलों में संशोधित अनुमान ₹ 1320.21 करोड़ (36.35 प्रतिशत) एवं 37 मामलों में संशोधित अनुमान ₹ 153.05 करोड़ (27.75 प्रतिशत) कम बताया गया। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में सात मामलों में बजट अनुमान ₹ 520.79 करोड़ (45.84 प्रतिशत) से अधिक बताया गया एवं आठ मामलों में बजट अनुमान ₹ 325.43 करोड़ (23.87 प्रतिशत) कम बताया गया। इसी तरह संशोधित अनुमान को तीन मामलों में ₹ 815.81 करोड़ (63.84 प्रतिशत) अधिक एवं 12 मामलों में संशोधित अनुमान को ₹ 65.01 करोड़ (3.66 प्रतिशत) कम बताया गया। विवरण **अनुपत्र 4.2** में दिया गया है।

उत्तर पश्चिम रेलवे एवं दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में अनुदान संख्या 3 से 13 (राजस्व) में 2020-21 से 2022-23 की अवधि के दौरान बजट अनुमान एवं संशोधित अनुमान की तुलना में वास्तविक व्यय की स्थिति की भी जांच की गई (दक्षिण पश्चिम रेलवे ने डेटा प्रस्तुत नहीं किया)। यह देखा गया कि उत्तर पश्चिम रेलवे में, बजट अनुमान को ₹ 2545.85 करोड़ (21.01 प्रतिशत) से अधिक एवं ₹ 622.19 करोड़ (27.17 प्रतिशत) कम करके बताया गया था। इसी तरह, संशोधित अनुमान को ₹ 1328.36 करोड़ (12.89 प्रतिशत) एवं संशोधित अनुमान को

<sup>46</sup> उपरे- 152, दफ्तरे-5

₹ 376.10 करोड़ (12.00 प्रतिशत) कम बताया गया था। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में बजट अनुमान को ₹1446.64 करोड़ (14.39 प्रतिशत) एवं बजट अनुमान को ₹ 635.34 करोड़ (7.05 प्रतिशत) कम बताया गया। इसी तरह, संशोधित अनुमान को ₹ 1322.40 करोड़ (8.98 प्रतिशत) एवं संशोधित अनुमान को ₹ 394.70 करोड़ (8.60 प्रतिशत) कम बताया गया। विभिन्नताओं का विवरण **अनुपत्र - 4.3** में दिया गया है।

संशोधित अनुमान स्तर पर भी अधिक/कम विवरणों की मात्रा यह दर्शाती है कि उत्तर पश्चिम रेलवे और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे का रेल प्रशासन संशोधित अनुमान तैयार करते समय निधि आवश्यकताओं का सही आकलन करने में सक्षम नहीं था। दक्षिण पश्चिम रेलवे ने इस संबंध में आंकड़े प्रस्तुत नहीं किए। अनुचित अनुमान के परिणामस्वरूप निधियों का आनुपातिक आबंटन नहीं हुआ था।

इसे इंगित किए जाने पर, उत्तर पश्चिम रेलवे रेलवे प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2024) कि ज्यादाती के मामले सुरक्षा से संबंधित खरीद, बाजार की कीमतों में वृद्धि, कर्मचारियों की लागत में नए पदाधिकारियों की प्राप्ति एवं बचत रेलवे द्वारा कार्य के खर्चों को कम करने के लिए विभिन्न आर्थिक उपायों को अपनाने के कारण थे। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के प्रशासन ने कोई जवाब नहीं दिया।

उत्तर पश्चिम रेल प्रशासन का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि ज्यादातियों/बचतों के लिए दिए गए कारण सामान्य प्रकृति के हैं जिन्हें संशोधित अनुमान तैयार करते समय ध्यान में रखा जाना चाहिए था।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणी पर कोई टिप्पणी नहीं दी।

#### 4.9.2 अनुदान मांगों की समीक्षा

एफ-1 के पैरा 203 में प्रावधान है कि वित्त एवं लेखा अधिकारी, जो प्रशासन के वित्तीय सलाहकार के रूप में प्रस्तावित व्यय के औचित्य की सावधानीपूर्वक जांच करनी चाहिए।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

- रेलवे बोर्ड को बजट प्रस्ताव स्वीकृति के लिए भेजने से पहले उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे के कार्यकारी विभागों द्वारा मूल्यांकन की गई निधियों की जांच संबंधित लेखा विभागों द्वारा की गई थी।
- उत्तर-पश्चिम रेलवे में, रतलाम-बांसवाड़ा-डूंगरपुर नई रेल लाइन परियोजना (176.47 किमी) का कार्य रेलवे बोर्ड के दिनांक 24-09-2019 के पत्र<sup>47</sup> द्वारा रोक दिया गया था। उत्तर पश्चिम रेलवे के विद्युत विभाग, निर्माण संगठन ने इस कार्य के लिए 2022-23 के संशोधित अनुमान में ₹ 5 करोड़ की मांग की। एक रुकी हुई परियोजना पर इस मांग को जोन एवं रेलवेबोर्ड के लेखा विभागों द्वारा स्वीकृति दे दी गई। इससे पता चलता है कि प्रस्तावित व्यय की स्वीकार्यता/औचित्य की जांच संबंधित लेखा विभागों द्वारा कमान श्रृंखला में नहीं की गई थी। इसे इंगित किए जाने पर, उत्तर पश्चिम रेलवे के लेखा विभाग ने कहा (अप्रैल 2024) कि एक रुकी हुई परियोजना के प्रति निरीक्षण के कारण मांग गलत तरीके से की गई थी एवं यह आश्वासन दिया कि बजट प्रस्तावों की सावधानीपूर्वक जांच सुनिश्चित की जाएगी। रेलवे बोर्ड ने परियोजना को अनवरुद्ध कर दिया (तिथि निर्दिष्ट नहीं) एवं 2023-24 के लिए संशोधित अनुमान में ₹ 15 करोड़ का प्रावधान किया।
- दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में, यह देखा गया कि रेलवे बोर्ड ने (अप्रैल 2020) ₹8.40 करोड़ के लिए रायपुर संभाग के कोचिंग डिपो, दुर्ग में कोच रखरखाव सुविधाओं के विस्तार एवं विकास को सुरक्षा से संबंधित एक कार्य (अप्रैल 2020) स्वीकृति दी थी। 2020-21 के दौरान, रेलवे बोर्ड ने ₹ 5 लाख आवंटित किए, जिसके प्रति कोई खर्च नहीं हुआ। अगस्त 2020 में कार्य को आस्थगित (जमे हुए) रखा गया था एवं मई 2023 में फिर से डी-फ्रीज किया गया था। 2021-22 एवं 2022-23 की अवधि के दौरान, जब कार्य रुका हुआ था, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने कार्य के लिए ₹ 1.18 करोड़ का अनुरोध किया, जिसके लिए रेलवे बोर्ड ने केवल ₹ 0.51 लाख आवंटित किए। तथापि, इन दो वर्षों के दौरान जब कार्य रुका रहा, वास्तविक व्यय ₹18.58 लाख रुपए था जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

<sup>47</sup> डीओ संख्या 2019/डब्ल्यू-1/सामान्य/बजट/1 दिनांक 24-09-2019

तालिका 4.2: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में सुरक्षा से संबंधित एक कार्य के लिए व्यय

वर्ष	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा प्रस्तावित परिव्यय (₹)	रेलवेबोर्ड द्वारा वास्तविक परिव्यय (₹)	वास्तविक व्यय (₹)	टिप्पणियां
2020-21	0	5,00,000	0	अगस्त 2020 में रुका हुआ कार्य
2021-22	6,00,000	50,000	1,73,000	मई 2023 में कार्य को अनवरुद्ध कर दिया गया
2022-23	1,11,50,000	1,000	16,85,000	
<b>कुल</b>	<b>1,17,50,000</b>	<b>5,51,000</b>	<b>18,58,000</b>	

स्रोत: लेखा विभाग एवं भारतीय रेल परियोजना स्वीकृति एवं प्रबंधन (आईआरपीएसएम) के व्यय अनुभाग के अभिलेख

2021-22 एवं 2022-23 के दौरान धन, वास्तविक आवंटन एवं व्यय के प्रस्ताव न केवल अनियमित थे, बल्कि वित्तीय औचित्य के विरुद्ध भी थे। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन का जवाब नहीं मिला है।

दक्षिण पश्चिम रेलवे में रुकी हुई परियोजनाओं के लिए निधियों की कोई मांग/आबंटन नहीं किया गया था।

प्रस्तावित व्यय के औचित्य की जांच करने में विफलता के परिणामस्वरूप निधियों का आबंटन लंबित/आस्थगित परियोजनाओं पर व्यय किया गया।

रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2024) कि लेखापरीक्षा द्वारा उजागर किए गए मुद्दों को रेलवे बोर्ड द्वारा जून 2024 में सभी क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक के ध्यान में लाया गया था, जिसमें समय-समय पर जारी किए गए कोड प्रावधानों/नवीनतम निर्देशों का पालन करने का अनुरोध किया गया था एवं लेखापरीक्षा द्वारा अनुशंसा भी की गई थी।

**अनुशंसाएं:**

- i. रेलवे लेखाओं को अनुमान में सटीकता एवं समयबद्धता प्राप्त करने के लिए बजट अनुमान/संशोधित अनुमान की जांच की अपनी प्रक्रिया को सरल बनाना चाहिए।
- ii. रेल प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि बजट का आबंटन स्वीकार्य हो एवं वास्तविक आवश्यकताओं पर आधारित हो।

## 4.10 बजटीय नियंत्रणों का प्रयोग

### 4.10.1 अनुमानों से अधिक

रेलवे बोर्ड<sup>48</sup> ने (मई 2020) क्षेत्रीय रेलवे को सलाह दी कि वे इंजीनियरिंग विभाग (ई) के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1136 का कड़ाई से पालन सुनिश्चित करें, जिसमें यह प्रावधान है कि स्वीकृत अनुमान से अधिक व्यय नहीं किया जाना चाहिए एवं कार्यकारी अधिकारी को संशोधित अनुमान तैयार करने के लिए तत्काल कदम उठाने चाहिए एवं स्वीकृत राशि से अधिक होने की उम्मीद होने से पहले इसे सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत करना चाहिए।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

31 मार्च 2023 तक, 47 परियोजनाओं<sup>49</sup> पर किया गया व्यय स्वीकृत/संशोधित स्वीकृत अनुमानों से ₹ 2433.16 करोड़<sup>50</sup> अधिक था। 31 मार्च 2023 तक परियोजनाओं, स्वीकृत अनुमानों, संशोधित अनुमानों एवं व्यय का विवरण **अनुलग्नक - 4.4** में दिया गया है। इस पर उत्तर पश्चिम रेलवे ने कहा (अप्रैल 2024) कि परियोजनाओं के समय पर पूरा होने की अनिवार्यता को ध्यान में रखते हुए, देय बिलों को अनुमानों के संशोधन तक उपलब्ध बजट प्रावधानों के भीतर संसाधित किया गया था। उत्तर पश्चिम रेलवे के निर्माण लेखों ने 33 परियोजनाओं के अनुमानों के संशोधन के लिए संबंधित अधिकारियों के साथ पहले ही पत्राचार शुरू कर दिया है। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे से उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

उपर्युक्त 47 परियोजनाओं में से, व्यय को चार परियोजनाओं के लिए दर्ज किया जाना जारी है जो नीचे तालिका में दिखाए गए अनुसार पूरी हो गई थीं

<sup>48</sup> रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2013/डब्ल्यू-1/जनरल/0/30 पीटी II दिनांक 15-12-2014 और 11-05-2020।

<sup>49</sup> एनडब्ल्यूआर के 33, एसईसीआर के एक और एसडब्ल्यूआर के 13।

<sup>50</sup> उपरे-₹ 1566.12 करोड़, दपूमरे-₹ 24.84 करोड़ और दपरे-₹ 842.20 करोड़।

तालिका 4.3: कार्य पूर्ण हो गए लेकिन बंद नहीं हुए

(₹ करोड़ में)

क्षेत्रीय रेलवे के नाम	कार्य का नाम	स्वीकृति का वर्ष	स्वीकृत अनुमान	संशोधित स्वीकृत अनुमान	अनुमान में % वृद्धि	मार्च 2023 तक वास्तविक व्यय	व्यय का आधिक्य (कॉलम.7 - कॉलम.5)	% आधिक्य	पूरा होने का वर्ष
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
उत्तरपश्चिम रेलवे	अजमेर-बांगुरग्राम	2011-12	213.39	315.24	48%	391.43	76.19	24%	2020-21
	बांगुरग्राम - गुरिया - पैच दोहरीकरण	2012-13	246.08	348.55	42%	375.89	27.34	8%	2020-21
	<b>कुल</b>		<b>459.47</b>	<b>663.79</b>	<b>44%</b>	<b>767.32</b>	<b>103.53</b>	<b>16%</b>	
दक्षिणपश्चिम रेलवे	केंगेरी-मैसूर के विद्युतीकरण के साथ रामनगरम-मैसूर	2007-08	101.97	875.00	758%	1178.19	303.19	35%	2017
	यालहंका-पेनुकोडा	2015-16	864.00	860.00	-0.46%	1196.98	336.98	39%	2022
	<b>कुल</b>		<b>965.97</b>	<b>1735.00</b>	<b>80%</b>	<b>2375.17</b>	<b>640.17</b>	<b>37%</b>	
	<b>सकल योग</b>		<b>1,425.44</b>	<b>2,398.79</b>	<b>68%</b>	<b>3,142.49</b>	<b>743.70</b>	<b>31%</b>	

स्रोत: निर्माण लेखा विभाग के व्यय अनुभाग के अभिलेख एवं आईआरपीएसएम से प्राप्त आंकड़े

उत्तर पश्चिम रेलवे में, 31 मार्च 2023 तक, कोडल प्रावधान के उल्लंघन में ₹ 767.32 करोड़ का कुल व्यय संशोधित अनुमान से ₹ 103.53 करोड़ (16 प्रतिशत) अधिक था। भारतीय रेलवे परियोजना स्वीकृति एवं प्रबंधन (आईआरपीएसएम) के अनुसार, दोनों कार्यों को अभी भी (मार्च 2024) चल रहे के रूप में दिखाया जा रहा है, हालांकि भौतिक रूप से पूर्ण घोषित है एवं 2020-21 में ओपन लाइन को सौंप दिया गया है। लेखापरीक्षा ने देखा कि दोनों कार्यों में व्यय 2020-21 में स्वीकृत संशोधित अनुमान से अधिक हो गया था। तथापि, कार्यों के पूरा होने के दो वर्ष बाद भी, पूर्वोक्त परियोजनाओं के संबंध में अनुमानों से अधिक (पुनः संशोधित अनुमान) का कोई प्रस्ताव स्वीकृति के लिए सक्षम प्राधिकारी के समक्ष प्रस्तुत नहीं किया गया है। इसके बावजूद लेखा विभाग ने आपत्तियां नहीं उठाई एवं बिलों को रूटीन तरीके से पास कराया।

दक्षिण पश्चिम रेलवे में, मार्च 2023 तक, दो कार्यों पर किया गया अतिरिक्त व्यय ₹ 640.17 करोड़ (37 प्रतिशत) था। हालांकि "रामनगरम-मैसूर" (2017 में

पूरा हुआ) कार्य के लिए तीसरा संशोधित अनुमान सितंबर 2020 में प्रशासन द्वारा प्रस्तुत किया गया था, लेकिन इसे स्वीकृति के लिए रेलवेबोर्ड को प्रस्तुत किया जाना बाकी है। "यालहंका-पेनुकोंडा" (2022 में पूरा हुआ) के संबंध में दक्षिण पश्चिम रेलवे प्रशासन द्वारा प्रस्तुत पुनः संशोधित अनुमान (जुलाई 2021) रेलवेबोर्ड (अक्टूबर 2021) द्वारा टिप्पणियों के साथ वापस कर दिया गया था। रेलवेबोर्ड की टिप्पणियों का अनुपालन अभी तक प्रस्तुत नहीं किया गया है (अक्टूबर 2024)। इस प्रकार, अतिरिक्त व्यय पूर्वोक्त संहिता के प्रावधानों का उल्लंघन था।

चूंकि कार्य भौतिक रूप से पूर्ण हो चुके हैं, इसलिए कार्यों के लिए आनुषंगिक दायित्व स्थापित हो गए होंगे। अतः कार्यों के पूरा होने के बाद भी लम्बे समय के बाद भी प्रतिबद्ध देयताओं को पूरा करने के लिए संशोधित स्वीकृति प्राप्त न कर पाना अनियमित है। स्वीकृत संशोधित अनुमान से अधिक पूरे किए गए कार्यों पर व्यय को बुक करना जारी रखना आंतरिक नियंत्रण तंत्र का स्पष्ट उल्लंघन है एवं कोडल प्रावधान के विरुद्ध है।

मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2024) कि उत्तर पश्चिम रेलवे के संबंध में, जिन 33 परियोजनाओं पर व्यय स्वीकृत/संशोधित अनुमान से अधिक हुआ था, उन्हें पहले ही संबंधित कार्यकारी के साथ उठाया जा चुका है एवं इस मामले को प्रधान वित्तीय सलाहकार (पीएफए) द्वारा आवश्यक कार्रवाई के लिए एवं अनुमानों के संशोधन की तुरंत प्रक्रिया के लिए मुख्य लेखा अधिकारी/निर्माण (सीएओ/सी) स्तर पर भी उजागर किया गया था। दक्षिण पश्चिम रेलवे के संबंध में वही, बताया गए तथ्यों से सहमति व्यक्त करते हुए, रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के कार्यपालकों को निर्देशों का कड़ाई से पालन करने का निर्देश दिया गया है एवं मुख्यालय स्तर पर निगरानी सुनिश्चित की जानी चाहिए।

रेल मंत्रालय का उत्तर सामान्य प्रकृति का है एवं इसमें विशिष्ट कार्रवाई योग्य बिन्दुओं का उल्लेख नहीं है जिनकी मॉनीटरिंग की जा सके।

**अनुशंसा: रेलवे प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि व्यय केवल वहीं बुक किया जाए जहां वैध स्वीकृति उपलब्ध हो।**

#### 4.10.2 बजट अनुदान के संबंध में निधियों की अधिक बुकिंग/अभ्यर्पण

एफ-1 के पैरा 371 में प्रावधान है कि रेलवे प्रशासन यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि उन्हें किए गए बजट आबंटन से अधिक कोई व्यय न हो। यदि किसी भी समय यह स्पष्ट हो जाता है कि वर्ष के लिए अनुदान किसी भी कारण से अधिक होने की संभावना है, तो महाप्रबंधक को रेलवे बोर्ड को स्थिति की रिपोर्ट करनी चाहिए एवं अतिरिक्त धनराशि के लिए आवेदन करना चाहिए। इसके अलावा, एफ-1 के पैरा 372 में यह प्रावधान है कि यह देखना भी प्रशासन का कर्तव्य होगा कि उन्हें किए गए आवंटन पूरी तरह से खर्च किए गए हैं, जहां तक अर्थव्यवस्था के अनुरूप है एवं व्यपगत से बचने के एकमात्र उद्देश्य के लिए वर्ष के अंतिम महीनों में बड़े व्यय की रोकथाम है।

मूल बजट अनुदान (ओबीजी) एवं अंतिम अनुदान (एफजी) के संबंध में वास्तविक व्यय की स्थिति, जिसमें विभिन्न राजस्व अनुदानों के विभिन्न लघु शीर्षों में भिन्नता देखी गई थी, निम्नलिखित तालिका में सारणीबद्ध की गई है:

तालिका 4.4: विभिन्न लघु शीर्षों में मूल बजट अनुदान एवं अंतिम अनुदान के संबंध में वास्तविक व्यय में भिन्नता (₹ करोड़ में)

क्षेत्र	वर्ष	लघु शीर्ष का वास्तविक व्यय अधिक था		लघु शीर्ष का वास्तविक व्यय कम था	
		ओबीजी	एफजी	ओबीजी	एफजी
उत्तर पश्चिम रेलवे	2020-21	337.25	3.72	425.33	56.88
	2021-22	612.17	12.57	261.57	14.48
	2022-23	416.98	26.01	309.91	17.93
	कुल	1,366.40	42.30	996.81	89.29
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	2020-21	758.40	16.75	289.02	0.57
	2021-22	874.02	119.30	116.03	18.62
	2022-23	693.67	0.002	429.65	13.98
	कुल	2,326.09	136.05	834.70	33.17
दक्षिण पश्चिम रेलवे	2020-21	512.16	91.23	255.09	195.53
	2021-22	908.06	45.77	342.01	48.37
	2022-23	1,752.62	14.26	440.09	30.22
	कुल	3,172.84	151.26	1,037.19	274.12

स्रोत: लेखा विभाग के बजट अनुभाग के अभिलेख एवं एम्स में डेटा

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि उत्तर पश्चिम रेलवे , दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे में अतिरिक्त निधियों की मांग/समर्पण समय पर नहीं किया गया था।

इसके अलावा, चयनित क्षेत्रीय रेलवे में विभिन्न अनुदानों में लगातार बचत हुई। लगातार बचत विवरण नीचे सारणीबद्ध है:

तालिका 4.5: विभिन्न अनुदानों में लगातार बचत

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	क्षेत्रीय रेलवे	लेखा इकाइयाँ	अनुदान संख्या	लघु शीर्ष	वर्ष	कुल धनराशि
1.	उत्तर पश्चिम रेलवे	मुख्यालय	13	100	2020-21	213.17
					2021-22	108.25
					2022-23	208.70
2.	उत्तर पश्चिम रेलवे	जोधपुर मंडल	05	300	2020-21	32.32
					2021-22	11.63
					2022-23	31.44
3.	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	मुख्यालय	02	3001	2020-21	0.47
					2021-22	0.43
					2022-23	3.40
4.	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	मुख्यालय	02	1001	2020-21	6.42
					2021-22	1.81
					2022-23	0.06
5.	दक्षिण पश्चिम रेलवे	मुख्यालय	12	600	2020-21	6.04
					2021-22	5.12
					2022-23	2.50

स्रोत: लेखा विभाग के बजट अनुभाग के अभिलेख एवं एम्स का डेटा

विभिन्न लघु शीर्षों में आधिक्य /बचतों से अनुचित मूल्यांकन एवं कोड संबंधी प्रावधानों का कार्यान्वयन न होने का पता चलता है।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणी पर कोई टिप्पणी नहीं दी।

**अनुशंसा :** रेलवे लेखा को विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत व्यय की सावधानीपूर्वक निगरानी सुनिश्चित करनी चाहिए ताकि धन का इष्टतम आवंटन किया जा सके।

#### 4.10.3 वित्तीय वर्ष की अंतिम तिमाही में भारी खर्च

एफ-1 के पैरा 559 में प्रावधान है कि वित्तीय वर्ष की अंतिम तिमाही में एफए एंड सीएओ द्वारा व्यय एवं राजस्व प्राप्तियों की प्रगति पर विशेष निगरानी रखी जानी चाहिए एवं नियंत्रक प्राधिकारियों का ध्यान पुनर्विनियोजन, आहरण अथवा अतिरिक्त आबंटन, जैसा भी मामला हो, की आवश्यकता एवं जिस तरीके से इस तरह के पुनर्विनियोजन किए जाने चाहिए, की ओर दिलाया जाना चाहिए। वित्त मंत्रालय ने मार्च<sup>51</sup> 2018 के अपने पत्र के माध्यम से अंतिम तिमाही के व्यय को 33 प्रतिशत एवं पिछले महीने (मार्च) व्यय को 15 प्रतिशत की सीमा तक सीमित कर दिया था।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

अनुदानों के प्रति अंतिम तिमाही व्यय (कुल ₹ 5,819 करोड़) 61 उदाहरणों में वर्ष के लिए अनुदानों पर व्यय (कुल ₹ 12,257 करोड़) का 33.26 प्रतिशत एवं 100 प्रतिशत था, जिससे 11 अनुदान प्रभावित हुए जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है:

**तालिका 4.6: अनुदानवार अंतिम तिमाही व्यय वर्ष के कुल व्यय के 33 प्रतिशत से अधिक**

(₹ करोड़ में)

अनुदान संख्या	50% तक			>50% एवं 75% तक			>75%			कुल		
	संख्या *	के दौरान व्यय		संख्या *	के दौरान व्यय		संख्या *	के दौरान व्यय		संख्या *	के दौरान व्यय	
		वर्ष	अंतिम तिमाही		वर्ष	अंतिम तिमाही		वर्ष	अंतिम तिमाही		वर्ष	अंतिम तिमाही
3	1	103.82	43.03							1	103.82	43.03
4	6	56.19	26.71	2	4.40	2.29				8	60.59	29.00
5	2	58.30	20.15				2	6.55	5.55	4	64.85	25.70
6	2	334.14	113.68							2	334.14	113.68
7	3	85.69	30.03	1	9.95	6.81				4	95.64	36.84
8	4	2,673.45	1,049.42	1	466.71	283.44				5	3,140.16	1,332.86
9	2	7.34	3.58	1	5.43	4.01	1	0.04	0.04	4	12.81	7.63
10	4	550.73	200.89	2	37.32	20.25				6	588.04	221.14
11	1	80.66	32.12							1	80.66	32.12
12	7	146.38	62.78	2	0.22	0.15				9	146.60	62.93
16	14	6,317.77	2,624.36				3	1,312.11	1,289.66	17	7,629.88	3,914.02
<b>कुल</b>	<b>46</b>	<b>10,414.46</b>	<b>42,06.75</b>	<b>9</b>	<b>524.03</b>	<b>316.95</b>	<b>6</b>	<b>1,318.70</b>	<b>1,295.25</b>	<b>61</b>	<b>12,257.20</b>	<b>5,818.95</b>

स्रोत: एम्स में डेटा(\*)-उदाहरणों की संख्या

<sup>51</sup> पत्रांक: 23(2)/ई.समन्वय/2018 दिनांक 07.03.2018

जैसा कि तालिका से देखा जा सकता है, छह उदाहरणों में अंतिम तिमाही में ₹ 1,295 करोड़ की राशि का व्यय अनुदान पर वर्षों के व्यय के 75 प्रतिशत से अधिक था, जिनमें से दो उदाहरणों<sup>52</sup> में पूरा व्यय अंतिम तिमाही में दर्ज किया गया था। सबसे अधिक अंतिम तिमाही बुकिंग अनुदान संख्या 16 (₹ 3,914 करोड़) के प्रति है, इसके बाद अनुदान संख्या 8 (₹ 1,333 करोड़) है। जोन-वार तुलना से पता चलता है कि अंतिम तिमाही की बुकिंग उत्तर पश्चिम रेलवे में सबसे अधिक थी, इसके बाद दक्षिण पश्चिम रेलवे था जैसा कि निम्नलिखित तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 4.7: व्यय की अंचलवार अंतिम तिमाही बुकिंग  
(₹ करोड़ में)

क्षेत्र	वर्ष	मामलों की संख्या	के दौरान व्यय		पिछली तिमाही के व्यय का %
			वर्ष	अंतिम तिमाही	
उत्तर पश्चिम रेलवे	2020-21	13	3,507.88	2,261.97	64.48
	2021-22	10	2,296.20	981.98	42.77
	2022-23	10	2,458.12	911.94	37.10
	कुल	33	8,262.20	4,155.89	50.30
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	2020-21	5	151.57	56.11	37.02
	2021-22	4	134.58	53.34	39.63
	2022-23	3	305.35	102.18	33.46
	कुल	12	591.50	211.63	35.78
दक्षिण पश्चिम रेलवे	2020-21	6	1,110.57	490.51	44.17
	2021-22	7	2,285.68	956.13	41.83
	2022-23	3	7.25	4.80	66.21
	कुल	16	3,403.50	1,451.43	42.65
सकल योग		61	12,257.20	5,818.95	47.47

स्रोत: एम्स का डेटा

अंतिम तिमाही में भारी वित्तीय लेन-देन की घटना से संकेत मिलता है कि लेखा विभाग कोडल प्रावधानों के अनुसार व्यय पर नियंत्रण रखने में सक्षम नहीं था।

उत्तर पश्चिम रेलवे के संबंध में, रेल मंत्रालय ने अंतिम तिमाही में व्यय में वृद्धि (जुलाई 2024) को इस तथ्य के लिए उत्तरदायी ठहराया कि संशोधित अनुदान (आरजी) की अतिरिक्त धनराशि अंतिम तिमाही में प्राप्त हुई थी जिसे संचित देयता

<sup>52</sup> एसईसीआर (जोनल मुख्यालय एसी) में अनुदान संख्या 5 के तहत ₹ 0.21 करोड़ का व्यय और एसडब्ल्यूआर (कॉन्स्ट एसी बेंगलोर) में अनुदान संख्या 9 के तहत ₹ 0.04 करोड़ का व्यय दोनों 2020-21 के दौरान।

के निर्वहन के लिए शीघ्रता से उपयोग करने की आवश्यकता थी। राजस्व व्यय मांग संख्या 7 में, आईटी रखरखाव के कारण विभिन्न विवरण पिछली तिमाही में प्राप्त हुए थे, इसलिए तिमाही में अधिक बुकिंग हुई थी। इस मुद्दे पर पीएचओडी<sup>53</sup> की बैठकों के दौरान भी चर्चा की गई थी एवं उन्हें सलाह दी गई थी कि वे अंतिम तिमाही में बुकिंग व्यय की प्रवृत्ति को सीमित रखें। 2023-24 के दौरान, मासिक उपयोग लक्ष्य निर्धारित किए गए थे एवं नियमित अंतराल पर व्यय की प्रगति की समीक्षा की गई थी। परिणामस्वरूप, व्यय की अंतिम तिमाही बुकिंग केवल 26.52 प्रतिशत पर बनी रही जो अंतिम तिमाही की उच्चतम सीमा के भीतर थी। दक्षिण पश्चिम रेलवे एवं दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के संबंध में लेखापरीक्षा मुद्दों को ध्यान में रखते हुए, रेल मंत्रालय ने विभिन्न कारण दिए जो सामान्य प्रकृति के थे। रेल मंत्रालय ने आश्वासन दिया कि अंतिम तिमाही के व्यय को 33 प्रतिशत की सीमा के भीतर सीमित करने के लिए सभी प्रयास किए जाएंगे। रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखा-परीक्षा के दौरान उपलब्ध कराए गए अभिलेखों के अनुसार, अंतिम तिमाही का व्यय पूर्वोक्त **तालिका 4.6** के अनुसार था एवं उठाए गए मुद्दे के समाधान के लिए कोई विशिष्ट कार्रवाई के बिन्दु नहीं बताए गए।

**अनुशंसा : रेलवे लेखाओं को अंतिम तिमाही में व्यय पर कोडल प्रावधानों को लागू करना चाहिए।**

#### **4.11 लेखांकन नियंत्रण का प्रयोग**

##### **4.11.1 अतिरिक्त पदों के सृजन की समीक्षा**

लेखा विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 1507 के अनुसार, भाग-1 (क-1) में अतिरिक्त पदों के सृजन एवं अस्थायी पदों की अवधि के विस्तार के लिए वित्त विभाग के साथ पूर्व परामर्श करना अपेक्षित है।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

<sup>53</sup> विभाग के प्रधान प्रमुख

- वर्ष 2020-21 से 2022-23 के दौरान सभी तीन जोनल रेलवे में मंत्रालयिक कर्मचारियों, तकनीकी कर्मचारियों, पर्यवेक्षण कर्मचारियों आदि के अतिरिक्त पद सृजित नहीं किए गए थे।

उत्तरपश्चिमरेलवे में, 414, 415 एवं 413 की संख्या वाले गैर-राजपत्रित पदों को क्रमशः वर्ष 2020-21, 2021-22 एवं 2022-23 में बुक ऑफ सैंक्शन्स (बीओएस) <sup>54</sup> में अस्थायी पदों के रूप में दिखाया गया था। एक लेखापरीक्षा प्रश्न के आधार पर, उत्तरपश्चिमरेलवे के डिप्टी एफए एंड सीएओ/वित्त ने (नवंबर 2023) डिप्टी सीपीओ/एचआरडी से <sup>55</sup> इन अस्थायी पदों के अस्तित्व एवं निरंतरता एवं वित्त की सहमति के लिए प्राधिकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया, यदि प्राप्त किया गया हो। आज तक (मई 2024) उत्तर नहीं मिला है। लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि प्रत्येक वित्तीय वर्ष के आरंभ में वरिष्ठ प्रशासनिक सहायक/इंजीनियरिंग <sup>56</sup> कार्यालय में एक नोट अभिलिखित किया जाता है जिसमें उप मुख्य कार्मिक अधिकारी/कल्याण से अनुरोध किया जाता है कि वे अस्थायी पदों एवं अस्थायी पदों के सृजन के लिए प्राधिकरण उपलब्ध कराएं जहां कार्यकाल समाप्त हो गया था। तथापि, इस मामले का अनुपालन अभिलेख में उपलब्ध नहीं था। उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, लेखा-परीक्षा बीओएस में दर्शाई गई सीमा तक अस्थायी पदों के अस्तित्व/बने रहने के लिए वित्त की सहमति एवं सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति की मौजूदगी को स्थापित नहीं कर सकी। इसके बावजूद बीओएस में अस्थायी पदों के वेतन बिल कोडल प्रावधानों का पालन किए बिना पारित किए जाते रहे। वित्त सहमति के बिना उत्तर पश्चिम रेलवे में अस्थायी पदों के विस्तार के कारण अस्थायी पदों का अनियमित संचालन हुआ।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणी पर कोई टिप्पणी नहीं दी।

<sup>54</sup> वित्तीय वर्ष के प्रारंभ में कार्मिक विभाग द्वारा तैयार की गई स्वीकृति पुस्तिका (बीओएस) का सत्यापन और प्रमाणन संबंधित शाखा अधिकारी (कार्यपालक अधिकारी) और लेखा अधिकारी द्वारा किया जाता है। बीओएस वेतन के भुगतान, रिक्तियों की सूची, पदोन्नति आदि के लिए सभी स्वीकृत पदों/अस्थायी पदों के लिए तैयार संदर्भ पुस्तिका के रूप में कार्य करता है।

<sup>55</sup> उप मुख्य कार्मिक अधिकारी, मानव संसाधन विभाग।

<sup>56</sup> वरिष्ठ सहायक वित्तीय सलाहकार, इंजीनियरिंग।

**अनुशंसा : रेलवे लेखाओं को प्राधिकरण की उपलब्धता और मंजूरी की समीक्षा करनी चाहिए एवं बीओएस में सूचीबद्ध सभी अस्थायी पदों के लिए स्वीकृति देनी चाहिए एवं कोडल प्रावधानों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए।**

#### 4.11.2 परियोजना के बाद का मूल्यांकन

ए-1 के पैरा 1519 में प्रावधान है कि वित्तीय विवरणी के प्रतिफल के आधार पर स्वीकृत किए गए कार्यों के मामले में आवधिक उत्पादकता परीक्षण/समीक्षा वित्तीय शाखा द्वारा की जाएगी। इसका उद्देश्य उस प्रत्याशित व्यय के साथ नए व्यय के फलीभूत होने के बाद अंततः प्राप्त होने वाली आय या बचत की तुलना करना है जब प्रस्ताव शुरू किया गया था। उत्पादकता परीक्षण/समीक्षा के लिए किसी कार्य का चयन हो जाने के बाद, वित्त एवं लेखा अधिकारियों को उस कार्य से संबंधित व्यय एवं आय के अलग-अलग अभिलेख रखने के लिए इसे दर्ज करना चाहिए ताकि उत्पादकता परीक्षण/समीक्षा जल्द से जल्द की जा सके। एफ-1 के पैरा 244 के अनुसार, नई लाइन खोलने के बाद छठे एवं ग्यारहवें वर्ष में उत्पादकता जांच/समीक्षा की जानी है।

एफ -1 के पैरा 251 में प्रावधान है कि यह सुनिश्चित करने के लिए कि उत्पादकता परीक्षणों या समीक्षा के अनुप्रयोग के लिए रेलवेबोर्ड या महाप्रबंधक द्वारा चयनित कार्य की दृष्टि न खोई जाए, कार्यकारी अधिकारियों एवं वित्त अधिकारियों को एक रजिस्टर रखना चाहिए जिसमें एक सूची हो जिसमें निम्नलिखित दर्शाए गए हों i) कुल अनुमानित व्यय के अनुमोदन का संदर्भ, ii) उत्पादन परीक्षण अथवा समीक्षा के अनुप्रयोग हेतु चयनित कार्य का संक्षिप्त विवरण iii) कुल अनुमानित व्यय iv) अनुमान में दावा की गई "उत्पादकता" की प्रकृति एवं सीमा v) परीक्षण या समीक्षा कब लागू की जानी है एवं vi) परीक्षण या समीक्षा के परिणामों के बारे में संक्षिप्त टिप्पणी। इस सूची की अर्धवार्षिक समीक्षा की जानी चाहिए एवं प्रत्येक छमाही के दौरान परीक्षा के लिए देय सभी कार्यों के लिए परीक्षण या समीक्षा लागू करने के लिए समय पर कार्रवाई की जानी चाहिए।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि उत्पादकता परीक्षणों की सुविधा के लिए परियोजनाओं के निर्धारित अभिलेख सभी क्षेत्रों में नहीं रखे जा रहे थे।

उत्तर पश्चिम रेलवे में, 2011-12 से 2016-17 की अवधि के दौरान पूरी की गई सात परियोजनाओं के उत्पादकता परीक्षण 2020-21 एवं 2022-23 के बीच होने थे। रेल प्रशासन द्वारा इसका संचालन नहीं किया गया था। पूर्ण परियोजनाओं का विवरण नीचे तालिका में दिया गया है:

**तालिका 4.8: मूल्यांकन के लिए बकाया उत्तर पश्चिम रेलवे की पूरी हो चुकी परियोजनाएं**

क्रम संख्या	परियोजना का नाम	कमीशनिंग का वर्ष
1.	श्रीगंगानगर-सरूपसर (116.0 किमी) आमान परिवर्तन	2012-13
2.	हरसौली-रेवाड़ी (39.35 किमी) दोहरीकरण	2012-13
3.	भगत की कोठी - जूनी (28.12 किमी) दोहरीकरण	2014-15
4.	केशवगांग-सरूपगंज (26.48 किमी) दोहरीकरण	2015-16
5.	सूरतपुरा - हनुमानगढ़ - श्री गंगानगर (240 किमी) गेज परिवर्तन	2016-17
6.	रानी-केशव गंग (59.5 किमी) दोहरीकरण	2016-17
7.	अजमेर-पुष्कर (31.4 किमी) नई लाइन	2011-12

स्रोत: निर्माण लेखा / इंजीनियरिंग विभाग के अभिलेख

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे में, न तो वर्ष 2020-21 से 2022-23 के दौरान परियोजना के बाद मूल्यांकन किया गया था एवं न ही मूल्यांकन के लिए बकाया परियोजनाओं का विवरण उपलब्ध था।

इस प्रकार, उत्पादकता जांच/समीक्षा करने में रेल प्रशासन की विफलता के कारण प्रस्ताव शुरू किए जाने के समय प्रत्याशित आय/संचालन व्यय में बचत की तुलना में उपलब्धि उपलब्ध नहीं थी।

रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2024) कि मार्च 2022 एवं फरवरी 2023 में जारी निर्देशों के अनुक्रम में, परियोजनाओं के निर्धारित अभिलेख का उचित रखरखाव सुनिश्चित करने एवं अनुसूची के अनुसार उत्पादकता परीक्षण पूरा करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे को फिर से निर्देश दिया गया (जून 2024)। रेलवे को लेखापरीक्षा की सलाह के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करने एवं अनुपालन के बारे में रेल मंत्रालय को सूचित करने के निर्देश दिए गए थे।

रेल मंत्रालय के उत्तर से पता चलता है कि क्षेत्रीय रेलवे मामले पर बार-बार दिए गए अनुदेशों का अनुपालन करने में असफल रहे हैं।

**अनुशंसा :** रेल मंत्रालय को उत्पादकता परीक्षाओं के संचालन की निगरानी के लिए एक तंत्र तैयार करना चाहिए एवं अनुसूची के अनुसार उन्हें पूरा करना सुनिश्चित करना चाहिए।

#### 4.11.3 उचंत शेष की समीक्षा

ए-1 के पैरा 602 के अनुसार, प्रत्येक उचंत शीर्ष के अंतर्गत शेष राशि को हर महीने "सिद्ध" किया जाना चाहिए अर्थात् सामान्य पुस्तकों में शेष की तुलना की जानी चाहिए एवं सहायक खाते में शेष राशि के साथ मिलान किया जाना चाहिए जहां आंकड़े दिखाई देते हैं एवं यह देखा जाना चाहिए कि कुल विवरण द्वारा समर्थित है एवं मर्दें वर्तमान में चालू एवं कार्यदक्ष हैं। प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अंत में शेष राशि का मिलान सभी प्रकार से पूरा होना चाहिए। पैरा 603 के अनुसार, उचंत लेखाओं के अंतर्गत मर्दों को निपटाने के लिए लेखा अधिकारी को बिल या वाउचर पारित करते समय (जब मर्दों को विवरण, आवंटन, स्वीकृति या समान कारणों की अनुपस्थिति के कारण उचंत खाते में रखा जाता है) को उचंत से मर्दों को हटाने के लिए आवश्यक सूचना, स्वीकृतियां आदि प्राप्त करने के लिए त्वरित उपाय करने चाहिए। ऐसे मामलों में, आवश्यक उचंत लेखाओं की मासिक समीक्षा की प्रतीक्षा करना पर्याप्त नहीं है।

इसके अतिरिक्त, ए-1 के पैरा 444 में यह प्रावधान है कि चेक एवं बिल शीर्ष के अंतर्गत शेष की छमाही समीक्षा की जानी चाहिए एवं जारी किए जाने की तारीख के बाद छः माह से अधिक समय तक भुनाए बिना चेकों की राशि सार जेड 650 अन्य अवर्गीकृत अथवा संबंधित कार्य में इस बात पर निर्भर करते हुए जमा की जानी चाहिए कि क्या लेन-देन क्रमशः कार्य व्यय अथवा कार्यों से संबंधित है।

अभिलेख की समीक्षा से पता चला कि 31 मार्च 2023 तक, तीनों क्षेत्रों में ₹ 9,012.04 करोड़ का संयुक्त उचंत शेष था जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 4.9: 31 मार्च 2023 को उचंत शेष के रूप में दिखाई गई राशि  
का विवरण दर्शाने वाला विवरण

(₹ करोड़ में)

जोन/पीयू	विवरण	कुल बुकिंग	स्वीकृति के लिए लंबित राशि			
			10 से अधिक वर्ष	5 साल से अधिक लेकिन 10 साल <	3 साल से अधिक लेकिन 5 साल <	≤ 3 साल
1	2	3	4	5	6	7
उत्तर पश्चिम रेलवे	धनात्मक राशि	725.93	75.04	42.97	32.03	575.89
	ऋणात्मक राशि	-40.33	-0.65	-12.03	-0.01	-27.64
	कुल	766.26	75.69	55	32.04	603.53
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	धनात्मक राशि	1,040.79	54.23	252.02	424.53	310.01
	ऋणात्मक राशि	-	-8.8	-0.12	-216.17	-1,067.17
	कुल	2,333.05	63.03	252.14	640.7	1,377.18
दक्षिण पश्चिम रेलवे	धनात्मक राशि	5,765.28	491.77	261.13	133.24	4,879.14
	ऋणात्मक राशि	-23.56	0.00	0.00	-11.39	-12.17
	कुल	5,788.84	491.77	261.13	144.63	4,891.31
आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके	धनात्मक राशि	118.40	2.46	1.52	24.70	89.72
	ऋणात्मक राशि	-5.48	-0.28	-5.20	0.00	0.00
	कुल	123.88	2.74	6.72	24.70	89.72
तीन क्षेत्रीय रेलवे एवं एक पीयू	धनात्मक राशि	7,650.40	623.50	557.64	614.50	5,854.76
	ऋणात्मक राशि	-	-9.73	-17.35	-227.57	-1,106.98
	कुल	9,012.03	633.23	574.99	842.07	6,961.74

स्त्रोत: एआईएमएस में उपलब्ध उचंत माँड्यूल या लेखा विभाग में रखे गए रजिस्टर

कुल बकाया उचंत शेष में से 633.23 करोड़ रुपए, 574.99 करोड़ रुपए, 842.07 करोड़ रुपए एवं 6961.74 करोड़ रुपए विभिन्न उचंत शीर्षों में क्रमशः 10 वर्षों से अधिक, 5 वर्षों से अधिक, 3 वर्षों से अधिक एवं 3 वर्षों से कम बकाया थे।

ऊपर बताए गए उचंत शेष में से, उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे में 31 मार्च 2023 को उचंत शीर्ष 'चेक एवं बिल' के अंतर्गत कुल बकाया क्रमशः ₹ 27.85 करोड़, ₹ 57.90 करोड़ एवं ₹ 150.54 करोड़ थे। चैक एवं बिल के अंतर्गत बकाया की लम्बी अवधि यह दर्शाती है कि संबंधित लेखा विभाग ने पूर्वोक्त ए-1 के पैरा 444 के अंतर्गत यथा अपेक्षित कार्रवाई नहीं की थी।

उचंत राशियों का ब्यौरा अनुबंध-4.5 में दिया गया है।

लंबी अवधि के लिए उंचत शेष का क्लीयरेंस न मिलने से न केवल गलत वित्तीय परिणाम सामने आते हैं, बल्कि लेखाओं के मिलान न होने का जोखिम भी होता है।

रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2024) कि रेलवेबोर्ड ने दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं उत्तर पश्चिम रेलवे के सितंबर 2023 की अवधि के लिए उंचत शेष की अर्धवार्षिक रिपोर्ट की समीक्षा की थी एवं क्रमशः फरवरी 2024 एवं अप्रैल 2024 में की गई कार्रवाई एवं टिप्पणियों के लिए कहा था<sup>57</sup>। 31 मार्च 2023 को उंचत बैलेंस के रूप में दिखाई गई राशि का विवरण नोट किया गया है। सभी उंचत शीर्षों में अकुशल एवं पुरानी मदों को न्यूनतम करने के लिए समीक्षा तंत्र को एवं सुदृढ़ बनाया जा रहा है। उत्तर में दक्षिण पश्चिम रेलवे के उंचत शेष की निगरानी का उल्लेख नहीं है।

उत्तरपश्चिमरेलवे के संबंध में, रेल मंत्रालय ने कहा कि 31 मार्च 2024 को उंचत के अंतर्गत रखी गई राशि ₹ 766.26 करोड़ से घटकर ₹ 687.37 करोड़ हो गई थी, जो एचओडी/पीएचओडी स्तर पर नियमित निगरानी एवं समीक्षा के कारण एवं कम होने की उम्मीद है। दक्षिण पश्चिम रेलवे के संबंध में, रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2024) कि मार्च 2023 के अंत तक मुख्यशीर्ष - 8670 चेक एवं बिल के अंतर्गत ₹150.54 करोड़ का समापन शेष घटाकर ₹14.92 करोड़ (कोई तिथि निर्दिष्ट नहीं) कर दिया गया था, जिसमें मुख्य रूप से फरवरी 2024 एवं मार्च 2024 में जारी किए गए कोर्ट केस भुगतान सम्मिलित हैं जिन्हें लाभार्थियों द्वारा भुनाया जाना बाकी है। मार्च 2024 तक पीएओ उंचत के अंतर्गत बैलेंस ₹ 74.52 करोड़ था। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे का उंचत शेष ₹ 2,333.06 करोड़ (31 मार्च 2023 को समाप्त होने वाली अर्धवार्षिक) से घटकर ₹ 1,624.84 करोड़ (30 सितंबर 2023 को समाप्त होने वाली अर्धवार्षिक) हो गया है।

**अनुशंसा : रेलवे लेखाओं को उंचत शीर्षों की समय पर निकासी सुनिश्चित करने के लिए अंतर्निहित नियंत्रणों को लागू करना चाहिए।**

---

<sup>57</sup> बोर्ड के पत्र संख्या 2023/एसी-III/32/1/एचवाईआर-सस्पेंस बैलेंस दिनांक 09.02.2024 और 05.04.2024 के माध्यम से

#### 4.11.4 बयाना धन एवं सुरक्षा जमा का लेखा-जोखा

ए-1 के पैरा 217 के अनुसार, संबंधित विभागीय अधिकारी से प्राप्त प्रत्येक बिल या वाउचर को प्राप्ति/व्यय का सही आवंटन पूर्ण विवरण में दिखाना चाहिए। लेखा विभाग यह देखने के लिए उत्तरदायी है, जहां तक उनके लिए ऐसा करना संभव है, कि प्रारंभिक दस्तावेज पर दिखाया गया आवंटन प्रथम दृष्टया गलत नहीं है। लेखा सूचना प्रबंधन प्रणाली (एआईएमएस) में बयाना मुद्रा जमा (ईएमडी) एवं प्रतिभूति जमा (एसडी) से संबंधित लेनदेनों के लेखांकन के लिए चार आवंटन अर्थात् जमा-पुस्तकें बयाना धन (00844533), जमा प्रतिभूति (00844553), निक्षेप भंडार प्रतिभूति (00844584) एवं निक्षेप भंडार बयाना धनराशि (00844585) उपलब्ध हैं। प्राप्त होने पर, इन शीर्षों को जमा किया जाना है एवं वापसी पर, इन शीर्षों को डेबिट द्वारा स्वीकृति दी जानी है। इस प्रकार, इन शीर्षों का ऋण शेष रेलवे पर एक देयता है।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 2020-21 से 2022-23 के दौरान, चयनित लेखा इकाइयों (एयू) ने विभिन्न लेखा शीर्षों के अंतर्गत ईएमडी/एसडी के रूप में ₹ 903.52 करोड़ (डेबिट - ₹ 506.23 करोड़ एवं क्रेडिट - ₹ 397.29 करोड़) बुक किए थे, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 4.10: ईएमडी एवं एसडी की अनियमित बुकिंग

(₹ करोड़ में)

जोन/पीयू	बुक की गई ईएमडी/एसडी की कुल राशि			अनियमित रूप से बुक किया गया		सही शीर्ष
	शीर्ष	जमा	उधार	जमा	उधार	
उत्तर पश्चिम रेलवे	00844517, 00844519, 00844533, 00844553, 00844584	293.47	248.43	87.46	93.46	00844533, 00844553, 00844584
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	00844517 एवं 00844519	184.51	113.80	184.51	113.80	00844533, 00844553, 00844584, 00844585
दक्षिण पश्चिम रेलवे	00844519 एवं 00844504	2.25	0.06	2.25	0.06	00844533, 00844553, 00844584

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

ज़ोन/पीयू	बुक की गई ईएमडी/एसडी की कुल राशि			अनियमित रूप से बुक किया गया		सही शीर्ष
	शीर्ष	जमा	उधार	जमा	उधार	
आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके	00844519 एवं 00844504	26.00	35.00	26.00	35.00	00844533, 00844553, 00844584
	<b>कुल</b>	<b>506.23</b>	<b>397.29</b>	<b>300.22</b>	<b>242.32</b>	
	<b>सकल योग</b>		<b>903.52</b>		<b>542.54</b>	

स्रोत: एम्स में डेटा

लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि ₹ 542.54 करोड़ (डेबिट ₹ 300.22 एवं क्रेडिट ₹ 242.32 करोड़) गलत लेखा शीर्षों के अंतर्गत दर्ज किए गए थे जिसके परिणामस्वरूप संबंधित लेखा शीर्षों में अति विवरण/कम विवरण हुआ।

उत्तर पश्चिम रेलवे में, यह देखा गया था कि<sup>58</sup> चयनित लेखा इकाई के अधिकृत व्यक्ति ने एआईएमएस में सही आवंटन का विवरण नहीं दर्ज किया था एवं संबंधित उच्च प्राधिकारी द्वारा इस विफलता का पता नहीं लगाया गया था<sup>59</sup>। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे के लिए गलत बुकिंग का कारण उपलब्ध नहीं था।

रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2024) कि उत्तर पश्चिम रेलवे के संबंध में, सही शीर्ष में ई एम डी एवं एस डी की बुकिंग अप्रैल 2024 से शुरू की गई थी एवं उचित शीर्ष 00844519 के अंतर्गत पड़ी राशि को मार्च 2024 अकाउंट बंद करने के समय जर्नल वाउचर (जेवी) के माध्यम से सही आवंटन में ट्रांसफर कर दिया गया है। उत्तर पश्चिम रेलवे की सभी लेखा इकाइयों को ई एम डी एवं एस डी के लिए सही आवंटन सुनिश्चित करने के निर्देश जारी किए गए थे। दक्षिण पश्चिम रेलवे के संबंध में, यह स्वीकार किया गया था कि 2020-21, 2021-22 एवं 2022-23 के दौरान पार्टियों के ई एम डी/एस डी को उनके दावे के आधार पर शीर्ष 00844519 को डेबिट करके स्वीकृति दे दी गई थी। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के संबंध में सुधारात्मक उपाय किए जाने की बात कही गई थी।

<sup>58</sup> वरिष्ठ अनुभाग अधिकारी (पुस्तकें)। जोधपुर संभाग के लेखा कार्यालय ने शुरू से ही सही मैपिंग की थी और कार्यशाला और स्टोर के लेखा कार्यालय, अजमेर ने 2022-23 की शुरुआत में मैपिंग की थी।

<sup>59</sup> प्रभारी लेखा अधिकारी

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के संबंध में उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि की गई सुधारात्मक कार्रवाई न तो निर्दिष्ट की गई थी एवं न ही उसके प्रमाण प्रस्तुत किए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा अनियमितता उजागर किए जाने के बाद उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा सुधारात्मक कार्रवाई की गई।

**अनुशंसा: रेलवे लेखाओं को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ई एम डी/एस डी को कोडल प्रावधानों के अनुसार बुक एवं स्वीकृत किया गया है।**

#### 4.11.5 ऑफिसर्स क्लब के बिजली प्रभार की गलत बुकिंग

भारतीय रेलवे स्थापना मैनुअल वॉल्यूम II के पैरा 2209 (ii) एवं इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड के पैरा 1938 (डी) में प्रावधान है कि संस्थान के फंड खपत किए गए विद्युत प्रवाह एवं मीटर के किराए की लागत वहन करेंगे। इसके अतिरिक्त, क-1 के पैरा 218 में यह प्रावधान है कि लेखाओं में व्यय को अभिलिखित करते समय सही वर्गीकरण किया जाना चाहिए चाहे बजट में प्रावधान सही बजट शीर्ष के अंतर्गत किया गया हो या नहीं।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

- उत्तर पश्चिम रेलवे रेलवे प्रशासन ने 2020-21 से 2022-23 की अवधि के लिए रेलवे ऑफिसर्स क्लब (आरओसी), जगतपुरा, जयपुर के बिजली खपत शुल्क के प्रति ₹48.35 लाख का भुगतान किया। तथापि, वरिष्ठ डीएफएम, जयपुर के कार्यालय ने विद्युत प्रभारों की वसूली के लिए कंपनी रजिस्ट्रार के विरुद्ध मांग नहीं उठाई। व्यय की 11058130 रेलवे कॉलोनी में स्ट्रीट लाइटिंग, पंप आदि के लिए क्लबों<sup>60</sup> संस्थानों के शीर्ष 11032130 के बजाय शीर्ष के अंतर्गत दर्ज<sup>61</sup> किया गया था। इस प्रकार, व्यय न केवल अनधिकृत था, बल्कि अनियमित भी था क्योंकि व्यय को गलत तरीके से प्रस्तुत किया गया था।

लेखापरीक्षा के दौरान यह पाया गया था कि जोधपुर मंडल में रेलवे संस्थानों/क्लबों में प्रीपेड मीटर लगाए गए थे एवं इस प्रकार जोधपुर मंडल के रेलवे

<sup>60</sup> स्ट्रीट लाइटिंग, पम्पों आदि के लिए विद्युत सहित रेलवे क्वार्टरों में विद्युत और रोशनी के लिए ऊर्जा की आपूर्ति।

<sup>61</sup> स्वास्थ्य और कल्याण सेवाएं, खेल और संस्थान, मनोरंजन और धार्मिक उद्देश्यों के लिए सहायता अनुदान, क्लब संस्थान।

संस्थानों/क्लबों द्वारा खपत की गई बिजली के लिए प्रभार संबंधित क्लब द्वारा वहन किए जा रहे थे।

- दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के संबंध में, जोनल लेखापरीक्षा कार्यालय ने बताया (मई 2024) कि रेलवे प्रशासन ने अनुस्मारक पत्रों एवं व्यक्तिगत प्रयासों के बावजूद बिलासपुर एवं रायपुर में आरओसी की ओर से भुगतान किए गए बिजली शुल्क के बारे में लेखापरीक्षा के सवालियों का संतोषजनक जवाब नहीं दिया है।
- दक्षिण पश्चिम रेलवे में, फरवरी 2023 तक आरओसी, हुबली के प्रति बिजली खपत शुल्क ₹ 80.56 लाख बकाया था, जिसमें 01-04-2017 को ₹ 43.80 लाख का बकाया सम्मिलित है, 2017-18 से 2019-20 की अवधि के लिए ₹28.09 लाख एवं 2020-21 से 2022-23 की अवधि के लिए ₹ 8.67 लाख सम्मिलित हैं। जैसा कि समीक्षा अवधि के दौरान वरिष्ठ डीईई/यूबीएल द्वारा सूचित किया गया है, रेलवे प्रशासन ने बिजली बिल के लिए ₹ 8.67 लाख का भुगतान किया जबकि आरओसी द्वारा ₹ 3.60 लाख का योगदान दिया गया।

कोड प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए आरओसी से मांग/वसूली किए बिना रेलवे निधि से आरओसी के लिए विद्युत प्रभारों का भुगतान अनियमित है।

रेल मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2024) कि उत्तर पश्चिम रेलवे के सभी डिवीजनों को निर्देश जारी किए गए हैं कि वे बिजली शुल्क का उचित हिसाब सुनिश्चित करें एवं साथ ही कोड प्रावधानों के अनुसार क्लबों एवं संस्थानों से इसकी वसूली के लिए आवश्यक कार्रवाई करें। दक्षिण पश्चिम रेलवे के संबंध में यह बताया गया था कि विद्युत विभाग शेष राशि के प्रेषण के लिए कंपनी रजिस्ट्रार से लगातार संपर्क कर रहा था। आगे यह कहा गया कि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के पुनर्गठन में, 31 मार्च 2023 को ऑफिसर्स क्लब के प्रति कोई बकाया नहीं था।

**अनुशंसा: रेलवे प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि रेलवे फंड से आरओसी के बिजली शुल्क का भुगतान रोक दिया जाए एवं आरओसी की ओर से पहले से भुगतान की गई राशि जल्द से जल्द वसूल की जाए।**

#### 4.11.6 आयकर का लेखा-जोखा

ए-1 के पैरा 217 में यह प्रावधान है कि सभी प्राप्तियों एवं भुगतानों के आवंटन की प्राथमिक जिम्मेदारी संबंधित विभागीय अधिकारी की है। उनसे प्राप्त प्रत्येक बिल या वाउचर को पूर्ण विवरण में प्राप्ति/व्यय का सही आवंटन दिखाना चाहिए।

वित्त मंत्रालय, व्यय विभाग द्वारा जारी संघ एवं राज्यों के बड़े एवं छोटे लेखा प्रमुखों की सूची के अनुसार, 'आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 194-सी के अंतर्गत ठेकेदारों एवं उप-ठेकेदारों को भुगतान से कटौती' को मुख्यशीर्ष 0020 'निगम कर' के अंतर्गत नोट (1) (x) में निहित प्राधिकरण के अनुसार लघु शीर्ष 101 - कंपनियों पर आयकर के अंतर्गत बुक किया जाना चाहिए।

अभिलेख की समीक्षा से पता चला कि 2020-21 से 2022-23 के दौरान, उत्तर पश्चिम रेलवे<sup>62</sup>, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे द्वारा कंपनियों को भुगतान से आयकर कटौती से संबंधित ₹ 68.30 करोड़ की राशि मुख्यशीर्ष 0021 के अंतर्गत बुक की गई थी। यह स्वीकार्य नहीं है क्योंकि आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 194-सी के अंतर्गत कटौती केवल मुख्यशीर्ष 0021 के अंतर्गत दर्ज की जा सकती है जब कटौती "पेंशन सहित संघ परिलब्धियों के अलावा अन्य पर आयकर" से संबंधित हो<sup>63</sup>।

सही मुख्यशीर्ष 0020 के अंतर्गत बुकिंग न करने के परिणामस्वरूप राजस्व का गलत वर्गीकरण हुआ है जिसके परिणामस्वरूप प्रभावित शीर्षों को कम या अधिक विवरण देना पड़ा है। इसके अलावा, इस संबंध में आयकर विभाग से मांग की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता है।

उत्तर पश्चिम रेलवे ने बताया (अप्रैल 2024) कि रेलवे के लेखाओं में मुख्यशीर्ष 0020 प्रयोग में नहीं है। आईपीएस पोर्टल में अनुक्रम या प्रारूप की अनुपलब्धता के कारण, बुकिंग को मुख्यशीर्ष 0020 में समायोजित नहीं किया जा सकता है। दक्षिण पश्चिम रेलवे ने कहा (जुलाई 2024) कि मुख्यशीर्ष 0020 परिचालन में नहीं है क्योंकि मुख्य शीर्ष इन अकाउंट्स (आईपीएस) को संचालित करने के लिए आवंटन का कोई प्रावधान नहीं है। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने कहा कि आईपीएस

<sup>62</sup> एनडब्ल्यूआर- ₹ 21.40 करोड़, एसईसीआर- ₹ 9.67 करोड़ और एसडब्ल्यूआर- ₹ 37.23 करोड़

<sup>63</sup> नोट 2 (xii) एमएच 0021 के तहत लघु शीर्ष 102 के लिए

में बिल पारित करने के दौरान, ऐसी वस्तुओं को मुख्यशीर्ष 0020 के बजाय मुख्यशीर्ष 0021 में डिफॉल्ट रूप से बुक किया जाता है क्योंकि रेलवे बोर्ड या आईपीएस मॉड्यूल से ऐसा कोई दिशानिर्देश नहीं है।

रेलवे द्वारा स्रोत पर कर कटौती (टीडीएस) का गलत लेखा, जैसा कि पूर्वोक्त कहा गया है, 2016 की सीएजी रिपोर्ट संख्या 37 के पैरा 1.12 एवं 2018 की सीएजी रिपोर्ट संख्या 1 केंद्र सरकार (रेलवे) रेलवे वित्त के पैरा 1.11 में बताया गया था। इसके बावजूद, कोई सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गई है।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणी पर कोई टिप्पणी नहीं दी।

**अनुशंसा : रेल मंत्रालय को मुख्य शीर्ष 0020 के अंतर्गत आयकर के लेखांकन के लिए आईपीएस पोर्टल में प्रावधान करने के लिए रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (सीआरआईएस) को निर्देश देना चाहिए।**

#### 4.11.7 स्टॉक सत्यापन रिपोर्ट की समीक्षा

भंडार विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 3201 खंड-II (एस-II) में प्रावधान है कि डिपो एवं अन्य विभागीय अधिकारियों एवं अधीनस्थों की अभिरक्षा में लेखा भंडार विभाग द्वारा सत्यापन का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि सामग्री पुस्तकों में दिखाई देने वाले शेष में दर्शाए गए विवरण एवं विनिर्देश के अनुरूप है एवं जो आधिक्य या कमियां हैं, यदि ऐसे सत्यापन में कोई पाया जाता है तो उसकी समुचित रूप से जांच की जाती है एवं उसका हिसाब रखा जाता है।

पैरा 3318 के अनुसार, प्रत्येक अनुभाग के स्टॉक सत्यापन के पूरा होने पर, सत्यापन के परिणामों को स्टॉक शीट में प्रतिलेखित किया जाना चाहिए, जिसे तीन प्रतियों में तैयार किया जाना चाहिए एवं उसमें की गई प्रविष्टियों की स्वीकृति के टोकन में हस्ताक्षर के लिए अधीनस्थ को प्रस्तुत किया जाना चाहिए।

इसके अलावा, पैरा 3261 के अनुसार, स्टॉक शीट को निरपवाद रूप से छह महीने की अवधि के भीतर अंतिम रूप दिया जाना चाहिए। इस संबंध में, यह भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि जहां भी कमी के लिए उत्तरदायी किसी कर्मचारी को सेवानिवृत्त होना है, इस मामले को उसकी सेवानिवृत्ति से पहले अंतिम रूप दिया जाना चाहिए ताकि उपयुक्त दंडात्मक कार्रवाई, यदि कोई हो, सुनिश्चित की जा सके।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 2020-21 से 2022-23 के दौरान, तीन क्षेत्रों एवं एक नमूना उत्पादन इकाई ने पूर्व अवधि से 283 से अधिक स्टॉक शीट को आगे बढ़ाया था, 1202 स्टॉक शीट जारी की एवं 1164 स्टॉक शीट का निपटान किया, जिससे 31 मार्च 2023 तक 321 स्टॉक शीट बकाया हो गईं, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है:

तालिका: 4.11: 2020-21 से 2022-23 की अवधि के दौरान  
स्टॉक शीट की स्थिति

ज़ोन/पीयू	वर्ष	वर्ष के प्रारम्भ में बकाया	जारी की गईं	वर्ष के लिए कुल बकाया (3+4)	निपटारा	प्रतिशत निपटारा (6/5)	वर्ष के अंत में बकाया (5-6)	इस अवधि में प्रतिशत वृद्धि (+) / कमी (-)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
उत्तर पश्चिम रेलवे	2020-21	67	59	126	63	50%	63	
	2021-22	63	77	140	62	44%	78	
	2022-23	78	80	158	63	40%	95	42%
	<b>कुल</b>	<b>67</b>	<b>216</b>	<b>283#</b>	<b>188</b>	<b>66%</b>	<b>95</b>	
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	2020-21	98	276	374	181	48%	193	
	2021-22	193	190	383	295	77%	88	
	2022-23	88	247	335	208	62%	127	30%
	<b>कुल</b>	<b>98</b>	<b>713</b>	<b>811#</b>	<b>684</b>	<b>84%</b>	<b>127</b>	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	2020-21	118	84	202	80	40%	122	
	2021-22	122	84	206	122	59%	84	
	2022-23	84	72	156	67	43%	89	-25%
	<b>कुल</b>	<b>118</b>	<b>240</b>	<b>358#</b>	<b>269</b>	<b>75%</b>	<b>89</b>	
आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके	2020-21	0	0	0	0	0%	0	
	2021-22	0	13	13	12	92%	1	
	2022-23	1	20	21	11	52%	10	**
	<b>कुल</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>33#</b>	<b>23</b>	<b>70%</b>	<b>10</b>	
<b>सकलयोग</b>		<b>283</b>	<b>1,202</b>	<b>1,485#</b>	<b>1,164</b>	<b>78%</b>	<b>321</b>	<b>13%</b>

स्रोत: लेखा विभाग में स्टॉक सत्यापनकर्ता कार्यालय की तिथि

\*\* गणना नहीं की जा सकी क्योंकि 2020-21 के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं

#अवधि की शुरुआत में आउटस्टैंडिंग + अवधि के दौरान जारी किए गए कुल योग

जबकि समग्र निपटान वर्ष के बकाया का 78 प्रतिशत था, जोन-वार वार्षिक निपटान 40 प्रतिशत (2022-23 में उत्तर पश्चिम रेलवे एवं 2020-21 में दक्षिण पश्चिम

रेलवे ) से लेकर 92 प्रतिशत (2021-22 में आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके) के उच्च स्तर तक था। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने सबसे बड़ी संख्या में स्टॉक शीट का निपटान किया जबकि आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके ने सबसे कम संख्या का निपटान किया। अवधि की शुरुआत में कुल बकाया 283 स्टॉक शीट की तुलना में, यानी 31 मार्च 2023 की अवधि के अंत में समग्र बकाया 13 प्रतिशत बढ़कर 321 स्टॉक शीट हो गई। जोनल स्तर पर, उत्तर पश्चिम रेलवे एवं दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे दोनों में इस अवधि में बकाया स्टॉक शीट में क्रमशः 42 प्रतिशत एवं 30 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी, जबकि दक्षिण पश्चिम रेलवे में बकाया स्टॉक शीट में इस अवधि के दौरान 25 प्रतिशत की कमी आई थी। उत्पादन इकाई आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके के लिए अवधि पर वृद्धि/कमी का अनुमान नहीं लगाया जा सका क्योंकि 2020-21 के आंकड़े उपलब्ध नहीं थे।

उत्तर पश्चिम रेलवे में, अवधि के अंत में 95 के स्टॉक शीट शेष में ₹ 2.16 करोड़ का अतिरिक्त मूल्य एवं ₹ 4.73 करोड़ का कमी मूल्य था। इसी प्रकार, दक्षिण पश्चिम रेलवे के 89 स्टॉक शीट शेष का अतिरिक्त मूल्य ₹ 3.56 करोड़ एवं कमी मूल्य ₹ 4.04 करोड़ था। उत्पादन इकाई आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके के संबंध में, 10 अनसेटल्ड स्टॉक शीटों का अधिक मूल्य ₹0.69 लाख रुपए एवं कमी मूल्य ₹ 0.20 करोड़ रुपए था। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में 127 तुलन-पत्रों के वित्तीय प्रभाव का निर्धारण नहीं किया जा सका क्योंकि इसे इस तर्क के आधार पर लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया था कि स्टॉक शीट का रख-रखाव प्रयोक्ता डिपो मॉड्यूल (यूडीएम) में किया जाता है एवं मैनुअल शीट का रखरखाव नहीं किया जाता है। आंकड़े प्रस्तुत न करने का कारण स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सभी स्वचालित प्रणालियों में डाटाबेस से रिपोर्ट तैयार करने के लिए अंतर्निहित प्रावधान होते हैं।

स्टॉक शीटों के निपटान की प्रवृत्ति से यह देखा जा सकता है कि जोन पूर्वोक्त संहिता प्रावधान का उल्लंघन करते हुए छः माह के भीतर स्टॉक शीटों को अंतिम रूप नहीं दे पाए। वास्तव में, लेखापरीक्षा ने पाया कि उत्तर पश्चिम रेलवे में, छः बकाया स्टॉक शीट 1995-98 की अवधि से संबंधित हैं। विनिर्दिष्ट अवधि से अधिक समय तक बकाया निपटान एवं स्टॉक शीटों की कम प्रतिशतता नियंत्रण एवं शेष के कार्यान्वयन की खराब स्थिति को दर्शाती है। अधिकता वाले स्टॉक शीट सभी रसीद सामग्री के गैर-लेखा-जोखा एवं जारी की गई सामग्री के गलत लेखांकन का

परिणाम हो सकते हैं जिससे गबन हो सकती है, आदि। स्टॉक शीट में कमी के मामले में, स्टोर के कस्टोडियन से चोरी/उठाईगिरी आदि के कारण कम होने वाली वस्तुओं की वसूली सुनिश्चित नहीं की गई थी, जो रेलवे के लिए एक नुकसान है। इसलिए, रेल प्रशासन अपने हितों की रक्षा करने में विफल रहा।

रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2024) कि रेलवे बोर्ड द्वारा अर्धवार्षिक बकाया रिपोर्ट के माध्यम से स्टॉक सत्यापन रिपोर्ट की निगरानी की जा रही है। अप्रैल 2024 में, दिसंबर 2023 को समाप्त होने वाली अवधि के लिए अर्धवार्षिक रिपोर्ट की समीक्षा के दौरान पीएफए दक्षिण पश्चिम रेलवे को निर्देश जारी किए गए थे<sup>64</sup>। उत्तर पश्चिम रेलवे में, बकाया स्टॉक शीट को 31 मार्च 2024 तक 72 संख्या तक लाया गया है एवं निपटान में 59.09 प्रतिशत तक सुधार हुआ है। डीआरएम एवं सीडब्ल्यूएम को भी एडीआरएम/सीडब्ल्यूएम के स्तर पर मासिक समन्वय बैठकें आयोजित करके स्टॉक शीटों के निपटान के लिए त्वरित कार्रवाई करने की सलाह दी गई है। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में, बकाया स्टॉक शीट को 21 संख्या तक लाया गया है एवं अनुशंसा को अनुपालन के लिए नोट किया गया है। दक्षिण पश्चिम रेलवे में बकाया स्टॉक शीटों को शीघ्र बंद करने के लिए कार्यकारी विभागों से लगातार संपर्क किया जा रहा है।

**अनुशंसा : बकाया स्टॉक शीट के निपटान में देरी से बचने के लिए स्टॉक शीट के निपटान की प्रक्रिया अधिक कठोर होनी चाहिए।**

#### 4.11.8 वसूली योग्य बिल

ए-। के पैरा 1139 में प्रावधान है कि प्रदान की गई सेवा, आपूर्त की गई सामग्री अथवा किसी अन्य प्रयोजन के कारण पक्षकारों से वसूली योग्य सभी देय राशियों को वसूली योग्य बिलों के रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए। प्रत्येक पक्ष के लिए प्रारंभिक प्रविष्टियां लेखाधिकारी के आद्याक्षर के अंतर्गत समझौते, कार्यों के रजिस्टर आदि से की जानी चाहिए। बिलों को सही ढंग से तैयार किया जाना चाहिए, नियमित रूप से समय पर जारी किया जाना चाहिए एवं लगातार क्रम में क्रमांकित किया जाना चाहिए। जैसा कि बिल वसूल किए जाते हैं, रजिस्टर के उपयुक्त कॉलम में उपयुक्त टिप्पणियां दर्ज की जानी चाहिए। वर्ष के अंत में,

<sup>64</sup> 2023/एसी-III/हयार/दिसंबर.2023/343/रेलवे दिनांक 08.04.2024 के माध्यम से।

प्रत्येक पार्टी से देय राशि के बकाया शेष को नए रजिस्टर में आगे बढ़ाया जाना चाहिए। दावे के नियमों एवं शर्तों के संबंध में कोई भी परिवर्तन लेखा अधिकारी के आद्वारा के अंतर्गत रजिस्टर में किया जाना चाहिए।

इसके अतिरिक्त, ए-1 के पैरा 1140 में यह प्रावधान है कि वसूली योग्य रजिस्टर की मासिक समीक्षा की जानी चाहिए ताकि यह देखा जा सके कि सभी पार्टियों को बिल समय पर सही ढंग से जारी किए गए हैं एवं बकाया बिलों की वसूली के लिए आवश्यक कार्रवाई की गई है।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के दक्षिण पश्चिम रेलवे (आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके) एवं रायपुर मंडल को छोड़कर, वर्ष 2020-21 से 2022-23 के दौरान सभी चयनित इकाइयों में निर्धारित प्रारूप में बिल वसूली योग्य रजिस्टर बनाए रखा जा रहा था। तीन<sup>65</sup> चयनित एयू में संबंधित लेखा अधिकारी को बिल वसूली योग्य रजिस्टर मासिक रूप से जमा नहीं किया जा रहा था।

वसूली योग्य बिलों की स्थिति नीचे दी गई तालिका में दर्शाई गई है:

तालिका 4.12: बकाया बिल वसूली योग्य

(₹ करोड़ में)

जोन/पीयू	1 अप्रैल 2020 तक बकाया राशि	वर्ष 2020-21 से 2022-23 के दौरान जारी बिलों की राशि	वर्ष 2020-21 से 2022-23 में प्राप्त/समायोजित राशि	31.03.2023 तक बकाया राशि	बकाया में % वृद्धि
उत्तर पश्चिम रेलवे	26.81	182.70	151.34	58.17	117%
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	12.10	54.53	61.54	5.09	-58%
दक्षिण पश्चिम रेलवे	9.87	390.62	158.21	242.27	2355%
आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके	0.00	1.27	0.80	0.47	*
कुल	48.78	629.12	371.89	306.00	527%

स्रोत: प्रभाग/कार्यशाला लेखा विभाग के व्यय अनुभाग के अभिलेख

\*वर्ष 2020-21 के लिए बिल वसूली योग्य रजिस्टर नहीं रखा गया था

<sup>65</sup> एनडब्ल्यूआर- जयपुर मंडल, जोधपुर मंडल एयू और आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके अकाउंटिंग यूनिट

उत्तर पश्चिम रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे में, वसूली योग्य बिलों की बकाया राशि 01 अप्रैल 2020 से 31 मार्च 2023 की अवधि के दौरान बढ़ गई, जबकि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में कमी आई।

लंबी अवधि के लिए बिलों का निपटान न होने से संबंधित पक्षों से बिलों की वसूली न होने का जोखिम होता है जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को नुकसान होता है।

रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2024) कि रेलवे बोर्ड मासिक ईएमसीडीओ से एमएफ के माध्यम से वसूली योग्य बकाया, वसूली योग्य देय राशि की तिमाही रिपोर्ट, मुख्यालय में बैठकें एवं महाप्रबंधक के साथ मासिक बैठक की निगरानी कर रहा है। पीएफए-उत्तर पश्चिम रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे को मार्च 2024 में सलाह<sup>66</sup> दी गई थी कि वे बकाया राशि की वसूली एवं स्थिति में सुधार के लिए सभी प्रयास करें। उत्तर पश्चिम रेलवे के संबंध में, वसूली योग्य बिलों की स्थिति की प्रगति रिपोर्टों के माध्यम से मासिक समीक्षा की जा रही थी, बकाया बिलों की वसूली को अधिकतम करने के प्रयास जारी रखे जा रहे थे एवं उत्तर पश्चिम रेलवे ने मुख्यालय स्तर के साथ-साथ डिवीजनों में निगरानी तंत्र को मजबूत किया था। महाप्रबंधक को भी समय-समय पर स्थिति से अवगत कराया जा रहा है। नियमित निगरानी एवं बकाया बिलों के निगरानी के परिणामस्वरूप 31 मार्च 2024 तक बकाया राशि घटकर ₹ 42.55 करोड़ हो गई है। दक्षिण पश्चिम रेलवे के संबंध में यह बताया गया था कि यूनिटों को बकाया वसूली योग्य राशि का भुगतान करने के लिए हर संभव प्रयास करने की सलाह दी गई थी। बेंगलुरु मंडल के संबंध में, 2020-21 के दौरान वसूली ₹ 68.94 करोड़ थी, जबकि में ₹ 54.97 करोड़ बताई गई थी। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के संबंध में यह बताया गया था कि बकाया देय राशियों की वसूली की तुलना में बिलिंग की नियमित आधार पर निगरानी की जा रही है एवं बकाया राशि के निपटान के लिए नियमित रूप से कार्रवाई की जा रही है। 31 मई 2024 को बकाया राशि ₹ 2.16 करोड़ थी।

बकाया राशि में कमी एवं वसूल की गई राशि में अंतर के दावों को लेखापरीक्षा द्वारा प्रमाणित नहीं किया जा सका क्योंकि इसके समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए गए थे।

<sup>66</sup> 2023/एसी-III/बीआर क्यूटरली/दिसंबर 23 दिनांक 28.03.2024 और 12.03.2024

**अनुशंसा:** रेलवे लेखाओं को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि बकाया बिलों की समय पर वसूली के लिए निगरानी तंत्र को मजबूत किया जाए ताकि रेलवे के हितों की रक्षा की जा सके।

#### 4.11.9 एफए एवं सीएओ मैनुअल तैयार करना

ए-1 के पैरा 118 के अनुसार, इस एवं अन्य भारतीय रेलवे कोड में निहित नियमों के अनुरूप एवं सहायक नियमों के अनुरूप विस्तृत कार्य अनुदेश एफए एंड सीएओ के प्राधिकार के अंतर्गत जारी प्रत्येक लेखा कार्यालय के कार्यालय मैनुअल में निर्धारित किए जाने चाहिए एवं इन्हें अद्यतन रखा जाना चाहिए। कार्यालय नियमावली में निम्नलिखित भी सम्मिलित होने चाहिए:

- (क) लेखा कार्यालय में व्यवसाय के संचालन के लिए प्रक्रिया के विस्तृत नियम;
- (ख) पर्यवेक्षण कर्मचारियों के कर्तव्यों एवं जिम्मेदारियों को परिभाषित करने वाले आदेश; एवं
- (ग) प्रत्येक अनुभाग में कार्य की स्थिति के बारे में प्रगति रिपोर्ट प्रस्तुत करने एवं निपटान की प्रतीक्षा कर रहे सभी पत्राचार की आवधिक समीक्षा के लिए प्रत्येक लिपिक द्वारा महीने में एक बार किए गए कार्य के कुछ हिस्से की परीक्षण जांच के लिए प्रत्येक अनुभाग में रखे गए रजिस्ट्रों के आवधिक निरीक्षण के लिए निर्देश।

लेखापरीक्षा ने पाया कि केवल दक्षिण रेलवे एवं पश्चिम रेलवे ने एफए एंड सीएओ मैनुअल तैयार किया है।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणी पर कोई टिप्पणी नहीं दी।

**अनुशंसा:** रेल मंत्रालय को एफए एवं सीएओ मैनुअल को तैयार करना सुनिश्चित करना चाहिए।

#### 4.11.10 कार्यपालक कार्यालयों का निरीक्षण

ए-आई के पैरा 1706 एवं 1707 के अनुसार, विभिन्न मंडल कार्यालयों में व्यय के प्रारंभिक लेखाओं का निरीक्षण हर दो साल में एक बार एक लेखा अधिकारी द्वारा किया जाना चाहिए, लेकिन इंजीनियरिंग व्यय के प्रारंभिक लेखाओं का, दोनों निर्माण

खुली लाइन का निरीक्षण वर्ष में एक बार किया जाना चाहिए। एक निर्माण कार्यालय का पहला निरीक्षण, जहां तक संभव हो, इसके गठन के तीन महीने के भीतर किया जाना चाहिए। मंडल कार्यालयों के निरीक्षण में, विभागीय अभिलेख के अलावा, इंजीनियरिंग व्यय के मामले में कम से कम एक उप-विभागीय कार्यालय के प्रारंभिक अभिलेख की पूरी जांच सम्मिलित होनी चाहिए एवं कम से कम दो अधीनस्थ कार्यालयों में, सीधे एक अधिकारी के प्रभार में नहीं होना चाहिए। लेखा विभाग के अधिकारियों द्वारा विभिन्न स्तरों पर नियमित एवं क्रमादेशित आधार पर निरीक्षण भी किया जाना चाहिए ताकि वे अपने प्रभार में रखी कार्यशालाओं, कार्यालयों, भंडार डिपो आदि में कार्य की स्थिति के संपर्क में रहें।

संबंधित लेखा विभाग द्वारा 2020-21 से 2022-23 की अवधि के लिए कार्यकारी कार्यालयों के निरीक्षण की समीक्षा से पता चला है कि:

- उत्तर पश्चिम रेलवे में, निरीक्षण के लिए देय अधिकारियों की सभी इकाइयों को कवर करने वाले वार्षिक निरीक्षण कार्यक्रम तैयार किए गए थे एवं अनुमोदन के लिए एफए एंड सीएओ को भेजे गए थे। 1216 निरीक्षणों में से, केवल 768 निरीक्षण (63 प्रतिशत) किए गए थे जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 4.13: 2020-21 से 2022-23 के दौरान उत्तर पश्चिम रेलवे में किए गए निरीक्षण

एयू	बकाया निरीक्षणों की संख्या	किए गए निरीक्षणों की संख्या	निरीक्षण का %	विलंब से किए गए निरीक्षणों की संख्या	टिप्पणियां
कंस्ट्रक्शन, जयपुर	130	63	48%	एनएवी	मासिक कार्यक्रम तैयार नहीं किया गया था।
निर्माण, जोधपुर	40	0	0%		
मंडल, जयपुर	260	234	90%	28	निरीक्षण में 1 से 5 महीने की देरी
प्रभाग, जोधपुर	173	142	82%	एनएवी	

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

एयू	बकाया निरीक्षणों की संख्या	किए गए निरीक्षणों की संख्या	निरीक्षण का %	विलंब से किए गए निरीक्षणों की संख्या	टिप्पणियां
मुख्यालय, जयपुर	418	197	47%	32	निरीक्षण में 1 से 10 माह की देरी
वर्कशॉप & स्टोर्स, अजमेर	143	85	59%	58	निरीक्षण में 1 से 11 महीने की देरी
वर्कशॉप & स्टोर्स, जोधपुर	52	47	90%	एनएवी	
<b>कुल</b>	<b>1216</b>	<b>768</b>	<b>63%</b>	<b>118</b>	

स्रोत: प्रत्येक एयू के लेखा विभाग

एनएवी: उपलब्ध नहीं है

- जैसा कि तालिका से देखा जा सकता है, निर्माण, जोधपुर को छोड़कर एयू-वार उपलब्धि 47 प्रतिशत से 90 प्रतिशत के बीच थी, जिसमें कर्मचारियों की कमी के कारण समीक्षा अवधि के दौरान कोई निरीक्षण नहीं किया गया था एवं वरिष्ठ एएफए (सी), जोधपुर द्वारा सूचित इकाई में कोई नियमित अधिकारी तैनात नहीं किया गया था। अन्य एयू ने निरीक्षण करने में कमी के कारणों के संबंध में लेखा-परीक्षा के अनुरोध का उत्तर नहीं दिया है। वर्ष 2020-21 से 2022-23 के दौरान जयपुर मंडल एवं निर्माण इकाई जयपुर से संबंधित कोई निरीक्षण नोट का निपटान नहीं किया गया क्योंकि निरीक्षण नोटों के अनुपालन की निगरानी एवं सुनिश्चित नहीं किया जा रहा था।
- दक्षिण पश्चिम रेलवे में, मंडल लेखा/बेंगलुरु (एसबीसी) ने निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार प्रत्येक वर्ष 24 निरीक्षण किए। लेखापरीक्षा प्रभागीय लेखाओं/हबली में निरीक्षणों के संचालन का सत्यापन नहीं कर सकी क्योंकि कोई रिकार्ड उपलब्ध नहीं कराया गया था। 2020-21 से 2022-23 की अवधि के दौरान शेष चार एयू<sup>67</sup> का कोई निरीक्षण नहीं किया गया। इस संबंध में लेखा विभाग/आरडब्ल्यूएफ ने बताया कि निरीक्षण नहीं किया गया था क्योंकि निरीक्षण कार्यक्रम तैयार नहीं किया गया था

<sup>67</sup> 1) जोनल मुख्यालय लेखा/हबली, 2) निर्माण लेखा/बेंगलुरु छावनी, 3) वर्कशॉप अकाउंट्स/हबली और 4) रेल व्हील फैक्ट्री अकाउंट्स, येलहंका

जबकि शेष एयू ने निरीक्षण न करने के कारण स्टाफ की कमी को उत्तरदायी ठहराया था।

- दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में, जबकि बकाया निरीक्षणों पर डेटा उपलब्ध नहीं था, एयू द्वारा 523 निरीक्षण किए गए थे जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है:

**तालिका 4.14: 2020-21 से 2022-23 के दौरान दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में किए गए निरीक्षण**

लेखा इकाई	2020-21	2021-22	2022-23	कुल
बिलासपुर मंडल	0	30	48	78
निर्माण, नागपुर	0	12	24	36
रायपुर मंडल	23	48	46	117
वैगन रिपेयर शॉप, रायपुर	1	2	13	16
अंचल मुख्यालय लेखा/बीएसपी	17	120	139	276
<b>कुल</b>	<b>41</b>	<b>212</b>	<b>270</b>	<b>523</b>

स्रोत: एयू के निरीक्षण अनुभाग के अभिलेख

जैसा कि तालिका से देखा जा सकता है, रायपुर मंडल को छोड़कर प्रत्येक एयू में निरीक्षणों की संख्या में वृद्धि की प्रवृत्ति दिखाई गई है, जहां यह कहा गया था कि वर्ष 2022-23 के दौरान दो निरीक्षणों की कमी थी। तथापि, चूंकि समीक्षा अवधि के दौरान लेखा विभाग/राज्य विद्युत नियंत्रण आयोग द्वारा निरीक्षण अनुसूची जारी नहीं की गई थी, इसलिए नियत निरीक्षणों की संख्या की तुलना में वास्तविक निष्पादन सुनिश्चित नहीं किया जा सका।

ए-1 के पैरा 1712 में प्रावधान है कि वर्ष के दौरान किए जाने वाले निरीक्षणों का एक कार्यक्रम वर्ष के प्रारंभ से पहले तैयार किया जाना चाहिए जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ सांविधिक लेखा परीक्षा के स्टाफ द्वारा किए जाने वाले निरीक्षणों का कार्यक्रम भी सम्मिलित है। निरीक्षण के कार्यक्रम में निरपवाद रूप से पिछले वर्ष के दौरान स्थापित नए कार्यालयों को सम्मिलित किया जाना चाहिए; ऐसे कार्यालयों की सूची लेखापरीक्षा को प्रस्तुत की जानी चाहिए।

2020-21 से 2022-23 की अवधि के अभिलेख की समीक्षा से पता चला कि:

- चयनित एयू में से, दक्षिण पश्चिम रेलवे के केवल डिवीजनल एकाउंट्स/हुबली (यूबीएल) एवं डिवीजनल एकाउंट्स/बेंगलुरु (एसबीसी) ने लेखापरीक्षा विभाग के

निरीक्षण कार्यक्रम को ध्यान में रखते हुए अपना निरीक्षण कार्यक्रम तैयार किया।

- उत्तर पश्चिम रेलवे के सभी एयू एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे (एसबीसी एवं यूबीएल) के दो एयू ने निरीक्षण के कार्यक्रम को तैयार करते समय सभी नए स्थापित कार्यालयों को ध्यान में रखा था।
- ए-1 के पैरा 1706 के अनुसार, प्रत्येक रेल प्रशासन द्वारा जांच की जाने वाली मदों एवं जांच की सीमा दर्शाने वाली एक विस्तृत जांच सूची तैयार की जानी चाहिए एवं मार्गदर्शन के लिए निरीक्षण मैनुअल में सम्मिलित की जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, ए-1 के पैरा 1715 में यह प्रावधान है कि किसी कार्यालय का निरीक्षण करने की कार्यवाही करने से पहले, निरीक्षण दल को लेखा कार्यालय के प्रत्येक अनुभाग से अनुभागीय अधिकारी द्वारा हस्ताक्षरित एक ज्ञापन प्राप्त करना चाहिए, जिसमें मौके पर विशेष ध्यान देने या जांच की आवश्यकता होती है एवं किसी कार्य के बकाये या उचंत लेखाओं में किसी बकाया मद के निपटान में लंबे विलंब के मामलों का भी उल्लेख करना चाहिए। निरीक्षण के दौरान, पार्टी को उन बिंदुओं के निपटान के लिए कार्यकारी से जानकारी या टिप्पणी प्राप्त करनी चाहिए।

2020-21 से 2022-23 की अवधि के अभिलेख की समीक्षा से पता चला कि:

- केवल दक्षिण पश्चिम रेलवे ने निरीक्षण के दौरान देखी जाने वाली वस्तुओं की सूची तैयार की।
- उत्तर पश्चिम रेलवे एवं दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में, संबंधित निरीक्षण दलों ने वरिष्ठ अनुभाग अधिकारी द्वारा हस्ताक्षरित मौके पर विशेष ध्यान देने या परीक्षा की आवश्यकता वाले बिंदुओं का ज्ञापन प्राप्त नहीं किया था।
- उत्तर पश्चिम रेलवे (डिवीजन एकाउंट्स/जोधपुर को छोड़कर) एवं दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के चयनित एयू ने पिछले निरीक्षण नोटों में जारी की गई टिप्पणियों पर बिंदुओं के निपटान के लिए कार्यकारी की टिप्पणियों को नहीं लिया।
- केवल दक्षिण पश्चिम रेलवे के निरीक्षण दलों ने निपटान के लिए बकाया लेखाओं/लेखा परीक्षा निरीक्षण रिपोर्टों एवं लेखा परीक्षा नोट्स आदि की जांच की।

लेखापरीक्षा बिन्दुओं को स्वीकार किया गया एवं उत्तर पश्चिम रेलवे के तीन एयू द्वारा भविष्य के अनुपालन के लिए नोट किया गया<sup>68</sup>। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे से उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था।

निरीक्षणों के संचालन के संबंध में कोडल प्रावधानों का पालन न करना खराब लेखा नियंत्रण को दर्शाता है एवं इसके परिणामस्वरूप बार-बार एक ही प्रकृति की अनियमितताएं होती हैं।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणी पर कोई टिप्पणी नहीं दी।

**अनुशंसा : रेलवे प्रशासन निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार कार्यकारी कार्यालयों का निरीक्षण सुनिश्चित करे।**

#### 4.11.11 रजिस्ट्रों का रखरखाव

नियंत्रण रजिस्ट्रों का रखरखाव आंतरिक नियंत्रण संरचना का एक महत्वपूर्ण तत्व है। 19 चयनित एयू में कुछ मुख्य नियंत्रण रजिस्ट्रों के रखरखाव की स्थिति नीचे दी गई तालिका में दिखाई गई है:

तालिका 4.15: चयनित एयू में नियंत्रण रजिस्ट्रों का रखरखाव

क्रम संख्या	रजिस्टर का नाम	विशेषज्ञ	टिप्पणियां
1.	आपतिजनक मद	ए-1 का पैरा नंबर 854	6 एयू में रखरखाव नहीं किया जाता है <sup>69</sup>
2.	गंभीर अनियमितता	ए-1 का पैरा नंबर 861	10 एयू में रखरखाव नहीं किया गया <sup>70</sup>
3.	स्केल चेक रजिस्टर	ए-1 का पैरा नंबर 1407	6 एयू में रखरखाव नहीं किया जाता है <sup>71</sup>
4.	संवर्ग रजिस्टर	ए-1 का पैरा नंबर 1319	6 एयू में रखरखाव नहीं किया जाता है <sup>72</sup>

<sup>68</sup> जोधपुर मंडल, वर्कशॉप एंड स्टोर्स जोधपुर और कंस्ट्रक्शन यूनिट जयपुर

<sup>69</sup> एनडब्ल्यूआर- 2 अर्थात् एनडब्ल्यूआर मुख्यालय और कार्यशाला और स्टोर अजमेर; एसईसीआर- 1 अर्थात् रायपुर मंडल और एसडब्ल्यूआर-3 अर्थात् हुबली मंडल , निर्माण बेंगलुरु छावनी, और कार्यशाला हुबली

<sup>70</sup> एनडब्ल्यूआर- 4 अर्थात् एनडब्ल्यूआर मुख्यालय, जयपुर मंडल, वर्कशॉप एंड स्टोर्स, अजमेर और कंस्ट्रक्शन जयपुर; एसईसीआर- 1 यानी रायपुर मंडल और एसडब्ल्यूआर- 5 अर्थात् एसबीसी मंडल, हुबली मंडल, कंस्ट्रक्शन एसबीसी, वर्कशॉप एंड स्टोर्स हुबली और आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके

<sup>71</sup> एसडब्ल्यूआर के सभी छह एयू

<sup>72</sup> एसडब्ल्यूआर के सभी छह एयू

क्रम संख्या	रजिस्टर का नाम	विशेषज्ञ	टिप्पणियां
5.	निषिद्ध सूची	ए-1 का पैरा नंबर 850	8 एयू में रखरखाव नहीं किया गया <sup>73</sup>
6.	पेंशन चेक रजिस्टर	ए-1 का पैरा नंबर 1035 एवं पैरा नंबर 1046	1 एयू में रखरखाव नहीं किया गया <sup>74</sup>
7.	वर्क्स रजिस्टर	पैरा नंबर 1473 ई	सभी चयनित एयू में बनाए रखा गया

2020-21 से 2022-23 की अवधि के अभिलेख की समीक्षा से पता चला कि उत्तर पश्चिम रेलवे में, स्केल चेक रजिस्टर की एआईएमएस में वेतन बिलों के साथ तुलना करते हुए, यह पाया गया कि पांच<sup>75</sup> एयू में, वेतन का भुगतान चल रहे पदों के अनुसार किया जा रहा था, जबकि स्वीकृत पदों की संख्या स्केल चेक रजिस्टर में शून्य के रूप में दिखाई गई थी।

हालांकि छठे केंद्रीय वेतन आयोग की अनुशंसा के अंतर्गत 'अनुभाग अधिकारी (लेखा)' के पद को समाप्त कर दिया गया था<sup>76</sup>, लेकिन मुख्यालय लेखा, जयपुर के स्केल चेक रजिस्टर में 31 मार्च 2023 को इसका संचालन जारी है।

ए-1 के पैरा 863 के अनुसार, सितंबर एवं मार्च के लिए लेखाओं की समाप्ति पर छह महीने एवं उससे अधिक समय से बकाया सभी आपत्तियों का अर्धवार्षिक विवरण क्रमशः 20 जून एवं 20 दिसंबर तक फॉर्म ए 863 में तैयार किया जाना चाहिए। वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी द्वारा विवरण की सावधानीपूर्वक जांच की जानी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इसके अंतर्गत निहित अनुदेशों के अनुसार आपत्ति (कोई अनुमान नहीं, अनुमान से अधिक एवं विविध मदों के अंतर्गत समूहीकृत) को हटाने के लिए त्वरित एवं उपयुक्त कार्रवाई की जा रही है।

<sup>73</sup> एनडब्ल्यूआर-3 अर्थात् वर्कशॉप एंड स्टोर्स अजमेर, कंस्ट्रक्शन जयपुर और कंस्ट्रक्शन जोधपुर; एसईसीआर-1 अर्थात् रायपुर मंडल और एसडब्ल्यूआर-4 अर्थात् रायपुर प्रभाग और एसडब्ल्यूआर-4 अर्थात् रायपुर प्रभाग हुबली मंडल, कंस्ट्रक्शन एसबीसी, वर्कशॉप एंड स्टोर्स हुबली और आरडब्ल्यूएफ/

<sup>74</sup> एसईसीआर मुख्यालय

<sup>75</sup> एनडब्ल्यूआर मुख्यालय, जोधपुर मंडल, कार्यशाला और स्टोर जोधपुर, निर्माण इकाई जयपुर और निर्माण इकाई जोधपुर

<sup>76</sup> आरबी पत्र संख्या पीसी-वी/98/1/11/23(पीटी) दिनांक 14-07-2011

लेखापरीक्षा ने पाया कि **अनुलग्नक - 4.4** में सूचीबद्ध उत्तर पश्चिम रेलवे की 33 परियोजनाओं के संबंध में जहां स्वीकृत अनुमान पहले ही पार हो चुके थे, जयपुर की निर्माण लेखा इकाई ने आपतिजनक आइटम रजिस्टर में प्रविष्टि किए बिना नियमित तरीके से बिल पारित करना जारी रखा। यदि लेखा कार्यालय द्वारा आपति उठाई गई होती एवं पूर्वोक्त कोडल प्रावधान के अनुसार अनुपालन की मांग की गई होती, तो बिलों का आगे पारित नहीं किया जाता एवं संशोधित अनुमान की स्वीकृति छह महीने के भीतर देनी होती।

उपर्युक्त उदाहरणों से पता चलता है कि निर्धारित नियंत्रण रजिस्ट्रों का रखरखाव न करना कोडल प्रावधानों का उल्लंघन है एवं अनियमित भुगतान का जोखिम है। रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणी पर कोई टिप्पणी नहीं दी।

**अनुशंसा : रेलवे लेखाओं को कोडल प्रावधान के अनुसार विभिन्न नियंत्रण रजिस्ट्रों का रखरखाव सुनिश्चित करना चाहिए।**

#### 4.11.12 लेखापरीक्षा उत्पादों में निहित मुद्दों पर निष्क्रियता/विलंबित कार्रवाई

एफ-1 के पैरा 917 में प्रावधान है कि लेखा परीक्षा अधिकारी द्वारा सभी लेखा परीक्षा आपतियों एवं टिप्पणियों पर तुरंत ध्यान दिया जाना चाहिए। लेखा अधिकारी को सामान्यतः प्रधान निदेशक (लेखापरीक्षा) द्वारा ध्यान में लाई गई त्रुटियों एवं अनियमितताओं पर वही कार्रवाई करनी चाहिए जो वह तब करेगा जब वे उसके अपने संगठन में की गई आंतरिक जांच के दौरान पाई गई हों।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

- उत्तर पश्चिम रेलवे मुख्यालय लेखा इकाई ने लेखा परीक्षा विभाग से प्राप्त आपतियों के लिए रजिस्टर नहीं रखा। इस प्रकार, लेखा परीक्षा उत्पादों की उचित निगरानी एवं शीघ्र निपटान सुनिश्चित नहीं किया गया था। तथापि, तीनों क्षेत्रीय रेलवे की अन्य चयनित इकाइयों में रजिस्टर रखा जा रहा था।
- उत्तर पश्चिम रेलवे एवं दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में, 2020-21 से 2022-23 की अवधि के दौरान क्रमशः 10 एवं 20 ड्राफ्ट पैराग्राफ (डीपी) जारी किए गए थे। उत्तर जल संसाधन के सभी डीपी के मामले में 42 दिनों से 337 दिनों के विलंब के साथ लेखा विभाग से उत्तर प्राप्त हुआ था। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के संबंध में, जबकि एक डीपी का उत्तर निर्धारित अवधि के भीतर प्राप्त हुआ

था, 16 डीपी के मामले में 11 दिनों से 599 दिनों की देरी हुई एवं 2022-23 में जारी तीन डीपी का उत्तर अभी तक प्राप्त होना बाकी था (अप्रैल 2024)।

- डीपी को उत्तर प्रस्तुत करने में विलंब की पुष्टि करते हुए, उत्तर पश्चिम रेलवे प्रशासन ने बताया कि मुख्य कारण कार्यकारी कार्यालयों से उत्तर प्राप्त होने में विलंब एवं प्रक्रियाओं आदि में लगने वाला समय था।

परिवहन भत्ते का अनियमित भुगतान/वेतन वृद्धि, रेलवे क्वार्टरों के लाइसेंस शुल्क की कम वसूली, छुट्टी खाते की अनियमितताएं, नकदी असावधानी का गलत लेखा, पानी के शुल्क की कम वसूली आदि जैसी विसंगतियों को लेखापरीक्षा द्वारा बार-बार इंगित किया जा रहा था। लेखापरीक्षा आपत्तियों के समय पर निपटान के माध्यम से इसी प्रकार की अनियमितताओं की पुनरावृत्ति से बचा जा सकता था।

रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2024) कि उत्तर पश्चिम रेलवे के संबंध में, लेखापरीक्षा आपत्तियों के लिए रजिस्टर रखा जा रहा है। लेखापरीक्षा आपत्तियों के उत्तर प्रस्तुत करने में विलंब संबंधित कार्यकारी विभागों से उत्तर विलंब से प्राप्त होने के कारण यदा-कदा होता है। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा आपत्तियों की निगरानी प्रधान वित्तीय सलाहकार (पीएफए) स्तर पर की जाती है। अनियमित/अधिक भुगतान के मामलों को कम करने के लिए आंतरिक जांच तंत्र को एवं सुदृढ़ बनाया जा रहा है। लेखापरीक्षा पैराओं को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जा रहा है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा आपत्तियों के लिए रजिस्टर रखने का प्रमाण न तो फील्ड लेखापरीक्षा के दौरान उपलब्ध था एवं न ही उत्तर के साथ प्रस्तुत किया गया था।

**अनुशंसा: एफए एवं सीएओ को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि लेखापरीक्षा पैरा पर तुरंत ध्यान दिया जाए।**

#### 4.12 निष्कर्ष

बजट संकलन के लिए निर्धारित विनियमों का अनुपालन मिश्रित था। जबकि सभी जोनों में निर्धारित जांच की गई थी, वित्त सहमति प्राप्त करने में विफलता, अग्राह्य रोके गए कार्यों के लिए प्रावधान, अथवा संशोधित अनुमान स्तर पर भारी अधिक/बचत कोडल प्रावधानों को लागू करने में विफलता को दर्शाती है। सभी तीन जोनों में बजटीय नियंत्रण कमजोर था जिसके परिणामस्वरूप निधियों की आवश्यकताओं का अनुचित मूल्यांकन, निधियों का अन्यत्र उपयोग, संस्वीकृति से अधिक व्यय, अंतिम तिमाही में व्यय की जल्दबाजी आदि हुई। जांच किए गए क्षेत्रों में, क्षेत्रीय रेलें लेखांकन अंतरों को पूरा करने के लिए कोडल प्रावधानों को लागू करने में विफल रहीं।



## **अध्याय 5**

**भारतीय रेलवे में कारखाना  
निर्माण उच्चतम लेखाओं की  
लेखापरीक्षा**



## अध्याय 5

# भारतीय रेलवे में कारखाना निर्माण उचंत लेखाओं की लेखापरीक्षा

### 5.1 भूमिका

भारतीय रेलवे (भारतीय रेल) के 16 क्षेत्रों में 80 रेलवे कारखाने हैं, जिनमें 42 यांत्रिकी रोलिंग स्टॉक कारखाने, चार विद्युतीय कारखाने, छह इंजीनियरिंग कारखाने, नौ सिग्नलिंग कारखाने, एक कपड़ा कारखाना, तीन पुल कारखाने, पांच मुद्रणालय और 10 अन्य कारखाने शामिल हैं। भारतीय रेलवे एक वाणिज्यिक इकाई के रूप में काम करता है, जहाँ इसके कारखानों में होने वाली लागत, रेलवे संचालन में अनुरक्षण और उत्पादन लागत दोनों को सीधे प्रभावित करती है। कारखानों में किसी भी तरह का अधिक खर्च परिचालन लागत को बढ़ा सकता है, जिससे लाभ में कमी आ सकती है। कारखाने के व्यय को प्रभावी ढंग से प्रबंधित करने के लिए, एक उचंत शीर्ष लेखा<sup>77</sup> आवश्यक है, जो सभी संबंधित व्ययों को एकत्रित करने और उनका विश्लेषण करने का काम करता है, जिससे अक्षमताओं और लागत में कमी के संभावित क्षेत्रों की पहचान करने में मदद मिलती है।

रोलिंग स्टॉक की मरम्मत और जीर्णोद्धार से संबंधित सभी व्यय कारखानों द्वारा बनाए गए पूंजी (मांग संख्या 16) के तहत कारखाना निर्माण उचंत (डब्ल्यूएमएस) लेखा<sup>78</sup> (योजना शीर्ष 7200) नामक उचंत लेखाओं के माध्यम से किए जाते हैं। यह लेखा रेलवे और अन्य विभागों के लिए रेलवे कारखानों में किए गए कार्यों-चाहे पूंजी या राजस्व से संबंधित - श्रम, सामग्री और ओवरहेड/लागत शुल्क के खर्चों को समायोजित करता है। वर्तमान में, डब्ल्यूएमएस लेखाओं को लघु शीर्ष 101 के तहत, मांग संख्या 85, प्रमुख शीर्ष 5002/5003 और उप-प्रमुख शीर्ष 03 के अंतर्गत प्रबंधित किया जाता है। सभी कारखानों के लिए अपने संबंधित डब्ल्यूएमएस लेखाओं को बनाए रखना और उनका अनुरक्षण करना आवश्यक होता है।

<sup>77</sup> कुछ मध्यस्थ/समायोजन शीर्ष हैं जो सरकारी लेखाओं में प्राप्तियों और भुगतानों के लेन-देन को दर्शाने के लिए संचालित किए जाते हैं जिन्हें उनकी प्रकृति के बारे में जानकारी के अभाव या किसी अन्य कारण से अंतिम लेखा शीर्ष में दर्ज नहीं किया जा सकता है।

<sup>78</sup> आईआरआरएससी का पैरा 754

कारखानों में किए जाने वाले कार्यों के व्यय को पूरा करने के लिए आवश्यक निधि अनुदान की मांग में प्रस्तावित की जाती है, जिसे सरकार बजट अनुदान (बीजी) के माध्यम से स्वीकृति देती है। अंतिम अनुदान (एफजी) वित्तीय वर्ष की समाप्ति से पहले रेलवे बोर्ड द्वारा अंतिम रूप से स्वीकृत की गई राशि है। मरम्मत और विनिर्माण लागतों जैसे कच्चे माल, श्रम और ओवरहेड्स की लागत को पूरा करने के लिए आवश्यक निधि 'कारखाना निर्माण उचंत - डेबिट' शीर्ष के तहत प्रदान की जाती है। इन निधियों के उपयोग में कोई कमी या बजट अनुदान से अधिक डेबिट, कार्य योजना में अशुद्धि/बजट में त्रुटियों को इंगित करता है। आगामी वर्ष में पूरा करने के लिए नियोजित कार्यों के लिए अनुमानित व्यय को 'कारखाना निर्माण उचंत - क्रेडिट' शीर्षक के तहत बजट में शामिल किया जाता है। इस बजटीय क्रेडिट की प्राप्ति एक प्रमुख निष्पादक संकेतक के रूप में कार्य करती है, जो अपने लक्ष्यों को पूरा करने में कारखाने की दक्षता को दर्शाती है। एफजी में उल्लिखित अनुमानित क्रेडिट प्राप्त करना कार्य योजना के इष्टतम निष्पादन को दर्शाता है।

डब्ल्यूएमएस डेबिट में व्यय, श्रम, सामग्री और अन्य शुल्कों के प्रति कारखाने के वास्तविक व्यय को दर्शाता है, जबकि डब्ल्यूएमएस क्रेडिट में व्यय, डब्ल्यूएमएस से आउटटर्न से पूर्ण कार्यों की लागत को दर्शाता है।

वित्त वर्ष 2022-23 के दौरान भारतीय रेल के सभी 80 कारखानों में डब्ल्यूएमएस लेखाओं के लिए अंतिम अनुदान और व्यय, निधि उपयोग के सार के साथ, नीचे दी गई तालिका में दिए गए हैं:

तालिका 5.1: डब्ल्यूएमएस लेखाओं के लिए निधि का उपयोग

(₹ करोड़ में)

डब्ल्यूएमएस अंतिम अनुदान		डब्ल्यूएमएस खर्च		एफजी की तुलना में अतिरिक्त(+)/बचत(-)	
डेबिट	क्रेडिट	डेबिट	क्रेडिट	निधि का उपयोग (डेबिट)	बजट प्राप्ति (क्रेडिट)
15,764.10	15,611.42	15,216.23	15,032.99	-547.87 (-3.48 %)	-578.43 (-3.71 %)

स्त्रोत : सभी क्षेत्रों का बजट डेटा

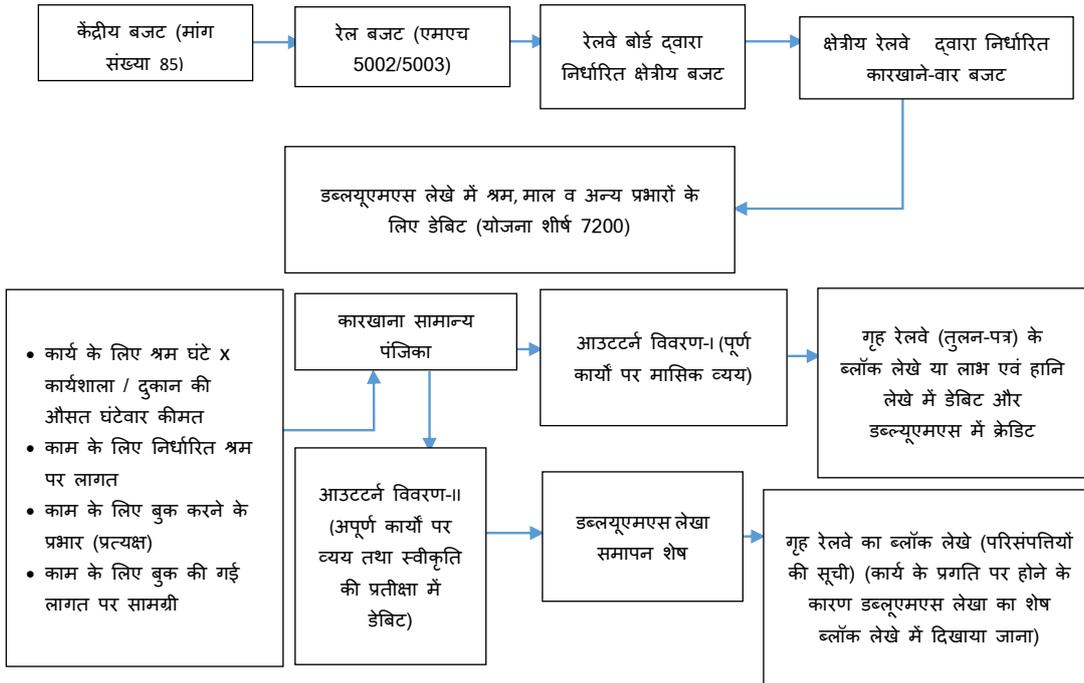
वर्ष के अंत में, डबल्यूएमएस लेखाओं के अंतिम अनुदान डेबिट के मुकाबले 3.48 प्रतिशत की बचत हुई तथा अंतिम अनुदान क्रेडिट के मुकाबले 3.71 प्रतिशत की बचत हुई।

### 5.1.1 कारखाना निर्माण उचंत लेखा

कारखाने के संबद्ध लेखा कार्यालय रोलिंग स्टॉक के निर्माण और अनुरक्षण से संबंधित व्यय को डबल्यूएमएस लेखा में जमा करके अंतिम लेखा शीर्षों में डेबिट करता है ताकि व्यय को स्वीकृत किया जा सके। दूसरी ओर, भंडार विभाग, अन्य गृह विभाग, अन्य रेलवे तथा अन्य सरकारी विभागों की ओर से किए गए कार्यों के लिए व्यय को कार्य की मांग करने वाले संबंधित पक्षों के लेखाओं में स्थानांतरित कर दिया जाता है। सार्वजनिक निकायों, निजी संस्थाओं, व्यक्तियों या रेलवे कर्मचारियों की ओर से किए गए कार्यों के लिए व्यय उनसे वसूल किए जा सकते हैं। ये हस्तांतरण या वसूली संबंधित कार्यों के पूरा होने या वितरण के बाद ही संसाधित किए जाते हैं। जब तक विनिर्माण या अनुरक्षण की गतिविधियाँ समाप्त नहीं हो जाती हैं, तब तक कच्चे माल, श्रम और ओवरहेड्स<sup>79</sup> के खर्चों को अस्थायी रूप से एक उचंत लेखा शीर्ष के तहत रखा जाता है और एक बार काम वितरित या पूरा हो जाने पर स्वीकृत किया जाता है।

<sup>79</sup> ओवरहेड्स अप्रत्यक्ष व्यय होते हैं जिन्हें किसी विशिष्ट कार्य या कार्य के लिए आवंटित नहीं किया जा सकता।

चार्ट 5.1: डबल्यूएमएस लेखा प्रवाह चार्ट



डबल्यूएमएस लेखा के लिए लेखांकन प्रविष्टियों का प्रवाह नीचे दिखाया गया है:

परिसंपत्ति से संबंधित कार्यों (पूँजी) पर व्यय को स्वीकृति देने के लिए डबल्यूएमएस लेखा में जमा करने में देरी से परिसंपत्ति निर्माण में देरी हो सकती है, जिससे भारतीय रेलवे की अर्जन क्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है। इसी प्रकार, राजस्व कार्यों के लिए व्यय को स्वीकृति देने में देरी से परिचालन दक्षता<sup>80</sup> में बाधा आ सकती है।

प्रत्येक प्रमुख कारखाने का नेतृत्व एक मुख्य कारखाना प्रबंधक द्वारा किया जाता है, जिसकी सहायता के लिए उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर, उप मुख्य विद्युत इंजीनियर, कारखाना कार्मिक अधिकारी, कारखाना लेखा अधिकारी या उप मुख्य लेखा अधिकारी और अन्य अधिकारी होते हैं। कारखानों के प्रभारी, वरिष्ठ अनुभाग इंजीनियर यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार हैं कि व्यय को संबंधित कार्य

<sup>80</sup> राजस्व कार्यों पर व्यय के आउटटर्न के लिए डबल्यूएमएस लेखे में जमा करने में देरी, राजस्व कार्यों अर्थात् रोलिंग स्टॉक के पीओएच आदि के पूरा होने में देरी के कारण हो सकती है। इससे कारखाने में रोलिंग स्टॉक के रखने का समय बढ़ता है, साथ ही ऐसे रोलिंग स्टॉक के संचालन के लिए अनुपलब्धता होने से परिचालन दक्षता प्रभावित होती है।

आदेशों में उचित रूप से दर्ज किया गया है। इस बीच, कारखाना लेखा अधिकारी या उप मुख्य लेखा अधिकारी को डबल्यूएमएस लेखा तैयार करने का काम सौंपा गया है।

क्षेत्रीय स्तर पर, प्रधान वित्तीय सलाहकार के अधीन वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी, डबल्यूएमएस लेखा के समापन शेष को संवर्ग लेखा और क्षेत्रीय रेलवे के तुलन-पत्र से जोड़ने के लिए जिम्मेदार होते हैं।

रेलवे बोर्ड स्तर पर, सदस्य वित्त, लेखांकन और वित्तीय गतिविधियों की देखरेख करता है, जिसमें डबल्यूएमएस लेखा से संबंधित गतिविधियां भी शामिल हैं।

## 5.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

यह लेखापरीक्षा आकलन करने के लिए की गई थी कि क्या:

- रेलवे कारखाने में डबल्यूएमएस लेखा का संबद्ध सहायक अभिलेखाओं के साथ अनुरक्षण किया जा रहा था; और
- अनुरक्षित डबल्यूएमएस लेखा सटीक और पूर्ण थी।

## 5.3 लेखापरीक्षा मानदंड

इस लेखापरीक्षा के मानदंड भारतीय रेलवे रोलिंग स्टॉक कोड (आईआरआरएससी), लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड में निहित प्रासंगिक नियमों और प्रावधानों तथा रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय रेलवे (जेडआर) द्वारा इस विषय पर समय-समय पर जारी दिशा-निर्देशों/आदेशों से प्राप्त किए गए थे।

## 5.4 लेखापरीक्षा पद्धति

लेखापरीक्षा पद्धति में क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय और कारखानों के अभिलेखाओं की जांच शामिल थी।

### 5.5 पूर्व लेखापरीक्षा विस्तार

डबल्यूएमएस लेखा 'भारतीय रेल में उचंत शेषों की समीक्षा' का एक हिस्सा था और इसे सीएजी की 2015 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 15 (रेलवे वित्त) के पैरा 3.3.3.5 के रूप में शामिल किया गया। पैरा पर कार्रवाई नोट में, रेल मंत्रालय ने कहा (अप्रैल 2018) कि सभी इकाइयों को शेष राशि को कम करने और यह सुनिश्चित करने का निर्देश दिया गया है कि भविष्य में डबल्यूएमएस लेखा के तहत शेष राशि में वृद्धि न हो। हालाँकि, 31 मार्च 2014 तक कारखानों के लिए डबल्यूएमएस लेखा शेष ₹643.72 करोड़ था जो 31 मार्च 2023 तक बढ़कर ₹728.62 करोड़ हो गया।

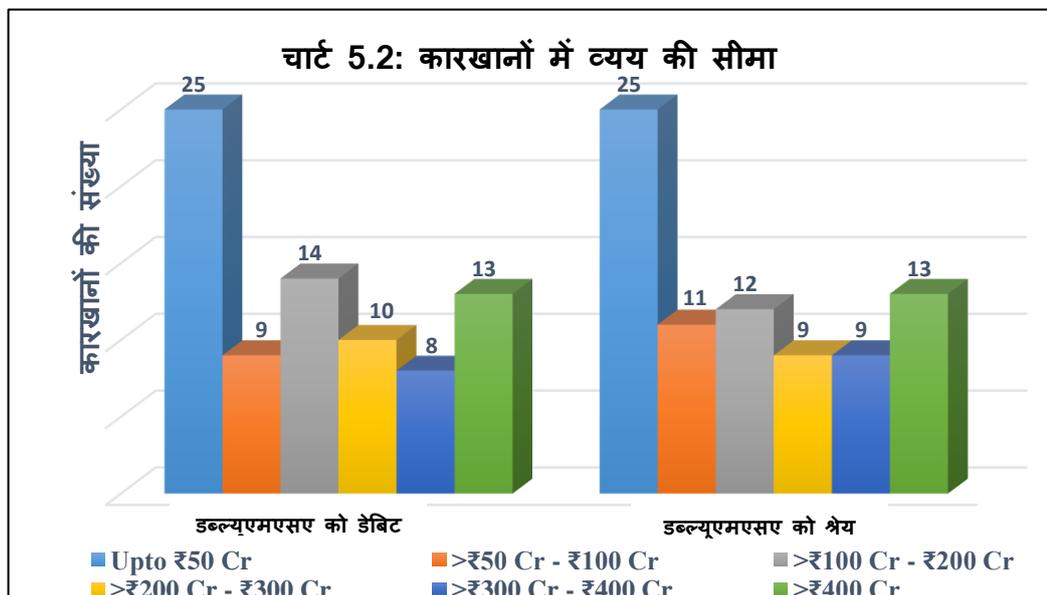
### 5.6 लेखापरीक्षा का दायरा और नमूना आकार

वर्तमान लेखापरीक्षा में अप्रैल 2022 से मार्च 2023 तक की अवधि को शामिल किया गया है, जिसमें भारतीय रेल के सभी 80 कारखानों के लिए डबल्यूएमएस लेखाओं और संबंधित अभिलेखाओं की जांच पर ध्यान केंद्रित किया गया है। विभिन्न क्षेत्रों में एंट्री और एक्ज़िट कॉन्फ्रेंस आयोजित किए गए और प्रतिवेदन को अंतिम रूप देते समय क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन और रेलवे मंत्रालय के उत्तरों को ध्यान में रखा गया है।

इस लेखापरीक्षा में शामिल कुल व्यय डबल्यूएमएस लेखा में ₹ 15,216.23 करोड़ का डेबिट और ₹ 15,032.99 करोड़ का क्रेडिट था। डबल्यूएमएस लेखा में कारखाने-वार डेबिट पूर्वी रेलवे के वस्त्र कारखाने, हावड़ा में ₹ 1.77 करोड़ से लेकर दक्षिण पूर्वी रेलवे के खड़गपुर कारखाने में ₹ 873.05 करोड़ तक था। पूर्वी रेलवे के वस्त्र कारखाने, हावड़ा में डबल्यूएमएस लेखा में क्रेडिट केवल ₹ 5,000/- था जबकि पूर्वी रेलवे के अंतर्गत लिलुआ कारखाना में सबसे अधिक क्रेडिट ₹ 871.40 करोड़ था।

इस लेखापरीक्षा में शामिल कारखानों का विवरण, साथ ही निधि आबंटन और उपयोग का विवरण *अनुलग्नक-5.1* में दिया गया है।

पश्चिम रेलवे के लोअर परेल स्थित सवारी डिब्बा मरम्मत कारखानों ने डबल्यूएमएस लेखा में दर्ज व्यय के आंकड़े प्रस्तुत नहीं किए। शेष 79 कारखानों के व्यय का सार निम्नलिखित चार्ट में दर्शाया गया है।



## लेखापरीक्षा निष्कर्ष

### 5.7 डबल्यूएमएस लेखा के संबद्ध सहायक अभिलेखाओं का अनुरक्षण

#### 5.7.1 संबद्ध सहायक अभिलेखाओं के साथ कारखाना निर्माण उचंत लेखा तैयार करना

प्रत्येक कार्य आदेश से संबंधित माह के लिए श्रम, भंडार और लागत प्रभारों के लिए कुल डेबिटों का सार तैयार किया जाना चाहिए और उन्हें संबंधित कार्य आदेशों के अंतर्गत, दुकान दर दुकान, कारखाना सामान्य पंजिका (डबल्यूजीआर)<sup>81</sup> में दर्ज किया जाना चाहिए, जो डबल्यूएमएस लेखा की एक विस्तृत सहायक पंजिका है।

प्रत्येक कारखाने के लिए डबल्यूएमएस लेखा से संबंधित लेन-देन के लिए निर्धारित प्रपत्र (एम.769) में चालू लेखा<sup>82</sup> मासिक रूप से तैयार किया जाना चाहिए। इस लेखा में फॉर्म में दिए गए शीर्षकों के अंतर्गत माह के लिए डबल्यूएमएस लेखा में कुल डेबिट और क्रेडिट तथा आरंभिक और समापन शेष राशि दर्शाई जानी चाहिए।

<sup>81</sup> आईआरआरएससी का पैरा 755

<sup>82</sup> आईआरआरएससी का पैरा 769

माह के लिए डबल्यूएमएस लेखा से संबंधित सभी लेन-देन का सार दिखाने के लिए यह चालू लेखा आवश्यक है।

रेलवे कारखानों में किए जाने वाले कार्यों के लिए विस्तृत अनुमान<sup>83</sup> तैयार किए जाने चाहिए: (क) पूंजी/विकास निधि (डीएफ)/मूल्यहास आरक्षित निधि(डीआरएफ) के लिए पूर्णतः या आंशिक रूप से प्रभार्य सभी कार्य और विशेष प्रकृति के कार्य जैसे रोलिंग स्टॉक के विशेष जीर्णोद्धार, भले ही वे साधारण राजस्व के लिए प्रभार्य हों, (ख) बाहरी लोगों, अन्य रेलवे और अन्य सरकारी विभागों या मंत्रालयों के लिए किए जाने वाले कार्य, (ग) कारखानों के डोमेन ज्ञान आधार पर उद्योग को परामर्श।

कार्य पूरा होने की सूचना मिलने पर, कार्य पंजिका<sup>84</sup> को बनाए रखने वाले लिपिक को निर्धारित प्रपत्र में एक समापन प्रतिवेदन<sup>85</sup> तैयार करना चाहिए और निर्धारित जांचों का अनुपालन सुनिश्चित करना चाहिए। समापन प्रतिवेदन स्वीकृत<sup>86</sup> अनुमान से अधिक व्यय, यदि कोई हो, को स्वीकृति<sup>87</sup> देने के लिए सक्षम प्राधिकारी को प्रस्तुत<sup>88</sup> की जानी चाहिए। कारखाने के संबंधित लेखा कार्यालय को यह देखना चाहिए कि स्वीकृत अनुमान से अधिक व्यय वाली समापन प्रतिवेदन अतिरिक्त व्यय को स्वीकृति देने के लिए सक्षम प्राधिकारी से विधिवत रूप से स्वीकृत होकर वापस आ जाए।

उपर्युक्त वर्णित डबल्यूएमएस लेखा के संबद्ध सहायक अभिलेखाओं का अनुरक्षण न करने से अंतिम लेखा शीर्षों में व्यय का गलत आवंटन होगा तथा कारखाने में

<sup>83</sup> आईआरआरएससी का पैरा 701

<sup>84</sup> कार्य रजिस्टर व्यय का एक सामूहिक रिकॉर्ड है, जिसे इस प्रकार बनाया गया है: (i) अनुमानों के संदर्भ में कार्यों पर व्यय को नियंत्रित करने के लिए, प्रत्येक कार्य पर किए गए व्यय और कार्य के लिए अनुमान में किए गए विस्तृत प्रावधान के बीच तुलना की सुविधा प्रदान करके; (ii) कार्य के लिए बजट आवंटन और महीने के अंत तक वास्तविक व्यय के बीच तुलना की सुविधा प्रदान करके बजटीय नियंत्रण को प्रभावित करने के लिए; और (iii) किसी भी भौतिक संशोधन को देखने में सक्षम बनाने के लिए।

<sup>85</sup> आईआरआरएससी का पैरा 781

<sup>86</sup> आईआरआरएससी का पैरा 782

<sup>87</sup> पीएचओडी, सीएचओडी, पीसीएमई, सीडब्ल्यूई, सीडब्ल्यूएम को क्रम संख्या 3 के तहत दी गई प्रत्यायोजित शक्तियों के अनुसार भागकार्य मामले :ए-, भारतीय रेल मॉडल शक्तियों की अनुसूची 2018 के अतिरिक्त अनुमानों को स्वीकृति

<sup>88</sup> आईआरआरएससी का पैरा 783

प्रत्येक गतिविधि का लागत आंकलन त्रुटिपूर्ण होगा। जबकि डबल्यूएमएस लेखा के सभी संबद्ध सहायक अभिलेखाओं की लेखापरीक्षा में जांच की गई, दो सहायक अभिलेखाओं अर्थात् डबल्यूजीआर तथा आउटटर्न विवरण को विस्तृत जांच के लिए चुना गया, जिसके परिणामों पर क्रमशः पैरा 5.7.1.1 तथा 5.7.1.2 में चर्चा की गई है। अन्य अभिलेखाओं के संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- 80 कारखानों में से केवल पांच<sup>89</sup> (6.25 प्रतिशत) सभी सहायक अभिलेखाओं के साथ डबल्यूएमएस लेखाओं का अनुरक्षण ठीक से किया जा रहा था।
- दो कारखानों (उ. रे. के एसएस/जीजेडबी और पीपी/एसएसबी) में, डबल्यूएमएस चालू लेखा तैयार नहीं किया गया।
- चार कारखानों<sup>90</sup> में, जमा कार्यों, पूंजी/डीएफ/डीआरएफ के लिए प्रभार्य कार्यों और विशेष प्रकृति के कार्यों के लिए विस्तृत अनुमान तैयार नहीं किए गए। परिणामस्वरूप, लेखापरीक्षा यह जांच नहीं कर सकी कि क्या अनुमान कारखाना लेखा अधिकारी द्वारा जांचे गए और सक्षम प्राधिकारी द्वारा स्वीकृत किए गए थे।
- जमा कार्यों, पूंजी, डीएफ, डीआरएफ के लिए प्रभार्य कार्यों और विशेष प्रकृति के कार्यों को करने के बावजूद, 36 कारखानों<sup>91</sup> ने समापन प्रतिवेदन और समापन प्रतिवेदन की पंजिका दोनों ही तैयार नहीं किए थे। समापन प्रतिवेदन तैयार न करने के कारण, वास्तविक व्यय को न तो मात्राबद्ध किया जा सका, न ही अतिरिक्त व्यय, यदि कोई हो, का आकलन करने के लिए स्वीकृत अनुमान के साथ तुलना की जा सकी।

<sup>89</sup> उ.रे. (आर एंड डबल्यू/सीबी; बीडबल्यू/सीबी; डबल्यूएस/जेयूडीडबल्यू; डबल्यूएस/केएलके) और द.पू.म.रे. (डबल्यूआरएस/आर)

<sup>90</sup> उ.पू.रे. (एसडबल्यूएस/जीकेपी, बीडबल्यूएस/जीकेपी); द.म.रे. (सीपीओएच/आरवाईपीएस) और प.रे. (पीआरटीएन)

<sup>91</sup> म.रे. (एसएनपीडी, ईडबल्यूएस/एमएमआर, टीएमडबल्यू/एनके); पू.रे. (एलएलएच, केपीए, बीजीबी); ईसीआर (एमडबल्यूएस/एसपीजे, सीआरडबल्यू/एचआरटी, पीडी/डीडीयू); ईसीओआर (सीआरडबल्यू/एमसीएस), उ.रे. (सीएवं एस/एमवी, बीडबल्यूएस/जेआरसी); उ.पू.रे. (एमडबल्यूएस/जीकेपी, एसडबल्यूएस/जीकेपी, बीडबल्यूएस/जीकेपी); एनएफआर (डीबीडबल्यूएस, पीएनओ, बीएनजीएन, एनबीक्यू); उ.प.रे. (एआईआई लोको, एआईआई सीएवं डबल्यू, जेयू, बीकेएन); द.रे. (एलडबल्यू/पीईआर, सीडबल्यू/पीईआर, इलेक्ट/पीईआर, ईडबल्यूएस/एजेजे, एसएवं टी/पीईआर, एमपीएस/आरपीएम, टीएवं पी/जीओसी, एसएवं टी/पीटीजे); द.पू.रे. (केजीपी); एसडबल्यूआर (यूबीएलएस, एमवाईएसएस) और प.रे. (पीआरटीएन, बीवीपी)

### 5.7.1.1 कारखाना सामान्य पंजिका का अनुरक्षण

कारखाना सामान्य पंजिका (डबल्यूजीआर) डबल्यूएमएस लेखा की विस्तृत सहायक पंजिका है। प्रत्येक कार्य आदेश से संबंधित माह के लिए श्रम, भंडार और लागत पर लगने वाले शुल्क के लिए कुल डेबिट को डबल्यूजीआर<sup>92</sup> में संबंधित कार्य आदेशों के तहत, दुकान दर दुकान, संक्षेप में दर्ज किया जाना चाहिए। कारखाने का संबद्ध लेखा कार्यालय डबल्यूजीआर के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है, कारखाना और क्षेत्रीय दोनों स्तरों पर लेखा अधिकारी द्वारा इसकी उचित देखभाल सुनिश्चित करने के लिए निरीक्षण प्रदान किया जाता है।

क्षेत्रीय रेलवे में डबल्यूजीआर की विस्तृत जांच से निम्नलिखित बातें सामने आईं:

- केवल 14 कारखानों (17.5 प्रतिशत) में पैरा 755 भारतीय रेलआरएससी के प्रावधानों के अनुसार डबल्यूजीआर<sup>93</sup> का अनुरक्षण किया जा रहा था।
- 34 (42.5 प्रतिशत) कारखानों में डबल्यूजीआर का अनुरक्षण बिल्कुल भी नहीं किया गया। इनमें से दो <sup>94</sup>कारखानों में, लेखापरीक्षा ने डबल्यूएमएस लेखाओं में जमा में कोई अनियमितता नहीं देखी। हालांकि, शेष 32 कारखानों में, डबल्यूजीआर तैयार न करने के परिणामस्वरूप डबल्यूएमएस लेखाओं में ₹ 2,734.63 करोड़ का क्रेडिट हुआ और बाद में अनुमान के आधार पर लाभ एवं हानि लेखा और तुलन-पत्र में डेबिट किया गया, बजाय कि वास्तविक व्यय के आधार पर जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है।

<sup>92</sup> आईआरआरएससी का पैरा 755

<sup>93</sup> उ.रे. (आर एंड डबल्यू/सीबी, बीडबल्यू/सीबी, डबल्यूएस/जेयूडीडबल्यू, डबल्यूएस/केएलके); उ.पू.रे. (एमडबल्यूएस/आईजेडएन); द.पू.म.रे. (प.रे.एस/आर); द.प.रे. (एमवाईएसएस); प.रे. (पीएल, एमएक्स, पीआरटीएन, इंजी/एसबीआई, एसआईजी/एसबीआई, डीएचडी, बीवीपी)

<sup>94</sup> (1) पू.म.रे. का पीडी डीडीयू/ ₹ 124.78 करोड़ के क्रेडिट के साथ और (2) उ .रे. का पीपी एसएसबी/₹ 13.82 करोड़ के क्रेडिट के साथ वास्तविक आधार पर किया गया।

तालिका 5.2: डबल्यूजीआर न बना होने के कारण अनुमानों के आधार पर डबल्यूएमएस लेखा में क्रेडिट

क्र. सं.	जोन	कारखाना	डबल्यूएमएस लेखा में क्रेडिट (₹ करोड़ में)	टिप्पणी
1.	म.रे.	एस एवं टी/बी वाई	30.56	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
2.	म.रे.	एम पी एस/बी वाई	23.36	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
3.	पू.रे.	बी जी बी	27.38	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
4.	पू.रे.	पी पी/एच डबल्यू एच	20.38	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
5.	पू.रे.	एम एस डबल्यू /एच डबल्यू एच	21.86	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
6.	पू.रे.	सी एफ /एच डबल्यू एच	0.0005	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
7.	उ.म.रे	आर एस के /एस एल टी आई	93.70	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
8.	उ.म.रे	सी एस पी/ पी आर वाई जे	77.20	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
9.	उ.पू.रे.	बी डबल्यू एस/ जी के पी	35.06	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
10.	उ.पू.रे.	एस डबल्यू एस/ जी के पी	87.05	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
11.	उ.पू.रे.	डी बी डबल्यू एस	133.24	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
12.	उ.पू.रे.	पी एन ओ	10.18	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
13.	उ.पू.रे.	बी एन जी एन	19.79	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
14.	उ.पू.रे.	एन बी क्यू	358.52	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
15.	उ.पू.रे.	टी डी एच	4.77	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
16.	द.म.रे.	डबल्यू डबल्यू एस/आर वाई पी एस	326.19	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया

अध्याय 5 - भारतीय रेलवे में कारखाना निर्माण उचत लेखाओं की लेखापरीक्षा

क्र. सं.	जोन	कारखाना	डबल्यूएमएस लेखा में क्रेडिट (₹ करोड़ में)	टिप्पणी
17.	द.म.रे.	सी आर एस/ टी पी टी वाई	200.00	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
18.	द.म.रे.	डबल्यू एवं एस/ एल जी डी	340.21	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
19.	द.म.रे.	आर बी के/ वाई जी	12.76	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
20.	द.म.रे.	एस एवं टी/ एम एफ टी	23.26	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
21.	द.म.रे.	पी एवं एस /एस टी	14.25	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
22.	द.म.रे.	ई डबल्यू एस/एल जी डी	3.82	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
23.	द.म.रे.	एफ बी डबल्यू पी/एम एल वाई	6.80	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
24.	द.म.रे.	एल ओ एफ पी/एस सी	17.53	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
25.	द.म.रे.	सी पी ओ एच/आर वाई पी एस	100.99	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
26.	द.पू.रे.	ई डबल्यू एस/एस आई एन आई	31.91	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
27.	द.रे.	ई डबल्यू एस /ए जे जे	35.25	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
28.	द.रे.	एस एवं पी/ पी ई आर	3.56	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
29.	द.रे.	एम पी एस/आर पी एम	5.55	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
30.	द.रे.	टी एवं पी /जी ओ सी	1.83	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
31.	प.म.रे.	डबल्यू आर एल/ के ओ टी ए	354.61	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
32.	प.म.रे.	सी आर डबल्यू एस/बी पी एल	313.06	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
कुल-योग (18 कारखाने )			1,876.73	डबल्यूजीआर तैयार नहीं किया गया
कुल-योग (14 कारखाने)			857.90	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
महा योग (32 कारखाने)			2,734.63	

स्त्रोत: कारखानों के अभिलेख

- 30 (37.50 प्रतिशत) कारखानों<sup>95</sup> में, हालांकि डबल्यूजीआर का अनुरक्षण किया गया, परंतु इसे आईआरआरएससी में निर्धारित निर्धारित फॉर्म (एम 755) में तैयार नहीं किया गया।
- जेएमपी/ईआर में, डबल्यूएमएस लेखा में कुल क्रेडिट ₹ 815 करोड़ था, जिसमें से केवल तत्कालीन मांग संख्या 5/सार सी के तहत ₹ 13.07 करोड़ की राशि संशोधित लागत प्रणाली<sup>96</sup> पर आधारित थी। इस प्रकार, डबल्यूजीआर को असंगत रूप से तैयार करने के कारण, डबल्यूएमएस लेखा में ₹ 801.93 करोड़<sup>97</sup> का क्रेडिट और बाद में लाभ एवं हानि लेखा और तुलन-पत्र में डेबिट वास्तविक व्यय के बजाय अनुमान पर आधारित थे।
- द.प.रे. के हुबली कारखाने में, हालांकि यांत्रिक दुकान का व्यय डबल्यूजीआर में दर्ज किया गया, विद्युत दुकान का व्यय डबल्यूजीआर में शामिल नहीं किया गया। इसके परिणामस्वरूप कारखाने में किए गए कार्यों में लागत का अनुचित आकलन हुआ।
- डबल्यूजीआर को तैयार किए बिना तैयार किया गया आउटटर्न विवरण केवल उत्पाद का आउटटर्न था, न कि आईआरआरएससी के पैरा 758 के अनुसार तैयार किया जाने वाला आउटटर्न विवरण।

<sup>95</sup> म.रे. (सी एंड डबल्यू/एमटीएन, एसएनपीडी, सीडबल्यूएम/पीआर, केडबल्यूवी, ईडबल्यूएस/एमएमआर, ईएलडबल्यू/बीएसएल, ईएमडबल्यू/एनके); पू.रे. (एलएलएच, केपीए); पू.म.रे. (एमडबल्यू/एसपीजे, म.रे.डबल्यू/एचआरटी); ईसीओआर (म.रे.डबल्यू/एमसीएस); उ.रे. (सी एंड एस/एएमवी, डबल्यूएस/एसआर., बीडबल्यूएस/जेआरसी, एसएस/जीजेडबी); उ.म.रे. (डबल्यूएस/जेएचएसडबल्यू); उ.पू.रे. (एमडबल्यूएस/जीकेपी); उ.प.रे. (एआईआई लोको, एआईआई सी एंड डबल्यू, जेयू, बीकेएन); द.रे. (एलडबल्यू/पीईआर., सीडबल्यू/पीईआर., इलेक्ट/पीईआर., मैके/जीओसी, इलेक्ट/जीओसी, एस एंड टी/पीटीजे); द.म.रे. (केजीपी) और द.पू.म.रे. (एमआईबी/एनजीपी)

<sup>96</sup> आईआरआरएससी के पैरा 627 के अनुसार, संशोधित लागत प्रणाली पहले से ही विद्युतीय और डीजल लोको कारखानों में लागू है। मांग संख्या 5 प्रेरक शक्ति यानी विद्युतीय और डीजल लोको की मरम्मत और अनुरक्षण के लिए है।

<sup>97</sup> ₹ 815 करोड़ - ₹ 13.07 करोड़

### 5.7.1.2 आउटटर्न विवरण का अनुरक्षण

आईआरआरएससी के पैरा 758 के अनुसार, आउटटर्न विवरण महीने के लिए कुल दोहरे कार्यों का संक्षिप्त विवरण है, जिसे दो भागों में तैयार किया जाता है, जिसमें सभी कार्य आदेश दिखाए जाते हैं, चाहे वे प्रगति में हों या कारखानों में पूरे हो चुके हों। आउटटर्न विवरण- भाग I महीने के दौरान समायोज्य सभी व्ययों (प्रत्येक कार्य को आदेश के अनुसार अलग-अलग) का लेखा है। कारखानों में किए गए कुल व्यय को संबंधित लेखा शीर्षों में वसूल करने के उद्देश्य से यह विवरण आवश्यक है। आउटटर्न विवरण- भाग II प्रगति पर और पूर्ण किए गए कार्यों पर परिव्यय दर्शाता है जिसके लिए संबंधित इकाई से स्वीकृति प्राप्त की जानी है। आउटटर्न विवरण का उपयोग डेबिट बढ़ाने और वसूली का प्रबंधन करने के लिए किया जाता है।

आउटटर्न विवरण के अभिलेखाओं की विस्तृत जांच से पता चला कि:

- केवल छह कारखानों<sup>98</sup> (7.5 प्रतिशत) ने इसे निर्धारित फॉर्म में और दो भागों में तैयार किया।
- 18 कारखानों (22.50 प्रतिशत) ने आउटटर्न विवरण तैयार ही नहीं किए। इनमें से केवल दो कारखानों<sup>99</sup> में ₹ 138.60 करोड़ का वास्तविक व्यय डबल्यूएमएस लेखा में जमा किया गया। शेष 16 कारखानों में, डबल्यूएमएस लेखा में ₹ 1,729.49 करोड़ का क्रेडिट और उसके बाद लाभ एवं हानि लेखा और तुलन-पत्र में डेबिट वास्तविक के बजाय अनुमान पर आधारित था जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है:

<sup>98</sup> उ.रे. (आर एंड डबल्यू/सीबी, बीडबल्यू/सीबी, डबल्यूएस/जेयूडीडबल्यू, डबल्यूएस/केएलके); द.पू.म.रे. (डबल्यूआरएस/आर); और द.प.रे. (एमवायएसएस)

<sup>99</sup> पू.म.रे. का पीडी/डीडीयू जिसमें ₹ 124.78 करोड़ का क्रेडिट है और (2) उ.रे. का पीपी/एसएसबी। वास्तविक रूप से ₹ 13.82 करोड़ का क्रेडिट किया गया

तालिका 5.3: आउटटर्न विवरण तैयार न होने के कारण अनुमानों के आधार पर डबल्यूएमएस लेखा में क्रेडिट

क्र. सं.	जोन	कारखाना	डबल्यूएमएस लेखा में क्रेडिट (₹करोड़ में)	टिप्पणी
1.	म.रे.	टी एम डबल्यू/ एन के	69.66	आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
2.	म.रे.	एस एवं टी/ बी वाई	30.56	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
3.	पू.रे.	जे एम पी	801.93	आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
4	पू.रे.	बी जी बी	27.38	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
5.	पू.रे.	पी पी/एच डबल्यू एच	20.38	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
6.	पू.रे.	एम एस डबल्यू /एच डबल्यू एच	21.86	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
7.	पू.रे.	सी एफ/ एच डबल्यू एच	0.0005	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
8.	उ.म.रे.	सी एस पी/पी आर वाई जे	77.20	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
9.	उ.पू.रे.	बी डबल्यू एस/जी के पी	35.06	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
10.	उ.पू.रे.	एस डबल्यू एस/ जी के पी	87.05	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
11.	उ.सी.रे.	एन बी क्यू	358.52	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
12.	उ.सी.रे.	डी बी डबल्यू एस	133.24	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
13.	उ.सी.रे.	पी एन ओ	10.18	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
14.	उ.सी.रे.	बी एन जी एन	19.79	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया

क्र. सं.	जोन	कारखाना	डबल्यूएम एस लेखा में क्रेडिट (₹करोड़ में)	टिप्पणी
15.	उ.सी.रे.	टी डी एच	4.77	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
16.	द.पू.रे.	ई डबल्यू एस /एस आई एन आई	31.91	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
उप-योग (2 कारखाने )			871.59	आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
उप-योग (14 कारखाने)			857.90	डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार नहीं किया गया
महायोग (16 कारखाने)			1,729.49	

स्रोत: कारखाने के अभिलेख

- 56 कारखानों<sup>100</sup> (70 प्रतिशत) ने निर्धारित प्रपत्र में विवरण तैयार नहीं किए।

उपर्युक्त तालिका 5.2 और 5.3 से यह देखा गया है कि डबल्यूजीआर और/या आउटटर्न विवरण का अनुरक्षण न किए जाने के कारण, 34 कारखानों में डबल्यूएमएस लेखा में ₹ 3,606.22 करोड़ का क्रेडिट वास्तविक पर नहीं बल्कि अनुमान पर आधारित था। परिणामस्वरूप, लाभ एवं हानि लेखा और तुलन-पत्र में डेबिट अनुमान के आधार पर किया गया जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है:

<sup>100</sup> म.रे. (सी एवं डबल्यू/एमटीएन, एसएनपीडी, सीडबल्यूएम/पीआर, केडबल्यूवी, ईडबल्यूएस/एमएमआर, ईएलडबल्यू/बीएसएल, एमपीएस/बीवाई); पू.रे.(एलएलएच, केपीए); पू.म.रे. (एमडबल्यू/एसपीजे, सीआरडबल्यू/एचआरटी); ईसीओआर (सीआरडबल्यू/एमसीएस), उ.रे. (सी एवं डबल्यू/एमवी, डबल्यूएस/एसआर, बीडबल्यूएस/जेआरसी, एसएस/जीजेडबी); उ.म.रे. (डबल्यूएस/जेएचएसडबल्यू, आरएसके/एसएलटीआई); उ.पू.रे. (एमडबल्यूएस/जीकेपी, एमडबल्यूएस/आईजेडएन); उ.प.रे. (एआईआई लोको, एआईआई सी एवं डबल्यू, जेयू, बीकेएन); द.रे. (एलडबल्यू/पीईआर, सीडबल्यू/पीईआर, इलेक्ट/पीईआर, ईडबल्यूएस/एजेजे, एस एवं टी/पीईआर, एमपीएस/आरपीएम, मैके/जीओसी, इलेक्ट/जीओसी, टी एवं पी/जीओसी, एस एवं टी/पीटीजे); द.म.रे. (डबल्यूडबल्यूएस/आरवाईपीएस, सीआरएस/टीपीटीवाई, डबल्यू एवं एस/एलजीडी, आरबीके/वाईजी, एस एवं टी/एमएफटी, पी एवं एस/एससी, ईडबल्यूएस/एलजीडी, एफबीडबल्यूपी/एमएलवाई, एलओएफपी/एससी, सीपीओएच/आरवाईपीएस); द.म.रे. (केजीपी); द.पू.म.रे.(एमआईबी/एनजीपी); द.पू.रे.(यूबीएलएस); प.रे. (पीएल, एमएक्स, पीआरटीएन, इंजी/एसबीआई, एसआईजी/एसबीआई, डीएचडी, बीवीपी) और द.म.रे. (डबल्यूआरएस/कोटा, सीआरडबल्यूएस/बीपीएल

तालिका 5.4: अनुमान के आधार पर डबल्यूएमएस लेखा में क्रेडिट का सार

विवरण	कारखानों की सं.	डबल्यूएमएस लेखा में क्रेडिट (₹ करोड़ में )
डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण का अनुरक्षण नहीं किया गया	14	857.90
केवल डबल्यूजीआर का अनुरक्षण नहीं किया गया	18	1,876.73
केवल आउटटर्न विवरण का अनुरक्षण नहीं किया गया	2	871.59
<b>कुल योग</b>	<b>34</b>	<b>3,606.22</b>

अनुमान के अनुसार यह ऋण 2022-23 के दौरान डबल्यूएमएस लेखा में कुल सकल ऋणों का 23.54 प्रतिशत है, जो ₹ 15,318.86 करोड़<sup>101</sup> रुपये है।

इन बातों की ओर ध्यान दिलाए जाने पर, मध्य रेलवे प्रशासन ने डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण के बारे में लेखापरीक्षा अभियुक्तियों से सहमति जताई (मई 2024) और कहा कि कारखाना लेखा प्रबंधन प्रणाली (डबल्यू ए एम एस) मॉड्यूल के माध्यम से आई आर आर एस सी के अनुसार डबल्यूजीआर और आउटटर्न विवरण तैयार करने के लिए इस मामले को रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (सी आर आई एस) के साथ उठाया जाएगा। सभी इकाइयों को आउटटर्न विवरण के अनुसार अंतिम शीर्षों में व्यय दर्ज करने का निर्देश दिया गया। समापन प्रतिवेदन के संबंध में, यह कहा गया कि ई डबल्यू एस/एम एम आर में, सभी व्यय सामग्री की अंतिम आपूर्ति के बाद कार्य आदेशों पर समायोजित किए गए, और अंतिम प्रमाण पत्र समापन प्रतिवेदन के रूप में दिया गया।

म.रे. का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि दो कारखानों (एसएनपीडी, टीएमडबल्यू/एनके) में पूर्णता रिपोर्ट तैयार नहीं की गई थी। कार्य पूरा होने के बाद ईडबल्यूएस/एमएमआर

<sup>101</sup> यह डबल्यूएमएस लेखे में सकल क्रेडिट है जिसमें योजना शीर्ष 72 के अलावा अन्य योजना शीर्षों के लिए आवंटित निधि से कारखानों द्वारा किए गए कार्यों पर व्यय शामिल है और डबल्यूएमएस लेखे के माध्यम से भेजा गया है। तालिका 5.1 में बजट आंकड़ों के अनुसार व्यय शुद्ध व्यय है, जिसमें केवल योजना शीर्ष 72 के तहत आवंटन और व्यय का लेखा-जोखा है।

में तैयार किया गया अंतिम प्रमाण पत्र आईआरआरएससी में निर्धारित पूर्णता रिपोर्ट प्रारूप के अनुसार नहीं था।

पू.रे., पू.म.रे., द.प.रे, उ.प.रे, प.म.रे., द.रे. और प.रे. के संबंध में लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार करते हुए, रेल मंत्रालय ने कहा (अगस्त 2024) कि आईआरआरएससी के प्रावधानों के अनुसार डब्ल्यूजीआर और अन्य संबद्ध और सहायक रिकॉर्ड की तैयारी लेखापरीक्षा अनुशंसा के अनुसार चल रही थी। द.प.रे. के यूबीएलएस में, पूर्ण हो चुके कार्यों और प्रगति पर चल रहे कार्यों के लिए प्रत्येक माह के लिए डब्ल्यूजीआर के अनुसार सार तैयार किया गया था। प.रे. के पीआरटीएन में विस्तृत अनुमान तैयार नहीं किया गया था, क्योंकि बाहरी पार्टियों के कार्यों के बिल समझौते के अनुसार बनाए गए थे।

उपरोक्त तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि द.प.रे. के यूबीएलएस में डब्ल्यूजीआर के अनुसार सार में बिजली की दुकानों का व्यय शामिल नहीं था। इसके अतिरिक्त, प.रे. के पीआरटीएन में बाहरी पक्षकारों के कार्यों के लिए विस्तृत अनुमान तैयार न करने से अनुचित लागत के अलावा अग्रिम जमा का गलत मूल्यांकन हो सकता है।

रेल मंत्रालय ने अन्य क्षेत्रीय रेलवे पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर टिप्पणी नहीं की।

### 5.8 डब्ल्यूएमएस लेखे की सटीकता और पूर्णता

कार्यों में प्रयुक्त संसाधन मुख्यतः श्रम और सामग्री हैं। श्रम, सामग्री और ऑन-कॉस्ट (ओवरहेड्स) के लिए शुल्क डब्ल्यूएमएस लेखे में डेबिट किए जाते हैं। पूर्ण किये गये कार्यों की लागत रोलिंग स्टॉक के स्वामित्व के आधार पर, घरेलू या विदेशी रेलवे के अंतिम लेखा शीर्ष में जमा की जाती है। डब्ल्यूएमएस लेखे की जांच से उत्पन्न लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर लेखाओं की सटीकता, पूर्णता और सही और निष्पक्ष दृष्टिकोण के प्रतिबिंब का आकलन करने के लिए बाद के पैरा में चर्चा की गई है।

### 5.8.1 श्रम लागत का लेखांकन

महीने के दौरान श्रम के लिए किए गए सभी खर्च जैसे वेतन, ओवरटाइम, बोनस आदि डब्ल्यूएमएस में डेबिट किए जाते हैं। डब्ल्यूजीआर एक कार्य आदेश में खपत किए गए श्रम घंटे के लिए औसत प्रति घंटा दर के आधार पर तैयार किया जाता है। डब्ल्यूजीआर में, प्रत्यक्ष श्रम घंटों को उस विशेष माह<sup>102</sup> के श्रम भुगतान को दर्शाने के लिए मासिक रूप से गणना की गई औसत प्रति घंटा दर से गुणा किया जाता है। रेलवे वर्कशॉप में श्रमिकों का कार्य समय सप्ताह में 48 घंटे है, जो छह दिवसीय सप्ताह<sup>103</sup> में 8 घंटे के दिन के बराबर है।

रेलवे बोर्ड ने कारखानों के प्रोत्साहन बोनस और बोनस फैक्टर की प्रति घंटा दरों को संशोधित करते हुए (अगस्त<sup>104</sup> 2019) इसके कार्यान्वयन के लिए बायोमेट्रिक उपस्थिति को अनिवार्य कर दिया। इसके अलावा, इनसेंटिव दुकानों<sup>105</sup> के लिए ओवरटाइम भुगतान की अनुमति नहीं थी।

श्रम भुगतान डब्ल्यूएमएस लेखे में डेबिट का एक महत्वपूर्ण हिस्सा है। 2022-23 के दौरान, श्रम भुगतान ₹ 7,013.60 करोड़ था, जो ₹ 15,652.15 करोड़<sup>106</sup> के कुल सकल डेबिट का 44.81 प्रतिशत था। सभी कारखानों में श्रम लागत डब्ल्यूएमएस लेखे में कुल डेबिट का 8.50 प्रतिशत से लेकर 99.03 प्रतिशत<sup>107</sup> तक थी। कारखानों में कुल डेबिट में श्रम के प्रतिशत का प्रसार नीचे दी गई तालिका में दिखाया गया है:

<sup>102</sup> आईआरएससी के पैरा 615, 616 और अनुलग्नक 7.1

<sup>103</sup> आईआरएससी का पैरा 302

<sup>104</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2018/एम(डब्ल्यू)/814/59 दिनांक 09.08.2019 (आरबीई संख्या 131/2019)

<sup>105</sup> आईआरएससी का पैरा 325

<sup>106</sup> यह डब्ल्यूएमएस लेखे का सकल डेबिट है, जिसमें योजना शीर्ष 72 के अलावा अन्य योजना शीर्षों के लिए आवंटित निधि से कारखानों द्वारा किए गए कार्यों पर व्यय शामिल है, तथा इसे डब्ल्यूएमएस के माध्यम से भेजा जाता है। तालिका 5.1 में बजट आंकड़ों के प्रति व्यय शुद्ध व्यय है, जिसमें केवल योजना शीर्ष 72 के अंतर्गत आबंटन और व्यय को शामिल किया गया है।

<sup>107</sup> उमरे के सीएसपी/पीआरवाईजे और पूरे के पीपी/एचडब्ल्यूएच क्रमशः

तालिका 5.5: कारखानों में डब्ल्यूएमएस लेखे में कुल डेबिट में श्रम लागत के प्रतिशत का प्रसार

प्रतिशत प्रसार	शामिल कारखानों की संख्या	शामिल कारखानों का प्रतिशत
20% तक	3	4%
>20% - 30%	10	13%
>30% - 40%	11	14%
>40% - 50%	21	26%
>50% - 60%	21	26%
>60% - 70%	5	6%
>70%	9	11%

16 क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित तथ्य सामने आए:

#### 5.8.1.1 श्रम के लिए औसत प्रति घंटा दर की गणना

- 37 कारखानों<sup>108</sup> ने आईआरआरएससी के पैरा 616 के प्रावधान के अनुसार उसी महीने के आंकड़ों के आधार पर औसत प्रति घंटा दर की गणना की।
- 32 कारखानों<sup>109</sup> में, औसत प्रति घंटा दर की गणना उसी महीने के आंकड़ों के आधार पर मासिक रूप से नहीं की गई थी, जैसा कि पूर्वोक्त में अपेक्षित

<sup>108</sup> मरे (केडब्ल्यूवी, एस&टी/बीवाई, ईएलडब्ल्यू/बीएसएल, टीएमडब्ल्यू/एनके, एमपीएस/बीवाई), पूरे (एलएलएच), पूमरे (सीआरडब्ल्यू/एचआरटी, पीडी/डीडीयू), उरे (एसएस/जीजेडबी), उपूरे (एमडब्ल्यूएस/जीकेपी, एमडब्ल्यूएस/आईजेडएन), पूसीरे (डीबीडब्ल्यूएस, पीएनओ, बीएनजीएन, एनबीक्यू, टीडीएच), उपरे (एआईआई लोको, एआईआई सी&डब्ल्यू, जेयू), दरे (एलडब्ल्यू/पीईआर, सीडब्ल्यू/पीईआर, ईलेक/पीईआर, एमईसीएच/जीओसी, ईएलईसी/जीओसी, एस&टी/पीटीजे), दमरे (डब्ल्यू एंड एस/एलजीडी, एस&टी/एमएफटी, पी एंड एस/एससी, एलओएफपी/एससी, सीपीओएच/आरवाईपीएस), दपूमरे (डब्ल्यूआरएस/आर), परे (पीएल, एमएक्स, पीआरटीएन, इंजीनियरिंग/एसबीआई, एसआईजी/एसबीआई), पमरे (सीआरडब्ल्यूएस/बीपीएल)

<sup>109</sup> मरे (4- सी एंड डब्ल्यू/एमटीएन, एसएनपीडी, सीडब्ल्यूएम/पीआर, ईडब्ल्यूएस/एमएमआर); पूरे (4- केपीए, बीजीबी, एमएसडब्ल्यू/एचडब्ल्यूएच, सीएफ/एचडब्ल्यूएच); पूमरे (1- एमडब्ल्यू/एसपीजे); पूतरे (1- सीआरडब्ल्यू/एमसीएस); उरे (6- सी एंड एस/एमवी, डब्ल्यूएस/एसआर, बीडब्ल्यूएस/जेआरसी, डब्ल्यूएस/जेयूडीडब्ल्यू, डब्ल्यूएस/केएलके, पीपी/एसएसबी); उमरे (1-डब्ल्यूएस/जेएचएसडब्ल्यू); उपरे (1-बीकेएन); दरे (3- एस एंड टी/पीईआर, एमपीएस/आरपीएम, ईडब्ल्यूएस/एजेजे); दमरे (4- डब्ल्यूडब्ल्यूएस/आरवाईपीएस, सीआरएस/टीपीटीवाई, ईडब्ल्यूएस/एलजीडी, एफबीडब्ल्यूपी/एमएलवाई); दपूरे (2- केजीपी, ईडब्ल्यूएस/एसआईएनआई); दपूमरे (1- एमआईबी/एनजीपी); दपरे (2- यूबीएलएस, एमवाईएसएस); परे (1-डीएचडी) और पमरे (1-डब्ल्यूआरएस/कोटा)

है। इनमें से सात<sup>110</sup> कारखानों में औसत प्रति घंटा दर त्रैमासिक रूप से निकाली गई। शेष 25 कारखानों में औसत प्रति घंटा दर की गणना के लिए प्रयुक्त विधि उपलब्ध नहीं कराई गई। औसत प्रति घंटा दर की त्रैमासिक गणना के कारण, पूरे के केपीए द्वारा डब्ल्यूएमएस लेखे में ₹ 19.62 करोड़ कम क्रेडिट किया गया, जिसके परिणामस्वरूप लाभ एवं हानि खाते में कम डेबिट हुआ। शेष 31 कारखानों में कोडल प्रावधान के गैर-अनुपालन का वित्तीय प्रभाव निर्धारित नहीं किया जा सका, क्योंकि डब्ल्यूएमएस लेखे के डेबिट पक्ष में वास्तविक श्रम भुगतान और डब्ल्यूएमएस लेखे में जमा श्रम प्रभार के बीच अंतर का विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया।

- शेष 11 कारखानों<sup>111</sup> में औसत प्रति घंटा दर की गणना के संबंध में जानकारी उपलब्ध नहीं थी।

#### 5.8.1.2 एक सप्ताह में कार्य घंटे

- 60 कारखानों<sup>112</sup> में, कुल काम के घंटे प्रति सप्ताह 48 घंटे थे।
- 16 कारखानों में, सप्ताह में कुल कार्य घंटे निर्धारित 48 घंटों से कम थे। इन कारखानों में कुल ₹ 1,833.07 करोड़ के श्रम भुगतान में से, प्रति

<sup>110</sup> मरे (2- सीडब्ल्यूएम/पीआर, ईडब्ल्यूएस/एमएमआर); पूरे (1- केपीए); पूतरे (1- एमडब्ल्यू/एसपीजे); पूतरे (1-सीआरडब्ल्यू/एमसीएस); दमरे (1-डब्ल्यूडब्ल्यूएस/आरवाईपीएस); दपूमरे (1- एमआईबी/एनजीपी)

<sup>111</sup> पूरे (जेएमपी, पीपी /एचडब्ल्यूएच); उरे (आर एंड डब्ल्यू / सीबी, बीडब्ल्यू / सीबी); उमरे (आरएसके/एसएलटीआई, सीएसपी/पीआरवाईजे); उपूरे (एसडब्ल्यूएस / जीकेपी, बीडब्ल्यूएस / जीकेपी); दरे (टी एंड पी / जीओसी); दमरे (आरबीके/वाईजी); परे (बीवीपी)

<sup>112</sup> मरे (सीएंडडब्ल्यू/एमटीएन, एसएनपीडी, सीडब्ल्यूएम/पीआर, केडब्ल्यूवी, ईडब्ल्यूएस/एमएमआर, एसएंडटी/बीवाई, ईएलडब्ल्यू/बीएसएल, टीएमडब्ल्यू/एनके), पूरे (बीजीबी), पूमरे (एमडब्ल्यू/एसपीजे, सीआरडब्ल्यू/एचआरटी), पूतरे (सीआरडब्ल्यू/एमसीएस), उरे (आर एंड डब्ल्यू/सीबी, बीडब्ल्यू/सीबी, बीडब्ल्यूएस/जेआरसी, डब्ल्यूएस/जेयूडीडब्ल्यू, डब्ल्यूएस/केएलके, एसएस/जीजेडबी), उमरे (डब्ल्यूएस/जेएचएसडब्ल्यू, आरएसके/एसएलटीआई, सीएसपी/पीआरवाईजे), उपूरे (एमडब्ल्यूएस/जीकेपी, एमडब्ल्यूएस/आईजेडएन), पूसीरे (डीबीडब्ल्यूएस, टीडीएच), उपरे (एआईआई लोको, एआईआई सी एंड डब्ल्यू, जेयू, बीकेएन), दरे (एलडब्ल्यू/पीईआर, सीडब्ल्यू/पीईआर, इलेक्/पीईआर, एस एंड टी/पीईआर, ईडब्ल्यूएस/एजेजे, एमईसीएच/जीओसी, टी एंड पी/जीओसी, एस एंड टी/पीटीजे), दमरे (डब्ल्यूडब्ल्यूएस/आरवाईपीएस, सीआरएस/टीपीटीवाई, डब्ल्यूएंडएस/एलजीडी, आरबीके/वाईजी, एसएंडटी/एमएफटी, पीएंडएस/एससी, ईडब्ल्यूएस/एलजीडी, एफबीडब्ल्यूपी/एमएलवाई, एलओएफपी/एससी, सीपीओएच/आरवाईपीएस), दपूरे (केजीपी), दपूमरे (एमआईबी/एनजीपी, डब्ल्यूआरएस/आर), दपरे (यूबीएलएस, एमवाईएसएस), परे (पीएल, एमएक्स, पीआरटीएन, ईएनजीजी/एसबीआई, एसआईजी/एसबीआई, डीएचडी), पमरे (डब्ल्यूआरएस/कोटा, सीआरडब्ल्यूएस/बीपीएल)

सप्ताह कम कार्य घंटों के परिणामस्वरूप 2022-23 के दौरान डब्ल्यूएमएस लेखे के साथ-साथ लाभ एवं हानि खाते<sup>113</sup> और बैलेंस शीट में ₹ 139.29 करोड़ का अतिरिक्त डेबिट हुआ, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है:

**तालिका 6: 2022-23 के दौरान श्रम के कम कार्य घंटों के कारण नुकसान**

क्रम सं	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना	पर्यवेक्षक सहित स्टाफ (कारीगर) की संख्या	औसत मजदूरी प्रति घंटा (₹ में)	कारखानों में एक सप्ताह में कुल कार्य घंटे	कम कार्य घंटों से हानि (₹) [(48-कॉलम 6) x कॉलम 5 x कॉलम 4 x 52]
1	2	3	4	5	6	7
1.	म.रे.	एमपीएस/बीवाई	156	481.26	44	1,56,15,924
2.	पू.रे.	एलएलएच	5341	358	42.5	54,68,54,308
3.	पू.रे.	केपीए	4879	328.87	46	16,68,73,900
4.	पू.रे.	जेएमपी	3976	482.68	45	29,93,85,166
5.	पू.रे.	पीपी/एचडब्ल्यूएच	187	483.37	46.5	70,50,435
6.	पू.रे.	एमएसडब्ल्यू/एचडब्ल्यूएच	110	325.27	45	55,81,633
7.	पू.रे.	सीएफ/एचडब्ल्यूएच	12	379	42.5	13,00,728
8.	पू.म.रे.	पीडी/डीडीयू	1084	273	45	4,61,65,392
9.	उ.रे.	सी एंड एस/एमवी	2837	232.5	45	10,28,97,990
10.	उ.रे.	डब्ल्यूएस/एसआर	949	187.3	45	2,77,28,641
11.	उ.रे.	पीपी/एसएसबी	1728	300	44	10,78,27,200
12.	पू.सी.रे.	पीएनओ	58	262.14	46	15,81,228
13.	पू.सी.रे.	बीएनजीएन	155	257	46	41,42,840
14.	पू.सी.रे.	एनबीक्यू	1619	326.07	46	5,49,02,362
15.	द.रे.	एमपीएस/आरपीएम	43	उपलब्ध नहीं	44	उपलब्ध नहीं
16.	द.पू.रे.	ईडब्ल्यूएस/एसआईएनआई	333	286.9	47	49,67,960
					<b>कुल</b>	<b>1,39,28,75,707</b>

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे के कारखानों के रिकॉर्ड

- शेष चार कारखानों<sup>114</sup> के संबंध में जानकारी उपलब्ध नहीं थी।

<sup>113</sup> अधिक/कम डेबिट अधिक/कम व्यय को दर्शाता है।

<sup>114</sup> उपरे (एसडब्ल्यूएस / जीकेपी, बीडब्ल्यूएस / जीकेपी); दरे (ईएलईसी/जीओसी); परे (बीवीपी)

### 5.8.1.3 गेट उपस्थिति

- गेट उपस्थिति किसी कारखाने में श्रमिकों की उपस्थिति का प्रारंभिक रिकॉर्ड है। भारतीय रेल कारखानों में कार्यरत श्रमिकों का भुगतान गेट- उपस्थिति<sup>115</sup> घंटों के आधार पर किया जाता है।
- 42 कारखानों<sup>116</sup> में, कुल उपलब्ध श्रमघंटों का मिलान सभी कार्य आदेशों के लिए बुक किए गए संचयी श्रमघंटों से किया गया।
- 24 कारखानों<sup>117</sup> में, कुल उपलब्ध श्रम-घंटे (गेट-अटेंडेंस घंटों के अनुसार) सभी कार्य आदेशों के लिए बुक किए गए संचयी श्रम-घंटों से 77.48 लाख श्रम-घंटा अधिक थे। इसके परिणामस्वरूप, उपलब्ध पर्याप्त श्रम-घंटों का उपयोग किए बिना ही लाभ-हानि खाते और बैलेंस शीट में ₹ 192.75 करोड़ का अतिरिक्त डेबिट हो गया।
- शेष 14 कारखानों<sup>118</sup> के संबंध में जानकारी उपलब्ध नहीं थी।

<sup>115</sup> आईआरआरएससी का पैरा 332

<sup>116</sup> मरे (7- सी एंड डब्ल्यू/एमटीएन, एसएनपीडी, केडब्ल्यूवी, ईडब्ल्यूएस/एमएमआर, एस एंड टी/बीवाई, ईएलडब्ल्यू/बीएसएल, टीएमडब्ल्यू/एनके), पूरे (4- एलएलएच, केपीए, जेएमपी, एमएसडब्ल्यू/एचडब्ल्यूएच), उरे (2-बीडब्ल्यूएस/जेआरसी, एसएस/जीजेडबी), उपूरे (2- एमडब्ल्यूएस/जीकेपी, एमडब्ल्यूएस/आईजेडएन), पूसीरे (2- पीएनओ, टीडीएच), उपरे (4- एआईआई लोको, एआईआई सीएंडडब्ल्यू, जेयू, बीकेएन), दरे (7-एलडब्ल्यू/पीईआर, सीडब्ल्यू/पीईआर, ईएलईसी/ पीईआर, ईडब्ल्यूएस/एजेजे, एसएंडटी/ पीईआर, एमपीएस/आरपीएम, एमईसीएच/जीओसी); दमरे (2- डब्ल्यूडब्ल्यूएस/आरवाईपीएस, पी एंड एस/एससी), दपूरे (2- केजीपी, ईडब्ल्यूएस/एसआईएनआई), दपूमरे (1- एमआईबी/एनजीपी), दपरे (1-एमवाईएसएस), परे (6- पीएल, एमएक्स, पीआरटीएन, ईएनजीजी/एसबीआई, एसआईजी/एसबीआई, डीएचडी), पमरे (2- डब्ल्यूआरएस/कोटा, सीआरडब्ल्यूएस/बीपीएल)

<sup>117</sup> मरे (1- एमपीएस/बीवाई); पूमरे (3- एमडब्ल्यूएस/एसपीजे, सीआरडब्ल्यूएस/एचआरटी, पीडी/डीडीयू); पूतरे (1- सीआरडब्ल्यूएस/एमसीएस); उरे (7- सीएंडएस/एमवी, आरएंडडब्ल्यू/सीबी, बीडब्ल्यू/सीबी, डब्ल्यूएस/एसएसआर, डब्ल्यूएस/जेयूडीडब्ल्यू, डब्ल्यूएस/केएलके, पीपी/एसएसबी); उमरे (1- डब्ल्यूएस/जेएचएसडब्ल्यू); पूसीरे (3- डीबीडब्ल्यूएस, बीएनजीएन, एनबीक्यू); दरे (1- एसएंडटी/पीटीजे); दमरे (5- सीआरएस/टीपीटीवाई, डब्ल्यूएंडएस/एलजीडी, एसएंडटी/एमएफटी, ईडब्ल्यूएस/एलजीडी, एफबीडब्ल्यूपी/एमएलवाई); दपूमरे (1- डब्ल्यूआरएस/आर) एवं दपरे (1- यूबीएलएस)

<sup>118</sup> म.रे (1-सीडब्ल्यूएम/पीआर); पू.रे (3-बीजीबी, पीपी/एचडब्ल्यूएच, सीएफ/एचडब्ल्यूएच); उ.म.रे (2- आरएसके/एसएलटीआई, सीएसपी/पीआरवाईजे); उपूरे (2- एसडब्ल्यूएस/जीकेपी, बीडब्ल्यूएस/जीकेपी); दरे (2- ईएलईसी/जीओसी, टी एंड पी/जीओसी); उमरे (3- आरबीके/वाईजी, एलओएफपी/एससी, सीपीओएच/आरवाईपीएस); परे (1- बीवीपी)

#### 5.8.1.4 एनपीएस में सरकार का योगदान

- आईआरआरएससी के पैरा 754 के अनुसार, रोलिंग स्टॉक के उत्पादन और रखरखाव के संबंध में कारखानों द्वारा किए गए सभी व्यय डब्ल्यूएमएस लेखे के माध्यम से किए जाते हैं। तदनुसार, एनपीएस में सरकारी अंशदान, जो कारखानों पर होने वाला व्यय है, को डब्ल्यूएमएस के माध्यम से दिया जाना चाहिए। भारतीय रेल के अगस्त 2011 के पत्र<sup>119</sup> में इस पर जोर दिया गया था। तथापि, 67 कारखानों<sup>120</sup> में ₹358.84 करोड़ तक एनपीएस का सरकारी अंशदान डब्ल्यूएमएस के माध्यम से रूट किए बिना सीधे अंतिम शीर्षों में बुक किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप किए गए कार्य की लागत में कमी आई।
- छह कारखानों<sup>121</sup> ने एनपीएस के सरकारी अंशदान को डब्ल्यूएमएस लेखे के माध्यम से भेजा था, जबकि शेष सात कारखानों के लिए सूचना उपलब्ध नहीं थी।

<sup>119</sup> संख्या 2008/एसी-11/21/19 दिनांक 04.08.2011

<sup>120</sup> मरे (9-सी&डब्ल्यू/एमटीएन, एसएनपीडी, सीडब्ल्यूएम/पीआर, केडब्ल्यूवी, ईडब्ल्यूएस/एमएमआर, एस&टी/बीवाई, ईएलडब्ल्यू/बीएसएल, टीएमडब्ल्यू/एनके, एमपीएस/बीवाई); पूरे (7- एलएलएच, केपीए, जेएमपी, बीजीबी, पीपी/एचडब्ल्यूएच, एमएसडब्ल्यू/एचडब्ल्यूएच, सीएफ/एचडब्ल्यूएच); पूमरे (2- एमडब्ल्यू/एसपीजे, सीआरडब्ल्यू/एचआरटी); पूतरे (1- सीआरडब्ल्यू/एमसीएस); उरे (7- सी एंड एस/एमवी, डब्ल्यूएस/एसआर, बीडब्ल्यूएस/जेआरसी, डब्ल्यूएस/जेयूडीडब्ल्यू, डब्ल्यूएस/केएलके, एसएस/जीजेडबी, पीपी/एसएसबी); उपूरे (2- एमडब्ल्यूएस/जीकेपी, एमडब्ल्यूएस / आईजेडएन); पूसीरे (5- डीबीडब्ल्यूएस, पीएनओ, बीएनजीएन, एनबीक्यू, टीडीएच); उपरे (4- एआईआई लोको, एआईआई सी एंड डब्ल्यू, जेयू, बीकेएन); दरे (6- एलडब्ल्यू/पीईआर, सीडब्ल्यू/पीईआर, ईएलईसी/पीईआर, एमईसीएच/ जीओसी, ईएलईसी / जीओसी, एस&टी/पीटीजे); दमरे (10- डब्ल्यूडब्ल्यूएस/आरवाईपीएस, सीआरएस/टीपीटीवाई, डब्ल्यू एंड एस/एलजीडी, आरबीके/वाईजी, एस&टी/एमएफटी, पी एंड एस/एससी, ईडब्ल्यूएस/एलजीडी, एफबीडब्ल्यूपी/एमएलवाई, एलओएफपी/एससी, सीपीओएच/आरवाईपीएस); दपूरे (2- केजीपी, ईडब्ल्यूएस/एसआईएनआई); दपूमरे (2- एमआईबी/एनजीपी, डब्ल्यूआरएस/आर); दपरे (2- यूबीएलएस, एमवाईएसएस); परे (6- पी एल, एमएक्स, पीआरटीएन, ईएनजीजी/ एसबीआई, एसआईजी/एसबीआई, डीएचडी) & पमरे (2- डब्ल्यूआरएस/कोटा, सीआरडब्ल्यूएस/बीपीएल)

<sup>121</sup> पूमरे (पीडी/डीडीयू); उरे (आर एंड डब्ल्यू/सीबी, बीडब्ल्यू/सीबी); उमरे (डब्ल्यूएस/जेएचएसडब्ल्यू, आरएसके/एसएलटीआई, सीएसपी/पीआरवाईजे)

म.रे. प्रशासन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार कर लिया (मई 2024) और सभी इकाइयों को उसी महीने के डेटा पर औसत प्रति घंटा दर की गणना करने का निर्देश दिया। यह कहा गया कि एमपीएस/बीवाई में प्रति सप्ताह 44 घंटे काम करने की सीमा, दिसंबर 1979 में गठित मुद्रणालय आधुनिकीकरण समिति द्वारा रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत की गई अनुशंसा (जनवरी 1981) पर आधारित थी। निष्क्रियता का कारण यांत्रिक और विद्युत मरम्मत, बिजली की विफलता, अनुपस्थिति आदि था। कोडल प्रावधानों के अभाव के कारण, कारीगर कर्मचारियों का एनपीएस सरकारी अंशदान डब्ल्यूएमएस लेखे के माध्यम से नहीं भेजा गया।

म.रे. का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि नवंबर 2016 में प्रकाशित और अक्टूबर 2022 में संशोधित आईआरआरएससी के पैरा 302 में कारखानों में प्रति सप्ताह 48 घंटे काम करने का प्रावधान है। रेल मंत्रालय के अगस्त 2011 के पत्र में कारखानों द्वारा किए गए सभी व्यय को डब्ल्यूएमएस लेखे के माध्यम से दर्ज करने की आवश्यकता बताई गई है। तदनुसार, एनपीएस में सरकारी अंशदान का अनुमार्गन न करना रेलवे बोर्ड के निर्देशों के साथ-साथ कोडल प्रावधानों का उल्लंघन है।

लेखापरीक्षा के तर्कों को स्वीकार करते हुए, रेल मंत्रालय ने कहा (अगस्त 2024) कि:

- प.रे. में, औसत प्रति घंटा दर की गणना कारखाना लेखा प्रबंधन प्रणाली (डब्ल्यूएमएस) के डब्ल्यूजीआर मॉड्यूल में स्वचालित रूप से की जाती है। पू.रे. के केपीए ने कहा है कि औसत प्रति घंटा दर की गणना मासिक आधार पर की जाएगी। पू.म.रे. में गणना मासिक आधार पर की जाती है, लेकिन मैकेनिकल विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 520 के आधार पर इसकी रिपोर्ट त्रैमासिक रूप से दी जाती है। औसत प्रति घंटा दर की मासिक गणना की आवश्यकता को स्वीकार करते हुए, उ.प.रे और द.रे. ने इसके अनुपालन के लिए निर्देश जारी किए हैं। द.प.रे के यूबीएलएस और एमवाईएसएस में, औसत प्रति घंटा दर की गणना उसी महीने के आंकड़ों के आधार पर नहीं की गई थी क्योंकि वार्षिक वेतन वृद्धि और डीए दरों में संशोधन के कारण वेतन में संशोधन केवल जनवरी और जुलाई में हुआ

था। प.म.रे. का डब्ल्यूआरएस/कोटा तिमाही आधार पर औसत प्रति घंटा दर तैयार कर रहा था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि औसत प्रति घंटा दर की मासिक गणना करने में विफलता आईआरआरएससी (पू.म.रे., द.प.रे. और प.म.रे.) के प्रावधानों का उल्लंघन करती है जो कि मैकेनिकल विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड का अद्यतन संस्करण है।

- पू.रे. और उ.प.रे. में बायोमेट्रिक उपस्थिति के कार्यान्वयन की प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।

उपस्थिति की बायोमेट्रिक प्रणाली, जिसे 7वें केन्द्रीय वेतन आयोग के अनुसार प्रोत्साहन योजना के संशोधन से पहले लागू किया जाना चाहिए था, पू.रे. और उ.प.रे. में केवल लेखापरीक्षा द्वारा मुद्दा बताए जाने के बाद ही शुरू की गई।

- आईपीएस में उपयुक्त परिवर्तन करके डब्ल्यूएमएस लेखे के माध्यम से एनपीएस सरकारी अंशदान की रूटिंग पू.रे., उ.प.रे., द.रे. और द.प.रे. के यूबीएलएस में प्रभावी होगी। तथापि, द.प.रे. के एमवायएसएस में, पेंशन संबंधी शुल्क के रूप में एनपीएस सरकारी अंशदान को लागत बजट के प्रोफार्मा की गणना के लिए लिया गया था। इसके अलावा, प.म.रे. में, कारीगर कर्मचारियों के एनपीएस सरकारी अंशदान को डब्ल्यूएमएस लेखे के माध्यम से भेजना व्यवहार्य नहीं था, क्योंकि इसे आईपीएस के माध्यम से मांग संख्या 13 से स्वतः काट लिया जाता था। प.रे. में रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देशों के अभाव में इसे क्रियान्वित नहीं किया गया।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि कारखानों में गतिविधियों पर किए गए सभी व्यय को गतिविधियों की सही लागत के लिए डब्ल्यूएमएस लेखे में दर्ज किया जाना है। श्रम घटक में एनपीएस सरकारी अंशदान को शामिल न करने के परिणामस्वरूप कारखानों में किए गए कार्य की गलत लागत लगाई गई। (द.प.रे., प.म.रे. एवं प.रे.)।

- मई 2024 में आयोजित स्थायी वार्ता तंत्र (पीएनएम) की बैठक में मुद्दा उठाए जाने के बाद रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार पूर्व रेलवे में प्रति सप्ताह 48 घंटे काम करने का कार्यान्वयन नहीं किया गया। द.रे. में, खतरनाक पदार्थों के संचालन के कारण, प्रिंटिंग प्रेस कारखाना अधिनियम, 1948 के प्रावधानों के अनुसार सप्ताह में 44 घंटे काम कर रहा था।

रेल मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि पू.रे. और द.रे. में प्रति सप्ताह 48 घंटे काम करने का कार्यान्वयन न करना नवंबर 2016 में जारी आईआरआरएससी के पैरा 302 के प्रावधानों का उल्लंघन है। इसके अलावा, आईआरआरएससी या कारखाना अधिनियम, 1948 में कहीं भी यह उल्लेख नहीं है कि खतरनाक पदार्थों के संचालन के कारण कारखानों में कार्य के घंटे कम हो सकते हैं। आईआरआरएससी द्वारा निर्धारित के अनुसार भारतीय रेलवे के सभी कारखानों में एक समान कार्य समयावधि अपनाया जाना चाहिए।

- द.प.रे. में दो लाख अप्रयुक्त मानव-घंटे आवश्यक अप्रत्यक्ष श्रमिकों को शामिल करने के कारण थे, जिन्हें 2022-23 के दौरान मंजूरी नहीं दी जा सकी, लेकिन बाद में अगस्त 2023 में मंजूरी दे दी गई। दरे में, समय पर कच्चा माल उपलब्ध न होने के कारण, अप्रयुक्त मानव घंटों के लिए श्रमिकों को मजदूरी का भुगतान अपरिहार्य था। तथापि, अप्रयुक्त मानव घंटों से बचने के लिए कार्रवाई की गई थी।

रेल मंत्रालय ने अन्य क्षेत्रीय रेलवे पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर कोई टिप्पणी नहीं की।

**अनुशंसा: रेल मंत्रालय सीआरआईएस को निर्देश दे कि वह कारीगर कर्मचारियों के एनपीएस में सरकारी अंशदान को डब्ल्यूएमएस लेखे के माध्यम से भेजने के लिए आईपीएस में उपयुक्त परिवर्तन करे।**

### 5.8.2 डब्ल्यूएमएस लेखे में स्टोर का अनुचित लेखा-जोखा

कारखानों में मरम्मत और विनिर्माण के लिए भंडार/सामग्री महत्वपूर्ण घटक हैं। मरम्मत या विनिर्माण कार्य आदेशों को सीधे बुक करने के बजाय कारखानों द्वारा

निकाले गए कच्चे माल की बुकिंग के लिए एक अलग कच्चा माल कार्य आदेश (आरएमडब्ल्यूओ) खोला जाना चाहिए। इस कार्य आदेश को संबंधित राजस्व/पूँजी/विनिर्माण कार्य आदेश में खपत को डेबिट करके तथा संबंधित आरएमडब्ल्यूओ<sup>122</sup> को क्रेडिट करके मंजूरी दी जानी है। इस कार्य आदेश के अंतर्गत शेष राशि उप-स्टोरों में पड़े शॉप फ्लोर स्टॉक का प्रतिनिधित्व करती है और यह डब्ल्यूएमएस लेखा डेबिट शेष का हिस्सा होगा।

वर्ष 2022-23 के दौरान स्टोर आइटम के लिए डब्ल्यूएमएस लेखे में कुल डेबिट ₹ 7,181.72 करोड़ था, जो डब्ल्यूएमएस लेखे में ₹ 15,652.15 करोड़ के कुल सकल डेबिट का 45.88 प्रतिशत था।

इलेक्ट्रिक लोको और डीजल लोको के आवधिक ओवरहाल (पीओएच) के लिए भारतीय रेल में सभी कारखानों में लोको की यूनिट मरम्मत लागत का आकलन करने के लिए संशोधित लागत प्रणाली<sup>123</sup> (आरसीएस) पहले ही (नवंबर 2019) लागू की जा चुकी है। यह एकमात्र प्रणाली<sup>124</sup> है जहां रोलिंग स्टॉक के पीओएच की लागत आहरण के बजाय वास्तविक सामग्री खपत पर आधारित होती है। जैसा कि आईआरआरएससी<sup>125</sup> में कहा गया है, आरसीएस को आवश्यक मानक निर्धारित करने के बाद कोचों और वैगनों के पीओएच तक बढ़ाया जाना है, जिसके लिए कोई समय-सीमा नहीं दी गई थी।

कारखानों के अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित का पता चला:

---

<sup>122</sup> आईआरआरएससी का पैरा 746

<sup>123</sup> संशोधित लागत प्रणाली पीओएच यूनिट लागत प्रति सवारी डिब्बा, प्रति वैगन, प्रति रेल इंजन और प्रति ईएमयू/एमईएमयू निर्धारित करने की नई प्रणाली है

<sup>124</sup> आईआरआरएससी का पैरा 627

<sup>125</sup> आईआरआरएससी के पैरा 626 और 627

- आरएमडब्ल्यूओ का रखरखाव 11 कारखानों<sup>126</sup> में किया जा रहा था जबकि आरएमडब्ल्यूओ का रखरखाव अन्य 11 कारखानों<sup>127</sup> के लिए लागू नहीं था।
- शेष 58 कारखानों (72.50 प्रतिशत) में, आरएमडब्ल्यूओ का रखरखाव बिल्कुल नहीं किया गया था, जिसके कारण इन कारखानों में किए गए कार्य की लागत वास्तविक खपत के बजाय भंडार के आहरण पर आधारित थी। वर्ष के दौरान इन कारखानों में डब्ल्यूएमएस लेखे में कुल डेबिट ₹ 5,719.65 करोड़ था। इनमें से 41 कारखानों ने उप-भंडार स्तर पर पड़े भंडारों का रिकार्ड रखा। इन कारखानों में डब्ल्यूएमएस लेखे में भंडारों की कुल राशि ₹ 3,829.16 करोड़<sup>128</sup> थी। शेष 17 कारखानों में उप-भंडारों में पड़े भंडार का रिकार्ड भी नहीं रखा गया था, जिसके कारण इन कारखानों में अप्रयुक्त सामग्री की मात्रा तथा कब से यह सामग्री अप्रयुक्त पड़ी है, इसका सत्यापन

<sup>126</sup> उरे-1 (डब्ल्यूएस/जेयूडीडब्ल्यू); पूसीरे-2 (पीएनओ, बीएनजीएन); उपरे-3 (एआईआई लोको, एआईआई सी एंड डब्ल्यू, बीकेएन); परे-5 (पीएल, एमएक्स, ईएनजीजी/ एसबीआई, एसआईजी/एसबीआई, बीवीपी)

<sup>127</sup> पूरे-1 (सीएफ/एचडब्ल्यूएच); उरे-6 (सी एंड एस/एमवी, आर एंड डब्ल्यू/सीबी, बीडब्ल्यू/सीबी, डब्ल्यूएस/एसआर, बीडब्ल्यूएस/जेआरसी, डब्ल्यूएस/केएलके); उपरे-2 (एसडब्ल्यूएस/जीकेपी, बीडब्ल्यूएस/जीकेपी); उपरे-1 (जेयू); दपूरे-1(ईडब्ल्यूएस/एसआईएनआई)

<sup>128</sup> मरे-9 (सी&डब्ल्यू/एमटीएन - ₹ 210.33 करोड़, एसएनपीडी - ₹ 17.08 करोड़, सीडब्ल्यूएम/पीआर - ₹ 89.72 करोड़, केडब्ल्यूवी - ₹ 29.48 करोड़, ईडब्ल्यूएस/एमएमआर - ₹ 43.37 करोड़, बी&टी/बीवाई - ₹ 11.73 करोड़, ईएलडब्ल्यू/बीएसएल - ₹ 215.69 करोड़, टीएमडब्ल्यू/एनके - ₹ 43.94 करोड़, एमपीएस/बीवाई - ₹ 5.44 करोड़.); पूरे-4 (केपीए - ₹ 343 करोड़, जेएमपी - ₹ 382 करोड़, पीपी/एचडब्ल्यूएच - ₹ 0.11 करोड़, एमएसडब्ल्यू/एचडब्ल्यूएच - ₹ 0.57 करोड़.); उमरे-2 (आरएसके - ₹ 33.91 करोड़, सीएसपी/पीआरवाईजे - ₹ 96.77 करोड़.); पूसीरे-3 (डीबीडब्ल्यूएस - ₹ 66.96 करोड़, एनबीक्यू - ₹ 214.11 करोड़, टीडीएच - ₹ 1.03 करोड़.); दरे-10 (एलडब्ल्यू/पीईआर - ₹ 103.11 करोड़, सीडब्ल्यू/पीईआर - ₹ 233.39 करोड़, ईएलईसी/पीईआर - ₹ 63.67 करोड़, ईडब्ल्यूएस/एजेजे - ₹ 14.23 करोड़, एस&टी/पीईआर - ₹ 0.54 करोड़, एमपीएस/आरपीएम - ₹ 0.74 करोड़, एमईसीएच/ जीओसी - ₹ 201.53 करोड़, ईएलईसी/ जीओसी - ₹ 30.35 करोड़, टी एंड पी/जीओसी - ₹ 0.58 करोड़, एस&टी/पीटीजे - ₹ 49.96 करोड़.); दमरे-8 (सीआरएस/टीपीटीवाई - ₹ 74 करोड़, डब्ल्यू एंड एस/एलजीडी - ₹ 172.95 करोड़, आरबीके/वाईजी - ₹ 10.27 करोड़, एस&टी/एमएफटी - ₹ 24.4 करोड़, पी एंड एस/एससी - ₹ 3.3 करोड़, ईडब्ल्यूएस/एलजीडी - ₹ 0.63 करोड़, एफबीडब्ल्यूपी/एमएलवाई - ₹ 3.36 करोड़, एलओएफपी/एससी - ₹ 16.77 करोड़.); दपूरे-1 (केजीपी - ₹ 399 करोड़.); दपूमरे-1 (डब्ल्यूआरएस/आर - ₹ 165.08 करोड़.); दपूरे-2 (यूबीएलएस - ₹ 120.33 करोड़, एमवाईएसएस - ₹ 119.34 करोड़.); पमरे-1 (डब्ल्यूआरएस/कोटा - ₹ 216.39 करोड़.)

नहीं हो सका। इन कारखानों में डब्ल्यूएमएस लेखे में भंडारों की कुल राशि ₹ 1,890.49 करोड़<sup>129</sup> थी।

- सवारी डिब्बों और माल डिब्बों के पीओएच के लिए संशोधित लागत प्रणाली लागू न होने के कारण 27 कारखानों<sup>130</sup> में किए गए कार्यों के लिए यूनिट लागत वास्तविक खपत के बजाय भंडारों के आहरण के आधार पर की जा रही थी। इसलिए, किसी विशेष रोलिंग स्टॉक में किसी भी उच्च मूल्य वाली वस्तु की लागत का पता नहीं लगाया जा सका।

आहरण पर भंडार की बुकिंग से (1) गलत लागत निर्धारण होता है क्योंकि उपयोग किए गए भंडार की वास्तविक लागत का पता नहीं लगाया जा सकता है और (2) कारखानों के दुकान में पड़े अप्रयुक्त भंडार का गैर-मूल्यांकन होता है। इसके परिणामस्वरूप अंततः इन कारखानों में मरम्मत, रखरखाव और निर्मित वस्तुओं की प्रति इकाई लागत बढ़ जाती है।

म.रे. प्रशासन ने कारखानों में संशोधित लागत प्रणाली और आरएमडब्ल्यूओ को लागू करने पर सहमति व्यक्त की (मई 2024)।

<sup>129</sup> पूरे-2 (एलएलएच - ₹ 402.67 करोड़., बीजीबी - ₹ 36.42 करोड़.); पूमरे-3 (एमडब्ल्यू/एसपीजे - ₹ 146.66 करोड़., सीआरडब्ल्यू/एचआरटी - ₹ 60.15 करोड़., पीडी/डीडीयू - ₹ 16.55 करोड़.); पूतरे-1 (सीआरडब्ल्यू/एमसीएस - ₹ 100.54 करोड़.); उरे-2 (एसएस/जीजेडबी - ₹ 6.43 करोड़., पीपी/एसएसबी - ₹ 0.574 करोड़.); उमरे-1 (डब्ल्यूएस/जेएचएसडब्ल्यू - ₹ 258.83 करोड़.); उपूरे-2 (एमडब्ल्यूएस/जीकेपी - ₹ 206.49 करोड़., एमडब्ल्यूएस/आईजेडएन - ₹ 80 करोड़.); दमरे-2 (डब्ल्यूडब्ल्यूएस/आरवाईपीएस - ₹ 188.51 करोड़., सीपीओएच/आरवाईपीएस - ₹ 67.42 करोड़.); दपूमरे-1 (एमआईबी/एनजीपी - ₹ 15.27 करोड़.); परे-2 (पीआरटीएन - ₹ 30.34 करोड़., डीएचडी - ₹ 109.88 करोड़.); पमरे-1 (सीआरडब्ल्यूएस/बीपीएल - ₹ 163.76 करोड़)

<sup>130</sup> मरे (2 सी एंड डब्ल्यू / एमटीएन, केडब्ल्यूवी); पूरे (3 एलएलएच, केपीए, जेएमपी); पूमरे (1 सीआरडब्ल्यू/एचआरटी); पूतरे (1 सीआरडब्ल्यू/एमसीएस); उरे (1 सी एंड एस/एमवी); उमरे (1 डब्ल्यूएस/जेएचएसडब्ल्यू); उपूरे (2 एमडब्ल्यूएस / जीकेपी, एमडब्ल्यूएस / आईजेडएन); पूसीरे (3 डीबीडब्ल्यूएस, एनबीक्यू, टीडीएच); उपरे (1 बीकेएन); दरे (3 सीडब्ल्यू/पीईआर, ईएलईसी/पीईआर, एमईसीएच/जीओसी); दमरे (3 डब्ल्यूडब्ल्यूएस/आरवाईपीएस, सीआरएस/टीपीटीवाई, डब्ल्यू एं (1 पीआरटीएन) & पमरे (2 डब्ल्यूआरएस/कोटा, सीआरडब्ल्यूएस/बीपीएल)

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार कर लिया (अगस्त 2024) और सूचित किया कि पू.रे., पू.म.रे., उ.प.रे. और द.रे. में आरएमडब्ल्यूओ के कार्यान्वयन की प्रक्रिया शुरू कर दी गई है। एस.डब्ल्यू.आर. में, आर. एम. डब्ल्यू. ओ. का संचालन अनावश्यक है क्योंकि स्टोर लेनदेन उपयोगकर्ता डिपो मॉड्यूल, डब्ल्यू. आई. एस. ई.<sup>131</sup> और डब्ल्यू. ए. एम. एस. में दर्ज किए जाते हैं। प.म.रे डब्ल्यूएएमएस के कार्यान्वयन के बाद कार्य आदेश के अनुसार सामग्री बुक करेगा। प.रे. में कोई उप-भंडार नहीं रखा गया था क्योंकि भंडार डिपो द्वारा जारी सामग्री सीधे संबंधित दुकान को भेज दी जाती थी।

रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि डब्ल्यूएएमएस के कार्यान्वयन के बाद संशोधित लागत प्रणाली पूरे, पमरे (डब्ल्यूआरएस/कोटा) और दपरे (एमवाईएसएस) में लागू हो जाएगी। प.म.रे (सीआरडब्ल्यूएस/बीपीएल) में कार्य आदेश प्रणाली के अभाव में इसे क्रियान्वित नहीं किया जा सका। पू.म.रे इस प्रणाली को लागू करने की संभावना तलाशेगा।

पू.रे., द.प.रे और प.म.रे के संबंध में उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि आरएमडब्ल्यूओ के कार्यान्वयन और संशोधित लागत प्रणाली को आईआरआरएससी द्वारा अनिवार्य किया गया है और इसे डब्ल्यूएएमएस के कार्यान्वयन तक लंबित नहीं रखा जाना चाहिए। पूरे की प्रथा स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि आईआरआरएससी के प्रावधानों के अनुसार किसी विशेष कार्य में उपयोग किए जाने से पहले दुकानों में पड़े सामान का रिकार्ड रखना अनिवार्य है।

रेल मंत्रालय ने अन्य क्षेत्रीय रेलवे पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर कोई टिप्पणी नहीं की।

**अनुशंसा: रेल मंत्रालय मानक निर्धारित करने के बाद कोचों/वैगनों के पीओएच के लिए कच्चा माल स्टॉक कार्य आदेश प्रणाली और संशोधित लागत प्रणाली का सावधानीपूर्वक कार्यान्वयन सुनिश्चित कर सकता है।**

<sup>131</sup> भारतीय रेल में कारखाना सूचना प्रणाली

### 5.8.3 डब्ल्यूएमएस लेखे में ओवरहेड्स/ऑन-कॉस्ट का अनुचित लेखा-जोखा

किसी उत्पाद या सेवा को पूरा करने के लिए किया जाने वाला व्यय, जिसे सीधे उत्पाद या सेवा में आवंटित नहीं किया जा सकता है तथा जिसे केवल कुछ तार्किक आधार पर ही विभाजित किया जा सकता है, ओवरहेड्स/ऑन-कॉस्ट के रूप में जाना जाता है। रेलवे कारखानों में ऑन-कॉस्ट को शॉप ऑन-कॉस्ट (एसओसी), जनरल ऑन-कॉस्ट (जीओसी)<sup>132</sup> और प्रशासनिक ऑन-कॉस्ट<sup>133</sup> (एओसी) में वर्गीकृत किया जा सकता है।

एसओसी<sup>134</sup> में एक लेखा इकाई के भीतर किए गए सभी ऑन-कॉस्ट शुल्क शामिल हैं, जैसे कि दुकान या एक विभाग या एक खंड, जबकि जीओसी एक कारखाना के भीतर एक से अधिक दुकान या विभाग के साथ आम तौर पर किए गए सभी ऑन-कॉस्ट शुल्क<sup>135</sup> को दर्शाता है। संविदात्मक गतिविधियों/आउटसोर्स किए गए कार्यों के लिए व्यय, जो सीधे किसी उत्पाद के निर्माण या अंतिम परिणाम में जा रहे हैं, को सीधे उस विशेष उत्पाद में जोड़ा जाना चाहिए। ऑन-कॉस्ट को हमेशा व्यक्त किया जाता है और प्रत्यक्ष श्रम के पूर्व-निर्धारित प्रतिशत के रूप में लगाया जाता है, जिसमें वार्षिक बजट<sup>136</sup> में तय किए गए प्रोत्साहन बोनस और ओवरटाइम शामिल हैं। वास्तविक श्रम और सामग्री लागत के एसओसी और जीओसी घटकों को डब्ल्यूएमएस लेखे में डेबिट किया जाता है।

जीओसी<sup>137</sup> के लिए वास्तव में किए गए और प्रभार्य व्यय को 'श्रम' और 'सामग्री' के लिए स्थायी कार्य आदेशों<sup>138</sup> के एक समूह के प्रति दो अलग-अलग घटकों के रूप में बुक किया जाएगा; कामगारों की मजदूरी को जीओसी श्रमिक के रूप में और शेष को जीओसी सामग्री के रूप में बुक किया जा रहा है। इसी तरह, व्यक्तिगत

<sup>132</sup> एसओसी और जीओसी दोनों में श्रम और सामग्री के घटक हैं।

<sup>133</sup> उत्पादन इकाइयों के लिए लागू

<sup>134</sup> आईआरआरएससी का पैरा 620

<sup>135</sup> प्रोफार्मा ऑन-कॉस्ट और एओसी के अलावा

<sup>136</sup> आईआरआरएससी के पैरा 619 और 621

<sup>137</sup> आईआरआरएससी के पैरा 620 (बी)

<sup>138</sup> स्थायी कार्य आदेश प्रकृति में स्थायी हैं जिनकी समीक्षा आईआरआरएससी के पैरा 620 बी, 743 और 744 के अनुसार हर पांच साल में की जानी है।

दुकानों (एसओसी) में वास्तव में किए गए ऑन-कॉस्ट की प्रकृति के श्रम और सामग्रियों पर व्यय को स्थायी कार्य आदेशों के एक समूह के प्रति 'श्रम' और 'सामग्री' के तहत अलग से हिसाब दिया जाना चाहिए।

ऑन-कॉस्ट<sup>139</sup> के लिए वार्षिक बजट ऑन-कॉस्ट चार्ज [लेबर ऑन-कॉस्ट (एलओसी) यानी, अप्रत्यक्ष श्रम और सामग्री ऑन-कॉस्ट (एमओसी) यानी, अप्रत्यक्ष सामग्री] की दर को निर्धारित करने के लिए आवश्यक है, जो आगामी वित्तीय वर्ष के दौरान अप्रत्यक्ष और प्रत्यक्ष व्यय पर संभावित परिव्यय को ध्यान में रखते हुए।

वास्तविक लागत (एसओसी और जीओसी) को सभी निष्पादित कार्यों के बीच वितरित किया जाना चाहिए और इसे डब्ल्यूएमएस लेखे में जमा करके प्रत्यक्ष श्रम पर पूर्व निर्धारित दरों (बजट) पर एलओसी और एमओसी के रूप में समायोजित/वसूली की जानी चाहिए। वास्तविक लागत को लागत-आधारित कार्य आदेशों के अंतर्गत एकत्र किया जाएगा तथा उसे प्रत्यक्ष श्रम पर पूर्व निर्धारित दरों पर वसूल किया जाएगा। अधिकतम संभव राशि की वसूली के लिए प्रयास किया जाना चाहिए।

आदर्श स्थिति में, एसओसी + जीओसी = एलओसी + एमओसी। एसओसी + जीओसी का एलओसी + एमओसी की तुलना में अधिक व्यय, ऑन-कॉस्ट प्रभारों के लिए डब्ल्यूएमएस लेखे में कम क्रेडिट और परिणामस्वरूप लाभ एवं हानि खाते में कम डेबिट को इंगित करता है, जबकि इसके विपरीत, ऑन-कॉस्ट प्रभारों के लिए डब्ल्यूएमएस लेखे में अधिक क्रेडिट और परिणामस्वरूप लाभ एवं हानि खाते में अधिक डेबिट को इंगित करता है।

अनुमानित प्रतिशत के माध्यम से की गई वसूली (एलओसी और एमओसी) के साथ इन वास्तविक ऑन-कॉस्ट (एसओसी और जीओसी) की तुलना<sup>140</sup> महीने के लिए ओवरहेड्स के तहत अधि/अव-प्रभार को प्रतिबिंबित करेगी। यदि इस प्रकार के अधि/कम प्रभार अनावश्यक रूप से बड़े पाए जाते हैं, तो वार्षिक लागत बजट की प्रतीक्षा किए बिना प्रतिशत को संशोधित किया जाना चाहिए, ताकि पूर्व निर्धारित प्रतिशत के माध्यम से वास्तविक और वसूल की गई राशि के बीच अंतर को कम

<sup>139</sup> आईआरआरएससी का पैरा 621

<sup>140</sup> आईआरआरएससी का पैरा 622

किया जा सके। इसके लिए, 'ऑन-कॉस्ट' नियंत्रण प्रक्रिया के लिए ऑन-कॉस्ट बजट की प्रवृत्ति की तिमाही समीक्षा की जानी चाहिए। वर्ष के अंत में अल्प/अधिभार वास्तविक ओवरहेड (एसओसी+जीओसी) के पांच प्रतिशत से कम होना चाहिए तथा वित्तीय वर्ष की समाप्ति से पहले इसे अंतिम शीर्षों के माध्यम से समाशोधित किया जाना चाहिए।

डब्ल्यूएमएस लेखे में अपर्याप्त शेष राशि, वास्तविक लागत प्रभार (एसओसी + जीओसी) और वसूल की गई लागत प्रभार (एलओसी+एमओसी) के बीच अंतर के कारण संचित शेष राशि से उत्पन्न होती है। अपर्याप्त शेष राशि अन्य कारणों से भी उत्पन्न हो सकती है जैसा कि पैरा 5.8.6 में चर्चा की गई है। इसके अलावा, क्रेडिट आइटम डब्ल्यूएमएस लेखे<sup>141</sup> में डेबिट किए बिना व्यय के एक तत्व को क्रेडिट करने के कारण उत्पन्न होते हैं। क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित का पता चला:

30 कारखानों<sup>142</sup> में, ऑन-कॉस्ट के कारण अवप्रभार/अधिभार 2022-23 में निर्धारित पांच प्रतिशत से अधिक रहा, जैसा कि नीचे चर्चा की गई है।

#### 5.8.3.1 मानदंडों से अधिक ऑन-कॉस्ट का अधिभार

विभाजित ऑन-कॉस्ट शुल्क (एलओसी+एमओसी) 12 कारखानों<sup>143</sup> में वास्तविक ऑन-कॉस्ट शुल्क (एसओसी+ जीओसी) से पांच प्रतिशत से अधिक हो गया।

- इन कारखानों में से दो कारखानों अर्थात् म.रे. की टीएमडब्ल्यू/एनके<sup>144</sup> और उ.रे. की एसएस/जीजेडबी<sup>145</sup> में विभिन्न कार्य आदेशों पर लागत प्रभारों को प्रभारित करने के लिए उच्चतर पूर्व-निर्धारित दर के निर्धारण के कारण

<sup>141</sup> जैसा कि एलओसी + एमओसी एसओसी + जीओसी से अधिक है

<sup>142</sup> 12 कारखानों में अधिभार और 18 कारखानों में अवप्रभार.

<sup>143</sup> मरे (1-टीएमडब्ल्यू/एनके); पूरे (1-केपीए); पूमरे (1-पीडी/डीडीयू); पूतरे (1-सीआरडब्ल्यू/एमसीएस); उरे (4-बीडब्ल्यूएस/जेआरसी, डब्ल्यूएस/जेयूडीडब्ल्यू, डब्ल्यूएस/केएलके, एसएस/जीजेडबी); दरे (1-एस&टी/पीईआर); दपूरे (1-ईडब्ल्यूएस/एसआईएनआई); दपरे (1-यूबीएलएस) & परे (1-एमएक्स)

<sup>144</sup> ट्रैक्शन मोटर वाइंडिंग वर्कशॉप, नासिक रोड

<sup>145</sup> सिग्नल वर्कशॉप, गाजियाबाद (स्टोर)

वास्तविक लागत प्रभारों (क्रमश ₹9.90 करोड़ और ₹21.84 करोड़) की तुलना में असामान्य रूप से अधिक लागत प्रभार (क्रमश ₹0.50 करोड़ और ₹0.98 करोड़) थे। वित्तीय वर्ष के अंत तक अधिभार असमायोजित रहा।

- दो अन्य कारखानों में, अधिभार अभी भी 345.07 प्रतिशत (द.रे. का एस एवं टी / पीएनडब्ल्यूआर) और 232.30 प्रतिशत (पू.म.रे. का पीडी / डीडीयू) पर अधिक था। जबकि द.रे. के एस एवं टी/पीईआरके अधिभार को पूरी तरह से समायोजित किया गया था, पू.म.रे. के पीडी/डीडीयू के लिए अधिभार बकाया रहा।
- शेष आठ कारखानों में, 17.58 प्रतिशत के औसत अधिभार के साथ अधिभार 5.85 प्रतिशत से 36.01 प्रतिशत तक था।

उपर्युक्त उल्लिखित अधिभार के परिणामस्वरूप डबल्यूएमएस लेखा में ऑन-कॉस्ट चार्ज के लिए ₹ 90.33 करोड़ का अतिरिक्त क्रेडिट हुआ, जिसमें से वित्तीय वर्ष 2022-23 की समाप्ति से पहले पांच कारखानों<sup>146</sup> में अंतिम शीर्षों के माध्यम से बाद में केवल ₹ 10.37 करोड़ को मंजूरी दी गई थी। लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि पू.रे. के केपीए कारखाने में ₹ 19.62 करोड़ के ऑन-कॉस्ट अधिभार को श्रम लागत (विनिर्माण अव-प्रभार/अधिभार) के सापेक्ष में समायोजित किया गया था जो अनुमेय नहीं एवं अनियमित था। इस प्रकार, वित्तीय वर्ष 2022-23 के अंत में नौ कारखानों<sup>147</sup> के लाभ एवं हानि खाते में वास्तविक व्यय से अधिक ₹ 60.34 करोड़<sup>148</sup> डेबिट किए गए, जिसने क्षेत्रीय रेलवे के प्रचालन अनुपात पर प्रतिकूल प्रभाव डाला। इसके परिणामस्वरूप डबल्यूएमएस लेखा शेष में ₹ 60.34 करोड़ की राशि जमा हुई।

<sup>146</sup> ईसीओआर के सीआरडब्ल्यू/एमसीएस; उ.रे. के डबल्यूएस/जेयूडीडब्ल्यू और डबल्यूएस/केएलके कारखाना; द.रे. के एस एवं टी/पीईआर और प.रे. के एमएक्स

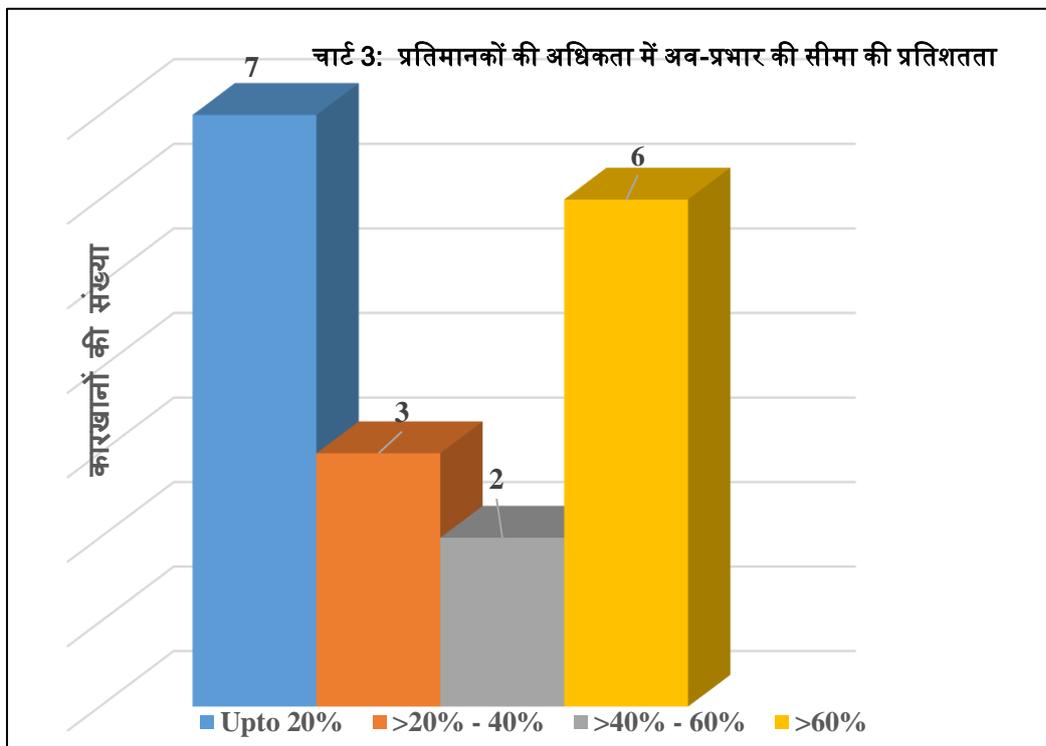
<sup>147</sup> म.रे. (टीएमडब्ल्यू/एनके), पू.म.रे. (पीडी/डीडीयू), ईसीओआर (सीआरडब्ल्यू /एमसीएस), उ.रे. (बीडब्ल्यूएस/जेआरसी, डबल्यूएस/केएलके और एसएस/जीजेडबी), द.पू.रे. (ईडब्ल्यूएस/एसआईएनआई), एसडब्ल्यूआर (यूबीएलएस) और डबल्यूआर (एमएक्स)

<sup>148</sup> ₹ 90.33 करोड़ - ₹ 10.37 करोड़ - ₹ 19.62 करोड़

5.8.3.2 प्रतिमानकों की अधिकता में ऑन-कॉस्ट का अव-प्रभार

18 कारखानों में<sup>149</sup>, विभाजित ऑन-कॉस्ट चार्ज (एल. ओ. सी. + एम. ओ. सी.) वास्तविक लागत शुल्क (एस. ओ. सी. + जी. ओ. सी.) से पाँच प्रतिशत से अधिक कम हो गया।

41.29 प्रतिशत औसत के साथ अव-प्रभार 6.48 प्रतिशत से लेकर 90.83 प्रतिशत तक था। अव-प्रभार प्रतिशतता का प्रसार निम्नलिखित रूप से चार्ट में दर्शाया गया है:



अव-प्रभार के परिणामस्वरूप ऑन-कॉस्ट शुल्क के लिए डब्ल्यूएमएस लेखा में ₹ 364.30 करोड़ कम जमा हुए। इनमें से, म. रे. के सी एवं डब्ल्यू/एमटीएन कारखाना में, अंतिम शीर्ष के माध्यम से ₹ 10.78 करोड़ की मंजूरी, ₹ 9.99 करोड़

<sup>149</sup> म.रे. (4- सी एवं डब्ल्यू/एमटीएन, एसएनपीडी, सीडब्ल्यूएम/पीआर, केडब्ल्यूवी); पू.म.रे. (2- एमडब्ल्यूएस/एसपीजे, सीआरडब्ल्यू/एचआरटी); उ.रे. (2- आर एवं डब्ल्यू/सीबी, डब्ल्यूएस/एसआर); एनसीआर(1- डब्ल्यूएस/जेएचएसडब्ल्यू); उ.पू.रे. (1- एमडब्ल्यूएस/जीकेपी); एनएफआर (2- बीएनजीएन, टीडीएच); द.रे. (3- एलडब्ल्यू/पीईआर, सीडब्ल्यू/ पीईआर, ईएलईसी/ पीईआर); एसईसीआर(1- एमआईबी/एनजीपी); एसडब्ल्यूआर (1- एमवाईएस) और डब्ल्यूआर (1- पीएल)

के वास्तविक अव-प्रभार से ₹ 78.80 लाख<sup>150</sup> अधिक हो गई, जिसके परिणामस्वरूप डब्ल्यूएमएस लेखा शेष में ₹ 78.80 लाख का क्रेडिट मद और क्षेत्रीय रेलवे जितनी राशि ही लाभ एवं हानि खाते से अतिरिक्त डेबिट हुई। अंतिम शीर्षों के माध्यम से ₹ 354.31 करोड़<sup>151</sup> के शेष अव-प्रभार की तुलना में केवल ₹ 172.95 करोड़ की मंजूरी वित्तीय वर्ष के अंत से पहले दी गई थी, जिसके परिणामस्वरूप आठ कारखानों<sup>152</sup> के लाभ एवं हानि खाते से ₹ 181.36 करोड़<sup>153</sup> कम डेबिट किया गया था। इसके परिणामस्वरूप डब्ल्यूएमएस लेखा अंत शेष में व्यय का कम विवरण और उस सीमा तक अप्रभावी शेष का संचय हुआ। म.रे. के केडब्ल्यूवी के लिए डेटा उपलब्ध नहीं कराया गया था।

### 5.8.3.3 प्रतिमानकों के अंतर्गत ऑन-कॉस्ट के अधिभार/अव-प्रभार

20 कारखानों में ऑन-कॉस्ट के अधिभार / अव-प्रभार प्रतिमानकों के अंतर्गत थे। इनमें से सात कारखानों<sup>154</sup> में ₹ 838.74 करोड़ के ऑन-कॉस्ट चार्ज को पूरी तरह से विभाजित किया गया था। कोई अधिभार /अव-प्रभार नहीं था। शेष 13 कारखानों में, लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- पांच कारखानों में<sup>155</sup> अधिभार 0.06 प्रतिशत से 4.90 प्रतिशत की सीमा में था। ₹ 190.14 करोड़ के वास्तविक ऑन-कॉस्ट चार्ज के सापेक्ष में, विभाजित राशि ₹ 192.20 करोड़ थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 2.06 करोड़ का अधिभार हुआ, जिसमें से अंतिम शीर्षों के माध्यम से ₹ 1.13 करोड़ की मंजूरी वित्तीय

<sup>150</sup> ₹1077.73 लाख-₹ 998.93 लाख

<sup>151</sup> ₹ 364.30 करोड़- ₹9.99 करोड़

<sup>152</sup> ₹354.31 करोड़-₹172.95 करोड़

<sup>153</sup> म.रे. (एसएनडीपी,सीडब्ल्यूएम/पीआर एवं केडब्ल्यूवी),पीयू.एम.आरई. (एमडब्ल्यू/एसपीजे एवं सीआरडब्ल्यू/एचआरटी), उ.रे. (आर एवं डब्ल्यू/सीबी एवं डब्ल्यूएस/एसआर) और प.रे.(पीएल)

<sup>154</sup> पू.रे. (एलएलएच); द.म.रे. (सीआरएस/टीपीटीवाई, डब्ल्यूडब्ल्यूएस/आरआईपी); द.पू.म.रे. (डब्ल्यूआरएस/आर); द.पू.रे. (केजीपी); द.रे. (एस एवं टी/पीटीजे); प.म.रे.(सीआरडब्ल्यूएस/बीपीएल)

<sup>155</sup> म.रे.(ईडब्ल्यूएस/एमएमआर) उ.प.रे.(एआईआई लोको, जेयू); द.रे. (एमईसीएच/जीओसी); प.रे.(ईएनजीजी/एसबीआई)

वर्ष की समाप्ति से पहले दी गई थी। इसके परिणामस्वरूप दो कारखानों<sup>156</sup> के डब्ल्यूएमएस लेखाओं के अंत शेष में ₹ 0.94 करोड़ की राशि जमा हुई।

- आठ कारखानों<sup>157</sup> में अव-प्रभार 0.05 प्रतिशत से 3.72 प्रतिशत की सीमा में था। ₹ 214.71 करोड़ के वास्तविक ऑन-कॉस्ट चार्ज के सापेक्ष में, विभाजित राशि ₹ 210.12 करोड़ के परिणामस्वरूप ₹ 4.59 करोड़ का अव-प्रभार हुआ था, जिसमें से अंतिम शीर्षों के माध्यम से ₹ 1.31 करोड़ को मंजूरी वित्तीय वर्ष की समाप्ति से पहले दी गई थी। इसके परिणामस्वरूप दो कारखानों<sup>158</sup> के डब्ल्यूएमएस लेखाओं के अंत शेष में ₹ 3.28 करोड़ के अप्रभावी शेष का संचय हुआ।

**अभिलेखों का रखरखाव नहीं किया गया:** शेष 30 कारखानों<sup>159</sup> ने आईआरआरएससी के पैरा 621 के प्रावधानों के उल्लंघन में ऑन-कॉस्ट चार्ज और उनके अनुवर्ती विभाजन के अभिलेख का रखरखाव नहीं किया। इस तरह के रिकॉर्ड के गैर-रखरखाव के परिणामस्वरूप वास्तविक ऑन-कॉस्ट चार्ज और इसके विभाजन का गैर-मूल्यांकन हुआ जिससे बजट पर आंतरिक नियंत्रण विफल हो गया।

<sup>156</sup> म.रे. का ईडब्ल्यूएस/एमएमआर-₹ 0.93 करोड़ और प.रे. की ईएनजीजी/एसबीआई- ₹ 0.003 करोड़।

<sup>157</sup> म.रे. (ईएलडब्ल्यू/बीएसएल); उ.पू.रे. (एमडब्ल्यूएस/आईजेडएन); उ.रे. (बीडब्ल्यू/सीबी); उ.प.रे. (एआईआई सी एंड डब्ल्यू); द.रे. (ईडब्ल्यूएस/एजेजे, एमपीएस/आरपीएम); प.रे. (पीआरटीएन, एसआईजी/एसबीआई)

<sup>158</sup> उ.रे. का बीडब्ल्यू/सीबी -₹3.28करोड़ और प.रे. का एसआईजी/एसबीआई -₹0.003 करोड़

<sup>159</sup> म.रे. (2- एस एवं टी/बीवाई, एमपीएस/बीवाई); पू.रे. (5- जेएमपी, बीजीबी, पीपी/एचडब्ल्यूएच, एमएसडब्ल्यू/एचडब्ल्यूएच, सीएफ/एचडब्ल्यूएच); उ.रे. (2- सी एवं एस/एमवी, पीपी/एसएसबी); उ.म.रे. (2- आरएसके/एसएलटीआई, सीएसपी/पीआरवाईजे); (2- एसडब्ल्यूएस/जीकेपी, बीडब्ल्यूएस/जीकेपी); पू.सी.रे. (3- डीबीडब्ल्यूएस, पीएनओ, एनबीक्यू); एनडब्ल्यूआर (1- बीकेएन); द.रे. (2- ईएलईएल/जीओसी, टी एवं पी/जीओसी); उ.म.रे. (8- डब्ल्यू एवं एस/एलजीडी, आरबीके/वाईजी, एस एवं टी/एमएफटी, पी एवं एस/एससी, ईडब्ल्यूएस/एलजीडी, एफबीडब्ल्यूपी/एमएलवाई, एलओएफपी/एससी, सीपीओएच/आरवाईपीएस); प.रे. (2- डीएचडी, बीवीपी); प.म.रे. (1- डब्ल्यूएस/केओटीए)

वार्षिक ऑन-कॉस्ट बजट की तैयारी: 80 कारखानों में से, 35 कारखानों<sup>160</sup> ने वार्षिक ऑन-कॉस्ट बजट तैयार नहीं किया, जिसके अभाव में ओवरहेड प्रतिशतता की दक्षता का आकलन करने के लिए त्रैमासिक समीक्षा का प्रश्न ही नहीं उठा।

म.रे. प्रशासन ने लेखापरीक्षा अभियुक्तियों को स्वीकार किया (मई 2024) और कहा कि ऑन-कॉस्ट प्रतिशतता को निर्धारित सीमा के भीतर लाने के प्रयास किए जा रहे हैं।

लेखापरीक्षा अभियुक्तियों को स्वीकार करते हुए, रेल मंत्रालय ने सूचित किया (अगस्त 2024) कि अप्रभावी शेष को अगस्त 2023 में एसडब्ल्यूआर में समायोजित किया गया था। पू.म.रे., द.रे., एस.डब्ल्यूआर और डब्ल्यूआर में ऑन-कॉस्ट प्रतिशतता को निर्धारित सीमा के भीतर रखने के प्रयास किए जा रहे हैं। पू.रे., द.रे., द.प.रे. और प.रे. में वार्षिक ऑन-कॉस्ट बजट को आरएससी के दिशानिर्देशों के अनुसार तैयार किया जाएगा। प.म.रे. में, ओवरहेड चार्ज को पूर्व निर्धारित प्रतिशतता के रूप में बुक किया जा रहा है। पू.म.रे. के पीडी/डीडीयू में, इंजीनियरिंग ब्रिज कारखाना और ट्रैक मशीन संगठन के शामिल होने के कारण ऑन-कॉस्ट बजट तैयार नहीं किया गया था

पू.म.रे. का उपर्युक्त उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि आईआरआरएससी के अनुसार ऑन-कॉस्ट प्रतिशतता के निर्धारण के लिए भारतीय रेल के सभी कारखानों में ऑन-कॉस्ट का वार्षिक बजट आवश्यक है।

रेल मंत्रालय ने अन्य क्षेत्रीय रेलवे की लेखापरीक्षा अभियुक्तियों पर टिप्पणी नहीं की थी।

<sup>160</sup> म.रे. (सी एवं डब्ल्यू/एमटीएन , एसएनपीडी, सीडब्ल्यूएम/पीआर); पू.रे. (बीजीबी, एमएसडब्ल्यू/एचडब्ल्यूएच, सीएफ/एचडब्ल्यूएच); पू.म.रे. (एमडब्ल्यू/एसपीजे, पीडी/डीडीयू); उ.रे. (सी एवं एस/एमवी, एसएस/जीजेडबी, पीपी/एसएसबी); उ.म.रे. (डब्ल्यूएस/जेएचएसडब्ल्यू, सीएसपी/पीआरवाईजे); द.पू.रे.(एमडब्ल्यूएस/जीकेपी); एनएफआर (पीएनओ); उ.प.रे. (एआईआई लोको, एआईआई सी एवं डब्ल्यू, जेयू, बीकेएन); द.रे. (टी एवं पी/जीओसी); एससीआर (डब्ल्यू एवं एस/एलजीडी, आरबीके/वाईजी, एस एवं टी/एमएफटी, पी एवं एस/एस सी, ईडब्ल्यूएस/एलजीडी, एफबीडब्ल्यूपी/एमएलवाई, एलओएफपी/एससी); द.पू.म.रे. (डब्ल्यूआरएस/आर), द.प.रे. (यूबीएलएस), एमवाईएसएस); प.रे. (पीआरटीएन, डीएचडी, बीवीपी) एवं प.म.रे. (डब्ल्यूआरएस/केओटीए, सीआरडब्ल्यूएस/बीपीएल)

#### 5.8.4 ऑन-कॉस्ट प्रोफार्मा का अनुचित लेखाकरण

प्रोफार्मा ऑन-कॉस्ट (पीओसी)<sup>161</sup>, जिसे आमतौर पर अप्रत्यक्ष शुल्क के रूप में जाना जाता है, का उद्देश्य उन सभी ऑन-कॉस्ट को शामिल करना है जो रेल कारखानों में किए गए काम की लागत में शामिल नहीं हैं, लेकिन इसे वाणिज्यिक कॉस्टिंग जैसे पर्यवेक्षण शुल्क, भविष्य निधि, ग्रेच्युटी, पेंशन देयता, मरम्मत और रखरखाव, ब्याज, संयंत्र और मशीनरी और इमारतों पर मूल्यहास शुल्क आदि डिपॉजिट कार्यों में शामिल किया जाना चाहिए। पीओसी में निम्नलिखित के कारण होने वाले वार्षिक अनुमानित शुल्क दर्शाए जाने चाहिए:

- (1) पर्यवेक्षण: कारखाने से सीधे संबंधित सभी प्रतिष्ठानों का वेतन शामिल किया जाना चाहिए। क्षेत्र की सभी कारखानों में मुख्य कारखाना अभियंता और उसके मुख्यालय के कर्मचारियों का वेतन वितरित किया जाना चाहिए। कारखाना भवनों और कार्यालयों के संबंध में किराए, दरों और करों की राशि भी शामिल की जानी चाहिए।
- (2) भविष्य निधि, ग्रेच्युटी और पेंशन देयता में योगदान: भविष्य निधि, ग्रेच्युटी, भविष्य निधि में विशेष योगदान, पेंशन देनदारियों, सभी कारखाना कर्मचारियों के संबंध में कर्मचारी लाभ निधि में वार्षिक योगदान और कारखानो से जुड़ी कैंटीनों को चलाने में होने वाले वार्षिक शुद्ध व्यय का यथासंभव अनुमान लगाया जाना चाहिए।
- (3) मरम्मत और रखरखाव: कारखाना भवनों, संयंत्र और मशीनरी की मरम्मत और रखरखाव पर व्यय होने वाली राशि का सावधानीपूर्वक अनुमान लगाया जाना चाहिए।
- (4) मूल्यहास: भवनों पर मूल्यहास की गणना कुल परिव्यय पर दो प्रतिशत पर की जानी चाहिए और संयंत्र एवं मशीनरी पर कुल परिव्यय पर पांच प्रतिशत की गणना की जानी चाहिए।

पी.ओ.सी. को सभी कारखानो<sup>162</sup> के कुल श्रम लागत पर उपर्युक्त चार शीर्षों के अंतर्गत कुल राशि के प्रतिशत के रूप में उदग्रहणित किया जाना है।

<sup>161</sup> आईआरआरएससी का पैरा 757(बी)

<sup>162</sup> आईआरआरएससी का पैरा 757(बी)

पांच यांत्रिक कार्यशालाओं में, बाहरी लोगों के लिए किए गए सभी कार्यों पर पीओसी शुल्क का उदग्रहण किया गया था। हालांकि, पीओसी के प्रतिशतता की गलत गणना के कारण ₹ 31.26 करोड़ की राशि के पीओसी शुल्क का कम उदग्रहण था, जैसा कि नीचे तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 7: वर्ष 2022-23 के दौरान पी. ओ. सी. शुल्कों का कम उदग्रहण

(₹ करोड़ में)

क्षेत्र और कारखाना का नाम	कार्यों की संख्या	श्रम लागत	पीओसी चार्ज उदग्रहणित	पीओसी की प्रतिशतता			पीओसी चार्ज उदग्रहणीय कॉलम 4x(कॉलम 8/100)	पीओसी चार्ज कम उदग्रहणित (कॉलम 9-कॉलम 5)
				उदग्रहणित	कम उदग्रहणित	स्वीकार्य (कॉलम 6+ कॉलम 7)		
1	2	4	5	6	7	8	9	10
पू.रे.- एलएलएच	4	2.40	2.38	54.39	103.76	158.15	3.79	1.41
पू.रे.-केपीए	1	0.10	0.07	69.08	109.12	178.20	0.19	0.11
पू.रे.-जेएमपी	2	7.31	4.41	49.00/ 67.76	142.70	191.70/ 210.46	14.49	10.07
<b>उप-योग</b>	<b>7</b>	<b>9.81</b>	<b>6.86</b>				<b>18.47</b>	<b>11.59</b>
द.पू.रे.-केजीपी	14	8.15	4.32	94.00	199.37	293.37	23.90	19.58
प.म.रे.- डबल्यू.आर.एस /केओटीए	9	0.09	0.09	38.00/ 46.00/ 52.00	146.36	184.36/ 192.36/ 198.36	0.18	0.09
<b>कुल</b>	<b>30</b>	<b>18.05</b>	<b>11.27</b>				<b>42.55</b>	<b>31.26</b>

स्रोत: कार्यशाला के रिकॉर्ड

पेंशन शुल्क, ग्रेच्युटी, भविष्य निधि (पीएफ) में विशेष योगदान, कर्मचारी कल्याण कोष में वार्षिक योगदान, मूल्यहास, अधिष्ठापन लागत, मरम्मत और रखरखाव लागत आदि के गैर/अल्प विमर्श के कारण पीओसी का कम उदग्रहण हुआ था, जैसा कि अनुबंध - 5.2 ए, 5.2 बी और 5.2 सी में दर्शाया गया है।

2022-23 में पीओसी प्रतिशत की गलत गणना और डिपॉजिट कार्यों पर पीओसी के अनुवर्ती अल्प उदग्रहण के परिणामस्वरूप ₹ 31.26 करोड़ की वसूली नहीं हुई और पू.रे. (₹ 11.59 करोड़), द.पू.रे. (₹ 19.58 करोड़) और डबल्यूसीआर (₹ 0.09 करोड़) के लाभ एवं हानि खाते में कम क्रेडिट हुआ।

पू.रे. के संबंध में, रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अभियुक्ति को स्वीकार किया (अगस्त 2024) और सूचित किया कि आआईआरआरएससी के प्रावधानों के अनुसार ऑन-कॉस्ट बजट की तैयारी की शुरुआत 2024-25 से की गई थी। डब्ल्यूसीआरके डब्ल्यूआरएस/कोटा में, पीओसी के लिए वार्षिक बजट तैयार करने हेतु आवश्यक प्रत्येक तत्व के लिए यथार्थवादी प्रावधान बनाके, वार्षिक रूप से पीओसी की गणना की जाती है।

प.म.रे. के संबंध में उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि उक्त के अनुसार कोडल प्रावधानों से विचलन था।

रेल मंत्रालय ने द.पू.रे. के संबंध में टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की।

#### 5.8.5 डिपॉजिट कार्यों पर विभिन्न शुल्कों का अल्प उदग्रहण

रेल कारखाना में यदि कोई अधिशेष क्षमता हो, तो उसका उपयोग सार्वजनिक / निजी निकायों के लिए वस्तुओं के निर्माण या मरम्मत या सामग्री की आपूर्ति के काम करने के लिए किया जा सकता है। कार्य की शुरुआत, कार्य का ऑर्डर देने वाले पक्ष द्वारा निर्धारित अग्रिम जमा राशि पर की जानी चाहिए। शेष भुगतान को सक्षम प्राधिकारी<sup>163</sup> द्वारा अनुमोदित संविदा शर्तों के अनुसार रेलवे के पास जमा किया जाना चाहिए।

अन्य सरकारी या गैर-सरकारी विभागों, निजी निकायों और व्यक्तियों द्वारा ऑर्डर किए गए कार्यों<sup>164</sup> के लिए, अनुमानों तैयार करने का शुल्क ₹ 10 लाख से कम लागत वाले कार्यों के लिए कुल अनुमानित लागत के पांच प्रतिशत की दर से और ₹ 10 लाख से अधिक लागत वाले कार्यों के लिए कुल अनुमानित लागत का दो प्रतिशत की दर से ऑर्डर देने वाले पक्ष से ही वसूल किया जाना चाहिए।

आईआरआरएससी के पैरा 623 (ए) और आरबी के निर्देश (फरवरी 2019)<sup>165</sup> के अनुसार, डिपॉजिट कार्य के अनुमान में भंडार की लागत, श्रम की लागत, एलओसी, एमओसी, पीओसी, लाभ, दिशा और सामान्य शुल्क, पर्यावरणीय शुल्क और लागू

<sup>163</sup> आईआरआरएससी का पैरा 712

<sup>164</sup> आईआरआरएससी का पैरा 714

<sup>165</sup> सं. 2017/ई एवं आर/3(2)/2 दिनांक 20-02-2019

कोई अन्य शुल्क शामिल हैं। डिपॉजिट कार्यों में इन शुल्कों के गैर-उदग्रहण /अल्प उदग्रहण का क्षेत्र. के वित्तीय स्थिति पर सीधा प्रभाव पड़ता है। उदाहरण के लिए, पीओसी/लाभ के अनुचित शुल्क लगाने के परिणामस्वरूप सार जेड - विविध आय में क्षेत्र. की कम कमाई को दर्शाया जा सकता है। इसी तरह, वास्तविक श्रम, सामग्री और ऑन-कॉस्ट चार्ज की अनुचित बुकिंग के परिणामस्वरूप या तो अंत शेष का संचय होगा या कारखाने की अन्य गतिविधियों की लागत में वृद्धि होगी।

जहां डिपॉजिट कार्य किए गए थे उन 13 कारखानों<sup>166</sup> के अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित बातें सामने आईं:

- पू.रे. की जेएमपी और एलएलएच कारखानों में, बाहरी पार्टियों द्वारा कार्यों के लिए दिए गए ऑर्डर की तैयारी के अनुमान पर शुल्क नहीं लगाया गया था, जिसके परिणामस्वरूप लाभ एवं हानि खाते<sup>167</sup> में ₹ 2.25 करोड़<sup>168</sup> का कम क्रेडिट हुआ। द.पू.रे. के केजीपी कारखाने में, ₹ 0.32 करोड़<sup>169</sup> का अनुमान तैयारी शुल्क उदग्रहणित नहीं किया गया था।
- पू.रे. की एलएलएच, जेएमपी और केपीए कारखानों में ₹1.14 करोड़<sup>170</sup> की अनुमानित लागत के एक प्रतिशत की दर से पर्यावरणीय शुल्क की वसूली नहीं की गई थी।
- 2022-23 के दौरान पू.रे. की एलएलएच और केपीए कार्यशालाओं ने लाभ एवं हानि खाते में ₹ 2.37 करोड़ का पीओसी (एलएलएच के लिए ₹ 2.30 करोड़ और केपीए के लिए ₹ 0.07 करोड़) और ₹ 0.93 करोड़ का लाभ

<sup>166</sup> म.रे. (सीडब्ल्यूएम/पीआर); पू.रे. (एलएलएच, केपीए, जेएमपी); द.प.रे. (बीकेएन); द.रे.(ईएलईसी/जीओसी, एमईसीएच /जीओसी, सीडब्ल्यू/पीई); द.म.रे. (डब्ल्यूडब्ल्यूएस/आरवाईपीएस); द.पू.रे. (केजीपी); द.पू.रे. (डब्ल्यूआरएस/आर); प.रे.(डीएचडी) और प.म.रे. (डब्ल्यूआरएस/कोटा)

<sup>167</sup> अनुमान तैयार करने का शुल्क, पर्यावरणीय शुल्क, पीओसी और लाभ डब्ल्यूएमएस लेखा के माध्यम से रूट नहीं किए जाते हैं बल्कि सीधे अंतिम शीर्ष पर बुक किए जाते हैं।

<sup>168</sup> जेएमपी के लिए ₹ 84.47 करोड़ का 2 प्रतिशत ₹ 1.69 करोड़ और एलएलएच के लिए ₹ 28.13 करोड़ का 2 प्रतिशत ₹ 0.56 करोड़ है।

<sup>169</sup> ₹ 16.09 करोड़ की राशि का 2 प्रतिशत ₹ 0.32 करोड़

<sup>170</sup> अनुमानित लागत = एलएलएच में ₹ 28.13 करोड़ + जेएमपी में ₹ 84.47 करोड़ + केपीए में ₹ 1.47 करोड़ = ₹114.07 करोड़

(एलएलएच के लिए ₹ 0.80 करोड़ और केपीए के लिए ₹ 0.13 करोड़) जमा नहीं किया।

- पीओसी और ₹ 8.82 करोड़<sup>171</sup> के लाभ में से पूरे की जेएमपी कारखाने ने लाभ एवं हानि खाते में केवल ₹ 5.44 करोड़<sup>172</sup> स्थानांतरित किए।

रेलवे मंत्रालय ने कहा (अगस्त 2024) कि डिपॉजिट कार्यों के सभी घटकों पर विचार करते हुए पूरे अनुमानों को अक्टूबर 2022 से विधिवत तैयार किया जा रहा था।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि वर्ष 2022-23 के दौरान अनुमान तैयार करने का शुल्क और पर्यावरण शुल्क वसूल नहीं किया गया।

रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि पूरे में पीओसी और लाभ को संविदात्मक भुगतान पूरा होने पर आय में स्थानांतरित किया जाएगा।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डिपॉजिट कार्य पर लाभ तत्व और वर्ष के दौरान प्राप्त पीओसी को उसी वर्ष होम रेलवे के लाभ एवं हानि खाते में समवर्ती पोस्टिंग के साथ आय (सार जेड) में स्थानांतरित किया जाना चाहिए ताकि खातों की सही और निष्पक्ष तस्वीर को दर्शाया जा सके।

रेल मंत्रालय ने द.पूरे के संबंध में टिप्पणी नहीं की।

**अनुशंसा: रेल मंत्रालय यह सुनिश्चित करे कि डिपॉजिट कार्यों के लिए सभी निर्धारित शुल्कों की मांग की जाए और उन्हें वसूल किया जाए।**

#### 5.8.6 डबल्यूएमएस लेखा के अंत शेष की समीक्षा

डबल्यूएमएस खाता अंत शेष कार्य की प्रगति और पूर्ण हो चुके कार्य जो स्वीकृति को प्रतीक्षारत हैं,<sup>173</sup> और पूर्ण कार्यों के मूल्य का प्रतिनिधित्व करती है। क्षे.रे. के सभी कारखानों का संचित अंत शेष, ब्लॉक खाता और तुलन-पत्र का हिस्सा है।

<sup>171</sup> पीओसी ₹ 4.41 करोड़, लाभ ₹ 4.41 करोड़,

<sup>172</sup> पीओसी ₹ 4.20 करोड़, लाभ ₹ 1.24

<sup>173</sup> आईआरआरएससी का पैरा 760

आईआरआरएससी के पैरा 778 के साथ पठित लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड के पैरा 609 के अनुसार, डब्ल्यूएमएस खाता अंत शेष की जांच मासिक रूप से की जानी चाहिए कि:

- कोई अप्रभावी शेष नहीं है।
- शेष राशि के विवरण में कोई क्रेडिट मद नहीं है और यदि ऐसी कोई मद है, तो उन्हें तत्काल समायोजन के लिए नोट किया जाता है।
- सभी मदें चालू हैं और सक्षम प्राधिकारी की मंजूरी के तहत उचित कार्य आदेश जारी करने के बाद शुरू की गयी हैं।
- विवरण में श्रम, सामग्री और अधूरे कार्यों या समायोजन को प्रतीक्षारत<sup>174</sup> पूर्ण कार्यों पर खर्च किए गए ऑन-कॉस्ट शुल्क के अलावा और कुछ नहीं है। (श्रम, सामग्री और ऑन-कॉस्ट शुल्क के अलावा अन्य शुल्क डब्ल्यूएमएस लेखा की अनुचित बुकिंग दर्शाते हैं। डब्ल्यूएमएस लेखा में स्वीकृति को प्रतीक्षारत लंबे समय से लंबित मद, खातों के अंतिम शीर्षों से कम डेबिट को दर्शाते हैं)
- अप्रभावी शेष को हटाने के लिए ऑन-कॉस्ट, निर्माण और मरम्मत कार्य आदेशों के तहत अधिभार और अवप्रभार के संबंध में आवधिक समायोजन नियमित रूप से किया जाता है।
- बकाया राशि को एकत्रित करने की अनुमति नहीं है।

आईआरआरएससी के पैरा 780 में कहा गया है कि डब्ल्यूएमएस खाता समीक्षा के परिणाम वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एंड सीएओ) को वर्ष में कम से कम एक बार प्रस्तुत किए जाने चाहिए।

क्षे.रे. के अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित बातें सामने आई हैं:

- पू.रे. में, 31 मार्च 2023 तक, ऑन-कॉस्ट, निर्माण और मरम्मत कार्य आदेशों के तहत 'अधिभार और अवप्रभार' को समय-समय पर समायोजित न करने के कारण पू.रे. एलएलएच कारखाना (₹ 2.63 करोड़) और सीएफ/एचडब्ल्यूएच कारखाना (₹ 5.85 करोड़) के डब्ल्यूएमएस लेखा (पैरा 5.8.3 में उल्लिखित के अतिरिक्त) में ₹ 8.48 करोड़ के अप्रभावी शेष का

<sup>174</sup> कोष्ठक के भीतर इटैलिक में लिखा गया पाठ मुद्दे/मामले पर लेखापरीक्षा की अभियुक्तियाँ हैं।

संचय हुआ। मई 2018 से कोई आउटटर्न न होने के बावजूद सीएफ/एचडब्ल्यूएच के कारीगरों की मजदूरी द्वारा डब्ल्यूएमएस लेखा को डेबिट करने के कारण संचित सीएफ/एचडब्ल्यूएच कारखाना में ₹ 5.85 करोड़ का अप्रभावी शेष जमा हुआ। इससे डब्ल्यूएमएस लेखा अंत शेष के रूप में ₹ 5.85 करोड़ के राजस्व व्यय का पूंजीकरण हुआ जिसे तुलन-पत्र की परिसंपत्ति पक्ष में कार्य की प्रगति के रूप में दर्शाया गया था।

- उ.प.रे. के बीकानेर कारखाना में, 31 मार्च 2023 को मंजूरी के अभाव में ₹ 1.11 करोड़ का बकाया डब्ल्यूएमएस लेखा अंत शेष के रूप में था।
- 2022-23 के दौरान, पांच कारखानों<sup>175</sup> ने डब्ल्यूएमएस लेखा से डेबिट किए बिना ₹ 139.05 करोड़ की राशि डब्ल्यूएमएस लेखा में जमा किया, जिसके परिणामस्वरूप डब्ल्यूएमएस खाते के अंत शेष में क्रेडिट मद का संचयन अतिरिक्त रूप से उसी सीमा तक हो रहा है, जो पैरा 5.8.3. में उल्लिखित था।
- सात कारखानों<sup>176</sup> में, पुराने मद जिन्होंने 2022-23 के अंत में काम की मांग की थी (सबसे पुराने मद 2010 से) प्राधिकरण द्वारा स्वीकृति की प्रतीक्षा कर रहे थे। इनमें से तीन कारखानों में, ₹ 12.75 करोड़<sup>177</sup> राशि के पुराने मद स्वीकृति हेतु प्रतीक्षारत थे।
- कुल ₹ 255.56 करोड़ के डब्ल्यूएमएस खाते शेष वाली दस कारखानों<sup>178</sup> ने मार्च 2023 तक अपनी शेष राशि की समीक्षा नहीं की थी।

<sup>175</sup> म.रे. (सी एवं डब्ल्यू/एमटीएन ₹ 22.29 करोड़, एसएनपीडी ₹ 2.34 करोड़; ईएलडब्ल्यू/बीएसएल ₹ 38.75 करोड़); पू.रे. (जेएमपी- ₹ 70.53 करोड़) और उ.पू.रे. (एसडब्ल्यूएस/जीकेपी- ₹ 5.14 करोड़)

<sup>176</sup> म.रे. (सी एवं डब्ल्यू/एमटीएन, एसएनडीपी); पू.रे. (केपीए); पू.म.रे. (पीडी/डीडीयू); उ.पू.रे. (एमडब्ल्यूएस/जीकेपी); उ.प.रे. (बीकेएन) एवं द.प.रे. (यूबीएलएस)

<sup>177</sup> पू.रे. का केपीए- ₹ 11.79 करोड़; पू.म.रे. का पीडी/डीडीयू- ₹ 0.96 करोड़ और द.प.रे. के यूबीएल- ₹ 0.001 करोड़

<sup>178</sup> म.रे. (सीडब्ल्यूएम/पीआर- ₹ 3.86 करोड़, केडब्ल्यूवी- ₹ 17.17 करोड़, एस एवं टी/बीवाई- ₹ 9.68 करोड़ और एमपीएस/बीवाई- ₹ 14.55 करोड़); पू.म.रे. (एमडब्ल्यूएस/एसपीजे- ₹ 0.29 करोड़ और सीआरडब्ल्यू/एचआरटी- ₹ 146.53 करोड़); उ.रे. (पीपी/एसएसबी- ₹ 0.31 करोड़); उ.प.रे. (बीकेएन- ₹ 2.11 करोड़) एवं द.प.रे. (यूबीएल- ₹ 56.73 करोड़ और एमवाईएसएस - ₹ 4.34 करोड़)

- कोडल प्रावधानों के उल्लंघन में, मार्च 2023 तक ₹ 5,926.11 करोड़ के कुल डब्ल्यूएमएस लेखा शेष वाली सात कारखानों<sup>179</sup> ने वर्ष में कम से कम एक बार डब्ल्यूएमएस लेखा समीक्षा के परिणाम एफए और सीएओ को प्रस्तुत नहीं किए।

म.रे. प्रशासन ने कहा (मई 2024) कि ऑन-कॉस्ट शुल्क को उसी वित्तीय वर्ष के अंतिम शीर्ष में समायोजित करने के प्रयास किए जा रहे हैं।

रेल मंत्रालय ने पू.म.रे., उ.प.रे. और द.प.रे. के संबंध में समायोजन को प्रतीक्षारत डब्ल्यूएमएस लेखा शेष में पुराने मदों पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार किया (अगस्त 2024) और कहा कि द.प.रे. में अप्रभावी शेष राशि को अगस्त 2023 में समायोजित किया गया था। तब से डब्ल्यूएमएस लेखा शेष की समीक्षा पू.म.रे., उ.प.रे., द.प.रे. और प.म.रे. में की जा रही थी। इकाई को बंद करने के आदेश के बाद, पू.रे. के सीएफ/एचडब्ल्यूएच के डब्ल्यूएमएस लेखा में केवल कर्मचारियों से संबंधित भुगतान हेतु डेबिट दिखाई दे रहे हैं और पू.रे. के प्रधान मुख्य कार्मिक अधिकारी (पीसीपीओ) को कर्मचारियों की पुनः तैनाती के लिए पत्र जारी किया जा चुका है। (जुलाई 2024)

रेल मंत्रालय ने अन्य क्षेत्रों की लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर टिप्पणी नहीं की थी।

#### 5.8.7 डब्ल्यूएमएस लेखा क्रेडिट में डब्ल्यूएमएस लेखा शेष की प्रतिशतता

रेलवे बोर्ड ने डब्ल्यूएमएस लेखा क्रेडिट के संबंध में वर्ष के अंत में डब्ल्यूएमएस लेखा शेष की प्रतिशतता वर्ष के दौरान सिग्नलिंग और सिविल इंजीनियरिंग कारखानों के लिए 6 प्रतिशत और अन्य मरम्मत<sup>180</sup> कारखानों के लिए 3.5 प्रतिशत तक सीमित करने का निर्देश दिया<sup>181</sup> (अप्रैल 1986) था। चूंकि डब्ल्यूएमएस लेखा

<sup>179</sup> म.रे.(टीएमडब्ल्यू/एनके-₹ 0.13 करोड़);पू.रे.(केपीए-₹ 76.32 करोड़ और जेएमपी-₹ 7.48 करोड़); पू.म.रे. (पीडी/डीडीयू-₹ 5,810.81 करोड़); उ.रे. (डब्ल्यूएस/केएलके-₹ 2.17 करोड़); द.पू.रे. (ईडब्ल्यूएस/एसआईएनआई-₹ 28.18 करोड़); द.पू.म.रे. (एमआईबी/एनजीपी-₹ 1.01 करोड़)

<sup>180</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 84/आरएस/(आईसी)165/1 आरआरसी आरईसी. सं. 104 दिनांकित 24.04.1986

<sup>181</sup> पीओएच और अन्य मरम्मत गतिविधियों को करने वाले कारखानों लेकिन उत्पादन गतिविधियों को करने वाली कारखानों को शामिल नहीं किया गया है।

एक पूंजीगत उचंत शीर्ष है, अधिक प्रतिशतता के परिणामस्वरूप अंत शेष के संचय के साथ-साथ राजस्व व्यय का पूंजीकरण होगा।

उच्च प्रतिशतता के परिणामस्वरूप अंत शेष का संचय होगा तथा राजस्व व्यय का पूंजीकरण भी होगा।

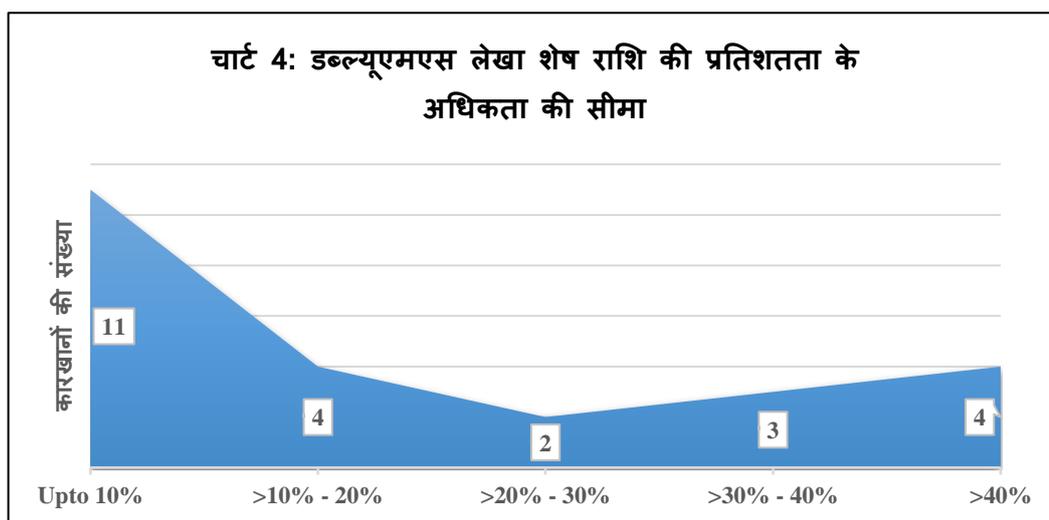
क्षे. रे. के अभिलेखों की जांच में सामने आया है कि:

31 मार्च 2023 को 47 कारखानों में, डब्ल्यूएमएस लेखा शेष वर्ष के दौरान डब्ल्यूएमएस लेखा क्रेडिट के निर्धारित प्रतिशत के अंदर था। प.रे. (एमएक्स और एसआईजी/एसबीआई) के दो कारखानों के लिए डेटा उपलब्ध नहीं था।

शेष 31 कारखानों में, डब्ल्यूएमएस लेखा क्रेडिट के संबंध में डब्ल्यूएमएस लेखा शेष की प्रतिशतता निर्धारित प्रतिशतता से अधिक थी, जैसा कि नीचे चर्चा की गयी है:

- पूर्वी रेलवे के वस्त्र कारखाना, हावड़ा में मई 2018 से कोई उत्पादन नहीं हुआ था, उसका 31 मार्च 2023 तक डब्ल्यूएमएस लेखा का अंत शेष ₹ 6.49 करोड़ था, जबकि 2022-23 के दौरान डब्ल्यूएमएस लेखा में क्रेडिट केवल ₹ 5000/- था, जो निर्धारित प्रतिशतता से बहुत अधिक था।
- तीन कारखानों में, वर्ष के दौरान डब्ल्यूएमएस लेखा क्रेडिट की प्रतिशतता के रूप में डब्ल्यूएमएस लेखा शेष, शर्त से क्रमशः 106.3 प्रतिशत (एस एवं टी / द.म.रे. के एमएफटी), 108.57 प्रतिशत (पू.रे. के बीजीबी) और 171.89 प्रतिशत (द.म.रे. के ईडब्ल्यूएस / एलजीडी) अधिक था। इन कारखानों में शर्त से अधिक कुल शेष राशि ₹ 60.92 करोड़ थी।
- दूसरी ओर, अन्य तीन कारखानों में वर्ष के दौरान डब्ल्यूएमएस लेखा क्रेडिट की प्रतिशतता के रूप में डब्ल्यूएमएस लेखा शेष, शर्त से क्रमशः 0.47 प्रतिशत (द.पू.रे. का केजीपी), 0.12 प्रतिशत (पू.रे. का एमएसडब्ल्यू / एचडब्ल्यूएच) और 0.65 प्रतिशत (द.रे. का एस एवं टी/पीटीजे) अधिक था। इन कारखानों में शर्त से अधिक कुल शेष राशि ₹ 4.81 करोड़ थी।

- शेष 24 कारखानों में, वर्ष के दौरान डब्ल्यूएमएस लेखा क्रेडिट की प्रतिशतता के रूप में डब्ल्यूएमएस लेखा शेष, शर्त से 1.08 प्रतिशत से 82.31 प्रतिशत) अधिक था। इन कारखानों में शर्त से अधिक कुल शेष राशि ₹ 392.04 करोड़ थी। प्रतिशतता की अधिकता का प्रसार निम्नलिखित चार्ट में दर्शाया गया है:



उपर्युक्त उल्लिखित अधिकताओं के परिणामस्वरूप लाभ एवं हानि खाते में ₹ 465.03 करोड़ का कम डेबिट और डब्ल्यूएमएस लेखा अंत शेष का संचय हुआ। विवरण संलग्नक - 5.3 में दिए गए हैं।

सीआर प्रशासन ने कहा (मई 2024) कि अंत शेष को अनुमेय सीमा के भीतर लाने के प्रयास किए जा रहे हैं।

द.रे. और द.प.रे. के संबंध में लेखापरीक्षा अभियुक्तियों को रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया (अगस्त 2024) और कहा कि कारखानों को निर्धारित प्रतिशत के सख्त पालन के लिए सलाह दी गई थी। प.रे. में, पीआरटीएन कारखाने में क्रेडिट अनुपात की उच्च प्रतिशतता, अक्टूबर 2021 से संचित ₹ 1.58 करोड़ के बिलों का जीसीएमएमएफएल<sup>182</sup> द्वारा निपटान न किए जाने और द.म.रे. से प्राप्त एवं राष्ट्रीय डेरी विकास बोर्ड (एनडीडीबी) के स्वामित्व वाले रोड मिल्क टैनकर्स के रखरखाव के लिए डब्ल्यूएमएस लेखा में सीडब्ल्यूएम/पीआरटीएन द्वारा ₹ 4 करोड़ के डेबिट को स्वीकार किए जाने के कारण थी। डीएचडी कारखाना में,

<sup>182</sup> गुजरात को- ऑपरेटिव मिल्क मार्केटिंग फेडरेशन लिमिटेड

प्राप्ति नोट के अभाव के में ₹ 4 करोड़ के लंबित स्थानांतरण प्रमाणपत्र के कारण उच्च क्रेडिट अनुपात उत्पन्न हुआ।

रेल मंत्रालय के उत्तर से, लेखापरीक्षा ने देखा कि प.रे. में, आईआरआरएससी के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए कारखानों में काम करने से पहले बाहरी पक्षों के लिए डिपॉजिट कार्य पर अग्रिम भुगतान प्राप्त नहीं हुआ था। इसके अलावा, विदेशी रेलवे से प्राप्त डेबिट को डब्ल्यूएमएस लेखा के डेबिट पक्ष में स्वीकार नहीं किया जाना चाहिए, बल्कि एनडीडीबी से प्राप्त अग्रिम डेबिट के सापेक्ष में समायोजित किया जाना चाहिए। 23 अगस्त 2024 तक, केवल ₹ 2.15 करोड़ के स्थानांतरण प्रमाणपत्र को डीएचडी में मंजूरी दी गई थी।

अन्य क्षेत्रों की लेखापरीक्षा अभियुक्तियों पर रेल मंत्रालय ने टिप्पणी नहीं की थी।

#### 5.8.8 कारखानों के राजस्व आवंटन रजिस्टर और डब्ल्यूजीआर के बीच मिलान

आईआरआरएससी के पैरा 629 में कहा गया है कि सभी कारखाना व्यय डब्ल्यूएमएस लेखों के माध्यम से किए जाते हैं और विभिन्न अंतिम शीर्षों के लिए डब्ल्यूएमएस लेखों की निकासी, प्रकार-वार रोलिंग स्टॉक (कोच, वैगन, लोकोमोटिव आदि) के लिए उत्पन्न लागत आंकड़ों के आधार पर होनी चाहिए। इसके अलावा, लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 312 के अनुसार, अंतिम लेखा शीर्षों में दर्ज राजस्व व्यय के प्रत्येक सारांश को राजस्व आवंटन रजिस्टर (आरएआर) नामक एक अलग रजिस्टर में दर्शाया जाना चाहिए।

डब्ल्यूजीआर के अनुसार उपलब्ध लागत संबंधी आंकड़ों का मिलान घरेलू रेलवे रोलिंग स्टॉक के लिए राजस्व आवंटन रजिस्टर (आरएआर) में दर्ज व्यय के साथ किया जाना चाहिए। डब्ल्यूजीआर और आरएआर के बीच कोई भी अंतर डब्ल्यूजीआर के माध्यम से निकाले गए व्यय की अनुचित बुकिंग को दर्शाएगा।

क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित तथ्य सामने आए:

- 10 कारखानों<sup>183</sup> में, 2022-23 के दौरान मांग संख्या 5 और 6/सार सी एवं डी के तहत डब्ल्यूजीआर में बुकिंग आरएआर से ₹ 290.47 करोड़ अधिक रही। इसके परिणामस्वरूप लाभ एवं हानि खाते में कम डेबिट हुआ तथा ब्लॉक खाते का अधिक विवरण बढ़ा चढाकर बताया गया।
- नौ कारखानों<sup>184</sup> में, मुख्य रूप से मांग संख्या 6 और 7/सार डी एवं ई के अंतर्गत आरएआर में बुकिंग डब्ल्यूजीआर से ₹ 111.03 करोड़ अधिक रही। इसके परिणामस्वरूप लाभ एवं हानि खाते में अतिरिक्त डेबिट हुआ और ब्लॉक खाते में कम दर्शाया गया।
- पूरे. के केपीए में, आरएआर में दर्ज ₹ 33.25 करोड़ रुपये का व्यय पीओएच के लिए इकाई लागत<sup>185</sup> में प्रतिबिंबित नहीं हुआ, जिसके परिणामस्वरूप इकाई लागत में कमी आई।

अधिक और कम बुकिंग के परिणामस्वरूप विभिन्न खाता शीर्षों में निधियों की अनुचित बुकिंग हुई जैसा कि ऊपर बताया गया है।

रेल मंत्रालय ने पूरे., उ.प.रे. और प.म.रे. के संबंध में लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों से सहमति व्यक्त की (अगस्त 2024) और कहा कि डब्ल्यूजीआर और आरएआर का मिलान करने के लिए प्रयास शुरू किए गए थे। द.प.रे. में, आरएआर और डब्ल्यूजीआर के बीच अंतर 2021-22 से संबंधित पीओएच/आईओएच पर ₹ 12.65 करोड़ के व्यय के कारण था, जिसे 2022-23 तक आगे बढ़ाया गया था। इसके अलावा, डब्ल्यूजीआर और आरएआर के बीच आवंटन के शीर्षों में अंतर था।

<sup>183</sup> पूरे (केपीए और एलएलएच); उरे (आर एंड डब्ल्यू /सीबी); उपूरे (एमडब्ल्यूएस/जीकेपी); उपरे (सभी सी एंड डब्ल्यू, सभी लोको, बीकेएन); दपूरे (केजीपी); दपरे (यूबीएलएस) और पमरे (डब्ल्यूआरएस/कोटा)

<sup>184</sup> पूरे (केपीए, एलएलएच); उपूरे (एमडब्ल्यूएस/जीकेपी); उपरे (सभी सी एंड डब्ल्यू, सभी लोको, बीकेएन); दपूरे (केजीपी); दपरे (यूबीएलएस) और पमरे (डब्ल्यूआरएस/कोटा)

<sup>185</sup> पीओएच/आईओएच पर कुल व्यय को कुल पीओएच/आईओएच आउटटर्न से विभाजित किया गया - गतिविधिवार

द.प.रे. के लिए उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि गतिविधि-वार आवंटन डब्ल्यूजीआर और आरएआर दोनों में उपलब्ध है और व्यय को केवल आवंटन के सही शीर्षों में ही दर्ज किया जाना है।

रेल मंत्रालय ने अन्य क्षेत्रीय रेलवे पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर कोई टिप्पणी नहीं की।

**5.8.9 रेलवे ट्रांसफर लेनदेन की कम स्वीकृति के परिणामस्वरूप डब्ल्यूएमएस लेखा समापन शेष राशि का संचय हुआ**

अन्य रेलवे को उनके रोलिंग स्टॉक की मरम्मत के संबंध में डेबिट किए जाने वाले व्यय को सीधे 'स्थानांतरण रेलवे' शीर्षक में डेबिट किया जा सकता है तथा स्वीकृत वाउचर के बिना जारी किए गए स्थानांतरण प्रमाण-पत्र (टीसी) में, लेकिन मरम्मत किए गए रोलिंग स्टॉक का पूर्ण विवरण दिया जा सकता है। प्रत्युत्तर देने वाली रेलवे को मरम्मत किए गए रोलिंग स्टॉक के विवरण और संबंधित विभागों द्वारा प्रभारों की स्वीकृति के संदर्भ में अंतिम शीर्षों में अनंतिम रूप से राशि डेबिट करके उसी महीने के खातों में टीसी को स्वीकार करना चाहिए। इन परिवर्तनों पर इस प्रयोजन<sup>186</sup> के लिए बनाए गए 'स्वीकृति रजिस्टर' के माध्यम से नजर रखी जाएगी। माह के दौरान अस्वीकृत टीसी को आउटटर्न विवरण-<sup>187</sup> में दर्शाया जाना चाहिए। यह पहलू क्षेत्रीय रेलवे के मंडलों के बीच स्थानांतरण के लिए किए जाने वाले विभागीय लेनदेन के लिए वैध है।

विदेशी रेलवे स्थानान्तरण के लिए, जिस विदेशी रेलवे के प्रति डेबिट किया गया था, उसे इसकी सत्यता की पुष्टि करनी चाहिए तथा डेबिट को स्वीकार करना चाहिए। मंडलीय स्थानांतरण लेनदेन के लिए, गृह रेलवे के अन्य मंडलों को डेबिट स्वीकार करना चाहिए।

क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित तथ्य सामने आए:

<sup>186</sup> आईआरआरएससी के पैरा 762 के तहत नोट II

<sup>187</sup> आईआरआरएससी का पैरा 764 (डी)

- छः कारखानों द्वारा उनके द्वारा किए गए कार्यों के प्रति उठाए गए ऋणों में से विदेशी रेलवे द्वारा ₹ 40.79 करोड़ कम स्वीकार किए तीन कारखानों में, ₹ 34.44 करोड़ के डेबिट गृह रेलवे के मंडलों द्वारा स्वीकृति की प्रतीक्षा कर रहे थे।
- इन कारखानों के डब्ल्यूएमएस खाते के समापन शेष में ₹ 75.23 करोड़ की अस्वीकृत राशि संचित थी तथा व्यय को उसी राशि से कम दर्शाया गया था।

विवरण नीचे दी गई तालिका में दिया गया है:

तालिका 5.8: स्थानांतरण लेनदेन में टीसी की कारखाना-वार लघु स्वीकृति

(₹ करोड़ में)

क्षेत्र	स्थानांतरण का प्रकार	कारखाना	अन्य रेलवे/डिवीजनों के प्रति उठाए गए कुल डेबिट का मूल्य	कॉलम 4 में से स्वीकृत कुल डेबिट	स्वीकृत कम राशि
1	2	3	4	5	6
पू.रे.	विदेशी रेलवे लेनदेन	1. केपीए	242.44	241.28	1.16
उ.पू.रे.		2. एमडब्ल्यूएस/आईजेडएन	85.29	82.75	2.54
उ.प.रे.		3. बीकेएन	58.43	57.32	1.11
द.पू.रे.		4. केजीपी	337.16	301.79	35.37
द.प.रे.		5. यूबीएलएस	16.53	16.24	0.29
द.प.रे.		6. एमवाईएसएस	8.30	7.98	0.32
कुल योग			748.15	707.36	40.79
पू.म.रे.	मंडलीय लेनदेन	1. सीआरडब्ल्यू/एचआर टी	111.89	77.56	34.33
द.पू.रे.		2. केजीपी	97.08	96.99	0.09
द.प.रे.		3. एमवाईएसएस	37.89	37.87	0.02
कुल योग			246.86	212.42	34.44
सकल योग					75.23

स्रोत: कारखानों के अभिलेख

रेल मंत्रालय ने पू.रे., द.प.रे. और पू.म.रे. पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार कर लिया (अगस्त 2024)। उ.प.रे. ने अक्टूबर 2023 में शेष ₹ 1.11 करोड़ समायोजित कर दिए थे।

रेल मंत्रालय ने अन्य क्षेत्रीय रेलवे पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर कोई टिप्पणी नहीं की।

**अनुशंसा: रेल मंत्रालय डब्ल्यूएमएस खाते के अंतर्गत पूर्ण किए गए कार्यों के लिए लंबित हस्तांतरण प्रमाणपत्रों का शीघ्र निपटान सुनिश्चित करे।**

#### 5.8.10 लागत निर्धारण पद्धति का पालन न करना

लागत<sup>188</sup> निर्धारण, व्यय के वर्गीकरण, अभिलेखन और उचित आवंटन को सुनिश्चित करने की प्रक्रिया है, ताकि किसी कारखाना या उत्पादन इकाई के अंतिम उत्पाद या सेवा की लागत का सटीक पता लगाया जा सके। प्रत्येक गतिविधि की लागत का आकलन करने से कारखाने को अपनी दक्षता मापने और उसमें सुधार करने में मदद मिलेगी। एक उचित लागत निर्धारण प्रणाली किसी उत्पाद या सेवा के उत्पादन या खरीद पर निर्णय लेने से पहले उसकी व्यवहार्यता का पता लगाने की आदत विकसित करेगी।

रेलवे कारखानों में लागत निर्धारण का मूल उद्देश्य रोलिंग स्टॉक की प्रत्येक वस्तु के स्वामित्व की कुल लागत का पता लगाना है, ताकि प्रतिस्थापन का निर्णय तर्कसंगत और वैज्ञानिक आधार<sup>189</sup> पर किया जा सके। किसी कारखाने में किसी विशिष्ट गतिविधि पर होने वाली लागत, व्यय पर नियंत्रण का सूचक है। कम लागत अर्थव्यवस्था में बेहतर नियंत्रण को दर्शाता है।

रोलिंग स्टॉक कारखाने में पीओएच लागत को कम करने के उद्देश्य से, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे के प्रधान मुख्य यांत्रिकी अभियंता को ओवरहेड्स को पीओएच लागत के 10 प्रतिशत से कम तक सीमित करने का निर्देश दिया (जुलाई 2022)<sup>190</sup>।

<sup>188</sup> आईआरआरएससी का पैरा 601

<sup>189</sup> आईआरआरएससी का पैरा 602

<sup>190</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2022/एम (डब्ल्यू) 1/814/4 दिनांकित 14 जुलाई 2022

क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित तथ्य सामने आएः:

- 42 यांत्रिकी कारखानों में सभी गतिविधियों की लागत का निर्धारण किया गया।
- 28 यांत्रिकी कारखानों में की गई विभिन्न गतिविधियों में कुल लागत पर लागत प्रभार का प्रतिशत निर्धारित 10 प्रतिशत से अधिक था, जो 10.12 प्रतिशत से 46.48 प्रतिशत तक था। लागत प्रभारों के इतने उच्च प्रतिशत के परिणामस्वरूप लाभ एवं हानि खाते में ₹ 612.47 करोड़ का अतिरिक्त डेबिट हुआ।
- लेखापरीक्षा में अन्य प्रकार के कारखानों की स्थिति की जांच नहीं की गई क्योंकि मापदंड/मानदंड केवल यांत्रिकी कारखानों के लिए विशिष्ट है।

म.रे. प्रशासन ने बताया (मई 2024) कि पीओएच लागत पर ओवरहेड्स को कम करने के लिए विभिन्न उपाय किए जा रहे हैं।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार किया (अगस्त 2024) और कहा कि पू.रे., पू.म.रे., उ.प.रे., द.रे., द.प.रे., प.रे. और प.द.रे. ने कुल रखरखाव लागत के 10 प्रतिशत के भीतर ओवरहेड शुल्क को प्रतिबंधित करने के प्रयास शुरू कर दिए हैं।

रेल मंत्रालय ने अन्य क्षेत्रीय रेलवे पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर कोई टिप्पणी नहीं की।

#### 5.8.11 कारखाना लेखा प्रबंधन प्रणाली के कार्यान्वयन की स्थिति

कारखाना लेखा प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने के लिए, मई 2016 में, एक नया कार्य<sup>191</sup> “कारखाना लेखा प्रबंधन प्रणाली का डिजाइन, विकास और कार्यान्वयन” वर्ष 2016-17 के लिए उत्तर रेलवे की मद संख्या 196 के रूप में ₹ 23.95 करोड़ की लागत पर पिंक बुक में शामिल किया गया था। रेलवे बोर्ड ने (नवंबर 2016)

<sup>191</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2016/सी&आईएस/परियोजना/डब्ल्यूएमएस/103 दिनांकित 19.05.2016

मध्य रेलवे<sup>192</sup> को कारखाना लेखा प्रबंधन प्रणाली (डब्ल्यूएमएस) और एफए एवं सीएओ के कार्यान्वयन के लिए नोडल रेलवे के रूप में नामित किया, उत्तर रेलवे को सीआरआईएस के साथ समझौता जापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर करने और एमओयू के अनुसार सीआरआईएस को भुगतान करने के लिए नामित किया गया। मार्च 2017 में हस्ताक्षरित समझौता जापन के अनुसार, डब्ल्यूएमएस को 24 महीनों के भीतर 44 कारखानों में क्रियान्वित और लागू किया जाना था।

परियोजना के दायरे में केंद्रीयकृत प्रणाली वास्तुकला के तहत ब्राउज़र-आधारित प्रौद्योगिकी का उपयोग करके भारतीय रेल के कारखानों में कारखाना लेखा प्रबंधन प्रणाली अनुप्रयोग सॉफ्टवेयर का डिजाइन, विकास और कार्यान्वयन शामिल था।

तदनुसार, सीआरआईएस ने डब्ल्यूएमएस अनुप्रयोग सॉफ्टवेयर के अंतर्गत निम्नलिखित मॉड्यूल विकसित किए हैं:

- प्रोत्साहन मॉड्यूल (सीएलडब्ल्यू योजना)
- प्रोत्साहन तिरुपति योजना आउटटर्न
- कारखाना सामान्य रजिस्टर (डब्ल्यूजीआर)
- कारखाना निर्माण उचंत खाता (डब्ल्यूएमएस खाता)
- लागत निर्धारण

अधिकांश क्षेत्रीय रेलवे द्वारा डब्ल्यूएमएस के तहत प्रोत्साहन मॉड्यूल के कार्यान्वयन को स्वीकार करते हुए, रेलवे बोर्ड ने डब्ल्यूजीआर, डब्ल्यूएमएस लेखा और लागत मॉड्यूल को लागू करने के लिए तत्काल कार्रवाई के निर्देश<sup>193</sup> दिए (जून 2021)।

क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की जांच से पता चला कि समझौता जापन पर हस्ताक्षर के छः साल बाद भी, डब्ल्यूएमएस को अभी भी पूरी तरह से लागू किया जाना है, जैसा कि नीचे दिखाया गया है:

---

<sup>192</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2017/एसी-II (सीसी)/डब्ल्यूएमएस/37/2 दिनांकित 17.02.2017 (आरबीए सं. 18/2017)

<sup>193</sup> सं. आरबीए 35/2021 दिनांक 21.06.2021

- मार्च 2023 तक, डबल्यूएमएस के कार्यान्वयन पर ₹5.44 करोड़ का व्यय हुआ।
- समझौता ज्ञापन में चिन्हित 44 कारखानों<sup>194</sup> में से डबल्यूएमएस के सभी मॉड्यूल केवल मध्य रेलवे के ईएलडबल्यू/बीएसएल कारखाने में ही क्रियान्वित किए गए।
- 36 कारखानों<sup>195</sup> में डबल्यूएमएस खाता मॉड्यूल लागू नहीं किया गया था।
- 24 कारखानों<sup>196</sup> में डबल्यूजीआर मॉड्यूल लागू नहीं किया गया।

<sup>194</sup> मरे (5-सी&डबल्यू/एमटीएन, सीडबल्यूएम/पीआर, ईएलडबल्यू/बीएसएल, टीएमडबल्यू/एनके, ईडबल्यूएस/एमएमआर); पूरे (3- एलएलएच, केपीए, जेएमपी); पूमरे (2-एमडबल्यूएसपीजे, सीआरडबल्यू/एचआरटी); पूतरे (1-सीआरडबल्यू/एमसीएस); उरे (5-सी एंड एस / एएमवी, आर एंड डबल्यू / सीबी, डबल्यूएस / एसआर, डबल्यूएस / जेयूडीडबल्यू, एसएस / जीजेडबी); उमरे (2- डबल्यूएस/जेएचएसडबल्यू, आरएसके/एसएलटीआई); उपूरे (2- एमडबल्यूएस/जीकेपी, एमडबल्यूएस/आईजेडएन); उसीरे (2- डीबीडबल्यूएस, एनबीक्यू); उपरे (3- सभी लोको और सी एंड डबल्यू, जेयू, बीकेएन); दरे (3- एस&टी/पीटीजे, सीडबल्यू/पीईआर, जीओसी); दमरे (3-डबल्यूडबल्यूएस/आरवाईपीएस, सीआरएस/टीपीटीवाई, डबल्यू एंड एस/एलजीडी); दपूरे (2- केजीपी, ईडबल्यूएस/एसआईएनआई); दपूमरे (2- एमआईबी/एनजीपी, डबल्यूआरएस/आर); दपरे (2- यूबीएलएस, एमवाईएसएस); परे (5- पीएल, एसबीआई, पीआरटीएन, डीएचडी, बीवीपी); पमरे (2- डबल्यूआरएस/कोटा, सीआरडबल्यूएस/बीपीएल)

<sup>195</sup> पूरे (3- एलएलएच, केपीए, जेएमपी); पूतरे (1- सीआरडबल्यू/एमसीएस); उरे (5- सी एंड एस/एमवी, आर एंड डबल्यू / सीबी, डबल्यूएस / एसआर, डबल्यूएस / जेयूडीडबल्यू, एसएस / जीजेडबी); उमरे (2- डबल्यूएस/जेएचएसडबल्यू, आरएसके/एसएलटीआई); उपूरे (2- एमडबल्यूएस/जीकेपी, एमडबल्यूएस/आईजेडएन); उसीरे (2- डीबीडबल्यूएस, एनबीक्यू); उपरे (3- एआईआई लोको और सी एंड डबल्यू, जेयू, बीकेएन); दरे (3- एस&टी/पीटीजे, सीडबल्यू/पीईआर, जीओसी); दमरे (3- डबल्यूडबल्यूएस/आरवाईपीएस, सीआरएस/टीपीटीवाई, डबल्यू एंड एस/एलजीडी); दपूरे (2- केजीपी, ईडबल्यूएस/एसआईएनआई); एसईसीआर (2- एमआईबी/एनजीपी, डबल्यूआरएस/आर); दपरे (2- यूबीएलएस, एमवाईएसएस); परे (4- पीएल, पीआरटीएन, डीएचडी, बीवीपी) और पमरे (2- डबल्यूआरएस/कोटा, सीआरडबल्यूएस/बीपीएल)

<sup>196</sup> पूरे (3- एलएलएच, केपीए, जेएमपी); पूतरे (1- सीआरडबल्यू/एमसीएस); उरे (1- एसएस / जीजेडबी); उमरे (2- डबल्यूएस/जेएचएसडबल्यू, आरएसके/एसएलटीआई); उसीरे (2- डीबीडबल्यूएस, एनबीक्यू); उपरे (2- एआईआई लोको और सी एंड डबल्यू, बीकेएन); दरे (2- एस&टी/पीटीजे, सीडबल्यू/पीईआर); दमरे (3- डबल्यूडबल्यूएस/आरवाईपीएस, सीआरएस/टीपीटीवाई, डबल्यू एंड एस/एलजीडी); दपूरे (2- केजीपी, ईडबल्यूएस/एसआईएनआई); दपूमरे (2- एमआईबी/एनजीपी, डबल्यूआरएस/आर); दपरे (2- यूबीएलएस, एमवाईएसएस) और पमरे (2- डबल्यूआरएस/कोटा, सीआरडबल्यूएस/बीपीएल)

- प्रोत्साहन कारखाना होने के बावजूद, तीन कारखानों<sup>197</sup> में प्रोत्साहन मॉड्यूल लागू नहीं किया गया।
- लागत निर्धारण मॉड्यूल केवल पश्चिम रेलवे के पीआरटीएन कारखाने और मध्य रेलवे के ईएलडब्ल्यू/बीएसएल कारखाने में लागू किया गया था।

म.रे. प्रशासन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति से सहमति व्यक्त की (मई 2024)।

रेल मंत्रालय ने बताया (अगस्त 2024) कि पू.रे., द.प.रे., द.रे. और प.म.रे. में चरणों में डब्ल्यूएमएस के विभिन्न मॉड्यूलों का कार्यान्वयन चल रहा है। प.रे., डब्ल्यूजीआर, प्रोत्साहन और डब्ल्यूएमएस लेखा मॉड्यूल सभी कारखानों में पूरी तरह से लागू किए जा चुके हैं और लागत निर्धारण मॉड्यूल लागू किया जाएगा।

रेल मंत्रालय ने अन्य क्षेत्रीय रेलवे पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर कोई टिप्पणी नहीं की।

**अनुशंसा: रेल मंत्रालय भारतीय रेल में डब्ल्यूएमएस के सभी मॉड्यूलों के कार्यान्वयन को प्राथमिकता दे।**

## 5.9 निष्कर्ष

इस लेखापरीक्षा अवधि के दौरान, भारतीय रेल के सभी 80 कारखानों में डब्ल्यूएमएस लेखों का अनुरक्षण किया जा रहा था। हालाँकि, कारखानों में इसकी तैयारी और रखरखाव में विसंगतियां थीं, विशेष रूप से निर्धारित प्रारूप का पालन करने में। डब्ल्यूएमएस लेखें और उसके सहायक अभिलेखों के अनुचित रखरखाव के परिणामस्वरूप कारखानों में किए गए कार्यों की लागत गलत दर्शाई गई। इसके परिणामस्वरूप डब्ल्यूएमएस लेखों में वास्तविक लागत के बजाय अनुमान के आधार पर राशि जमा की गई। इससे लाभ-हानि खाते में विसंगतियां उत्पन्न हो गई हैं, जिसके परिणामस्वरूप या तो कम या अधिक डेबिट/क्रेडिट हो रहे हैं। इससे क्षेत्रीय रेलवे के तुलन पत्र पर भी असर पड़ा, जिससे कारखानों और समग्र क्षेत्रीय रेलवे की वित्तीय स्थिति का गलत चित्रण हुआ।

<sup>197</sup> परे (1- डीएचडी) और पमरे (2- डब्ल्यूआरएस/कोटा, सीआरडब्ल्यूएस/बीपीएल)

5.10 अनुशंसाएं

- रेल मंत्रालय:  
श्रम लागत, पीओसी प्रभार, कारखानों में किए गए कार्यों की लागत और संबंध सहायक अभिलेखों के साथ डब्ल्यूएमएस लेखों के रखरखाव और समापन शेष की समीक्षा के संबंध में आई.आर.आर.एस.सी. के कोडल प्रावधानों का पालन सुनिश्चित करे।
- डब्ल्यूएमएस लेखा समापन शेष, वास्तविक और आवंटित लागत प्रभार और कुल लागत प्रभार पर प्रतिबंध के संबंध में आई.आर.आर.एस.सी. और रेल मंत्रालय के आदेशों द्वारा निर्धारित सीमाओं का पालन सुनिश्चित करे।

आ. 674

नई दिल्ली  
दिनांक: 28 अप्रैल 2025

(आत्रेयी दास)  
उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

संजय

नई दिल्ली  
दिनांक: 30 अप्रैल 2025

(के. संजय मूर्ति)  
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक



पारिभाषिक शब्दावली

शब्द	विवरण
औसत लीड	एक यात्री या एक टन माल की औसत ढुलाई
पूँजीगत व्यय	परिसंपत्तियों के सृजन, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन के लिए किया गया व्यय
मांग वसूली योग्य	भूमि और भवनों के किराये/पट्टे, ब्याज और साइडिंग के रखरखाव शुल्क आदि के कारण वसूली योग्य अप्राप्त आय।
अतिरिक्त बजटीय संसाधन	सामान्य बजट समर्थन और आंतरिक रूप से उत्पन्न संसाधनों के अलावा आईआर के संसाधन
माल ढुलाई से होने वाली आय	रेल द्वारा माल ढुलाई से आय
सकल यातायात प्राप्तियां	रेलवे को अपने परिचालन से प्राप्तियां
शुद्ध अधिशेष	सकल आय और कार्यशील व्यय के बीच अंतर
नई लाइनें	पहले अस्तित्व में न रहीं नए रेलवे संपर्क/लाइनों का निर्माण/बिछाना
परिचालन अनुपात	सकल आय में कार्यकारी व्यय (उचंत को छोड़कर, लेकिन मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन सहित) का अनुपात।
साधारण कार्य व्यय	प्रशासन, संचालन, रखरखाव और मरम्मत पर व्यय, मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि में योगदान
अन्य कोचिंग आय	पार्सल, सामान और डाकघर मेल के परिवहन और खानपान आदि से आय,
यात्री आय	रेल पर यात्रियों को ले जाने से होने वाली आय
राजस्व व्यय	लाभांश भुगतान सहित रेलवे के दैनिक परिचालन, रखरखाव पर किया गया व्यय

स्टाफ उत्पादकता	इसे प्रति हजार कर्मचारियों द्वारा संभाले गए यातायात की मात्रा (एनटीकेएम के संदर्भ में) के आधार पर मापा जाता है।
यातायात उंचंत	रेलवे की अप्राप्त परिचालन आय
कुल कार्य व्यय	साधारण परिचालन व्यय और मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन

## संक्षिप्ताक्षरों की सूची

ए - ।	लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता खंड- ।
एआईएमएस	लेखांकन सूचना प्रबंधन प्रणाली
एयू	लेखांकन इकाइयाँ
बीई	बजट अनुमान
बीओएस	स्वीकृति की पुस्तक
सीएलडब्ल्यू	चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स
सीआर	मध्य रेलवे
डी एंड जी शुल्क	दिशा और सामान्य शुल्क
दीपम	निवेश और सार्वजनिक संपत्ति प्रबंधन विभाग
डीएलडब्ल्यू	डीजल लोकोमोटिव वर्क्स
डीएमडब्ल्यू	डीजल लोको आधुनिकीकरण कार्य
डी पी	ड्राफ्ट पैराग्राफ
ईबीआर	अतिरिक्त बजटीय संसाधन
ईबीआर (आईएफ)	अतिरिक्त बजटीय संसाधन (संस्थागत वित्त)
ईबीआर-आईएफ	अतिरिक्त बजटीय संसाधन- संस्थागत वित्त
ईसीओआर	पूर्व तट रेलवे
ईसीआर	पूर्व मध्य रेलवे
ईआर	पूर्व रेलवे
एफए एंड सीएओ	वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी
एफजी	अंतिम अनुदान
एफ - ।	भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खंड- ।
एफओआईएस	माल परिचालन सूचना प्रणाली
जीएम	महाप्रबंधक
मुख्यालय	मुख्यालय
एचआरए	मकान किराया भत्ता
आईसीएफ	इंटीग्रल कोच फैक्ट्री
आईपीएस	एकीकृत पेट्रोल और लेखा प्रणाली
आईआरपीएसएम	भारतीय रेलवे परियोजनाएँ स्वीकृतियाँ और प्रबंधन
आईटी	सूचना प्रौद्योगिकी
एमएच	मुख्य शीर्ष
एमओआर	रेल मंत्रालय
एमआर	मेट्रो रेलवे, कोलकाता
एनसीआर	उत्तर मध्य रेलवे
एनईआर	पूर्वोत्तर रेलवे

एन.आर.	उत्तर रेलवे
एनडब्ल्यूआर	उत्तर पश्चिम रेलवे
एनडब्ल्यूआर	उत्तर पश्चिम रेलवे
ओबीजी	मूल बजट अनुदान
पीएचओडी	प्रधान विभागाध्यक्ष
आरबी	रेलवे बोर्ड
आरसीएफ	रेल कोच फैक्ट्री
आरई	संशोधित अनुमान
आरओसीई	नियोजित पूंजी पर रिटर्न
आरओई	लाभांश
आरडब्ल्यूएफ	रेल व्हील फैक्ट्री
आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके	रेल व्हील फैक्ट्री, येलहांका
आरडब्ल्यूपी	रेल पहिया संयंत्र
एसबीसी	बेंगलुरु
एससीआर	दक्षिण मध्य रेलवे
एसडी	सुरक्षा जमा राशि
एसईसीआर	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसईसीआर	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसईआर	दक्षिण पूर्व रेलवे
एस-I	भंडार विभाग खंड-I के लिए भारतीय रेलवे कोड
एस-II	भंडार विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड खंड- II
एसपीवी	विशेष उद्देश्य वाहन
एसआर	दक्षिण रेलवे
सीनियर एएफए (सी)	वरिष्ठ सहायक वित्त सलाहकार (निर्माण)
सीनियर एएफए (ईएनजी)	वरिष्ठ सहायक वित्त सलाहकार (स्थापना अराजपत्रित )
सीनियर डी.एफ.एम.	वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक
एसडब्ल्यूआर	दक्षिण पश्चिम रेलवे
एसडब्ल्यूआर	दक्षिण पश्चिम रेलवे
यूबीएल	हबली
यूडीएम	उपयोगकर्ता डिपो मॉड्यूल
डब्ल्यूसीआर	पश्चिम मध्य रेलवे
डब्ल्यूआर	पश्चिम रेलवे
जेडआरस्	क्षेत्रीय रेलवे

**अनुलग्नक**



**अनुलग्नक - 1.1**  
**(संदर्भ पैराग्राफ संख्या 1.3)**  
**यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं का प्रति-अनुदान**

क्षेत्रीय रेलवे	म.रे.	पू.रे.	पू.म.रे.	पू.त.रे.	पू.रे.	उ.म.रे.	पू.उ.रे	पू.उ.सी.रे.	उ.प.रे.	प.रे.	द.म.रे.	द.पू.रे.	द.पू.म.रे.	द.प.रे.	प.म.रे.	मेट्रो	कुल ( रेलवे+पीपू )	
																		यातायात राजस्व
(क) कोचिंग	6561.69	2716.39	3253.14	1957.90	8287.48	6214.55	2035.91	1657.81	2764.92	5502.11	6615.82	1983.61	1272.10	2116.15	5832.68	4384.63	259.96	63416.85
(ख) अन्य कोचिंग	815.12	286.06	307.38	180.45	921.45	233.41	182.71	345.76	247.29	530.94	411.02	234.12	91.82	270.25	730.42	169.94	0.17	5958.31
(ग) कोचिंग के लिए फुटकर (विविध)	312.01	353.85	155.87	151.24	505.33	264.59	74.75	1236.76	259.55	317.71	197.70	199.17	54.60	192.68	489.99	100.67	48.03	4914.50
कुल (क + ख + ग)	7688.83	3356.30	3716.40	2289.59	9714.26	6712.55	2293.36	3240.34	3271.77	6350.76	7224.54	2416.90	1418.52	2579.08	7053.10	4655.24	308.15	74289.66
(घ) माल	10392.3	6168.65	13577.64	20290.87	12547.29	12011.7	1907.00	3198.52	6840.71	3446.97	14246.9	15730.0	17397.07	4202.20	8943.11	11361.84	0.00	162262.90
(ङ) माल के लिए फुटकर (विविध)	161.47	242.83	130.54	61.12	114.48	246.31	61.80	1242.09	239.33	158.66	172.14	130.14	47.83	171.74	304.37	99.23	0.00	3584.08
कुल माल	10553.8	6411.48	13708.18	20352.00	12661.78	12258.0	1968.80	4440.60	7080.04	3605.63	14419.1	15860.1	17444.90	4373.94	9247.49	11461.07	0.00	165846.98
कुल राजस्व प्राप्ति	18242.6	9767.78	17424.58	22641.58	22376.03	18970.5	4262.17	7680.95	10351.80	9956.39	21643.6	18277.0	18863.42	6953.02	16300.59	16116.31	308.15	240136.64
<b>कुलाई सेवाओं (माल) पर व्यय</b>																		
बीजी/माल	7811.88	7450.52	9387.08	8981.21	8227.51	8178.83	2559.35	5083.55	5576.47	4211.22	9805.53	7913.91	7871.94	4122.11	6054.17	7827.43	0.00	111062.71
एमजी/माल	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.16	0.00	0.00	0.16
एनजी/माल	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

क्षेत्रीय रेलवे	म.रे.	पू.रे.	पू.म.रे.	पू.त.रे.	पू.रे.	उ.म.रे.	पू.उ.रे.	पू.उ.सी.रे.	उ.प.रे.	प.रे.	द.म.रे.	द.पू.रे.	द.पू.म.रे.	द.प.रे.	प.म.रे.	मेट्रो	कुल ( रेलवे+पीयू )	
वस्तुओं पर कुल व्यय	7811.88	7450.52	9387.08	8981.21	8227.51	8178.83	2559.35	5083.55	5576.47	4211.22	9805.53	7913.91	7871.94	4122.11	6054.33	7827.43	0.00	111062.87
<b>गात्री सेवाओं (कोचिंग एवं अन्य कोचिंग) पर व्यय</b>																		
बीजी/कोचिंग	13921.2	11821.6	8283.78	2614.34	18517.12	9919.72	4623.03	6123.59	6752.15	12921.9	10341.2	4551.86	1955.30	4887.42	10052.88	5030.27	732.12	133049.65
	8	2								1	6							
एमजी/कोचिंग	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	13.98	216.78	0.00	47.46	36.09	0.00	0.00	0.00	0.00	107.87	0.00	0.00	422.18
एनजी/कोचिंग	141.95	0.00	0.00	0.00	278.77	406.73	0.00	23.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.97	0.00	0.00	0.00	859.01
कोचिंग पर कुल व्यय	14063.2	11821.6	8283.78	2614.34	18795.89	10340.4	4839.81	6147.19	6799.61	12958.0	10341.2	4551.86	1955.30	4887.42	10168.72	5030.27	732.12	134330.84
	3	2				3				0	6							
<b>सेवाओं पर लाभ/हानि</b>																		
कोचिंग पर हानि	-6374.40	-	-4567.39	-324.75	-9081.64	-3627.89	-2546.44	-2906.85	-3527.85	-6607.24	-3116.73	-2134.97	-536.78	-2308.33	-3115.62	-375.03	-423.97	-6004.18
माल पर लाभ	2741.92	-	4321.10	11370.79	4434.27	4079.19	-590.55	-642.95	1503.56	-605.59	4613.61	7946.22	9572.96	251.84	3193.16	3633.64	0.00	54784.11
		1039.04																

अनुलग्नक -2.1- विनियोग लेखा 2022-23  
(संदर्भ पैराग्राफ संख्या 2.1)

(₹ इकाई में)

अनुदान और विनियोग द्वारा विनियोग खातों का वृहत सारांश-2022-23

मुख्य शीर्ष	मुख्य शीर्ष का नाम/ विनियोजन	वी/ सी	मूल	अनुपूरक	कुल अनुदान/ विनियोजन	वास्तविक व्यय	भिन्नता
3001 (1)	रेलवे बोर्ड	वी	4240100000		4240100000	4260331096	20231096
		सी	0		0	0	0
3001 (02)	अन्य व्यय	वी	21110000000		21110000000	14801509119	-6308490881
		सी	50000000		50000000	39996789	-10003211
3002- 3003 (01)	सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएँ	वी	94967719000		94967719000	90118210880	-4849508120
		सी	13281000		13281000	29123606	15842606
3002- 3003 (02)	पी वे की मरम्मत और रखरखाव	वी	180314239000		180314239000	181072475845	758236845
		सी	3161000		3161000	81439505	78278505
3002- 3003 (03)	मोटिव पॉवर की मरम्मत एवं रखरखाव	वी	64957890000		64957890000	68439190108	3481300108
		सी	110000		110000	1665945	1555945
3002- 3003 (04)	गाड़ियों एवं वैगन की मरम्मत एवं रखरखाव	वी	180278995000		180278995000	202309054378	22030059378
		सी	105000		105000	112040566	111935566
3002- 3003 (05)	संयंत्र एवं उपकरणों की मरम्मत एवं रखरखाव	वी	93716734000		93716734000	98274376102	4557642102
		सी	466000		466000	1246242	780242
3002- 3003 (06)	परिचालन व्यय रोलिंग स्टॉक उपकरण	वी	181187095000		181187095000	204656868911	23469773911
		सी	105000		105000	82610016	82505016
3002- 3003 (07)	परिचालन व्यय यातायात	वी	405254200000		405254200000	373154253320	-32099946680
		सी	800000		800000	89862602	89062602
3002- 3003 (08)	परिचालन व्यय ईंधन	वी	296222000000	13409400000	309631400000	382063231383	72431831383
		सी	26000000	688000000	714000000	799935049	85935049
		वी	89145625000		89145625000	85167454737	-3978170263

मुख्य शीर्ष	मुख्य शीर्ष का नाम/ विनियोजन	वी/ सी	मूल	अनुपूरक	कुल अनुदान/ विनियोजन	वास्तविक व्यय	भिन्नता
3002-3003 (09)	कर्मचारी कल्याण एवं सुविधाएं	सी	475000		475000	3045413	2570413
3002-3003 (10)	विविध कार्य व्यय	वी	77645519000		77645519000	87049287583	9403768583
		सी	4784481000		4784481000	4122618865	-661862135
3002-3003 (11)	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	वी	634329984000		634329984000	611820548981	-22509435019
		सी	1016000		1016000	6779660	5763660
3002-3003 एवं 3006	विनियोजन निधियों के लिए	वी	674600000000		674600000000	580173820619	-94426179381
		सी	0		0	0	0
3075	अन्य परिवहन सेवाएँ	वी	32671300000		32671300000	31539698431	-1131601569
		सी	0		0	0	0
5002 और 5003	संपत्ति - अधिग्रहण निर्माण और प्रतिस्थापन						
	खुली लाइन कार्य आय	वी	0		0	0	0
		सी	0		0	0	0
	पूँजी	वी	1660106600000	120000049000	1780106649000	1846894999168	66788350168
		सी	977300000	8581300000	9558600000	11327180448	1768580448
रेलवे फंड-डीआरएफ, सीएफ और डीएफ							
	डीआरएफ	वी	20528400000	3000	20528403000	8315522227	-12212880773
		सी	0	3400000	3400000	5810031	2410031
	डीएफ	वी	10000000000	7000	10000007000	9820375531	-179631469
		सी	0	27000000	27000000	33594072	6594072
	पूँजी कोष	वी	20000000000		20000000000	0	-20000000000
		सी	0		0	0	0
	आरएसएफ	वी	300000500000	29000	300000529000	310213522375	10212993375
		सी	0	28300000	28300000	158789734	130489734
	आरआरएसके में स्थानांतरण	वी	120000000000		120000000000	100000000000	-20000000000
		सी	0		0	0	0
	आरएसएफ में स्थानांतरण	वी	0		0	300000000000	300000000000
		सी	0		0	0	0
	एसजीएफ में स्थानांतरण	वी	0		0	102390001077	102390001077
		सी	0		0	0	0
	आरआरएसके	वी	133261500000	12000	133261512000	138709231467	5447719467
		सी	2700000	180000000	182700000	239122059	56422059

मुख्य शीर्ष	मुख्य शीर्ष का नाम/ विनियोजन	वी/ सी	मूल	अनुपूरक	कुल अनुदान/ विनियोजन	वास्तविक व्यय	भिन्नता
	सीआईआरएफ में स्थानांतरण	वी	527000000000		527000000000	0	-527000000000
		सी	0		0	0	0
	एनआईएफ में स्थानांतरण	वी	500000000000		500000000000	350000200000	-149999800000
		सी	0		0	0	0
	कुल रेलवे फंड, डीआरएफ, सीएफ और डीएफ	वी	50528400000	10000	50528410000	18135897758	-32392512242
		सी	0	30400000	30400000	39404103	9004103
	कुल योग	वी	6321538400000	133409500000	6454947900000	6181244163338	-273703736662
		सी	5860000000	9508000000	15368000000	17134860602	1766860602
	कुल योग (वी और सी)		6327398400000	142917500000	6470315900000	6198379023940	-271936876060

अनुलग्नक -2.2- विनियोग लेखा 2022-23  
(संदर्भ पैराग्राफ संख्या 2.6)

(₹ करोड़ में)

क्षेत्र	प्रकृति दत्तमत (वी)/ प्रभारित (सी)	अनुदान का नाम	मामलों की संख्या	राशि	मामलों की संख्या	राशि
			आधिक्य		बचत	
सीएलडब्ल्यू	वी	5002-03	1	109.91		
	वी कुल		1	109.91		
	सीएलडब्ल्यू कुल		1	109.91		
सीआर	वी	5002-03			1	21.54
	वी कुल				1	21.54
	सीआर कुल				1	21.54
ईसीओआर	वी	3002-03(03)	1	21.50		
		3002-03(04)	1	108.55		
		3002-03(05)	1	15.80		
		3002-03(06)	1	143.14		
		3002-03(10)	1	31.27		
		5002-03	2	351.64	6	295.17
		5002-03	1	3.59		
	वी कुल		8	675.51	6	295.17
ईसीओआर कुल		8	675.51	6	295.17	
ईसीआर	वी	3002-03(01)	2	18.74	3	47.83
		3002-03(02)	3	37.65	3	19.48
		3002-03(03)	1	31.68	1	33.16
		3002-03(04)	4	344.80	1	16.40
		3002-03(05)	4	94.93	2	7.08
		3002-03(06)	3	142.17	1	26.98
		3002-03(07)	1	71.91	6	177.93
		3002-03(08)	2	650.25		
		3002-03(09)	1	1.52	4	23.67
		3002-03(10)	2	95.25	4	44.17
		3002-03(11)	1	22.58	7	496.89
		5002-03	32	4391.31	19	503.60
	वी कुल		56	5902.80	51	1397.20
ईसीआर कुल		56	5902.80	51	1397.20	
ईर	वी	3002-03(01)			1	71.23
		3002-03(02)	1	7.55		
		3002-03(04)			1	90.14
		3002-03(05)	1	14.82		
		3002-03(06)	1	45.63		
		3002-03(07)			1	22.27
		3002-03(08)	1	85.63		
		3002-03(09)			1	13.86

क्षेत्र	प्रकृति दत्तमत (वी)/ प्रभारित (सी)	अनुदान का नाम	मामलों की संख्या	राशि	मामलों की संख्या	राशि	
			आधिक्य		बचत		
		3002-03(10)	1	69.02			
		3002-03(11)			1	20.70	
		5002-03	1	21.18	1	52.42	
	<b>वी कुल</b>		<b>6</b>	<b>243.83</b>	<b>6</b>	<b>270.62</b>	
<b>ईआर कुल</b>			<b>6</b>	<b>243.83</b>	<b>6</b>	<b>270.62</b>	
एनसीआर	सी	3002-03(10)			1	2.75	
		5002-03	1	21.38			
	<b>सी कुल</b>		<b>1</b>	<b>21.38</b>	<b>1</b>	<b>2.75</b>	
	वी	3001				1	31.30
		3002-03(1)	2	13.05	2	24.30	
		3002-03(10)	3	68.69	3	12.52	
		3002-03(11)	3	43.73	3	247.97	
		3002-03(2)	1	34.49	1	5.72	
		3002-03(3)	2	15.22	1	14.64	
		3002-03(4)	3	143.10	1	8.03	
		3002-03(5)	5	118.00	2	7.17	
		3002-03(6)	3	184.33	2	10.19	
		3002-03(7)	3	240.61	1	20.62	
		3002-03(8)	2	609.93			
		3002-03(9)	2	16.28	1	8.56	
5002-03		16	1650.21	14	785.89		
<b>वी कुल</b>		<b>45</b>	<b>3137.64</b>	<b>32</b>	<b>1176.92</b>		
<b>एनसीआर कुल</b>			<b>46</b>	<b>3159.02</b>	<b>33</b>	<b>1179.67</b>	
एनईआर	वी	5002-03	1	41.83	1	32.62	
	<b>वी कुल</b>		<b>1</b>	<b>41.83</b>	<b>1</b>	<b>32.62</b>	
<b>एनईआर कुल</b>			<b>1</b>	<b>41.83</b>	<b>1</b>	<b>32.62</b>	
एनएफआर	सी	5002-03	1	150.04			
	<b>सी कुल</b>		<b>1</b>	<b>150.04</b>			
	वी	3002-03(01)	2	7.73	4	23.87	
		3002-03(02)	3	105.78	2	26.62	
		3002-03(03)			3	39.66	
		3002-03(04)	4	235.97	2	12.87	
		3002-03(05)	5	64.80	2	10.34	
		3002-03(06)	4	133.39			
		3002-03(07)	2	6.47	3	148.16	
		3002-03(08)	1	148.04	2	27.42	
		3002-03(09)	1	13.97	4	34.76	
		3002-03(10)	5	32.70	4	40.97	
		3002-03(11)	3	81.58	2	356.52	
5002-03	25	2836.74	29	749.40			

क्षेत्र	प्रकृति दत्तमत (वी)/ प्रभारित (सी)	अनुदान का नाम	मामलों की संख्या	राशि	मामलों की संख्या	राशि	
			आधिक्य		बचत		
वी कुल			55	3667.15	57	1470.60	
एनएफआर कुल			56	3817.19	57	1470.60	
एन.आर.	वी	3001	3	58.92	2	543.14	
		3002-03(01)	1	15.41	3	86.25	
		3002-03(02)	1	73.88			
		3002-03(03)	2	223.27			
		3002-03(04)	3	116.91	2	52.01	
		3002-03(05)	1	72.02	3	72.27	
		3002-03(06)	3	290.32	1	16.28	
		3002-03(07)			2	559.53	
		3002-03(08)	2	601.15			
		3002-03(09)			1	26.46	
		3002-03(10)	1	94.98	1	70.40	
		3002-03(11)	1	617.19	2	873.00	
		3002-03(12)			2	991.00	
		5002-03	14	6904.40	19	20389.56	
		सिविल अनुदान				1	21.83
		वी कुल			32	9068.45	39
एनआर कुल			32	9068.45	39	23701.73	
एनडब्ल्यूआर	वी	3002-03(05)	2	36.97			
		5002-03	3	844.31	1	70.89	
	वी कुल			5	881.28	1	70.89
एनडब्ल्यूआर कुल			5	881.28	1	70.89	
एससीआर	सी	5002-03	1	102.55			
	सी कुल		1	102.55			
	वी	3001			2	11.42	
		3002-03(08)			2	102.93	
		3002-03(09)	3	8.19			
		3002-03(11)			7	29.58	
		5002-03	4	799.41	1	20.11	
	सिविल				1	3.49	
वी कुल			7	807.60	13	167.54	
एससीआर कुल			8	910.15	13	167.54	
एसईआर	वी	3002-03(03)	1	89.18	1	26.53	
		3002-03(04)	3	74.71			
		3002-03(07)	1	76.09			
		3002-03(09)			1	26.97	
		3002-03(10)	5	48.54	2	44.44	
		5002-03	7	2108.60	10	609.08	

क्षेत्र	प्रकृति दत्तमत (वी)/ प्रभारित (सी)	अनुदान का नाम	मामलों की संख्या	राशि	मामलों की संख्या	राशि
			आधिक्य		बचत	
		वी कुल	17	2397.12	14	707.02
		एसईआर कुल	17	2397.12	14	707.02
एसआर	वी	3002-03(04)	1	60.65		
		3002-03(05)	1	20.61		
		3002-03(10)	1	17.00	1	7.31
		5002-03	2	72.71	6	234.32
	वी कुल	5	170.98	7	241.63	
		एसआर कुल	5	170.98	7	241.63
दक्षिण पश्चिम रेलवे	वी	3002-03	1	7.44	5	301.65
		5002-03	3	63.97	3	592.46
	वी कुल	4	71.42	8	894.10	
		एसडब्ल्यूआर कुल	4	71.42	8	894.10
डब्ल्यूसीआर	वी	3002-03(11)			1	19.99
		3002-03(5)	1	2.87		
		3002-03(8)			1	38.11
		5002-03	2	28.20		
	वी कुल	3	31.07	2	58.10	
		डब्ल्यूसीआर कुल	3	31.07	2	58.10
डब्ल्यूआर	वी	5002-03			1	8.89
	वी कुल				1	8.89
		डब्ल्यूआर कुल			1	8.89
		कुल योग	248	27480.55	240	30517.31

अनुलग्नक-3.1

भारतीय रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों की सूची<sup>1</sup>

क्रम संख्या	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का नाम रेलवे कम्पनियां	गतिविधि
1.	डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल)	निर्माण
2.	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकॉर)	रसद
3.	भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड (आईआरसीटीसी)	खानपान, आतिथ्य एवं पर्यटन
4.	भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड (आईआरएफसी)	वित्तीयन
5.	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन)	निर्माण
6.	रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल)	निर्माण
7.	रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (रेलटेल)	संचार और नेटवर्क
8.	राइट्स लिमिटेड (राइट्स)	कंसल्टेंसी
9.	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड (बीसीएल)	वैगन निर्माण और निर्माण
10.	बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	निर्माण
11.	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (केएमआरसीएल)	निर्माण
12.	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	निर्माण
13.	कौकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड (केआरसीएल)	ट्रेन परिचालन और बुनियादी ढांचा परियोजनाएं
14.	मुंबई रेल विकास निगम (एमआरवीसी)	निर्माण
15.	वैगन इंडिया लिमिटेड (निष्क्रिय)	वैगन बिल्डिंग
16.	एनआरटीयू फाउंडेशन (एनआरटीयू) <sup>2</sup>	अन्य
17.	रेलवे खेल संवर्धन बोर्ड <sup>3</sup> (आरएसपीबी)	अन्य

<sup>1</sup> सूची में दो कंपनियां शामिल हैं - बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड (जो 22 सितंबर 2022 से भंग हो गई है और इसका नाम कंपनी रजिस्टर से हटा दिया गया है) और भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड (जो 5 जुलाई 2022 से भंग हो गई है और इसका नाम कंपनी रजिस्टर से हटा दिया गया है।)

<sup>2</sup> एनआरटीयू फाउंडेशन को कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 8 के तहत शामिल किया गया था

<sup>3</sup> रेलवे खेल संवर्धन बोर्ड को खेल गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 8 के अंतर्गत शामिल किया गया है।

	सहायक	
18.	कॉनकॉर एयर लिमिटेड	अन्य
19.	फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	रसद
20.	पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	रसद
21.	सिडकुल कॉनकॉर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	रसद
22.	इरकॉन गुड़गांव रेवारी हाईवे लिमिटेड	निर्माण
23.	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	निर्माण
24.	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड।	निर्माण
	<b>रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का नाम रेलवे कम्पनियां</b>	
25.	इरकॉन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	निर्माण
26.	इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	निर्माण
27.	इरकॉन इन्फ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	निर्माण
28.	इरकॉन लुधियाना रूपनगर हाईवे लिमिटेड	निर्माण
29.	इरकॉन हरिद्वार बाईपास लिमिटेड	निर्माण
30.	इरकॉन अक्लोली - शिरसाद एक्सप्रेसवे लिमिटेड	निर्माण
31.	इरकॉन भोज मोरबे एक्सप्रेसवे लिमिटेड	निर्माण
32.	इरकॉन रिन्यूएबल पावर लिमिटेड	निर्माण
33.	एचएसआरसी इंफ्रा सर्विसेज लिमिटेड	निर्माण
34.	रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	संचार और नेटवर्क
35.	रेलवे ऊर्जा प्रबंधन कंपनी लिमिटेड	कंसल्टेंसी
	<b>संयुक्त उपक्रम</b>	
36.	भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड	अन्य
37.	सूरत एकीकृत परिवहन विकास निगम लिमिटेड	अन्य
38.	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	वैगन विनिर्माण
39.	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	निर्माण
40.	महाराष्ट्र रेल अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड	निर्माण
	<b>विशेष प्रयोजन वाहन</b>	
41.	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड, भुवनेश्वर	निर्माण
42.	भरूच दहेज रेल कंपनी लिमिटेड	निर्माण
43.	कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	निर्माण
44.	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	निर्माण
45.	अंगुल सुकिंदा रेलवे लिमिटेड	निर्माण

46.	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	निर्माण
47.	हसन मैंगलोर रेल विकास निगम	निर्माण

क्रम सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	2018-19						2019-20						2020-21						2021-22						2022-23							
		कुल इकाई		केंद्रीय सरकार		राज्य सरकार		राज्य सरकार		केंद्रीय सरकार		राज्य सरकार		राज्य सरकार		केंद्रीय सरकार		राज्य सरकार		राज्य सरकार		केंद्रीय सरकार		राज्य सरकार		राज्य सरकार		केंद्रीय सरकार		राज्य सरकार			
		कुल इकाई	केंद्रीय सरकार	राज्य सरकार	केंद्रीय सरकार	राज्य सरकार	कुल इकाई	केंद्रीय सरकार	राज्य सरकार	केंद्रीय सरकार	राज्य सरकार	कुल इकाई	केंद्रीय सरकार	राज्य सरकार	केंद्रीय सरकार	राज्य सरकार	कुल इकाई	केंद्रीय सरकार	राज्य सरकार	केंद्रीय सरकार	राज्य सरकार	कुल इकाई	केंद्रीय सरकार	राज्य सरकार	केंद्रीय सरकार	राज्य सरकार	कुल इकाई	केंद्रीय सरकार	राज्य सरकार				
1	इंजिन/ट्रेडर को-ऑर्डिनेटिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	10768.73	10768.73	0	0	0	14076.63	14076.63	0	0	0	14076.63	14076.63	0	0	0	14076.63	14076.63	0	0	0	14076.63	14076.63	0	0	0	15728.99	15728.99	0	0	0	0	
2	केंद्र कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	304.65	166.94	0	0	0	304.65	166.94	0	0	0	304.65	166.94	0	0	0	304.65	166.94	0	0	0	304.65	166.94	0	0	0	304.65	166.94	0	0	0	137.71	
3	भारतीय रेलवे डेवलपमेंट एंड सर्विसेज लिमिटेड	160	160	0	0	0	160	139.84	0	0	0	160	107.84	0	0	0	160	107.84	0	0	0	160	99.84	0	0	0	160	99.84	0	0	0	60.16	
4	भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड	9380.46	9380.46	0	0	0	11880.46	11880.46	0	0	0	13068.51	11286.44	0	0	0	1782.07	13068.51	11286.44	0	0	0	1782.07	13068.51	11286.44	0	0	1782.07	13068.51	11286.44	0	0	1782.07
5	इकोनॉमिक्स इंटर्नैशनल लिमिटेड	94.05	83.88	0	0	0	94.05	83.88	0	0	0	10.17	94.05	68.83	0	0	0	25.22	188.1	137.66	0	0	50.44	188.1	137.66	0	0	188.1	137.66	0	0	50.44	
6	रेल विकास निगम लिमिटेड	2085.02	2085.02	0	0	0	2085.02	1831.56	0	0	0	253.46	2085.02	1630.6	0	0	0	454.42	2085.02	1630.5	0	0	454.52	2085.02	1630.5	0	0	454.52	2085.02	1630.5	0	0	454.52
7	रेलवे कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	320.94	320.94	0	0	0	320.94	320.94	0	0	0	320.94	233.78	0	0	0	87.16	320.94	233.78	0	0	0	320.94	233.78	0	0	320.94	233.78	0	0	0	87.16	
8	एडवेंचर लिमिटेड	200	174.8	0	0	0	25.2	250	180.04	0	0	69.96	240.3	173.5	0	0	66.8	240.3	173.5	0	0	0	66.8	240.3	173.5	0	0	240.3	173.5	0	0	66.8	
9	इकोनॉमिक्स इंटर्नैशनल लिमिटेड	83.42	83.42	0	0	0	83.42	83.42	0	0	0	83.42	83.42	0	0	0	83.42	83.42	0	0	0	83.42	83.42	0	0	83.42	83.42	0	0	0	0	0	
10	आई स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	184.63	184.63	0	0	0	184.63	184.63	0	0	0	184.63	184.63	0	0	0	184.63	184.63	0	0	0	184.63	184.63	0	0	184.63	184.63	0	0	0	0	0	
11	कोलकाता मेट्रो रेल कार्पोरेशन लिमिटेड	1400	1400	0	0	0	1400	1400	0	0	0	1406	1403	0	0	0	3	3758.62	3758.62	0	0	0	3758.62	3758.62	0	0	3758.62	3758.62	0	0	0	0	
12	भारत डैम एंड इन्जीनियरिंग लिमिटेड	75.85	75.85	0	0	0	75.85	75.85	0	0	0	75.85	75.85	0	0	0	75.85	75.85	0	0	0	75.85	75.85	0	0	75.85	75.85	0	0	0	0	0	
13	कोलकाता रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड	5339.05	4748.87	0	590.18	0	5362.57	4748.86	0	613.71	0	5560.7	4855.5	0	705.2	0	5703.04	4936.88	0	766.16	0	5865.12	4998.74	0	866.38	0	5865.12	4998.74	0	866.38	0	0	
14	मुंबई रेलवे विकास निगम लिमिटेड	25	12.75	0	12.25	0	25	12.75	0	12.25	0	25	12.75	0	12.25	0	25	12.75	0	12.25	0	25	12.75	0	12.25	0	25	12.75	0	12.25	0	0	
15	डैम इंडिया लिमिटेड																																
16	एजमटॉप फाउंडेशन	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	
17	रेलवे डैम सर्विसिंग बोर्ड																																
	कुल	30422.81	29047.29	0	602.43	0	173.08	36304.22	35186.8	0	625.96	0	491.46	37686.7	34960.71	0	717.45	0	2608.54	40015.23	36605.96	0	778.41	0	2630.86	41829.67	38912.18	0	878.63	0	2638.86		
18	कोलकाता रेलवे लिमिटेड	36.65	0	36.65	0	0	36.65	0	36.65	0	0	36.65	0	36.65	0	0	36.65	0	36.65	0	36.65	0	36.65	0	36.65	0	36.65	0	36.65	0	0	0	0

क्रम सं.	वस्तु विवरण का नाम	2018-19					2019-20					2020-21					2021-22					2022-23								
		कुल इकाई	केन्द्रीय सरकार	राज्य सरकार	एलजीसी एफआई और अन्य	कुल इकाई	केन्द्रीय सरकार	राज्य सरकार	एलजीसी एफआई और अन्य	कुल इकाई	केन्द्रीय सरकार	राज्य सरकार	एलजीसी एफआई और अन्य	कुल इकाई	केन्द्रीय सरकार	राज्य सरकार	एलजीसी एफआई और अन्य	कुल इकाई	केन्द्रीय सरकार	राज्य सरकार	एलजीसी एफआई और अन्य	कुल इकाई	केन्द्रीय सरकार	राज्य सरकार	एलजीसी एफआई और अन्य					
19	19) 19) एंड हेली एरप्लेन लिमिटेड	159.12	0	159.12	0	215.01	0	215.01	0	215.01	0	215.01	0	215.01	0	215.01	0	220.47	0	220.47	0	220.47	0	228.68	0	228.68	0	0	0	
20	20) पंचम सोलिटिवस इंफार्मेटिक्स लिमिटेड	200	0	102	0	200	0	200	0	98	0	98	0	200	0	102	0	200	0	102	0	98	0	200	0	102	0	98	0	
21	21) सिडनय कॉन्सॉर्ट इंफो कम्पनी लिमिटेड	100	0	74	0	100	0	100	0	26	0	26	0	100	0	74	0	100	0	74	0	26	0	100	0	74	0	26	0	
22	22) इरॉन गुगाव रेवकी हाईवे लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.05	0	0.05	0	0	0.05	0	0.05	0	0	0	
23	23) इरॉन पीपी टोयले लिमिटेड	165	0	165	0	165	0	165	0	0	0	0	0	165	0	165	0	165	0	165	0	0	0	165	0	165	0	0	0	
24	24) इरॉन विपरी गुग टोयले लिमिटेड	150	0	150	0	150	0	150	0	0	0	0	0	150	0	150	0	150	0	150	0	0	0	150	0	150	0	0	0	
25	25) इरॉन टायगरे हावरी हाईवे लिमिटेड	104.05	0	104.05	0	164.05	0	164.05	0	0	0	0	0	164.05	0	164.05	0	173	0	173	0	0	0	173	0	173	0	0	0	
26	26) इरॉन वीडो पिना एक्सप्रेस लिमिटेड	6	0	6	0	10	0	10	0	0	0	0	0	10	0	10	0	10	0	10	0	0	0	10	0	10	0	0	0	
27	27) इरॉन इन्फार्मेटिक्स सॉल्यूशंस लिमिटेड	65	0	65	0	65	0	65	0	0	0	0	0	65	0	65	0	65	0	65	0	0	0	65	0	65	0	0	0	
28	28) इरॉन एडिफिका इन्फो हाईवे लिमिटेड																		दिसंबर 2021 में निर्गमित											
29	29) इरॉन एडिफिका इन्फो लिमिटेड																		दिसंबर 2021 में निर्गमित											
30	30) इरॉन अक्सोसिस्टा एक्सप्रेस लिमिटेड																		दिसंबर 2021 में निर्गमित											
31	31) इरॉन एंड मोटो एक्सप्रेस लिमिटेड																		दिसंबर 2021 में निर्गमित											
32	32) इरॉन एडिफिका इन्फो लिमिटेड																		दिसंबर 2021 में निर्गमित											
33	33) एक्सप्रेस इंफो सॉल्यूशंस लिमिटेड	0.11	0	0.11	0	0.11	0	0.11	0	0	0	0	0	0.11	0	0.11	0	0.11	0	0.11	0	0	0	0.11	0	0.11	0	0	0	
34	34) एडिफिका इन्फो लिमिटेड	10	0	10	0	10	0	10	0	0	0	0	0	10	0	10	0	10	0	10	0	0	0	10	0	10	0	0	0	
35	35) आइएमसी लिमिटेड	70	34.3	35.7	0	70	34.3	35.7	0	0	0	0	0	105	51.45	53.55	0	105	51.45	53.55	0	0	0	105	51.45	53.55	0	0	0	
	कुल	1065.93	34.3	907.63	0	124	0	1185.82	34.3	1027.52	0	124	0	1220.87	51.45	1045.42	0	124	0	1280.27	51.45	1104.82	0	124	0	1293.58	51.45	1116.93	0	124



क्र. सं.	वस्तु विवरण का नाम	2018-19			2019-20			2020-21			2021-22			2022-23			
		कुल एलटी ऋण	जीओआ सीडी कॉन्व ई	एलटी एलटी सीडी कॉन्व	एलटी एलटी सीडी कॉन्व	कुल एलटी ऋण	जीओआ सीडी कॉन्व ई	एलटी एलटी सीडी कॉन्व	एलटी एलटी सीडी कॉन्व	एलटी एलटी सीडी कॉन्व	कुल एलटी ऋण	जीओआ सीडी कॉन्व ई	एलटी एलटी सीडी कॉन्व	एलटी एलटी सीडी कॉन्व	कुल एलटी ऋण	जीओआ सीडी कॉन्व ई	एलटी एलटी सीडी कॉन्व
1	सेक्युरिटी फंड कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	15303.48	0.00	0.00	22457.22	0.00	0.00	27310.49	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	33150.81	0.00	0.00	38347.08
2	कंस्ट्रक्शन कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3	भारतीय रेलवे विकास एवं पर्यटन निगम लिमिटेड	173932.68	0.00	0.00	234376.73	0.00	0.00	323110.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	323110.68	0.00	0.00	418929.25
4	भारतीय रेलवे विकास निगम लिमिटेड	3076.53	0.00	3076.53	2461.23	0.00	0.00	1845.92	0.00	1845.92	0.00	0.00	1230.82	0.00	0.00	615.31	0.00
5	इरॉन एंड स्टील कोर्पोरेशन लिमिटेड	3024.20	0.00	3024.20	4256.65	0.00	0.00	5671.51	0.00	5671.51	0.00	0.00	6595.38	0.00	6595.38	6407.87	0.00
6	रैलवे विकास निगम लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7	रैलवे कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
8	इरॉन एंड स्टील कोर्पोरेशन लिमिटेड	1039	1039	0.00	1039	1039	0.00	1039	1039	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
9	रैलवे विकास निगम लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
10	रैलवे विकास निगम लिमिटेड	3441.84	1529.31	0.00	1816.53	0.00	96.00	6137.97	2673.32	0.00	0.00	0.00	0.00	3464.66	4627.93	1057.76	4941.70
11	भारतीय रेलवे विकास निगम लिमिटेड	144.18	144.18	0.00	144.18	144.18	0.00	24.18	24.18	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
12	भारतीय रेलवे विकास निगम लिमिटेड	1839.08	0.00	0.00	2330.25	0.00	0.00	2680.73	0.00	0.00	0.00	0.00	199.32	3116.21	199.32	338.39	3023.32
13	रैलवे विकास निगम लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
14	रैलवे विकास निगम लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
15	रैलवे विकास निगम लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
16	रैलवे विकास निगम लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
17	रैलवे विकास निगम लिमिटेड	200872.38	1683.88	6100.73	270556.17	2538.88	6717.88	386791.48	2707.50	7517.43	0.00	0.00	1257.68	437137.57	1257.68	7626.00	1670.03
कुल		200872.38	1683.88	6100.73	270556.17	2538.88	6717.88	386791.48	2707.50	7517.43	0.00	0.00	1257.68	437137.57	1257.68	7626.00	1670.03
18	सेक्युरिटी फंड कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
19	भारतीय रेलवे विकास निगम लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
20	भारतीय रेलवे विकास निगम लिमिटेड	70.00	0.00	0.00	70.00	0.00	0.00	63.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	57.27	50.91	0.00	50.91
21	भारतीय रेलवे विकास निगम लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22	भारतीय रेलवे विकास निगम लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
23	भारतीय रेलवे विकास निगम लिमिटेड	337.85	0.00	337.85	417.22	0.00	0.00	336.00	0.00	336.00	0.00	0.00	240.66	0.00	228.56	0.00	228.56
24	भारतीय रेलवे विकास निगम लिमिटेड	561.59	0.00	561.59	564.15	0.00	0.00	526.00	0.00	526.00	0.00	0.00	499.86	0.00	499.86	0.00	499.86
25	भारतीय रेलवे विकास निगम लिमिटेड	130.00	0.00	130.00	269.22	0.00	0.00	357.39	0.00	26.46	0.00	0.00	328.89	0.00	344.13	0.00	344.13
26	भारतीय रेलवे विकास निगम लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	181.00	0.00	0.00	589.50	0.00	589.50	0.00	0.00	555.02	0.00	724.12	0.00	685.16
27	भारतीय रेलवे विकास निगम लिमिटेड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00



अनुलग्नक 3.4

रेलवे पीएसयू द्वारा लाभांश का भुगतान

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	2018-19		2019-20		2020-21		2021-22		2022-23	
		लाभ	लाभांश का भुगतान	लाभ	लाभांश का भुगतान	लाभ	लाभांश का भुगतान	लाभ	लाभांश का भुगतान	लाभ	लाभांश का भुगतान
<b>रेलवे कम्पनियाँ</b>											
1	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	24.53	0	-90.52	0	112.45	0	-16.15	0	-19.7	0
2	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	1215.41	628.01	375.78	228.06	503.33	304.6	1062.34	548.36	1169.08	670.22
3	भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड	308.56	122.37	513.11	200	189.9	80	659.55	280	1005.88	440
4	भारतीय रेलवे वित्त निगम	2254.75	400	3692.42	500	4416.13	1372.19	6089.83	1829.6	6337.01	1960.28
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	444.68	202.63	489.79	223.38	404.56	221.02	544.32	235.13	776.83	282.15
6	रेल विकास निगम लिमिटेड	606.59	202.01	789.86	237.69	940.55	329.43	1087.35	381.56	1267.97	444.11
7	रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	109.8	64.2	138.35	68.06	140.41	70.61	208.34	77.02	187.38	81.83
8	राइट्स लिमिटेड	444.65	255	596.39	400	424.35	312.39	497.1	408.52	530.54	492.62
9	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	7.86	0	19.78	0	24.72	0	42.42	0	49.72	0
10	बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	192.52	0	0.47	0	-0.14	0	भंग			
11	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	-34.97	0	-236.92	0	0	0	0.05	0	0.75	0
12	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	-1.42	0	9.25	0	95.58	0	भंग			
13	कॉकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	101.87	0	3.84	0	-366.41	0	-140.87	0	278.93	0
14	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड.	35.87	0	19.6	0	23.25	0	7.57	0	87.42	0
15	वैगन इंडिया लिमिटेड	परिसमापन के अंतर्गत									
16	एनआरटीयू फाउंडेशन	-0.5	0	0.5	0	0	0	0.22	0	-2.46	0
17	रेलवे खेल संवर्धन बोर्ड	2.97	0	0.15	0	0.79	0	-5.1	0	3.1	0
<b>कुल</b>		<b>5713.17</b>	<b>1874.22</b>	<b>6321.85</b>	<b>1857.19</b>	<b>6909.47</b>	<b>2690.24</b>	<b>10036.97</b>	<b>3760.19</b>	<b>11672.45</b>	<b>4371.21</b>
<b>सहायक</b>											
18	कॉनकॉर एयर लिमिटेड	0.04	7.07	7.20	23.86	-2.93	0	-9.65	0	-1.1	0
19	फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	-8.39	0	-6.45	0	-4.84	0	-3.73	0	-2.57	0
20	पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	-11.87	0	0.95	0	-9.13	0	-5.93	0	-0.91	0
21	सिडकुल कॉनकॉर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	-4.68	0	6.6	0	-0.29	0	0.21	0	1.61	0
22	इरकॉन गुडगांव रेवारी हाईवे लिमिटेड	दिसंबर 2020 में निगमित				0.01	0	-0.01	0	3.67	0
23	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	-2.11	0	-17.18	0	-21.38	0	-24.62	0	-17.17	0
24	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड	-30.61	0	-30.83	0	-14.06	0	-12.05	0	-14.34	0
25	इरकॉन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	2.14	0	0.77	0	0.65	0	5.87	0	26.37	0

अनुलग्नक 3.4

रेलवे पीएसयू द्वारा लाभांश का भुगतान

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	2018-19		2019-20		2020-21		2021-22		2022-23	
		लाभ	लाभांश का भुगतान	लाभ	लाभांश का भुगतान	लाभ	लाभांश का भुगतान	लाभ	लाभांश का भुगतान	लाभ	लाभांश का भुगतान
26	इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0.05	0	0.24	0	0.28	0	60.16	0	21.74	0
27	इरकॉन इन्फ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	14.04	0	11.51	0	5.75	0	5.3	0	5.33	0
28	इरकॉन लुधियाना रूपनगर हाईवे लिमिटेड	दिसंबर 2021 में शामिल किया गया						0	0	0	0
29	इरकॉन हरिद्वार बाईपास लिमिटेड	जनवरी 2022 में निगमित								0.77	0
30	इरकॉन अक्लोली-शिरसाद एक्सप्रेसवे लिमिटेड	दिसंबर 2021 में शामिल किया गया						0	0	0.31	0
31	इरकॉन भोज मोरबे एक्सप्रेसवे लिमिटेड	दिसंबर 2021 में शामिल किया गया						0	0	0	0
32	इरकॉन रिन्यूएबल पावर लिमिटेड	जनवरी 2022 में निगमित								-0.29	0
33	एचएसआरसी इफ्रा सर्विसेज लिमिटेड	0.01	0	0.01	0	-0.21	0	1.91	0	3.3	0
34	रायटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	1.8	0	2.70	0	2.05	0	1.3	0	1.01	0
35	आरईएमसी लिमिटेड	41.34	12.41	35.02	10.5	24.13	9	45.32	13.65	59.04	57.75
<b>कुल</b>		<b>1.76</b>	<b>19.48</b>	<b>10.54</b>	<b>34.36</b>	<b>-19.97</b>	<b>9</b>	<b>64.08</b>	<b>13.65</b>	<b>86.77</b>	<b>57.75</b>
<b>संयुक्त उपक्रम</b>											
36	भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड	10.06	0	3.07	0	5.06	0	1.34	0	1.64	0
37	सूरत इंटीग्रेटेड ट्रांसपोर्टेशन कॉर्पोरेशन लिमिटेड	-2.09	0	0.41	0	0.2	0	0.24	0	0.22	0
38	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्री प्राइवेट लिमिटेड	16.49	0	15.53	0	2.48	0	1.62	0	0.33	0
39	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	46.1	0	55.92	0	22.43	0	83.93	0	53.79	0
40	महाराष्ट्र रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	9.82	2	-0.38	0	1.28	0	3.41	0	25.9	0
<b>कुल</b>		<b>80.38</b>	<b>2</b>	<b>74.55</b>	<b>0</b>	<b>31.45</b>	<b>0</b>	<b>90.54</b>	<b>0</b>	<b>81.88</b>	<b>0</b>
<b>विशेष प्रयोजन वाहन</b>											
41	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड, भुवनेश्वर	0.42	0	0.49	0	38.84	0	31.2	13	48.19	15.6
42	भरूच दहेज रेल कंपनी लिमिटेड	6.27	0	-10.8	0	-1.57	0	29.07	0	39.27	3.1
43	कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	72.92	0	-48.59	0	-106.82	0	-115.82	0	29.53	0
44	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	157.93	40	30.21	25	225.06	35	125.64	0	73.82	0
45	अंगुल सुकिदा रेलवे लिमिटेड	2.25	0	0.28	0	0.70	0	0.53	0	0.44	0
46	पीपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	85.61	9.8	82.27	9.8	26.02	9.8	10.55	0	55.08	9.8
47	हसन मैंगलोर रेल विकास निगम	25.58	0	21.48	0	-32.04	0	-39.99	0	-30.82	0
<b>कुल</b>		<b>350.98</b>	<b>49.8</b>	<b>75.34</b>	<b>34.8</b>	<b>150.19</b>	<b>44.8</b>	<b>41.18</b>	<b>13</b>	<b>215.51</b>	<b>28.5</b>
<b>कुल योग</b>		<b>6146.29</b>	<b>1945.50</b>	<b>6482.28</b>	<b>1926.35</b>	<b>7071.14</b>	<b>2744.04</b>	<b>10232.77</b>	<b>3786.84</b>	<b>12056.61</b>	<b>4457.46</b>

अनुलग्नक 3.5								
2022-23 में रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों द्वारा लाभांश का भुगतान								(रुकोड़ में)
क्रम सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	लाभ	लाभांश का भुगतान	निवल मूल्य	लाभ का 30%	नेटवर्थ का 5%	लाभांश का भुगतान किया जाना है	कमी
	<b>रेलवे कम्पनियाँ</b>							
1	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	-19.70	0.00	15975.94	-5.91	798.80	798.80	798.80
2	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड*	1169.08	670.22	11244.98	350.72	562.25	562.25	0.00
3	भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड*	1005.88	440.00	2478.40	301.76	123.92	301.76	0.00
4	भारतीय रेलवे वित्त निगम *	6337.01	1960.28	45470.31	1901.10	2273.52	2273.52	313.24
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड*	776.83	280.00	5178.48	233.05	258.92	258.92	0.00
6	रेल विकास निगम लिमिटेड*	1267.97	444.11	6479.15	380.39	323.96	380.39	0.00
7	रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड*	187.38	81.83	1636.50	56.21	81.83	81.83	0.00
8	राइट्स लिमिटेड*	530.54	492.62	2503.04	159.16	125.15	159.16	0.00
9	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	49.72	0.00	200.32	14.92	10.02	14.92	14.92
11	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0.75	0.00	3759.35	0.23	187.97	187.97	187.97
13	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	278.93	0.00	1792.43	83.68	89.62	89.62	89.62
14	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड.	87.42	0.00	321.74	26.23	16.09	26.23	26.23
15	वैगन इंडिया लिमिटेड	अनुबंधित						
16	एनआरटीयू फाउंडेशन	-2.46	0.00	0.18	-0.74	0.01	0.00	0.00
17	रेलवे खेल संवर्धन बोर्ड	3.10	0.00	0.00	0.93	0.00	0.00	0.00
<b>कुल</b>		<b>11672.45</b>	<b>4371.21</b>	<b>81064.88</b>			<b>5135.36</b>	<b>764.15</b>
18	कॉनकॉर एयर लिमिटेड	-1.10	0.00	23.13	-0.33	1.16	1.16	1.16
19	फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	-2.57	0.00	38.92	-0.77	1.95	1.95	1.95
20	पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	-0.91	0.00	158.98	-0.27	7.95	7.95	7.95
21	सिडकुल कॉनकॉर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	1.61	0.00	91.89	0.48	4.59	4.59	4.59

अनुलग्नक 3.5								
2022-23 में रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों द्वारा लाभांश का भुगतान								( ₹ करोड़ में )
क्रम सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	लाभ	लाभांश का भुगतान	निवल मूल्य	लाभ का 30%	नेटवर्थ का 5%	लाभांश का भुगतान किया जाना है	कमी
22	इरकॉन गुडगांव रेवारी हाईवे लिमिटेड	3.67	0.00	75.07	1.10	3.75	3.75	3.75
23	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	-17.17	0.00	152.07	-5.15	7.60	7.60	7.60
24	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड	-14.34	0.00	47.36	-4.30	2.37	2.37	2.37
25	इरकॉन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	26.37	0.00	223.29	7.91	11.16	11.16	11.16
26	इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	21.74	0.00	288.21	6.52	14.41	14.41	14.41
27	इरकॉन इन्फ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	5.33	0.00	170.26	1.60	8.51	8.51	8.51
28	इरकॉन लुधियाना रूपनगर हाईवे लिमिटेड\$	0.00	0.00	0.93	0.00	0.05	0.05	0.05
29	इरकॉन हरिद्वार बाईपास लिमिटेड	0.77	0.00	82.99	0.23	4.15	4.15	4.15
30	इरकॉन अक्लौली-शिरसाद एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0.31	0.00	51.80	0.09	2.59	2.59	2.59
31	इरकॉन भोज मोरबे एक्सप्रेसवे लिमिटेड#	0.00	0.00	6.77	0.00	0.34	0.34	0.34
32	इरकॉन रिन्यूएबल पावर लिमिटेड	-0.29	0.00	54.71	-0.09	2.74	2.74	2.74
33	एचएसआरसी इंफ्रा सर्विसेज लिमिटेड	3.30	0.00	50.02	0.99	2.50	2.50	2.50
34	रायटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	1.01	0.00	22.40	0.30	1.12	1.12	1.12
35	आरईएमसी लिमिटेड	59.04	57.75	235.37	17.71	11.77	17.71	Nil
<b>कुल</b>		<b>86.77</b>	<b>57.75</b>	<b>1774.17</b>			<b>94.65</b>	<b>36.90</b>
<b>संयुक्त उपक्रम</b>								
36	भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड	1.64	0.00	301.54	0.49	15.08	15.08	15.08
37	सूरत इंटीग्रेटेड ट्रांसपोर्टेशन कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0.22	0.00	7.94	0.07	0.40	0.40	0.40

अनुलग्नक 3.5								
2022-23 में रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों द्वारा लाभांश का भुगतान								(रुकोड़ में)
क्रम सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	लाभ	लाभांश का भुगतान	निवल मूल्य	लाभ का 30%	नेटवर्थ का 5%	लाभांश का भुगतान किया जाना है	कमी
38	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्री प्राइवेट लिमिटेड	0.33	0.00	61.95	0.10	3.10	3.10	3.10
39	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	53.79	0.00	14750.78	16.14	737.54	737.54	737.54
40	महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	25.90	0.00	359.59	7.77	17.98	17.98	17.98
<b>कुल</b>		<b>81.88</b>	<b>0.00</b>	<b>15481.80</b>			<b>774.09</b>	<b>774.09</b>
<b>विशेष प्रयोजन वाहन</b>								
41	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड, भुवनेश्वर	48.19	15.60	1390.87	14.46	69.54	69.54	53.94
42	भरूच दहेज रेल कंपनी लिमिटेड	39.27	3.10	250.40	11.78	12.52	12.52	9.42
43	कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	29.53	0.00	460.61	8.86	23.03	23.03	23.03
44	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	73.82	0.00	2124.13	22.15	106.21	106.21	106.21
45	अंगुल सुकिदा रेलवे लिमिटेड	0.44	0.00	920.70	0.13	46.04	46.04	46.04
46	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	55.08	9.80	723.40	16.52	36.17	36.17	26.37
47	हसन मैंगलोर रेल विकास निगम	-30.82	0.00	276.77	-9.25	13.84	13.84	13.84
<b>कुल</b>		<b>215.51</b>	<b>28.50</b>	<b>6146.88</b>			<b>307.34</b>	<b>278.84</b>
<b>कुल योग</b>		<b>12056.61</b>	<b>4457.46</b>	<b>104467.73</b>			<b>6311.45</b>	<b>1853.99</b>

\$ कंपनी को वर्ष के दौरान ₹ 0.01 लाख का घाटा हुआ

# इरकॉन भोज मोरबे एक्सप्रेस वे लिमिटेड को वर्ष के दौरान ₹ 0.012 लाख का घाटा हुआ

\* सूचीबद्ध कंपनी

अनुलग्नक - 4.1  
(संदर्भ: पैरा संख्या 4.6)  
नमूना चयन का विवरण

क्षेत्रिय रेलवे	क्षेत्रीय मुख्यालय (लेखा विभाग)		प्रभाग (लेखा विभाग)		कार्यशाला एवं भण्डार (लेखा विभाग)		निर्माण (लेखा विभाग)		उत्पादन इकाइयाँ (लेखा विभाग)	
	इकाइयाँ	चयनित इकाइयाँ	लेखांकन इकाइयाँ	चयनित इकाइयाँ	लेखांकन इकाइयाँ	चयनित इकाइयाँ	लेखांकन इकाइयाँ	चयनित इकाइयाँ	लेखांकन इकाइयाँ	चयनित इकाइयाँ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
एनडब्ल्यूआर	क्षेत्रीय मुख्यालय (जयपुर)	जयपुर	1. जयपुर, 2. अजमेर, 3. जोधपुर, 4. बीकानेर.	1. जयपुर 2. जोधपुर	1. अजमेर 2. जोधपुर 3. बीकानेर	1. अजमेर 2. जोधपुर	1. जयपुर 2. जोधपुर 3. बीकानेर	1. जयपुर 2. जोधपुर	--	--
एसईसीआर	1. क्षेत्रीय मुख्यालय (बिलासपुर र )	बिलासपुर	1. बिलासपुर 2. रायपुर 3. नागपुर	2. बिलासपुर 3. रायपुर	1. रायपुर 2. बिलासपुर 3. मोतीबाग	1. रायपुर 2. बिलासपुर	1. नागपुर 2. बिलासपुर	1. नागपुर	--	--
एसडब्ल्यूआर	क्षेत्रीय मुख्यालय (हुबली)	हुबली	1. हुबली 2. बेंगलुरु 3. मैसूर	1. हुबली 2. बेंगलुरु	1. हुबली 2. मैसूर	1. हुबली	1. बेंगलुरु	1. बेंगलुरु	1. रेल व्हील फैक्ट्री अकाउंट्स, येलहंका	1. रेल व्हील फैक्ट्री अकाउंट्स, येलहंका
कुल	03	03	10	06	08	05	06	04	01	01

**अनुलग्नक - 4. 2**  
**(संदर्भ: पैरा संख्या 4.9.1)**

**बजट अनुमान और संशोधित अनुमान (पूजी) के संबंध में वास्तविक व्यय में भिन्नता**

(₹ करोड़ में)

क्षेत्रिय रेलवे	वर्ष	उन परियोजनाओं का विवरण दर्शाने वाला विवरण जहां व्यय के संदर्भ में बजट अनुमान अधिक अनुमानित थे			उन परियोजनाओं का विवरण दर्शाने वाला विवरण जहां व्यय के संदर्भ में बजट अनुमान कम अनुमानित थे			उन परियोजनाओं का विवरण दर्शाने वाला विवरण जहां व्यय के संदर्भ में संशोधित अनुमान कम अनुमानित थे									
		मामलों की संख्या	बजट अनुमान	अधिनियम 1954. मार्च तक वैध	अनुमानित राशि से अधिक	मामलों की संख्या	बजट अनुमान	अधिनियम 1954. मार्च तक वैध	मामलों की संख्या	संशोधित अनुमान	अधिनियम 1954. मार्च तक वैध						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
एनडब्ल्यू आर	2020-21	28	1320.262	803.725	516.537	20	363.45	578.3411	214.8911	35	1412.6025	951.0083	461.5942	14	348.1924	431.0578	82.8654
एनडब्ल्यू आर	2021-22	25	1218.91	443.5141	775.3959	14	61.01	109.5754	48.5654	28	771.931	455.2264	316.7046	12	53.0776	97.8631	44.7855
एनडब्ल्यू आर	2022-23	36	1123.8606	755.7047	368.1559	38	166.9304	334.2498	167.3194	54	1447.5417	905.6274	541.9143	11	150.2107	175.6121	25.4014
	कुल	89	3663.0326	2002.9438	1660.089	72	591.3904	1022.1663	430.7759	117	3632.0752	2311.8621	1320.2131	37	551.4807	704.533	153.0523
	% उत्तार-चढ़ाव				45.32%				72.84%				36.35%				27.75%
एसईसी आर	2020-21	1	76.2	0.69	75.51	4	665.5	790.59	125.09	0	0	0	0	5	786.63	791.28	4.65
एसईसी आर	2021-22	2	146	92.73	53.27	3	631	797.93	166.93	0	0	0	0	5	878.5	890.66	12.16
एसईसी आर	2022-23	4	914	521.99	392.01	1	67	100.41	33.41	3	1277.89	462.08	815.81	2	112.12	160.32	48.2
	कुल	7	1136.2	615.41	520.79	8	1363.5	1688.93	325.43	3	1277.89	462.08	815.81	12	1777.25	1842.26	65.01
	% उत्तार-चढ़ाव				45.84%				23.87%				63.84%				3.66%

स्रोत: एआईएमएस और मुख्यालय निर्माण लेखा विभाग में रखे गए आंकड़े

**अनुलग्नक - 4.3  
(संदर्भ: पैरा संख्या 4.9.1)  
बजट अनुमान और संशोधित अनुमान (राजस्व) के संबंध में वास्तविक व्यय में भिन्नता**

(₹ करोड़ में)

क्षेत्रिय रेलवे	वर्ष	उन परियोजनाओं का विवरण दर्शाने वाला विवरण जहां व्यय के संदर्भ में बजट अनुमान अधिक अनुमानित थे				उन परियोजनाओं का विवरण दिखाने वाला विवरण जहां व्यय के संदर्भ में बजट अनुमान कम अनुमानित थे				उन परियोजनाओं का विवरण दर्शाने वाला विवरण जहां व्यय के संदर्भ में संशोधित अनुमान अनुमानित थे							
		अनुदान सं.	बजट अनुमान	अधिनियम 1954. मार्च तक वैध	अनुमानित राशि से अधिक	अनुदान सं.	बजट अनुमान	अधिनियम 1954. मार्च तक वैध	अनुमानित राशि से कम	अनुदान सं.	संशोधित अनुमान	अधिनियम 1954. मार्च तक वैध	अनुमानित राशि से अधिक	अनुदान सं.	संशोधित अनुमान	अधिनियम 1954. मार्च तक वैध	अनुमानित राशि से कम
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
एनड ब्ल्यूआ र	2020- 21	3 से 13	4,869.25	3,484.64	1,384.61	3 से 13	5.33	6.80	1.47	3 से 13	2,960.07	2,596.68	363.39	3 से 13	780.81	894.77	113.96
एनड ब्ल्यूआ र	2021- 22	3 से 13	3,814.57	3,135.00	679.57	3 से 13	824.24	1,052.26	228.02	3 से 13	3,007.61	2,734.87	272.74	3 से 13	1,301.36	1,452.39	151.03
एनड ब्ल्यूआ र	2022- 23	3 से 13	3,435.27	2,953.60	481.67	3 से 13	1,460.38	1,853.08	392.70	3 से 13	4,334.70	3,642.47	692.23	3 से 13	1,053.10	1,164.21	111.11
	कुल		12,119.09	9,573.24	2,545.85		2,289.95	2,912.14	622.19		10,302.38	8,974.02	1,328.36		3,135.27	3,511.37	376.10
% उत्तर-चढ़ाव					21.01%				27.17%				12.89%				12.00%
एसईसी आर	2020- 21	3 से 13	5,350.17	4,366.42	983.75	3 से 13	688.73	697.32	8.59	3 से 13	2,469.80	2,355.48	114.32	3 से 13	2,600.08	2,839.18	239.10
एसईसी आर	2021- 22	3 से 13	2,466.18	2,286.87	179.31	3 से 13	3,540.03	3,790.29	250.26	3 से 13	4,346.20	3,933.40	412.80	3 से 13	1,988.16	2,143.76	155.60
एसईसी आर	2022- 23	3 से 13	2,235.47	1,951.89	283.58	3 से 13	4,782.97	5,159.46	376.49	3 से 13	7,906.63	7,111.35	795.28	3 से 13	0.00	0.00	0.00
	कुल		10,051.82	8,605.18	1,446.64		9,011.73	9,647.07	635.34		14,722.63	13,400.23	1,322.40		4,588.24	4,982.94	394.70
% उत्तर-चढ़ाव					14.39%				7.05%				8.98%				8.60%

स्रोत: एआईएमएस में संग्रहित डेटा

अनुलग्नक - 4.4  
(संदर्भ: पैरा संख्या 4.10.1 और 4.11.11)  
अनुमान से अधिक व्यय दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रिय रेलवे	कार्य का नाम	स्वीकृति का वर्ष	स्वीकृत अनुमान	संशोधित स्वीकृत अनुमान	मार्च 2023 तक वास्तविक व्यय	अतिरिक्त व्यय (कॉलम 6 - कॉलम 5)	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
एनडब्ल्यूआर	दौसा-गंगापुर सिटी (92.67 किलोमीटर ) नई लाइन-11	1996-97	एनएवी	780.98	897.88	116.90	
एनडब्ल्यूआर	जयपुर- रीगस - चूरू और सीकर- लोहारू (320.04 किमी) गेज परिवर्तन कार्य-14	2010-11	653.54	1104.72	1196.34	91.62	
एनडब्ल्यूआर	सूरतपुरा-हनुमानगढ़-श्रीगंगानगर (240.95 किमी) गेज परिवर्तन कार्य-14	2010-11	449.01	732.06	791.62	59.56	
एनडब्ल्यूआर	सादुलपुर -बीकानेर- रतनगढ़ - डेगाना (364.35 किमी) गेज परिवर्तन कार्य-14	2010-11	695.00	739.66	836.24	96.58	
एनडब्ल्यूआर	श्रीगंगानगर-सरूपसर नहर लूप (चरण-I) (116 किमी) गेज परिवर्तन कार्य-14	1997-98	एनएवी	283.97	294.73	10.76	
एनडब्ल्यूआर	अहमदाबाद - हिम्मतनगर -उदयपुर(208.48 किमी) गेज परिवर्तन कार्य-14	2008-09	एनएवी	1214.89	1557.40	342.51	
एनडब्ल्यूआर	अजमेर - बांगुरग्राम (48.43 किमी) दोहरीकरण -15	2011-12	213.39	315.24	391.43	76.19	
एनडब्ल्यूआर	गुरिया-मारवाड़ (43.5 किमी) और करजोदा-पालनपुर (5.4 किमी) दोहरीकरण -15	2011-12	206.22	206.22	227.95	21.73	
एनडब्ल्यूआर	बंगुरग्राम - गुरिया - पैच दोहरीकरण (47 किमी) दोहरीकरण -15	2012-13	246.08	348.55	375.89	27.34	
एनडब्ल्यूआर	रानी - मारवाड़ जंक्शन- पैच दोहरीकरण (54.50 किमी) दोहरीकरण -15	2012-13	288.97	365.53	379.97	14.44	
एनडब्ल्यूआर	अलवर-बांदीकुई (60.37 किमी) दोहरीकरण -15	2013-14	242.09	281.00	505.00	224.00	
एनडब्ल्यूआर	हरसौली-रेवाड़ी (39.35 किमी) दोहरीकरण-15	2007-08	133.75	133.75	134.02	0.27	
एनडब्ल्यूआर	स्वरूपगंज -आबू-रोड पैच दोहरीकरण (25.36 किमी) दोहरीकरण -15	2010-11	105.68	118.55	191.96	73.41	
एनडब्ल्यूआर	सरोत्रा रोड- करजोरा पैच दोहरीकरण (23-59 किमी) दोहरीकरण -15	2010-11	115.00	157.64	227.21	69.57	
एनडब्ल्यूआर	रेवाड़ी-मनिहेरू (69.02 किमी) दोहरीकरण-15	2011-12	251.91	373.61	492.64	119.03	

(₹ करोड़ में)

**अनुलग्नक - 4.4**  
**(संदर्भ: पैरा संख्या 4.10.1 और 4.11.11)**  
**अनुमान से अधिक व्यय दर्शाने वाला विवरण**

क्षेत्रिय रेलवे	कार्य का नाम	स्वीकृति का वर्ष	स्वीकृत अनुमान	संशोधित स्वीकृत अनुमान	मार्च 2023 तक वास्तविक व्यय	अतिरिक्त व्यय (कॉलम 6 - कॉलम 5)	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
एनडब्ल्यूआर	सूरतगढ़ - भटिंडा - मानक III इंटरलॉकिंग सेंट्रल पैनेल मल्टी एस्पेक्ट कलर लाइट सिग्नलिंग और एक्सल काउंटर आदि द्वारा ब्लॉक प्रदान करना यातायात सुविधा -16	2006-07	21.00	49.90	51.61	1.71	
एनडब्ल्यूआर	जयपुर - यार्ड रिमॉडलिंग यातायात सुविधा-16	2007-08	61.50	61.50	71.50	10.00	
एनडब्ल्यूआर	राय का - बाग - फलोदी - मानक- II इंटरलॉकिंग यातायात सुविधा-16	2012-13	33.37	49.77	55.13	5.36	
एनडब्ल्यूआर	बैस गोदाम / सांगानेर - स्टेबलिंग लाइन का प्रावधान यातायात सुविधा-16	2017-18	9.51	13.69	17.75	4.06	
एनडब्ल्यूआर	गेटोर - जगतपुरा - उच्च स्तरीय प्लेटफार्म सहित अप लूप लाइन यातायात सुविधा-16	2017-18	3.00	7.17	10.04	2.87	
एनडब्ल्यूआर	जयपुर - अजमेर - मध्यवर्ती ब्लॉक सिग्नल (8 संख्या) यातायात सुविधा-16	2016-17	13.92	13.92	18.51	4.59	
एनडब्ल्यूआर	जेपी डिवीजन-लेवल क्रॉसिंग गेटों की इंटरलॉकिंग 17 संख्या ( अंब /कार्य 2019-20) सड़क सुरक्षा कार्य एलसी गेट-29	2019-20	एनएवी	11.15	11.63	0.48	
एनडब्ल्यूआर	दौसा-गंगापुर सिटी - लेवल क्रॉसिंग संख्या बी /24 पर रोड ओवर ब्रिज सड़क सुरक्षा कार्य-30	2012-13	19.50	21.62	29.13	7.51	
एनडब्ल्यूआर	जयपुर- रींगस- सीकर- चूरू एल.सी. के स्थान पर एल.एच.एस. (71 नग) सड़क सुरक्षा कार्य-30	2012-13	50.41	80.50	98.95	18.45	
एनडब्ल्यूआर	उदयपुर- हिम्मतनगर - विभिन्न समपारों पर आर्यूबी (56 संख्या) सड़क सुरक्षा कार्य-30	2008-09	66.77	66.77	77.87	11.10	

(₹ करोड़ में)

अनुलग्नक - 4.4  
(संदर्भ: पैरा संख्या 4.10.1 और 4.11.11)  
अनुमान से अधिक व्यय दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रिय रेलवे	कार्य का नाम	स्वीकृति का वर्ष	स्वीकृत अनुमान	संशोधित स्वीकृत अनुमान	मार्च 2023 तक वास्तविक व्यय	अतिरिक्त व्यय (कॉलम 6 - कॉलम 5)	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
एनडब्ल्यूआर	मेड़ता रोड-बीकानेर - एलसी के बदले आरयूबी (66 संख्या) सड़क सुरक्षा कार्य-30	2012-13	50.77	70.11	100.07	29.96	
एनडब्ल्यूआर	मदार-मारवाड़ जंक्शन - एल.सी. के बदले सड़क के नीचे पुल (38 संख्या) सड़क सुरक्षा कार्य-30	2012-13	45.57	70.10	112.36	42.26	
एनडब्ल्यूआर	फुलेरा-मेड़ता रोड - एल.सी. के बदले सड़क के नीचे पुल (74 संख्या) सड़क सुरक्षा कार्य-30	2012-13	57.70	81.47	133.32	51.85	
एनडब्ल्यूआर	दौसा - गंगापुर सिटी - एल.सी. पर बायीं ओर (9 नं. 16, 17, 18, 19, 20, 21, 25, 28n30) सड़क सुरक्षा कार्य-30	2012-13	5.56	11.97	13.87	1.90	
एनडब्ल्यूआर	एसकेआर-एलएचयू आरयूबी 42 नंबर सड़क सुरक्षा कार्य-30	2012-13	33.83	61.23	64.07	2.84	
एनडब्ल्यूआर	सेट्रोड - इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग द्वारा सिग्नलिंग व्यवस्था का प्रतिस्थापन सड़क सुरक्षा कार्य-30	2011-12	एनएवी	9.08	11.99	2.91	
एनडब्ल्यूआर	अजमेर- वर्कशॉप लोको वर्कशॉप का आधुनिकीकरण - 42	2008-09	51.90	58.73	62.19	3.46	
एनडब्ल्यूआर	जयपुर-एनडब्ल्यूआर-जोन अन्य निर्दिष्ट कार्यों की स्थापना-64	1996-97	224.47	224.47	245.37	20.90	
		कुल	4349.42	8119.52	9685.64	1566.12	
एसईसीआर	छिंदवाड़ा-मंडला किला जीसी परियोजना	2010-11	556.54	1268.32	1293.16	24.84	₹ 1409.86 करोड़ का दूसरा संशोधित प्राकलन 17/05/2023 को

**अनुलग्नक - 4.4**  
**(संदर्भ: पैरा संख्या 4.10.1 और 4.11.11)**  
**अनुमान से अधिक व्यय दर्शाने वाला विवरण**

क्षेत्रिय रेलवे	कार्य का नाम	स्वीकृति का वर्ष	स्वीकृत अनुमान	संशोधित स्वीकृत अनुमान	मार्च 2023 तक वास्तविक व्यय	अतिरिक्त व्यय (कॉलम 6 - कॉलम 5)	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
							मंजूरी के लिए रेलवे बोर्ड को भेजा गया।
		कुल	556.54	1268.32	1293.16	24.84	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	देवगौठी -व्हाइटफील्ड- लेवल क्रॉसिंग संख्या 129 के स्थान पर सबवे के साथ सड़क ओवर ब्रिज	2012-13	4.21	9.08	9.19	0.11	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	मैमूर - मध्यवर्ती ओवरहालिंग रखरखाव के लिए कोचिंग सुविधाओं का विस्तार (चरण-2)	2018-19	24.53	20.22	20.40	0.18	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	बेल्लारी कैंट - बेल्लारी जंक्शन - लेवल क्रॉसिंग संख्या 111 के स्थान पर सबवे के साथ सड़क ओवर ब्रिज	2009-10	5.91	2.73	3.61	0.88	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	चेन्नासंद्रा-येलहंका - लेवल क्रॉसिंग संख्या 11 के स्थान पर सबवे के साथ सड़क ओवर ब्रिज	2009-10	4.93	7.07	8.72	1.65	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	मुलवद-बीजापुर - लेवल क्रॉसिंग संख्या 81 के स्थान पर सड़क ओवर ब्रिज	2016-17	8.05	8.61	11.26	2.65	

(₹ करोड़ में)

अनुलग्नक - 4.4  
(संदर्भ: पैरा संख्या 4.10.1 और 4.11.11)  
अनुमान से अधिक व्यय दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रिय रेलवे	कार्य का नाम	स्वीकृति का वर्ष	स्वीकृत अनुमान	संशोधित स्वीकृत अनुमान	मार्च 2023 तक वास्तविक व्यय	अतिरिक्त व्यय (कॉलम 6 - कॉलम 5)	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
दक्षिण पश्चिम रेलवे	हसन-मैसूर - लेवल क्रॉसिंग संख्या 79 के स्थान पर सड़क ओवर ब्रिज	2014-15	28.10	19.97	23.84	3.87	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	यशवंतपुर-येलहंका खंड किमी 13/300-400 पर एल.सी. संख्या 10 ए के स्थान पर आर.यू.बी. का निर्माण	2013-14	2.50	2.46	11.50	9.04	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	हुबली-मिराज - धारवाड़ यार्ड में लेवल क्रॉसिंग संख्या 297 के स्थान पर रोड ओवर ब्रिज	2016-17	6.00	8.09	17.32	9.23	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	हसन-बैंगलोर वाया श्रवणबेलगोला (166 किमी)	1996-97	302.00	1737.00	1762.84	25.84	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	येलहंका-चेन्नासंद्रा - ओवरशीर्ष उपकरण के साथ दोहरीकरण (12.89 किमी)	2009-10	37.82	108.00	161.48	53.48	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	होसदुर्गा रोड- चिकजाजुर - पैच दोहरीकरण (28.89 किमी)	2010-11	116.00	203.00	298.10	95.10	

(₹ करोड़ में)

अनुलग्नक - 4.4  
(संदर्भ: पैरा संख्या 4.10.1 और 4.11.11)  
अनुमान से अधिक व्यय दर्शाने वाला विवरण

(₹ करोड़ में)

क्षेत्रिय रेलवे	कार्य का नाम	स्वीकृति का वर्ष	स्वीकृत अनुमान	संशोधित स्वीकृत अनुमान	मार्च 2023 तक वास्तविक व्यय	अतिरिक्त व्यय (कॉलम 6 - कॉलम 5)	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
दक्षिण पश्चिम रेलवे	रामनगरम -मैसूर (91.5 किमी) केंगोरी -मैसूर के विद्युतीकरण के साथ	2007-08	101.97	875.00	1178.19	303.19	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	यालाहंका-पेनुकोंडा (120.53 किमी)	2015-16	864.00	860.00	1196.98	336.98	
	कुल		1506.02	3861.23	4703.43	842.20	
	कुल योग		6411.98	13249.07	15682.23	2433.16	

स्रोत: एआईएमएस और मुख्यालय निर्माण लेखा विभाग में रखे गए आंकड़े।

अनुलग्नक - 4.5  
(संदर्भ: पैरा संख्या 4.11.3)  
31.03.2023 तक उद्यंत शेष के रूप में दर्शाई गई राशि का विवरण

क्षेत्रिय रेलवे	इकाई का नाम	उद्यंत शीर्ष का नाम	10 वर्ष से अधिक समय से निकासी हेतु लंबित राशि	5 वर्ष से अधिक किन्तु 10 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	3 वर्ष से अधिक किन्तु 5 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	< 3 वर्ष से निकासी हेतु लंबित राशि	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
एनडब्ल्यूआर	मुख्यालय, जयपुर	जमा विविध	49.39	7.32	11.55	-1.06	
एनडब्ल्यूआर	मुख्यालय, जयपुर	विविध अग्रिम (राजस्व)	0.0464	0.0332	0.0056	0.0669	
एनडब्ल्यूआर	मुख्यालय, जयपुर	चेक और बिल	0	-12.0289	0.0002	0.0004	
एनडब्ल्यूआर	संभाग, जयपुर	जमा विविध	2.2903	15.3266	14.5776	-24.5235	
एनडब्ल्यूआर	संभाग, जयपुर	विविध अग्रिम (राजस्व)	0	0.0563	0	0	न्यायालयीन मामलों के कारण लंबित। मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण और अतिरिक्त जिला न्यायाधीश (एडीजे) न्यायालय के आदेशानुसार भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा बुक डेबिट के माध्यम से रेलवे खाते से सीधे मोटर दुर्घटना दावों का भुगतान किया जाता है।
एनडब्ल्यूआर	संभाग, जयपुर	चेक और बिल	0	0	0	4.0873	
एनडब्ल्यूआर	संभाग, जोधपुर	विविध अग्रिम (राजस्व)	0	0	0.0008	0.0061	
एनडब्ल्यूआर	संभाग, जोधपुर	जमा विविध	0	0	0	30.394	
एनडब्ल्यूआर	संभाग, जोधपुर	चेक और बिल	0	0	0	6.8295	क्रॉस-बॉर्डर इंटरबैंक पेमेंट सिस्टम (सीआईपीएस)

(₹ करोड़ में)

**अनुलग्नक - 4.5**  
**(संदर्भ: पैरा संख्या 4.11.3)**  
**31.03.2023 तक उंचत शेष के रूप में दर्शाई गई राशि का विवरण**

(₹ करोड़ में)							
क्षेत्रिय रेलवे	इकाई का नाम	उंचत शीर्ष का नाम	10 वर्ष से अधिक समय से निकासी हेतु लंबित राशि	5 वर्ष से अधिक किन्तु 10 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	3 वर्ष से अधिक किन्तु 5 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	< 3 वर्ष से निकासी हेतु लंबित राशि	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
एनडब्ल्यूआर	संभाग, जोधपुर	बैंक में धन प्रेषण	1.7854	0	0	0	वर्ष 2005-06 से ऋण को गलती से आगे के वर्षों में भारित किए जाने के कारण लंबित
एनडब्ल्यूआर	संभाग, जोधपुर	पीएओ उंचत	0.2701	0	0	0	वर्ष 2005-06 से ऋण को गलती से आगे के वर्षों में भारित किए जाने के कारण लंबित
एनडब्ल्यूआर	संभाग, जोधपुर	पाकिस्तान रेलवे	0.0016	0	0	0	
एनडब्ल्यूआर	कार्यशाला, अजमेर	जमा विविध राजस्व	0.0887	1.88	1.4401	1.8859	
एनडब्ल्यूआर	कार्यशाला, जोधपुर	विविध अग्रिम (राजस्व)	0.0101	0.0002	0.0081	0.0166	1987 से 1996 की अवधि के दौरान पीएफ धोखाधड़ी के संबंध में सीबीआई मामले के कारण 10 वर्षों से अधिक समय से लंबित।

अनुलग्नक - 4.5  
(संदर्भ: पैरा संख्या 4.11.3)  
31.03.2023 तक उंचत शेष के रूप में दर्शाई गई राशि का विवरण

क्षेत्रिय रेलवे	इकाई का नाम	उंचत शीर्ष का नाम	10 वर्ष से अधिक समय से निकासी हेतु लंबित राशि	5 वर्ष से अधिक किन्तु 10 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	3 वर्ष से अधिक किन्तु 5 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	< 3 वर्ष से निकासी हेतु लंबित राशि	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
एनडब्ल्यूआर	कार्यशाला, जोधपुर	जमा विविध राजस्व	0	0.1132	1.4032	0.8264	वारंटी दायित्वों, अप्राप्त जमा राशि और चालू अनुबंधों के कारण लंबित राशि।
एनडब्ल्यूआर	कार्यशाला, जोधपुर	एजी उंचत	0.0021	0	0	0	
एनडब्ल्यूआर	कार्यशाला, जोधपुर	पीएओ उंचत	0.087	0	0	0	
एनडब्ल्यूआर	कार्यशाला, जोधपुर	चेक और बिल	0	0	-0.0108	2.1777	स्कॉल एवं तिथिवार मासिक विवरण (डीएमएस) में अंतर पाए जाने के कारण लंबित।
एनडब्ल्यूआर	उ.प.रे. पर सभी निर्माण कार्यालय	जमा X	7.8046	18.2414	3.0417	528.5998	
एनडब्ल्यूआर	उ.प.रे. पर सभी निर्माण कार्यालय	विविध अग्रिम (राजस्व)	13.2659	0	0	1.0036	
एनडब्ल्यूआर	उ.प.रे. पर सभी निर्माण कार्यालय	चेक और बिल	-0.65	0.0015	0.0004	-2.0597	
	<b>कुल धनात्मक राशि</b>		<b>75.04</b>	<b>42.97</b>	<b>32.03</b>	<b>575.89</b>	
	<b>कुल ऋणात्मक राशि</b>		<b>-0.65</b>	<b>-12.03</b>	<b>-0.01</b>	<b>-27.64</b>	
एसईसीआर	मुख्यालय	अधीनस्थ रेलवे कर्मचारी का एस.डी.	0.0000	0.0000	0.0000	0.0009	

(₹ करोड़ में)

**अनुलग्नक - 4.5**  
**(संदर्भ: पैरा संख्या 4.11.3)**  
**31.03.2023 तक उंचत शेष के रूप में दर्शाई गई राशि का विवरण**

क्षेत्रिय रेलवे	इकाई का नाम	उंचत शीर्ष का नाम	10 वर्ष से अधिक समय से निकासी हेतु लंबित राशि	5 वर्ष से अधिक किन्तु 10 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	3 वर्ष से अधिक किन्तु 5 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	< 3 वर्ष से निकासी हेतु लंबित राशि	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
एसईसीआर	मुख्यालय	ठेकेदारों और अन्य का एस.डी.	10.6272	99.5555	187.5601	149.3599	
एसईसीआर	मुख्यालय	निजी व्यक्तियों और सार्वजनिक निकायों के लिए किए गए कार्यों के लिए योगदान	31.4217	146.5320	202.1171	138.5343	
एसईसीआर	मुख्यालय	अदत्त मजदूरी	0.0000	0.0038	0.0021	-0.0289	
एसईसीआर	मुख्यालय	विविध + आरवीएनएल	-2.5483	0.4296	-117.2324	-1018.9058	
एसईसीआर	मुख्यालय	आरएसबीओ जमा	-6.2564	0.0000	0.0000	0.0000	
एसईसीआर	मुख्यालय	अग्रिम स्थानांतरण	0.0000	0.0000	0.0000	-0.0239	
एसईसीआर	मुख्यालय	अंतिम संस्कार अग्रिम	0.0015	0.0045	0.0202	0.0494	
एसईसीआर	मुख्यालय	चेक और बिल	0.0000	4.1611	34.4875	19.2509	
एसईसीआर	मुख्यालय	बैंक में धन प्रेषण	0.0000	0.0000	-98.9388	-48.2113	
एसईसीआर	मुख्यालय	सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक उंचत	11.6253	-0.1218	0.0000	0.0000	
एसईसीआर	मुख्यालय	वसूली योग्य मांगों	0.5543	1.3286	0.3469	2.8120	
	<b>कुल धनात्मक राशि</b>		<b>54.23</b>	<b>252.02</b>	<b>424.53</b>	<b>310.01</b>	
	<b>कुल ऋणात्मक राशि</b>		<b>-8.80</b>	<b>-0.12</b>	<b>-216.17</b>	<b>-1067.17</b>	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	मुख्यालय	चेक और बिल	2.2889	6.1828	5.4905	136.7713	

(₹ करोड़ में)

अनुलग्नक - 4.5  
(संदर्भ: पैरा संख्या 4.11.3)  
31.03.2023 तक उंचत शेष के रूप में दर्शाई गई राशि का विवरण

क्षेत्रिय रेलवे	इकाई का नाम	उंचत शीर्ष का नाम	10 वर्ष से अधिक समय से निकासी हेतु लंबित राशि	5 वर्ष से अधिक किन्तु 10 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	3 वर्ष से अधिक किन्तु 5 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	< 3 वर्ष से निकासी हेतु लंबित राशि	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
दक्षिण पश्चिम रेलवे	मुख्यालय	पीएमओ उंचत	68.2365	32.4972	-11.3854	-12.1696	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	मुख्यालय	एजी उंचत	0	0	0	0	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	मुख्यालय	पाकिस्तान के साथ समायोजन	0	0	0	0	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	मुख्यालय	विविध अग्रिम राजस्व	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	22.3670	वर्षवार विभाजन उपलब्ध नहीं कराया गया है
दक्षिण पश्चिम रेलवे	मुख्यालय	जमा विविध (राजस्व)	421.2463	222.4529	127.7504	4720.0050	
	<b>कुल धनात्मक राशि</b>		<b>491.77</b>	<b>261.13</b>	<b>133.24</b>	<b>4,879.14</b>	
	<b>कुल ऋणात्मक राशि</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>-11.39</b>	<b>-12.17</b>	
दक्षिण पश्चिम रेलवे	आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके	विविध अग्रिम पूंजी	2.4638	1.5161	4.4784	21.8949	1) एमएसी में डेबिट शेष रेलवे बोर्ड के आदेशानुसार क्षतिपूर्ति बांड के विरुद्ध आरडब्ल्यूएफ तैयार उत्पादों की आपूर्ति के कारण था। 2) मुख्य रूप से इसमें शामिल हैं जीआईएल और

(₹ करोड़ में)

अनुलग्नक - 4.5  
(संदर्भ: पैरा संख्या 4.11.3)  
31.03.2023 तक उंचत शेष के रूप में दर्शाई गई राशि का विवरण

क्षेत्रिय रेलवे	इकाई का नाम	उंचत शीर्ष का नाम	10 वर्ष से अधिक समय से निकासी हेतु लंबित राशि	5 वर्ष से अधिक किन्तु 10 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	3 वर्ष से अधिक किन्तु 5 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	< 3 वर्ष से निकासी हेतु लंबित राशि	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
दक्षिण पश्चिम रेलवे	आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके	खरीदारी	-0.2778	-5.1964	20.2186	67.8259	केपीटीसीएल के पास जमा राशि के विरुद्ध ₹ 3.37 करोड़, निर्माण के विरुद्ध ₹ 2.83 करोड़ तथा अस्वीकृत सामग्री के विरुद्ध ₹ 1.94 करोड़। रेलवे स्क्रैप की खरीद के संबंध में क्षेत्रीय रेलवे द्वारा भेजे गए बिक्री निर्गम नोटों में प्रेषण की अनुपलब्धता के कारण । 2) खरीद उंचत में आयात, स्वदेशी , जीईएम भुगतान शामिल हैं, जिसमें आयात फर्म को पहले से किए गए अग्रिम भुगतान के कारण क्रेडिट शेष रख सकता है और

(₹ करोड़ में)

अनुलग्नक - 4.5  
(संदर्भ: पैरा संख्या 4.11.3)  
31.03.2023 तक उद्यंत शेष के रूप में दर्शाई गई राशि का विवरण

क्षेत्रिय रेलवे	इकाई का नाम	उद्यंत शीर्ष का नाम	10 वर्ष से अधिक समय से निकासी हेतु लंबित राशि	5 वर्ष से अधिक किन्तु 10 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	3 वर्ष से अधिक किन्तु 5 वर्ष से कम अवधि से निकासी हेतु लंबित राशि	< 3 वर्ष से निकासी हेतु लंबित राशि	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8
							बाद में माल को कंसाइनी द्वारा प्राप्त किया जाना है।
	कुल धनात्मक राशि		2.46	1.52	24.70	89.72	
	कुल ऋणात्मक राशि		-0.28	-5.20	0.00	0.00	
	कुल योग धनात्मक राशि		623.50	557.64	614.50	5854.76	
	कुल योग धनात्मक राशि		-9.73	-17.35	-227.57	-1106.98	

स्रोत: एआईएमएस पर उपलब्ध उद्यंत मॉड्यूल या लेखा विभाग में रखे गए रजिस्टर।

अनुलग्नक - 5.1  
(संदर्भित पैरा संख्या 5.6)  
भारतीय रेलवे पर उन कारखानों की सूची, जिनके लिए डब्ल्यूएमएस खाते बनाए रखना आवश्यक था

क्रम संख्या	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना	संक्षेपाक्षर	प्रकार	डब्ल्यूएमएस अंतिम अनुदान		डब्ल्यूएमएस व्यय	
					डेबिट	क्रेडिट	डेबिट	क्रेडिट
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	म.रे.	कैरिज कारखाना, माटुंगा	सी एंड डब्ल्यू/एमटीएन	यांत्रिकी	692.16	678.26	544.05	579.00
2	म.रे.	ईएमयू कारखाना, सानपाड़ा	एसएनपीडी	ईएमयू	सी एंड डब्ल्यू के साथ संयुक्त/एमटीएन	-	-	-
3	म.रे.	लोको कारखाना, परेल	सीडब्ल्यूएम/पीआर	यांत्रिकी	278.02	283.41	249.96	258.99
4	म.रे.	वैगन कारखाना, कुर्दुवाई	केडब्ल्यूवी	यांत्रिकी	55.81	62.86	46.37	42.96
5	म.रे.	अभियांत्रिकी कारखाना, मनमाड	ईडब्ल्यूएस/एमएमआर	अभियांत्रिकी	103.51	101.32	97.95	98.02
6	म.रे.	सिग्नल एवं दूरसंचार कारखाना, बायकुला	एस एंड टी/बीवाई	एस एंड टी	34.86	37.02	30.98	30.56
7	म.रे.	इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव कारखाना, भुसावल	ईएलडब्ल्यू/बीएसएल	इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव	328.59	323.51	295.54	313.15
8	म.रे.	ट्रैक्शन मोटर वाइंडिंग कारखाना, नासिक रोड	टीएमडब्ल्यू/एनके	अन्य	81.02	83.30	69.72	69.66
9	म.रे.	मुद्रणालय, बायकुला	एमपीएस/ बीवाई	मुद्रण	24.81	25.10	23.53	23.36
10	पू.रे.	कैरिज एवं वैगन कारखाना, लिवुआ	एलएलएच	यांत्रिकी	858.28	857.89	869.54	871.40
11	पू.रे.	कैरिज एवं लोको मरम्मत कारखाना, कांचरापाड़ा	केपीए	यांत्रिकी	842.00	797.00	842.00	797.00

(₹ करोड़ में)

अनुलग्नक - 5.1

(संदर्भित पैरा संख्या 5.6)

भारतीय रेलवे पर उन कारखानों की सूची, जिनके लिए डब्ल्यूएमएस खाते बनाए रखना आवश्यक था

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना	संक्षेपाक्षर	प्रकार	डब्ल्यूएमएस अंतिम अनुदान		डब्ल्यूएमएस व्यय	
					डेबिट	क्रेडिट	डेबिट	क्रेडिट
1	2	3	4	5	6	7	8	9
12	पू.रे.	लोकोमोटिव एवं वैगन कारखाना, जमालपुर	जेएमपी	यांत्रिकी	778.00	761.00	816.00	815.00
13	पू.रे.	बोगी निर्माण का कारखाना, बजबज	बीजीबी	अन्य	40.21	27.38	42.46	27.38
14	पू.रे.	मुद्रणालय, हावड़ा	पीपी/एचडब्ल्यूएच	मुद्रण	22.07	20.38	22.07	20.38
15	पू.रे.	सिग्नल एवं दूरसंचार कारखाना, हावड़ा	एमएसडब्ल्यू/एचडब्ल्यूएच	एस एंड टी	14.90	21.86	14.90	21.86
16	पू.रे.	कपड़ा फैक्ट्री, हावड़ा	सीएफ/एचडब्ल्यूएच	सिलाई	1.17	-	1.17	0.0005
17	पू.म.रे	यांत्रिकी कारखाना, समस्तीपुर	एमडब्ल्यू/एसपीजे	यांत्रिकी	105.69	102.24	167.55	167.51
18	पू.म.रे	कैरिज मरम्मत कारखाना, हरनौत	सीआरडब्ल्यू/एचआरटी	यांत्रिकी	127.82	259.69	127.34	112.69
19	पू.म.रे	संयंत्र डिपो, दीनदयाल उपाध्याय	पीडी/डीडीयू	अन्य	151.20	139.45	123.70	124.78
20	पू.त.रे	कैरिज मरम्मत कारखाना, मंचेश्वर	सीआरडब्ल्यू/एमसीएस	यांत्रिकी	218.54	218.25	228.13	228.09
21	उ.रे	कैरिज एवं वैगन कारखाना, आलमबाग, लखनऊ	सी एंड एस/एमवी	यांत्रिकी	350.27	232.32	340.65	341.13
22	उ.रे	चारबाग, लखनऊ	आर एंड डब्ल्यू/सीबी	यांत्रिकी	359.89	195.08	291.91	290.98
23	उ.रे	ब्रिज कारखाना, चारबाग, लखनऊ	बीडब्ल्यू/सीबी	ब्रिज	94.14	109.05	119.57	123.13
24	उ.रे	यांत्रिकी कारखाना, अमृतसर	डब्ल्यूएस/एसआर	यांत्रिकी	236.59	276.96	270.02	209.08
25	उ.रे	ब्रिज फैक्ट्री, जालंधर कैंट	बीडब्ल्यूएस/जेआरसी	ब्रिज	44.49	58.81	39.75	40.48
26	उ.रे	जगाधरी, कारखाना	डब्ल्यूएस/जेयूडीडब्ल्यू	यांत्रिकी	734.50	829.07	748.70	739.85

अनुलग्नक - 5.1  
(संदर्भित पैरा संख्या 5.6)  
भारतीय रेलवे पर उन कारखानों की सूची, जिनके लिए डब्ल्यूएमएस खाते बनाए रखना आवश्यक था

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना	संक्षेपाक्षर	प्रकार	डब्ल्यूएमएस अंतिम अनुदान		डब्ल्यूएमएस व्यय	
					डेबिट	क्रेडिट	डेबिट	क्रेडिट
1	2	3	4	5	6	7	8	9
27	उ.रे	कालका, कारखाना	डब्ल्यूएस/केएलके	यांत्रिकी	डब्ल्यूएस/जेयूडीड बल्यू के साथ संयुक्त	-	-	-
28	उ.रे	सिग्नल कारखाना, गाज़ियाबाद (स्टोर)	एसएस/जीजेडबी	एस एंड टी	30.30	59.74	30.43	39.08
29	उ.रे	मुद्रणालय, पंजाबी बाग, नई दिल्ली	पीपी/एसएसबी	मुद्रण	13.66	12.05	13.21	13.82
30	उ.म.रे	झांसी कारखाना	डब्ल्यूएस/जेएचएसडब्लू	यांत्रिकी	511.67	590.94	547.48	552.10
31	उ.म.रे.	रेल स्पिंग कारखाना, सिधौली	आरएसके/एसएलटीआई	अन्य	95.00	40.90	92.23	93.70
32	उ.म.रे.	कंक्रीट स्लीपर संयंत्र, प्रयागराज	सीएसपी/पीआरवाईजे	अन्य	112.10	71.10	107.93	77.20
33	उ.पू.रे.	यांत्रिकी कारखाना, गोरखपुर	एमडब्ल्यूएस/जीकेपी	यांत्रिकी	494.17	442.40	458.80	461.33
34	उ.पू.रे.	यांत्रिकी कारखाना, इज्जतनगर	एमडब्ल्यूएस/आईजेडएन	यांत्रिकी	149.30	176.70	198.80	196.40
35	उ.पू.रे.	सिग्नल कारखाना, गोरखपुर	एसडब्ल्यूएस/जीकेपी	एस एंड टी	85.66	85.66	83.46	83.46
36	उ.पू.रे.	ब्रिज कारखाना, गोरखपुर	बीडब्ल्यूएस/ जीकेपी	ब्रिज	9.39	9.39	5.39	5.39
37	पू.सी.रे.	यांत्रिकी कारखाना, डिब्रूगढ़	डीबीडब्ल्यूएस	यांत्रिकी	161.36	133.24	161.36	133.24
38	पू.सी.रे.	पांडु	पीएनओ	एस एंड टी	11.36	11.06	10.48	10.18
39	पू.सी.रे.	बौगाईगांव	बीएनजीएन	अभियांत्रिकी	20.30	25.30	14.80	19.79
40	पू.सी.रे.	न्यू बौगाईगांव	एनबीक्यू	यांत्रिकी	340.00	281.00	360.00	358.52
41	पू.सी.रे.	तिनधारिया	टीडीएच	यांत्रिकी	8.55	8.82	4.84	4.77

अनुलग्नक - 5.1

(संदर्भित पैरा संख्या 5.6)

भारतीय रेलवे पर उन कारखानों की सूची, जिनके लिए डब्ल्यूएमएस खाते बनाए रखना आवश्यक था

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना	संक्षेपाक्षर	प्रकार	डब्ल्यूएमएस अंतिम अनुदान		डब्ल्यूएमएस व्यय	
					डेबिट	क्रेडिट	डेबिट	क्रेडिट
1	2	3	4	5	6	7	8	9
42	उ.प.रे	अजमेर लोको	एआईआई लोको	यांत्रिकी	415.68	414.44	374.66	374.55
43	उ.प.रे	अजमेर कैरिज एवं कारखाना	एआईआई सी एंड डब्ल्यू	यांत्रिकी	एआईआई लोको सहित एवं एआईआई सी एंड डब्ल्यू	-	-	-
44	उ.प.रे	जोधपुर कारखाना	जे यू	यांत्रिकी	151.66	151.66	138.70	138.13
45	उ.प.रे	बीकानेर कारखाना	बीकेएन	यांत्रिकी	76.09	75.49	78.40	76.90
46	द.रे.	लोको कारखाना, परम्बूर	एलडब्ल्यू/पीईआर	यांत्रिकी	263.76	263.27	256.05	251.75
47	द.रे.	कैरिज कारखाना, परम्बूर	सीडब्ल्यू /पीईआर	यांत्रिकी	560.56	564.28	545.09	540.22
48	द.रे.	विद्युतीय कारखाना, परम्बूर	ईएलईसी /पीईआर	विद्युतीय	129.55	132.14	124.95	123.89
49	द.रे.	अभियांत्रिकी कारखाना, अराकोणम	ईडब्ल्यूएस/एजेजे	अभियांत्रिकी	44.48	39.86	42.87	35.25
50	द.रे.	सिग्नल एवं दूरसंचार कारखाना, परम्बूर	एसएंडटी /पीईआर	एसएंड टी	3.72	3.73	3.54	3.56
51	द.रे.	मुद्रणालय, रोयापुरम	एमपीएस/ आरपीएम	मुद्रण	6.06	6.14	5.84	5.55
52	द.रे.	यांत्रिकी कारखाना, गोल्डन रॉक	एमईसीएच / जीओसी	यांत्रिकी	523.33	524.38	505.53	513.57
53	द.रे.	विद्युतीय कारखाना, गोल्डन रॉक	ईएलईसी / जीओसी	विद्युतीय	71.21	70.11	68.19	68.30
54	द.रे.	उपकरण एवं संयंत्र, गोल्डन रॉक	टीएंडपी/ जीओसी	अन्य	2.06	2.08	1.96	1.83
55	द.रे.	सिग्नल एवं दूर संचार, पोदनूर	एसएंडटी/पीटीजे	एस एंड टी	103.64	99.61	100.65	97.20

अनुलग्नक - 5.1  
(संदर्भित पैरा संख्या 5.6)  
भारतीय रेलवे पर उन कारखानों की सूची, जिनके लिए डब्ल्यूएमएस खाते बनाए रखना आवश्यक था

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना	संक्षेपाक्षर	प्रकार	डब्ल्यूएमएस अंतिम अनुदान		डब्ल्यूएमएस व्यय	
					डेबिट	क्रेडिट	डेबिट	क्रेडिट
1	2	3	4	5	6	7	8	9
56	द.म.रे	वैगन कारखाना, रायनपाड़ु	डब्ल्यूडब्ल्यूएस/आरवाईपी एस	यांत्रिकी	366.13	367.42	323.94	326.19
57	द.म.रे	कोच मरम्मत शॉप, तिरुपति	सीआरएस/टीपीटीवाई	यांत्रिकी	197.63	199.24	196.27	198.85
58	द.म.रे	कारखाना एवं स्टोर, लालगुडा	डब्ल्यूएंडएस/एलजीडी	यांत्रिकी	389.76	392.12	347.72	337.89
59	द.म.रे	रेल बोगी कारखाना, यादगीर	आरबीके/वाईजी	अन्य	16.21	17.06	12.49	12.76
60	द.म.रे	सिग्नल एवं दूरसंचार कारखाना, मेट्टुगुडा	एस एंड टी/एमएफटी	एसएंडटी	52.37	42.00	41.28	23.26
61	द.म.रे	मुद्रणालय, सिकंदराबाद	पीएंडएस/एससी	मुद्रण	15.86	15.50	9.32	9.33
62	द.म.रे	अभियांत्रिकी कारखाना, लालगुडा	ईडब्ल्यूएस/एलजीडी	अभियांत्रिकी	8.77	10.10	6.43	3.82
63	द.म.रे	फ्लैश बट वेल्डिंग संयंत्र, मौलाली	एफबीडब्ल्यूपी/एमएलवाई	अन्य	7.95	10.00	4.73	5.02
64	द.म.रे	ल्यूब ऑयल फिल्टर संयंत्र, सिकंदराबाद	एलओएफपी/एससी	अन्य	12.71	12.78	17.50	15.90
65	द.म.रे	केंद्रीकृत आवधिक ओवरहालिंग कारखाना, रायनपाड़ु	सीपीओएच/आरवाईपीएस	अन्य	121.56	119.40	100.95	100.99
66	द.पू.रे	खड़गपुर कारखाना	केजीपी	यांत्रिकी	870.98	861.23	873.05	850.51
67	द.पू.रे	अभियांत्रिकी कारखाना, सिनी	ईडब्ल्यूएस/एसआईएनआई	अभियांत्रिकी	51.95	50.78	27.44	31.91

अनुलग्नक - 5.1

(संदर्भित पैरा संख्या 5.6)

भारतीय रेलवे पर उन कारखानों की सूची, जिनके लिए डब्ल्यूएमएस खाते बनाए रखना आवश्यक था

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना	संक्षेपाक्षर	प्रकार	डब्ल्यूएमएस अंतिम अनुदान		डब्ल्यूएमएस व्यय	
					डेबिट	क्रेडिट	डेबिट	क्रेडिट
1	2	3	4	5	6	7	8	9
68	द.पू.म. रे	मोतीबाग कारखाना, नागपुर	एमआईबी/एनजीपी	यांत्रिकी	85.75	85.04	60.48	60.23
69	द.पू. म.रे	वैगन मरम्मत कारखाना, रायपुर	डब्ल्यूआरएस/आर	यांत्रिकी	310.00	320.00	247.00	244.00
70	द.प.रे	हुबली	यूबीएलएस	यांत्रिकी	304.51	385.35	282.73	314.28
71	द.प.रे	मैसूर	माईएसएस	यांत्रिकी	254.72	258.04	221.42	230.49
72	प.रे	कैरिज मरम्मत कारखाना, लोअर परेल	पीएल	यांत्रिकी	डाटा प्राप्त नहीं हुआ	-	-	-
73	प.रे	ईएमयू कारखाना, महालक्ष्मी	एमएक्स	यांत्रिकी	515.87	512.98	484.91	487.99
74	प.रे	कैरिज एवं वैगन मरम्मत कारखाना, प्रतापनगर	पीआरटीएन	यांत्रिकी	62.34	58.97	58.59	56.10
75	प.रे	अभियांत्रिकी कारखाना, साबरमती	ईएनजीजी/एसबीआई	अभियांत्रिकी	142.25	144.70	133.71	137.66
76	प.रे	सिग्नल कारखाना, साबरमती	एसआईजी/एसबीआई	एस एंड टी	इंजी/एसबीआई एवं एसआईजी सहित/एसबीआई	-	-	-
77	प.रे	रोलिंग स्टॉक कारखाना, दाहोद	डीएचडी	यांत्रिकी	271.82	271.00	255.50	257.80
78	प.रे	कैरिज मरम्मत कारखाना, भावनगर	बीवीपी	यांत्रिकी	103.80	105.01	97.57	99.89
79	प.म.रे	वैगन रिपेयर शॉप, कोटा	डब्ल्यूआरएस/कोटा	यांत्रिकी	346.00	296.00	353.00	303.00

अनुलग्नक - 5.1  
(संदर्भित पैरा संख्या 5.6)  
भारतीय रेलवे पर उन कारखानों की सूची, जिनके लिए डब्ल्यूएमएस खाते बनाए रखना आवश्यक था

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना	संक्षेपाक्षर	प्रकार	डब्ल्यूएमएस अंतिम अनुदान		डब्ल्यूएमएस व्यय	
					डेबिट	क्रेडिट	डेबिट	क्रेडिट
1	2	3	4	5	6	7	8	9
80	प.म.रे	कोच पुनर्वास कारखाना, भोपाल	सीआरडब्ल्यूएस/बीपीएल	यांत्रिकी	282.00	280.00	301.00	299.00
				कुल	15,764.10	15,611.42	15,216.23	15,032.99

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे के कारखानों के अभिलेख

अनुलग्नक - 5.2 ए  
(संदर्भ: पैरा संख्या 5.8.4)

कोडल प्रावधान के अनुसार स्वीकार्य पीओसी प्रतिशत की गणना और रेलवे प्रशासन द्वारा इसकी संक्षिप्त स्वीकृति

(₹ हजार में)

क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना	विवरण	रेलवे प्रशासन के अनुसार राशि	कोडल प्रावधान के अनुसार कैलेंडर वर्ष 2021 के लिए राशि	अंतर (कॉलम 5-कॉलम 4)	2021 के लिए कुल श्रम लागत (आईपीएस के अनुसार)	कम प्रतिशत माना गया (कॉलम 6x100)/कॉलम 7
1	2	3	4	5	6	7	8
पूरे	एलएलएच	व्यय के विभिन्न शीर्ष	27,19,833	78,92,127	51,72,294	49,85,013	103.76
पूरे	केपीए	व्यय के विभिन्न शीर्ष	25,42,888	68,33,058	42,90,170	39,31,561	109.12
पूरे	जेएमपी	व्यय के विभिन्न शीर्ष	21,32,280	67,27,076	45,94,796	32,19,910	142.70
दपूरे	केजीपी	व्यय के विभिन्न शीर्ष	22,67,655	1,03,48,312	80,80,657	40,53,147	199.37
पमरे	डबल्यूआरएस/कोटा	व्यय के विभिन्न शीर्ष	9,12,039	26,53,401	17,41,362	11,89,782	146.36

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे के कारखानों के अभिलेख

अनुलग्नक - 5.2 बी  
(संदर्भ: पैरा संख्या 5.8.4)

लागत पर प्रोफार्मा के प्रतिशत की गणना के लिए उपदान की गणना

(राशि ₹ में)

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना	कैलेंडर वर्ष 2021 में कार्यरत कर्मचारियों के लिए उपदान का वास्तविक संवितरण (सार एल-500)	वर्ष 2021 में सेवानिवृत्त हुए कार्यरत कर्मचारियों की संख्या	प्रति कार्यरत कर्मचारी औसत उपदान (कॉलम 4/कॉलम 5)	2022-23 में सेवानिवृत्त होने वाले कार्यरत कर्मचारियों की संख्या	पीओसी की गणना के लिए उपदान की कुल राशि (कॉलम 6 x कॉलम 7)
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	पूरे	एलएलएच	54,06,41,175	512	10,55,939.79	468	49,41,79,821.72
2.	पूरे	केपीए	52,59,95,000	484	10,86,766.53	501	54,44,70,031.53
3.	पूरे	जेएमपी	52,63,35,439	468	11,24,648.37	491	55,22,02,349.67
4.	दपूरे	केजीपी	54,52,30,190	420	12,98,167.12	423	54,91,24,691.76

अनुलग्नक - 5.2 बी  
(संदर्भ: पैरा संख्या 5.8.4)

लागत पर प्रोफार्मा के प्रतिशत की गणना के लिए उपदान की गणना

(राशि ₹ में)

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना	कैलेंडर वर्ष 2021 में कार्यरत कर्मचारियों के लिए उपदान का वास्तविक संवितरण (सार एल-500)	वर्ष 2021 में सेवानिवृत्त हुए कार्यरत कर्मचारियों की संख्या	प्रति कार्यरत कर्मचारी औसत उपदान (कॉलम 4/कॉलम 5)	2022-23 में सेवानिवृत्त होने वाले कार्यरत कर्मचारियों की संख्या	पीओसी की गणना के लिए उपदान की कुल राशि (कॉलम 6 x कॉलम 7)
1	2	3	4	5	6	7	8
5.	पमरे	डबल्यूआरएस/कोटा	12,98,70,814	128	10,14,615.73	97	9,84,17,725.81

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे की कारखानों के अभिलेख

अनुलग्नक - 5.2 सी

(संदर्भ: पैरा संख्या 5.8.4)

लागत पर प्रोफार्मा के प्रतिशत की गणना के लिए पेंशन देयता की गणना

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना	क्षेत्र के लिए 2020-21 के दौरान पेंशन निधि में विनियोजन के तहत राशि (₹)	31.03.2021 तक क्षेत्र में पेंशन योग्य कर्मचारियों की संख्या	प्रति व्यक्ति पेंशन (कॉलम 4/कॉलम 5)	01.04.2022 तक कारखाने में पेंशन योग्य कर्मचारियों की संख्या	पीओसी की गणना के लिए पेंशन संबंधी देयताएं (कॉलम 6 x कॉलम 7) (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	पूरे	एलएलएच	61,99,08,18,235	44,363	13,97,354.06	3,731	5,21,35,27,998
2.	पूरे	केपीए	61,99,08,18,235	44,363	13,97,354.06	2,863	4,00,06,24,674
3.	पूरे	जेएमपी	61,99,08,18,235	44,363	13,97,354.06	3,009	4,20,46,38,367
4.	दपूरे	केजीपी	56,94,08,75,000	31,231	18,23,216.52	3,848	7,01,57,37,169
5.	पमरे	डबल्यूआरएस/कोटा	36,62,00,00,000	17,979	20,36,820.74	847	1,72,51,87,167

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे के कारखानों के अभिलेख

अनुलग्नक - 5.3

(संदर्भ पैरा 5.8.7)

कारखाने जहाँ 31 मार्च 2023 तक डबल्यूएमएस लेखाओं का अंतः शेष निर्धारित प्रतिशत से अधिक था

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना		वर्ष के लिए क्रेडिट	अंतः शेष	डबल्यूएमएस लेखा शेष राशि का डबल्यूएमएस खाता क्रेडिट में प्रतिशत		निर्धारित सीमा से अधिक अतिरिक्त	
			नाम	प्रकार			वास्तविक	निर्धारित	%	राशि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>अत्यधिक अतिरिक्त प्रतिशत</b>										
1	1	पूरे	सीएफ/एचडबल्यूएच	सिलाई	0	6.49	1298000	6	1297994	6.49
<b>बहुत अधिक अतिरिक्त प्रतिशत</b>										
2	1	दमरे	ईडबल्यूएस/एलजीडी	अभियांत्रिकी	3.82	6.7	175.39	6	171.89	6.47
3	2	परे	बीजीबी	अन्य	27.38	31.37	114.57	6	108.57	29.73
4	3	दमरे	एस एवं टी /एमएफटी	एस एवं टी	23.26	26.12	112.3	6	106.3	24.72
<b>कुल-योग</b>					<b>54.46</b>	<b>64.19</b>	<b>117.87</b>			<b>60.92</b>
<b>मध्य श्रेणी अतिरिक्त प्रतिशत</b>										
5	1	दपूरे	ईडबल्यूएस/एसआईएनआई	इंजीनियरिंग	31.91	28.18	88.31	6	82.31	26.27
6	2	उरे	डबल्यूएस/एसआर	यांत्रिक	209.08	138.35	66.17	6	60.17	125.81
7	3	मरे	एमपीएस/बीवाई	मुद्रण	23.36	14.55	62.29	6	56.29	13.15
8	4	दमरे	एफबीडबल्यूपी/एमएलवाई	अन्य	6.8	3.53	51.91	6	45.91	3.12
9	5	मरे	केडबल्यूवी	यांत्रिकी	42.96	17.17	39.97	3.5	36.47	15.67
10	6	दमरे	सीएसपी/पीआरवाईजे	अन्य	77.2	30.73	39.81	6	33.81	26.1
11	7	उसीरे	टीडीएच	यांत्रिकी	4.77	1.77	37.11	6	31.11	1.48
12	8	मरे	एस एवं टी/बीवाई	एस एवं टी	30.56	9.68	31.68	6	25.68	7.85
13	9	दरे	ईडबल्यूएस/एजेजे	अभियांत्रिकी	35.25	9.85	27.94	6	21.94	7.74
14	10	मरे	एसएनपीडी	ईएमयू	31.47	6.95	22.08	3.5	18.58	5.85
15	11	दरे	टी एवं टी/डौओसी	अन्य	1.83	0.44	24.04	6	18.04	0.33
16	12	परे	डीएचडी	यांत्रिकी	257.8	46.68	18.11	3.5	14.61	37.66
17	13	दपरे	यूबीएलएस	यांत्रिकी	314.28	56.73	18.05	3.5	14.55	45.73
18	14	पूमरे	सीआरडबल्यू/एचआरटी	यांत्रिकी	112.69	14.66	13.01	3.5	9.51	10.72
19	15	दमरे	एलओएफपी/एससी	अन्य	17.53	2.58	14.72	6	8.72	1.53
20	16	परे	पीआरटीएन	यांत्रिकी	56.1	5.93	10.57	3.5	7.07	3.97
21	17	परे	केपीए	यांत्रिकी	797	76	9.54	3.5	6.04	48.11
22	18	दमरे	आरबीके/वाईजी	अन्य	12.76	1.52	11.91	6	5.91	0.75
23	19	उरे	डबल्यूएस/केएलके	यांत्रिकी	25.89	2.17	8.38	3.5	4.88	1.26
24	20	दरे	एमपीएस/आरपीएम	मुद्रण	5.55	0.54	9.73	6	3.73	0.21
25	21	उपूरे	बीडबल्यूएच/जीकेपी	सेतु	35.06	3.37	9.61	6	3.61	1.27

अनुलग्नक - 5.3

(संदर्भ पैरा 5.8.7)

कारखाने जहाँ 31 मार्च 2023 तक डबल्यूएमएस लेखाओं का अंतः शेष निर्धारित प्रतिशत से अधिक था

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	कारखाना		वर्ष के लिए क्रेडिट	अंतः शेष	डबल्यूएमएस लेखा शेष राशि का डबल्यूएमएस खाता क्रेडिट में प्रतिशत		निर्धारित सीमा से अधिक अतिरिक्त	
			नाम	प्रकार			वास्तविक	निर्धारित	%	राशि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
26	22	परे	पीपी/एचडबल्यूएच	मुद्रण	20.38	1.77	8.68	6	2.68	0.55
27	23	दरे	ईएलईसी/पीईआर	विद्युतीय	123.89	7.59	6.13	3.5	2.63	3.25
28	24	दमरे	डबल्यू एवं एस/एलजीडी	यांत्रिकी	340.21	15.57	4.58	3.5	1.08	3.66
			कुल-योग		2614.33	496.31	18.98			392.04
सीमांत अतिरिक्त प्रतिशत										
29	1	दरे	एस एवं टी/पीटीजे	एस एवं टी	97.2	6.48	6.67	6	0.67	0.65
30	2	पूरे	एमएसडबल्यू/एचडबल्यूएच	एस एवं टी	21.86	1.43	6.56	6	0.56	0.12
31	3	दपूरे	केजीपी	यांत्रिकी	1016	40.37	3.97	3.5	0.47	4.81
			उप-योग		1135.06	48.28	4.25			5.58
			कुल		3,803.85	615.27	16.17			465.03

स्रोत: कारखाना विनिर्माण उचंत लेखे

नोट: उत्पादन गतिविधियों में लिप्त कारखानों को छः प्रतिशत पर विनियमित किया जाता है।





© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
[www.cag.gov.in](http://www.cag.gov.in)

<https://cag.gov.in/en/>\_\_\_\_\_

