

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली,
21 दिसम्बर, 2022

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की प्रतिवेदन - रेलवे वित्त संसद में प्रस्तुत

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की प्रतिवेदन 2022 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 23 - 'संघ सरकार (रेलवे) - रेलवे वित्त' को आज संसद में प्रस्तुत किया गया।

इस प्रतिवेदन में चार अध्याय शामिल हैं। अध्याय 1 पिछले वर्ष के संदर्भ में भारतीय रेल के वित्तीय निष्पादन के साथ-साथ समग्र रूझानों पर केन्द्रित है। अध्याय 2 में रेलवे के सार्वजनिक उपक्रमों (पीएसयू) के वित्तीय निष्पादन का अवलोकन सम्मिलित है। अध्याय 3 में मौजूदा आंतरिक नियंत्रण तंत्र में दक्षता का आकलन करने के अलावा पेंशन के प्रसंस्करण, प्राधिकरण और वितरण पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां सम्मिलित हैं। अध्याय 4 में भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार परियोजना (एआरपी) के कार्यान्वयन की स्थिति और एआरपी के आईटी अनुप्रयोग को विकसित करने की स्थिति पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां शामिल हैं।

अध्याय 1: वित्त की स्थिति

2020-21 के दौरान, भारतीय रेल ने ` 2,25,913 करोड़ के बजट अनुमान (बीई) के मुकाबले `1,40,783.55 करोड़ की कुल प्राप्तियां अर्जित की। रेलवे ` 1,46,609 करोड़ के संशोधित अनुमान लक्ष्य को भी हासिल नहीं कर सका। पिछले वर्ष की तुलना में 2020-21 के दौरान कुल प्राप्तियों में 19.41 प्रतिशत की कमी मुख्य रूप से कोविड 19 महामारी में कामबंदी के कारण यात्रियों की आय में गिरावट और अन्य कोचिंग आय में कमी के कारण हुई।

यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के संचालन पर घाटा पिछले वर्ष की तुलना में बढ़ गया था। माल ढुलाई से होने वाले पूरे लाभ का उपयोग यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के संचालन पर हुए नुकसान की भरपाई के लिए किया गया था। यात्री परिचालनों में ₹ 54,917 करोड़ के नुकसान को 2020-21 के दौरान अपूरित छोड़ दिया गया था।

पूंजीगत व्यय में अतिरिक्त बजटीय संसाधनों की हिस्सेदारी में 26 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। आंतरिक संसाधनों के अपर्याप्त सृजन के परिणामस्वरूप जीबीएस और ईबीआर पर अधिक निर्भरता हो गई थी।

2020-21 के दौरान, कोयला परिवहन पर अधिक निर्भरता थी जो कुल माल-ढुलाई आय का लगभग 43 प्रतिशत था। थोक वस्तुओं की परिवहन पद्धति में कोई बदलाव रेलवे माल ढुलाई आय को काफी प्रभावित कर सकता है। 'निवल अधिशेष' 2019-20 में ₹ 1,589.62 करोड़ की तुलना में 2020-21 में ₹ 2,547.48 करोड़ था। परिचालन अनुपात (ओआर) 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। 2019-20 के दौरान 98.36 प्रतिशत के परिचालन अनुपात की तुलना में, 2020-21 में सुधार हुआ था जब रेलवे 97.45 प्रतिशत का परिचालन अनुपात प्राप्त कर सका। इसका अर्थ यह हुआ कि 2020-21 में रेलवे ने ₹ 100 कमाने के लिए ₹ 97.45 व्यय किए। हालांकि, '2020-21 में कोविड संबंधित संसाधन अंतराल' के लिए केंद्रीय बजट द्वारा प्रदान किए गए 'विशेष ऋण' से पेंशन निधि में ₹ 79,398 करोड़ के विनियोग पर परिचालन अनुपात और निवल अधिशेष निकालते समय विचार नहीं किया गया था।

अध्याय 2 - रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का वित्तीय निष्पादन

मार्च 2021 के अंत में रेलवे सार्वजनिक उपक्रमों में इक्विटी और ऋण के निवेश की राशि ₹ 4,15,992 करोड़ थी। भारत सरकार ने रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की चुकता शेयर पूंजी में ₹ 43,645 करोड़ (83.67 प्रतिशत) का योगदान दिया। शेष चुकता शेयर पूंजी का योगदान वित्तीय संस्थानों (6.18 प्रतिशत), संघ सरकार की कंपनियों (5.73 प्रतिशत), राज्य सरकार/ राज्य सरकार की कंपनियों (4.42 प्रतिशत) द्वारा किया गया था। कुल लाभ 2018-19 में ₹ 6,141 करोड़ से बढ़कर 2020-21 में ₹ 7,067 करोड़ हो गया था।

2020-21 के दौरान, 27 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने लाभ (₹ 7,627 करोड़) अर्जित किया था, जिसमें से केवल 10 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने लाभांश (₹ 2,799.47 करोड़) घोषित किया था। इसकी तुलना में, 31 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने 2019-20 के दौरान ₹ 7061.07 करोड़ का लाभ कमाया था, जिसमें से 11 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने लाभांश (₹ 1,894.47 करोड़) घोषित किया था।

31 मार्च 2021 को सात रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के शेयरों का कुल बाजार पूंजीकरण ₹ 1,14,500.95 करोड़ था जो 31 मार्च 2020 तक बाजार पूंजीकरण से 236 प्रतिशत अधिक था।

कंपनियों के वित्तीय प्रदर्शन का एक उपाय इक्विटी पर प्रतिफल (आरओई), 2019-20 में 9.36 प्रतिशत से लगातार घटकर 2020-21 में 7.45 प्रतिशत हो गया था।

अध्याय 3 - भारतीय रेल में पेंशन भुगतान

कमजोर आंतरिक नियंत्रण, और प्रासंगिक नियमों एवं प्रक्रियाओं का पालन न करने के कारण पेंशन के अधिक/कम भुगतान के कई उदाहरण सामने आए। रेलवे बोर्ड की निर्धारित मिलान प्रक्रियाओं और निर्देशों का कड़ाई से पालन नहीं किया गया था।

पेंशन अदायगी आदेश में कमियों और पेंशन के संशोधन में देरी के परिणामस्वरूप पेंशन के संवितरण को अधिकृत करने में देरी हुई।

उन्नत रेलवे पेंशन अभिगम नेटवर्क (अर्पण) मास्टर डेटा पूर्ण, सटीक और विश्वसनीय नहीं था। अर्पण में उत्पन्न अपवाद रिपोर्ट के अनुसार सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गई थी।

अध्याय 4 - भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार

भारतीय रेल (आई आर) अपने वित्त लेखों को नकद आधारित सरकारी लेखा प्रणाली के तहत महालेखा नियंत्रक (सीजीए) और भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (सीएजी) द्वारा अनिवार्य रूप से बनाए रखता है। वित्तीय रिपोर्टिंग और वित्तीय विवेक में पारदर्शिता लाने के लिए, भारतीय रेल ने उपचय आधारित लेखा प्रणाली को अपनाने का निर्णय लिया। तदनुसार, 'लेखा सुधार परियोजना' (एआरपी) को 2015-16 में शुरू किया गया था और 2018 तक भारतीय रेल में कार्यान्वयन हेतु लक्षित किया गया था।

भारतीय रेल की लेखा सुधार परियोजना ने तीन कार्यात्मक क्षेत्रों की पहचान की - उपचय लेखांकन, (सटीक और विश्वसनीय वित्तीय जानकारी के माध्यम से सार्वजनिक व्यय की प्रभावशीलता को बढ़ाने के लिए प्रबंधन की सहायता करता है), निष्पादन लागत (लागत और लाभ केंद्र के उचित वर्गीकरण और अभिलेखन में मदद करता है) और परिणाम बजट (वांछित परिणामों की ओर व्यय की ट्रैकिंग को सक्षम बनाता है)।

लगभग 17 महीने की देरी के बाद, उपचय आधारित वित्तीय विवरण तैयार करने के लिए मार्च 2022 तक केवल 65 प्रतिशत कार्य प्रगति पर था। निष्पादन लागत का कार्य दिसंबर 2016 में दिया गया था। इंस्टिट्यूट ऑफ़ कॉस्ट एंड वर्क्स एकाउंटेंट्स ऑफ़ इंडिया मैनेजमेंट अकाउंटिंग रिसर्च फ़ाउंडेशन (आईसीडब्ल्यूआई एमएआरएफ) ने दिसंबर

2020 में अपनी अंतिम प्रतिवेदन जमा कर दी है। जबकि, केवल सैद्धांतिक रूप से रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत किया गया था। रेल बजट के विलय के कारण परिणाम बजट मॉड्यूल को एआरपी से बाहर रखा गया था।

BSC/TT/103-22