



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2020 को समाप्त वर्ष के लिए



लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

संघ सरकार (रेलवे)
रेलवे वित्त
2021 की प्रतिवेदन संख्या 13

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2020 को समाप्त वर्ष के लिए

_____ को लोकसभा/राज्यसभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)

रेलवे वित्त

2021 की प्रतिवेदन सं.13

विषय सूची

विवरण	पैरा	पृष्ठ
प्राक्कथन		
संकेताक्षरों की सूची		
कार्यकारी सार		(i) – (vi)
अध्याय 1 - वित्त की स्थिति		
चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार	1.1	1-3
भारतीय रेल के संसाधन	1.2	3-9
यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के प्रतिकूल-आर्थिक सहायता	1.3	10-11
संसाधनों का अनुप्रयोग	1.4	11-15
राजस्व अधिशेष	1.5	15-16
दक्षता सूचकांक	1.6	16-19
रेलवे निधियां	1.7	19-23
निष्कर्ष	1.8	23-24
लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार	-	25
सिफारिशें	1.9	25
अध्याय 2 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों का वित्तीय निष्पादन		
प्रस्तावना	2.1	27
अधिदेश	2.2	27
इस अध्याय में क्या शामिल है	2.3	27
रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की संख्या	2.4	27-28
31 मार्च 2020 तक 40 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों के वित्तीय निष्पादन का सार	2.5	28
रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों में निवेश	2.6	28
इक्विटी में निवेश	2.6.1	29
रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों को दिया गया दीर्घावधि ऋण	2.6.2	29
इक्विटी निवेश का बाजार पूंजीकरण	2.6.3	29-30
निवेश पर प्रतिफल	2.7	30
रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों द्वारा अर्जित लाभ	2.7.1	30-31
रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की गतिविधि वार लाभप्रदता	2.7.2	31-32
लाभांश का भुगतान	2.7.3	32-33
रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की इक्विटी पर प्रतिफल	2.7.4	33-34
रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की शेयर पूंजी और निवल सम्पत्ति	2.8	35
लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार	-	35
सिफारिशें	2.9	35

अध्याय 3 भारतीय रेलवे में एकीकृत पेट्रोल और लेखा प्रणाली (आईपीएस) के कार्यान्वयन पर समीक्षा		
प्रस्तावना	3.1	37
पृष्ठभूमि	3.2	37-38
आईपीएस के कार्यान्वयन की स्थिति	3.3	38-39
आईपीएस के मॉड्यूलों का आंशिक कार्यान्वयन	3.4	39-43
आईपीएस में डेटा की गुणवत्ता का प्रबंधन	3.5	43-49
निष्कर्ष	3.6	49-50
लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार	-	50
सिफारिशें	3.7	51
शब्दावली	-	53-54
परिशिष्ट ए से ई - अध्याय 3	-	55-70
अनुलग्नक 1 से 7 - अध्याय 2	-	71-87
अनुलग्नक 8 से 10 - अध्याय 3	-	88-104

प्राक्कथन

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

प्रतिवेदन के **अध्याय 1** में 31 मार्च 2020 को समाप्त वर्ष के लिए भारतीय रेल के वित्त लेखाओं की जांच में दृष्टिगत मामलों पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां अन्तर्विष्ट हैं। यह विभिन्न मापदण्डों के आधार पर रेलवे की वित्तीय स्थिति पर केन्द्रित है।

इस प्रतिवेदन के **अध्याय 2** में 31 मार्च 2020 को समाप्त वर्ष के लिए रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों का वित्तीय अवलोकन अन्तर्विष्ट है।

इस प्रतिवेदन के **अध्याय 3** में वांछित परिणाम प्रदान करने में एकीकृत पे रोल लेखा प्रणाली (आईपीएस) की दक्षता और प्रभावशीलता के आकलन पर निष्कर्ष अन्तर्विष्ट हैं।

संकेताक्षरों की सूची

सीओ6	निरंतरता आदेश रजिस्टर 6
सीओ7	निरंतरता आदेश रजिस्टर 7
सीपीसी	केंद्रीय वेतन आयोग
मरे	मध्य रेलवे
सीएलडब्ल्यू	चित्ररंजन लोकोमोटिव वर्क्स
डीओबी	जन्म की तिथि
डीएलडब्ल्यू	डीजल लोकोमोटिव वर्क्स
डीएमडब्ल्यू	डीजल लोको आधुनिकीकरण वर्क्स
पूरे	पूर्वी रेलवे
पूमरे	पूर्व मध्य रेलवे
पूतरे	पूर्व तटीय रेलवे
एफओआईएस	माल ढुलाई परिचालन सूचना प्रणाली
एचआरए	मकान किराया भत्ता
आईसीएफ	इंटीग्रल कोच फैक्ट्री
आईटी	सूचना प्रौद्योगिकी
एमआर	मेट्रो रेलवे
उरे	उत्तर रेलवे
उमरे	उत्तर मध्य रेलवे
उपरे	उत्तर पश्चिम रेलवे
पूसीरे	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
एनपीएस	राष्ट्रीय पेंशन प्रणाली
उपरे	उत्तर पश्चिम रेलवे
ओटीपी	एक बार प्रयोग होने वाला पासवर्ड
पैन	स्थायी खाता संख्या
पीसी	निजी कंप्यूटर
पीएफ	भविष्य निधि
पीएमएस	पार्सल प्रबंधन प्रणाली
पीपीएएन	स्थायी पेंशन खाता संख्या
पीपीओ	पेंशन भुगतान आदेश
पीआरएएन	स्थायी सेवानिवृत्ति खाता संख्या
पीआरएस	यात्री आरक्षण प्रणाली
आरएआर	राजस्व आवंटन रजिस्टर

संकेताक्षरों की सूची

आरसीएफ	रेल कोच फैक्ट्री
आरडब्ल्यूएफ	रेल व्हील फैक्ट्री
आरडब्ल्यूपी	रेल व्हील संयंत्र
एसडी	प्रतिभूति जमा
दरे	दक्षिण रेलवे
दमरे	दक्षिण मध्य रेलवे
दपूरे	दक्षिण पूर्व रेलवे
दपूमरे	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसटीएन	स्टेशन
दपरे	दक्षिण पश्चिम रेलवे
यूटीएस	अनारक्षित टिकट प्रणाली
परे	पश्चिम रेलवे
पमरे	पश्चिम मध्य रेलवे

कार्यकारी सार

पृष्ठभूमि

भारतीय रेलवे (आई आर) भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। रेल बजट का केन्द्रीय बजट में विलय करने के कारण, भारतीय रेलवे के विनियोग लेखाओं पर सारांश और टिप्पणियां अब भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन संघ सरकार के लेखे (वित्तीय लेखापरीक्षा) में शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन का अध्याय 1 पिछले वर्ष के संदर्भ में भारतीय रेल के वित्तीय निष्पादन के साथ-साथ समग्र रुझानों पर केन्द्रित है।

अध्याय 2 में रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) के वित्तीय निष्पादन का अवलोकन शामिल है।

प्रतिवेदन के अध्याय 3 में वांछित परिणाम प्रदान करने में एकीकृत पे रोल और लेखा प्रणाली (आईपीएस) की दक्षता और प्रभावशीलता पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां शामिल हैं।

निष्कर्षों का सार

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2019-20 के दौरान, कुल प्राप्तियों में 2018-19 में 6.47 प्रतिशत की वृद्धि की तुलना में 8.30 प्रतिशत की कमी आई। 2019-20 में 2018-19 की तुलना में कमी मुख्य रूप से माल ढुलाई आय और विविध आय में गिरावट के कारण हुई थी। कोयले के परिवहन पर अत्यधिक निर्भरता थी जो माल ढुलाई आय का 48.82 प्रतिशत थी। थोक वस्तुओं के परिवहन पद्धति में कोई भी बदलाव माल ढुलाई आय को काफी प्रभावित कर सकता है।

[पैरा-1.1 और 1.2.3 (क)]

2019-20 के दौरान, माल ढुलाई यातायात से प्राप्त लाभ (₹ 28,746.06 करोड़) को यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हुई ₹ 63,364.25 करोड़ की हानि की क्षतिपूर्ति के लिए उपयोग किया गया था। यात्री परिचालनों में ₹ 34,618.20 करोड़ की हानि 2019-20 के दौरान अपूरित रही।

[पैरा-1.3]

निवल अधिशेष, 2018-19 में ₹ 3,773.86 करोड़ की तुलना में 2019-20 में ₹ 1,589.62 करोड़ था। वस्तुतः यदि जोनल रेलवे के पेंशन भुगतानों पर व्यय को पूरा करने के लिए अपेक्षित वास्तविक राशि (₹ 48,626 करोड़) को पेंशन निधि (₹ 20,708 करोड़ के बजाय) में विनियोजित की गई होती तो रेलवे के पास ₹ 1589.62 करोड़ के अधिशेष की बजाय ₹ 26,328.39 करोड़ का ऋणात्मक शेष होता।

[पैरा-1.5]

बजट अनुमान में 95 प्रतिशत लक्ष्य के प्रति वर्ष 2019-20 में रेलवे का परिचालन अनुपात (ओआर) 98.36 प्रतिशत था। परिचालन अनुपात 2018-19 में 97.29 प्रतिशत से गिरकर 2019-20 में 98.36 प्रतिशत हो गया। इसके अलावा, यदि पेंशन भुगतान पर वास्तविक व्यय को गणना में लिया गया होता, तो रेलवे का

परिचालन अनुपात 98.36 प्रतिशत के बजाय 114.35 प्रतिशत होता। इस प्रकार, रेलवे द्वारा दर्शाया गया 98.36 प्रतिशत का परिचालन अनुपात रेलवे के सही वित्तीय निष्पादन को नहीं दर्शाता है।

[पैरा-1.6.1]

समग्र निधि शेष, जो 2015-16 में ₹ 10,806.68 करोड़ उच्चतम था, पहली बार 2019-20 में ₹ 25,730.65 करोड़ के ऋणात्मक शेष में बदल गया। प्रतिकूल निधि शेष पेंशन निधि में वास्तविक विनियोजन की तुलना में पेंशन भुगतानों पर अधिक व्यय का परिणाम था।

[पैरा-1.7]

2019-20 के दौरान, पिछले वर्षों की तुलना में मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) में विनियोजन महत्वपूर्ण रूप से कम रहा (2015-16 में ₹ 5,800 करोड़ से 2019-20 में ₹ 600 करोड़) मूल्यहास के लिए कम प्रावधान करने के परिणामस्वरूप 2019-20 तक अनुमानतः ₹ 95,217 करोड़ के 'ग्रो फारवर्ड' कार्य इकट्ठे हो गये।

[पैरा-1.7.1]

रेलवे पीएसयू में इक्विटी और ऋणों में निवेश की राशि मार्च 2020 के अन्त तक ₹ 3,16,437 करोड़ थी। विगत दो वर्षों के दौरान, रेलवे पीएसयू में निवेश का मुख्य अशंदात वित्तीय संस्थाओं तथा अन्य से दीर्घावधि ऋणों के माध्यम से था। दीर्घावधि ऋण 2018-19 में ₹ 1,98,585 करोड़ (कुल निवेश का 84 प्रतिशत) से बढ़कर 2019-20 में ₹ 2,68,126 करोड़ (कुल निवेश का 85 प्रतिशत) हो गया।

[पैरा-2.6]

31 मार्च 2020 तक, पांच रेलवे पीएसयू (कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड, राइट्स लिमिटेड, इंडियन रेलवे क्रेटिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड और रेल विकास निगम लिमिटेड) के शेयर भारत में विभिन्न शेयर बाजारों में सूचीबद्ध थे। 31 मार्च 2020 तक इन रेलवे पीएसयू के शेयरों के बाजार पूंजीकरण का कुल मूल्य ₹ 48,337 करोड़ था।

[पैरा-2.6.3]

विगत तीन वर्षों के दौरान रेलवे पीएसयू का समग्र लाभ ₹ 4,999 करोड़ (2017-18) से बढ़कर ₹ 6,536 करोड़ (2019-20) हो गया। विगत तीन वर्षों में, वित्तपोषण, परामर्श और खान-पान, पर्यटन और आतिथ्य गतिविधियों में लाभप्रदता में निरंतर वृद्धि हुई। हालांकि, निर्माण, रसद तथा संचार और नेटवर्क गतिविधियों में लाभप्रदता में कमी आई।

[पैरा-2.7.1 और 2.7.2]

40 रेलवे पीएसयू में से, 30 रेलवे पीएसयू ने 2019-20 के दौरान कर के पश्चात लाभ अर्जित किया। वर्ष के दौरान 11 रेलवे पीएसयू ने ₹ 1,856 करोड़ राशि के लाभांश की घोषणा की थी।

[पैरा -2.7.3]

रेलवे पीएसयू की इक्विटी पर प्रतिफल 2017-18 में 9.17 प्रतिशत तेजी से घटकर 2019-20 में 7.53 प्रतिशत हो गया, यद्यपि 2018-19 के दौरान इक्विटी पर प्रतिफल में थोड़ी वृद्धि हुई थी। वर्ष 2019-20 के दौरान इंडियन रेलवे क्रेटिंग एंड टूरिज्म कॉरपोरेशन लिमिटेड का इक्विटी पर प्रतिफल सर्वाधिक 39.81 प्रतिशत रहा उसके पश्चात राइट्स लिमिटेड (23.15 प्रतिशत) और रेल विकास निगम लिमिटेड (17.55 प्रतिशत) रहे।

[पैरा-2.7.4]

भारतीय रेलवे ने 2008 में, पूर्व तटीय रेलवे में एक वेब आधारित अनुप्रयोग 'एकीकृत पे रोल और लेखा प्रणाली' (आईपीएस) को विकसित और क्रियान्वित किया। इसके पश्चात इस अनुप्रयोग को 2011-16 के दौरान शेष जोनल रेलवे में कार्यान्वित किया गया। आईपीएस का मुख्य उद्देश्य पे रोल, वित्त और बजटिंग के स्वचालन के अलावा वित्तीय संव्यवहार डेटा की वास्तविक समय में प्राप्त करना था।

[पैरा-3.1]

आईपीएस में 20 मॉड्यूल और 64 उप-मॉड्यूल हैं। इन मॉड्यूलों/उप-मॉड्यूलों के क्रियान्वयन की समग्र स्थिति 59 प्रतिशत (पमरे) और 90 प्रतिशत (परे) के मध्य है। क्वार्टर, विद्युत, ट्रेफिक मॉड्यूल जैसे कुछ मॉड्यूलों का क्रियान्वयन नगण्य था।

[पैरा-3.3]

लेखापरीक्षा में पाया गया कि भारतीय रेलवे आईपीएस के कार्यान्वयन के माध्यम से बजटीय नियंत्रण के स्वचालन को प्राप्त करने में विफल रही। आईपीएस से इतर, बजट संकलन और मैनुअल मिलान जारी रहा।

[पैरा-3.4.1 और 3.5.1]

आईपीएस क्रियान्वयन दिशानिर्देशों के अनुसार, जोनल रेलों को आईपीएस में पुराने (लीगेसी) डेटा स्थानांतरित करने और अपेक्षित सत्यापन करने की आवश्यकता थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईपीएस में डेटा को पूर्ण रूप से पोर्ट नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप कर्मचारी डेटाबेस, भविष्य निधि (पीएफ) के लिए कर्मचारियों का गलत वर्गीकरण और कर्मचारियों के पीएफ शेष की असमानता आदि के आंकड़ों में विसंगतियां रहीं। बुक्स मॉड्यूल को पुराने डेटा के अपूर्ण/पोर्ट न करने के कारण प्रभावी रूप से उपयोग नहीं किया जा सका।

[पैरा-3.5.1]

दक्षता के साथ परिणाम प्राप्त करने के लिये आईपीएस में उचित सत्यापन नियंत्रण तथा अंतर्निहित प्रासंगिक नियमों/प्रावधानों का अभाव था। आईपीएस द्वारा गलत आंकड़ों को स्वीकार करने, पीएफ, राष्ट्रीय पेंशन प्रणाली (एनपीएस) का अनियमित आहरण और कर्मचारियों को भत्तों का अधिक भुगतान के कई मामलों लेखापरीक्षा में पाये गए। आईपीएस में प्रासंगिक प्रावधानों के अभाव में इनपुट टैक्स क्रेडिट की गलत सूचना के कारण ब्याज का परिहार्य भुगतान हुआ।

[पैरा-3.5.2 और 3.5.3]

लेखापरीक्षा में पाया गया कि भारतीय रेल में प्रयुक्त अन्य आईटी अनुप्रयोगों के साथ आईपीएस के आंशिक एकीकरण के कारण डेटा का निर्बाध प्रवाह प्रभावित रहा। उपयोगकर्ताओं के अकुशल प्रबंधन के उदाहरण थे। इस प्रणाली के उन्नयन के लिए जोनल रेलवे द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों के समाधान में आरबी स्तर या सीआरआईएस स्तर पर असामान्य विलंब हुआ।

[पैरा-3.4.1.2, 3.5.4 और 3.5.5]

सिफारिशें

रेल मंत्रालय -

- i. माल ढुलाई से आय बढ़ाने के लिए अपनी माल ढुलाई बास्केट में विविधता लाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है और अन्य आय बढ़ाने के लिए अपनी निष्क्रिय संपत्तियों का दोहन करने पर भी विचार करें।
- ii. अपने आंतरिक राजस्व को बढ़ाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है, ताकि जीबीएस और ईबीआर पर निर्भरता सीमित रहे।
- iii. यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफ पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है ताकि चरणबद्ध तरीके से परिचालनों की लागत को वसूला जा सके और अपनी मुख्य गतिविधियों में हानियों को कम किया जा सके।
- iv. यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि अधिशेष और परिचालन अनुपात वित्तीय प्रदर्शन का वास्तविक चित्रण प्रस्तुत करते हैं।
- v. ट्रेनों के सुरक्षित संचालन के लिए अधिक पुरानी संपत्तियों के नवीनीकरण के बैकलॉग को समाप्त करने की आवश्यकता है।
- vi. गैर-कार्यरत रेलवे सार्वजनिक उपक्रमों की समापन प्रक्रिया में तेजी लाना।
- vii. हानि में चल रहे रेलवे पीएसयूओ के कामकाज की समीक्षा करना।
- viii. अनुप्रयोगों के तदर्थ विकास के स्थान पर ब्रह्म स्तर पर नीतिगत आईटी योजना तैयार करना;
- ix. डेटाबेस को सेनिटाइज करने में शीघ्रता लाना और अपेक्षित सत्यापन नियंत्रण के साथ आईपीएस में लेगेसी डेटा को पोर्ट करना;
- x. आईपीएस के प्रभावी कार्यचालन के लिए सभी मॉड्यूल और उप-मॉड्यूल में उपयुक्त व्यावसायिक कारोबार नियमों को लागू करना;
- xi. आईपीएस के अनुचित प्रबंधन के लिए उत्तरदायित्व तय करना;
- xii. निरंतरता के लिए आंतरिक विशेषज्ञता विकसित करके प्रबंधन में सीआरआईएस की दक्षता में सुधार और आईपीएस के निरंतर उन्नयन के लिए समयबद्ध प्रभावी कार्य योजना तैयार करना।

अध्याय 1 वित्त की स्थिति

यह अध्याय 2019-20 के दौरान भारतीय रेल की वित्त व्यवस्था पर व्यापक परिदृश्य दर्शाता है। यह पिछले वर्ष के संदर्भ के साथ-साथ समग्र प्रवृत्ति सहित प्रमुख वित्तीय संकेतकों में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े भारतीय रेल (आईआर) के वित्त लेखे हैं। वित्त लेखाओं को संघ सरकार के वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए भारतीय रेल द्वारा वार्षिक रूप से संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, 2019-20 के दौरान भारतीय रेल के निष्पादन का विश्लेषण करने के लिए सरकारी दस्तावेजों और रिपोर्टों¹ के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार

निम्नलिखित तालिका 2018-19 तथा 2019-20 के दौरान भारतीय रेल के वित्तीय संव्यवहारों का सार प्रस्तुत करती है। तालिका में कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत में वृद्धि/कमी को दर्शाते हैं।

तालिका 1.1 - 2019-20 के दौरान प्राप्ति और व्यय का सार (₹ करोड़ में)					
पूंजी और राजस्व व्यय का सार					
क्रम. सं.	विवरण	वास्तविक 2018-19	बजट अनुमान 2019-20	संशोधित 2019-20	वास्तविक 2019-20
1.	पूंजीगत व्यय ²	1,33,376.66	1,60,176.00	1,56,351.97	1,48,064.48
2.	राजस्व व्यय	1,86,733.51	2,07,900.00	2,02,458.00	1,73,105.07
राजस्व प्राप्तियों और राजस्व व्यय का सार					
1	यात्री आय	51,066.65 (4.98)	56,000.00	56,000.00	50,669.09 (-0.78)
2	अन्य कोचिंग आय ³	4,474.46 (3.71)	6,000.00	6,000.00	4,640.79 (3.72)
3	माल भाड़ा आय	1,27,432.72 (8.87)	1,43,000.00	1,34,733.00	1,13,487.89 (-10.94)
4	विविध आय ⁴	6,996.23 (-19.47)	11,575.00	9,000.00	5,862.75 (-16.20)
5	कुल यातायात आय	1,89,970.06	2,16,575.00	2,05,733.00	1,74,660.52
6	यातायात बकाया से समाशोधन (उच्चन्त)	(-) 63.48	100.00	100.00	(-) 303.92
7	सकल यातायात प्राप्ति⁵ (मद संख्या 5+6)	1,89,906.58 (6.26)	2,16,675.00	2,05,833.00	1,74,356.60 (-8.19)

¹ भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

² पूंजीगत व्यय में सकल बजटीय सहायता, आंतरिक संसाधन और अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) से व्यय शामिल है

³ भवन को किराए, पट्टे पर देने, खानपान सेवाओं, विज्ञापनों, साइडिंग के रख-रखाव और लेवल क्रॉसिंग, नीतिगत लाइनों पर हानि की प्रतिपूर्ति इत्यादि से आया।

⁴ भारतीय रेल की माल ढुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग यातायात और विविध आय से परिचालन प्राप्ति।

⁵ विविध प्राप्ति में निविदा दस्तावेजों की बिक्री, रेलवे भर्ती बोर्ड के निर्णीत हर्जाने और प्राप्ति शामिल हैं।

तालिका 1.1 - 2019-20 के दौरान प्राप्ति और व्यय का सार (₹ करोड़ में)					
पूंजी और राजस्व व्यय का सार					
8	विविध प्राप्तियां ⁶	600.79 (194.03)	260.00	436.00	338.09 (-43.73)
9	कुल प्राप्तियां (मद संख्या 7 + 8)	1,90,507.37 (6.47)	2,16,935.00	2,06,269.00	1,74,694.69 (-8.30)
10	निवल सामान्य कार्यचालन व्यय ⁷	1,40,200.30 (9.11)	1,55,000.00	1,51,208.00	1,50,211.21 (7.14)
11	निधियों में विनियोजन				
	पेंशन निधि	44,280.00 (-3.31)	50,000.00	48,350.00	20,708.00 (-53.23)
	मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	300.00 (-80.52)	500.00	400.00	400.00 (33.33)
12	कुल कार्यचालन व्यय ⁸ (मद सं.10+ 11)	1,84,780.30 (5.09)	2,05,500.00	1,99,958.00	1,71,319.21 (-7.28)
13	विविध व्यय ⁹	1,953.21 (36.61)	2,400.00	2,500.00	1,785.86 (-8.57)
14	कुल व्यय (मद सं.12 + 13)	1,86,733.51 (5.34)	2,07,900.00	2,02,458.00	1,73,105.07 (-7.30)
15	निवल अधिशेष (मद संख्या 9 - 14)	3,773.86 (126.58)	9,035.00	3,811.00	1,589.62 (-57.88)
16	विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि (डीएफ)	750.00 (50.19)	1,000.00	1,311.00	1,388.86 (85.18)
	पूंजीगत निधि (सी एफ)	0	3,035.00	0.00	0
	राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	3,023.86	5,000.00	2,500.00	200.76 (-93.36)

स्रोत: 2018-19 और 2019-20 के लिए रेल बजट और 2019-20 के लेखें

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

तालिका 1.1 से देखा जा सकता है

1. कुल प्राप्तियों में 2018-19 में 6.47 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 2019-20 के दौरान 8.30 प्रतिशत की कमी हुई थी। 2018-19 की तुलना में 2019-20 में कमी मुख्यतः माल-भाड़ा आय (10.94 प्रतिशत तक) तथा विविध आय (16.20 प्रतिशत तक) में कमी के कारण थी।
2. निवल सामान्य कार्यचालन व्ययों में 2018-19 की तुलना में 2019-20 में 7.14 प्रतिशत तक वृद्धि हुई थी। हालांकि, कुल कार्यचालन व्यय पेंशन निधि के कम विनियोजन के कारण पिछले वर्ष की तुलना में 7.28

⁶ विविध प्राप्तियों में निविदा दस्तावेजों की बिक्री, रेलवे भर्ती बोर्ड के निर्णीत हर्जाने और प्राप्तियां शामिल हैं।

⁷ भारतीय रेलवे के परिचालन व्यय (स्टाफ वेतन, परिसंपत्तियों की मरम्मत और रखरखाव, ईंधन आदि)।

⁸ परिचालन व्यय तथा मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि में विनियोजन।

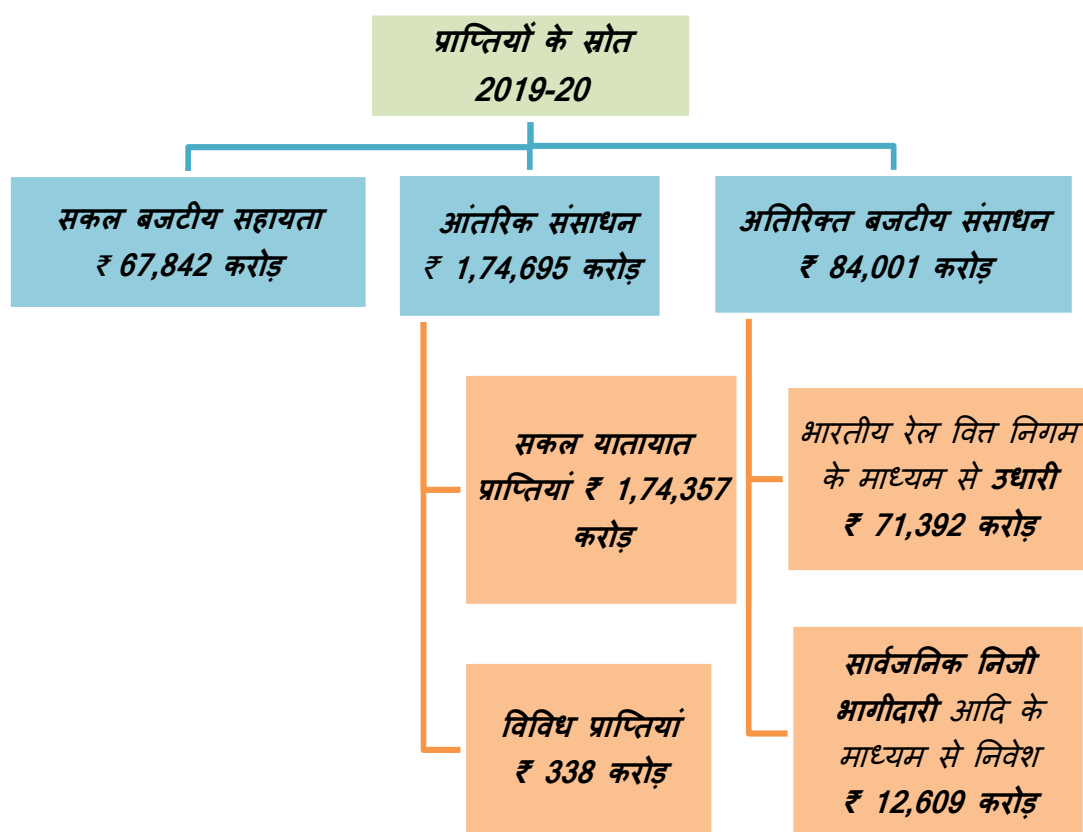
⁹ विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्वेक्षणों, अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन, भारतीय रेल की अन्य विविध स्थापनाओं, सांविधिक लेखापरीक्षा आदि पर व्यय शामिल है।

प्रतिशत कम हुआ। सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के पश्चात सृजित 'निवल अधिशेष' 2018-19 में ₹3,773.86 करोड़ की तुलना में 2019-20 में ₹ 1589.62 करोड़ था। रेलवे वर्ष 2019-20 के दौरान पेंशन निधि में वास्तविक आवश्यकता से कम विनियोजन करके अधिशेष दिखा सका। यदि जोनल रेलवे के पेंशन भुगतान पर व्यय को पूरा करने के लिए आवश्यक वास्तविक राशि (₹ 48,626 करोड़) को पेंशन निधि (₹ 20,708 करोड़ के बजाय) में विनियोजित की गई होती, तो रेलवे का ₹ 26,328.39 करोड़ (₹ 1,589.62 करोड़ के अधिशेष के बजाय) का ऋणात्मक शेष होता।

3. 'निवल अधिशेष' बजट अनुमान (बीई) से ₹ 7,445.38 करोड़ (82.41 प्रतिशत) तक कम था। यह बीई की तुलना में 'माल-भाड़ा आय' में ₹ 29,512.11 करोड़, 'विविध आय' में ₹ 5,712.25 करोड़ और 'यात्री आय' में ₹ 5,330.91 करोड़ की गिरावट के कारण था।
4. ₹ 1589.62 करोड़ के निवल अधिशेष को विकास निधि (₹ 1,388.86 करोड़) और राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) (₹ 200.76 करोड़) में विनियोजित किया गया था। कोई निधि पूंजीगत निधि में विनियोजित नहीं की गई थी, यद्यपि बीई में ₹ 3,035 करोड़ की परिकल्पना की गई थी।

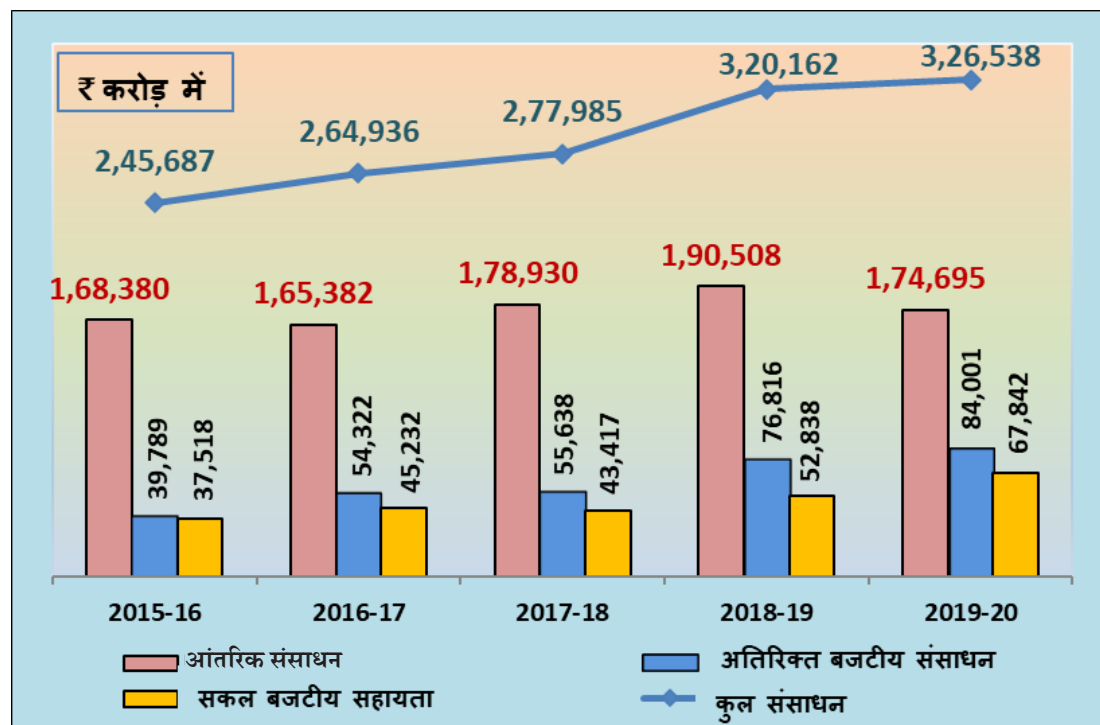
1.2. भारतीय रेल के संसाधन

भारतीय रेल को (i) केन्द्र सरकार से बजटीय सहायता, (ii) अपने आंतरिक संसाधन और (iii) अतिरिक्त बजटीय संसाधनों द्वारा वित्तपोषित किया जाता है वर्ष 2019-20 के दौरान भारतीय रेलवे की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत इस प्रकार हैं:



चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत

विगत पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल के लिये उपलब्ध विभिन्न संसाधनों की हिस्सेदारी को निम्नलिखित ग्राफ में दर्शाया गया है:



चित्र 1.2: विगत पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल के विभिन्न संसाधनों का हिस्सा

उपर्युक्त ग्राफ दर्शाता है कि भारतीय रेल का सबसे बड़ा संसाधन आन्तरिक संसाधन और उसके बाद अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) और जीबीएस हैं। रेलवे चल स्टॉक की खरीद के लिए 1987 में स्थापित भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से ईबीआर सृजित कर रहा है। 2015-16 से रेल मंत्रालय ने परियोजना वित्तपोषण के लिए भी ईबीआर का सहारा लिया।

1.2.1 अतिरिक्त बजटीय संसाधन

ईबीआर में, भारतीय रेल के चल स्टॉक की खरीद हेतु और परियोजनाओं के कार्यान्वयन हेतु आईआरएफसी के माध्यम से सृजित निधियां सम्मिलित हैं। पूंजीगत परियोजनाओं के वित्तपोषण हेतु भारतीय जीवन बीमा निगम (एलआईसी) से संस्थागत वित्त (ईबीआर-आईएफ) तथा सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड में क्रियान्वित परियोजनाओं के माध्यम से संग्रहित निधियां भी ईबीआर का भाग हैं। भारतीय रेल ने 2018-19 के दौरान संग्रहित राशि ₹ 76,816.32 करोड़ के प्रति वर्ष 2019-20 के दौरान, अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के माध्यम से ₹ 84,001.45 करोड़ की राशि (9.35 प्रतिशत की वृद्धि) संग्रहित की। इसमें चल स्टॉक की खरीद और संस्थागत वित्त/अन्य बाजार उधारी के माध्यम से भारतीय रेलवे की परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए आईआरएफसी के माध्यम से संग्रहित ₹ 71,392.07 करोड़ और पीपीपी मोड के माध्यम से ₹ 12,609.38 करोड़ शामिल है।

ब्याज देयता के कारण ईबीआर निधियों के प्रयोग में दक्षता रेलवे वित्त के लिए अधिक महत्व रखती है। ईबीआर पर अधिक निर्भरता और रेल मंत्रालय के बढ़ते ऋण बोझ को देखते हुए ईबीआर से परियोजनाओं के वित्तपोषण पर एक विस्तृत विश्लेषण भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन संघ सरकार (रेलवे)-रेलवे वित्त 2020 की संख्या 8 में किया गया था।

1.2.2 सकल बजटीय सहायता

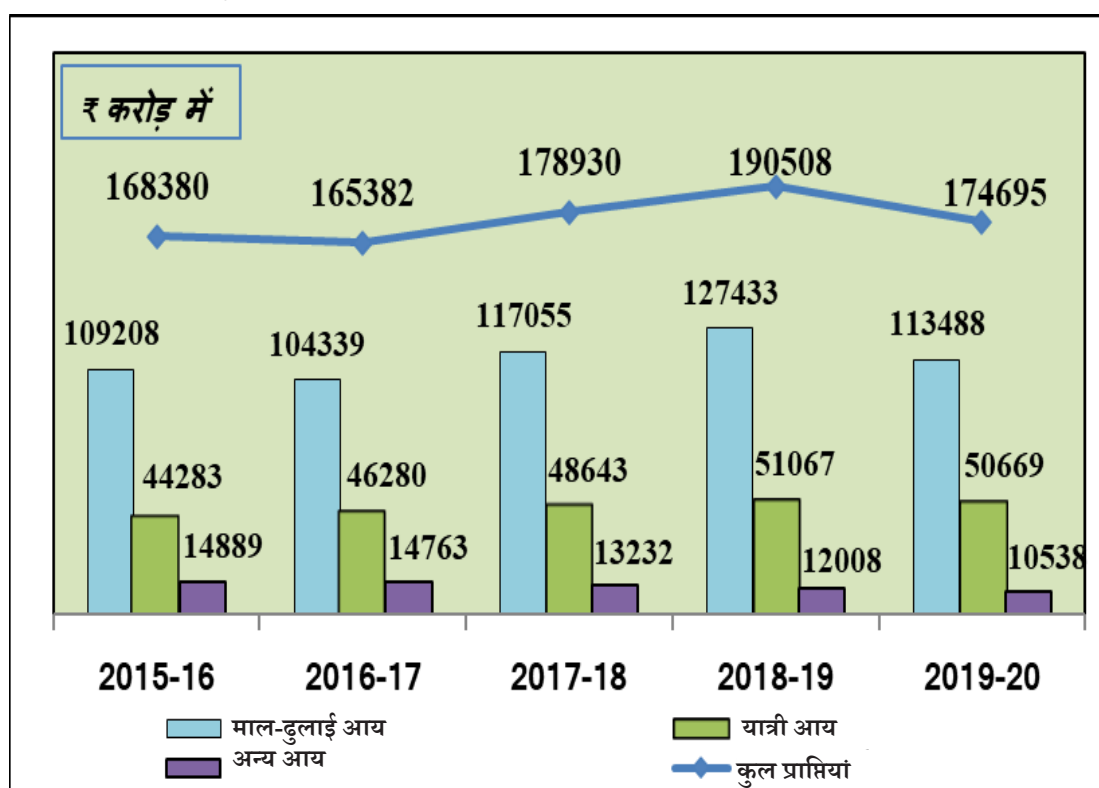
वर्ष 2019-20 के दौरान, रेलवे ने 2018-19 के दौरान प्राप्त ₹ 52,837.67 करोड़ के प्रति भारत सरकार से सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के रूप में ₹ 67,841.75 करोड़ प्राप्त किए। यह पिछले वर्ष के दौरान प्राप्त जीबीएस की राशि से 28.40 प्रतिशत अधिक था। जीबीएस में वर्ष 2019-20 के दौरान केन्द्रीय सड़क निधि (डीजल उपकर में से) से प्राप्त ₹ 17,250 करोड़ भी शामिल है।

1.2.3 भारतीय रेल के आंतरिक रूप से सृजित संसाधन

रेलवे के आंतरिक संसाधनों में माल-दुलाई तथा यात्री कारोबार से प्राप्त आय, विविध आय, अन्य कोचिंग और विविध आय शामिल है। रेलवे ने 2019-20 के दौरान बीई में परिकल्पित ₹ 2,16,935 करोड़ के प्रति ₹ 1,74,694.69 करोड़ के कुल आंतरिक संसाधन सृजित किये। रेलवे ₹ 2,06,269 करोड़ के आरई लक्ष्य को भी प्राप्त नहीं कर सका।

आंतरिक संसाधनों का उपयोग राजस्व व्यय तथा मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के माध्यम से अचल परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन तथा नवीनीकरण पर किया जाता है।

पिछले पांच वर्षों की कुल राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति को निम्न ग्राफ में दर्शाया गया है:



चित्र 1.3: 2015-16 से 2019-20 के दौरान राजस्व प्राप्तियां

राजस्व प्राप्तियों के विभिन्न खंडों की वृद्धि दरों की प्रवृत्ति पर अगले पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

क) माल-दुलाई आय

2019-20 के दौरान माल-दुलाई आय के लिए ₹ 1,43,000 करोड़ के बजट अनुमानों के प्रति वास्तविक माल-दुलाई आय ₹1,13,487.89 करोड़ थी। पिछले पांच वर्षों के दौरान माल-भाड़ा सेवाओं के विभिन्न मापदंडों से संबंधित आंकड़े निम्नानुसार थे:

तालिका 1.2- माल-दुलाई सेवा के आंकड़े					
वर्ष	लदान (मिलियन टन)	एनटीकेएम ¹⁰ (मिलियन में) (केवल राजस्व माल दुलाई)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड ¹¹ (दूरी किमी में)	प्रति टन प्रति किमी औसत आय (पैसे में)
2015-16	1101.51 (0.57)	654481 (-3.99)	1,09,207.66 (3.23)	594	166.86 (7.52)
2016-17	1106.15 (0.42)	620175 (-5.24)	1,04,338.54 (-4.46)	561	168.24 (0.83)
2017-18	1159.55 (4.83)	692916 (11.73)	1,17,055.40 (12.19)	598	168.93 (0.41)
2018-19	1221.48 (5.34)	738523 (6.58)	1,27,432.72 (8.87)	605	172.55 (2.14)
2019-20	1208.41 (-1.07)	707665 (-4.18)	1,13,487.89 (-10.94)	586	160.37 (-7.06)

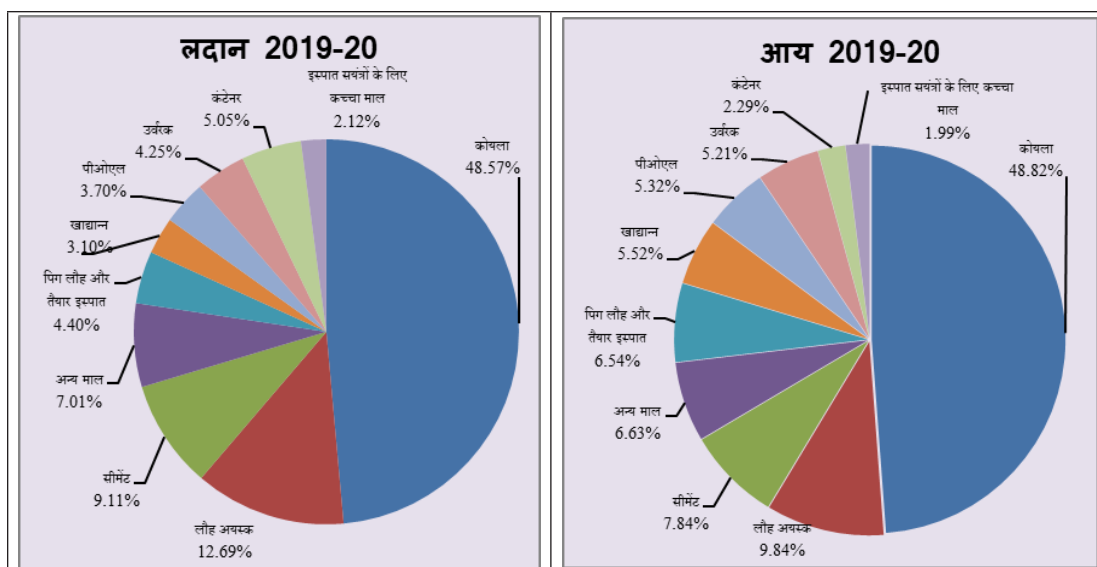
टिप्पणी: कोष्ठक में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत वृद्धि/कमी की प्रतिशतता को दर्शाते हैं।

माल का लदान 2018-19 के दौरान 1221.48 एमटी के लदान की तुलना में 2019-20 के दौरान 1208.41 मिलियन टन (एमटी) था। पिछले वर्ष की तुलना में 2019-20 के दौरान माल-दुलाई आय में 1.07 प्रतिशत की कमी हुई। माल दुलाई आय भी पिछले वर्षों की वृद्धि दर 8.87 प्रतिशत की तुलना में 10.94 प्रतिशत कम हुई। लदान और एनटीकेएम में गिरावट के कारण, औसत लीड 2018-19 में 605 किमी से गिरकर 2019-20 में 586 किमी हो गई।

रेलवे माल-दुलाई बास्केट कुछ थोक वस्तुओं तक सीमित है। लदान और आय में वस्तुवार शेयर निम्न ग्राफ में दिया गया है:

¹⁰ एनटीकेएम-निवल टन किलोमीटर-माल दुलाई की माप की इकाई जो एक किलोमीटर की दूरी पर एक टन माल के परिवहन का प्रतिनिधित्व करती है।

¹¹ औसत लीड - एक टन माल की औसत दुलाई।



चित्र 1.4: लदान और आय का मुख्य वस्तुवार शेयर

उपर्युक्त मुख्य वस्तुओं का कुल माल-दुलाई आय (विविध माल आय को छोड़कर) में 98 प्रतिशत योगदान है। कोयला लदान (48.57 प्रतिशत) और आय (48.82 प्रतिशत) दोनों में प्रमुख घटक था, इसके बाद लौह अयस्क और सीमेंट थे। लदान में सबसे ज्यादा वृद्धि लौह अयस्क (11.67 प्रतिशत) और पीओएल¹² (3.88 प्रतिशत) में हुई थी।

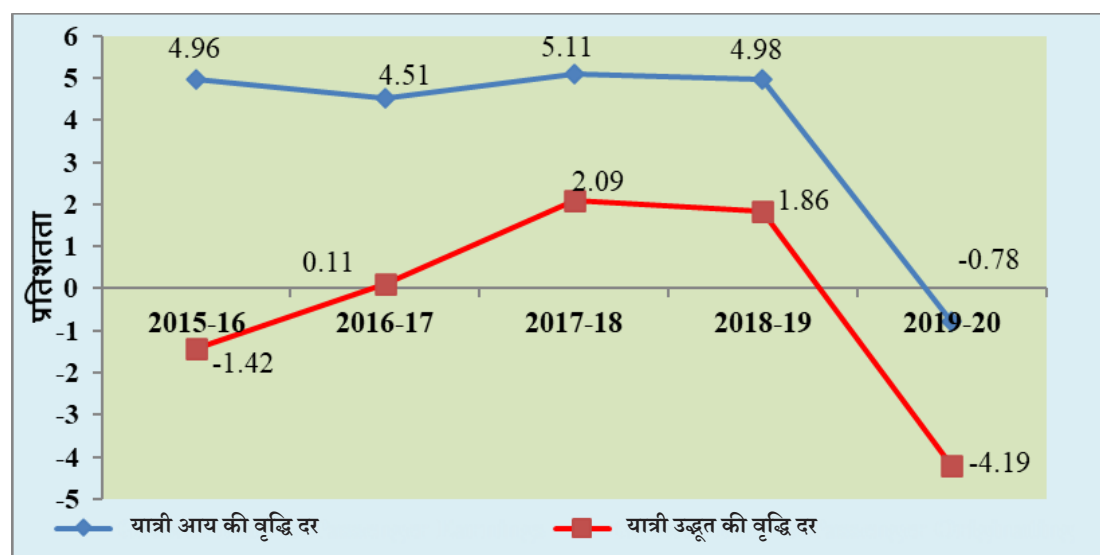
2018-19 की तुलना में माल लदान में 2019-20 के दौरान 13.07 मिलियन टन की कमी आई थी। 2019-20 के दौरान माल लदान में मुख्य कमी इन वस्तुओं में थी: कोयला (18.97 एमटी तक), सीमेंट (7.24 एमटी तक), अन्य माल (2.19 एमटी), खाद्यान्न (1.78 एमटी तक) और कच्चा लोहा और परिष्कृत इस्पात (0.86 एमटी तक)। पिछले छह वर्षों के दौरान खाद्यान्नों के लदान में गिरावट की प्रवृत्ति थी।

जैसा कि उपर्युक्त से देखा जा सकता है, कोयला यातायात पर अधिक निर्भरता है। थोक वस्तुओं की यातायात स्वरूप में कोई बदलाव रेलवे माल दुलाई आय को काफी प्रभावित कर सकता है। लम्बे समय तक विभिन्न प्रोत्साहन योजनाएं चलाने के बावजूद रेलवे अपनी माल बास्केट में विविधता नहीं ला पाया है।

ख) यात्री आय

2019-20 के दौरान यात्री आय के लिए ₹ 56,000 करोड़ के बजट अनुमानों के प्रति वास्तविक यात्री आय ₹ 50,669.09 करोड़ थी। पिछले पांच वर्षों के दौरान यात्री उद्भूत संख्या एवं आय की वृद्धि दर निम्नानुसार है:

¹² पेट्रोलियम, तेल और स्नेहक



चित्र 1.5: यात्रियों की संख्या और आय की वृद्धि दर

जैसा कि उपर्युक्त ग्राफ से देखा जा सकता है, पिछले वर्ष की तुलना में उद्भूत यात्री और यात्री आय में तेजी से गिरावट आई थी। यात्री सेवाओं के मुख्य निष्पादन संकेतक निम्न प्रकार हैं:

तालिका 1.3 - मुख्य यात्री सूचक					
वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्री किलोमीटर ¹³ (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (दूरी किलोमीटर में)	औसत आय प्रति यात्री प्रति किलोमीटर (पैसे में)
2015-16	8107.33 (-1.42)	1143039 (-0.36)	44,283.26 (4.96)	140.99	38.74 (5.33)
2016-17	8116.10 (0.11)	1149835 (0.59)	46,280.46 (4.51)	141.67	40.25 (3.90)
2017-18	8285.77 (2.09)	1177699 (2.42)	48,643.14 (5.11)	142.14	41.30 (2.61)
2018-19	8439.06 (1.86)	1157174 (-1.74)	51,066.65 (4.98)	137.12	44.13 (6.85)
2019-20	8085.74 (-4.19)	1050738 (-9.20)	50,669.09 (-0.78)	129.95	48.22 (9.27)

स्रोत- भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

टिप्पणी: कोष्ठक में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष में वृद्धि/कमी प्रतिशतता दर्शाते हैं।

पिछले वर्ष की तुलना में, उद्भूत यात्रियों की वार्षिक वृद्धि दर ऋणात्मक (-4.19 प्रतिशत) थी। यात्रियों की संख्या में गैर-उपनगरीय श्रेणी में 4.54 प्रतिशत और उपनगरीय श्रेणी में 3.91 प्रतिशत की कमी आई थी। यात्री आय में भी 2018-19 में 4.98 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 2019-20 में 0.78 प्रतिशत की गिरावट आई। हालांकि, प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय 9.27 प्रतिशत अर्थात् 2018-19 में 44.13 पैसे से 2019-20 में 48.22 पैसे बढ़ गई।

¹³ यात्री किलोमीटर - एक यात्री को एक किलोमीटर ले जाना

ग) विविध आय और अन्य कोचिंग आय

वर्ष 2019-20 के दौरान 'विविध और अन्य कोचिंग आय' के लिए ₹ 17,575 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति वास्तविक आय केवल ₹ 10,503.54 करोड़ थी। विविध और अन्य कोचिंग आय चालू वर्ष में सकल यातायात प्राप्तियों का केवल 6.02 प्रतिशत रहा। इसमें 2018-19 में ₹ 11,470.69 करोड़ से 2019-20 में ₹ 10,503.54 करोड़ तक 8.43 प्रतिशत की कमी आई।

लेखापरीक्षा विश्लेषण ने दर्शाया कि विविध आय में कमी प्रमुख रूप से भूमि को पट्टे पर देने, भूमि/एअर स्पेस का सम्पदा विकास और अन्य विविध प्राप्तियों आदि में कमी के कारण थी। हालांकि, खान-पान विभाग से प्राप्तियों, आरएलडीए/आइआरसीटीसी, विज्ञापन और प्रचार इत्यादि से आय में वृद्धि हुई थी। 'विविध आय' में सामरिक लाइनों पर परिचालन हानि की प्रतिपूर्ति के कारण ₹ 2,098.10 करोड़ की राशि भी शामिल थी। विज्ञापनों और रेलवे भूमि के वाणिज्यिक उपयोग से राजस्व सृजन को बढ़ाने के लिए काफी अवसर थे।

घ) वसूली न की गई आय

यातायात की आवाजाही के आधार पर वसूली न की गई आय को 'यातायात उंचत' के रूप में वर्गीकृत किया जाता है। भवन/भूमि के किराए/पट्टे पर देने और साइडिंग आदि के अनुरक्षण प्रभागों के आधार पर वसूली न की गई आय 'वसूली योग्य मांग' है। वसूली न की गई आय के तहत बकाया 2018-19 में ₹ 1,728.08 करोड़ से बढ़कर 2019-20 के अंत तक ₹ 2,032 करोड़ हो गया। इसमें से ₹ 1,668.74 करोड़ की राशि यातायात उंचत के तहत और ₹ 363.26 करोड़ 'वसूली योग्य मांग' के तहत बकाया थी। यातायात उंचत के तहत बकाया का बड़ा हिस्सा विद्युत घरों और राज्य विद्युत संस्थाएं/विद्युत-घर से वसूली न गई माल ढुलाई और अन्य प्रभागों के कारण था। यह ₹ 638.75 करोड़ था और कुल यातायात उंचत का 38.28 प्रतिशत था। प्रमुख चूककर्ता इस प्रकार हैं;

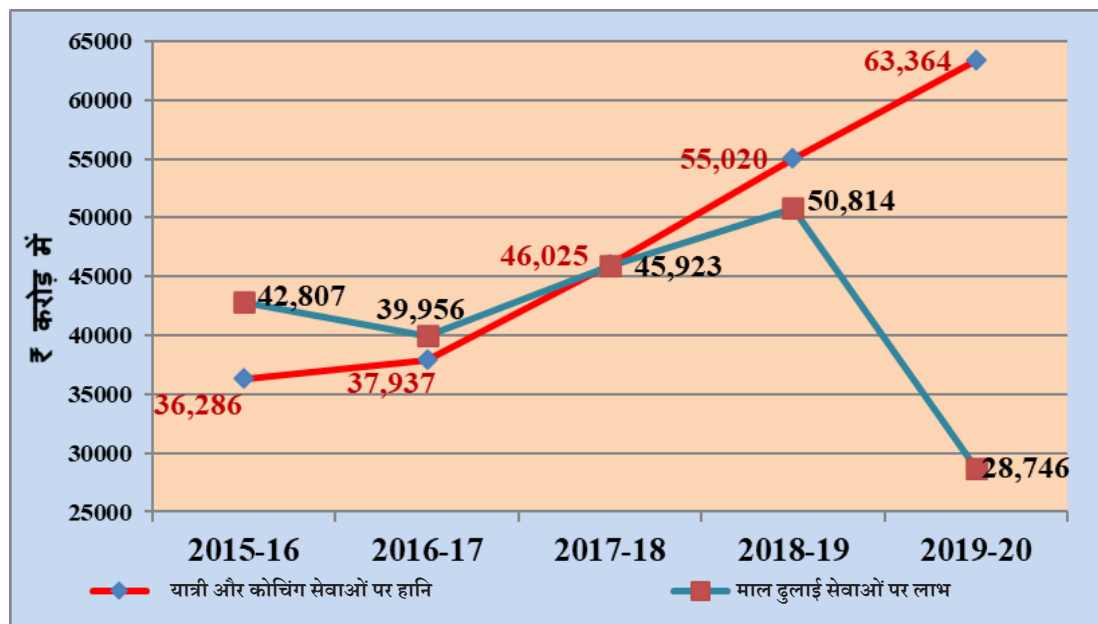
तालिका 1.4 राज्य विद्युत संस्थाएं/विद्युत-घर के प्रति बकाया देय (₹ करोड़ में)		
क्रम.सं.	राज्य विद्युत संस्थाएं/विद्युत-घर	31 मार्च 2020 तक बकाया देयताएं
1.	पंजाब	446.39
2.	दिल्ली	114.28
3.	राजस्थान	30.03
4.	एनटीपीसी	15.61
5.	उत्तर प्रदेश	14.72
6.	महाराष्ट्र	5.84
7.	पश्चिम बंगाल	5.62

स्रोत- राज्य विद्युत संस्थाएं/विद्युत-घरों से वसूली योग्य देयताओं का विवरण

पंजाब, दिल्ली और राजस्थान की बिजली संस्थाओं से बकाया राशि दस वर्षों से जारी है। रेल मंत्रालय को राज्य विद्युत संस्थाएं/विद्युत-घर से पुरानी बकाया राशि को प्राप्त करने के लिए अपने प्रयासों को बढ़ाने की जरूरत है।

1.3 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की प्रतिकूल-आर्थिक सहायता

भारतीय रेल यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित नवीनतम रिपोर्ट¹⁴ में उपलब्ध डेटा का विश्लेषण किया गया है। यह दर्शाता है कि यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं में माल ढुलाई आय से प्रतिकूल आर्थिक सहायता दी गई थी। यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा हो रही हानि 2015-16 में ₹ 36,286.33 करोड़ से 2019-20 में ₹ 63,364.25 करोड़ तक बढ़ गई। 2015-16 से 2019-20 के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानि तथा माल ढुलाई सेवाओं पर लाभ को निम्न ग्राफ में दर्शाया गया है:



चित्र 1.6: यात्री और अन्य सेवाओं पर हानि तथा माल ढुलाई सेवाओं पर लाभ

जैसा कि उपर्युक्त से देखा जा सकता है कि पिछले कुछ वर्षों से यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानि लगातार बढ़ रही है। दूसरी तरफ, माल ढुलाई परिचालनों पर अर्जित लाभ, जिसमें पिछले तीन वर्षों के दौरान बढ़त की प्रवृत्ति देखी गई थी, 2018-19 में ₹ 50,814.19 करोड़ से तेजी से घटकर 2019-20 में ₹ 28,746.06 करोड़ हो गया। माल ढुलाई यातायात से प्राप्त पूरे लाभ का उपयोग यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हुई हानि की छतिपूर्ति के लिए किया गया था। यात्री परिचालनों से ₹ 34,618.19 करोड़ की हानि 2019-20 के दौरान अपुरित रही।

2015-16 से 2019-20 के दौरान यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां निम्न तालिका में दी गई हैं:

तालिका 1.5 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां					
(₹ करोड़ में)					
श्रेणी	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
एसी-प्रथम श्रेणी	(-) 175.79	(-) 139.39	(-) 164.95	(-) 248.60	(-) 403.11
प्रथम श्रेणी	(-) 58.00	(-) 53.31	(-) 34.67	(-) 38.87	(-) 37.89
एसी 2 टियर	(-) 463.11	(-) 559.27	(-) 604.49	(-) 907.93	(-) 1,378.28
एसी 3 टियर	898.06	1,040.52	738.75	318.03	64.65

¹⁴ वर्ष 2019-20 के लिए अंतिम परिणामों-माल ढुलाई सेवा यूनिट लागतों तथा कोचिंग सेवाओं की लाभप्रदता/यूनिट लागत का सार

तालिका 1.5 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां					
(₹ करोड़ में)					
श्रेणी	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
एसी चेयर कार	(-) 5.58	117.83	98.39	242.80	(-) 182.21
स्लीपर श्रेणी	(-) 8,301.15	(-) 9,313.27	(-) 11,003.06	(-) 13,011.55	(-) 16,055.93
द्वितीय श्रेणी	(-) 8,569.77	(-) 10,024.88	(-) 11,523.87	(-) 13,214.04	(-) 14,456.65
साधारण श्रेणी	(-) 13,237.74	(-) 14,647.64	(-) 16,568.07	(-) 19,124.13	(-) 20,449.92
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	(-) 5,124.74	(-) 5,323.62	(-) 6,184.46	(-) 6,753.56	(-) 6,937.72

स्रोत: कोचिंग सेवाओं की लाभकारिता/यूनिट लागतों के अंतिम परिणामों का सार

टिप्पणी: यात्री सेवाओं के ऋणात्मक आंकड़े हानि को दर्शाते हैं और धनात्मक आंकड़े लाभ को दर्शाते हैं।

उपर्युक्त डेटा से यह देखा जा सकता है कि एसी-3-टियर जो अपनी परिचालन लागत की वसूली कर सकती थी और लाभ अर्जित कर सकती थी को छोड़कर ट्रेन सेवाओं की सभी श्रेणियों ने 2019-20 के दौरान हानि उठाई। दूसरी श्रेणी, सामान्य श्रेणी तथा उपनगरीय सेवाओं को दी गई प्रतिकूल आर्थिक सहायता में पिछले पांच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर सहायता अधिकतम रही। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों में हानि ₹ 20,449.92 करोड़ (साधारण श्रेणी) से ₹ 37.89 करोड़ (प्रथम श्रेणी) के बीच थी।

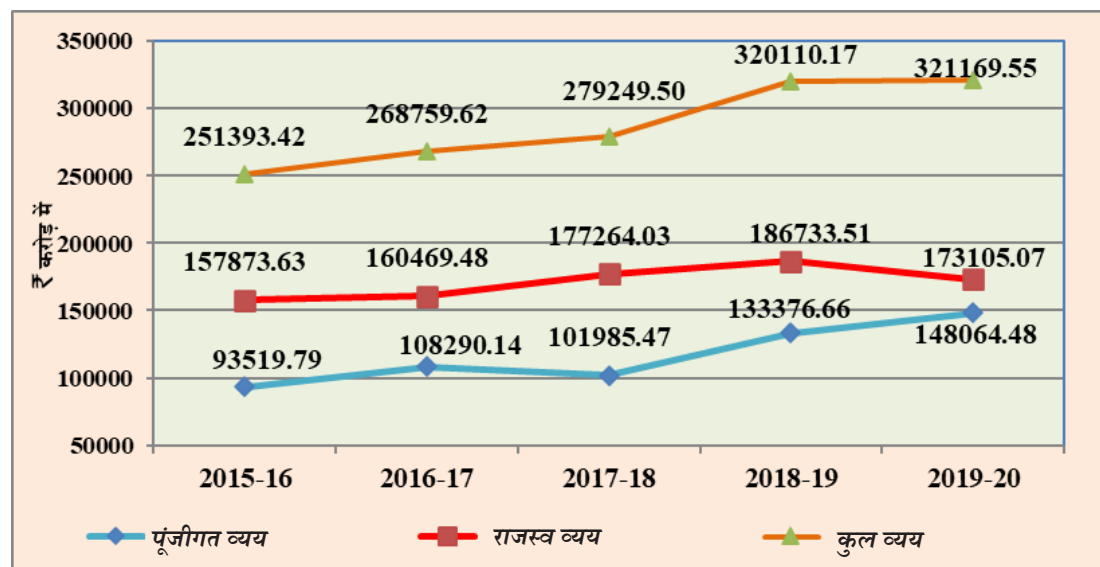
इन श्रेणियों से पूर्ण लागत की वसूली न होने के सहयोगी कारकों में से एक कारक विभिन्न लाभार्थियों को मुफ्त तथा रियायती किराया पास/टिकट है। विभिन्न श्रेणियों के यात्रियों (जैसे दिव्यांग व्यक्ति, मरीज, वरिष्ठ नागरिक, इज्जत मासिक सीजन टिकट, प्रेस सवांददाता, खिलाड़ी, युद्ध विधवाओं आदि) को रियायतों के आधार पर यात्री आय में परित्यक्त राजस्व 2018-19 में ₹ 1,994.83 करोड़ से बढ़कर 2019-20 में ₹ 2,058.61 करोड़ हो गया। रेलवे द्वारा दी गई रियायतों पर एक विस्तृत विश्लेषण भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक संघ सरकार (रेलवे)-रेलवे वित्त के प्रतिवेदन 2019 की संख्या 10 में किया गया था।

1.4 संसाधनों का अनुप्रयोग

भारतीय रेल में व्यय के दो मुख्य घटक 'राजस्व व्यय' और 'पूंजीगत व्यय' हैं। राजस्व व्यय में सामान्य संचालन व्यय और विविध व्यय सम्मिलित हैं।

भारतीय रेल का कुल व्यय 0.33 प्रतिशत की मामूली वृद्धि दर्ज करते हुए 2018-19 में ₹ 3,20,110.17 करोड़ से बढ़ कर 2019-20 में ₹ 3,21,169.55 करोड़ हो गया। इसी अवधि के दौरान पूंजीगत व्यय 11 प्रतिशत बढ़ गया, जबकि राजस्व व्यय¹⁵ 7.30 प्रतिशत घट गया। कुल व्यय में पूंजीगत व्यय का हिस्सा 2018-19 में 41.7 प्रतिशत से बढ़ कर 2019-20 में 46.1 प्रतिशत हो गया। राजस्व व्यय का हिस्सा 2018-19 में 58.3 प्रतिशत से घटकर 2019-20 में 53.9 प्रतिशत हो गया। विगत पांच वर्षों के दौरान राजस्व और पूंजीगत व्यय का विवरण निम्न ग्राफ में दर्शाया गया है:

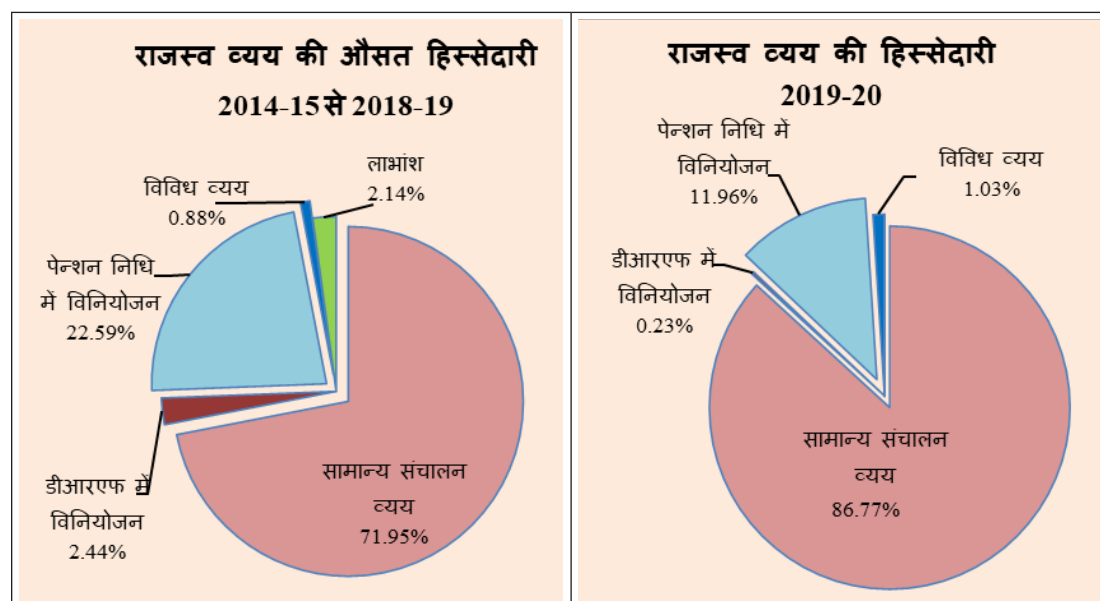
¹⁵ डीएफ, सीएफ, डीएसएफ और आरआरएसके में विनियोजित अधिशेष की राशि को छोड़कर (2015-16 ₹ 10,505.97 करोड़, 2016-17 ₹ 4,913.00 करोड़, 2017-18 में ₹ 1,665.61 करोड़, 2018-19 में ₹ 3,773.86 करोड़ और 2019-20 ₹ 1,589.62 करोड़)।



चित्र 1.7: विगत पांच वर्षों में पूँजीगत तथा राजस्व व्यय

1.4.1 राजस्व व्यय

2019-20 के दौरान राजस्व व्यय के हिस्से तथा 2014-15 से 2018-19 के दौरान राजस्व व्यय के औसत हिस्से की तुलना नीचे दर्शायी गई है:

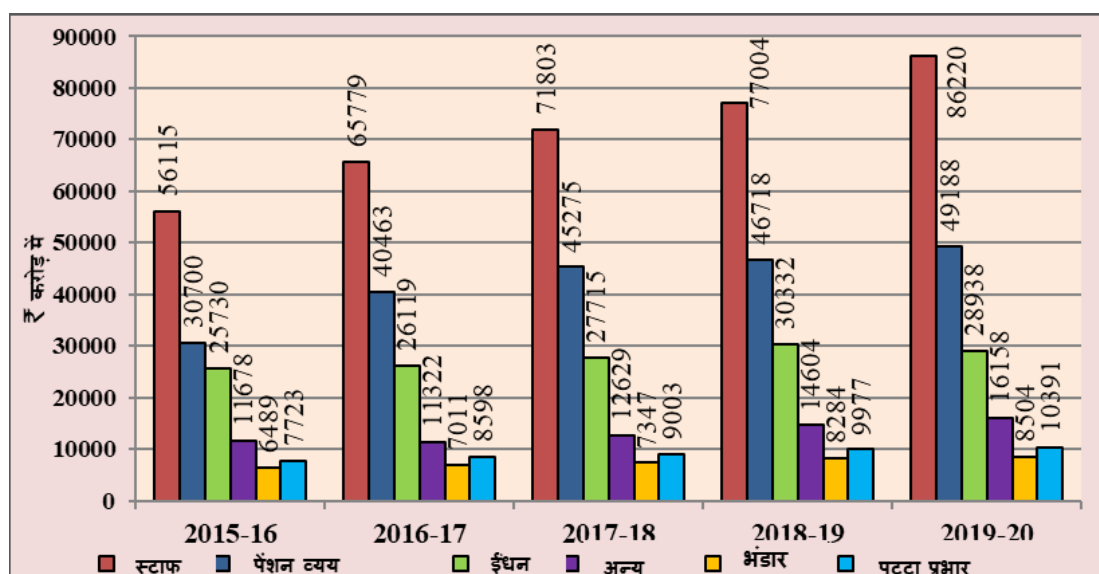


चित्र 1.8: पिछले पांच वर्षों में राजस्व व्यय का हिस्सा

सामान्य व्यय (ओडब्ल्यूई) में भारतीय रेल के दिन-प्रतिदिन के रख-रखाव और परिचालनों पर व्यय सम्मिलित है। इसमें कार्यालय प्रशासन पर व्यय, ट्रैक एवं पुलों की मरम्मत और रखरखाव, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर, कर्मिंदल पर परिचालन खर्च, ईंधन, विविध व्यय, पट्टा प्रभागों पर ब्याज के भुगतान, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं। ओडब्ल्यूई में पिछले पांच वर्षों के दौरान औसत 71.95 प्रतिशत की तुलना में 2019-20 के दौरान कुल राजस्व व्यय के 86.77 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

घटकवार राजस्व व्यय

भारतीय रेल के पिछले पांच वर्षों के लिए स्टाफ, ईंधन, पट्टा प्रभारों, भंडारों, अन्य तथा पेंशन व्यय के अंतर्गत कार्यचालन व्यय के ब्यौरे को नीचे ग्राफ में दर्शाया गया है:



चित्र 1.9: घटकवार व्यय

जैसा कि उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है, चालू वर्ष के दौरान स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) कार्यचालन व्ययों का लगभग 68 प्रतिशत हैं। इसमें पिछले वर्ष की तुलना में 2019-20 के दौरान 9.45 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

भारतीय रेल में प्रतिबद्ध व्यय में स्टाफ लागत, पेंशन भुगतान और चल स्टॉक पर किराया पट्टा प्रभार शामिल थे जो 2019-20 में कुल कार्यचालन व्यय का लगभग 73 प्रतिशत थे।

क) पेंशन निधि में विनियोजन

पेंशन निधि में विनियोजन राजस्व व्यय का दूसरा सबसे बड़ा घटक है। रेलवे ने 2019-20 में ₹ 20,708.00 करोड़ विनियोजित किए थे, जबकि पिछले वर्ष ₹ 44,280.00 करोड़ का विनियोजन किया था। पेंशन पर वास्तविक व्यय (जोनल रेलवे हेतु) 2019-20 में इस विनियोजित राशि के प्रति ₹ 48,626.01 करोड़ था।

ख) मूल्यहास आरक्षित निधि में विनियोजन

डीआरएफ में विनियोजन में 2014-19 के दौरान औसत विनियोजन की तुलना में 2019-20 में काफी कमी आई। 2019-20 हेतु ₹ 500 करोड़ की बजटीय राशि के प्रति, डीआरएफ में केवल ₹ 400 करोड़ का विनियोजन किया गया था। मूल्यहास के लिए कम प्रावधान करने के परिणामस्वरूप पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण से संबंधित 'श्रो फॉरवर्ड' कार्यों का संचय हुआ। विभिन्न रेलवे निधियों का विस्तृत विश्लेषण पैराग्राफ 1.7 में दिया गया है।

1.4.2 पूंजीगत व्यय

भारतीय रेल में सतत आर्थिक वृद्धि के लिए अवसंरचना में संवर्धन करना अपेक्षित है। सामान्यतः परिवहन क्षेत्र के साथ गति बनाए रखने के लिए तथा तेजी से बढ़ती हुई अर्थव्यवस्था के दबावों के प्रत्युत्तर में यह आवश्यक

है कि संसाधनों का प्रभावी रूप से उपयोग किया जाए। नई परिसम्पत्तियों का सृजन, जर्जर हुई परिसम्पत्तियों का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण आदि पूंजीगत व्यय के माध्यम से किया जाता है।

क) स्रोत-वार पूंजीगत व्यय

भारतीय रेल का पूंजीगत व्यय तीन स्रोतों अर्थात् जीबीएस, आन्तरिक संसाधनों¹⁶ और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों¹⁷ से वित्तपोषित होता है। पिछले पांच वर्षों के दौरान, पूंजीगत व्यय के प्रति विभिन्न स्रोतों से योगदान को निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है:

तालिका 1.6 – भारतीय रेल के लिए स्रोत-वार पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)						
स्रोत	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	
	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	संशोधित अनुमान	वास्तविक
सकल बजटीय सहायता ¹⁸	37,608.47 (40.22)	45,231.64 (41.77)	43,417.55 (42.57)	52,837.67 (39.61)	68,104.64 (43.56)	67,477.49 (45.57)
आंतरिक संसाधन (रेलवे निधि से)	16,845.31 (18.01)	10,479.84 (9.68)	3,069.77 (3.01)	4,663.18 (3.50)	5,000.00 (3.20)	1,685.08 (1.14)
कुल (जीबीएस और आंतरिक संसाधन)	54,453.78 (58.23)	55,711.48 (51.45)	46,487.32 (45.58)	57,500.85 (43.11)	73,104.64 (46.76)	69,162.57 (46.71)
अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईआरएफसी और पीपीपी)	39,066.01 (41.77)	52,578.66 (48.55)	55,498.15 (54.42)	75,875.81 (56.89)	83,247.33 (53.24)	78,901.91 (53.29)
कुल योग	93,519.79	1,08,290.14	1,01,985.47	1,33,376.66	156,351.97	1,48,064.48

नोट: कोष्ठक में दिए गए आंकड़े समग्र व्यय की प्रतिशतता को दर्शाते हैं

भारतीय रेलवे के समग्र पूंजीगत व्यय में पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2019-20 के दौरान 11 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। कुल पूंजीगत व्यय में जीबीएस की हिस्सेदारी 2018-19 में 39.61 प्रतिशत से 2019-20 में 45.57 प्रतिशत तक बढ़ गई। कुल पूंजीगत व्यय में आंतरिक संसाधनों का हिस्सा भी 2015-16 में 18.01 प्रतिशत से घटकर 2019-20 में 1.14 प्रतिशत हो गया। आंतरिक संसाधनों के अपर्याप्त सृजन के परिणामस्वरूप जीबीएस तथा ईबीआर पर अधिक निर्भरता हुई थी।

ईबीआर का हिस्सा 2018-19 में 56.89 प्रतिशत से घटकर चालू वर्ष में 53.29 प्रतिशत हो गया। रेल मंत्रालय ने 2019-20 के दौरान, आईआरएफसी द्वारा बाजार उधारी के माध्यम से जुटाई गई निधि से चल स्टॉक की खरीदारी पर ₹ 33,376.47 करोड़ व्यय किए। ईबीआर के माध्यम से वित्तपोषित परियोजनाओं पर नई लाइनों (निर्माण), आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाओं और यातायात सुविधाओं पर ₹ 32,916.06 करोड़ की राशि व्यय की गई थी। इसके अलावा, नई लाइन परियोजनाओं, यातायात सुविधाओं और सड़क सुरक्षा निर्माण कार्यों आदि पर व्यय को मुख्यतः सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से ₹ 12,609.38 करोड़ जुटाए गए।

¹⁶ आरक्षित निधियां जैसे मूल्यहास आरक्षित निधि, पूंजीगत निधि, विकास निधि

¹⁷ आईआरएफसी लिमिटेड और पीपीपी के माध्यम से बाजारी उधारी

¹⁸ रेलवे सुरक्षा निधि से व्यय शामिल है

ख) विभिन्न योजना शीर्षों के तहत व्यय

भारतीय रेल निम्नलिखित योजना शीर्षों के अन्तर्गत पूंजीगत व्यय करती है:

तालिका 1.7- श्रेणी वार-पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)					
योजना शीर्ष	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
दोहरीकरण	10,472.35	9,093.23	11,240.34	15,168.33	22,688.83
नई लाइनें (निर्माण)	15,789.74	15,969.89	9,183.82	11,275.40	12,929.36
ट्रैक नवीनीकरण	4,367.59	5,076.33	7,727.71	8,241.66	9,390.55
आमान परिवर्तन	3,615.65	3,769.92	2,880.11	4,055.00	4,218.53
संकेत और दूरसंचार	892.89	951.56	1,255.64	1,537.02	1,622.62
यातायात सुविधाएं और यार्ड रीमॉडलिंग	983.00	910.67	1,224.84	1,146.70	1,634.23
पुल कार्य	517.20	474.52	448.73	528.27	781.50
चल स्टॉक और पट्टा प्रभागों के पूंजीगत घटक का भुगतान	24,237.48	26,610.98	28,119.11	37,219.68	47,801.56
पीएसयू, जेवी, एसपीवी में निवेश	7,349.71	7,184.13	4,887.99	12,678.36	16,924.88
कार्यशाला और उत्पादन इकाइयां और संयंत्र एवं मशीनरी	1,921.14	1,965.00	1,753.57	2,442.94	2,583.07
अन्य	8,292.04	9,449.82	11,147.61	14,802.16	14,879.97
कुल¹⁹	78,438.79	81,456.05	79,869.47	109,095.52	135,455.10

स्रोत- भारतीय रेलवे विनियोग लेखे- अनुदान संख्या 80 और विवरण संख्या 10 - पूंजीगत लेखा पर व्यय का विवरण।

टिप्पणी: 'अन्य' में, सड़क सुरक्षा कार्य, विद्युतीकरण परियोजनाएं, कंप्यूटरीकरण, अन्य विद्युत कार्य, रेलवे अनुसंधान, अन्य निर्दिष्ट कार्य, स्टोर उच्चत, विनिर्माण उच्चत, विविध अग्रिम, स्टाफ क्वार्टर, यात्री सुविधाएं, मेट्रोपॉलिटन परियोजनाएं शामिल हैं।

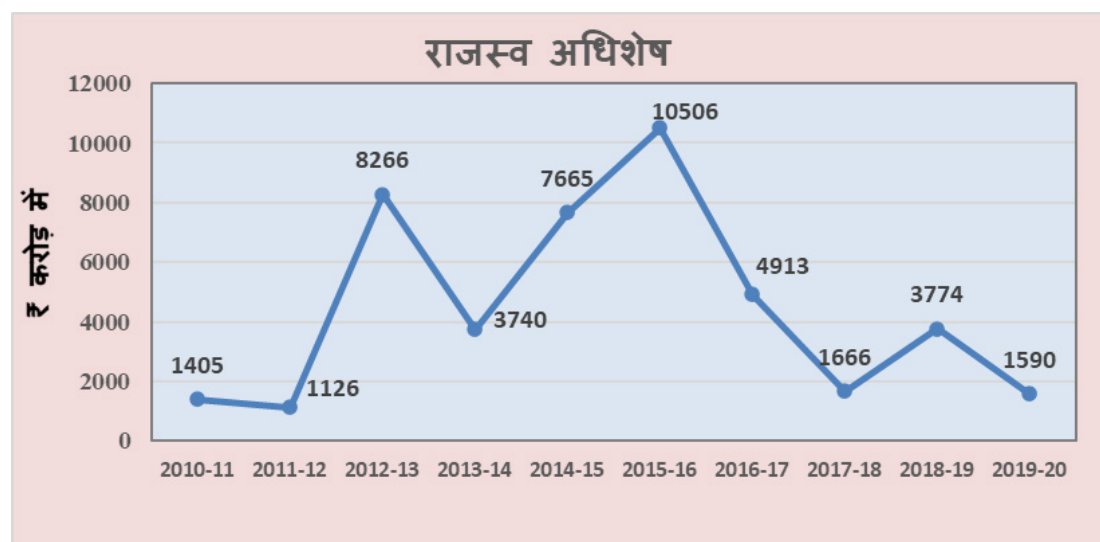
दोहरीकरण, नई लाइनें (निर्माण), ट्रैक नवीनीकरण और आमान परिवर्तन, पूंजीगत व्यय के प्रमुख घटक हैं। भारतीय रेल ने पीपीपी मोड के माध्यम से नई लाइन का निर्माण, यातायात सुविधा निर्माण कार्य, चल स्टॉक, सड़क सुरक्षा निर्माण कार्य (रोड ओवर/अंडर ब्रिज) आदि कार्य भी किए।

पिछले वर्ष की तुलना में 2019-20 में 'चल स्टॉक और पट्टा प्रभागों के पूंजीगत घटक' पर व्यय में 28 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

1.5 राजस्व अधिशेष

'निवल राजस्व अधिशेष' पेंशन सहित कर्मचारी लागत, परिचालन व्यय, मरम्मत और रखरखाव लागत और डीआरएफ और पेंशन निधि के विनियोग जैसे राजस्व प्रकृति के सभी व्यय करने पश्चात बाद रेलवे के पास उपलब्ध अधिशेष है। यह अधिशेष डीएफ, सीएफ, डीएसएफ, आरएसएफ और आरआरएसके जैसी विभिन्न रेलवे निधियों को आवंटित किया जाता है। वर्ष 2010-11 से 2019-20 के दौरान निवल राजस्व अधिशेष को नीचे ग्राफ में देखा जा सकता है:

¹⁹ पीपीपी पर खर्च शामिल नहीं



चित्र 1.10 राजस्व अधिशेष

₹ 9,035 करोड़ बीई के प्रति 2019-20 में 'निवल अधिशेष' ₹ 1,589.62 करोड़ था। यह बीई से ₹ 7,445.38 करोड़ (82.41 प्रतिशत) कम था। निवल अधिशेष भी 2018-19 में प्राप्त ₹ 3,773.86 करोड़ के अधिशेष की तुलना में ₹ 2,184.24 करोड़ कम था।

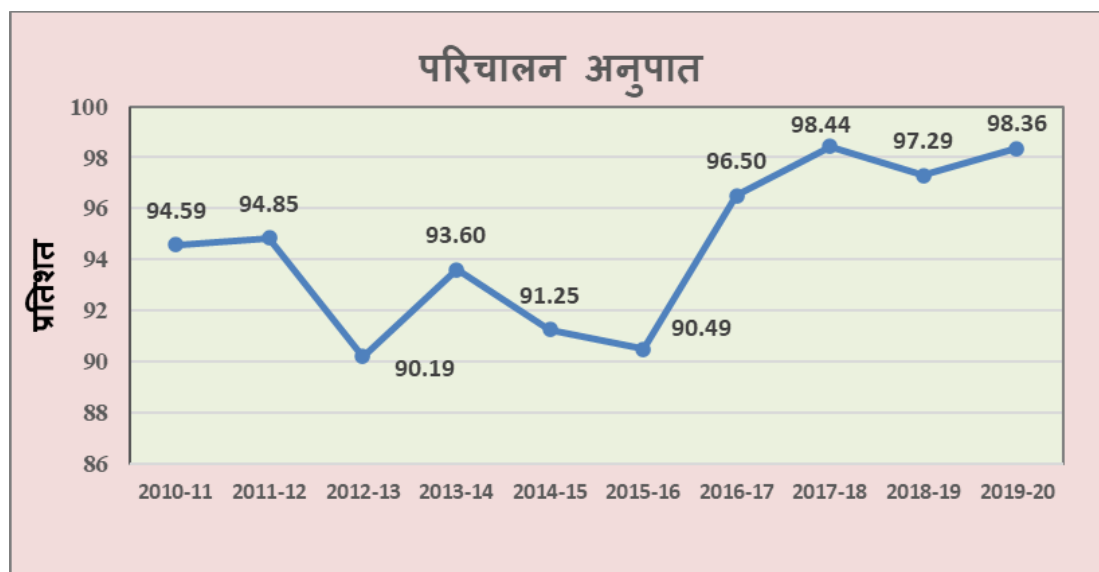
लेखापरीक्षा विश्लेषण से यह पता चला है कि रेलवे 2019-20 के दौरान आवश्यक राशि की तुलना में पेंशन निधि में कम राशि का विनियोग करके अधिक अधिशेष दिखा सका। यदि जोनल रेलवे के पेंशन भुगतान पर व्यय को पूरा करने के लिए आवश्यक वास्तविक राशि (₹ 48,626 करोड़) को पेंशन निधि (₹ 20,708 करोड़ के बजाय) में विनियोजित किया गया होता, तो रेलवे में ₹ 26,328.39 करोड़ (₹ 1,589.62 करोड़ के अधिशेष के बजाय) का ऋणात्मक शेष होता।

1.6 दक्षता सूचकांक

किसी उद्यम के परिचालनों में वित्तीय निष्पादन और क्षमता को उसके वित्तीय और निष्पादन अनुपात से मापा जा सकता है। भारतीय रेल के लिए इस संबंध में प्रासंगिक अनुपात 'परिचालन अनुपात', 'पूँजी-आउटपुट अनुपात' और 'कार्मिकों की उत्पादकता' हैं, जिन पर नीचे चर्चा की गई है:

1.6.1 परिचालन अनुपात

परिचालन अनुपात, यातायात आय की तुलना में कार्यचालन व्यय के अनुपात को प्रस्तुत करता है। उच्चतर अनुपात अधिशेष उत्पन्न करने की अपर्याप्त क्षमता को इंगित करता है। बजट अनुमानों में 95 प्रतिशत के लक्ष्य के प्रति 2019-20 में रेलवे का परिचालन अनुपात 98.36 प्रतिशत था। इसका अर्थ यह हुआ कि रेलवे ने ₹100 कमाने के लिए ₹98.36 व्यय किए। 2018-19 के दौरान 97.29 प्रतिशत के परिचालन अनुपात की तुलना में 2019-20 में गिरावट आई थी। पिछले दस वर्षों के दौरान भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात इस प्रकार है:



चित्र 1.11 भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात

जैसा कि उपर्युक्त ग्राफ से देखा जा सकता है, भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात 2017-18 में 98.44 प्रतिशत के सर्वकालिक उच्च स्तर पर पहुंच गया था, जो 2018-19 में मामूली रूप से सुधरकर 97.29 प्रतिशत हो गया और 2019-20 में बढ़कर 98.36 प्रतिशत हो गया।

इसके अलावा, यदि जोनल रेलवे के पेंशन भुगतान पर व्यय को करने के लिए आवश्यक वास्तविक राशि (₹48,626 करोड़) को पेंशन निधि (₹20,708 करोड़ के बजाय) में विनियोजित किया गया होता, तो रेलवे के कार्यचालन व्यय में वृद्धि होती। कार्यचालन व्यय में वृद्धि के साथ, परिचालन अनुपात 2019-20 में 98.36 प्रतिशत के बजाय 114.35 प्रतिशत होता। संघ बजट 2021-22 के दस्तावेज में यह उल्लेख किया गया है कि “2019-20 में रेलवे राजस्व से पेंशन निधि के विनियोजन के लिए आवश्यक स्तर पर करने से परिचालन अनुपात 114.19 प्रतिशत होगा।” इस प्रकार रेलवे द्वारा दर्शाया गया 98.36 प्रतिशत का परिचालन अनुपात रेलवे के वास्तविक वित्तीय निष्पादन को नहीं दर्शाता है।

31 मार्च, 2020 को समाप्त हुए पिछले पांच वर्षों के दौरान जोनल रेलवे का परिचालन अनुपात निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 1.8 जोनल रेलवे का परिचालन अनुपात						
						(प्रतिशत में)
क्र. सं.	जोनल रेलवे	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
1.	मेट्रो रेलवे/कोलकाता	237.80	260.06	278.29	247.94	215.97
2.	पूर्वोत्तर	196.52	197.01	201.78	204.54	188.16
3.	पूर्व	180.56	165.27	181.15	185.98	169.75
4.	उत्तर	114.97	118.85	117.09	131.95	154.79
5.	पूर्वोत्तर सीमांत	185.71	130.45	169.29	160.58	151.67
6.	दक्षिण	134.89	147.83	161.14	152.61	146.48
7.	दक्षिण पश्चिम	102.60	119.56	129.49	132.64	124.37
8.	पश्चिम	88.72	103.00	107.86	102.11	114.90
9.	उत्तर पश्चिम	91.15	95.17	107.90	105.75	112.66
10.	मध्य	98.13	105.00	111.12	105.44	104.67

तालिका 1.8 जोनल रेलवे का परिचालन अनुपात						
(प्रतिशत में)						
क्र. सं	जोनल रेलवे	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
11.	पूर्व मध्य	90.28	101.83	97.50	98.46	102.37
12.	दक्षिण मध्य	78.71	86.24	82.94	79.53	87.55
13.	उत्तर मध्य	61.98	70.50	66.89	68.39	74.38
14.	पश्चिम मध्य	64.38	73.90	74.91	67.83	70.61
15.	दक्षिण पूर्व	71.15	73.46	75.90	73.08	64.86
16.	दक्षिण पूर्व मध्य	50.52	56.24	55.82	56.24	53.66
17.	पूर्व तटीय	50.56	53.78	51.98	52.39	51.49
समग्र भारतीय रेल		91.25	90.49	98.44	97.29	98.36

स्रोत- भारतीय रेलवे विनियोग लेख 2019-20

छह जोनल रेलवे (दक्षिण मध्य, उत्तर मध्य, पश्चिम मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य और पूर्व तटीय रेलवे) का परिचालन अनुपात 87 प्रतिशत और 51 प्रतिशत के मध्य रहा। ग्यारह जोनल रेलवे (मेट्रो रेलवे/कोलकाता, पूर्वोत्तर, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम, उत्तर पश्चिम, मध्य और पूर्व मध्य रेलवे) का परिचालन अनुपात 2019-20 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था, जिसका अर्थ है कि उनका कार्यचालन व्यय उनकी यातायात आय से अधिक था। पिछले पांच वर्षों में सात जोनल रेलवे (मेट्रो रेलवे/कोलकाता, पूर्वोत्तर, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण और दक्षिण पश्चिम रेलवे) का परिचालन अनुपात 100 प्रतिशत से लगातार अधिक रहा।

1.6.2 पूंजीगत आउटपुट अनुपात

पूंजीगत आउटपुट अनुपात (सीओआर) एक इकाई के आउटपुट के उत्पादन में नियोजित पूंजी की राशि को दर्शाता है। भारतीय रेल के मामले में एनटीकेएम (माल और यात्री यातायात दोनों के लिए) के संदर्भ में कुल यातायात को आउटपुट के रूप में माना जाता है। उच्च सीओआर निम्नतर प्रदर्शन को दर्शाता है। 31 मार्च 2020 को समाप्त पिछले पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल का सीओआर इस प्रकार था:

तालिका 1.9: भारतीय रेल का पूंजीगत आउटपुट अनुपात					
निम्न तिथि	पूंजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूंजी (₹ मिलियन में)	माल यातायात (मिलियन एनटीकेएम) (केवल राजस्व यातायात)	यात्री यातायात (मिलियन एनटीकेएम)	कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएम में) [कॉलम (3) + कॉलम (4)]	प्रभार्य पर पूंजी (पैसे में) प्रति एनटीकेएम (सीओआर) [कॉलम (2)/ कॉलम (5) x 100]
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
31.03.2016	2,751,353	654,481	81,156	735,637	374
31.03.2017	3,024,578	620,175	81,638	701,813	431
31.03.2018	3,247,256	692,916	83,617	776,533	418
31.03.2019	3,482,121	738,523	82,159	820,682	424
31.03.2020	3,749,039	707,665	74,602	782,267	479

स्रोत- भारतीय रेलवे वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

सीओआर 2015-16 में 374 पैसे से बढ़कर 2019-20 में 479 पैसे हो गया था जो नियोजित पूंजी की तुलना में भारतीय रेल के भौतिक निष्पादन में कमी को इंगित करता है। वित्तीय रूप से अव्यवहार्य परियोजनाओं में निवेश तथा समय पर परियोजनाओं के पूरा न होने के कारण लागत में उच्च वृद्धि के कारण सीओआर उच्च रहा।

1.6.3 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेलवे में, स्टाफ की उत्पादकता²⁰ को प्रति हजार कर्मचारियों द्वारा संचालित यातायात की मात्रा के संदर्भ में मापा जाता है। एक उच्च अनुपात माल ढुलाई/यात्री के कुशल परिवहन को दर्शाता है। सभी जोनल रेलवे के ओपन लाइन स्टाफ के संबंध में 2018-19 में स्टाफ की उत्पादकता 714 मिलियन एनटीकेएम से घटकर 2019-20 में 664 मिलियन एनटीकेएम हो गई। पिछले वर्ष की तुलना में 2019-20 में स्टाफ की उत्पादकता में गिरावट, माल ढुलाई (टनभार) और यात्री उद्भूत (वहन/यात्रा की जाने वाली कुल दूरी) में कमी के कारण हुई थी।

2019-20 के दौरान, पूर्व तटीय रेलवे द्वारा 1847.33 मिलियन एनटीकेएम की उच्चतम स्टाफ उत्पादकता उपलब्ध की गई थी। इसी अवधि के दौरान दक्षिण रेलवे में 248.9 मिलियन एनटीकेएम की स्टाफ उत्पादकता सबसे कम थी।

1.7 रेलवे निधियां

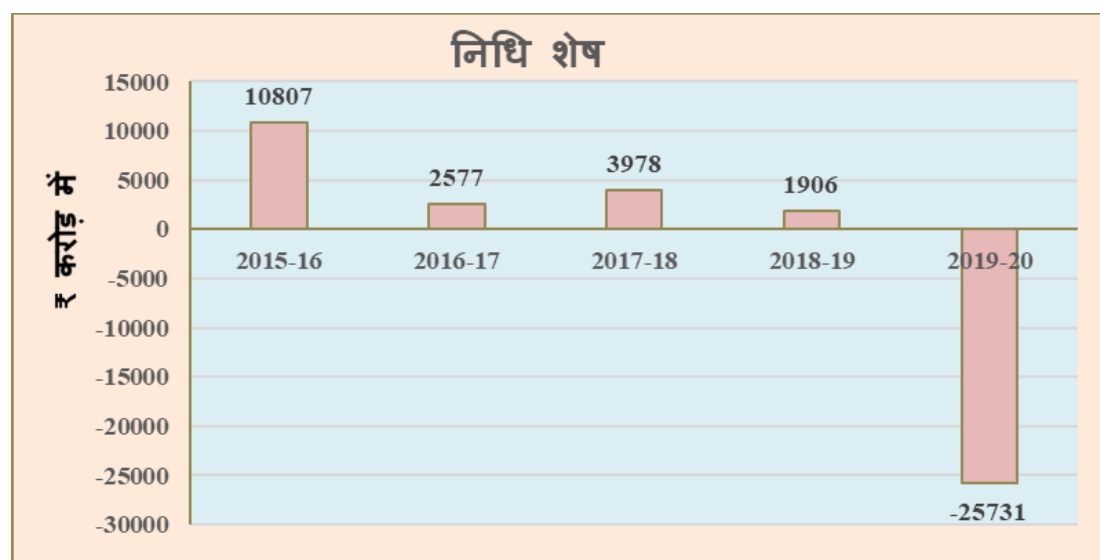
निम्नलिखित निधियों का परिचालन भारतीय रेलवे द्वारा विशिष्ट प्रयोजनों के लिए किया जाता है। ये निधियां (आरएसएफ और आरआरएसके को छोड़कर) वित्त मंत्रालय द्वारा तय दर पर ब्याज भी अर्जित करती हैं। निधियों का विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

तालिका 1.10: निधि के शेष				(₹ करोड़ में)
निधि का नाम	01 अप्रैल 2019 को आदि शेष	वर्ष के दौरान अभिवृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	31 मार्च 2020 को अंत शेष
मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	718.03	639.32	523.80	833.55
पेंशन निधि	196.11	20593.31	49187.89	-28398.47
विकास निधि (डीएफ)	248.36	1408.33	1137.40	519.29
पूँजीगत निधि (सीएफ)	380.56	19.79	0.00	400.35
रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ)	140.99	17250	16885.74	505.25
ऋण सेवा निधि (डीएसएफ)	204.11	10.61	0.00	214.72
आरआरएसके	17.78	15200.76	15023.88	194.66
कुल	1905.94	55122.12	82758.71	-25730.65

नोट- अभिवृद्धि में वर्ष के दौरान वित्तीय समायोजन, निधि में विनियोग और निधि शेष पर प्राप्त ब्याज शामिल है।

कुल निधि शेष जो 2015-16 में ₹10,806.68 करोड़ के उच्च स्तर था, पहली बार 2019-20 में ₹25,730.65 करोड़ के ऋणात्मक शेष में बदल गया। प्रतिकूल निधि शेष, पेंशन निधि में वास्तविक विनियोग की तुलना में पेंशन भुगतान के प्रति अधिक व्यय के कारण था। निधि शेष की प्रवृत्ति को निम्नलिखित ग्राफ से देखा जा सकता है:

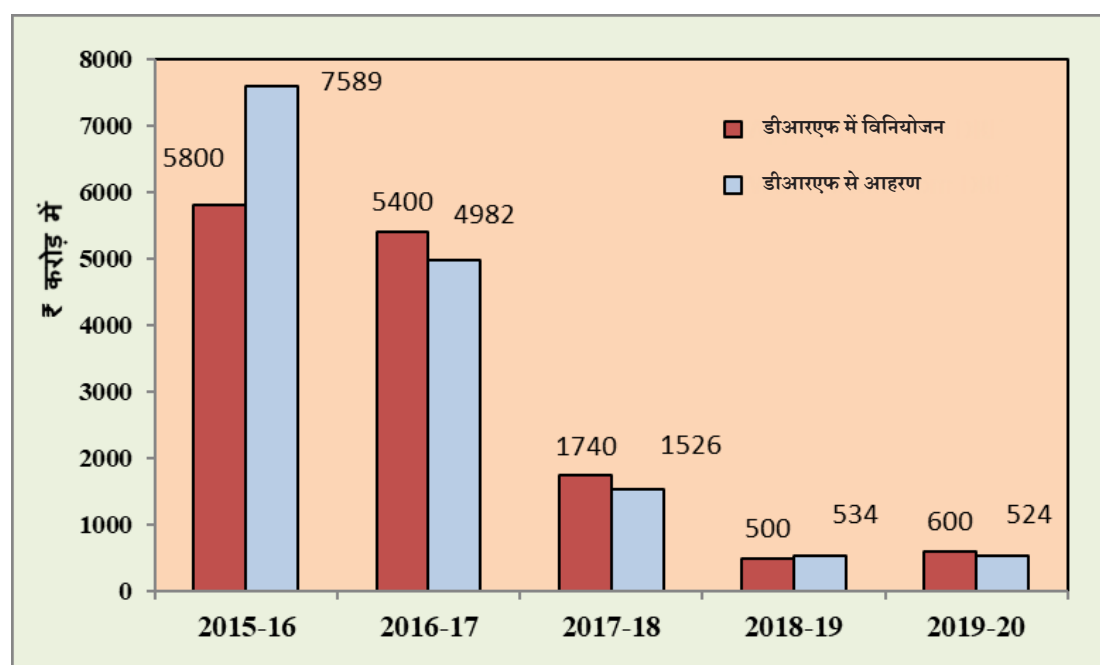
²⁰ भारतीय रेलवे के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण



चित्र 1.12: रेलवे निधि शेष की प्रवृत्ति (2015-16 से 2019-20)

1.7.1 मूल्यहास आरक्षित निधि

परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण के लिए रेलवे डीआरएफ का अनुरक्षण करता है। 2019-20 के दौरान, ₹1,000 करोड़ के बीई के प्रति ₹600 करोड़²¹ का विनियोजन किया गया और निधि से ₹523.80 करोड़ का व्यय किया गया था। डीआरएफ के तहत किए जाने वाले कार्यों के लिए 'थ्रो फॉरवर्ड' की तुलना में यह राशि नगण्य है। पिछले पांच वर्षों के दौरान डीआरएफ में विनियोजन और आहरण का विवरण निम्नलिखित ग्राफ में देखा जा सकता है:



चित्र 1.13: डीआरएफ में विनियोजन और इससे आहरण

डीआरएफ से बदली जाने वाली परिसंपत्तियों के (2019-20 तक) 'थ्रो फॉरवर्ड' का आंकलन ₹ 95,217 करोड़ किया गया था। इसमें मुख्य रूप से ट्रैक नवीनीकरण पर ₹ 58,887 करोड़, चल स्टॉक पर ₹ 26,547

²¹ राजस्व से ₹400 करोड़ और पूंजी से ₹200 करोड़

करोड़, पुल निर्माण कार्यों पर ₹ 3,063 करोड़, संकेत और दूरसंचार कार्यों, सुरंग निर्माण और अप्रोच रोड पर ₹ 1,918 करोड़, और उत्पादन इकाइयों सहित कार्यशालाओं पर ₹615 करोड़ शामिल थे। इस प्रकार, पुरानी परिसंपत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का भारी कार्य संचय है, जिसे ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन के लिए समय पर प्रतिस्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

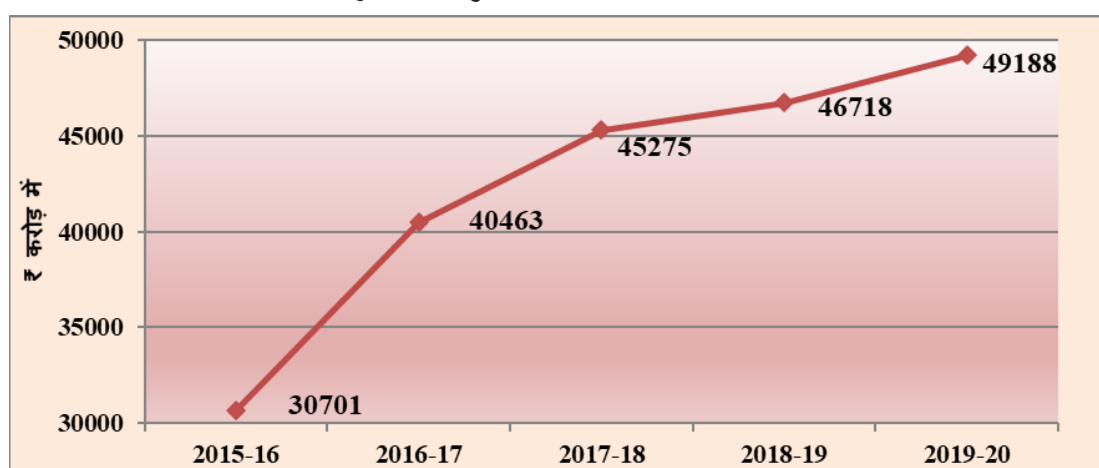
परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण के लिए निधि में किया गया प्रावधान अपर्याप्त है। यह पिछले पांच वर्षों के दौरान लगातार कम हुआ है और आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपर्याप्त था। लेखापरीक्षा ने अपनी पूर्व के प्रतिवेदनों में इस मामले को उठाया था। विशेष रूप से घटते अधिशेष की पृष्ठभूमि में पूरी संभावना है कि पुरानी परिसंपत्तियों का प्रतिस्थापन और नवीनीकरण भारत सरकार के लिए बोझ बन सकता है।

1.7.2 पेंशन निधि

यह निधि वर्तमान पेंशन भुगतानों को पूरा करने एवं सेवा के प्रत्येक वर्ष में अर्जित पेंशन लाभों के कारण संचित देयता को पूरा करने के लिए बनाई गई थी। इस निधि का वित्तपोषण जोनल रेलवे के मामले में राजस्व से हस्तांतरण और उत्पादन इकाइयों के मामले में कार्यशाला विनिर्माण उच्चत (डब्ल्यूएमएस) से हस्तांतरण द्वारा किया जाता है।

रेलवे ने 2019-20 के दौरान ₹50,000 करोड़ के बीई के प्रति ₹20,708 करोड़ की राशि का विनियोजन किया। वर्ष 2019-20 के दौरान, पेंशन भुगतान पर वास्तविक व्यय ₹49,187.89 करोड़²² था, जो पेंशन निधि में उपलब्ध राशि से अधिक था। इस प्रकार, रेलवे ने 2019-20 के दौरान लोक लेखे से अधिक राशि आहरित की है जिसके परिणामस्वरूप पहली बार निधि में ₹28,398.47 करोड़ का ऋणात्मक शेष रहा। संघ बजट 2021-22 में, “वर्ष 2020-21 में कोविड संबंधित संसाधन अंतर के लिए सामान्य राजस्व से विशेष ऋण और 2019-20 में लोक लेखे में प्रतिकूल शेष को समाप्त करने” के रूप में ₹79,398 करोड़ की राशि स्वीकृत की गई है।

पिछले पांच वर्षों के दौरान पेंशन भुगतान पर हुए रेलवे व्यय को निम्नलिखित ग्राफ में दिखाया गया है:



चित्र 1.14: रेलवे का पेंशन भुगतान पर व्यय

²² जोनल रेलवे ₹ 48,626.01 करोड़, उत्पादन इकाई और विविध संगठन ₹ 561.88 करोड़

जैसा कि उपर्युक्त ग्राफ से देखा जा सकता है कि पेंशन पर व्यय, जो 2015-16 में ₹30,701 करोड़ था, 2019-20 में बढ़कर ₹49,188 करोड़ हो गया है (60 प्रतिशत की बढ़ोतरी)।

1.7.3 पूंजीगत निधि

निधि का सृजन (1992-93 से) पूंजीगत प्रकृति के कार्यों के लिए आवश्यकता के वित्तपोषण हिस्से के अभिव्यक्त उद्देश्य के लिये किया गया है। 2019-20 के दौरान, निधि में कोई विनियोजन नहीं किया गया था, यद्यपि हालांकि बीई में ₹ 3,035 करोड़ की राशि की परिकल्पना की गई थी। भारतीय रेलवे ने 2019-20 के दौरान, जीबीएस से आईआरएफसी पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटकों के प्रति ₹10,462 करोड़ व्यय किए, क्योंकि सीएफ में कोई विनियोजन नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि पिछले तीन वर्षों के दौरान, संपूर्ण पट्टा प्रभार (मुख्य घटक) का भुगतान बजटीय सहायता से किया जा रहा था। आदर्शतः आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों का भुगतान पूंजीगत निधि (जो राजस्व अधिशेष से प्राप्त किया जाता है) से किया जाना चाहिए था। तथापि, अपर्याप्त अधिशेष और सीएफ में उपलब्ध अपर्याप्त निधियों के कारण आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों को जीबीएस से चुकाया गया था। जीबीएस से आईआरएफसी को पुनर्भुगतान की यह व्यवस्था एक स्वस्थ प्रवृत्ति नहीं है और रेलवे को अतिरिक्त निवेश से वंचित करेगी जो पूंजीगत कार्यों पर किया जा सकता था।

किसी संगठन के कुशल वित्तीय और परिचालन निष्पादन के लिए बजट के सटीक पूर्वानुमान का सर्वाधिक महत्व होता है। यह कोविड 19 महामारी को ध्यान में रखते हुए अधिक महत्व रखता है। रेल मंत्रालय को अपनी प्राप्ति और व्यय का विवेकपूर्ण वित्तीय प्रबंधन करने के लिए अनुमानों का वास्तविक मुल्यांकन करने की दिशा में समय पर कदम उठाने की आवश्यकता है।

1.7.4 विकास निधि

इस निधि को 'राजस्व अधिशेष' से विनियोजन द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। इसका उपयोग रेल यातायात के उपयोगकर्ताओं, श्रम कल्याण कार्यों, अलाभकारी परिचालन सुधार कार्यों तथा श्रमिक कल्याण कार्यों आदि के सुविधाओं से संबंधित कार्यों हेतु व्यय को पूरा करने के लिए किया जाता है। 2019-20 के दौरान ₹ 1,000 करोड़ के बीई के प्रति ₹ 1,388.86 करोड़ का विनियोजन किया गया था और ₹ 1,137.40 करोड़ का व्यय हुआ।

1.7.5 ऋण सेवा निधि

यह निधि, जापान अंतर्राष्ट्रीय सहकारिता एजेंसी (जेआईसीए), विश्व बैंक से लिए ऋणों से संबंधित भविष्य में ऋण सेवा दायित्वों के निर्वहन तथा वेतन आयोगों के भविष्य में कार्यान्वयन के लिए निर्मित (2013-14 से) किया गया है। यह निधि, सीएफ और डीएफ की आवश्यकताओं की पूर्ति के बाद 'अधिशेष' से विनियोजन द्वारा वित्तपोषित है। पिछले दो वर्षों के दौरान, न तो डीएसएफ में कोई राशि बजट की गई और न ही विनियोजित की गई थी।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेल मंत्रालय द्वारा निधि लेखे का संचालन रेलवे राजस्व आरक्षित निधि से संबंधित मुख्य शीर्ष 8116-101 के तहत किया जा रहा है जो 01-04-1993 से अस्तित्व में नहीं है। तथापि, मुख्य शीर्ष खोलने के लिए और शीर्ष के संचालन हेतु कार्यप्रणाली के लिए अभी तक सीजीए से कोई औपचारिक सहमति प्राप्त नहीं हुई है।

1.7.6 रेलवे सुरक्षा निधि

इस निधि का सृजन मानव रहित लेवल क्रॉसिंग के रूपांतरण से संबंधित कार्यों के वित्तपोषण और सड़क उपरि पुलों/अधोमार्गि पुलों के निर्माण के लिए किया गया है (अप्रैल 2001 से)। हालांकि, नई लाइनों, आमान परिवर्तन, विद्युतीकरण और सुरक्षा कार्यों को शामिल करने के लिए 2016-17 में इस निधि का दायरा बढ़ा दिया गया है। इस निधि का वित्तपोषण केंद्र सरकार द्वारा डीजल उपकर में से केंद्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) से निधि के हस्तांतरण के माध्यम से किया जाता है। इसके अलावा, राजस्व अधिशेष से भी राशि विनियोजित की जा सकती है। 2019-20 के दौरान, रेलवे को सीआरएफ से हस्तांतरण के तौर पर ₹17,250 करोड़ प्राप्त हुए थे। आरएसएफ के तहत होने वाले कार्यों पर ₹6,885.74 करोड़ की राशि व्यय की गई और महत्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों के वित्तपोषण के लिए आरएसएफ से आरआरएसके में ₹10,000 करोड़ हस्तांतरित किए गए।

1.7.7 राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष

2017-18 से प्रभावी इस निधि का सृजन सुरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण कार्यों के वित्तपोषण हेतु किया गया था। इसमें ट्रैक नवीनीकरण, पुल संबंधी निर्माण कार्य, संकेत और दूरसंचार निर्माण कार्य, लेवल क्रॉसिंग और सड़क पर पुल/अधोगामी पुलों एवं सड़क सुरक्षा निर्माण कार्य, रोलिंग स्टॉक, परिवहन सुविधाएं, विद्युतीय निर्माण कार्य, मशीनरी और संयंत्र, कार्यशालाएं, यात्री सुविधाएं और प्रशिक्षण/एचआरडी शामिल हैं। जीबीएस, आरएसएफ, डीआरएफ और राजस्व अधिशेष से निधि को क्रेडिट प्राप्त होगा। पांच वर्षों की अवधि में इस निधि में ₹ 1 लाख करोड़ का कोष है। रेलवे के आंतरिक संसाधनों से ₹ 5,000 करोड़ और जीबीएस से योगदान के रूप में ₹ 15,000 करोड़ सहित सुनिश्चित वार्षिक परिव्यय ₹ 20,000 करोड़ है।

रेलवे अपर्याप्त राजस्व अधिशेष के कारण अपने आंतरिक संसाधनों से आरआरएसके में ₹5,000 करोड़ की राशि के प्रति केवल ₹ 200.76 करोड़ का विनियोजन कर सका। आरएसएफ से ₹10,000 करोड़ और जीबीएस से ₹5,000 करोड़ की राशि हस्तांतरित की गई और ₹15,023.88 करोड़ का व्यय हुआ। लेखापरीक्षा में पाया गया कि यह निधि केवल तीन मौजूदा स्रोतों से धन हस्तांतरित करके बनाई गई है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि महत्वपूर्ण सुरक्षा परिसंपत्तियों के नवीनीकरण, प्रतिस्थापन और उन्नयन के कार्य पहले से ही मौजूदा निधियों अर्थात् डीआरएफ और आरएसएफ के माध्यम से किए जा रहे हैं। लेखापरीक्षा में पाया गया कि डीआरएफ के बजाय आरआरएसके के माध्यम से परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण के वित्तपोषण द्वारा रेलवे ने डीआरएफ में विनियोजन को कम कर दिया है, जिससे कार्यचालन व्ययों और परिचालन अनुपात को बेहतर तरीके से प्रस्तुत किया है।

1.8 निष्कर्ष

भारतीय रेल का कुल व्यय 2018-19 में ₹3,20,110.17 करोड़ से बढ़कर 2019-20 में ₹3,21,169.55 करोड़ हो गया, जिसमें 0.33 प्रतिशत की मामूली वृद्धि दर्ज की गई। पूंजीगत व्यय में वर्ष के दौरान 11 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जबकि राजस्व व्यय में 7.30 प्रतिशत की कमी आई। स्टाफ की लागत, पेंशन भुगतान और चल स्टॉक पर पट्टा किराया प्रभार का प्रतिबद्ध व्यय 2019-20 में कुल कार्यचालन व्यय का 73 प्रतिशत था।

कुल प्राप्तियों में 2018-19 में 6.47 प्रतिशत की वृद्धि की तुलना में 2019-20 के दौरान 8.30 प्रतिशत की कमी आई। 2018-19 की तुलना में 2019-20 में कमी मुख्य रूप से माल ढुलाई आय (10.94 प्रतिशत) और

विविध आय (16.20 प्रतिशत तक) में गिरावट के कारण थी। कोयले के परिवहन पर भारी निर्भरता थी, जो माल ढुलाई आय का 48.82 प्रतिशत था। थोक वस्तुओं के परिवहन पैटर्न में कोई भी बदलाव माल ढुलाई आय को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित कर सकता है।

वर्ष 2018-19 में ₹3,773.86 करोड़ की तुलना में वर्ष 2019-20 में निवल अधिशेष ₹1,589.62 करोड़ था। वस्तुतः, रेलवे के पास ₹1,589.62 करोड़ के अधिशेष के बजाय ₹26,328.39 करोड़ का ऋणात्मक शेष होता यदि जोनल रेलवे के पेंशन भुगतान पर व्यय को पूरा करने के लिए आवश्यक वास्तविक राशि (₹48,626 करोड़) को पेंशन निधि (₹ 20,708 करोड़ के बजाय) में विनियोजित किया होता।

परिचालन अनुपात जो 2018-19 में 97.29 प्रतिशत था, 2019-20 में बढ़कर 98.36 प्रतिशत हो गया। यदि पेंशन भुगतानों पर वास्तविक व्यय को गणना में लिया गया होता तो रेलवे का परिचालन अनुपात 98.36 प्रतिशत के बजाय 114.35 प्रतिशत होता। इस प्रकार रेलवे द्वारा दर्शाया गया 98.36 प्रतिशत का परिचालन अनुपात, रेलवे के वास्तविक वित्तीय निष्पादन को नहीं दर्शाता है।

भारतीय रेलवे द्वारा 2019-20 के लिए तैयार किए गए अंतिम परिणामों के सारांश के अनुसार, यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हानि 2015-16 में ₹36,286.33 करोड़ से बढ़कर 2019-20 में ₹63,364.25 करोड़ हो गई। यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के संचालन पर होने वाली हानि की क्षतिपूर्ति के लिए माल ढुलाई से होने वाले संपूर्ण लाभ का उपयोग किया गया। वर्ष 2019-20 के दौरान यात्री परिचालन में ₹34,618.19 करोड़ की हानि अपुरित रही।

समग्र निधि शेष, जो 2015-16 में ₹10,806.68 करोड़ था, 2019-20 में ₹25,730.65 करोड़ के ऋणात्मक शेष में बदल गया। प्रतिकूल निधि शेष, पेंशन निधि के वास्तविक विनियोग की तुलना में पेंशन भुगतानों पर अधिक व्यय के कारण था।

वर्ष के दौरान, भारतीय रेलवे ने जीबीएस से आईआरएफसी पट्टा प्रभागों के पूंजीगत घटक के प्रति ₹ 10,462 करोड़ व्यय किए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि पिछले तीन वर्षों से संपूर्ण पट्टा प्रभागों (मुख्य घटक) का भुगतान बजटीय सहायता से किया जा रहा था। आदर्शतः आईआरएफसी को पट्टा प्रभागों का पुनर्भुगतान की पूंजीगत निधि (जो राजस्व अधिशेष से प्राप्त किया जाता है) से की जानी चाहिए थी। जीबीएस से आईआरएफसी को धन वापसी की यह व्यवस्था एक स्वस्थ प्रवृत्ति नहीं है और रेलवे को अतिरिक्त निवेश से वंचित कर देगी जो पूंजीगत कार्यों पर किया जा सकता था।

2019-20 के दौरान, डीआरएफ में विनियोजन पिछले वर्षों की तुलना में कम (2015-16 में ₹5,800 करोड़ से घटकर 2019-20 में ₹600 करोड़) रहा। मूल्यहास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप ₹95,217 करोड़ (2019-20 तक) पर अनुमानित 'श्रो फॉरवर्ड' कार्यों का संचय हुआ।

रेलवे ने वर्ष 2019-20 के दौरान अपने आंतरिक संसाधनों से ₹200.76 करोड़ की राशि आरआरएसके को विनियोजित की। इसके अलावा, आरएसएफ से ₹10,000 करोड़ और जीबीएस से ₹5,000 करोड़ आरआरएसके को हस्तांतरित किया गया था। निधि से ₹15,023.88 करोड़ का व्यय हुआ। डीआरएफ के बजाय इस निधि के माध्यम से परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण के वित्तपोषण द्वारा रेलवे ने डीआरएफ में विनियोजन को कम किया है, जिससे कार्यचालन व्ययों और परिचालन अनुपात को बेहतर प्रदर्शित किया।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार

- माल ढुलाई और विविध आय में कमी के कारण कुल प्राप्तियों में तेजी से कमी आई। माल ढुलाई की कमाई कोयले के परिवहन पर बहुत अधिक निर्भर थी।
- पूंजीगत परियोजनाओं के लिए आंतरिक संसाधनों के योगदान में गिरावट आई जिसके परिणामस्वरूप जीबीएस और ईबीआर पर अधिक निर्भरता हुई।
- पेंशन निधि में कम विनियोग के कारण, रेलवे अधिशेष और उच्च परिचालन अनुपात दिखा सका।
- मूल्यहास में कम प्रावधान के कारण नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों का संचय हुआ।

1.9 सिफारिशें

रेल मंत्रालय -

- i. माल ढुलाई से आय बढ़ाने के लिए अपनी मालढुलाई बास्केट में विविधता लाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है और अन्य आय बढ़ाने के लिए अपनी निष्क्रिय संपत्तियों का दोहन करने पर भी विचार करें।
- ii. अपने आंतरिक राजस्व को बढ़ाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है, ताकि जीबीएस और ईबीआर पर निर्भरता सीमित रहे।
- iii. यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफ पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है ताकि चरणबद्ध तरीके से परिचालनों की लागत को वसूला जा सके और अपनी मुख्य गतिविधियों में हानियों को कम किया जा सके।
- iv. यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि अधिशेष और परिचालन अनुपात वित्तीय प्रदर्शन का वास्तविक चित्रण प्रस्तुत करते हैं।
- v. ट्रेनों के सुरक्षित संचालन के लिए अधिक पुरानी संपत्तियों के नवीनीकरण के बैकलॉग को समाप्त करने की आवश्यकता है।

अध्याय 2 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों का वित्तीय निष्पादन

2.1 प्रस्तावना

यह अध्याय रेल मंत्रालय (एमओआर) के प्रशासनिक नियंत्रण में आने वाली सरकारी कंपनियों और सरकार द्वारा नियंत्रित कंपनियों के वित्तीय निष्पादन को प्रस्तुत करता है।

कम्पनी अधिनियम, 2013 की धारा 2(45) में एक सरकारी कम्पनी की परिभाषा ऐसी कम्पनी के रूप में परिभाषित किया गया है जिसमें प्रदत्त शेयर पूंजी का कम से कम 51 प्रतिशत केन्द्र सरकार, अथवा किसी राज्य सरकार या सरकारों या आंशिक रूप से केन्द्र सरकार द्वारा तथा आंशिक रूप से एक या अधिक राज्य सरकारों द्वारा धारित है और इसमें वह कम्पनी भी शामिल है जो सरकारी कम्पनी की सहायक कम्पनी है।

इसके अलावा, केन्द्र सरकार द्वारा या किसी राज्य सरकार या सरकारों द्वारा या आंशिक रूप से केन्द्र सरकार द्वारा या आंशिक रूप से एक या एक से अधिक राज्य सरकारों के प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष स्वामित्व वाली या नियंत्रित किसी अन्य कंपनी²³ को इस अध्याय में सरकार द्वारा नियंत्रित अन्य कंपनियों के रूप में संदर्भित किया गया है।

इस अध्याय में रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में आने वाली कंपनियों को रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम के रूप में संदर्भित किया गया है।

2.2 अधिदेश

नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां और सेवा की शर्तें) अधिनियम, 1971 की धारा 19 और उसके तहत बने विनियमों के साथ पठित कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 143 (5) से धारा 143 (7) के प्रावधानों के तहत सरकारी कंपनियों और सरकार द्वारा नियंत्रित अन्य कंपनियों की लेखापरीक्षा नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा की जाती है। कंपनी अधिनियम, 2013 के तहत नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक, सनदी लेखाकारों को कंपनियों के लिए सांविधिक लेखापरीक्षक के रूप में नियुक्त करता है और लेखाओं की लेखापरीक्षा करने के तरीके के बारे में निर्देश देता है। इसके अलावा, नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक को पूरक लेखापरीक्षा करने का अधिकार है।

2.3 इस अध्याय में क्या शामिल है

यह अध्याय रेलवे पीएसयू के वित्तीय निष्पादन का समग्र चित्रण प्रदान करता है।

2.4 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की संख्या

31 मार्च, 2020 तक, रेल मंत्रालय (एमओआर) के प्रशासनिक नियंत्रण में 40²⁴ रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (रेलवे पीएसयू) थे (अनुलग्नक-1)। 40 रेलवे पीएसयू में 16 प्रमुख रेलवे कंपनियां, 12 सहायक कंपनियां, पांच संयुक्त

²³ कॉर्पोरेट मामलों के मंत्रालय द्वारा 4 सितंबर 2014 की गजट अधिसूचना के तहत जारी किया गया कंपनियों का (कठिनाइयों का निपटान) सातवाँ आदेश, 2014

²⁴ इन 40 पीएसयू में रेलवे स्पोर्ट्स प्रमोशन बोर्ड शामिल नहीं है, जो कंपनी अधिनियम 1956 की धारा 25 के तहत पंजीकृत गैर-लाभकारी कंपनी है। इस कंपनी के पास कोई शेयर पूंजी नहीं है और यह भारत सरकार की गारंटी द्वारा सीमित है।

उद्यम (जेवी) और सात विशेष प्रयोजन वेहिकल (एसपीवी) शामिल थे जैसा कि तालिका 2.1 में विस्तृत रूप से दर्शाया गया है:

तालिका 2.1: 31 मार्च 2020 तक रेलवे पीएसयू की कुल संख्या			
रेलवे पीएसयू के प्रकार	कार्यशील रेलवे पीएसयू	अकार्यशील रेलवे पीएसयू [#]	कुल
प्रमुख रेलवे कंपनियां ²⁵	13	3	16
सहायक कंपनियां	12	-	12
संयुक्त उद्यम	5	-	5
विशेष प्रयोजन वेहिकल	7	-	7
कुल	37	3	40

[#] अकार्यशील पीएसयू वे हैं जिन्होंने अपना प्रचालन बंद कर दिया है।

ये रेलवे पीएसयू, निर्माण परियोजनाओं के निष्पादन, वित्तपोषण, रसद सेवाओं, परामर्श, खानपान, आतिथ्य, दूरसंचार, पर्यटन आदि जैसी विभिन्न गतिविधियों को कार्यान्वित करते हैं।

2.5 31 मार्च 2020 तक 40 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों के वित्तीय निष्पादन का सार

(₹ करोड़ में)

तालिका 2.2: रेलवे पीएसयू का वित्तीय निष्पादन			
प्रदत्त पूंजी	भारत सरकार		42,894
	अन्य		5,417
	कुल		48,311
लाभप्रदता	लाभ	30 रेलवे पीएसयू	6,979
	हानि	9 रेलवे पीएसयू	443
	शून्य लाभ	1 रेलवे पीएसयू	-
	कुल		6,536
लाभांश	11 रेलवे पीएसयू		1,856
निवल सम्पत्ति (कुल)			86,747
इक्विटी पर प्रतिफल (प्रतिशत में)			7.53

2.6 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों में निवेश

मार्च 2020 के अंत तक रेलवे पीएसयू (अनुलग्नक-2 और 3) में इक्विटी और ऋणों में निवेश की राशि ₹3,16,437 करोड़ थी जैसा कि तालिका 2.3 दिया गया है:

²⁵ प्रमुख रेल कंपनियां जो रेल मंत्रालय के प्रत्यक्ष प्रशासनिक नियंत्रण में हैं।

(₹ करोड़ में)

तालिका 2.3: रेलवे पीएसयू में निवेश						
	31 मार्च 2019 तक			31 मार्च 2020 तक		
निवेश के स्रोत	इक्विटी हिस्सेदारी	दीर्घावधि ऋण	कुल	इक्विटी	दीर्घावधि ऋण	कुल
केंद्र सरकार	32,210	1,683	33,893	42,894	2,538	45,432
केंद्र सरकार की कंपनियां	2,252	6,541	8,793	2,716	7,473	10,189
राज्य सरकार/ राज्य सरकार की कंपनियों	1,529	96	1,625	1,626	102	1,728
वित्तीय संस्थान और अन्य	993	1,90,265	1,91,258	1,075	2,58,013	2,59,088
कुल	36,984	1,98,585	2,35,569	48,311	2,68,126	3,16,437

उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि पिछले दो वर्षों के दौरान रेलवे पीएसयू में निवेश का प्रमुख योगदान वित्तीय संस्थानों और अन्य से दीर्घावधि ऋणों के माध्यम से था। दीर्घावधि ऋण 2018-19 में ₹1,98,585 करोड़ (कुल निवेश का 84 प्रतिशत) से बढ़कर 2019-20 के दौरान ₹2,68,126 करोड़ (कुल निवेश का 85 प्रतिशत) हो गया। रेलवे पीएसयू में इक्विटी से निवेश का योगदान 2018-19 में ₹36,984 करोड़ (कुल निवेश का 16 प्रतिशत) से बढ़कर 2019-20 में ₹48,311 करोड़ (कुल निवेश का 15 प्रतिशत) हो गया।

2.6.1 इक्विटी में निवेश

2019-20 के दौरान, 40 रेलवे पीएसयू में इक्विटी के कुल निवेश में ₹11,327 करोड़ की वृद्धि दर्ज की गई। यह वृद्धि मुख्य रूप से नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन में ₹5,100 करोड़, डीएफसीसीआईएल में ₹3,308 करोड़ और भारतीय रेलवे वित्त निगम में ₹2,500 करोड़ की शेयर पूंजी की वृद्धि के कारण थी।

2.6.2 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों को दिया गया दीर्घावधि ऋण

सभी स्रोतों से 40 रेलवे पीएसयू का कुल बकाया दीर्घावधि ऋण 31 मार्च 2019 तक ₹1,98,585 करोड़ के कुल बकाया दीर्घावधि ऋण के प्रति 31 मार्च 2020 तक ₹2,68,126 करोड़ था। 2019-20 के दौरान, दीर्घावधि ऋणों में ₹69,541 करोड़ की वृद्धि हुई थी, जो मुख्य रूप से दो सार्वजनिक उपक्रम (डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया- ₹7,154 करोड़ और भारतीय रेलवे वित्त निगम- ₹59,725 करोड़) द्वारा वित्तीय संस्थानों से वित्त जुटाने के कारण था।

2.6.3 इक्विटी निवेश का बाजार पूंजीकरण

बाजार पूंजीकरण सार्वजनिक रूप से कारोबार करने वाली कंपनी के बकाया शेयरों का बाजार मूल्य है। यह उन कंपनियों के शेयरों के बाजार मूल्य का प्रतिनिधित्व करता है जिनके शेयर स्टॉक एक्सचेंजों में सूचीबद्ध हैं। 31 मार्च 2020 तक, निम्नलिखित पांच रेलवे पीएसयू के शेयर भारत के विभिन्न स्टॉक एक्सचेंजों में सूचीबद्ध थे।

- कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (मई 1997 से सूचीबद्ध)
- राइट्स लिमिटेड (जुलाई 2018 में सूचीबद्ध)
- इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (सितंबर 2018 में सूचीबद्ध)
- रेल विकास निगम लिमिटेड (अप्रैल 2019 में सूचीबद्ध)
- इंडियन रेलवे क्रेटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड (अक्टूबर 2019 में सूचीबद्ध)।

31 मार्च 2020 तक इन रेलवे पीएसयू के शेयरों के बाजार पूंजीकरण का कुल मूल्य ₹48,337 करोड़ था। रेलवे पीएसयू की इक्विटी के बाजार पूंजीकरण की स्थिति तालिका 2.4 में दी गई है:

तालिका 2.4: 31 मार्च 2020 तक रेलवे पीएसयू की इक्विटी का बाजार पूंजीकरण		
रेलवे पीएसयू	बाजार मूल्य (₹/शेयर)	बाजार पूंजीकरण (₹ करोड़ में)
कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	331	20,195
इंडियन रेलवे क्रेटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	982	15,718
राइट्स लिमिटेड	246	6,149
इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	381	3,585
रेल विकास निगम लिमिटेड	13	2,690

2.7 निवेश पर प्रतिफल

2.7.1 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों द्वारा अर्जित लाभ

रेलवे पीएसयू ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 तक लाभ में लगातार वृद्धि दर्ज की (अनुलग्नक-4) जैसा कि तालिका 2.5 से देखा जा सकता है।

तालिका 2.5: विगत तीन वर्षों के लिए लाभ और हानि			
रेलवे पीएसयू का प्रकार	लाभ / हानि (₹ करोड़ में)		
	2017-18	2018-19	2019-20
प्रमुख रेलवे कंपनियां	4,681	5,710	6,375
सहायक कंपनियां	25	2	11
एसपीवी	274	351	75
संयुक्त उद्यम	19	80	75
कुल	4,999	6,143	6,536

स्रोत: रेलवे पीएसयू के वित्तीय विवरणों से संकलित

विगत तीन वर्षों के दौरान रेलवे पीएसयू का कुल लाभ वर्ष 2019-20 के दौरान ₹4,999 करोड़ (2017-18) से बढ़कर ₹6,536 करोड़ (2019-20) हो गया था। रेलवे के 16 प्रमुख पीएसयू में से तीन रेलवे पीएसयू (डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड- ₹91 करोड़, कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन - ₹237 करोड़ और भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड- ₹1 करोड़) में 2019-20 के दौरान हानि हुई थी, 12 रेलवे पीएसयू ने लाभ अर्जित किया था और एक रेलवे पीएसयू (वैगन इंडिया लिमिटेड) का परिसमापन चल रहा था।

बर्न स्टैंडर्ड कॉर्पोरेशन लिमिटेड²⁶ को बंद करने की कार्रवाई पहले ही शुरू की जा चुकी है। भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड भी बंद होने की प्रक्रिया में है।

12 सहायक कंपनियों में से 3 सहायक कंपनियां वर्ष 2019-20 के दौरान और पांच संयुक्त उद्यम में से एक संयुक्त उद्यम को हानि हुई थी। सात एसपीवी में से दो एसपीवी को 2019-20 के दौरान हानि हुई थी। एसपीवी और सहायक कंपनियों की लाभप्रदता में पिछले तीन वर्षों में उतार-चढ़ाव की प्रवृत्ति देखी गयी। एसपीवी का कुल लाभ 2018-19 में ₹351 करोड़ से घटकर 2019-20 के दौरान ₹75 करोड़ हो गया था। सहायक कंपनियों ने 2017-18 में ₹25 करोड़ का लाभ दर्ज किया था जो 2018-19 में घटकर ₹2 करोड़ रह गया। लेकिन सहायक कंपनियों ने 2019-20 के दौरान ₹11 करोड़ का समग्र लाभ दर्ज करके अपने प्रदर्शन में सुधार किया।

2019-20 में हानि में चल रहे रेलवे पीएसयू की एक सूची को नीचे दर्शाया गया है:

रेलवे पीएसयू का प्रकार	हानि में चल रहे रेलवे पीएसयू
प्रमुख रेलवे पीएसयू	1. डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया 2. कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन 3. भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड
सहायक कंपनियां	4. फ्रेश एंड हैल्दी इंटरप्राइजेस 5. इस्कॉन पीबी टोलवे लिमिटेड 6. इस्कॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड
एसपीवी	7. भरूच दाहेज रेल कंपनी लिमिटेड 8. कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड
संयुक्त उद्यम	9. महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट लिमिटेड

2.7.2 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की गतिविधि वार लाभप्रदता

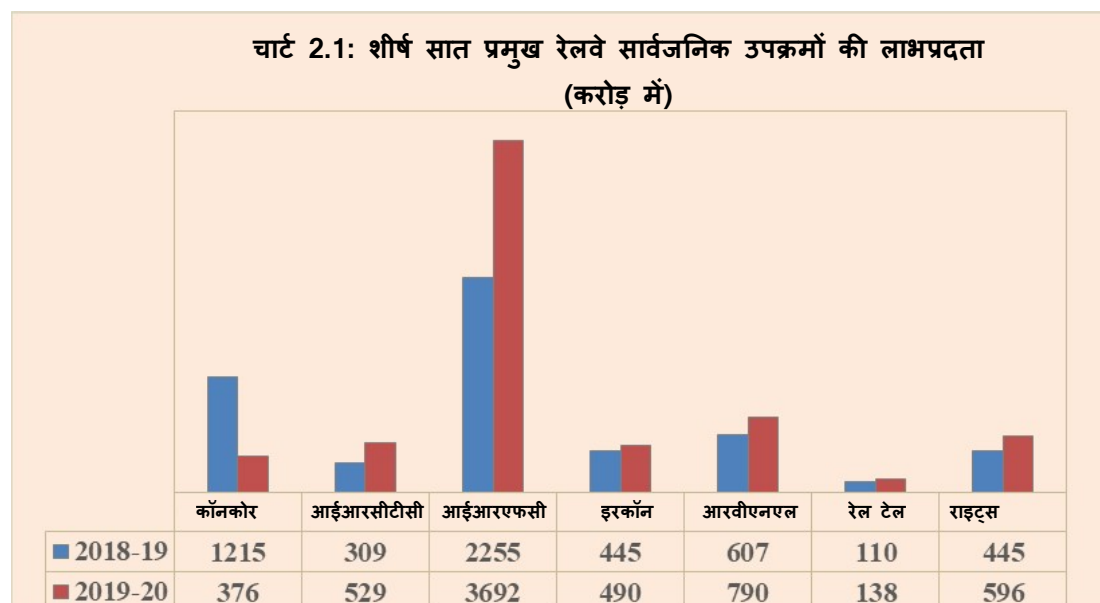
रेलवे पीएसयू द्वारा की गई गतिविधियों के अनुसार उनके परिचालन परिणाम तालिका 2.6 में संक्षेप में प्रस्तुत हैं:

तालिका 2.6: रेलवे पीएसयू की गतिविधि-वार लाभप्रदता			
रेलवे पीएसयू की गतिविधियों के प्रकार	लाभ / हानि (₹ करोड़ में)		
	2017-18	2018-19	2019-20
वित्तपोषण	2,007	2,255	3,692
निर्माण	1,331	1,576	1,093
परामर्श	337	445	597
खानपान, पर्यटन और आतिथ्य	219	309	529
रसद	1,022	1,191	384
संचार और नेटवर्क	158	112	141
अन्य	32	47	39
वैगन निर्माण	-107	208	61
कुल	4,999	6,143	6,536

उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि पिछले तीन वर्षों में वित्तपोषण, परामर्श और खानपान, पर्यटन और आतिथ्य गतिविधियों में लाभप्रदता में सतत वृद्धि हुई थी। हालांकि, निर्माण, रसद तथा संचार और नेटवर्क

²⁶ कैबिनेट निर्णय (भारत सरकार) दिनांक 4/4/2018 के द्वारा कंपनी को बंद करने का आदेश दिया गया था। भारत सरकार ने मई 2018 में ₹417.10 करोड़ की राशि का एकमुश्त वित्तीय अनुदान प्रदान किया था।

गतिविधियों में लाभप्रदता में कमी आई थी। वर्ष 2017-18 में हानि में चल रही वैगन निर्माण गतिविधियों में वर्ष 2018-19 और वर्ष 2019-20 के दौरान लाभ दर्ज किया था। शीर्ष सात रेलवे पीएसयू की लाभप्रदता की प्रवृत्ति चार्ट 2.1 में दी गई है।



स्रोत: रेलवे पीएसयू के वित्तीय विवरणों से संकलित

2.7.3 लाभांश का भुगतान

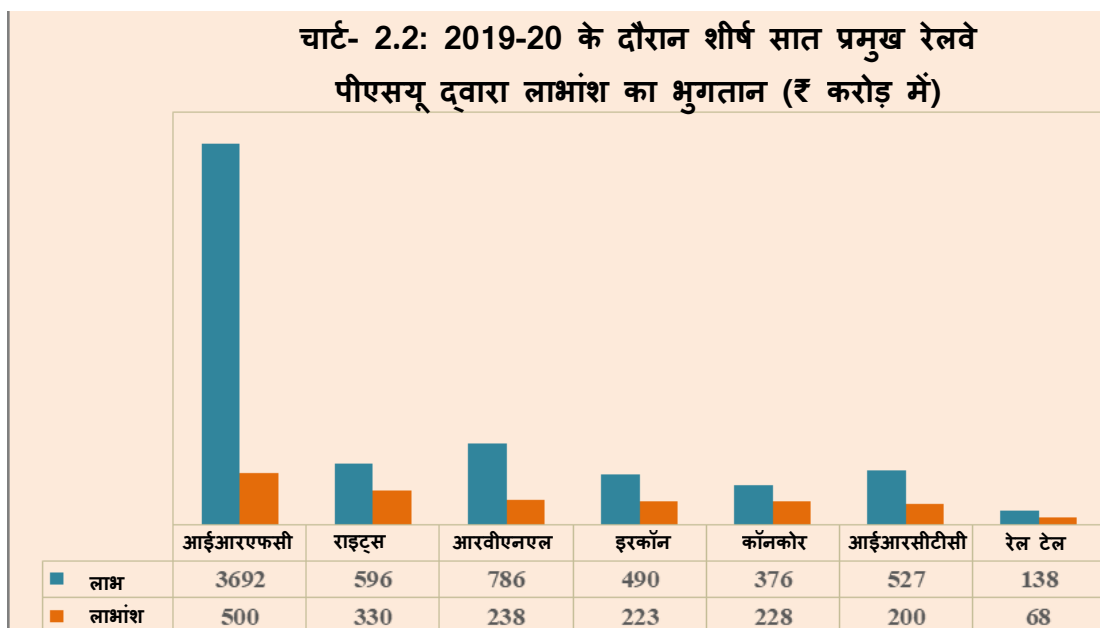
वर्ष 2019-20 के दौरान, रेलवे पीएसयू द्वारा घोषित लाभांश की स्थिति तालिका 2.7 में संक्षेप में दी गई है। तालिका से यह देखा गया है कि 30 लाभ अर्जित करने वाले रेलवे पीएसयू, जिन्होंने ₹6,979 करोड़ का लाभ अर्जित किया था, में से केवल 11²⁷ रेलवे पीएसयू ने वर्ष 2019-20 के दौरान ₹1,856 करोड़ का लाभांश घोषित किया था।

तालिका 2.7: 2019-20 के दौरान अर्जित लाभ और घोषित लाभांश			
(₹ करोड़ में)			
रेलवे पीएसयू का प्रकार	रेलवे पीएसयू की संख्या	लाभ (केवल लाभ कमाने वाले रेलवे पीएसयू)	घोषित लाभांश (लाभांश की घोषणा करने वाले रेलवे पीएसयू)
प्रमुख रेलवे कंपनियां	16	6,704 (12)	1,787 (7)
सहायक कंपनियां	12	65 (9)	34 (2)
एसपीवी	7	135 (5)	35 (2)
संयुक्त उद्यम	5	75 (4)	0 (0)
कुल	40	6,979 (30)	1,856 (11)

स्रोत: रेलवे पीएसयू के वित्तीय विवरणों से संकलित

²⁷ कॉनकोर, आईआरसीटीसी, इरकॉन इंटरनेशनल, आईआरएफसी, राइट्स लिमिटेड, आरवीएनएल, रेलटेल कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया, कॉनकोर एयर, रेल एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड, कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड और पिपावाव रेलवे कॉरपोरेशन लिमिटेड

वर्ष 2019-20 में विभिन्न रेलवे पीएसयू द्वारा देय और प्रदत्त लाभांश का ब्यौरा अनुलग्नक-5 में दिया गया है। निवेश और सार्वजनिक परिसंपत्ति प्रबंधन विभाग (डीआईपीएम) ने निर्देश दिया²⁸ (मई 2006) कि प्रत्येक केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम को मौजूदा कानूनी प्रावधानों के तहत अनुमत अधिकतम लाभांश के अधीन कर के बाद लाभ का 30 प्रतिशत या निवल मूल्य का 5 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, न्यूनतम वार्षिक लाभांश का भुगतान करना चाहिए। यह पाया गया था कि 40 रेलवे पीएसयू में से 30 रेलवे पीएसयू ने वर्ष 2019-20 के दौरान कर के बाद लाभ अर्जित किया था। हालांकि, 11 रेलवे पीएसयू ने वर्ष के दौरान ₹1,856 करोड़²⁹ का लाभांश घोषित किया है। शीर्ष सात रेलवे पीएसयू द्वारा अर्जित लाभ और प्रदत्त लाभांश को चार्ट 2.2 में दिया गया है।



2.7.4 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की इक्विटी पर प्रतिफल

इक्विटी पर प्रतिफल (आरओई)³⁰ कंपनियों के वित्तीय प्रदर्शन का एक पैमाना है जिसकी गणना शेयरधारकों की इक्विटी द्वारा निवल आय को विभाजित करके की जाती है। वर्ष 2019-20 के दौरान, रेलवे पीएसयू के आरओई को तालिका 2.8 में दर्शाया गया है:

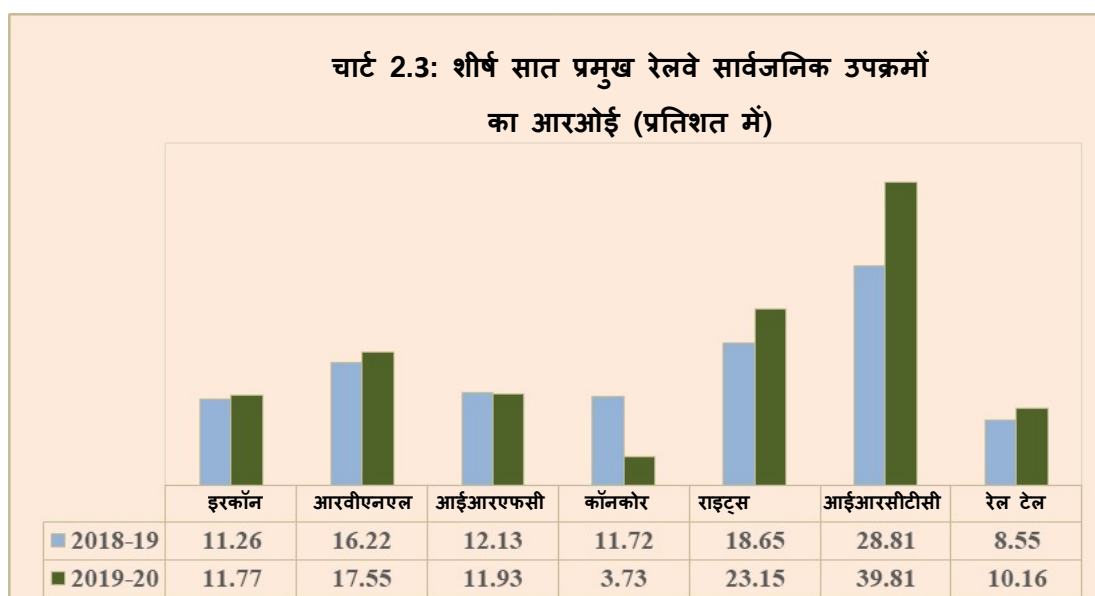
तालिका 2.8: रेलवे पीएसयू की इक्विटी पर प्रतिफल (प्रतिशत में)			
रेलवे पीएसयू का प्रकार	2017-18	2018-19	2019-20
प्रमुख रेलवे कंपनियां	9.60	10.04	8.73
सहायक कंपनियां	2.81	0.18	0.87
एसपीवी	6.71	7.24	1.66
संयुक्त उद्यम	2.46	2.44	0.94
सभी 40 रेलवे पीएसयू	9.17	9.31	7.53

²⁸ पत्र संख्या 512/2016 दिनांक 27.05.2016

²⁹ कुछ कंपनियों में लेखा पुस्तकों में संचित हानि के कारण, किसी लाभांश का भुगतान नहीं किया गया था

³⁰ इक्विटी पर प्रतिफल = (कर के बाद निवल लाभ और वरीयता लाभांश/इक्विटी) * 100 जहां इक्विटी = प्रदत्त पूंजी + मुफ्त भंडार - संचित हानि - आस्थगित राजस्व व्यय

यह देखा जा सकता है कि रेलवे पीएसयू का आरओई वर्ष 2017-18 में 9.17 प्रतिशत से निरंतर घटकर वर्ष 2019-20 में 7.53 प्रतिशत हो गया था, हालांकि वर्ष 2018-19 के दौरान, आरओई में मामूली वृद्धि हुई थी। यह कमी काफी हद तक प्रमुख रेलवे पीएसयू के आरओई में कमी के कारण हुई थी, जिनके आरओई में वर्ष 2017-18 के दौरान 9.60 प्रतिशत से वर्ष 2019-20 के दौरान 8.73 प्रतिशत तक कमी दर्ज की गई थी। शीर्ष सात रेलवे पीएसयू का आरओई चार्ट 2.3 में दिया गया है। यह पता चला कि इन सात पीएसयू में वर्ष 2019-20 के दौरान आईआरसीटीसी का आरओई सर्वाधिक 39.81 प्रतिशत है और इसके बाद राइट्स लिमिटेड (23.15 प्रतिशत) और आरवीएनएल (17.55 प्रतिशत) है। जबकी पिछले वर्ष की तुलना में सात में से पांच रेलवे पीएसयू की आरओई में वृद्धि हुई थी, जबकि दो रेलवे पीएसयू जैसे आईआरएफसी और कॉनकोर के प्रदर्शन में कमी आई थी।



रेलवे पीएसयू की गतिविधिवार आरओई तालिका 2.9 में दी गई थी:

तालिका 2.9: गतिविधि वार इक्विटी पर प्रतिफल			
गतिविधि का नाम	2017-18	2018-19	2019-20
खानपान, पर्यटन और आतिथ्य	23.22	28.81	39.81
परामर्श	15.37	18.65	23.15
वैगन निर्माण	-46.18	47.22	13.14
वित्तपोषण	14.80	12.13	11.93
अन्य	20.21	22.58	14.42
संचार और नेटवर्क	12.49	8.59	10.23
रसद	10.54	11.16	3.69
निर्माण	4.95	5.03	2.78

स्रोत: रेलवे पीएसयू के वित्तीय विवरणों से संकलित

रेलवे पीएसयू के आरओई के गतिविधि-वार विश्लेषण (अनुलग्नक 6) से पता चलता है कि केवल परामर्श तथा खानपान और पर्यटन गतिविधियों में आरओई की वृद्धि हुई है। परामर्श के संबंध में आरओई 2017-18 में 15.37 प्रतिशत से बढ़कर 23.15 प्रतिशत (2019-20) हो गया था जबकि खानपान और पर्यटन गतिविधियों के संबंध में आरओई वर्ष 2017-18 में 23.22 प्रतिशत से बढ़कर वर्ष 2019-20 में 39.81 प्रतिशत हो गया था। अन्य सभी गतिविधियों के संबंध में, आरओई पिछले तीन वर्षों के दौरान कम हो गया था।

2.8 रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की शेयर पूंजी और निवल सम्पत्ति

31 मार्च 2020 तक रेलवे पीएसयू की शेयर पूंजी और निवल सम्पत्ति (अनुलग्नक-7) को तालिका 2.10 में दिया गया है।

तालिका: 2.10: रेलवे पीएसयू की शेयर पूंजी और निवल सम्पत्ति			
रेलवे पीएसयू का प्रकार	कंपनियों की संख्या	शेयर पूंजी (₹ करोड़ में)	निवल सम्पत्ति (₹ करोड़ में)
प्रमुख रेलवे कंपनियां	16	36,327	73,042
सहायक कंपनियां	12	1,185	1,219
एसपीवी	7	3,001	4,532
संयुक्त उद्यम	5	7,798	7,953
कुल	40	48,311	86,746

स्रोत: रेलवे सार्वजनिक उपक्रमों के वित्तीय विवरणों से संकलित

रेलवे सार्वजनिक उपक्रमों के निवल धन और इक्विटी के विवरण (अनुलग्नक-7) से यह देखा जा सकता है कि मार्च 2020 तक भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड की इक्विटी पूरी तरह से समाप्त हो गई थी। इस कंपनी को बंद करने की प्रक्रिया पहले ही शुरू की जा चुकी थी। एक अन्य कंपनी बर्न स्टैंडर्ड कॉर्पोरेशन लिमिटेड को बंद करने की प्रक्रिया भी शुरू कर दी गई थी। वैगन इंडिया लिमिटेड पहले से ही एक निष्क्रिय रेलवे पीएसयू है।

रेल मंत्रालय को रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों के वित्तीय निष्पादन पर प्रारूप अध्याय जारी किया गया था। रेल मंत्रालय द्वारा पुष्टि किए गए तथ्यों और आंकड़ों (जून 2021) को अध्याय में शामिल किया गया है।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार

- विगत तीन वर्षों के दौरान रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की समग्र लाभप्रदता और निवल संपत्ति में वृद्धि हुई थी, यद्यपि कुछ रेलवे सार्वजनिक उपक्रमों को हानि उठानी पड़ी थी और तीन रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम गैर कार्यरत थे।

2.9 सिफारिशें

रेल मंत्रालय विचार कर सकता है -

- गैर-कार्यरत रेलवे सार्वजनिक उपक्रमों की समापन प्रक्रिया में तेजी लाना।
- हानि में चल रहे रेलवे पीएसयूओं के कामकाज की समीक्षा करना।

अध्याय 3 भारतीय रेलवे में एकीकृत पे रोल और लेखा प्रणाली के कार्यान्वयन पर समीक्षा

3.1 प्रस्तावना

2000 में, भारतीय रेल (आईआर) ने दो अनुप्रयोगों, पे रोल और स्वतंत्र मॉड्यूल (प्राइम) और उन्नत वित्तीय और रेलवे व्यय प्रबंधन प्रणाली (एएफआरइएस) को विकसित और कार्यान्वित किया। प्राइम सभी रेलवे कर्मचारियों के भुगतान, वसूली, अवकाश खाता, भविष्य निधि, पेंशन और अन्य गतिविधियों का निपटान करता है और कॉमन डेटाबेस और सूचना के आदान-प्रदान के लिये यह एएफआरइएस के साथ भी जुड़ा है। एएफआरइएस ने वित्तीय प्रबंधन क्षेत्रों जैसे बिल पारित करने, बुक कीपिंग, लागत, ईंधन, परिसंपत्ति, निरीक्षण, बजट और वित्त, नकद और वेतन आदि को शामिल किया। ये प्रणालियां मुख्यालय, मंडलों और कार्यशालाओं में स्वतंत्र रूप से चल रही थीं। इन अनुप्रयोगों को री-इंजीनियर किया गया और "एकीकृत पे रोल और लेखा प्रणाली" (आईपीएस) नाम दिया गया।

आईपीएस को रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (क्रिस) द्वारा एकल अनुप्रयोग और एकल डेटाबेस के साथ केंद्रीकृत अर्किटेक्चर का उपयोग करके वेब-आधारित अनुप्रयोग के रूप में विकसित किया गया था। यह वेतन, भत्तों, ऋणों आदि के तैयार करने, प्रसंस्करण, बिल पारित करने और लेखांकन में सक्षम है। इसमें चालू लेखा और विनियोजन लेखा और अन्य वित्तीय विवरणों को तैयार करने के अलावा बजटीय नियंत्रण रखने का प्रावधान है। भारतीय रेल में संचालित क्रू मैनेजमेंट सिस्टम (सीएमएस), एकीकृत सामग्री प्रबंधन प्रणाली (आईएमएमएस), भारतीय रेलवे ई-अधिप्राप्ति प्रणाली (आइआरइपीएस) आदि अन्य विरासत आईटी अनुप्रयोगों के साथ आईपीएस को एकीकृत करने की योजना थी।

वित्तीय और राजकोषीय अनुशासन लाने के अलावा अद्यतन वित्तीय लेनदेन डेटा की प्राप्ति के लिए आईपीएस को कार्यान्वित किया गया था। आईपीएस, डेटा की विश्वसनीयता, पूर्णता और निरंतरता; निर्णय लेने के लिए कई प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमआईएस) रिपोर्ट तैयार करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है।

आईपीएस को चरणों में विकसित और लागू किया गया था। प्रारंभ में, इसे 2008 में पूरे में विकसित और लागू किया गया था। पूरे के बाद 2011-15 के दौरान चार जोनल रेलवे³¹ (क्षेत्रीय रेलों) में इसके अनुप्रयोग को लागू किया गया था। इसके बाद, इसे शेष 11 क्षेत्रीय रेलों में 2016 में शुरू किया गया। आईपीएस के कार्यान्वयन के लिए, क्रिस ने 31 मार्च 2020 तक ₹45.31 करोड़ का व्यय किया है। आईपीएस में 20 मॉड्यूल और 64 उप-मॉड्यूल शामिल हैं। मॉड्यूल के अंतरसंबंध को दर्शाने वाले प्रक्रिया प्रवाह को **परिशिष्ट-ए** में दिखाया गया है।

3.2 पृष्ठभूमि

आईपीएस का कार्यान्वयन आंशिक था। आईपीएस के कई मॉड्यूल/उप-मॉड्यूल पूरी तरह से लागू नहीं किए गए थे। वांछित परिणाम प्राप्त करने के लिए आईपीएस में डेटा सत्यापन, अनुप्रयोग स्तर पर नियंत्रण और आईआर की संहिताओं और नियम पुस्तिकाओं के आवश्यक नियमों एवं प्रावधानों की उपलब्धता में कमियां पाई गईं। प्रधान वित्तीय सलाहकारों (पीएफए) की एक समिति ने आंतरिक जांच तंत्र को मजबूत बनाने के लिए 20 उपायों

³¹ उरे, उपरे, उपरे और पूरे

की सिफारिश की थी (परिशिष्ट ई में महत्वपूर्ण सिफारिशें दिखाई गई हैं)। रेलवे बोर्ड (रेलवे बोर्ड) ने सभी क्षेत्रीय रेलों के पीएफ को सिफारिशों की जांच करने और उन्हें लागू करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने के निर्देश³² दिए (अगस्त 2018)। कुछ सिफारिशें, जैसे ओटीपी की वैधता की अवधि, आईपीएस में उच्च और अवकाश मॉड्यूलों की सक्रियता, मास्टर डेटा को सेनिटाईज करने आदि का कुछ क्षेत्रीय रेलों में अनुपालन नहीं किया गया था।

पूसीरे के लेखा विभाग में ₹4.33 करोड़ की धोखाधड़ी की सूचना रेलवे बोर्ड को दी गई थी। संबंधित स्टाफ द्वारा आईपीएस तक बरौ बाधा के पहुंच के कारण यह धोखाधड़ी हुई। इसके अलावा, लेखा विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता में यथा निर्धारित अपेक्षित जांच और अन्य प्रवाधानों का अनुसरण नहीं किया गया था। दमरे में एक अन्य मामले में ₹2.20 करोड़ की धोखाधड़ी का पता चला, जहां एक लेखा सहायक द्वारा 27 फर्जी फार्मा बिल पारित किए गए थे।

इस पृष्ठभूमि में, यह लेखापरीक्षा आईपीएस के कार्यान्वयन और प्रबंधन की स्थिति का आकलन करने के लिए की गई थी। वांछित परिणाम प्राप्त करने में आईपीएस की पर्याप्तता के प्रति उचित आश्वासन प्राप्त करने का प्रयास लेखापरीक्षा में किया गया था। लेखापरीक्षा ने आईपीएस में शामिल/प्रयुक्त विभिन्न व्यावसायिक कारोबार प्रक्रिया नियमों का पालन करने में आईपीएस की दक्षता और प्रभावशीलता पर भी ध्यान केंद्रित किया। सिस्टम द्वारा संसाधित और उत्पादित डेटा की विश्वसनीयता का आकलन करने के लिए कंप्यूटर आधारित लेखापरीक्षा तकनीकी जैसे IDEA और MS EXCEL का उपयोग करते हुये विश्लेषणात्मक समीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा के दायरे क्षेत्र में आईपीएस में डेटा (31 मार्च 2020 तक अद्यतन किए गए) की नमूना जांच और डेटा का विश्लेषण शामिल किया गया। बिल इकाइयों (बीयू), व्यय इकाइयों (एसयू), वाउचर, पेंशन मामलों आदि के संबंध में नमूना चयन का विवरण **परिशिष्ट - बी** में दर्शाया गया है।

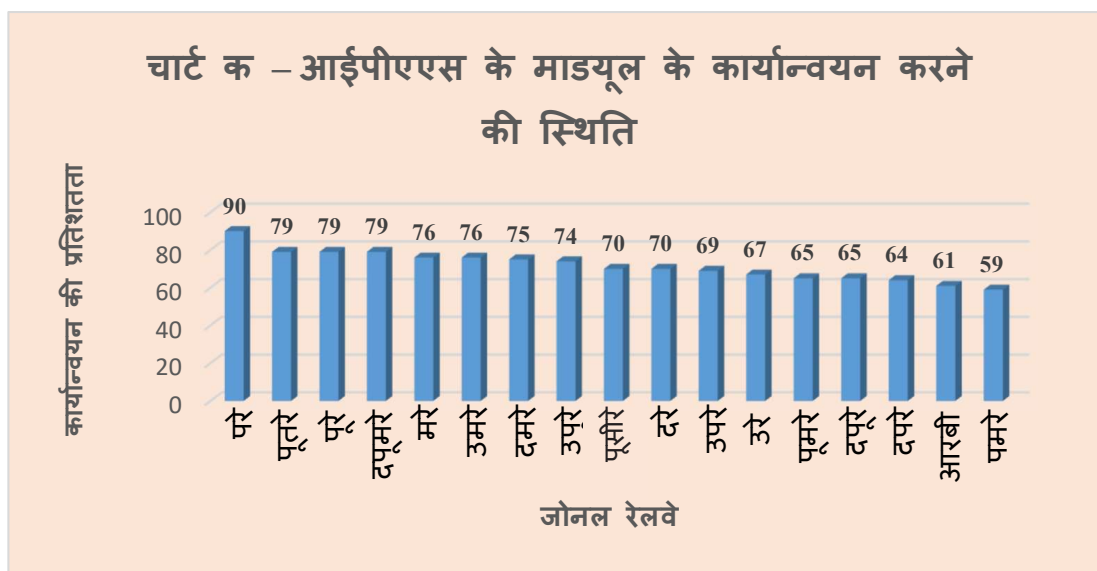
3.3 आईपीएस के कार्यान्वयन की स्थिति

एकीकृत पे रोल एवं लेखा प्रणाली (आईपीएस) का उद्देश्य सभी क्षेत्रीय रेलों में कार्मिकों और वित्तीय सूचना के संग्रहण, प्रसंस्करण, भंडारण, लेखांकन में एकरूपता लाना था। कार्यात्मकता के आधार पर, आईपीएस के विभिन्न मॉड्यूल मूल रूप से दो कार्य करते हैं - पेरोल और लेखा। पेरोल सम्बंधी कार्य जैसे पे रोल, संवर्ग, बिजली, क्वार्टर, ऋण और अग्रिम आदि मॉड्यूलों के माध्यम से किए जाते हैं। लेखा कार्य बुक्स, बजट, पेंशन, उच्चत, भंडार लेखा आदि मॉड्यूलों के माध्यम से किए जाते हैं।

विभिन्न उप-मॉड्यूलों का सफल कार्यान्वयन उनके मुख्य मॉड्यूल के दक्ष कार्यचालन कुशल कार्यप्रणाली के लिए सर्वोपरि महत्व का है। मुख्य मॉड्यूलों का कार्यचालन भी एक दूसरे से जुड़े हुये हैं। एक मॉड्यूल के कार्यान्वयन की सीमा इन मॉड्यूलों के बीच डेटा के निर्बाध प्रवाह के अभाव के कारण दूसरे के परिणाम को प्रभावित करती है। मॉड्यूल की प्रभावकारिता मुख्य रूप से विरासत प्रणालियों से डेटा की पूर्ण और सही पोर्टिंग, आईपीएस में उचित सत्यापन जांच और इन-बिल्ट कारोबारी प्रक्रिया नियमों पर निर्भर करती है। विभिन्न मॉड्यूल और उनके उप-मॉड्यूल **परिशिष्ट - सी** में दिखाए गए हैं।

³² आरबीए सं. 92/2018 पत्र संख्या 2018/एसी II (सीसी)/आईपीएस/37/9 दिनांक 27.8.2018

क्षेत्रीय रेलों में 31 मार्च 2020 तक लेखांकन इकाइयों की संख्या एवं क्रियान्वित मॉड्यूलों की संख्या के गुणक तथा क्षेत्रीय रेलों की कुल संख्या और कुल मॉड्यूलों की संख्या का अनुपात नीचे चार्ट-ए में दिखाया गया है:



लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय रेलों की 173 लेखांकन इकाइयों (एयू) में आईपीएस के विभिन्न मॉड्यूलों और उप-मॉड्यूलों के कार्यान्वयन की नमूना जांच की। इसमें पता चला कि क्षेत्रीय रेलों के कई एयू में क्वार्टर, बिजली, प्रोत्साहन और यातायात जैसे मॉड्यूल लागू नहीं किए गए थे। इसी प्रकार, संस्वीकृति पुस्तिका, अवकाश एवं चालू भत्ते उप-मॉड्यूल आदि को भी कुछ क्षेत्रीय रेलों में लागू नहीं किया गया था जैसा कि **परिशिष्ट ई** और **अनुलग्नक-8** में दिखाया गया है।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने बताया (जून 2021) कि सभी मॉड्यूल के कार्यान्वयन की निगरानी की जा रही थी। मंत्रालय ने यह भी बताया कि संवर्ग और अवकाश उप-मॉड्यूल एक अलग अनुप्रयोग "मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली" (एचआरएमएस) के माध्यम से लागू किये जा रहे थे। मंत्रालय ने वर्तमान आईपीएस अनुप्रयोग में उपलब्ध संवर्ग और अवकाश उप-मॉड्यूल को लागू करने के बजाय उसी डाटाबेस का उपयोग करके अलग एचआरएमएस को शुरू करने के कारणों का उल्लेख नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप आईपीएस के लिए उन मॉड्यूलों को विकसित करने में व्यर्थ व्यय के अलावा कार्यों की पुनरावृत्ति हुई। मंत्रालय की अभ्युक्ति में, क्वार्टर, बिजली और यातायात जैसे अन्य मॉड्यूल के धीमे क्रियान्वयन पर भी उल्लेख नहीं किया गया था। अतः मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

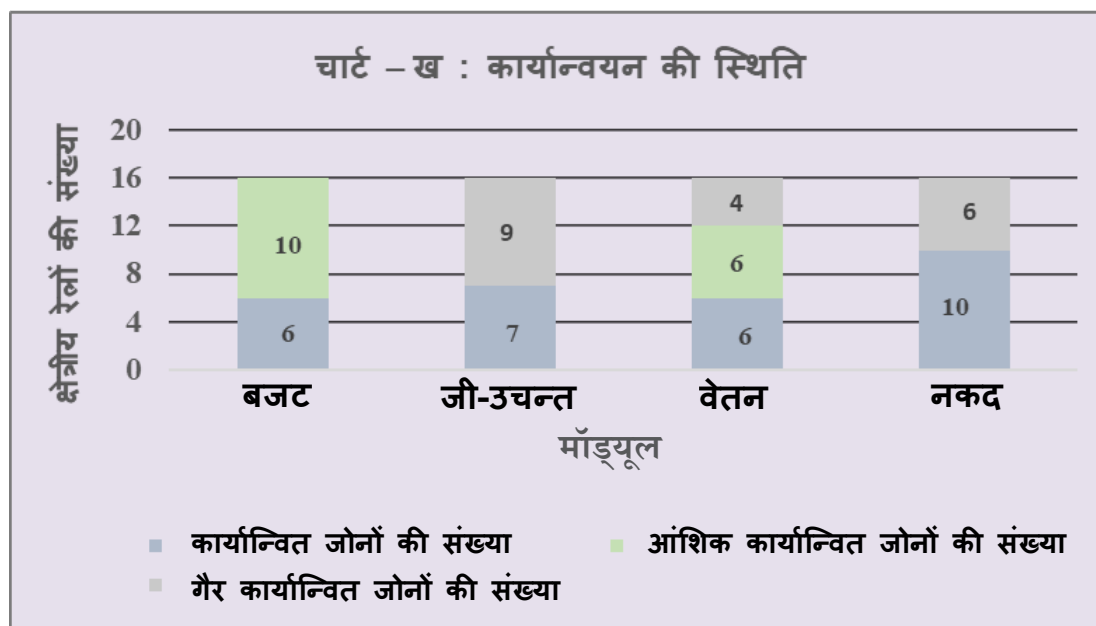
रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे में एकीकृत पेट्रोल और लेखा प्रणाली से संबंधित पहलुओं की समीक्षा की गई थी। आंकड़ों के विश्लेषण से प्राप्त लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर आगामी पैराग्राफ में चर्चा की गयी है।

3.4 आईपीएस के मॉड्यूलों का आंशिक कार्यान्वयन

आईपीएस के कार्यान्वयन का एक उद्देश्य अंतर-संबंधित मॉड्यूल और उप-मॉड्यूल के बीच डेटा के निर्बाध प्रवाह के माध्यम से प्रक्रियाओं को स्वचालित करना था। कुछ मॉड्यूल, जैसे क्वार्टर और बिजली, जी-उंचंत, ऋण, यातायात आदि के आंशिक कार्यान्वयन के कारण भारतीय रेलवे स्वचालन के वांछित उद्देश्य को प्राप्त करने

में विफल रहा। अब तक लागू किए गए मॉड्यूल भी ठीक से एकीकृत नहीं थे और प्रणाली के विकास के उद्देश्य को कमजोर कर रहे थे।

मॉड्यूल के कार्यान्वयन की स्थिति की समीक्षा से पता चला कि किसी भी क्षेत्रीय रेल में क्वार्टर, बिजली और यातायात मॉड्यूल पूरी तरह से लागू नहीं किए गए थे। कुछ अन्य मॉड्यूलों के कार्यान्वयन की स्थिति नीचे चार्ट-बी में दिखाई गई है:



3.4.1 आंशिक कार्यान्वयन का प्रभाव

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मॉड्यूल के आंशिक कार्यान्वयन और अन्य मॉड्यूल के साथ सम्बंध न होने के कारण वांछित आउटपुट प्रसंस्करण के लिए डेटा की मैनुअल फीडिंग जारी है। इसके परिणामस्वरूप सिस्टम द्वारा तैयार की गयी रिपोर्टों में कमियां³³ रही और कर्मचारियों को अनियमित भुगतान किया गया, जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
क्वार्टर, बिजली और ऋण मॉड्यूल		
i. छह क्षेत्रीय रेलों में ₹11.01 करोड़ ³⁴ की लाइसेंस फीस की कम वसूली/अनियमित वसूली।	रेल मंत्रालय ने कहा कि अवकाश, ऋण, क्वार्टर और बिजली मॉड्यूल एचआरएमएस में विकसित किए जा रहे हैं जो आईपीएस के साथ डेटा साझा करेंगे।	रेल मंत्रालय ने अलग एचआरएमएस को शुरू करने के कारणों का उल्लेख नहीं किया जबकि ये मॉड्यूल मौजूदा आईपीएस अनुप्रयोग में पहले से ही उपलब्ध थे।
ii. जिन कर्मचारियों को क्वार्टर आवंटित किए गए थे, उन्हें एचआरए के लिए ₹4.50 लाख ³⁵ का अतिरिक्त भुगतान।		
iii. मूलधन और ब्याज की वसूली की गणना मैनुअल रूप से की जा रही थी।		

³³ परिशिष्ट-ई में दर्शाया गया विवरण।

³⁴ पूमरे- ₹ 11.87 लाख, उपरे- ₹ 3.49 लाख, उपरे- ₹ 2.43 करोड, उमरे- ₹ 5.83 करोड, दमरे- ₹ 2.44 करोड तथा पमरे- ₹ 16.38 लाख।

³⁵ मरे- ₹ 0.97 लाख तथा उरे- ₹ 3.53 लाख

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
बजट मॉड्यूल		
मॉड्यूल द्वारा तैयार की गयी रिपोर्टों में कमियां थीं जैसे बजट नियंत्रण विवरण में बजट अनुपात के लिए 'शून्य' राशि, विवरण में बजट प्रावधान और किए गए वास्तविक व्यय के बीच सही अन्तर को नहीं दर्शाया गया। वास्तविक व्यय के आंकड़ों को अंतर के रूप में दर्शाया जा रहा है। बजट नियंत्रण विवरण राजस्व रिपोर्ट के तहत दर्शाया गया वास्तविक व्यय राजस्व आवंटन रजिस्टर (आरएआर) रिपोर्ट में संबंधित आंकड़ों के साथ मेल नहीं खाता था। इसके परिणामस्वरूप बजट निगरानी के लिए अन्य अनुप्रयोगों/मैनुअल अभिलेखों पर निर्भरता रही है।	रेल मंत्रालय ने कहा कि आईपीएस के माध्यम से बजट की निगरानी की जा रही है। रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि आरएआर और बजट नियंत्रण विवरण डेटा आईपीएस तालिकाओं से ही लिया गया था और कोई भिन्नता नहीं पायी गयी थी।	हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि बजट मॉड्यूल बिल पारित करने से संबद्ध नहीं था। बिलों को पारित करने के लिए निधियों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए आठ क्षेत्रीय रेलों ³⁶ में बजट उपलब्धता का पता लगाने का कार्य मॉड्यूल में मैनुअल रूप से किया गया था। रेल मंत्रालय का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि अभिलेखों के सत्यापन से आरएआर और बजट नियंत्रण विवरण के बीच असमानता का पता चला।
जी-उचंत मॉड्यूल		
पूरे में, प्रणाली द्वारा तैयार की गयी छमाही समीक्षा रिपोर्ट और सारांश रिपोर्ट के बीच विसंगतियों को देखा गया था। जी-उचंत मॉड्यूल के तहत सारांश रिपोर्ट और उचंत शेष पर छमाही समीक्षा रिपोर्ट अपूर्ण थी और एक दूसरे के विरोधाभासी थी।	रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार किया।	कोई टिप्पणी नहीं।
यातायात मॉड्यूल		
आय के लिए पीआरएस/एफओआईएस/यूटीएस/पीएमएस अनुप्रयोगों के साथ आईपीएस को नहीं जोड़ा गया है। गुड्स शेड व साइडिंगों द्वारा आईपीएस से इतर अन्य अनुप्रयोगों के माध्यम से इलेक्ट्रॉनिक विधि से गुड्स बैलेंस शीट बनाई जा रही है।	यातायात मॉड्यूल को यातायात लेखा प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) मॉड्यूल के एक भाग के रूप में अलग से लागू किया जा रहा है।	रेल मंत्रालय ने आईपीएस में यह मॉड्यूल उपलब्ध होने के बावजूद टीएमएस को लागू करने के कारणों का उल्लेख नहीं किया, इसके परिणामस्वरूप आईपीएस के लिए इस मॉड्यूल को विकसित करने में व्यर्थ व्यय के अतिरिक्त कार्यों की पुनरावृत्ति हुई थी।

³⁶ पूरे, मरे, पूतरे, पूमरे, उमरे, दमरे, दपूमरे तथा दरे

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
वेतन मॉड्यूल		
नकद भुगतान के लिए जोनल मुख्यालयों में मैनुअल रजिस्टर का रखरखाव किया जा रहा है।	रेल मंत्रालय ने बताया कि केंद्रीकृत एकीकृत भुगतान समाधान (सीआईपीएस) के कार्यान्वयन के बाद, वेतन मॉड्यूल अप्रचलित हो गया है।	इस प्रकार आईपीएस में वेतन मॉड्यूल को विकसित करने के लिए किया गया व्यय निष्फल साबित हुआ।
नकद (विविध नकद प्राप्ति) और नकद (स्टेशन) मॉड्यूल		
पूरे में नकद (एमसीआर) मॉड्यूल के डेटा के विश्लेषण के दौरान पायी गयी कमियां जैसे डुप्लीकेट चेक नंबर, गलत अंतिम शेष परिशिष्ट-ई में दिखाई गई हैं।	रेल मंत्रालय ने बताया कि 11 क्षेत्रीय रेलों ने मॉड्यूल लागू किया था।	रेल मंत्रालय के उत्तर में लेखापरीक्षा द्वारा उठाये गए मुद्दों का समाधान नहीं किया गया है।

3.4.1.1 पेट्रोल मॉड्यूल के साथ अवकाश मॉड्यूल को संबद्ध न करना

पेट्रोल मॉड्यूल के साथ अवकाश मॉड्यूल को संबद्ध न करने के कारण, लेखापरीक्षा में अवकाश सह अनुपस्थित विवरण में दिखाई गई अवकाश के बीच असमानता, वेतन वृद्धि अनियमित प्रदान करना और उत्पादकता संबद्ध बोनस का अधिक भुगतान पाया गया था जैसा कि **परिशिष्ट-ई** में दर्शाया गया है।

रेल मंत्रालय ने बताया (जून 2021) कि आईपीएस में अवकाश मॉड्यूल महीने के लिए अनुपस्थित विवरण की प्रविष्टि के माध्यम से वेतन तैयार करने की सुविधा प्रदान करने के लिए उपलब्ध कराया गया था जो वेतन और भत्तों को प्रभावित करता है। मंत्रालय में आगे बताया गया है कि अवकाश की स्वीकृति सहित इसके अद्यतन हेतु पूर्ण अवकाश मॉड्यूल एचआरएमएस का एक हिस्सा होगा।

रेल मंत्रालय का उत्तर मान्य नहीं था। आईपीएस उपयोगकर्ता नियमावली के अनुसार, सॉफ्टवेयर का उद्देश्य पेट्रोल को संसाधित करने, ऋण और अवकाश रिकॉर्ड का रखरखाव करने और विभिन्न बिलों के सृजन आदि के लिए कर्मचारी डेटा को प्राप्त करना था। अवकाश मॉड्यूल के क्रियान्वित न होने/मॉड्यूल में अवकाश का विवरण फीड न करने के कारण, अनियमित वेतन वृद्धि, बोनस/यातायात भत्ते, एचआरएम में अधिक भुगतान आदि के मामलों देखे गए। आईपीएस में अवकाश रिकॉर्ड को एकीकृत करने के बजाय, एचआरएमएस नामक अन्य अनुप्रयोग का सृजन आईपीएस के भावना के अनुरूप नहीं था। इसके अलावा, रेल मंत्रालय का उत्तर सामान्य प्राकृति का था और लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के संदर्भ में नहीं था।

3.4.1.2 भारतीय रेलवे के अन्य आईटी अनुप्रयोगों के साथ आईपीएस का एकीकरण

आईपीएस के अलावा भारतीय रेलवे में क्रू मैनेजमेंट सिस्टम (सीएमएस), भारतीय रेलवे ई-अधिप्राप्ति प्रणाली (आईआरआईपीएस), एकीकृत सामग्री प्रबंधन प्रणाली (आईएमएमएस) आदि जैसे विभिन्न अन्य अनुप्रयोग प्रचलन में हैं। इन अनुप्रयोगों को एक प्रणाली से अन्य प्रणाली में डेटा फीड करने के लिए मानवीय हस्तक्षेप से बचने तथा परिशुद्धता और डेटा के निर्बाध प्रवाह के लिए इन अनुप्रयोगों को आईपीएस के साथ एकीकृत करने की परिकल्पना की गई थी।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि आईपीएस को 13 क्षेत्रीय रेलों³⁷ और 10 क्षेत्रीय रेलों³⁸ में क्रमशः सीएमएस और आईआरआईएस के साथ एकीकृत किया गया था। यह भी पाया गया कि यद्यपि सीएमएस को आईपीएस के साथ सम्बद्ध किया गया था, लेकिन किलोमीटर रेज भत्ते की गणना के लिए डेटा की मैनुअल फीडिंग की जा रही है।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि आईएमएमएस को आईपीएस के साथ पूरी तरह से एकीकृत (सम्बद्ध) नहीं किया गया था। निर्णीत क्षतियों, जमा प्रतिभूति और भंडारों की अस्वीकृति आदि की वसूली, मैनुअल हस्तक्षेप के माध्यम से की जा रही थी।

3.5 आईपीएस में डेटा की गुणवत्ता का प्रबंधन

किसी भी आईटी प्रणाली की दक्षता और प्रभावकारिता डेटा की गुणवत्ता के प्रबंधन में दक्षता पर निर्भर करती है, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ डेटा प्रसंस्करण के लिए अतिरिक्त-मुक्त स्वच्छ और सुसंगत डेटाबेस और अपेक्षित मानदंडों की उपलब्धता शामिल होना चाहिये। प्रभावी उपयोगकर्ता प्रबंधन डेटा विश्वसनीयता अखंडता सुनिश्चित करता है और प्रणाली को विश्वसनीय बनाता है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईपीएस के आउटपुट में विश्वसनीयता का अभाव था। पुराने डेटा की गलत पोर्टिंग, कमजोर सत्यापन नियंत्रण और डेटा प्रसंस्करण को शासित करने वाले प्रासंगिक प्रावधानों के अभाव के कारण मैनुअल हस्तक्षेपों का सहारा लिया गया जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

3.5.1 आईपीएस में लेगेसी (पुराने) डेटा की गलत या आंशिक पोर्टिंग

दिसंबर 2015 में, सीआरआईएस (क्रिस) ने आईपीएस के क्रियान्वयन के लिए दिशानिर्देश जारी किए। दिशानिर्देशों के अनुसार, क्षेत्रीय रेलों को अपनी मौजूदा प्रणाली (एफआरआईएस और पीआरआईएमई) से पुराने डेटा को आईपीएस तालिकाओं में स्थानांतरित करना अपेक्षित था। स्थानांतरित डेटा की शुद्धता की जिम्मेदारी सीआरआईएस और क्षेत्रीय रेलों के पास है। हालांकि, यह देखा गया कि पुराने डेटा को या तो सही ढंग से पोर्ट नहीं किया गया था या आंशिक रूप से आईपीएस में पोर्ट किया गया था। परिणामतः विभिन्न मॉड्यूलों में निम्नलिखित कमियां³⁹ पाई गईं:

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
संवर्ग मॉड्यूल		
1. सिस्टम को चालू करने के पश्चात भी 2,072 कर्मचारियों की नियुक्ति की तिथि नहीं सुधारी गई।	आईपीएस में अन्य फील्ड समाप्ति तिथि है, जिसका उपयोग विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों (जैसे प्रशिक्षु, संविदात्मक, पुनर्तैनात) के लिए किया जा रहा है, जहां कर्मचारी की सेवानिवृत्ति 60 वर्ष से पहले है।	रेल मंत्रालय का उत्तर लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए उद्घरणों से सम्बंधित नहीं था और इसलिए स्वीकार्य नहीं है।
11. 1,15,578 कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति की तिथि 60 वर्ष की आयु पूरी होने से पहले दिखाई गई।		

³⁷ मरे (मुंबई डिवीजन को छोड़कर), पूमरे, पूरे, उमरे, उपूरे (इज्जतनगर में दो डीजल लॉबी को छोड़कर), उसीरे (रंगपारा उत्तर को छोड़कर), उरे (फिरोजपुर डिवीजन को छोड़कर), उपरे, दपूमरे, दपूरे, दरे (केवल दो डिवीजनों में) पमरे और परे

³⁸ मरे, पूरे, उमरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दपूरे, दपरे, दरे, परे और आरबी

³⁹ विवरण परिशिष्ट-ई में दर्शाया गया है।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
भविष्य निधि मॉड्यूल		
आईपीएस डेटा और पीएफ लेजर के बीच शेषों में असमानता थी।	रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया कि ये पुराने मामले हो सकते हैं जो पुराने डेटा और कार्यान्वयन के प्रारंभिक चरण जब बिल प्राइम के पीएफ मॉड्यूल के माध्यम से पारित किए गए थे और ट्रांसफर-इन तथा ट्रांसफर-आउट के दौरान जर्नल वाउचर के लेखांकन में देरी के कारण कर्मचारियों को स्थानांतरित करने के कारण से हो सकते हैं।	कोई टिप्पणी नहीं।
बही मॉड्यूल		
पूंजी और राजस्व लेजर रिपोर्टों में दिखाए गए शेष विश्वसनीय नहीं थे और सटीकता की गारंटी नहीं थी। ब्लॉक लेखा कई क्षेत्रीय रेलों में क्रियाशील नहीं था। मैनुअल रूप से संकलित ब्लॉक लेखाओं एवं सिस्टम द्वारा तैयार वार्षिक रिपोर्टों के बीच अंतर था। परिणामस्वरूप, राजस्व और पूंजी लेजर लेखाओं का उपयोग करके अंतिम चालू लेखा तैयार करने का अभीष्ट उद्देश्य विफल हो गया था।	रेल मंत्रालय की ओर से कोई टिप्पणी नहीं।	कोई टिप्पणी नहीं।
ई-उचंत मॉड्यूल		
<ul style="list-style-type: none"> i. डेबिट शीर्ष रिपोर्ट उप मॉड्यूल किसी भी क्षेत्रीय रेलों में कार्यात्मक नहीं था। ii. ऋण और अग्रिम (एचबीए और पीसी अग्रिम) के संबंध में मासिक लेजर रिपोर्ट से पता चला कि 837 मामलों में ऋणात्मक आदि (प्रारम्भिक) शेष थे। iii. उचंत शेष और आईपीएस रिपोर्ट में वास्तविक आंकड़ों के बीच विसंगतियां थीं। 	रेल मंत्रालय ने कहा कि वार्षिक वित्तीय विवरण आईपीएस के माध्यम से तैयार किया जा रहा है। मंत्रालय ने कहा कि विकास और परीक्षण के लिए लेखापरीक्षा के सुझाव पर विचार किया जायेगा।	कोई टिप्पणी नहीं।

3.5.2 कमजोर डेटा सत्यापन नियंत्रण

आईपीएस में डेटा सत्यापन नियंत्रण पर्याप्त रूप से प्रभावी नहीं था। इससे आईपीएस में डेटा विसंगति और अनियमित लेनदेन हुआ था। आईपीएस के माध्यम से तैयार की गयी रिपोर्टें त्रुटिपूर्ण डेटाबेस के कारण विश्वसनीय नहीं थी। विभिन्न मॉड्यूल के विश्लेषण पर देखी गई कमियों⁴⁰ का उल्लेख नीचे किया गया है:

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
भविष्य निधि मॉड्यूल		
i. नौ क्षेत्रीय रेलों में 1,802 कर्मचारियों का ₹50.21 करोड़ का ऋणात्मक शेष था।	रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया कि 2016-17 और 2017-18 के दौरान पीएफ लेखा के बंद न होने के कारण ऋणात्मक पीएफ शेष था।	रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए उद्धरणों पर विशेष उत्तर नहीं दिया।
ii. 169 कर्मचारी जिनके, ₹8.57 लाख का ऋणात्मक पीएफ शेष था, अप्रैल 2016 के दौरान सेवानिवृत्ति हुए। हालांकि, पीएफ शेष को उनकी सेवानिवृत्ति के बाद भी अग्रणीत किया गया था।	रेल मंत्रालय ने यह भी बताया कि पीएफ मॉड्यूल पीएफ लेजर में उपलब्ध शेष से अधिक के आहरण की अनुमति नहीं देता है।	इन उद्धरणों से स्पष्ट हैं कि मौजूदा सत्यापन नियंत्रण पर्याप्त रूप से प्रभावी नहीं था और उस प्रणाली की विफलता को भी दर्शाता है जिस पर रेलवे को भरोसा है।
iii. 384 कर्मचारियों ने अपने पीएफ खातों में उपलब्ध क्रेडिट राशि से ₹10.69 करोड़ से अधिक आहरित किये। अंतिम निपटान के समय एनएफआर में 58 कर्मचारियों को पीएफ ₹1.5 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ था।	रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि आवश्यक सत्यापन को प्रणाली में शामिल कर लिया गया था।	
iv. एनपीएस से शासित कर्मचारियों से पीएफ अभिदान की वसूली एनपीएस के तहत की जाती है।		
राष्ट्रीय पेंशन प्रणाली (एनपीएस) मॉड्यूल		
i. एनपीएस श्रेणी के अंतर्गत 5,058 कर्मचारियों को पीएफ नंबर आवंटित किए गए। एनपीएस के अंतर्गत आने वाले 14,424 कर्मचारियों के पीएफ लेजर लेखाओं में ₹4.38 करोड़ की ब्याज राशि जमा की गई।	रेल मंत्रालय की ओर से कोई टिप्पणी नहीं दी गयी।	कोई टिप्पणी नहीं।
ii. 14,529 कर्मचारियों के संबंध में पीआरएन और पीएफ दोनों नंबर आवंटित किए गए थे। 6,081 कर्मचारी 31 मार्च 2019 तक पीएफ और एनपीएस दोनों की सुविधा का लाभ उठा रहे थे और ₹ 26.59 करोड़ की राशि इन कर्मचारियों के पीएफ शेष के रूप में थी।		

⁴⁰ विवरण परिशिष्ट-ई में दर्शाया गया है।

संवर्ग मॉड्यूल		
i. कुछ क्षेत्रीय रेलों में कर्मचारी संख्या विशिष्ट नहीं थी	रेल मंत्रालय ने बताया कि लेखापरीक्षा अभियुक्तियां सेवारत कर्मचारियों से संबंधित डेटा पर आधारित नहीं है। रेल मंत्रालय ने बताया कि आईपीएस में वेतन प्रसंस्करण के लिए एक सुदृढ़ सत्यापन प्रक्रिया है।	लेखापरीक्षा अभियुक्तियां सेवारत कर्मचारियों पर आधारित थीं। रेल मंत्रालय के उत्तर में लेखापरीक्षा निष्कर्षों को सम्बोधित नहीं किया गया।
ii. 'अपवाद रिपोर्ट' के अनुसार डुप्लीकेट पैन, आधार और पीआरएन की मौजूदगी को परिशिष्ट-डी में दर्शाया गया है।		
iii. जन्म तिथि को सेवानिवृत्ति की तिथि तारीख के बाद के रूप में दिखाया गया था।		
अवकाश मॉड्यूल		
i. 96 कर्मचारियों ने रेल सेवा में कार्यग्रहण करने की तिथि से पहले की अवधि के दौरान 838 दिन का अवकाश लिया।	रेल मंत्रालय ने बताया कि सेवा रिकॉर्ड में अवकाश की स्वीकृति सहित इसके अद्यतन करने के लिए पूर्ण अवकाश मॉड्यूल एचआरएमएस का एक भाग होगा।	रेल मंत्रालय के उत्तर में आईपीएस में अवकाश मॉड्यूल लागू नहीं करने के कारणों का उल्लेख नहीं किया गया।
ii. 557 कर्मचारियों के अवकाश लेखाओं में उनकी सेवानिवृत्ति के बाद अवकाश को जमा किया गया।		
iii. 22 कर्मचारियों के अवकाश लेखाओं में ऋणात्मक शेष था।		

3.5.3 डेटा प्रसंस्करण के लिए आईपीएस में मौजूदा प्रावधानों का अभाव

एक आईटी अनुप्रयोग की दक्षता वांछित आउटपुट प्राप्त करने में इनपुट के प्रसंस्करण को शासित करने वाले मौजूदा प्रावधानों की उपलब्धता पर निर्भर करती है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि संबंधित संहिताय प्रावधान आईपीएस में शामिल नहीं किये गए थे। इसके कारण विभिन्न मॉड्यूल में कमियों⁴¹ के कई उद्धरण पाये गये जिनकी नीचे चर्चा की गई है:

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
पेरोल मॉड्यूल		
आईपीएस में निम्न के लिये कोई प्रावधान नहीं है -	रेल मंत्रालय ने बताया कि आईपीएस अवकाश मॉड्यूल में अवकाश आदि की प्रविष्टि के आधार पर वेतन बिल तैयार करने के लिए था। यह भी बताया गया कि संबंधित बिल इकाइयों के बिल क्लर्क मौजूदा दिशा-निर्देशों के अनुसार कर्मचारियों के स्वीकार्य भत्ते की प्रविष्टि करते हैं और तब मॉड्यूल कर्मचारियों को देय राशि की गणना करता है।	अधिक भुगतान के उद्धरण पर्यवेक्षण और प्रभावी इनपुट नियंत्रण के अभाव को इंगित करते हैं। मैनुअल हस्तक्षेप को रोकने के लिए आईपीएस में अपेक्षित प्रावधानों के अभाव के कारण प्रक्रिया के स्वचालन का उद्देश्य विफल रहा।
i. अनुशासनात्मक कार्रवाई के आधार पर वेतन में कमी या वेतन वृद्धि को स्थगित करने के लिए।		
ii. बच्चों के शिक्षा भत्ते, यातायात भत्ता, रात्रि सेवा भत्ता, राष्ट्रीय अवकाश भत्ता, नर्सिंग भत्ता, और कर्मचारियों को अग्रिम पर ब्याज की वसूली जैसे विभिन्न भत्तों की स्वीकार्यता को शासित करना।		

41 विवरण **परिशिष्ट-ई** में दर्शाया गया है।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
	रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि एचआरएमएस में अवकाश मॉड्यूल के पूर्ण कार्यान्वयन और आईपीएस के साथ इसके एकीकरण के बाद ही आईपीएस में स्वतः गणना के लिए आवश्यक सत्यापन उपलब्ध कराया जा सकता है।	
भविष्य निधि मॉड्यूल		
<p>i. एक से नौ वर्ष पूर्व सेवा से सेवानिवृत्त हुए 165 कर्मचारियों के पीएफ शेष का दर्शाया जाना।</p> <p>ii. पीएफ के स्वतः निपटान का कोई प्रावधान नहीं। उर में पीएफ के निपटान में 623 कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति की तिथि से 82 महीने तक की देरी हुई थी। ऐसे उदाहरण उमरे में भी देखे गए। 19 कर्मचारियों के पीएफ के निपटान में सेवानिवृत्ति की तिथि से 13 महीने तक की देरी हुई।</p>	<p>रेल मंत्रालय ने आवश्यक कार्रवाई के लिए लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया (जून 2021)।</p> <p>मंत्रालय ने यह भी बताया कि पीएफ में स्वतः निपटान का कोई प्रावधान नहीं है। रेल मंत्रालय ने यह भी बताया कि निपटान मामलों के प्रसंस्करण में विलंब के कारण देरी हुई।</p>	<p>रेल मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं था।</p> <p>आईपीएस के पीएफ मॉड्यूल में पीएफ के निपटान की प्रक्रिया के स्वचालन को सुगम बनाने के लिए सभी संभावित घटनाओं के लिए अपेक्षित कारोबार प्रक्रिया नियमों का प्रावधान होना चाहिए।</p> <p>स्वचालन निपटान प्रावधानों के अभाव के कारण आईपीएस में पीएफ मॉड्यूल को लागू करने का उद्देश्य विफल रहा। पीएफ के निपटान में देरी के कारण आईआर को ब्याज का भुगतान करना पड़ा।</p>
प्रोत्साहन मॉड्यूल		
₹37.28 लाख की प्रोत्साहन राशि का अनियमित/अधिक भुगतान।	रेल मंत्रालय ने बताया कि प्रोत्साहनों का अधिक भुगतान नहीं किया गया था। रेल मंत्रालय ने बताया कि प्रोत्साहन का भुगतान वेतन स्तर के आधार पर किया गया था न कि ग्रेड पे के आधार पर।	रेल मंत्रालय का तर्क मान्य नहीं था। मार्च 2019 की वेतन अवधि के लिए सिस्टम द्वारा तैयार विवरण से यह देखा गया कि प्रोत्साहन की गणना और वर्गीकरण ग्रेड पे और बेसिक पे के आधार पर किया गया था।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2021)	आगामी लेखापरीक्षा टिप्पणियां
बुक्स मॉड्यूल		
<p>i. यह प्रणाली सही आवंटन के शीर्ष (एचओए) की स्वीकृति के लिए मौजूदा प्रावधानों के साथ पर्याप्त रूप से तैयार नहीं थी। कुछ क्षेत्रीय रेलों में अमान्य/गलत एचओए को अपनाने के 565 मामले पाए गए।</p> <p>ii. प्रणाली में बैंक स्कॉल के साथ चैकों के स्वचालित मिलान के प्रावधानों का अभाव था। बैंक स्कॉल के साथ चैक और बिलों का मिलान मैनुअल रूप से किया जा रहा था।</p>	<p>रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया कि सभी क्षेत्रीय रेलों में आईपीएस एक समान होना चाहिए।</p>	<p>कोई टिप्पणी नहीं।</p>
बिल पारित करने का मॉड्यूल		
<p>i. मॉड्यूल में सांविधिक कटौती जैसे आयकर, कल्याण उपकर, और निर्णित क्षति (एलडी) के प्रावधान नहीं हैं।</p> <p>ii. इनपुट टैक्स क्रेडिट (आईटीसी) को गलत उद्धरण चिह्नित करने के कई उद्धरण देखे गए। दो क्षेत्रीय रेलों में आईटीसी को गलत तरीके से चिह्नित करने के कारण ₹9.35 करोड़ का ब्याज का भुगतान किया गया था।</p>	<p>लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार करते हुए रेल मंत्रालय ने बताया कि आईपीएस में मेटाडेटा के रूप में एसडी के प्रस्तुत करने की विधि, एसडी की राशि और वसूल की गई एसडी की राशि और एसडी की स्वतः कटौती/अद्यतन के विकल्प के प्रावधान की प्रक्रिया चल रही है। रेल मंत्रालय ने यह भी स्वीकार किया कि नियमों, दिशा-निर्देशों और विभिन्न मदों के टैक्स ब्रैकेट में कई बदलावों के कारण कुछ कमियां रही हैं।</p>	<p>रेल मंत्रालय का उत्तर सामान्य प्रकृति का था और उसमें लेखा परीक्षा द्वारा इंगित विसंगतियों को संबोधित नहीं किया गया।</p>
अवकाश मॉड्यूल		
<p>i. संबंधित कर्मचारी के अवकाश खाते में अवकाश के नकदीकरण को डेबिट करने का कोई प्रावधान नहीं था और इसे मैनुअल रूप से किया जा रहा था।</p> <p>ii. मरे में, एक ही ब्लॉक अवधि में 33 कर्मचारियों को ₹5.93 लाख का अवकाश का नकदीकरण दो बार किया गया था।</p> <p>iii. अवकाश मॉड्यूल में अप्रयुक्त कार्यभार ग्रहण करने के समय को क्रेडिट करने का कोई प्रावधान नहीं है।</p>	<p>रेल मंत्रालय ने बताया कि सेवा रिकॉर्ड में अवकाश की स्वीकृति और इसके अद्यतन करने सहित संपूर्ण अवकाश मॉड्यूल एचआरएमएस का एक हिस्सा होगा।</p>	<p>रेल मंत्रालय का उत्तर आईपीएस में अवकाश मॉड्यूल की अतिरेकता को प्रमाणित करता है। रेल मंत्रालय के उत्तर में लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों का समाधान नहीं किया गया।</p>

3.5.4 आईपीएस में उपयोगकर्ता प्रबंधन

उपयोगकर्ता प्रबंधन की जांच से पता चला कि उपयोगकर्ता की आईईडी अमान्य कर्मचारी संख्या और अन्य क्षेत्रीय रेलों से संबंधित कर्मचारियों के लिए बनाई गई थी। इसके अलावा, आईपीएस की बिल पारित करने की कार्यात्मकता के लिए डिजिटल हस्ताक्षर के उपयोग के संबंध में सीआरआईएस (क्रिस) की सिफारिश का क्षेत्रीय रेलों में समान रूप से अनुपालन नहीं किया गया था। जैसा कि **परिशिष्ट-ई** में दिखाया गया है।

रेल मंत्रालय ने बताया (जून 2021) कि डिजिटल हस्ताक्षर के उपयोग का रेलवे बोर्ड में परीक्षण किया गया था और इसे क्षेत्रीय रेलों में लागू नहीं किया गया था क्योंकि लेखा विभागों में बिल/बीजक प्रत्यक्ष रूप से प्राप्त होते हैं और उन्हें प्रत्यक्ष रूप से हस्ताक्षरित करने की आवश्यकता होती है। मंत्रालय ने यह भी बताया कि दो प्रणालियां भ्रम पैदा कर सकती हैं और इसलिए, जब तक भुगतान की व्यवस्था के लिए कार्यकारी द्वारा डिजिटल रूप से बिल हस्ताक्षरित नहीं हो जाते तब तक अन्य इकाइयों में इसका प्रसार नहीं किया गया है।

इस संबंध में, यह कथन है कि रेल मंत्रालय द्वारा आईपीएस की विभिन्न कार्यक्षमताओं के स्वचालन के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय रेलों दोनों स्तर पर कार्य प्रवाह प्रक्रियाओं का पूर्ण स्वचालन किया जाना चाहिए था।

3.5.5 आईपीएस का निरंतर उन्नयन

लेखापरीक्षा में पाया गया कि सीआरआईसी (क्रिस) ने 85 परिवर्तन अनुरोधों⁴² में से 35⁴³ का अनुपालन किया है जो 31 मार्च 2020 तक लंबित थे जैसा कि **अनुलग्नक -9 एवं 9ए** में दर्शाया गया है। 32 परिवर्तन अनुरोधों में से 26 के अनुपालन में विलम्ब 101 दिन और 833 दिनों के बीच था। शेष 50 लंबित मुद्दों में से 26 मामलों के संबंध में देरी 208 दिनों और 774 दिनों के बीच थी। 10 मुद्दों के संबंध में, सीआरआईएस (क्रिस) ने बताया कि ऐसे मुद्दों से निपटने के लिए आईपीएस में पहले से ही प्रावधान थे। सात मुद्दों के लिए, विवरण सीआरआईएस में उपलब्ध नहीं थे। 12 और ऐसे मामले थे जो नोडल रेलवे के पास 244 दिन से लेकर 1112 दिन तक की अवधि के लिए लंबित थे, जैसा कि **अनुलग्नक- 10** में दिखाया गया है।

उपरोक्त उद्धरण यह इंगित करते हैं कि आईपीएस के उन्नयन में शामिल मुद्दों को न तो रेलवे बोर्ड और न ही क्षेत्रीय रेलों ने सक्रिय रूप से उठाया। इसका आईपीएस के कुशल संचालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

रेल मंत्रालय ने बताया (जून 2021) कि विशिष्ट मॉड्यूल के लिए नोडल रेलवे को आईपीएस में कार्यात्मकताओं में सुधार और समस्या निवारण के लिए नामित किया गया था। रेल मंत्रालय ने बताया कि निरंतर संशोधन/सत्यापन किये जा रहे हैं।

रेल मंत्रालय के उत्तर में लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को सम्बोधित नहीं किया गया और इसलिए यह स्वीकार्य नहीं है।

3.6 निष्कर्ष

भारतीय रेलवे ने एक साझा केंद्रीकृत प्लेटफार्म लाने और सभी जोनल रेलवे (क्षेत्रीय रेलों) में समान स्वचालन प्रक्रियाओं का पालन करने के उद्देश्य से आईपीएस शुरू किया। किसी भी क्षेत्रीय रेलों ने आईपीएस के सभी मॉड्यूल और उप-मॉड्यूल को पूरी तरह से लागू नहीं किया। मॉड्यूल/उप-मॉड्यूल के बीच अंतर-सम्बद्धता

⁴² **परिशिष्ट-ई** में निगरानी तंत्र की एक संक्षिप्त टिप्पणी दी गयी है।

⁴³ तीन बंद मामले शामिल हैं जैसा कि **अनुलग्नक 9ए** में दिखाया गया है।

का अभाव था। परिणामस्वरूप यह अनुप्रयोग कार्यान्वयन के पांच वर्ष बाद भी स्थापित नहीं हो सका है। कुछ मॉड्यूल, जैसे संवर्ग, ऋण, क्वार्टर, बिजली आदि जिन्हें आईपीएस के माध्यम से लागू करने के लिए विकसित किया गया था, को एचआरएमएस नामक एक नए अनुप्रयोग के माध्यम से लागू करने के लिए आईपीएस से हटा दिया गया था। यह रेल मंत्रालय की विवेकपूर्ण योजना की कमी को दर्शाता है, जिसके परिणामस्वरूप एक ही डेटाबेस का उपयोग करके इन मॉड्यूलों को विकसित करने में कार्यों की पुनरावृत्ति हुई और व्यर्थ व्यय हुआ। इस तरह के कंप्यूटरीकरण के ब्रह्मद नियोजन के घटकों और सीआरआईएस (क्रिस) की भूमिका की जांच की आवश्यकता है।

आईपीएस के दो बहुत महत्वपूर्ण उद्देश्य बजटीय नियंत्रण को लागू करना और विनियोजन लेखा को तैयार करना था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईपीएस से पृथक बजट संकलन और मैनुअल मिलान और साथ ही विनियोजन लेखाओं को तैयार करना जारी रहा।

अप्रभावी परिवर्तन प्रबंधन का आईपीएस की परिचालन दक्षता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। डेटा के निर्बाध प्रवाह के अभाव और परिचालन में अन्य आईटी अनुप्रयोगों के साथ आईपीएस के आंशिक एकीकरण में अक्सर डेटा के चर्रिंग और रिपोर्ट को तैयार करने के लिए मैनुअल हस्तक्षेप की आवश्यकता पड़ी। इस प्रणाली के उन्नयन के लिए क्षेत्रीय रेलों द्वारा उठाये गए मुद्दों को संबोधित करने में रेलवे बोर्ड स्तर और सीआरआईएस (क्रिस) में अत्यधिक विलंब हुआ।

पुराने डेटा की अधूरी और गलत पोर्टिंग के कारण आईपीएस में डेटा विसंगति हुई जैसे कि कार्यभार ग्रहण करने की तिथि, कर्मचारी संख्या, एनपीएस कर्मचारियों के लिए पीआरएन संख्या, भविष्य निधि शेषों का बेमेल आदि। गलत डेटाबेस के कारण आईपीएस से तैयार रिपोर्टें विश्वसनीय नहीं थीं। इसलिए भारतीय रेलवे भौतिक अभिलेखों पर निर्भर रहा।

सत्यापन नियंत्रण में कमी के कारण आईपीएस द्वारा गलत डेटा की स्वीकृति के कई उद्धरण पाये गये। भारतीय रेलवे आईपीएस में डेटा विसंगति को सेनिटाइज/दूर करने के लिए 'अपवाद रिपोर्ट' के तैयार करने के प्रावधानों के प्रभावी उपयोग में विफल रहा।

भारतीय रेलवे की संहिताओं और नियमावली में निर्धारित प्रावधान और रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी रेलवे बोर्ड के निर्देश/दिशानिर्देश आईपीएस में पर्याप्त रूप से समाविष्ट नहीं किए गए थे। इसके परिणामस्वरूप कर्मचारियों को वेतन और भत्तों का अधिक या अनियमित भुगतान हुआ था।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार

- विलंबित उन्नयन और आंशिक कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप प्रणाली का कम उपयोग हुआ।
- कमजोर डेटा सत्यापन और गलत पोर्टिंग के परिणामस्वरूप त्रुटिपूर्ण डेटा का प्रेषण किया गया।
- सरकारी प्रावधानों का पालन न करने के परिणामस्वरूप मॉड्यूल से गलत आउटपुट मिला।

3.7 सिफारिशें

रेल मंत्रालय इस पर विचार कर सकता है: -

- i. अनुप्रयोगों के तदर्थ विकास के स्थान पर ब्रह्म स्तर पर नीतिगत आईटी योजना तैयार करना;
- ii. डेटाबेस को सेनिटाइज करने में शीघ्रता लाना और अपेक्षित सत्यापन नियंत्रण के साथ आईपीएस में लेगेसी डेटा को पोर्ट करना;
- iii. आईपीएस के प्रभावी कार्यचालन के लिए सभी मॉड्यूल और उप-मॉड्यूल में उपयुक्त व्यावसायिक कारोबार नियमों को लागू करना;
- iv. आईपीएस के अनुचित प्रबंधन के लिए उत्तरदायित्व तय करना;
- v. निरंतरता के लिए आंतरिक विशेषज्ञता विकसित करके प्रबंधन में सीआरआईएस की दक्षता में सुधार और आईपीएस के निरंतर उन्नयन के लिए समयबद्ध प्रभावी कार्य योजना तैयार करना।

नई दिल्ली
दिनांक:

(डौली चक्रवर्ती)
उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक:

(गिरीश चंद्र मुर्मू)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

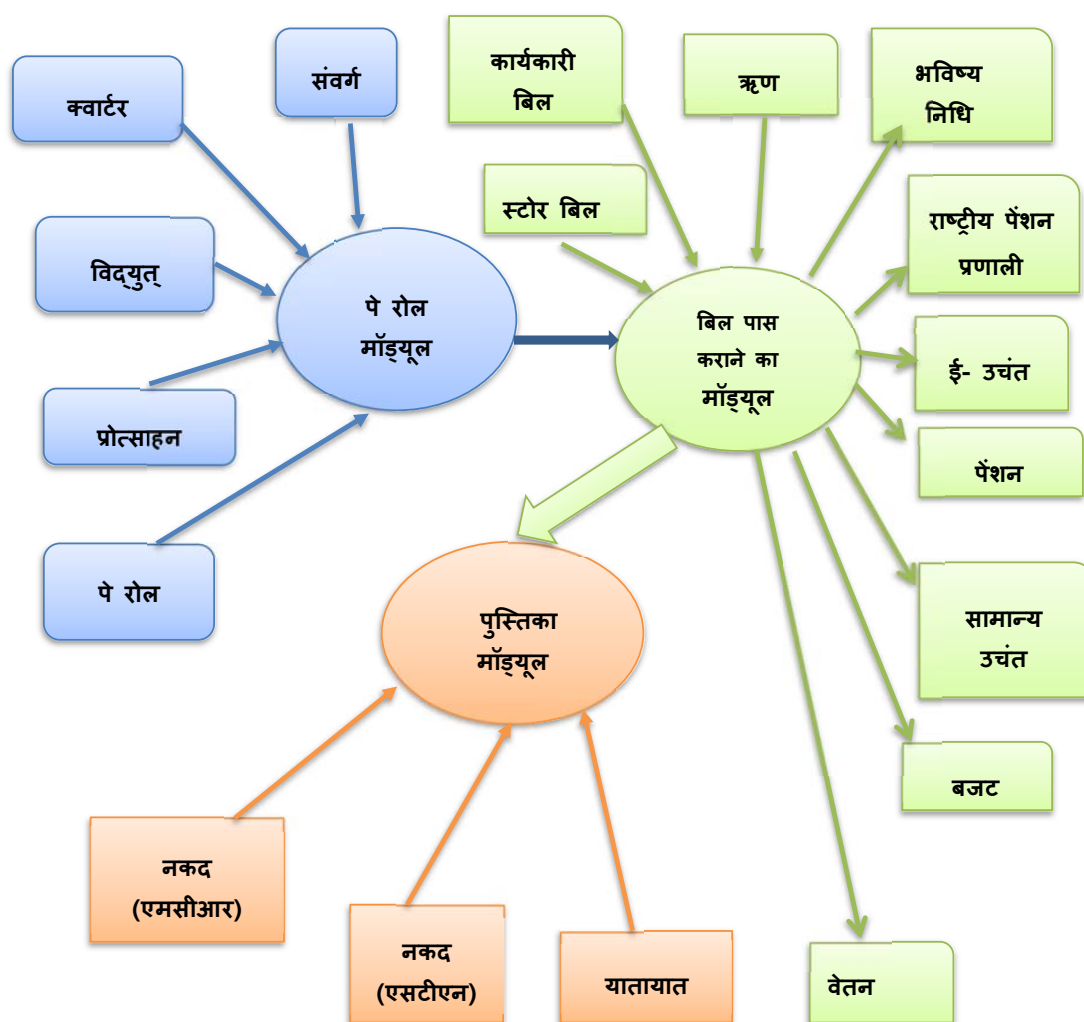
शब्दावली

शब्द	विवरण
चालू लेखा	भारतीय रेल की प्राप्तियों और भुगतान का विवरण
लेखाकरण इकाई	एक जोनल रेलवे में लेखाकरण इकाई सामान्यतः एक डिवीजनल कार्यालय या एक इकाई कार्यालय का प्रतिनिधित्व करती है, जिसमें प्रत्येक में व्यय करने वाली इकाईयां और बिल इकाईयां होती हैं। एक जोनल रेलवे में सभी प्रकार का व्यय उसकी लेखाकरण इकाईयों के माध्यम से किया जाता है और उसको लेखाबद्ध किया जाता है।
विनियोग लेखे	यह एक ऐसा विवरण है जिसमें संसद द्वारा दत्तमत अनुदान की राशि के साथ वास्तविक व्यय की गई राशि के साथ तुलना की जाती है। ये विवरण संसद में प्रस्तुत करने हेतु तैयार किए जाते हैं।
बजट नियंत्रण विवरण	बजट नियंत्रण विवरण, एक विशेष अवधि के उप-मुख्य शीर्ष/प्राथमिक इकाई-वार समानुपाती बजट प्रावधानों और वास्तविक व्यय को दर्शाता है।
प्रभार्य पूंजी	प्रभार्य पूंजी, ऋण पूंजी और इस प्रकार सृजित परिसंपत्तियों के मूल्य के माध्यम से रेलवे में केन्द्र सरकार के निवेश को दर्शाता है।
पूंजीगत व्यय	परिसंपत्तियों के सृजन, अधिग्रहण, निर्माण कार्य और प्रतिस्थापन के लिए किया गया व्यय।
पूंजी आउटपुट अनुपात	आउटपुट (एनटीकेएम में कुल यातायात) की एक इकाई को उत्पन्न करने में निवेश की गई पूंजी की राशि
कर्मिंदल प्रबंधन प्रणाली	विभिन्न ट्रेनों में चालक दल के कार्यभार का प्रबंधन करता है और चालक दल के कार्य संचालन में दक्षता में सुधार के लिये कर्मचारियों को देय विभिन्न भत्तों की गणना के लिए आईपीएस के साथ एकीकरण की योजना बनाई गई थी।
वसूली योग्य मांग	भूमि और भवनों के किराए/पट्टे, ब्याज और साईडिंग्स के रखरखाव के प्रभार आदि के आधार पर वसूली योग्य आय जिसकी वसूली नहीं हुई है।
अतिरिक्त बजटीय संसाधन	सामान्य बजट सहायता और आंतरिक रूप से सृजित संसाधनों के अलावा भारतीय रेल के अन्य संसाधन
माल ढुलाई आय	रेल द्वारा माल ढोने से प्राप्त आय
सकल यातायात प्राप्तियां	परिचालनों के माध्यम से रेलवे की प्राप्तियाँ
एकीकृत सामग्री प्रबंधन प्रणाली	यह भारतीय रेलवे के स्टोर विभाग में स्टॉक की खरीद, प्राप्ति, जारी करने और लेखाकरण का स्वचालित प्रबंधन है। आईपीएस के साथ इसका एकीकरण, स्टोर लेखाओं में परिचालित होने वाले सभी भुगतानों और उचित शीर्ष के आकलन के उद्देश्य से किया गया था।
भारतीय रेल की ई-खरीद प्रणाली	एक ऑनलाइन ई-निविदा पोर्टल। आईपीएस के बिल पास करने के माइयूल में संविदा/खरीद आदेश, अग्रिम राशि की वापसी, प्रतिभूति जमा आदि से संबंधित डेटा प्राप्त करने के लिए आईपीएस के साथ इसका एकीकरण आवश्यक है।

निवल अधिशेष	सकल आय और कार्यचालन व्यय के बीच अंतर।
नई लाइनें	नई रेलवे लिंक/लाइनों का निर्माण कार्य/बिछाना जो पहले से मौजूद नहीं थी।
रात्रि ड्यूटी भत्ता	रात्रि ड्यूटी भत्ता भारतीय रेल अधिनियम, 1989 के अध्याय XIV के तहत वर्गीकृत अराजपत्रित रेल सेवकों की पात्र श्रेणियों के लिए अनुमत है एवं रेलवे सेवक (काम के घंटे और आराम की अवधि) नियम, 2005 के साथ पठित है। यह 2200 बजे से 0600 बजे तक के दौरान किये गये कार्य के लिये अनुमत है।
प्रचालन अनुपात	सकल आय के लिए कार्य व्यय का अनुपात (उच्चतम को छोड़कर, लेकिन मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि में विनियोग सहित)।
सामान्य कार्यचालन व्यय	प्रशासन, प्रचालन, अनुरक्षण और मरम्मत पर व्यय, मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि में अंशदान
अन्य कोचिंग आय	पार्सल, सामान और डाकघर डाक और खानपान आदि के परिवहन से आय
यात्री आय	रेल द्वारा यात्रियों को ले जाने से प्राप्त आय
स्थायी पेंशन खाता संख्या	नई पेंशन प्रणाली के अंतर्गत आने वाले कर्मचारियों को पदग्रहण के तुरंत पश्चात एक विशेष 16 अंक आवंटित होता है।
स्थायी सेवानिवृत्ति खाता संख्या	यह प्रत्येक सदस्य के लिए बनाया जाता है। एनपीएस अभिदाता के सेवा में रहने के दौरान पीआरएएन में बचत को जमा करता है और सेवानिवृत्ति के समय शेष जीवन के लिए पेंशन प्राप्ति के लिये इसका उपयोग करता है।
राजस्व आवंटन रजिस्टर	इसमें सभी राजस्व व्यय दर्ज किए जाते हैं।
राजस्व व्यय	रेलवे के दिन-प्रतिदिन के प्रचालनों और रख-रखाव पर किया गया व्यय और लाभांश भुगतान
व्यय करने वाली इकाईयां	व्यय करने वाली इकाईयों से बजट समानुपातों के अनुसार वास्तविक व्यय को मॉनिटर करना अपेक्षित है और बिल इकाईयों के पे रोल और संबंधित भुगतानों को मॉनिटर करना अपेक्षित है।
स्टाफ उत्पादकता	इसे प्रति हजार कर्मचारी (एनटीकेएम के रूप में) सम्भाले गये यातायात की मात्रा के संदर्भ में मापा जाता है।
यातायात उच्चतम	रेलवे की वसूली न गई परिचालन आय
कुल कार्यचालन व्यय	सामान्य कार्यचालन व्यय और मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि में विनियोग

परिशिष्ट-ए

एकीकृत पे रोल और लेखा प्रणाली के विभिन्न मॉड्यूल और उप मॉड्यूलों के प्रक्रिया प्रवाह और अंतर संबंध



* अन्य में, रात्रि ड्यूटी भत्ता, राष्ट्रीय अवकाश भत्ता, ओवरटाइम (समयोपरि) भत्ता, यात्रा भत्ता, संतान शिक्षा भत्ता, किलोमीटर भत्ता, बोनस, महंगाई भत्ता वकाया आदि शामिल हैं।

परिशिष्ट-बी

नमूना जांच के लिए चयनित नमूना आकार को दर्शाता विवरण			
क्र. सं.	श्रेणी	नमूने के चयन के लिए मानदंड	चयनित नमूना
1	लेखाकरण इकाईयां (एयू)	100 प्रतिशत	193*
2	बिल इकाईयां (बीयू)	प्रत्येक एयू से 15 प्रतिशत	2760
3	व्यय करने वाली इकाईयां (एसपीयू)	प्रत्येक एसपीयू से 25 प्रतिशत	1081
4	सेवा रिकॉर्ड	प्रत्येक चयनित बीयू से 20 प्रतिशत कर्मचारी अधिकतम 100 कर्मचारियों तक	34673
5	वाउचर	प्रत्येक चयनित एसपीयू से वाउचर का 20 प्रतिशत अधिकतम 100 वाउचर तक	37854
6	सामान्य पेंशन	प्रत्येक एयू का 50 प्रतिशत अधिकतम 50 मामलों तक	5729
7	पारिवारिक पेंशन	प्रत्येक एयू का 50 प्रतिशत अधिकतम 50 मामलों तक	1613
8	अन्य पेंशन	100 प्रतिशत	750

* कोविड-19 के कारण केवल 173 एयू की नमूना जांच की गई थी।

परिशिष्ट-सी

एकीकृत पे रोल और लेखा प्रणाली अनुप्रयोग के मॉड्यूल और उप-मॉड्यूल को दर्शाता विवरण				
क्र. सं.	मॉड्यूल	उप-मॉड्यूल		
1	संवर्ग (कर्मचारी डेटा, अवकाश, तैनाती आदि का रखरखाव)	कार्मिक	अवकाश	वृत्ति
		वेतन वृद्धि	संस्वीकृति पुस्तिका	संवर्ग रिपोर्ट
2	पेरोल (वेतन बिल तैयार करने, वेतन बिल पास करने, वेतन के लिए चेक प्रिंटिंग और नकद पुस्तिका तैयार करना शामिल)	पेरोल	अवकाश नकदीकरण	आयकर
		बोनस	नकद क्षतिपूर्ति (आरपीएफ)	यात्रा भत्ता
		संतान शिक्षा भत्ता	चालन भत्ता (सीएमएस के साथ जुड़ा हुआ)	राष्ट्रीय अवकाश भत्ता
		रात्रि ड्यूटी भत्ता	ओवर टाइम	अवकाश नकदीकरण
3	भविष्य निधि (कर्मचारियों की पीएफ लेखा बही का रखरखाव, पीएफ अग्रिम/निपटान बिल पास करना, ब्याज गणना और खातों को बंद करना)	पीएफ आवेदन	पीएफ संस्वीकृति	पीएफ बिल पास करना
		पीएफ निपटान	पीएफ लेखा बही	पीएफ का मिलान
		पीएफ ब्याज गणना		
4	विद्युत् (कर्मचारियों के मासिक वेतन से विद्युत् प्रभारों की वसूली)	क्वार्टर के लिए विद्युत् प्रभार	ऊर्जा बिल पोस्टिंग	
5	बिल पास करना (सरकारी ई-मार्केटिंग, संविदाकारों और आपूर्तिकर्ताओं द्वारा उनके साथ किए गए करारों और खरीद आदेशों के निष्पादन में प्रस्तुत बिलों को पारित करने की सुविधा प्रदान करता है)	सीओ6	बिलों को पास करना (स्थापना, पीएफ और निपटानों के अलावा अन्य)	कार्य रजिस्टर
		सीओ7		
6	बुक्स (जर्नल वाउचर की पुष्टि, ट्रायल बैलेंस, लेखा बही और चालू लेखे का अनुसूचियों के साथ बनाना (अनुमानित और वास्तविक))	चेक प्रिंटिंग	जर्नल वाउचर	ई-रेकोन के साथ इंटरफेसिंग
		चालू लेखा (जिसमें राजस्व और पूंजी सूची शामिल हैं)	चेक मिलान	आरबीआई मिलान
		आरआईबी (बैंक में प्रेषण)		

एकीकृत पे रोल और लेखा प्रणाली अनुप्रयोग के मॉड्यूल और उप-मॉड्यूल को दर्शाता विवरण				
क्र. सं.	मॉड्यूल	उप-मॉड्यूल		
7	पेंशन (पीपीओ का बनाना और पेंशन बिल जैसे डीसीआरजी और कम्प्यूटेशन)	पेंशन	निपटान बिलों को तैयार करना और पास करना	ई-पीपीओ
8	ई-उचंत (स्थापना उचंत का रखरखाव)	ऋण और अग्रिम	उचंत रजिस्ट्रों का रखरखाव	सामान्य पुस्तिकाओं के साथ मिलान
		ब्याज की गणना		
9	जी-उचंत (विभिन्न उचंत शीर्षों के तहत बकाया राशि का समाशोधन और शेषों को बनाए रखने की सुविधा के लिए उचंत शेष की छामाही समीक्षा)	सामान्य उचंत रजिस्टर		
10	बजट (बजट अनुमान और अनुदान, संशोधित अनुमान और अनुदान, अंतिम संशोधन जैसे सभी अनुमान)	बजट (राजस्व)	बजट (पूँजी)	
11	बिल (दावे को दर्ज करने के लिए प्रारंभिक बिल तैयार करने वाले क्षेत्रीय कार्यालय को सक्षम बनाता है, दावे की प्रमाणिकता की जांच करता है और इसे पारित करने के लिए सहयोगी खातों में अग्रेषित करता है)	कार्यकारी बिल रजिस्टर		
12	प्रोत्साहन (प्रोत्साहन के संसाधन हेतु प्रोत्साहन की गणना और प्रोत्साहन खंड के लिए बुनियादी डेटा दर्ज करने के लिए कार्यशालाओं के समय कार्यालय द्वारा उपयोग किया जाता है)	कार्यशाला प्रोत्साहन		
13	नकद (एमसीआर) (विविध नकद प्राप्तियों के माध्यम से नकद कार्यालय में प्राप्त धन का विवरण प्राप्त करता है)	नकद कार्यालय – विविध नकद प्राप्तियां		
14	नकद (एसटीएन) (नकद कार्यालय में स्टेशन आय का लेखाकरण)	नकद कार्यालय - नकद प्रेषण नोट		

एकीकृत पे रोल और लेखा प्रणाली अनुप्रयोग के मॉड्यूल और उप-मॉड्यूल को दर्शाता विवरण				
क्र. सं.	मॉड्यूल	उप-मॉड्यूल		
15	वेतन (कर्मचारियों और तीसरी पार्टियों को विभिन्न स्थानों पर स्थित वेतन कार्यालय के कैशियर द्वारा वितरित नकद और चेक का विवरण बनाए रखें)	पीएमआर का सृजन		
16	स्टोर लेखा (स्टोर बिलो का पंजीकरण जिसमें ईंधन बिल, पंजीकृत स्टोर बिल पास कराना, कटौतियों की वसूली, प्रतिभूति जमा की वापसी आदि शामिल है)	बिल पास कराना	आईआरई पीएस और आईएमएमएस के साथ इंटरफेसिंग	
17	क्वार्टर (क्वार्टर डेटा का रख-रखाव और लाइसेंस फीस की वसूली)	क्वार्टर मास्टर	क्वार्टर आवंटन	क्वार्टर का कब्जा
		क्वार्टर का खाली होना	किराया और जल प्रभार	
18	ऋण (ऋण के लिए कार्यकारी इकाईयों को निधि आबंटन, ऋण संस्वीकृति ज्ञापन और ऋण स्वीकृति के बाद बिल पास कराना आदि)	ऋण		
19	एनपीएस (एनपीएस बिल पास कराना और एनएसडीएल वेबसाइट पर एनपीएस डेटा अपलोड करना)	समायोजन बिल तैयार करना और पास कराना	एनपीएस पीपीओ	
20	यातायात (कोचिंग से आय, माल से आय और विविध आय प्राप्त करता है)	स्टेशन आय (कोचिंग माल, विविध अन्य आय)		

परिशिष्ट-डी

अपवाद रिपोर्ट		
क्र. सं.	रिपोर्ट का विवरण	सूचीबद्ध मदों की संख्या
1	“उन कर्मचारियों की सूची जिनकी रेलवे में तैनाती की तिथि 2004 से बाद की है और कर्मचारी प्रकार पीएफ है”	408 (पूरे-10, उपूरे-53, पूसीरे-3, दमरे-335 और दपूरे-7)
2	“उन कर्मचारियों की सूची जिनकी रेलवे में तैनाती की तिथि 2004 से पहले की है और कर्मचारी प्रकार एनपीएस है”	133 (पूतरे-2, पूमरे-01, पूरे-27, दमरे-103)
3	“उन कर्मचारियों की सूची जिनकी कर्मचारी प्रकार पीएफ है परंतु एनपीएस वसूली की गई है”	561 (पूतरे-36, पूमरे-1, उमरे-1, उपूरे-53, उसीरे-1, उपरे-10, उरे-32, दपूरे-384, दरे-41, पमरे-2)
4	“उन कर्मचारियों की सूची जिनकी कर्मचारी प्रकार एनपीएस है परंतु पीएफ वसूली की गई है”	159 (पूमरे-7, उमरे-3, उपूरे-1, दमरे-135, उरे-11, दरे-1, पमरे-1)
5	“उन कर्मचारियों की सूची जिनकी ग्रेड पे उनके पे बैंड से संबंधित नहीं है”	424 (पूरे-2, पूमरे-417, दपूमरे-2, दपूरे-1, दरे-2)
6	“उन कर्मचारियों की सूची जिनका कर्मचारी प्रकार एनपीएस से संबंधित है और पीआरएन वैध नहीं है”	14855 (मरे-18, पूतरे-1469, पूमरे-259, पूरे-2168, उमरे-279, उपूरे-1421, उसीरे-969, उरे-1147, उपरे-33, दमरे-2695, दपूरे-1473, दरे-1088, दपरे-948, पमरे-888)
7	“उन कर्मचारियों की सूची जिनके बायोडाटा में कोई अनिवार्य फील्ड भरा नहीं गया है”	11709 (मरे-110, पूतरे-1243, पूमरे-2074, पूरे-12, उमरे-248, उपूरे-136, उसीरे-2301, उरे-1093, उपरे-237, दपूरे-1005, दरे-2380, पमरे-870)
8	“उन कर्मचारियों की सूची जिनकी पीआरएन संख्या डुप्लीकेट है”	23072 (मरे-152, पूतरे-5040, पूमरे-1897, पूरे-54, उमरे-797, उपूरे-2157, उसीरे-1115, उरे-2940, उपरे-110, दमरे-6, दपूमरे-748, दपूरे-3309, दरे-4526, दपरे-221)
9	“उन कर्मचारियों की सूची जिनके पास, डुप्लीकेट पेंशन खाता संख्या है”	2748 (पूमरे-1823, पूरे-128, दमरे-63, दरे-734)
10	“उन कर्मचारियों की सूची जिनके पास, डुप्लीकेट पैन है”	1497 (मरे-2, पूतरे-239, पूमरे-58, पूरे-452, उमरे-27, उपूरे-108, उसीरे-123, उरे-157, उपरे-3, दपूमरे-27, दपूरे-141, दरे-160)
11	“उन कर्मचारियों की सूची जिनके पास, डुप्लीकेट आधार संख्या है”	209 (मरे-1, पूतरे-38, पूमरे-18, पूरे-56, उरे-34, उमरे-36, उसीरे-4, दपूमरे-14, दरे-6, पमरे-2)
12	“उन कर्मचारियों की सूची जिनकी रेलवे में तैनाती तिथि अवैध है (15 अगस्त, 26 जनवरी या 2 अक्टूबर)”	2357 (मरे-141, पूतरे-112, पूमरे-373, पूरे-250, उमरे-24, उपूरे-130, उसीरे-98, उरे-213, उपरे-13, दमरे-239, दपूमरे-99, दपूरे-229, दरे-266, पमरे-148, दपरे-13, परे-9)

परिशिष्ट-ई

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	
पैरा का संदर्भ	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
3.2 (पीएफए की सिफारिशें)	<p>i. समिति ने सिफारिश की कि लॉग-इन के लिए ओटीपी केवल 10 मिनट के लिए वैध होनी चाहिए। यह पाया गया कि ओटीपी 24 घंटे के बाद भी वैध थी। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया (जून 2021) कि ओटीपी में बार-बार बदलाव से प्रयोक्ता का कार्य प्रभावित होगा। मंत्रालय का तर्क मान्य नहीं था क्योंकि समिति ने इस संदर्भ में सिफारिश करने से पहले प्रणाली को होने वाले सभी संभावित सुरक्षा खतरों पर विचार किया होगा।</p> <p>ii. कर्मचारियों की पहली नियुक्ति के मामले में, आईपीएस पर पैनल उपलब्ध कराना चाहिए और पैनल पर उपलब्ध ब्यौरे नियुक्ति पत्र और पैनल डेटा पर उपलब्ध अंगूठे की छाप से मेल खाने चाहिए। यह सिफारिश अभी कार्यान्वित की जानी थी। रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार कर लिया। हालांकि, आईपीएस के साथ लिंक करने हेतु कोई विशेष समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी।</p> <p>iii. यह भी सिफारिश की गई थी कि आईपीएस में उच्चतम और अवकाश अभिलेख मॉड्यूल कार्यान्वित किए जाने की आवश्यकता है। जोनल रेलवे ने इन मॉड्यूलों को कार्यान्वित किया था। तथापि, अवकाश लेखाओं और उच्चतम रजिस्ट्रों के रख-रखाव/अद्यतन करने के लिए इन मॉड्यूलों का उपयोग नहीं किया जा रहा था। उमरे में नमूना जांच से पता चला कि अवकाश और उच्चतम मॉड्यूल कार्यान्वित किए गए थे परंतु ये उचित रूप से कार्यात्मक नहीं थे। अवकाश लेखाओं और मैनुअल रूप से बनाए गए लेखाओं के बीच अंतर देखे गए थे। इससे आईपीएस के अवकाश और उच्चतम मॉड्यूल में डेटा प्रवाह में कमी का संकेत मिला।</p>
3.3 मॉड्यूलों/उप-मॉड्यूलों के कार्यान्वयन की स्थिति	<p>i. मॉड्यूल-वार, कार्यान्वयन की प्रतिशतता 13.25 प्रतिशत (यातायात मॉड्यूल) और 94.21 प्रतिशत (कार्यकारी बिल मॉड्यूल) के बीच थी।</p> <p>ii. बिल पास कराने वाले मॉड्यूलों के अंतर्गत आने वाले सभी उप-मॉड्यूलों (निर्माण कार्य रजिस्टर को छोड़कर) को 90 प्रतिशत से अधिक लेखांकन इकाइयों में कार्यान्वित किया गया था। तीन जोनल रेलवे⁴⁴ में 52 लेखांकन इकाइयों में से केवल आठ इकाइयों में रजिस्टर मॉड्यूल कार्यान्वित किया गया था।</p> <p>iii. संस्वीकृति पुस्तिका उप-मॉड्यूल (संवर्ग मॉड्यूल के अंतर्गत) को आठ जोनल रेलवे⁴⁵ की 69 लेखांकन इकाइयों में से किसी में भी कार्यान्वित नहीं किया गया था।</p> <p>iv. ई-उच्चतम मॉड्यूल के अंतर्गत ब्याज गणना उप-मॉड्यूल को सात जोनल रेलवे⁴⁶ की 61 लेखांकन इकाइयों में से किसी में भी कार्यान्वित नहीं किया गया था।</p> <p>v. पेट्रोल मॉड्यूल के अंतर्गत उप-मॉड्यूल अवकाश और परिचालन भत्ता में कार्यान्वयन की सीमा 80 प्रतिशत से कम थी।</p> <p>vi. 44 कार्यशाला एयू में से 28 कार्यशाला एयू (64 प्रतिशत) में प्रोत्साहन मॉड्यूल कार्यान्वित किया गया था।</p> <p>vii. कुल लेखांकन इकाइयों में तीन मॉड्यूल-क्वार्टर, विद्युत और यातायात मॉड्यूल क्रमशः 15.27 प्रतिशत, 23.82 प्रतिशत तथा 13.25 प्रतिशत (कुल लेखांकन इकाइयों का) में कार्यान्वित किए गए थे।</p>

⁴⁴ दरे(3), उरे(4) और पमरे (1)⁴⁵ पूतरे, पूमरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दपरे और परे⁴⁶ पूतरे, पूमरे, उमरे, पूसीरे, दपूमरे, दपूरे और दपरे

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	
पैरा का संदर्भ	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
3.4.1 नकदी (एमसीआर) मॉड्यूल और नकदी (एसटीएन) मॉड्यूल	<p>i. पूरे में, विभिन्न तिथियों (29 मार्च 2019, 18 अप्रैल 2020 और 22 अप्रैल 2020) के लिए विविध नकद प्राप्ति (एमसीआर) रजिस्टर में ₹ 129.37 करोड़ के एक समान अंतिम शेष की सूचना दी गई थी।</p> <p>ii. धन प्राप्ति रजिस्टर (एमआरआर) में 21 मामलों में डुप्लीकेट चैक संख्या निर्दिष्ट थी जिसमें राशि ₹ 52.67 लाख⁴⁷ शामिल है।</p> <p>iii. पूरे में, प्रणाली ₹ 50.27 करोड़ के धनराशि मूल्य के 874 मामलों में बैंक का नाम प्राप्त करने में विफल रही। 2018-19 के धन प्राप्ति रजिस्टर (समेकित) में ₹24.70 करोड़ के धनराशि के 39 मामलों में चैक संख्या निर्दिष्ट नहीं थी।</p> <p>iv. पूरे में, दो मामलों में धन को नकद में जमा किया गया था। एक ही व्यक्ति द्वारा दो विभिन्न जमाओं के लिए एक ही धन प्राप्ति संख्या का उपयोग किया गया था।</p>
3.4.1.1 पेट्रोल मॉड्यूल के साथ अवकाश मॉड्यूल को सम्बद्ध न करना	<p>i. आठ जोनल रेलवे⁴⁸ में, उन 39 कर्मचारियों को वेतन वृद्धि दी गई थी, जो वेतन वृद्धि की तिथि पर अवकाश पर थे।</p> <p>ii. पूरे (4) और उमरे (5) के नौ कर्मचारियों के संदर्भ में वेतन बिल के अवकाश एवं अनुपस्थिति विवरण में दर्शाए गए अवकाश तथा वार्षिक अवकाश लेखा के बीच असमानता थी।</p> <p>iii. पूरे के एक कर्मचारी को वर्ष 2018-19 के लिए अधिक उत्पादकता सम्बद्ध बोनस (पीएलबी) के रूप में ₹ 10,471 का भुगतान किया गया था, वह 2018-19 के दौरान 214 दिनों (31 दिनों के लिए एलडब्ल्यूपी और 183 दिनों के लिए अनुपस्थित) तक ड्यूटी से अनुपस्थित था।</p>
3.5.1 संवर्ग मॉड्यूल	<p>i. आईपीएस कार्यान्वयन दिशानिर्देशों के अनुसार, यदि नियुक्ति तिथि/रेलवे में नियुक्ति तिथि उपलब्ध नहीं थी तो लेखांकन इकाईयों द्वारा तैयारी में विलंब से बचने के लिए ‘15-08-2000’ (पीएफ योजना) या ‘15-08-2004’ (एनपीएस योजना) का उपयोग किया जाना था। इस गलत डेटा को प्रणाली शुरू करने से पूर्व आईपीएस में ‘‘डेटा सुधार’’ विकल्प का प्रयोग करते हुए परिशोधन करना आवश्यक था। तथापि, यह देखा गया कि छः जोनल रेलवे⁴⁹ और आरबी से संबंधित 2,072 कर्मचारियों की नियुक्ति की तिथि में प्रणाली शुरू करने के बाद भी परिशोधन नहीं किया गया था।</p> <p>पांच क्षेत्रीय रेलवे⁵⁰ और आरबी में 1,15,578 कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति की तिथि 60 वर्ष की आयु पूरी होने से पहले, दर्शाई गई थी। दमरे के तीन कर्मचारियों के मामले में सेवानिवृत्ति की आयु 60 वर्ष से अधिक दर्शाई गई थी। उरे के 408 कर्मचारियों के संबंध में सेवानिवृत्ति की तिथि माह का अंतिम दिन नहीं था।</p>
3.5.1 भविष्य निधि मॉड्यूल	<p>i. आईपीएस डेटा और पीएफ लेजर के बीच शेषों में बेमेलता थी। पांच क्षेत्रीय रेलवे⁵¹ से संबंधित 88 कर्मचारियों के मामले में आईपीएस डेटा और पीएफ लेजर के बीच शेषों में बेमेलता थी। यह अंतर (-) ₹ 0.90 लाख (पूरे) से ₹ 22.86 लाख (पमरे) के बीच थी। दमरे के 446 कर्मचारियों के संबंध में प्राइम अनुप्रयोगों और आईपीएस से पोर्ट किए गए डेटा के आदि शेषों के बीच बेमेलता थी। चार क्षेत्रीय रेलवे⁵² में, 2,644 कर्मचारियों के प्रारम्भिक शेष और पिछले वर्ष के अंतिम शेष के बीच भिन्नता थी।</p>

⁴⁷ पूरे-09 मामले (₹ 43.30 लाख) और उमरे-12 मामले (₹ 9.37 लाख)

⁴⁸ मरे-1, पूतरे-2, उपूरे 10, उपरे 6, उरे 7, दमरे-10, दपूरे-2 और दरे-1

⁴⁹ मरे-337, उमरे-1, उपूसीरे-11, उरे-543, आरबी-1124, दमरे-46 और परे-10

⁵⁰ पूरे-55427, उमरे-728, उरे-408, आरबी-1780, दपूरे-57231 तथा दपरे-4

⁵¹ पूतरे-20, पमरे-29, पूमरे-11, उपरे-27 तथा उमरे-1

⁵² पूतरे-1105, उरे-1315, दमरे-128 तथा दपूरे-96

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	
पैरा का संदर्भ	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
3.5.1 पुस्तक मॉड्यूल	<p>i. 11 क्षेत्रीय रेलवे⁵³ में डेटा की पोर्टिंग न होने के कारण पूंजी और राजस्व लेजर रिपोर्ट पूरी, सटीक और विश्वसनीय नहीं हैं। परिणामस्वरूप, इन रिपोर्टों का उपयोग अंतिम लेखा तैयार करने में नहीं किया जा रहा था।</p> <p>ii. दपरे में, चूंकि प्रारम्भिक शेष प्रणाली में पोर्ट नहीं किए गए थे, इसलिए पूंजी और राजस्व लेजर तैयार नहीं किये गये थे।</p> <p>iii. उपरे में, पूंजी और राजस्व लेजर में पिछले वर्षों के शेष शामिल नहीं थे।</p> <p>iv. राजस्व लेजर के आंकड़ों का राजस्व आवंटन रजिस्टर (आरएआर) से मिलान नहीं हुआ। अंतिम लेखाओं में, मैनुअल हस्तक्षेप से अंतरों को सही किया गया था, क्योंकि प्रणाली में सभी प्रासंगिक प्रविष्टियों को नहीं पकड़ा जा सका। (पूरे, उमरे और उपरे)।</p> <p>v. उमरे, पूतरे और दपूरे में चालू लेखा और राजस्व लेजर की अनुसूची की रिपोर्टों के आंकड़ों में बेमेलता देखी गई।</p> <p>vi. आठ क्षेत्रीय रेलवे⁵⁴ और आरबी में ब्लॉक लेखा कार्यात्मक नहीं था। पांच क्षेत्रीय रेलवे⁵⁵ में, प्रणाली द्वारा सृजित और मैनुअल रूप से संकलित ब्लॉक लेखा की वार्षिक रिपोर्टों के बीच अंतर था।</p>
3.5.1 ई-उच्चतम मॉड्यूल	<p>i. डेबिट शीर्ष रिपोर्ट उप-मॉड्यूल आईपीएस में लेगेसी डेटा की पोर्टिंग न होने के कारण किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में कार्यात्मक नहीं था। ऋण और अग्रिम (एचबीए और पीसी अग्रिम) के संबंध में मासिक लेजर रिपोर्टों से पता चला कि छह क्षेत्रीय रेलवे⁵⁶ से संबंधित 837 मामलों में ऋणात्मक प्रारम्भिक शेष थे।</p> <p>ii. आईपीएस में लेगेसी डेटा के अपूर्ण पोर्टिंग के कारण उच्चतम शेष में वास्तविक आंकड़ों और आईपीएस रिपोर्ट के आंकड़ों के बीच विसंगतियां थीं। परिणामस्वरूप, प्रणाली सृजित रिपोर्ट के बजाय छमाही समीक्षा रिपोर्ट को मैनुअली बनाया गया था।</p>
3.5.2 भविष्य निधि मॉड्यूल	<p>i. नौ क्षेत्रीय रेलवे⁵⁷ और आरबी में 1,802 कर्मचारियों का ₹ 50.21 करोड़ का ऋणात्मक शेष था। दमरे के पांच कर्मचारियों के संबंध में पीएफ शेष में ₹ 0.25 लाख का ऋणात्मक ब्याज दिखाया गया। इस मुद्दे पर रेल मंत्रालय द्वारा कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की गई थी।</p> <p>ii. दो क्षेत्रीय रेलवे (पूतरे-1, दरे-168) में 169 कर्मचारी, जिनका ऋणात्मक पीएफ शेष ₹ 8.57 लाख रुपये था, अप्रैल 2016 के दौरान सेवानिवृत्ति हुए थे। हालांकि, पीएफ शेष को उनकी सेवानिवृत्ति के बाद भी अग्रणीत किया गया। ऋणात्मक शेष को संशोधित करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई (मार्च 2020)।</p> <p>iii. तीन क्षेत्रीय रेलवे⁵⁸ और आरबी में, 384 कर्मचारियों ने अपने पीएफ लेखा में उपलब्ध क्रेडिट से ₹ 10.69 करोड़ अधिक आहरित किए।</p> <p>iv. अंतिम निपटान के समय पूसीरे के 58 कर्मचारियों को पीएफ से ₹ 1.5 करोड़ रुपये का अधिक भुगतान। उरे में 19 कर्मचारियों के पीएफ लेखाओं में ₹ 3.91 लाख का ऋणात्मक ब्याज दिखाया गया। दरे में तीन कर्मचारियों के प्रारम्भिक शेष और कुल क्रेडिट शून्य थे लेकिन उनके लेखाओं में ₹ 1.04 लाख का ब्याज क्रेडिट किया गया।</p>

⁵³ मरे, पूतरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दमरे, दपूरे, दरे, दपरे तथा पमरे

⁵⁴ पूतरे, आरबी, दपूमरे, दरे, दपूरे, दमरे, दपरे परे तथा पमरे

⁵⁵ पूरे, पूमरे, उपूरे, उमरे तथा उपरे

⁵⁶ पूरे-55, उपूरे-93, उरे-77, पमरे-08, दरे-117 तथा उपरे-387

⁵⁷ पूतरे-132, पूरे-07, आरबी-03, दपूरे-16, उरे-783, दरे-148, पूसीरे-58, उपूरे-354, उमरे-286 तथा परे-15

⁵⁸ पूसीरे, उरे तथा दमरे

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	
पैरा का संदर्भ	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
	<p>v. उरे में, 54 कर्मचारियों के मामले में, जो पीएफ के तहत शासित थे, की ₹ 15.85 लाख के अंशदान की वसूली एनपीएस के तहत की गई थी। उसी प्रकार 110 कर्मचारी, जो पांच क्षेत्रीय रेलवे⁵⁹ में एनपीएस के तहत शासित थे, से ₹ 27.24 लाख का पीएफ अंशदान लिया गया था।</p> <p>vi. पांच क्षेत्रीय रेलवे⁶⁰ में, एनपीएस के तहत शासित 110 कर्मचारियों के मामले में ₹ 27.24 लाख की पीएफ अंशदान की वसूली की गई थी। दो क्षेत्रीय रेलवे⁶¹ में ₹ 0.15 लाख का ब्याज 76 एनपीएस कर्मचारियों के पीएफ लेजर में क्रेडिट किया गया था।</p> <p>vii. तीन क्षेत्रीय रेलवे⁶² में 751 कर्मचारियों के पीएफ लेखाओं में पीएफ अंशदान उनकी सेवा के अंतिम तीन महीनों के दौरान क्रेडिट किया गया था, जो सेवा के अंतिम तीन महीनों के दौरान पीएफ अंशदान की वसूली न करने के मौजूदा नियमों के उल्लंघन में था।</p>
3.5.2 राष्ट्रीय पेंशन योजना मॉड्यूल	<p>i. एनपीएस श्रेणी के तहत सात क्षेत्रीय रेलवे⁶³ के 5,058 कर्मचारियों को पीएफ संख्या आवंटित की गई। 2016 से 2019 (एनआर) की अवधि के लिए एनपीएस के तहत आने वाले 14,424 कर्मचारियों के पीएफ लेजर लेखाओं में ₹ 4.38 करोड़ की ब्याज की राशि क्रेडिट की गई थी।</p> <p>ii. तीन क्षेत्रीय रेलवे⁶⁴ के 14,529 कर्मचारियों के संबंध में पीआरएन और पीएफ दोनों संख्या आवंटित की गई थी। उरे में 6,081 कर्मचारी पीएफ और एनपीएस दोनों की सुविधा का लाभ उठा रहे थे, 31 मार्च 2019 तक इन कर्मचारियों के पीएफ शेष के रूप में ₹ 26.59 करोड़ की राशि थी।</p> <p>iii. एनपीएस के तहत आठ क्षेत्रीय रेलवे⁶⁵ और आरबी के 35,312 कर्मचारियों के लिए कोई पीपीएन/पीआरएन आवंटित नहीं किया गया था। पांच क्षेत्रीय रेलवे⁶⁶ के 253 कर्मचारियों के लिए पीआरएन आवंटित नहीं किया गया। हालांकि, सरकार और कर्मचारी द्वारा एनपीएस योगदान किया गया था।</p> <p>iv. अवैध/शून्य पीपीएन/पीआरएन के साथ नौ क्षेत्रीय रेलवे⁶⁷ में मामलों की संख्या 33,105 थी।</p> <p>v. उरे में 2,729 कर्मचारियों के संबंध में पीआरएन आवंटित किए गए लेकिन कोई वसूली नहीं हुई।</p> <p>vi. पूरे में उन 157 कर्मचारियों से जनवरी से मार्च 2019 के दौरान ₹ 11.16 लाख की एनपीएस अंशदान राशि नहीं काटी गई, जिनके लिए पीआरएन आवंटित किया गया था।</p> <p>vii. 2016 से 2019 की अवधि के दौरान एनपीएस के तहत आने वाले 494 कर्मचारियों (उरे) के पीएफ लेजर लेखाओं में ₹ 91.59 लाख क्रेडिट (जमा) किए गए थे। इससे संकेत मिला कि ये कर्मचारी पीएफ के साथ-साथ एनपीएस की सुविधा का लाभ उठा रहे थे।</p>

⁵⁹ पूतरे-6, पूमरे-7, उमरे-21, पूसीरे-20 तथा दरे-56

⁶⁰ पूतरे-6, पूमरे-7, उमरे-21, पूसीरे-20 तथा दरे-56

⁶¹ पूसीरे-20 तथा दरे-56

⁶² पूरे (1), उरे (748) तथा उमरे (2)

⁶³ पूतरे-3384, पूमरे-7, पूरे-431, उमरे-559, उरे-149, दमरे-334 तथा दपूरे-194

⁶⁴ पूरे-13594, उपूरे-929 तथा उरे-6

⁶⁵ पूतरे-659, पूमरे-14, उमरे-10631, उपरे-795, उरे-6958, आरबी-59, दमरे-2635, दपूरे-2489 तथा दपरे-11072

⁶⁶ पूतरे-1, पूमरे-14, उमरे-5, उरे-7 तथा दमरे-226

⁶⁷ पूरे-21, पूमरे-1459, पूतरे-46, उरे-1445, उमरे-26919, पूसीरे-107, दमरे-192 दपूमरे-594 तथा दपूरे-2322

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	
पैरा का संदर्भ	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
3.5.2 संवर्ग मॉड्यूल	<p>i. भारतीय रेलवे में, कर्मचारी संख्या को आईपीएस में, मौजूदा 8 अंकों में पूर्वनिर्धारित तीन अंक जोड़कर 11 अंकों की विशेष संख्या बनायी गयी। यह पाया गया कि -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. सात क्षेत्रीय रेलवे⁶⁸ के 15,828 कर्मचारियों के पास 11 डिजिट की कर्मचारी संख्या नहीं थी। 2. पांच क्षेत्रीय रेलवे⁶⁹ के 1,437 कर्मचारियों के पास कई कर्मचारी संख्याएं थी। 3. कर्मचारी आईडी के प्रारंभिक तीन अंक संबंधित कर्मचारी की एक विशेष लेखांकन इकाई के लिए विशिष्ट हैं। दफ्तरे में, जोन की नौ लेखांकन इकाइयों के लिए कर्मचारी आईडी प्रारंभिक तीन अंकों के नौ प्रकार होने चाहिए। हालांकि, यह पाया गया कि आवंटित कर्मचारी आईडी में प्रारंभिक तीन अंकों के 135 संयोजन थे, जिसका तात्पर्य वास्तविक नौ लेखांकन इकाइयों के बजाय दफ्तरे में 135 लेखांकन इकाइयों का अस्तित्व था। गलत कर्मचारी आईडी का आवंटन आभासी कर्मचारी की उपस्थिति का जोखिम बढ़ा सकता है। ii. उरे में खाली आधार संख्या (24 मामले), खाली पीएफ संख्या (12 मामले), खाली पीपीएन संख्या (8 मामले), अगली वेतन वृद्धि की तारीख (10 मामले) आदि के कारण अलग-अलग मापदंडों का अभाव पाया गया। iii. आईपीएस में सृजित 'अपवाद रिपोर्ट' के अनुसार, डुप्लीकेट पीआरएन वाले 23,072 कर्मचारी⁷⁰ थे। iv. 'अपवाद रिपोर्ट' में 1,497 कर्मचारियों⁷¹ के लिए डुप्लीकेट स्थायी लेखा संख्या और आईपीएस में 209 कर्मचारियों⁷² के लिए आधार संख्याओं का डुप्लीकेशन दर्शाया गया था। v. दफ्तरे में 70 कर्मचारियों का जन्म का वर्ष 2025 से लेकर 2049 तक था। पूरे और उमरे में 80,511 कर्मचारियों⁷³ की जन्मतिथि को उनकी सेवानिवृत्ति की तिथि के बाद दर्शाया गया। इसका तात्पर्य था कि बुनियादी डेटा सत्यापन गायब था।
3.5.2 अवकाश मॉड्यूल	<ol style="list-style-type: none"> i. 96 कर्मचारियों ने इस अवधि के दौरान 838 दिन की अवकाश का लाभ उठाया, जो रेल सेवा में उनकी कार्यग्रहण करने की तिथि से पहले था। 557 कर्मचारियों के अवकाश लेखाओं में उनकी सेवानिवृत्ति के बाद छुट्टियां क्रेडिट की गईं (उरे) ii. चार क्षेत्रीय रेलवे⁷⁴ में, 22 कर्मचारियों के अवकाश लेखाओं में ऋणात्मक शेष था।

⁶⁸ उमरे-11, उपरे-4, उरे-386, दमरे-40, दपूरे-8360, दपरे-98 तथा परे-6929

⁶⁹ पूसीरे-6, उरे-303, दपूमरे-80, दपूरे-1020 तथा दपरे-28

⁷⁰ मरे-152, पूतरे-5040, पूमरे-1897, उमरे-797, पूरे-54, उपरे-2157, पूसीरे-1115, उरे-2940, उपरे-110, दमरे-6 दपूमरे-748, दरे-4526, दपूरे-3309 तथा दपरे-221

⁷¹ मरे-2, पूतरे-239, पूमरे-58, उमरे-27, पूरे-452, पूसीरे-123, उपरे-108, उरे-157, उपरे-3, दपूमरे-27, दपूरे-141 तथा दरे-160

⁷² मरे-1, पूरे-56, पूतरे-38, पूमरे-18, उरे-34, उमरे-36, पूसीरे-4, दपूमरे-14, दरे-6 तथा पमरे-2

⁷³ पूरे-49, 138 तथा उमरे-31, 373

⁷⁴ उपरे-06, दपूमरे-05, दपूरे-01 तथा दरे-10

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	
पैरा का संदर्भ	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
3.5.3 पे रोल माड्यूल	<p>संतान शिक्षा भत्ता</p> <ol style="list-style-type: none"> प्रथम स्टैण्डर्ड से पहले दो कक्षाओं की अनुमति के मौजूदा आदेशों का उल्लंघन करते हुए, उरे⁷⁵ में प्रथम स्टैण्डर्ड से पहले तीन कक्षाओं के लिए सीईए का भुगतान किया गया था। विकलांग बच्चे के लिए निर्धारित दर से दोगुनी दर पर सीईए के भुगतान के लिए आईपीएस में कोई प्रावधान नहीं था जिसके परिणामस्वरूप सीईए का कम भुगतान⁷⁶ हुआ। मौजूदा संहितायुक्त प्रावधानों में सबसे बड़े दो बच्चों के लिए सीईए को अनुमत किया गया है। दो क्षेत्रीय रेलवे (पूमे और दपूरे) में तीसरे बच्चे को सीईए का अनियमित भुगतान⁷⁷ किया गया था। सीईए की स्वीकार्यता के लिए मौजूदा प्रावधानों को मार्च 2020 तक आईपीएस में शामिल नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 4.42 लाख तक के वेतन का अधिक भुगतान हुआ था।
	<p>यातायात भत्ता</p> <ol style="list-style-type: none"> कार्यालय उद्देश्य के लिए वाहन के प्रावधान से संबंधित विवरण 12 जोनल रेलवे⁷⁸ और आरबी में उपलब्ध नहीं था। दमरे में, ₹ 9.30 लाख के यातायात भत्ते का उन कर्मचारियों को भुगतान किया गया था जिन्हें कार्यालय वाहन प्रदान किए गए थे। नौ जोनल रेलवे⁷⁹ के कर्मचारियों जो पूरे कैलेडर माह के दौरान अवकाश पर थे/ अनुपस्थित थे, को ₹ 25.45 लाख तक के यातायात भत्ते का अनियमित भुगतान किया गया। उरे में, डेटा विश्लेषण से पता चला कि 1,613 कर्मचारियों, जो 2016-19 के दौरान एक माह से अधिक लम्बे अवकाश पर थे या निलंबित थे, को यातायात भत्ते का भुगतान किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 19.42 लाख का अधिक भुगतान हुआ।
	<p>राष्ट्रीय अवकाश भत्ता</p> <ol style="list-style-type: none"> 2018-20 के दौरान, पूरे में 79,807 मामले पाए गए, जहां ₹ 1,890 की अधिकतम हकदारी से ज्यादा एनएचए का भुगतान किया गया था। एनएचए के भुगतान के लिए किए गए कुल ₹ 37.32 करोड़ के व्यय में से, अधिकतम हकदारी से ₹ 22.24 करोड़ का ज्यादा भुगतान किया गया। एनएचए पे लेवल 8 तक अराजपत्रित स्टाफ को देय है। मरे में पे लेवल 9 में 107 कर्मचारियों (नागपुर और मुम्बई डिवीजन) को ₹ 40,728 के एनएचए का अनियमित भुगतान किया गया था। पमरे में, एनएचए उप-माड्यूल और वेतन बिल माड्यूल में सृजित रिपोर्ट के बीच कर्मचारियों को भुगतान किए गए एनएचए में बेमेलता थी। जोधपुर डिवीजन के चार कर्मचारियों को ₹ 2,121 के एनएचए का अनियमित भुगतान किया गया जबकी वे अनुपस्थित थे/राजपत्रित अवकाश पर थे (उपरे)।

⁷⁵ दो संतानों के संबंध में ₹ 0.43 लाख का अधिक भुगतान

⁷⁶ पूमेरे के एक कर्मचारी को ₹ 0.27 लाख का कम भुगतान

⁷⁷ ₹ 0.54 लाख की राशि

⁷⁸ पूतरे, पूमेरे, उपूरे, उरे, उपरे, उमरे, पूरे, पमरे, दपूरे, पूमेरे, पूसीरे और दरे

⁷⁹ पूतरे (₹ 0.07 लाख), उमरे (₹ 0.01), उपरे (₹ 0.37 लाख), दमरे (₹ 14.34 लाख), दपूरे (₹ 0.12 लाख), पमरे (₹ 0.38), मरे (₹ 7.10 लाख) पूमेरे (₹ 0.14 लाख) और दरे (₹ 2.92 लाख)

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	
पैरा का संदर्भ	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
	<p>रात्रि ड्यूटी भत्ता</p> <p>i. दो जोनल रेलवे में 35 कर्मचारियों⁸⁰ के संबंध में ₹ 16,890 के एनडीए का अधिक भुगतान किया गया।</p> <p>ii. उपरे में, मूल वाउचर के अनुसार चार कर्मचारियों (अजमेर डिवीजन) को ₹ 9,040 के एनडीए का भुगतान किया गया। हालांकि, आईपीएएस की एनडीए रिपोर्ट के अनुसार, एनडीए का भुगतान ₹ 16,016 दर्शाया गया था। इसी प्रकार, उमरे में, वेतन बिल और आईपीएएस में सृजित एनडीए रिपोर्ट के बीच बेमेलता थी। वेतन बिल के अनुसार एनडीए के लिए किया गया व्यय ₹ 26.86 लाख था, जबकि आईपीएएस ने ₹ 23.76 लाख का व्यय सूचित किया।</p>
	<p>ऋण और अग्रिम</p> <p>i. उरे में, अप्रैल 2016 से मार्च 2019 के दौरान 146 कर्मचारियों के संबंध में ₹ 32.81 लाख की राशि के मोटरसाइकिल/स्कूटर/मोपेड अग्रिम की वसूली पूरी की गई थी। हालांकि, वेतन और भत्ता डेटा के विश्लेषण से, पता चला कि इन अग्रिमों पर ब्याज की वसूली का कोई रिकार्ड नहीं था। इसी प्रकार, 56 कर्मचारियों को ₹ 18.54 लाख के पीसी अग्रिम के लिए ब्याज की वसूली का कोई रिकार्ड नहीं था। पूतरे में, ₹ 0.50 लाख⁸¹ के पीसी और स्कूटर अग्रिम पर ब्याज की वसूली नहीं की गई थी।</p> <p>ii. मौजूदा प्रावधानों के अनुसार, एचबीए (मूलधन) की अधिकतम 180 किश्तों और उस पर ब्याज की 60 किश्तों में वसूली की जानी चाहिए। आईपीएएस डेटा के विश्लेषण से पता चला कि एचबीए (मूलधन) की पांच मामलों (उरे) में 181 से 229 किश्तों और चार मामलों (दमरे) में 193 से 600 किश्तों में वसूली की जानी थी।</p> <p>iii. एक कर्मचारी के पूरी सेवाकाल के दौरान केवल एक बार एचबीए की संस्वीकृति दी जाती है। हालांकि, आईपीएएस डेटाबेस के अनुसार, 124 कर्मचारियों (उरे) के संबंध में सेवाकाल के दौरान एचबीए की संस्वीकृति के कई रिकार्ड थे।</p>
	<p>पे रोल</p> <p>i. 10 जोनल रेलवे⁸² और आरबी में अनुशासनिक कार्यवाई के आधार पर वेतन में कमी के लिए या वेतन वृद्धि के स्थगन के लिए आईपीएएस में कोई प्रावधान नहीं था। इसे अर्जन/कटौती (ईडी) कोड लागू करके किया जा रहा था।</p> <p>ii. आईपीएएस में वेतन में कमी या वेतनवृद्धि के स्थगन के लिए प्रावधान पांच जोनल रेलवे⁸³ में उपलब्ध था। हालांकि, प्रणाली में पास/पीटीओ की वापसी जैसे गैर-वित्तीय निहितार्थों वाली शास्तियों को दर्ज करने के लिए प्रावधान नहीं था।</p>

⁸⁰ उपरे- ₹ 13,936 (34) और उरे- ₹ 2,954 (1)

⁸¹ स्कूटर अग्रिम ₹ 0.33 लाख (तीन कर्मचारी) और पीसी अग्रिम ₹ 0.17 लाख (चार कर्मचारी)।

⁸² उपरे, उमरे, दपूमरे, परे, पमरे, पूसीरे, दरे, दपरे, पूरे और दपूरे

⁸³ उपूरे, दमरे, दपूमरे, पूसीरे और उरे

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	
पैरा का संदर्भ	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
3.5.3 बिल को पास करने का मॉड्यूल	<p>माल और सेवा कर पहचान संख्या (जीएसटीआईएन) प्रत्येक करदाता को दी जाती है, जो राज्यवार और पैर आधारित होगा। यह 15-अंक वाले जीएसटीआईएन प्रारूप में है। पहले दो अंक राज्य कोड के द्योतक हैं और अगले दस अंक करदाता का पैर हैं। तेहरवां अंक एक राज्य में पंजीकरण की संख्या के आधार पर दिया गया है। चौदहवां अंक स्वतः ही “जेड” होगा और आखिरी अंक जांच कोड के लिए होगा। बिल को पास करते समय, आईटीसी को ग्राह्यता के आधार पर टी1, टी2, टी3 आदि के रूप में फ्लैग⁸⁴ किया गया है।</p> <p>लेखापरीक्षा में पाया गया कि-</p> <ol style="list-style-type: none"> दस जोनल रेलवे⁸⁵ में आईटीसी के गलत फ्लैगिंग के 621 उदाहरण थे। पूरे में 2018-20 के दौरान 895 मामलों में गलत जीएसटीआईएन का प्रयोग किया गया था। जुलाई 2017 से दिसम्बर 2019 (पूरे) के दौरान बिल टाइप ‘डब्ल्यूओसी (निर्माणकार्य संविदा)’ के साथ 2405 संव्यवहारों के लिए कोई जीएसटीआईएन नहीं था। उरे में जीएसटीआईएन संख्या के एक विश्लेषण में निम्न विसंगतियां पाई गईं: <ol style="list-style-type: none"> 29 जीएसटीआईएन के संबंध में, गलत राज्य कोड दर्शाये गए थे। राज्य कोड या तो अक्षरों में या अक्षरांकीय में दर्शाये गए थे। 51 पार्टी कोड के साथ जोड़े गए 41 जीएसटीआईएन संख्याएं वैध नहीं थी क्योंकि उनमें 14वां अक्षर ‘जेड’ नहीं था। जुलाई 2017 से मार्च 2019 के दौरान, इन अवैध जीएसटीआईएन संख्याओं से संबंधित ₹ 1,594.00 करोड़ के मूल्य वाले 262 बिलों को भुगतान के लिए पास किया गया था। पूरे में, बिल के प्रकारों और विवरण के उचित संकेतक के बिना आईटीसी की फ्लैगिंग को किया गया था। बिल के टाइपों और विवरण के संदर्भ के बिना क्रमशः ₹ 7.49 करोड़ के मूल्य के 2,275 संव्यवहारों को सी2 (आंशिक क्रेडिट) के रूप में फ्लैग किया गया था और ₹ 16.67 लाख के 10 संव्यवहारों को टी4 (पूरा क्रेडिट) के रूप में फ्लैग किया गया था। टी1, टी2 और टी3 के फ्लैगिंग के समान उदाहरणों जहां बिलों के टाइपों और विवरण के संकेतक बिना ₹ 15.35 करोड़ के 5120 संव्यवहारों के संबंध में आईटीसी कोड को पाया गया। पूरे में, बिहार को आवंटित जीएसटीआईएन का प्रयोग करने की बजाय पश्चिम बंगाल को आवंटित जीएसटीआईएन का प्रयोग करते हुए, ₹ 4.99 लाख की राशि के बिल पास किए गए थे।
3.5.3 भविष्य निधि मॉड्यूल	<ol style="list-style-type: none"> 165 कर्मचारियों⁸⁶ के पीएफ शेष का दर्शाया जाना जो एक से नौ वर्ष पहले सेवानिवृत्त हो चुके थे। रेल मंत्रालय ने आवश्यक कार्यवाही के लिए लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया (जून 2021)। उरे में पीएफ के निपटान में 623 कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति की तिथियों से 82 महीने तक की देरी हुई थी। ऐसे ही उदाहरण उमरे में भी पाये गए। पीएफ के निपटान में 19 कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति की तिथियों से 13 महीने तक की देरी हुई थी।

⁸⁴ टी1 और टी2 (कोई क्रेडिट नहीं) और टी3 (क्रेडिट प्रतिबंध)।

⁸⁵ पूरे, पूमरे, उमरे, उरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दपरे और पमरे

⁸⁶ दरे (32), पूसीरे (46) और उरे (87)

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	
पैरा का संदर्भ	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
3.5.3 प्रोत्साहन मॉड्यूल	लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईपीएस में प्रोत्साहन की स्वीकार्यता को शासित करने वाले संबंधित प्रावधानों ⁸⁷ के अभाव के कारण पूरे में ₹ 34.98 लाख तक के प्रोत्साहन का अनियमित/ अधिक भुगतान हुआ। पेरमबुर कार्यशाला (दरे) के 20 कर्मचारियों को 2018-20 के दौरान ₹ 2.30 लाख का ऐसा ही अधिक भुगतान किया गया।
3.5.3 बुक्स मॉड्यूल	<p>i. प्रणाली आवंटन के सही शीर्ष (एचओए) की स्वीकृति के लिए मौजूदा प्रावधानों से पर्याप्त रूप से सज्जित नहीं थी। प्रणाली ने मानकीकृत आठ अंकों से कम/ज्यादा लंबाई के एचओए को स्वीकार किया है (पूरीरे, उपरे और दपरे)। हालांकि, सात जोनल रेलवे⁸⁸ में, प्रणाली अवैध आवंटन की चेतावनी देती है। चार जोनल रेलवे⁸⁹ में अवैध/गलत एचओए को अपनाने के 565 मामले पाए गए थे।</p> <p>ii. प्रणाली में बैंक स्करोल के साथ चेको के स्वचालित मिलान के लिए प्रावधानों का अभाव था। नौ जोनल रेलवे⁹⁰ में, बैंक और बैंक स्करोल के साथ बिलों का मिलान मैनुअल हस्त्य रूप से किया गया था।</p>
3.5.3 बिल पासिंग मॉड्यूल	<p>i. मॉड्यूल में सांविधिक कटौतियों जैसे आयकर, कल्याण उपकर तथा निर्णीत हर्जाना (एलडी) के लिए प्रावधान नहीं है।</p> <p>ii. उपयोगकर्ता निर्णय लेने और एक विशेष टाइप की फ्लैगिंग देने के लिए स्वतंत्र है। आईटीसी के गलत फ्लैगिंग के बहुत से उदाहरण पाए गए। दरे प्रशासन को आईपीएस डेटा में आईटीसी के गलत फ्लैगिंग के कारण ₹ 89.66 करोड़ की अतिरिक्त कर देयता पर ₹ 8.98 करोड़ के ब्याज का भुगतान करना पड़ा। उपरे में, आईपीएस में आईटीसी की गलत फ्लैगिंग के कारण ब्याज के रूप में ₹ 36.51 लाख का भुगतान किया गया था।</p>
3.5.3 अवकाश मॉड्यूल	<p>i. संबंधित कर्मचारी के अवकाश खाते में नकदीकृत अवकाश डेबिट करने के लिए कोई प्रावधान नहीं था और इसे हस्त्य रूप से किया गया था। ऐसे उदाहरण देखे गए, जहां 21 कर्मचारियों के अवकाश खातों में अवकाश नकदीकरण को डेबिट नहीं किया गया था। मरे में, 33 कर्मचारियों को ₹ 5.93 लाख का अवकाश नकदीकरण उसी ब्लॉक अवधि में दो बार किया गया था।</p> <p>ii. अवकाश मॉड्यूल में अप्रयुक्त कार्यभार ग्रहण समय को क्रेडिट करने के लिए कोई प्रावधान नहीं है।</p>

⁸⁷ भारतीय रेलवे रोलिंग स्टॉक संहिता के पैरा 418 के अनुसार, कार्यशाला के कारीगर कर्मचारियों को उनके द्वारा बचाए गए समय के लिए प्रोत्साहन का भुगतान किया जाता है और इसका मूल्यांकन रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर कर्मचारियों की विभिन्न श्रेणियों के लिए निर्धारित प्रोत्साहन बोनस प्रति घंटा दरों पर किया जाता है।

⁸⁸ पूतरे, उसीरे, उरे, उपरे, दपूमरे, पूतरे और परे

⁸⁹ उमरे-10, उरे-19 उपरे-501 और दपरे 35

⁹⁰ मरे, पूमरे, उपरे, उसीरे, उपरे, उरे, दपूरे, पमरे, और परे

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	
पैरा का संदर्भ	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
3.5.4 आईपीएस में प्रयोक्ता प्रबंधन	<p>i. यूजर-आईडी सामान्यतः जोन या लेखांकन विशेष है। यह संबंधित जोन या लेखांकन ईकाई के डेटा/प्रणाली तक पहुँच अनुमत करता है। उसीरे में उरे के कर्मचारी संख्या 50303065790 से संबंधित एडमिन प्रयोक्ता (ADMINDLI 01) द्वारा चार प्रयोक्ता आईडी बनाई गई थी। उरे की दो प्रयोक्ता-आईडी को पूतरे की बिल ईकाईयों के साथ जोड़ा गया था। पूरे में, उरे एडमिन प्रयोक्ता (ADMINDLI 01) के अर्न्तगत उरे नामावली के साथ तीन अंतिम प्रयोक्ता पूरे के 197 बिल ईकाईयों तक पहुँच के साथ प्रणाली में परिभाषित किए गए थे। अन्य जोनों के प्रयोक्ता-आईडी द्वारा डेटा/प्रणाली तक पहुँच की अनुमति अपर्याप्त प्रयोक्ता प्रबंधन को दर्शाती है, जो प्रणाली के लिए खतरा हो सकती है।</p> <p>ii. पूसीरे में, पांच एडमिन (प्रयोक्ता संख्या 108006120, 121, 125, 127 और 12201168903) अवैध कर्मचारी संख्या के साथ बनाए गए थे। इन कर्मचारियों का विवरण कर्मचारी मुख्य तालिका में उपलब्ध नहीं था।</p> <p>iii. दपूरे में, सीओ7 वाउचर संख्या 07120118700097 दिनांक 06.09.2018 को रांची में निर्माण लेखाओं में दो स्तरों पर पास किया गया था। दोनों स्तरों पर प्रयोक्ता एक ही था, जो दर्शाता था कि स्तर-1 और स्तर-2 को पास करने वाला प्राधिकार एक ही प्रयोक्ता को आवंटित किया गया था।</p>
3.5.5 आईपीएस का लगातार उन्नयन	<p>फरवरी 2017 में, रेलवे बोर्ड ने, अतिरिक्त विशेषताओं/रिपोर्ट की आवश्यकता और आईपीएस के कार्यान्वयन के पश्चात जोनल रेलवे द्वारा किए गए मौजूदा मॉड्यूल में सुझाव/बदलावों जैसे मामलों को मॉनीटर करने के लिए एक तंत्र ढूँढ निकाला। आठ जोनल रेलवे को नोडल रेलवे⁹¹ के रूप में नामित किया गया। जोनल रेलवे को अपने संबंधित नोडल रेलवे को मामले सम्बोधित करने थे। संबंधित नोडल रेलवे को परिणामस्वरूप, मौजूदा निर्देशों, नियमों और विनियमनों के संबंध में इन मामलों का अध्ययन करना था। नोडल रेलवे तब संबंधित एफएंडसीएओ के अनुमोदन के साथ आईपीएस मॉड्यूल में आवश्यक संशोधन/बदलाव के लिए सीआरआईएस को सुझाव देगा। सभी जोनल रेलवे को संबंधित नोडल रेलवे को संदर्भित मॉड्यूल-वार मामलों की स्थिति आरबी को प्रस्तुत करना अपेक्षित था।</p> <p>आरबी दिशानिर्देशों के अनुसार, नोडल रेलवे द्वारा मासिक आधार पर रेलवे से प्राप्त संदर्भों पर मॉड्यूल-वार स्थिति की समीक्षा के साथ उनके अपने सुझावों और सीआरआईएस के साथ लंबित संदर्भों पर अनुवर्ती कार्रवाई किया जाना था।</p> <p>सितम्बर 2019 में, आरबी ने सीआरआईएस को बदलाव अनुरोध के लिए एक प्रारूप बनाने का सुझाव दिया जिसमें समस्याओं, जिसमें बदलाव, लाभों आदि के माध्यम से संबोधित किया जाना था, को शामिल करना चाहिए। अक्टूबर 2019 में सीआरआईएस ने सॉफ्टवेयर बदलाव अनुरोध के लिए एक प्रारूप बनाया। बदलाव सीआरआईएस द्वारा किए जाएंगे और इसकी जांच और स्वीकृति के लिए नोडल रेलवे को सौंपे जाएंगे। एक बार स्वीकार होने के पश्चात, कार्यत्मकता सभी जोनल रेलवे के लिए जारी की जाएगी।</p>

⁹¹ मरे, पूरे, दपूमरे, दपूरे, उरे, परे, दमरे और पूतरे

अनुलग्नक – 1

रेलवे पीएसयू की सूची

क्र. सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	गतिविधि
प्रमुख रेलवे कंपनियां		
1	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल)	निर्माण
2	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकोर)	लॉजिस्टिक्स
3	इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरसीटीसी)	खानपान, आतिथ्य एवं पर्यटन
4	इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरएफसी)	वित्तपोषण
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन)	निर्माण
6	रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल)	निर्माण
7	रेल टेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (रेलटेल)	संचार और नेटवर्क
8	राइट्स लिमिटेड (राइट्स)	परामर्शी
9	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	निर्माण
10	बर्न स्टैंडर्ड कॉर्पोरेशन लिमिटेड (अप्रैल, 2018 में बंद करने का आदेश दिया गया)	वैगन निर्माण
11	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	निर्माण
12	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड (परिसमापन)	वैगन निर्माण
13	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	निर्माण
14	मुंबई रेल विकास निगम	निर्माण
15	वैगन इंडिया लिमिटेड (निष्प्रभावी)	वैगन निर्माण
16	एनआरटीयू फाउंडेशन	अन्य
सहायक कंपनियों		
17	कॉनकोर एयर लिमिटेड	लॉजिस्टिक्स
18	फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	लॉजिस्टिक्स
19	पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	लॉजिस्टिक्स
20	सिडकुल कॉनकोर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	लॉजिस्टिक्स
21	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	निर्माण
22	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड	निर्माण
23	इरकॉन दावनेगरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	निर्माण
24	इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	निर्माण
25	इरकॉन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	निर्माण
26	हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	निर्माण
27	रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	संचार और नेटवर्क
28	रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	अन्य

क्र. सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	गतिविधि
संयुक्त उपक्रम		
29	भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड	अन्य
30	सूरत एकीकृत परिवहन विकास निगम लिमिटेड	अन्य
31	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	वैगन निर्माण
32	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	निर्माण
33	महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	निर्माण
विशेष प्रयोजन वेहिकल		
34	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड, भुवनेश्वर	निर्माण
35	भरूच दहेज रेल कंपनी लिमिटेड	निर्माण
36	कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	निर्माण
37	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	निर्माण
38	अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड	निर्माण
39	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	निर्माण
40	हसन मैंगलोर रेल विकास निगम	निर्माण

अनुलग्नक – 2

रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की इक्विटी में भारत सरकार और केंद्र सरकार/राज्य सरकार की कंपनियों आदि का कुल निवेश (₹ करोड़ में)

रेलवे पीएसयू का नाम	2017-18					2018-19					2019-20							
	कुल इक्विटी	केंद्र सरकार	सीजी कंपनी	राज्य सरकार	एसजीसी	एफआई और अन्य	कुल इक्विटी	केंद्र सरकार	सीजी कंपनी	राज्य सरकार	एसजीसी	एफआई और अन्य	कुल इक्विटी	केंद्र सरकार	सीजी कंपनी	राज्य सरकार	एसजीसी	एफआई और अन्य
डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	10768.11	7658.27	0	0	0	3109.8	11022.8	10768.7	0	0	0	254.05	14076.63	14076.63	0	0	0	0
केटरस कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	243.72	133.55	0	0	0	110.17	304.65	166.94	0	0	0	137.71	304.65	166.94	0	0	0	137.71
इंडियन रेलवे क्रेटिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	40	40	0	0	0	0	160	160	0	0	0	0	160	139.84	0	0	0	20.16
भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड	6526.46	6526.46	0	0	0	0	9380.46	9380.46	0	0	0	0	11880.46	11880.46	0	0	0	0
इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	94.05	93.78	0	0	0	0.27	94.05	83.88	0	0	0	10.17	94.05	83.88	0	0	0	10.17
रेल विकास निगम लिमिटेड	2085.02	2085.02	0	0	0	0	2085.02	2085.02	0	0	0	0	2085.02	1831.56	0	0	0	253.46
रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	320.94	320.94	0	0	0	0	320.94	320.94	0	0	0	0	320.94	320.94	0	0	0	0
राइट्स लिमिटेड	200	200	0	0	0	0	200	174.8	0	0	0	25.2	250	180.05	0	0	0	69.95
ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	33.42	33.42	0	0	0	0	83.42	83.42	0	0	0	0	83.42	83.42	0	0	0	0
बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	184.63	184.63	0	0	0	0	184.63	184.63	0	0	0	0	184.63	184.63	0	0	0	0
कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	1403	1377.22	0	0	0	25.78	1403	1400	0	0	0	3	1403	1400	0	0	0	3
भारत बैंगन एंड इंजीनियरिंग कंपनी लिमिटेड	75.85	75.85	0	0	0	0	75.85	75.85	0	0	0	0	75.85	75.85	0	0	0	0
कोकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	5128	4649	0	460	0	19	5351	4749	0	590	0	12	5382	4748.86	0	613.7	0	19.44
मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड	25	12.75	0	12.25	0	0	25	12.75	0	12.25	0	0	25	12.75	0	12.25	0	0
वैगन इंडिया लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
एनआरटीयू फाउंडेशन	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
कुल	27128.2	23390.89	0	472.25	0	3265.02	30691.82	29647.39	0	602.25	0	442.13	36326.66	35186.81	0	625.95	0	513.89
कॉन्कर् एयर लिमिटेड	36.65	0	36.65	0	0	0	36.65	0	36.65	0	0	0	36.65	0	36.65	0	0	0
फ्रेडा एंड हेलवी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	147	0	147	0	0	0	160	0	160	0	0	0	215.01	0	215.01	0	0	0
पंजाब लॉजिस्टिक्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	200	0	102	0	98	0	200	0	102	0	98	0	200	0	102	0	98	0
सिडकुल कॉन्कर् इफ्रा कंपनी लिमिटेड	99.47	0	73.61	0	25.86	0	99.47	0	73.61	0	25.86	0	99.47	0	73.61	0	25.86	0
इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	165	0	165	0	0	0	165	0	165	0	0	0	165	0	165	0	0	0
इरकॉन शिवपुरी गुना लिमिटेड	150	0	150	0	0	0	150	0	150	0	0	0	150	0	150	0	0	0
इरकॉन दावणगरे हावरी हाईवे लिमिटेड	0.05	0	0.05	0	0	0	104.05	0	104.05	0	0	0	164.05	0	164.05	0	0	0
इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0	0	0	10	0	10	0	0	0
इरकॉन इन्फ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	65	0	65	0	0	0	65	0	65	0	0	0	65	0	65	0	0	0

अनुलग्नक – अध्याय 2

रेलवे पीएसयू का नाम	2017-18					2018-19					2019-20							
	कुल इक्विटी	केंद्र सरकार	सीजी कंपनी	राज्य सरकार	एसजीसी	एफआई और अन्य	कुल इक्विटी	केंद्र सरकार	सीजी कंपनी	राज्य सरकार	एसजीसी	एफआई और अन्य	कुल इक्विटी	केंद्र सरकार	सीजी कंपनी	राज्य सरकार	एसजीसी	एफआई और अन्य
हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0.11	0	0.11	0	0	0	0.11	0	0.11	0	0	0	0.11	0	0.11	0	0	0
रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	10	0	10	0	0	0	10	0	10	0	0	0	10	0	10	0	0	0
रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	70	34.3	35.7	0	0	0	70	34.3	35.7	0	0	0	70	34.3	35.7	0	0	0
कुल	943.28	34.3	785.12	0	123.90	0	1066.28	34.3	908.12	0	123.86	0	1185.29	34.3	1027.13	0	123.86	0
भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड	40	20	20	0	0	0	51.6	25.8	25.8	0	0	0	80	40	40	0	0	0
सुरत एकीकृत परिवहन विकास	0.10	0	0.06	0.04	0	0	0.10	0	0.06	0.04	0	0	10	0	6.3	3.4	0	0.3
सेल राइट्स बंगाल बैंगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	48	0	48	0	0	0	48	0	48	0	0	0	48	0	48	0	0	0
नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	655	650	0	5	0	0	2455	2350	0	105	0	0	7580	7450	0	130	0	0
महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	10	5	0	5	0	0	20	10	0	0	10	0	80	40	0	40	0	0
कुल	753.10	675	68.06	10.04	0	0	2574.7	2385.8	73.86	105.04	10	0	7798	7530	94.3	173.4	0	0.3
हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड	600.04	0	282.42	142.8	94.82	80	713.71	0	268.72	183.82	94.82	166.35	1063.36	0	593.3	200.87	92.92	176.27
भरुच दाहेज रेलवे कंपनी लिमिटेड	155.11	0	55	18.11	41	41	155.11	0	55	18.11	41	41	155.11	0	55	18.11	41	41
कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	270	0	122	35	35	0	625	0	476	35	0	114	625	0	476	35	0	114
कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	250	0	125	75	75	0	250	0	125	75	0	50	250	0	125	75	0	50
अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड	600	0	345	132	63	60	600	0	345	132	63	60	600	0	345	132	63	60
पिप्रावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	196	98	0	0	0	98	196	98	0	0	0	98	196	98	0	0	0	98
हसन मंगलोर रेल डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड	112	45	0	38	7	22	112	45	0	38	7	22	112	45	0	38	7	22
कुल	2183.15	143	929.42	440.91	205.80	464	2651.82	143	1269.72	481.93	205.82	551.35	3001.47	143	1594.3	498.98	203.92	561.27
कुल योग	31007.73	24243.23	1782.60	923.20	329.70	3729.02	36984.57	32210.49	2251.70	1189.22	339.68	993.48	48311.41	42894.11	2715.73	1298.33	327.78	1075.46

अनुलग्नक - 3
भारत सरकार और अन्य से कुल दीर्घकालिक ऋण (₹ करोड़ में)

रेलवे पीएसयू का नाम	2017-18					2018-19					2019-20				
	कुल एलटी ऋण	भारत सरकार	सीजी कंपनी	एसजी एसजीसी	एफआई और अन्य	कुल एलटी ऋण	भारत सरकार	सीजी कंपनी	एसजी एसजीसी	एफआई और अन्य	कुल एलटी ऋण	भारत सरकार	सीजी कंपनी	एसजी एसजीसी	एफआई और अन्य
डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	10080	0	0	0	0	10080	15303	0	0	0	15303	0	0	0	22457
कटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड	114854	0	0	0	0	114854	168527	0	0	0	168527	0	0	0	228251
इस्कॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	3203	0	3203	0	0	2560	2560	0	2560	0	1846	0	1846	0	0
रेल विकास निगम लिमिटेड	2259	0	2259	0	0	3024	3024	0	3024	0	4257	0	4257	0	0
रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
राइट्स लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ब्रेथवैट एंड कंपनी लिमिटेड	11	10	0	1	0	10	10	0	0	0	10	10	0	0	0
बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	40	35	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	2435	579	0	96	0	1760	3357	1529	0	96	4420	2384	0	96	1940
भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग कंपनी लिमिटेड	24	24	0	0	0	0	144	144	0	0	144	144	0	0	0
कोकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	1750	0	0	0	0	1750	1939	0	0	0	2332	0	0	0	2332
मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
वैगन इंडिया लिमिटेड (निष्क्रिय)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
एनआरटीयू फाउंडेशन	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
कुल	134656	648	5462	101	0	128445	194864	1683	5584	96	263717	2538	6103	96	254980

रेलवे पीएसयू का नाम	2017-18					2018-19					2019-20				
	कुल एलटी ऋण	भारत सरकार	सीजी कंपनी	एसजी एसजीसी	एफआई और अन्य	कुल एलटी ऋण	भारत सरकार	सीजी कंपनी	एसजी एसजीसी	एफआई और अन्य	कुल एलटी ऋण	भारत सरकार	सीजी कंपनी	एसजी एसजीसी	एफआई और अन्य
कॉन्कॉर एयर लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	62	0	0	0	62	70	0	0	0	0	64	0	0	0	64
सिडकुल कॉन्कॉर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
इस्कॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	241	0	241	0	0	310	0	310	0	0	379	0	379	0	0
इस्कॉन शिवपुरी गुना लिमिटेड	526	0	526	0	0	517	0	517	0	0	541	0	541	0	0
इस्कॉन दावणगोरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	0	0	0	0	0	130	0	130	0	0	269	0	269	0	0
इस्कॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	181	0	181	0	0
इस्कॉन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	48	0	0	0	48	40	0	0	0	40	33	0	0	0	33
कुल	877	0	767	0	110	1067	0	957	0	110	1467	0	1370	0	97
भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
सूत एकीकृत परिवहन विकास	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
सेल राइट्स बंगाल वैन इंस्टीट्यूट लिमिटेड	43	0	0	0	43	34	0	0	0	34	30	0	0	0	24
नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
कुल	43	0	0	0	43	34	0	0	0	34	30	0	0	6	24

रेलवे पीएसयू का नाम	2017-18					2018-19					2019-20				
	कुल एलटी ऋण	भारत सरकार	सीजी कंपनी	एसजी	एसजीसी	एफआई और अन्य	कुल एलटी ऋण	भारत सरकार	सीजी कंपनी	एसजी	एसजीसी	भारत सरकार	सीजी कंपनी	एसजी	एफआई और अन्य
हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड	662	0	0	0	0	662	1094	0	0	0	0	1094	0	0	1306
भरूच दहेज रेलवे कंपनी लिमिटेड	134	0	0	0	0	134	106	0	0	0	0	106	0	0	78
कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	930	0	0	0	0	930	1043	0	0	0	0	1043	0	0	992
कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	283	0	0	0	0	283	0	0	446
पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
हसन मैंगलोर रेल डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड	98	0	0	0	0	98	94	0	0	0	0	94	0	0	90
कुल	1824	0	0	0	0	1824	2620	0	0	0	0	2620	0	0	2912
कुल योग	137400	648	6229	101	0	130422	198585	1683	6541	96	0	190265	2538	7473	258013

अनुलग्नक – 4
रेलवे पीएसयू का लाभ (₹ करोड़ में)

क्र. सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	2017-18	2018-19	2019-20
प्रमुख रेलवे कंपनियां				
1	भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड	2007.31	2254.75	3692.42
2	रेल विकास निगम लिमिटेड	469.66	606.59	789.86
3	राइट्स लिमिटेड	336.81	444.65	596.39
4	इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	219.52	308.56	528.57
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	390.86	444.68	489.79
6	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	1044	1215.41	375.78
7	रेल टेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	156.18	109.80	138.35
8	बर्न स्टैंडर्ड कॉर्पोरेशन लिमिटेड	-22.86	192.52	47.00
9	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	2.60	7.86	19.78
10	मुंबई रेल विकास निगम	1.62	35.87	19.60
11	कोकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	125.82	101.88	5.96
12	एनआरटीयू फाउंडेशन	0	-0.38	0.38
13	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	-80.15	-1.42	-1.42
14	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	18.19	24.53	-90.52
15	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	11.51	-34.97	-236.92
16	वैगन इंडिया लिमिटेड	0	0	0
	कुल प्रमुख रेलवे कंपनियां	4681.07	5710.33	6375.02
सहायक कंपनियां				
17	रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	30.28	41.34	35.02
18	इरकॉन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	13.65	14.03	11.51
19	कॉनकॉर एयर लिमिटेड	12.16	0.04	7.20
20	सिडकुल कॉनकोर इफ्रा कंपनी लिमिटेड	-11.1	-4.68	6.60
21	रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	1.59	1.80	2.70
22	पंजाब लॉजिस्टिक्स इफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	-12.13	-11.87	0.95
23	इरकॉन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	0.63	2.14	0.77
24	इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0	0.05	0.24
25	हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0.05	0.04	0.04
26	फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	-10.62	-8.39	-6.45
27	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	0.83	-2.12	-17.18
28	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड	-0.07	-30.61	-30.83
	कुल सहायक कंपनियां	25.27	1.77	10.57

क्र. सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	2017-18	2018-19	2019-20
संयुक्त उद्यम				
29	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	21.15	46.09	55.92
30	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	-4.15	16.49	15.53
31	भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड	2.74	10.06	3.07
32	सूरत एकीकृत परिवहन विकास निगम लिमिटेड	-1.04	-2.09	0.41
33	महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0	9.82	-0.38
	कुल जेवी	18.7	80.37	74.55
विशेष प्रयोजन वेहिकल				
34	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	75.18	85.61	82.27
35	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	222.11	157.93	30.22
36	हसन मैंगलोर रेल विकास निगम	-88.01	25.58	21.46
37	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड, भुवनेश्वर	0.31	0.42	0.49
38	अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड	11.84	2.25	0.28
39	भरूच दहेज रेल कंपनी लिमिटेड	26.84	6.26	-10.79
40	कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	25.80	72.92	-48.59
	कुल एसपीवी	274.07	350.97	75.34
	कुल योग	4999.11	6143.44	6535.48

अनुलग्नक - 5
2019-20 के दौरान रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों द्वारा लाभांश का भुगतान (₹ करोड़ में)

क्रम. सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	लाभ	प्रदत्त लाभांश	कर के पश्चात लाभ का 30%	निवल संपत्ति का 5%	देय लाभांश	कमी
प्रमुख रेलवे कंपनियां							
1	डेडिकेटेड फ्रेट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	-90.52	0	-27.16	712.81	0	0
2	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	375.78	228	112.73	503.24	503.24	275
3	इंडियन रेलवे क्रेटारिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	528.57	200	158.57	66.39	158.57	0
4	भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड	3692.42	500	1107.73	1548.12	1548.12	1048.12
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	489.79	223.38	146.94	208.06	208.06	0
6	रेल विकास निगम लिमिटेड	789.86	237.69	236.96	224.99	236.96	0
7	रेल टेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	138.35	68.06	41.51	68.06	68.06	0
8	राइट्स लिमिटेड	596.39	330	178.92	128.83	178.92	0
9	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	19.78	0	5.93	4.17	5.93	5.93
10	बर्न स्टैंडर्ड कॉर्पोरेशन लिमिटेड	47	0	14.10	24.87	24.87	24.87
11	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	-236.92	0	-71.08	59.25	0	0
12	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	-1.42	0	-0.43	-4.5	0	0
13	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	5.96	0	1.79	95.57	95.57	95.57
14	मुंबई रेल विकास निगम	19.6	0	5.88	12.22	12.22	12.22
15	वैगन इंडिया लिमिटेड (निष्क्रिय)	0	0	0	0	0	0
16	एनआरटीयू फाउंडेशन	0.38	0	0.11	0.05	0.11	0.11
	कुल	6375.02	1787.13	1912.50	3652.13	3040.63	1461.82

क्रम. सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	लाभ	प्रदत्त लाभांश	कर के पश्चात लाभ का 30%	निवल संपत्ति का 5%	देय लाभांश	कमी
सहायक कंपनियाँ							
17	कॉनकॉर एयर लिमिटेड	7.2	23.86	2.16	1.84	2.16	0
18	फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	-6.45	0	-1.94	1.82	0	0
19	पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	0.95	0	0.29	8.79	8.79	8.79
20	सिडकुल कॉनकॉर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	6.6	0	1.98	4.52	4.52	4.52
21	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	-17.18	0	-5.15	7.48	0	0
22	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड	-30.83	0	-9.25	4.39	0	0
23	इरकॉन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	0.77	0	0.23	8.38	8.38	8.38
24	इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0.24	0	0.07	6.8	6.8	6.8
25	इरकॉन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	11.51	0	3.45	7.69	7.69	7.69
26	हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0.04	0	0.01	0.01	0.01	0.01
27	रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	2.7	0	0.81	0.9	0.9	0.9
28	रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	35.02	10.51	10.51	8.31	10.51	0
	कुल	10.57	34.37	3.17	60.93	49.76	37.09
संयुक्त उद्यम							
29	भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड	3.07	0	0.92	5.00	5.00	5
30	सूरत एकीकृत परिवहन विकास निगम लिमिटेड	0.41	0	0.12	0.36	0.36	0.36
31	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	15.53	0	4.66	2.88	4.66	4.66
32	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	55.92	0	16.78	385.04	385.04	385.04
33	महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	-0.38	0	-0.11	4.64	4.64	0
	कुल	74.55	0	22.37	397.92	399.70	395.06

क्रम. सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	लाभ	प्रदत्त लाभांश	कर के पश्चात् लाभ का 30%	निवल संपत्ति का 5%	देय लाभांश	कमी
विशेष प्रयोजन वेहिकल							
34	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड, भुवनेश्वर	0.49	0	0.15	53.23	53.23	53.23
35	भरूच दहेज रेल कंपनी लिमिटेड	-10.79	0	-3.24	9.34	0	0
36	कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	-48.59	0	-14.58	32.69	0	0
37	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	30.22	25	9.07	80.28	80.28	55.28
38	अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड	0.28	0	0.08	36.23	36.23	36.23
39	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	82.27	9.8	24.68	32.08	32.08	22.28
40	हसन मैंगलोर रेल विकास निगम	21.46	0	6.44	18.98	18.98	18.98
	कुल	75.34	34.8	22.6	262.83	220.8	186
		6535.48	1856.30	1960.64	4373.81	3710.89	2079.97

अनुलग्नक - 6
रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की इक्विटी पर प्रतिफल गतिविधिवार

क्रम. सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	2017-18			2018-19			2019-20		
		निवल संपत्ति (₹ करोड़ में)	लाभ (₹ करोड़ में)	आरओई (प्रतिशत)	निवल संपत्ति (₹ करोड़ में)	लाभ (₹ करोड़ में)	आरओई (प्रतिशत)	निवल संपत्ति (₹ करोड़ में)	लाभ (₹ करोड़ में)	आरओई (प्रतिशत)
1	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	11020.86	18.19	0.17	11298.9	24.53	0.22	14256.29	-90.52	-0.63
2	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	3751.95	390.86	10.42	3949.55	444.68	11.26	4161.14	489.79	11.77
3	रेल विकास निगम लिमिटेड	3351.48	469.66	14.01	3738.76	606.59	16.22	4499.77	789.86	17.55
4	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	5.82	2.6	44.67	63.68	7.86	12.34	83.45	19.78	23.70
5	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	1472.14	11.51	0.78	1422.04	-34.97	-2.46	1185.08	-236.92	-19.99
6	कॉकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	1831.28	125.82	6.87	2068.09	101.88	4.93	1911.31	5.96	0.31
7	मुंबई रेल विकास निगम	228.97	1.62	0.71	246.25	35.87	14.57	244.34	19.6	8.02
8	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	168.93	0.83	0.49	166.81	-2.12	-1.27	149.62	-17.18	-11.48
9	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड	149.27	-0.07	-0.05	118.64	-30.61	-25.80	87.82	-30.83	-35.11
10	इरकॉन दावणगरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	0.68	0.63	92.65	106.82	2.14	2.00	167.6	0.77	0.46
11	इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0	0	0.00	6.05	0.05	0.83	136.06	0.24	0.18
12	इरकॉन इन्फ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	128.35	13.65	10.63	142.38	14.03	9.85	153.89	11.51	7.48
13	हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0.04	0.05	125.00	0.08	0.04	50.00	0.13	0.04	30.77
14	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	681.91	21.15	3.10	3124.48	46.09	1.48	7700.74	55.92	0.73
15	महाराष्ट्र रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	10	0	0.00	60	10	16.67	92.86	-0.38	-0.41
16	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड, भुवनेश्वर	600.35	0.31	0.05	714.44	0.42	0.06	1064.58	0.49	0.05
17	भरूच दहेज रेल कंपनी लिमिटेड	191.26	26.84	14.03	197.52	6.26	3.17	186.72	-10.79	-5.78
18	कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	274.52	25.8	9.40	702.31	72.92	10.38	653.72	-48.59	-7.43
19	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	1507.8	222.11	14.73	1623.62	157.93	9.73	1605.54	30.22	1.88

क्रम. सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	2017-18			2018-19			2019-20		
		निवल संपत्ति (₹ करोड़ में)	लाभ (₹ करोड़ में)	आरओई (प्रतिशत)	निवल संपत्ति (₹ करोड़ में)	लाभ (₹ करोड़ में)	आरओई (प्रतिशत)	निवल संपत्ति (₹ करोड़ में)	लाभ (₹ करोड़ में)	आरओई (प्रतिशत)
20	अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड	679.57	11.84	1.74	681.81	2.25	0.33	724.69	0.28	0.03
21	पिपावाब रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	497.38	75.18	15.12	571.18	85.61	14.99	641.52	82.27	12.82
22	हसन मैंगलोर रेल विकास निगम	333.3	-88.01	-26.41	358.88	25.58	7.13	379.64	21.46	5.65
	कुल (निर्माण)	26885.86	1330.57	4.95	31362.29	1577.03	5.03	39361.82	1092.98	2.78
1	इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (फाइनेंसिंग)	13565.21	2007.31	14.8	18585.51	2254.75	12.13	30962.43	3692.42	11.93
1	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	9374	1044	11.14	10367.87	1215.41	11.72	10064.74	375.78	3.73
2	कॉनकोर एयर लिमिटेड	66.2	12.16	18.37	53.49	0.04	0.07	36.84	7.2	19.54
3	फ्रेश एंड हेल्थी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	-18.1	-10.62	-58.67	-13.04	-8.39	-64.34	36.39	-6.45	-17.72
4	पंजाब लॉजिस्टिक्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	186.71	-12.13	-6.50	174.84	-11.87	-6.79	175.79	0.95	0.54
5	सिडकुल कॉनकोर इन्फ्रा कंपनी लिमिटेड	88.5	-11.1	-12.54	83.24	-4.68	-5.62	90.37	6.6	7.30
	कुल (रसद)	9697.31	1022.31	10.54	10666.40	1190.51	11.16	10404.13	384.08	3.69
1	राइट्स लिमिटेड (परामर्श)	2191.66	336.81	15.37	2383.83	444.65	18.65	2576.62	596.39	23.15
1	इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	945.37	219.52	23.22	1071.02	308.56	28.81	1327.82	528.57	39.81
1	रेल टेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	1249.39	156.18	12.50	1283.73	109.80	8.55	1361.28	138.35	10.16
2	रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	13.54	1.59	11.74	15.34	1.80	11.73	18.04	2.70	14.97
	कुल (संचार)	1262.93	157.77	12.49	1299.07	111.60	8.59	1379.32	141.05	10.23
1	बर्न स्टैंडर्ड कॉर्पोरेशन लिमिटेड	-130	-22.86	-7.51	496.90	192.52	38.74	497.38	47.00	9.45
2	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	-97.82	-80.15	-81.94	-99.25	-1.42	-1.43	-89.99	-1.42	-1.58

क्रम. सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	2017-18			2018-19			2019-20		
		निवल संपत्ति (₹ करोड़ में)	लाभ (₹ करोड़ में)	आरओई (प्रतिशत)	निवल संपत्ति (₹ करोड़ में)	लाभ (₹ करोड़ में)	आरओई (प्रतिशत)	निवल संपत्ति (₹ करोड़ में)	लाभ (₹ करोड़ में)	आरओई (प्रतिशत)
3	वैगन इंडिया लिमिटेड (निष्क्रिय)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00
4	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	25.51	-4.15	-16.27	42.00	16.49	39.26	57.54	15.53	26.99
	कुल (वैगन निर्माण)	232.07	-107.16	-46.18	439.65	207.59	47.22	464.93	61.11	13.14
1	एनआरटीयू फाउंडेशन	0.00	0.00	0.00	0.45	-0.38	-84.44	0.99	0.38	38.38
2	रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	115.84	30.28	26.14	146.23	41.34	28.27	166.28	35.02	21.06
3	इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	42.79	2.74	6.40	63.09	10.06	15.87	95	3.07	3.16
4	सूत इंटीग्रेटेड ट्रांसपोर्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	-0.41	-1.04	-253.66	6.88	-2.09	-30.38	7.28	0.41	5.63
	कुल (अन्य)	158.22	31.98	20.21	216.65	48.93	22.58	269.55	38.88	14.42
	कुल योग	54938.63	4999.11	9.10	66024.42	6143.62	9.31	86746.62	6535.48	7.53

अनुलग्नक – 7

रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की शेयर पूंजी और निवल संपत्ति (₹ करोड़ में)

क्र.म सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	शेयर पूंजी			कुल संपत्ति		
		2017-18	2018-19	2019-20	2017-18	2018-19	2019-20
प्रमुख रेलवे कंपनियां							
1	भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड	6526.46	9380.46	11880.46	13565.21	18585.51	30962.43
2	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	10768.11	11022.8	14076.63	11020.86	11298.9	14256.29
3	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	243.72	304.65	304.65	9374	10367.87	10064.74
4	रेल विकास निगम लिमिटेड	2085.02	2085.02	2085.02	3351.48	3738.76	4499.77
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	94.05	94.05	94.05	3751.95	3949.55	4161.14
6	राइट्स लिमिटेड	200	200	250	2191.66	2383.83	2576.62
7	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	5128	5351	5382	1831.28	2068.09	1911.31
8	रेल टेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	320.94	320.94	320.94	1249.39	1283.73	1361.28
9	इंडियन रेलवे केटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	40	160	160	945.37	1071.02	1327.82
10	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	1403	1403	1403	1472.14	1422.04	1185.08
11	बर्न स्टैंडर्ड कॉर्पोरेशन लिमिटेड	184.63	184.63	184.63	-130	62	497.38
12	मुंबई रेल विकास निगम	25	25	25	228.97	246.25	244.34
13	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	33.42	83.42	83.42	5.82	63.68	83.45
14	एनआरटीयू फाउंडेशन	0	1	1	0	0.45	0.99
15	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	75.85	75.85	75.85	-97.82	-99.25	-89.99
16	वैगन इंडिया लिमिटेड (निष्क्रिय)	0	0	0	0	0	0
	कुल	27128.20	30691.82	36326.65	48760.31	56442.43	73042.65
सहायक कंपनियां							
17	पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	200	200	200	186.71	174.84	175.79
18	इरकॉन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	0.05	104.05	164.05	0.68	106.82	167.60
19	रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	70	70	70	115.84	146.23	166.28
20	इरकॉन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	65	65	65	128.35	142.38	153.89
21	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	165	165	165	168.93	166.81	149.62
22	इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0	6	10	0	6.05	136.06

क्र.म सं.	रेलवे पीएसयू का नाम	शेयर पूंजी			कुल संपत्ति		
		2017-18	2018-19	2019-20	2017-18	2018-19	2019-20
23	सिडकुल कॉनकोर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	99.47	99.47	99.47	88.5	83.24	90.37
24	इस्कॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड।	150	150	150	149.27	118.64	87.82
25	कॉनकोर एयर लिमिटेड	36.65	36.65	36.65	66.2	53.49	36.84
26	फ्रेश एंड हेल्दी इंटरप्राइजेज लिमिटेड	147	160	215.01	-18.1	-13.04	36.39
27	रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	10	10	10	13.54	15.34	18.04
28	हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0.11	0.11	0.11	0.04	0.08	0.13
	कुल	943.28	1066.28	1185.29	899.96	1000.88	1218.83
संयुक्त उद्यम							
29	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	655	2455	7580	681.91	3124.48	7700.74
30	भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड	40	51.6	80	42.79	63.09	95.00
31	महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	10	20	80	10	60	92.86
32	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	48	48	48	25.51	42	57.54
33	सूरत एकीकृत परिवहन विकास निगम लिमिटेड	0.06	0.1	10	-0.41	6.88	7.28
	कुल	753.06	2574.7	7798	759.8	3296.45	7953.42
विशेष प्रयोजन वेहिकल							
34	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	250	250	250	1507.8	1623.62	1605.54
35	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड भुवनेश्वर	600.04	713.71	1063.36	600.35	714.44	1064.58
36	अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड	600	600	600	679.57	681.81	724.69
37	कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	270	625	625	274.52	702.31	653.72
38	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	196	196	196	497.38	571.18	641.52
39	हसन मैंगलोर रेल विकास निगम	112	112	112	333.3	358.88	379.64
40	भरूच दहेज रेल कंपनी लिमिटेड	155.11	155.11	155.11	191.26	197.52	186.72
	कुल	2183.15	2651.82	3001.47	4084.18	4849.76	4531.72
	कुल योग	31007.69	36984.62	48311.41	54504.25	65589.52	86746.62

अनुलग्नक - 8

मॉड्यूल/उप-मॉड्यूल के कार्यान्वयन का प्रतिशत दर्शाने वाले विवरण					
क्रम. सं.	मॉड्यूल का नाम	उप-मॉड्यूल/कार्य का नाम	एयू की संख्या	एयू जिसमें लागू किया गया	एयू का औसत जिसमें लागू किया गया (प्रतिशत में)
1	संवर्ग	कार्मिक	172	167	80.52
		अवकाश	172	154	
		कैरियर	172	159	
		वेतन वृद्धि	172	171	
		स्वीकृति बुक्स	172	78	
		संवर्ग रिपोर्ट	172	102	
		कुल	1032	831	
2	पे रोल	पे रोल	172	171	89.60
		अवकाश	172	136	
		आयकर	172	171	
		बोनस	172	170	
		नकद प्रतिपूर्ति (आरपीएफ)	170	117	
		यात्रा भत्ता	172	166	
		बाल शिक्षा भत्ता	172	169	
		रनिंग भत्ता (सीएमएस से जुड़ा हुआ)	142	102	
		राष्ट्रीय अवकाश भत्ता	172	154	
		रात्रि ड्यूटी भत्ता	171	163	
		ओवर टाइम तक	170	142	
		अवकाश नकदीकरण	172	157	
		कुल	2029	1818	
3	भविष्य निधि	पीएफ आवेदन	170	158	91.22
		पीएफ मंजूरी	170	158	
		पीएफ बिल पास करना	169	157	
		पीएफ निपटान	169	153	
		पीएफ खाता बही	169	156	
		पीएफ मिलान	169	143	
		पीएफ ब्याज गणना	169	156	
		कुल	1185	1081	
4	बिजली	क्वार्टरों के लिए बिजली प्रभार	170	40	23.82
		ऊर्जा बिल दर्ज करना	170	41	
		कुल	340	81	

मॉड्यूल/उप-मॉड्यूल के कार्यान्वयन का प्रतिशत दर्शाने वाले विवरण					
क्रम. सं.	मॉड्यूल का नाम	उप-मॉड्यूल/कार्य का नाम	एयू की संख्या	एयू जिसमें लागू किया गया	एयू का औसत जिसमें लागू किया गया (प्रतिशत में)
5	बिल पास कराना	सीओ6	172	168	86.19
		बिल पास करना (स्थापना पीएफ और निपटान के अलावा)	172	170	
		सीओ7	172	171	
		कार्य रजिस्टर	172	84	
		कुल	688	593	
6	बुक्स	चेक प्रिंट करना	173	173	82.04
		जर्नल वाउचर	173	172	
		ई-रीकॉन के साथ इंटरफेसिंग	173	168	
		चालू खाता (राजस्व और पूंजी की अनुसूची सहित)	173	173	
		चेक मिलान	173	121	
		आरबीआई मिलान	169	81	
		बैंक में प्रेषण	169	99	
		कुल	1203	987	
7	पेंशन	पेंशन	166	150	83.23
		निपटान बिल तैयार करना और पारित करना	166	149	
		ई-पीपीओ	169	118	
		कुल	501	417	
8	ई-उचंत	ऋण और अग्रिम	172	119	63.81
		उचंत रजिस्ट्रों का रखरखाव	172	110	
		जनरल पुस्तकों के साथ मिलान	172	122	
		ब्याज गणना	172	88	
		कुल	688	439	
9	जी-उचंत	सामान्य उचंत रजिस्टर	173	104	60.11
10	बजट	बजट (राजस्व)	171	154	76.38
		बजट (पूंजी)	172	108	
		कुल	343	262	
11	बिल	कार्यकारी बिल रजिस्टर	173	163	94.21
12	प्रोत्साहन	कार्यशाला प्रोत्साहन	44	28	63.64
13	नकद (एमसीआर)	नकदी कार्यालय - विविध नकदी प्राप्ति	161	100	62.11
14	नकद (एसएनटी)	नकदी कार्यालय - नकद प्रेषण नोट	160	38	23.75
15	वेतन	पीएमआर बनाना	169	101	59.76

मॉड्यूल/उप-मॉड्यूल के कार्यान्वयन का प्रतिशत दर्शाने वाले विवरण					
क्रम. सं.	मॉड्यूल का नाम	उप-मॉड्यूल/कार्य का नाम	एयू की संख्या	एयू जिसमें लागू किया गया	एयू का औसत जिसमें लागू किया गया (प्रतिशत में)
16	स्टोर लेखा	बिल पारित करना	166	128	73.19
		आईआरईपीएस और आईएमएमएस के साथ इंटरफेसिंग	166	115	
		कुल	332	243	
17	क्वार्टर	क्वार्टर मास्टर	169	27	15.27
		क्वार्टर आवंटन	169	26	
		क्वार्टर भरे हुये	169	25	
		क्वार्टर खाली	169	25	
		किराया और पानी का शुल्क	169	26	
		कुल	845	129	
18	ऋण	ऋण	172	77	44.77
19	एनपीएस	निपटान बिल तैयार करना और पारित करना	164	146	88.11
		एनपीएस पीपीओ	164	143	
		कुल	328	289	
20	यातायात	स्टेशन की कमाई (कोचिंग, गुड्स, विविध अन्य कमाई)	83	11	13.25

अनुलग्नक- 9

सीआरआईएस द्वारा निपटाये गये मामलों को दर्शाता विवरण						
क्र सं	जोनल रेलवे	मॉड्यूल जिससे मामला सम्बंधित है	जोनल रेलवे जिससे सन्दर्भ प्राप्त हुए	मामले का विवरण	जोनल रेलवे से प्राप्ति की तिथि	लंबित अवधि (दिनों में)
1	मरे	पे रोल	मरे	पिछले वर्षों से संबंधित बकाया वेतन के भुगतान के लिए आय संहिता का सर्जन- प्रधान इकाई 42,43,44.	06-01-2017	814
2	मरे	पे रोल	मरे, पूमरे	विवरण 40 – अतिरिक्त रिपोर्ट		655
3	मरे	पे रोल	परे	लगातार वसूली के लिए विविध डेटा अपलोड करने की सुविधा का प्रावधान।		486
4	मरे	पे रोल	पूरे	अवकाश नियमितीकरण पर एचआरए/परिवहन भत्ते के भुगतान के संबंध में आईपीएस में किए जाने वाले परिवर्तन।	21-12-2017	452
5	मरे	पे रोल	मरे	चिकित्सा अधिकारियों को 7 वें वेतन आयोग के अनुसार स्नातकोत्तर भत्ते के संबंध में आईपीएस में किए जाने वाले परिवर्तन।	25-07-2018	249
6	मरे	पे रोल	पूरे	सीई के पुनरीक्षण को सक्षम करने/ अक्षम करने के लिए लेखांकन इकाई वार सीई के पुनरीक्षण के संबंध में आईपीएस में किए जाने वाले परिवर्तन।		215
7	मरे	पे रोल	मरे	विविध डेटा अपलोड सुविधा के संबंध में आईपीएस में किए जाने वाले परिवर्तन।		202
8	मरे	पे रोल	मरे	पीएलबी मामलों के संबंध में आईपीएस में किए जाने वाले परिवर्तन।	10-10-2018	172
9	मरे	पे रोल	मरे	आईपीएस परिवार मास्टर-रिलेशन टाइप – परिवार सं/आश्रितों की सं में परिवर्तन को उपलब्ध कराया जाए।	31-07-2018	159
10	मरे	पे रोल	मरे	सेवानिवृत्त पुनः नियुक्त कर्मचारियों को टीए/डीए के भुगतान के संबंध में आईपीएस में किए जाने वाले परिवर्तन।	03-12-2018	118
11	मरे	पे रोल	परे, पूरे	ओवरटाइम अवधि और वेतन पर्ची पर राशि को दर्शाने के संबंध में आईपीएस में किए जाने वाले परिवर्तन।	12-11-2018 और 02-08-2018	114
12	मरे	पे रोल	मरे	अतिरिक्त पद भत्ते का भुगतान करते समय एनपीएस की वसूली।	09-01-2018	81

सीआरआईएस द्वारा निपटाये गये मामलों को दर्शाता विवरण						
क्र सं	जोनल रेलवे	मॉड्यूल जिससे मामला सम्बंधित है	जोनल रेलवे जिससे सन्दर्भ प्राप्त हुए	मामले का विवरण	जोनल रेलवे से प्राप्ति की तिथि	लंबित अवधि (दिनों में)
13	मरे	पे रोल	पूरे	वेतन पर्ची पर बिजली खपत के आंकड़ों/महीने आदि दर्शाना।	11-12-2018	80
14	मरे	पे रोल	मरे	7वें सीपीसी में विकल्प में संशोधन।	25-02-2019	34
15	मरे	पे रोल	मरे	केंद्र सरकार कर्मचारी समूह बीमा योजना, 1980 के तहत आयु सीमा।	18-03-2019	13
16	मरे	पे रोल	मरे	अवकाश नकदीकरण के मॉड्यूल में परिवर्तन - विभिन्न मामले।	25-02-2019	30
17	दमरे	बुक्स	दमरे	आवंटन के एक ही विस्तृत शीर्ष के तहत बुक किए गए जर्नल वाउचर (जेवी) की क्लबिंग न करना।	19-12-2016	833
18	दमरे	बुक्स	दमरे	योजना शीर्ष 3300 (एस एंड टी) के तहत, आवंटन 33-6808 (जैसे 20-3368-08, 21-3368-08 इत्यादि) में क्रेडिट राशियां जो प्राप्तियों से सम्बंधित है; वे कैपिटल शिड्यूल के अंतर्गत कैपिटल शिड्यूल-2 में क्रेडिट के स्थान पर (-) डेबिट दर्शायी जा रही है इसके कारण व्यय में कमी प्रदर्शित हो रही है।	11-09-2018	202
19	दमरे	बुक्स	दमरे	129-11101, 129-12107 (अदालत जमा के लिए क्रेडिट), 12912101 आदि जैसे कुछ आवंटनों का विवरण, आईपीएस में डेबिट के रूप में दिखाया गया है जबकि ये आवंटन मूल रूप से क्रेडिट का प्रतिनिधित्व करते हैं क्योंकि ऐसे विवरण में संशोधन की आवश्यकता है।	31-07-2018	244
20	दमरे	बुक्स	दमरे	नकद मॉड्यूल में "प्रभारित" के तहत डेटा दर्ज करने का कोई प्रावधान नहीं है। पूरे व्यय को नकद कार्यालय द्वारा डीडी / नकदीकृत चेक के लिए दत्तमत के रूप में दिखाया जा रहा है, हालांकि यह प्रकृति में "प्रभारित" है। जोनल रेलवे को जेवी के माध्यम से इसमें सुधार करना था। परिणामस्वरूप, उचित रजिस्टर "दत्तमत" और "प्रभारित" व्यय अलग से नहीं दिखा रहा है।	31-07-2018	244

सीआरआईएस द्वारा निपटाये गये मामलों को दर्शाता विवरण						
क्र.सं.	जोनल रेलवे	मॉड्यूल जिससे मामला सम्बंधित है	जोनल रेलवे जिससे सन्दर्भ प्राप्त हुए	मामले का विवरण	जोनल रेलवे से प्राप्ति की तिथि	लंबित अवधि (दिनों में)
21	दमरे	बुक्स	पूरे	आईपीएस में लागत सहभाजन परियोजनाओं अर्थात ईबीआर (पीपीपी) पर व्यय की बुकिंग के लिए आवंटन की अलग योजना का निर्माण करना ताकि लागत सहभाजन परियोजनाओं पर किए गए व्यय की विस्तृत शीर्षवार पहचान की जा सके।	10-07-2018	265
22	दमरे	बुक्स	दमरे	सभी आवंटनों को वित्त संहिता संस्करण II और उसमें जारी सुधार पर्वियों के अनुसार आईपीएस में मान्य किया जाना चाहिए।	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध
23	दपूरे	बिल को पास कराना	दपूरे	संविदाकार/विक्रेता के लिए प्रपत्र 16ए रिपोर्ट का सृजन और पैन नंबर के आधार पर खाता-बही का निर्माण।	04-12-2018	117
24	दपूरे	बिल को पास कराना	मरे	बिजली बिल से संबंधित उपभोक्ता संख्या के लिए एक फील्ड जोड़कर पार्टी मास्टर में संशोधन।	01-11-2018	150
25	दपूरे	बिल को पास कराना	दपूरे	मूल आईपीएस उपयोगकर्ता की अनुपस्थिति में अस्थायी अवधि के लिए किसी अन्य उपयोगकर्ता की सक्रियता।	28-09-2018	184
26	दपूरे	बिल को पास कराना	दपूरे	“आवंटन बनाम अनुमान” के संबंध में 100 प्रतिशत सत्यापन को इस तरह से लागू करना कि बिल पारित करते समय आईपीएस प्रणाली में कोई त्रुटि स्वीकार नहीं की जाएगी। त्रुटियों को सुधारने के लिए आवश्यक जेवी बनाने के लिए निर्माण कार्यालय से संबंधित आईपीएस से “आवंटन बनाम अनुमान” बेमेल/त्रुटि वाले मामलों की एक पूरी सूची निकाली जा सकती है।	20-12-2018	101
27	दपूरे	बिल को पास कराना	मरे	बैंक गारंटी के रखरखाव के लिए चार आवश्यक रिपोर्ट की आवश्यकता है। ये हैं: 1. बीजी की वैधता बढ़ाने के लिए संबंधित कार्यकारी अधिकारी को सूचना पत्र। 2. संबंधित बैंक को नकदीकरण रोकने हेतु पत्र।	15-02-2017	774

सीआरआईएस द्वारा निपटाये गये मामलों को दर्शाता विवरण						
क्र सं	जोनल रेलवे	मॉड्यूल जिससे मामला सम्बंधित है	जोनल रेलवे जिससे सन्दर्भ प्राप्त हुए	मामले का विवरण	जोनल रेलवे से प्राप्ति की तिथि	लंबित अवधि (दिनों में)
				3. संबंधित बैंक को नकदीकरण हेतु पत्र। 4. संविदा की पूर्णता पर बीजी जारी करें।		
28	दपूरे	बिल को पास कराना	दपूरे	बीजी प्रविष्टी फॉर्म कार्य नहीं कर रहा है यानी संबंधित पीओ /कार्य आदेश से लिंक नहीं हो पा रहा है।	15-02-2017	774
29	दपूरे	बिल को पास कराना	दपूरे/पूरीरे	वैट के लिए एक्सेल शीट में डेटा को राज्य सरकार के पोर्टल में अपलोड करना जरूरी है।	15-02-2017	774
30	दपूरे	बिल को पास कराना	दपूरे	सीओ7 के “सारांश इकाई” में प्रत्येक बिल के प्रति व्यय इकाई को दिखाया जाना है।	15-02-2017	774
31	दपूरे	बिल को पास कराना	दपूरे	सभी संविदा करारों (पार्टी कोड/पार्टी का नाम/करार की सं./करार की तिथि करार की राशि/वैधता तिथि) की पार्टीवार रिपोर्ट आवश्यक है।	15-02-2017	774
32	पूरे	पेंशन	पूरे	आईपीएस में एनपीएस मामलों के लिए संशोधन मॉड्यूल शुरू करने का अनुरोध।	15-02-2019	44

अनुलग्नक- 9क

सीआरआईएस के पास लंबित मामलों को दर्शाता विवरण						
क्र सं	जोनल रेल	मॉड्यूल जिससे मामला सम्बंधित है	जोनल रेल जिससे सन्दर्भ प्राप्त हुए	मामले का विवरण	जोनल रेल से प्राप्ति की तिथि	लंबित अवधि (दिनों में)
अनुपालना नहीं की गई						
1	मरे	पेरोल	मरे	अवकाश का मॉड्यूल	21-04-2017	709
2	मरे	पेरोल	परे	परिवहन भत्ते के भुगतान पर नियंत्रण - (i) एक महीने से अधिक समय के अवकाश का प्रावधान दिया जाना चाहिए (ii) यदि वेतन अवधि के बाद अवकाश खाता अपडेट किया गया है- तो प्रणाली के माध्यम से परिवहन भत्ते का अधिक भुगतान वसूला जाना चाहिए।	23-06-2017	605
3	मरे	पेरोल	पूमरे	आईपीएस में अतिरिक्त रिपोर्ट - वेतन लेखापरीक्षा रजिस्टर (एसएआर)।	02-02-2018	403
4	मरे	पेरोल	मरे	रूपांतरित अवकाश/ चिकित्सा अवकाश आदि के दौरान राशन राशि भत्ते का भुगतान न होने के संबंध में आईपीएस में परिवर्तन किया जाना चाहिए।	16-07-2018	258
5	मरे	पेरोल	मरे	आईपीएस के साथ सीएमएस के एकीकरण के संबंध में आईपीएस में किए जाने वाले परिवर्तन।	09-01-2018	81
6	मरे	पेरोल	पूतरे	आईपीएस में नई नियुक्ति रिपोर्ट का सृजन।	21-12-2018	80
7	मरे	पेरोल	दपूरे	आरआरबी/आरआरसी परीक्षा में भाग लेने के लिए टीए दावों की बुकिंग के लिए टीए मॉड्यूल में अलग टैब का प्रावधान।	12-10-2018	75
8	मरे	पेरोल	मरे और दमरे	समेकित वेतन और भत्ते की रिपोर्ट का सृजन - जोनल रेलवे वार।	21-02-2019	38

क्र सं	जोनल रेल	मॉड्यूल जिससे मामला सम्बंधित है	जोनल रेल जिससे सन्दर्भ प्राप्त हुए	मामले का विवरण	जोनल रेल से प्राप्ति की तिथि	लंबित अवधि (दिनों में)
9	मरे	ई – उंचत खाता	दपूरे	विभिन्न रिपोर्टें, अग्रिम प्रदान करने के लिए अधिकतम सीमा आदि।	13-07-2017	626
10	मरे	ई – उंचत खाता	मरे और पूरे	ऋण शेष प्रणाली के माध्यम से हस्तांतरण जब कर्मचारियों को एक लेखा इकाई से दूसरी में स्थानांतरित किया जाता है, अर्धवार्षिक उंचत समीक्षा रिपोर्ट का सृजन, आयकर छूट के लिए एचबीए पर अर्जित ब्याज की गणना, ब्याज कार्य पत्रक में छूट देने के संबंध में प्रविष्टि के लिए टिप्पणी कॉलम को डालना।	28-01-2019	46
11	उरे	भविष्य निधि	उसीरे	आरसीटी सदस्यों द्वारा पीएफ आहरण के संबंध में एआईएमएस में संशोधन।	22-01-2019	60
12	दमरे	बुक्स	दमरे और डीएलडब्लू	1. प्रारम्भिक की प्रविष्टि का प्रावधान 2. ब्लॉक खाता 3. ऋण शीर्ष रिपोर्ट 4. ओबी के साथ राजस्व और पूंजी खाता बही। इन रिपोर्टों में वित्तीय समायोजन के आंकड़ों के बिना हस्तांतरण की प्रविष्टि का प्रावधान किया जाना चाहिए।	09-05-2017/ 15-11-2018	692
13	दमरे	बुक्स	दमरे	उंचत मॉड्यूल के तहत, यात्री बीमा योजना के तहत 121121-07 जैसे आवंटनों के लिए “दत्तमत” और “प्रभारित” व्यय को अलग से दर्ज करने का कोई प्रावधान नहीं है।	31-07-2018	244

क्र सं	जोनल रेल	मॉड्यूल जिससे मामला सम्बंधित है	जोनल रेल जिससे सन्दर्भ प्राप्त हुए	मामले का विवरण	जोनल रेल से प्राप्ति की तिथि	लंबित अवधि (दिनों में)
14	दमरे	बुक्स	दमरे	वर्तमान में सीजीईआईएस की वसूली के प्रति दो अलग-अलग आवंटन अर्थात ग्रुप सी के लिए 00801111 और ग्रुप डी के कर्मचारियों के लिए 00801112 विद्यमान हैं और यह ग्रुप सी और डी के लिए अलग-अलग राजस्व अनुसूची के तहत परिलक्षित हो रहे हैं। हालांकि, छठी सीपीसी सिफारिशों के अनुसार कोई समूह डी संवर्ग नहीं है। इसलिए ग्रुप डी आवंटन को निष्क्रिय करना जरूरी है ताकि जोनल रेलवे ग्रुप डी की राशि को ग्रुप सी में हस्तांतरित कर सके।	06-07-2018	269
15	दमरे	बुक्स	दमरे	एएफआईएस में, कटौती शीर्ष के प्रति कोई नकारात्मक संकेत नहीं दर्शाया जा रहा है। इसलिए, नकारात्मक संकेत को हटाया जा सकता है।	06-07-2018	269
16	दमरे	बुक्स	दमरे	यह देखा गया है कि निम्नलिखित अनुसूचियों के शीर्षकों के रूप में प्रदर्शित होने वाले मुख्य शीर्ष सीजीए द्वारा अपनाए गए संशोधित वर्गीकरण की पुष्टि नहीं कर रहे हैं।	06-07-2018	269
17	दमरे	बुक्स	पूरे	एमआईएस रिपोर्ट में एक सारणी में लेखांकन इकाई वार, पीएच और स्रोतवार व्यय दर्शाया गया है।	17-07-2017	623
18	दमरे	बुक्स	परे	अतिरिक्त रिपोर्ट की आवश्यकता। क्षैतिज पंक्ति में लेखांकन इकाईवार और मांगें दर्शाने वाली राजस्व उर्ध्वाधर अनुसूची 3 की एक समेकित रिपोर्ट,	15-09-2017	563

क्र सं	जोनल रेल	मॉड्यूल जिससे मामला सम्बंधित है	जोनल रेल जिससे सन्दर्भ प्राप्त हुए	मामले का विवरण	जोनल रेल से प्राप्ति की तिथि	लंबित अवधि (दिनों में)
19	दमरे	बुक्स	परे	डेबिट स्कॉल पोर्ट करते समय, पोर्ट किए गए डेबिट स्कॉल से मिलान के लिए पोर्टेड और चेक की अपवाद वस्तुओं के लिए आईपीएस में एक रिपोर्ट सृजन के लिए प्रावधान किया जाना चाहिए।	05-09-2018	208
20	दमरे	बुक्स	परे	आगामी महिनों में डेबिट स्कॉल के माध्यम से चैकों की प्राप्ति पर उसकी अपवादात्मक मदों का मिलान करने का प्रावधान ताकि बाधारहित मिलान किया जा सके।	05-09-2018	208
21	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	ई-रीकान जेवी के लिए निम्नलिखित क्षेत्रों के साथ रिपोर्ट अपेक्षित है: 1. ई-रीकान जेएन नं. 2. आईपीएस जेवी नं.	15-02-2017	774
22	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	करार के समापन के लिए 'शून्य' बिल पारित करने का प्रावधान	15-02-2017	774
23	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे/उसीरे	“निर्माणकार्य रजिस्टर” में अतिरिक्त विशेषताएं	15-02-2017	774
24	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	संचयी कार्य रजिस्टर (विभाग और अनुमानवार, कार्यवार ब्यौरे का सार अपेक्षित है)	15-02-2017	774
25	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	महीने के लिए और महीने तक विभाग और अनुमानवार व्यय अपेक्षित है	15-02-2017	774
26	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	बीजी/आरजी/एफजी रिपोर्ट की तुलना में योजना शीर्षवार व्यय अपेक्षित है	15-02-2017	774
27	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	बीजी/आरजी/एफजी रिपोर्ट की तुलना में निधिवार व्यय का स्रोत अपेक्षित है	15-02-2017	774
28	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	बीजी/आरजी/एफजी रिपोर्ट की तुलना में कार्यवार व्यय अपेक्षित है	15-02-2017	774

सीआरआईएस के पास लंबित मामलों को दर्शाता विवरण						
क्र सं	जोनल रेल	मॉड्यूल जिससे मामला सम्बंधित है	जोनल रेल जिससे सन्दर्भ प्राप्त हुए	मामले का विवरण	जोनल रेल से प्राप्ति की तिथि	लंबित अवधि (दिनों में)
29	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	सर्वेक्षण कार्य रजिस्टर की आवश्यकता (मांग संख्या 2)	15-02-2017	774
30	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	गलत वर्गीकरण को रोकने के लिए प्रावधान किया जाना है। प्रत्येक कार्य पिक बुक के अनुसार निधि के निश्चित स्रोत से सम्बद्ध है। गलत वर्गीकरण से बचने के लिए अनुमान में दिए गए के साथ आवंटन का सत्यापन कार्यक्रम में किया जाना चाहिए।	15-02-2017	774
31	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	निर्माण इकाईयों के वेतन बिल पारित करते समय केवल आवंटन, राशि का कॉलम उपलब्ध होता है परन्तु अनुमान का कालम नहीं होता है जिसकी सत्यापन के लिए आवश्यकता होती है।	15-02-2017	774
32	परे	पेंशन	आरबी	पीपीओ में क्षतिपूर्ति अनुदान/सहायता अनुदान भुगतान का प्रावधान	22-03-2019	9
33	परे	पेंशन	आरबी	एक से अधिक नॉमिनी होने पर विभिन्न पीपीओ बनाते समय परिवार के संदर्भ में पीपीओ में गलत राशि दर्शाया जाना।	22-03-2019	9
विवरण उपलब्ध नहीं						
1	दमरे	बुक्स	दमरे	आवंटन 00867002 (चैक एवं बिल) के प्रति सीओ7 के माध्यम से केवल क्रेडिट अनुमत किए जाने चाहिए। सिस्टम में इस आवंटन के प्रति जर्नल वाउचरों का रखा जाना अनुमत नहीं किया जाना चाहिए।	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
2	परे	बजट	परे	कार्यकारी विभागों को आईडी का आवंटन	19-10-2018	163
3	परे	पेंशन	सभी जोनल रेलवे	पति/पत्नी को छोड़कर परिवार के सदस्यों के समर्थन में पीपीओ जारी करना	28-03-2018	368

सीआरआईएस के पास लंबित मामलों को दर्शाता विवरण						
क्र सं	जोनल रेल	मॉड्यूल जिससे मामला सम्बंधित है	जोनल रेल जिससे सन्दर्भ प्राप्त हुए	मामले का विवरण	जोनल रेल से प्राप्ति की तिथि	लंबित अवधि (दिनों में)
4	परे	पेंशन	आरडी एसओ	निपटान रजिस्टर के रूप में रिपोर्ट जिसमें पीपीओ में सेवानिवृत्त कर्मचारी को किए गए भुगतानों का विवरण दर्शाया गया हो।	31-01-2019	59
5	परे	पेंशन	पूसीरे	सेवानिवृत्त कर्मचारी की शारीरिक रूप से अथवा मानसिक रूप से विकलांग पुत्री को पीपीओ में शामिल करने के लिए प्रावधान हेतु अनुरोध	21-01-2019	69
6	परे	पेंशन	पूरे	निपटान भुगतान संशोधित करने और संशोधित पीपीओ जारी करने के लिए प्रावधान हेतु अनुरोध; जब एक कर्मचारी पर लगायी गयी शास्ति में कमी की जाती है या माफ की जाती है	10-01-2019	80
7	परे	पेंशन	मरे	कई मामलों में बैंक उन पेंशनरों/परिवार पेंशनरों को मंहगाई राहत का भुगतान कर रहे हैं जिनकी केन्द्र/राज्य सरकार या किसी अन्य संस्थाओं के साथ पुनः नियुक्ति की गयी है। यह अनिवार्य है कि अभ्युक्ति “मंहगाई राहत का भुगतान जैसा लागू हो” में उपयुक्त रूप से संशोधन किया जाए।	29-01-2019	61
पहले से उपलब्ध						
1	दमरे	बुक्स	पूरे	चूँकि बैंक से प्रदत्त स्कॉल के लिए सूचना सॉफ्ट कापी में उपलब्ध है अतः कैश बुक एवं आईपीएस में आरआईबी मिलान प्रक्रिया में संशोधन किया जाना चाहिए। विशेष फार्मेट में डेटा के भाग को मिलान के लिए अनुमत किया जा सकता है।	19-12-2016	833

सीआरआईएस के पास लंबित मामलों को दर्शाता विवरण						
क्र सं	जोनल रेल	मॉड्यूल जिससे मामला सम्बंधित है	जोनल रेल जिससे सन्दर्भ प्राप्त हुए	मामले का विवरण	जोनल रेल से प्राप्ति की तिथि	लंबित अवधि (दिनों में)
2	दपूरे	बिल पारित करना	मरे	उपभोक्ता संख्या जिसके प्रति भुगतान किया गया है, उसको एनईएफटी के माध्यम से राशि को क्रेडिट करते समय व्याख्या के रूप में आपूर्तिकर्ता को सूचित किया जाना चाहिए।	01-11-2018	150
3	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे/उसीरे	आवंटन रिपोर्ट अपेक्षित है	15-02-2017	774
4	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	प्रयोक्तावार रिपोर्ट अपेक्षित है/ प्रयोक्तावार आईडीवार बिल लम्बित है/वापसी दी गयी अवधि से आज तक विवरणी/पारित स्थिति	15-02-2017	774
5	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	दी गयी अवधि से आज तक बिल के अवधिवार विश्लेषण के लिए रिपोर्ट अपेक्षित है	15-02-2017	774
6	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	उत्पादशुल्क निकासी प्रमाण-पत्र संख्या (ईसीसी नं.) के लिए क्षेत्र पार्टी मास्टर फार्म में उपलब्ध कराया जाना है।	15-02-2017	774
7	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	डीलर वार स्थिति मानीटर करने के लिए बिलों के पंजीकरण के समय डीलर निर्दिष्ट करने के लिए प्रावधान आवश्यक है।	15-02-2017	774
8	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	बिल पारित करने की अवस्था पर राजकोष नियंत्रण तंत्र आवश्यक है	15-02-2017	774
9	दपूरे	बिल पारित करना	दपूरे	विक्रेता के बिल की स्थिति सूचना, आईपीएस होम पेज पर विक्रेता के सेल्फ- सर्विस पोर्टल में उपलब्ध होनी चाहिए	15-02-2017	774
10	परे	पेंशन	आरबी	कार्य के सुकर संचालन के लिए एक पीपीओ की पुष्टि रद्द करने की सुविधा जोनल प्रशासक को दी जानी चाहिए	22-03-2019	9

समाप्त/बन्द						
क्र. सं.	जोनल रेलवे	माडयूल जिससे मुद्दा सम्बन्धित है	जोनल रेलवे जिससे सन्दर्भ प्राप्त हुआ	मुद्दे का विवरण	जोनल रेलवे से प्राप्ति की तारीख	लम्बित अवधि (दिनों में)
1	मरे	पेरोल	मरे	लेखापरीक्षा विभाग के ग्रुप बी अराज पत्रित स्टाफ को तदर्थ बोनस	18-03-2019	12
2	मरे	ई-उचंत	दपूरे	‘कोई देय नहीं प्रमाण-पत्र’, एचबीए पर ब्याज का परिकलन और पुनरीक्षा, स्थानांतरणों पर अंतिम वेतन प्रमाण-पत्र की पुनरीक्षा आदि के मुद्दे से संबंधित मामले	09-05-2017	674
3	मरे	ई-उचंत	मरे	स्थानांतरण पर वेतन की अग्रिम राशि का उचंत की बजाय ई-उचंत माडयूल में शामिल किया जाना	उन	409

अनुलग्नक - 10

नोडल रेलवे के पास लम्बित मुद्दों को दर्शाने वाला विवरण						
क्र. सं.	भेजा गया (जोनल रेलवे)	मॉड्यूल जिससे मुद्दा सम्बन्धित है	नोडल रेलवे	मुद्दे का विवरण	जोनल रेलवे से प्राप्ति की तारीख	लम्बित अवधि (दिनों में)
1	उपूसीरे	पेंशन	परे	डाक पेंशन (7वां सीपीसी) का संशोधन	20-12-2018	467
2	उपूसीरे	पेरोल	मरे	आईपीएस में अस्पताल के खाने और बिजली प्रभारों का माड्यूल	10-03-2017	1117
3	उपूसीरे	पीएफ	उरे	सामान्य भविष्य निधि आहरण के संबंध में लेखापरीक्षा विभाग के लिए साभनि नियम	11-01-2017	1175
4	दपूरे	पेंशन	परे	सीओ7 पोस्टिंग स्टेज पर बिल पारित करने के बाद भी बिल वापस करने के लिए आईपीएस में प्रावधान आवश्यक है	01-06-2017	1034
5	दपूरे	पेंशन	परे	‘पारिवारिक पेंशन’ की राशि पीपीओ दोनों अधपन्नों के पैरा-3 में नहीं दर्शायी जाती जब तक कि परिवार के विवरण में पत्नी/पति के नाम के प्रति ‘आवेदित’ विकल्प का चयन न किया जाए जबकि पत्नी/पति पारिवारिक पेंशन के लिए स्वतः ही पात्र होता है। पारिवारिक पेंशन की राशि स्वतः ही दर्शायी जानी चाहिए जब कभी पत्नी/पति के नाम की सुसंगत फील्ड में प्रविष्टि की जाती है।	15-03-2017	1112
6	दपूरे	पेंशन	परे	सारांशीकृत भाग की कटौती के बाद, घटी हुई पेंशन को आईपीएस सृजित पीपीओ में नहीं दर्शाया जा रहा है	15-03-2017	1112
7	दपूरे	पेरोल	मरे	कार्मिक कार्यकारी कार्यालय के ओएस और बीसीओ स्तर पर अनिवार्य आनलाईन यादृच्छिक नमूना जांच और प्रमाणन आईपीएस सिस्टम में होना चाहिए।	28-09-2018	550
8	दपूरे			अतिरिक्त बजटीय रिपोर्ट कार्यचालन में नहीं है	17-07-2018	623

नोडल रेलवे के पास लम्बित मुद्दों को दर्शाने वाला विवरण						
क्र. सं.	भेजा गया (जोनल रेलवे)	मॉड्यूल जिससे मुद्दा सम्बन्धित है	नोडल रेलवे	मुद्दे का विवरण	जोनल रेलवे से प्राप्ति की तारीख	लम्बित अवधि (दिनों में)
9	दपूरे	नकदी एवं वेतन	पूतरे	सीआरएन एवं एमसीआर के निपटान के लिए क्वेरी/रिपोर्ट मैनुअल आवश्यक है	15-03-2017	1112
10	दपूरे	बुक्स	दमरे	आईपीएस के माध्यम से धन प्राप्ति के मुद्दे को अंतिम रूप न देना, मुख्य कोषाध्यक्ष की कैशबुक तैयार न करना और कैशबुक के साथ आईपीएस में इसकी समवर्ती लिंकिंग न करना	15-03-2017	1112
11	दरे	नकदी एवं वेतन	पूतरे	सीआरआईएस द्वारा किए गए हाल के वैधीकरण के कारण अन्य रेलवे और उत्पादन इकाइयों से संबंधित प्राप्ति टिप्पणियां दक्षिण रेलवे प्रयोक्ताओं के लिए आईपीएस में प्रकट नहीं हो रही हैं जिसके परिणामस्वरूप केन्द्रीयकृत अधिप्राप्ति के लिए भंडार बिलों को पारित करने में असमर्थता है। इसलिए यह अनुरोध किया जाता है कि दक्षिण रेलवे के लिए उपरोक्त वैधीकरण को विशेष रूप से छूट है ताकि अन्य जोनल रेलवे की प्राप्ति टिप्पणियों तक पहुँच सुनिश्चित की जा सके।	31-07-2019	244
12	दरे	बुक्स	दपूरे	आईपीएस में पारित बिल के तहत उपलब्ध सीओ6 लम्बित रिपोर्ट में सुधार की आवश्यकता है। दो अतिरिक्त कालमों यथा “खर्च करने वाली इकाई और आवंटन” के लिए अनुरोध किया गया है।	22-07-2019	253

