

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली

21 दिसंबर 2021

2021 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं.13- संघ सरकार (रेलवे)- रेलवे वित्त संसद में प्रस्तुत

2021 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 13-'संघ सरकार (रेलवे) रेलवे वित्त' 21 दिसम्बर 2021 को संसद के दोनों सदनों के पटल पर प्रस्तुत की गई थी और अब यह सार्वजनिक दस्तावेज बन चुकी है।

इस प्रतिवेदन में तीन अध्याय शामिल है। अध्याय 1 आय, व्यय, रिजर्व, परिचालन दक्षता आदि जैसे विभिन्न मापदंडों के आधार पर भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति पर केन्द्रित है। अध्याय 2 में रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) के वित्तीय निष्पादन का अवलोकन शामिल है। अध्याय 3 में वांछित परिणाम प्रदान करने में एकीकृत पे रोल और लेखाकरण प्रणाली (आईपीएस) की दक्षता और प्रभावकारिता पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां शामिल हैं।

अध्याय 1: रेलवे वित्त की स्थिति

भारतीय रेल ने 2019-20 के दौरान ₹ 2,16,935 करोड़ के बजट अनुमानों (बीई) के प्रति ₹ 1,74,694.69 करोड़ की कुल प्राप्तियां सृजित की थी। रेलवे ₹ 2,06,269 करोड़ के संशोधित अनुमान लक्ष्य को भी प्राप्त नहीं कर सका। कुल प्राप्तियों में पिछले वर्ष की तुलना में 2019-20 के दौरान 8.30 प्रतिशत तक कमी आई थी।

कोयले के परिवहन पर भारी निर्भरता थी जो 2019-20 के दौरान माल ढुलाई आय का लगभग 49 प्रतिशत थी। थोक वस्तुओं की परिवहन पद्धति में कोई भी बदलाव माल ढुलाई आय को काफी प्रभावित कर सकता है।

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

परिचालन अनुपात (ओआर) यातायात आय के कार्यशील व्यय के अनुपात को प्रस्तुत करता है। उच्च अनुपात से अधिशेष सृजन की खराब योग्यता का पता चलता है। रेलवे का परिचालन अनुपात 2019-20 में बीई में 95 प्रतिशत के लक्ष्य के प्रति 98.36 प्रतिशत था। परिचालन अनुपात 2018-19 में 97.29 प्रतिशत से बढ़कर 2019-20 में 98.36 प्रतिशत हो गया। इसके अलावा, यदि पेंशन भुगतान पर वास्तविक व्यय को हिसाब में लिया गया होता, तो रेलवे का परिचालन अनुपात 98.36 प्रतिशत की बजाय 114.35 प्रतिशत हो गया होता। इस प्रकार, रेलवे द्वारा दर्शाया गया 98.36 प्रतिशत का परिचालन अनुपात रेलवे के सही वित्तीय निष्पादन को नहीं दर्शाता है।

समग्र निधि शेष, पहली बार 2019-20 में ₹ 25,730.65 करोड़ के ऋणात्मक शेष में बदल गया। मूल्यहास के लिए कम प्रावधान करने के परिणामस्वरूप 2019-20 तक ₹ 95,217 करोड़ पर अनुमानित 'थ्रो फारवर्ड' कार्यों का संचयन हुआ।

अध्याय 2: रेलवे पीएसयू का वित्तीय निष्पादन

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 द्वारा 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।

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

विगत तीन वर्षों के दौरान रेलवे पीएसयू का समग्र लाभ ₹ 4,999 करोड़ (2017-18) से बढ़कर ₹ 6,536 करोड़ (2019-20) हो गया। 40 रेलवे पीएसयू में से, 30 ने 2019-20 के दौरान कर के पश्चात लाभ कमाया। विगत वर्ष के दौरान 11 रेलवे पीएसयू ने ₹ 1,856 करोड़ की राशि का लाभांश घोषित किया।

रेलवे पीएसयू का इक्विटी पर प्रतिफल (आरओई) 2017-18 में 9.17 प्रतिशत से निरंतर घटकर 2019-20 में 7.53 प्रतिशत हो गया। 2019-20 के दौरान आईआरसीटीसी लिमिटेड का इक्विटी पर प्रतिफल सबसे ज्यादा 39.81 प्रतिशत रहा उसके पश्चात राइट्स लिमिटेड (23.15 प्रतिशत) और आरवीएनएल (17.55 प्रतिशत) रहा।

अध्याय 3: आईपीएस का कार्यान्वयन

भारतीय रेल (आईआर) ने 2011-16 के दौरान केंद्रीकृत वैब आधारित अनुप्रयोग "एकीकृत पेट्रोल एवं लेखाकरण प्रणाली" (आईपीएस) कार्यान्वित की थी। यह वेतन, भतों, ऋणों आदि की तैयारी, प्रसंस्करण, बिल पास कराने एवं लेखाकरण को सक्षम बनाता है। इसमें चालू खाता और विनियोजन लेखाओं और अन्य वित्तीय विवरणों को तैयार करने के अलावा बजटीय नियंत्रण का भी प्रावधान है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईपीएस में पुराने डेटा के अधूरे अंतरण के परिणामस्वरूप कर्मचारी डेटाबेस में डेटा विसंगतियां आई थीं। आउटपुट की कुशल सुपुर्दगी हेतु आईपीएस में सन्निहित मौजूदा नियमों/प्रावधानों की कमी के अलावा उचित वैधीकरण नियंत्रण का अभाव था। आईपीएस द्वारा गलत डेटा स्वीकार करने, पीएफ के अनियमित आहरण, राष्ट्रीय पेंशन प्रणाली और कर्मचारियों को भत्ते के अधिक भुगतान के कई मामले देखे गए थे।

लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि आईपीएस के कार्यान्वयन की स्थिति आंशिक थी। मौजूदा आईपीएस अनुप्रयोग में उपलब्ध मॉड्यूल के कार्यान्वयन की बजाय, आईपीएस डेटाबेस का उपयोग करते हुए वर्ष 2000 में अन्य अनुप्रयोग 'मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली' (एचआरएमएस) को रोल आउट किया गया था। इसके परिणामस्वरूप आईपीएस के लिए उन मॉड्यूलों को विकसित करने में निष्फल व्यय के अतिरिक्त कार्यों का दोहराकरण हुआ। भारतीय रेल बजटीय नियंत्रण के स्वचालन को प्राप्त करने में विफल रहा। बजट संकलन और हस्त्य रूप से मिलान आईपीएस से बाहर जारी रखा गया।