

अध्याय-3 भारतीय रेलवे में बजट बनाना तथा वित्तीय प्रबंधन

3.1 प्रस्तावना

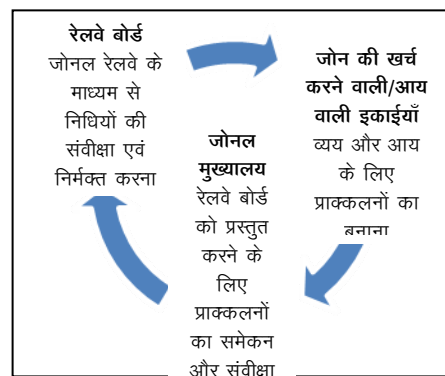
बजट सभी योजनागत राजस्व और पूंजीगत व्यय का सरकार का प्रमुख नीतिगत दस्तावेज है। योजना, निर्णय लेने तथा संसाधनों के विवेकपूर्ण आबंटन के लिए बजट आवश्यक है। भारतीय रेलवे (आईआर) में रेलवे बजट रेल मंत्री द्वारा आम बजट से अलग तथा पहले, संसद के दोनों सदनों में पेश किया जाता है। रेल वित्त आकृति²⁴ की सिफारिशों के अनुसार 1924 में "पृथक्करण समिति" के माध्यम से सरकार के सामान्य वित्तों से अलग किया गया था। यद्यपि रेल बजट संसद में अलग से प्रस्तुत किया जाता है, फिर भी रेलवे की प्राप्तियों और व्यय से संबंधित आंकड़े भारत सरकार की कुल प्राप्ति एवं व्यय के भाग हैं।

विद्यमान आंतरिक नियंत्रण की प्रणाली सहित बजट तैयार करने एवं वित्तीय प्रबंधन की प्रक्रिया पर एक अध्ययन एक आश्वासन प्राप्त करने के लिए किया गया था कि बजट के बनाने में नियंत्रण करने वाले नियमों व विनियमों का अनुपालन किया गया था और पर्याप्त आश्वासन और विश्वसनीय वित्तीय रिपोर्टिंग के लिए मौजूदा एक प्रभावी आंतरिक नियंत्रण तंत्र विषय पर अनुपालन करने के लिए मुहैया कराए गए।

अध्ययन में प्रत्येक जोन से एक कार्यशाला तथा अधिकतम दो डिवीजनों के बने हुए प्रतिदर्शक नमूने²⁵ के साथ 2009-12 की अवधि को कवर किया गया। अध्ययन में रेलवे बोर्ड स्तर पर बजट की तैयारी से संबंधित दस्तावेजों की जाँच करने के अतिरिक्त प्रत्येक जोनल रेलवे के यातायात लेखा कार्यालय को भी कवर किया गया। (परिशिष्ट 3.1)

3.2 बजट तैयार करना

बजट बनाने की प्रक्रिया क्षेत्रीय इकाई स्तर²⁶ पर शुरू होती है। क्षेत्रीय इकाईयाँ विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत आकलित पूंजीगत व्यय और राजस्व तैयार करती हैं जो संबंधित वर्ष अर्थात् चालू वर्ष (संशोधित आकलन) तथा अनुवर्ती वर्ष (बजट आकलन) हेतु निधियों की पूर्वानुमानित आवश्यकता के लिए आधार बनता है। इसी प्रकार, राजस्व सृजन इकाईयाँ चालू दर पर नियंत्रित किए जाने वाले यातायात की प्रमात्रा के आधार पर संभावित आय का अनुमान लगाती हैं। प्राक्कलनों का फिर रेलवे बोर्ड द्वारा विचारार्थ एवं अंतिम आबंटन हेतु जोनल मुख्यालय स्तर पर संकलन किया जाता है और संवीक्षा की जाती है। रेलवे बोर्ड सभी जोन से प्राप्त हुए



²⁴ आकृति समिति का उद्देश्य सरकार के सामान्य वित्तीय से रेलवे वित्तीय को अलग करना था। तदनुसार, केंद्रीय विधायी सभा द्वारा 20 सितम्बर, 1924 को एक सभा के रूप में एक संकल्प पारित किया गया। यह संकल्प एक अलग रेलवे बजट के लिए था और यह "पृथक्करण समिति" के रूप में जाना गया।

²⁵ मेट्रो रेल को छोड़कर 16 जोनों में 68 डिवीजन तथा 44 कार्यशालाएँ फैली हैं।

²⁶ 17 जोन एवं 6 उत्पादन इकाईयाँ

प्राक्कलनों की संवीक्षा भी करता है। व्यय का आकलन " अनुदान के लिए माँग " के रूप में संसद में प्रस्तुत किया जाता है। संसद द्वारा विनियोग विधेयक पारित होने के पश्चात् सभी जोनल रेलवे को बजटीय आबंटन किया जाता है।

3.3 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.3.1 वित्त मंत्रालय की टिप्पणियों का अनुपालन न किया जाना

रेल मंत्रालय के बजट प्रस्ताव (2009-12) पर टिप्पणी करते समय वित्त मंत्रालय (एमओएफ) ने देखा कि माल-भाड़े प्रभारों में वृद्धि के पश्चात् सामान्य संचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) में वृद्धि से जुड़ी सकल यातायात प्राप्तियाँ (जीटीआर) की कम वसूली हुई थी। वित्त मंत्रालय ने अन्य बातों के साथ-साथ सुझाव दिया कि आईआर को सुनिश्चित करना चाहिए कि प्राथमिकता परियोजनाओं के प्रति सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) का भारी मात्रा में उपयोग किया जाय और अपनी कुल योजना में आंतरिक एवं अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (आईईबीआर) में वृद्धि करने के लिए विश्वसनीय योजना लागू करें।

लेखापरीक्षा में संवीक्षा से पता चला कि वित्त मंत्रालय की टिप्पणियों को रेल मंत्रालय (एमओआर) द्वारा समुचित रूप से सम्बोधित नहीं किया गया था। कुछ मुद्दों को नीचे दर्शाया गया है:

- (i) 2009-10 के दौरान वित्त मंत्रालय ने रेल मंत्रालय को राजस्व शीर्ष पर आगे की देरी के प्रति तैयार रहने और चौकस रहने का सुझाव दिया। लेखापरीक्षा ने देखा कि ₹ 88356 करोड़ की कुल प्रस्तावित सकल यातायात प्राप्तियों के प्रति आईआर केवल ₹ 86964 करोड़ ही जुटा सका (2009-10)।
- (ii) ₹ 1.69 लाख करोड़ के अनुमान के प्रति, आईआर ने ₹ 0.55 लाख करोड़ की कमी छोड़ते हुए 11वीं योजना के दौरान अपने आईईबीआर से ₹ 1.14 करोड़ ही सृजित और उपयोग कर सका। 2011-12 के दौरान आईआर ₹ 11747 करोड़ की कमी छोड़ते हुए ₹ 35735 करोड़ अनुमान के प्रति आईईबीआर के प्रति मात्र ₹ 23988 करोड़ ही सृजित कर सका। आईआर जीटीआर के सामान्य संचालन खर्चों में वृद्धि की उच्च दर के कारण पर्याप्त आंतरिक संसाधन जुटाने में सक्षम नहीं था। उसी अवधि के दौरान जीटीआर के लिए 10.68 प्रतिशत वृद्धि दर की तुलना में वर्ष 2009-12 के दौरान ओडब्ल्यूई की औसत वृद्धि दर 15.22 प्रतिशत थी। भाड़ा बढ़ाते हुए अपने माल-भाड़ा राजस्व को बढ़ाने के लिए आईआर द्वारा की गई पहल पर्याप्त जीटीआर सृजित करने में विफल रही।
- (iii) ₹ 16019 करोड़ (2010-11) से ₹ 17919 करोड़ (2011-12) तक की पेंशन निधि से मिलने वाली राशि में वृद्धि (12 प्रतिशत) से आंतरिक संसाधन के सृजन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा जो पिछले वर्ष के दौरान सृजित ₹ 11528 करोड़ (22 प्रतिशत) की तुलना में 2011-12 में ₹ 8935 करोड़ तक कम हुआ।

- (iv) आंतरिक संसाधनों और ईबीआर घटक में कमी (28 प्रतिशत) के कारण वर्ष 2011-12 के दौरान योजनागत व्यय ₹ 11163 करोड़ (19 प्रतिशत) तक कम हो गया। जनवरी 2012 में, एमओएफ ने रेलवे के पूंजीगत व्यय की प्राप्ति के प्रति ₹ 3000 करोड़ के कर्ज²⁷ को आगे बढ़ा दिया। लेखापरीक्षा ने देखा कि 8.55 प्रतिशत की ब्याज दर पर प्राप्त कथित ऋण विकास कार्यों के लिए प्रयोग किया गया था।

3.3.2 संहिताय प्रावधानों का अनुपालन न करना

भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता²⁸ में विहित बजट की तैयारी के संबंध में विस्तृत प्रावधानों के अनुपालन की जाँच की गई थी। प्राप्तियों और व्यय दोनों के संबंध में अनुमानों का प्रक्षेपण करते समय विभिन्न जोनल रेलवे में देखे गये विचलनों के ब्यौरे परिशिष्ट 3.2 में उल्लिखित हैं। मामले की गंभीरता को समझने के लिए कुछ दृष्टान्तों का नीचे उल्लेख किया गया है:

3.3.2.1 प्राप्तियों के लिए बजट बनाना

- (i) भारतीय रेल वित्तीय संहिता खण्ड 1 के पैरा 313 में दिये गये प्रावधान के अनुसार, आय के अनुमानों के दो सैट तैयार किये जाने चाहिए, एक आय सृजन²⁹ के आधार पर और दूसरी विभाजित आय के सन्दर्भ में। आंकड़ों के दो सैट रेलवे बोर्ड को, वर्तमान वर्ष हेतु संशोधित अनुमानों के साथ-साथ आगामी वर्ष हेतु बजट अनुमानों के लिए भेजे जाने अपेक्षित हैं। लेखापरीक्षा ने पाया कि ईआर के मामले में, दो अलग-अलग सैट न तो तैयार किये गये और न ही रेलवे बोर्ड को भेजे गये। एसईसीआर के मामले में विभाजन आय के आधार पर अनुमान रेलवे बोर्ड को भेजे गये थे। तथापि आय सृजन के लिए अनुमान एसईसीआर द्वारा आरबी को नहीं भेजे गये थे।
- (ii) पैरा 314³⁰ में प्रावधान है कि यात्री यातायात की प्रत्येक श्रेणी से आय अलग से प्रत्येक श्रेणी के लिये यात्री किलोमीटर और प्रति यात्री के औसत किराये के आधार पर अनुमानित होनी चाहिये। पार्सल यातायात से आय उसी रूप में अनुमानित की जानी चाहिये जैसे माल यातायात और ट्रैफिक यातायात के लिए पूर्व वास्तविक और भविष्य में बदलती परिस्थितियों के प्रभाव के आधार पर निर्धारित की जानी चाहिये। यात्री, पार्सल और मिलिट्री यातायात के अलावा कोचिंग यातायात से आय पूर्व वास्तविक के संदर्भ में अवधारित किए जाने वाले यात्री यातायात से आय के अनुपात के आधार पर अनुमानित की जाए। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि ईआर, एनडब्ल्यूआर और एससीआर में, एसी, प्रथम श्रेणी, द्वितीय श्रेणी के लिये अलग से

²⁷ वित्त मंत्रालय (आर्थिक मामलों का विभाग) का पत्र संख्या एफ.2 (1)-बी (एसी)/2011 दिनांक 31 जनवरी 2012

²⁸ भारतीय रेल वित्तीय संहिता भाग I का पैरा 309 से 337

²⁹ कुल आयसृजन, सृजन आधार पर आय को दर्शाती है अर्थात् यातायात के माध्यम से प्राप्त आय के विभाजन के बिना

³⁰ भारतीय रेल वित्तीय संहिता भाग I

यात्री यातायात की प्रत्येक श्रेणी से आय तैयार नहीं की जा रही थी। इस पर निर्णय करने के लिए रेलवे बोर्ड को समर्थ किए जाने की आवश्यकता है कि क्या अनुमान उचित हैं। यह रेलवे के कुल यातायात संभावना के निर्धारण में भी सहायता करता है। एससीआर में, मिल्टरी यातायात से आय का निर्धारण नहीं किया गया था। पाँच जोन³¹ में यातायात के लिए अनुमानित वृद्धि दर के समर्थन में कोई प्रलेखन नहीं था।

- (iii) भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड I के पैरा 322 में प्रावधान किया जाता है कि वर्ष के लिए बजट अनुमानों में मुहैया कराई गई वृद्धि की तुलना में वृद्धि/समायोजन, यदि कोई भी किराया और माल भाड़ा में हो, के प्रभाव के कारण यात्री, माल और अन्य कोर्चिंग आय के अन्तर्गत परिवर्तनों को अलग से स्पष्ट करना चाहिए। आय के संशोधित अनुमानों को आधुनिक यातायात प्रत्याशाओं के साथ उचित सहसम्बन्ध रखना चाहिए जैसाकि आरम्भ होने वाले, क्रास और प्राप्त हुए आँकड़ों से पता चला। लेखापरीक्षा ने देखा कि वर्ष के लिए बजट अनुमानों में मुहैया कराई गई वृद्धि की तुलना में किराया और माल भाड़ा में वृद्धि/समायोजन के प्रभाव के कारण यात्री, माल और अन्य कोर्चिंग आय के लिए परिवर्तनों के ईआर,एससीआर और एसआर में संहितीय प्रावधानों के रूप में स्पष्ट नहीं किया गया था।

3.2.2 व्यय के लिए बजट बनाना

- (i) भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड I के पैरा 326 में प्रावधान है कि उस मामले में जहाँ चालू वर्ष के लिए बजट आबंटन की तुलना में पहले वर्ष के वास्तविक एवं चालू वर्ष के संशोधित अनुमान के लिए अपनाए गए आँकड़ों के मध्य पर्याप्त अन्तर विद्यमान है, एक संक्षिप्त वर्णनात्मक स्पष्टीकरण दिया जाना है। इसका पाँच जोन³² में अनुसरण नहीं किया गया था।
- (ii) वर्तमान प्रावधान³³ के अनुसार चालू वर्ष के लिए संशोधित अनुमान और अगले वर्ष के लिए बजट अनुमान को पहले वर्ष की तदनुसूची अवधि सहित सम्बन्धित वित्तीय वर्ष के पहले सात माह के दौरान किए गए व्यय की तुलना में पिछले वर्ष के व्यय को लेखा में लेने के पश्चात् मात्र नियत किया जाना चाहिए। राशि जिसे अगले वर्ष के प्रक्षेपण सहित पिछले वर्ष के साथ साथ चालू वर्ष में शामिल किया गया था, में शामिल राशि सहित सभी/ कोई भी अपवादात्मक और असामान्य समायोजनों को शामिल करते हुए सभी विशेष विशेषताओं के सम्पूर्ण स्पष्टीकरण के अनुमानों के साथ-साथ व्याख्यात्मक टिप्पणी में दिया जाना चाहिए। विशिष्ट कारणों के कारण परिवर्तनों के वित्तीय प्रभाव का प्रत्येक माँग के अन्तर्गत स्पष्ट रूप से उल्लेख

³¹ ईआर, एनडब्ल्यूआर, एसईसीआर, एसआर और एससीआर

³² ईसीआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर और डब्ल्यूसीआर

³³ भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड I के पैरा 327

किया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा ने देखा कि कथित प्रावधान का छः जोन³⁴ के मामले में अनुसरण नहीं किया गया था।

- (iii) यूनिट लागत सहित मरम्मत के लिए प्रस्तावित चल स्टॉक की अनुमानित संख्या के ब्यौरे दर्शाने वाले अलग विवरणों को भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड I के पैरा 332 के अन्तर्गत यथा अपेक्षित सात जोन³⁵ द्वारा भी प्रस्तुत नहीं किया गया था।
- (iv) पिछले वर्ष से आय/व्यय की वृद्धि/कमी के संबंध में अनुमानों के प्रत्येक परिवर्तन के मामले में वर्तमान प्रावधानों³⁶ के बारे में छः जोन³⁷ द्वारा कोई औचित्य उपलब्ध नहीं कराया गया था।

इस प्रकार, तैयार किए गए अनुमान अधूरे थे और दोषपूर्ण थे चूंकि उन्हें त्रुटिपूर्ण क्रियाविधियों सहित तैयार किया गया था और जोनल स्तर से नियमन सहित रेलवे बोर्ड को भेजा गया था। इसलिए वर्तमान प्रावधानों के अनुपालन में कमी के कारण त्रुटिपूर्ण बजटिंग हुआ जिसके परिणामस्वरूप विभिन्न जोन में विभिन्न अनुदानों के अन्तर्गत आधिक्य/बचतें हुईं जैसाकि आगामी पैराओं में चर्चा की गई है।

3.3.3 बजट बनाने में त्रुटि

प्रत्यक्षतः बजट बनाने की प्रक्रिया की दक्षता व्यय और आय के वास्तविक निर्धारण पर आधारित है ताकि निधियों के ईष्टतम उपयोग को सुनिश्चित किया जाए। प्रत्येक जोन को निधियों का आबंटन करते समय रेलवे बोर्ड ने संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर प्रत्येक जोन की आवश्यकता का नियमन किया। इसलिए, अनुमानों की यथार्थता के संबंध में किसी त्रुटि के परिणामस्वरूप आबंटित निधियों का अधिक व्यय/ अभ्यर्षण हुआ।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 248 दृष्टान्तों में जोनल रेलवे द्वारा किया गया वास्तविक व्यय आरबी द्वारा किए गए आबंटन से अधिक हो गया और निधियों के कम आबंटन के कारण 139 दृष्टान्तों में बचतें हुईं थीं। निधियों के गलत निर्धारण की सीमा को विभिन्न जोन में देखा गया था, जिसकी आगे विस्तृत रूप में चर्चा की गई है।

3.3.3.1 आबंटन से अधिक व्यय

अन्तिम अनुदान स्तर में, आरबी ने नियमन के आधार के उचित प्रलेखन को सुनिश्चित किए बिना जोन की आवश्यकता का नियमन किया। नियमन के पश्चात् भी विभिन्न जोन द्वारा किए गए व्यय में नियंत्रण नहीं था।

³⁴ ईसीआर,ईआर,एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर और डब्ल्यूसीआर

³⁵ ईसीआर,ईआर,डब्ल्यूआर,एससीआर,एसईसीआर, एसआर और डब्ल्यूसीआर

³⁶ ईआर,एनसीआर,एसआर,ईसीआर,एनडब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर

³⁷ भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड I का पैरा 322 और 326

(क) आरबी द्वारा घटी हुई निधियों की आवश्यकता

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे बोर्ड ने जोन की निधियों की आवश्यकता को कम किया, इसलिए जोन द्वारा किया गया वास्तविक व्यय आरबी द्वारा की गई निधियों के आबंटन से अधिक हो गया था। यह भी देखा गया कि एक ओर 2009-12 की अवधि के दौरान ₹ 9497.98 करोड़ (80.21 प्रतिशत³⁸) का अधिक व्यय हुआ था जबकि दूसरी ओर ₹ 11840.64 करोड़ का अन्तिम अनुदान स्तर पर जोन द्वारा अभ्यर्पण किया गया था (परिशिष्ट 3.3)। तालिका संख्या 1 कुछ दृष्टांत दर्शाती है जिनमें जोन ने अधिक व्यय किया जैसाकि कि नीचे दिखाया गया है:

तालिका संख्या 1: अन्तिम अनुदान से अधिक व्यय

(₹ करोड़ में)

अनुदान संख्या	वर्ष	रेलवे	बजट अनुदान (बीजी)	अंतिम अनुदान (एफजी)	वास्तविक व्यय (एक्ट)	एफजी तथा बीजी के बीच अन्तर	एक्ट तथा एफजी के बीच अन्तर	अतिरिक्त व्यय की प्रतिशतत कॉलम 7)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
4	11-12	एनसीआर	559.63	481.54	510.38	-78.09	28.84	36.93
5	11-12	डब्ल्यूसीआर	366.62	283.02	321.21	-83.6	38.19	45.68
12	11-12	एसआर	285.95	234.61	280.23	-51.34	45.62	88.86
3	10-11	ईसीआर	248.65	151.92	225.67	-96.73	73.75	76.24
4	10-11	एनसीआर	539.53	300	462.45	-239.53	162.45	67.82
6	10-11	ईसीआर	352.57	180	479.46	-172.57	299.46	173.53

कॉलम 7 = कॉलम.5- कॉलम.4, * कॉलम.8= कॉलम 6- कॉलम.5

(ख) आरबी द्वारा किया गया अधिक आबंटन

लेखापरीक्षा की संवीक्षा में ऐसे दृष्टान्तों का पता चला जिसमें रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे की आवश्यकता को बढ़ाया। ऐसे मामलों में, जोन द्वारा किया गया वास्तविक व्यय, आबंटन से अधिक था। अधिक व्यय जोन द्वारा मांगी गई अधिक निधि से अतिरिक्त ₹ 1414.14 करोड़ (45.79 प्रतिशत)³⁹ (परिशिष्ट 3.4) था। कुछ दृष्टान्त नीचे तालिका संख्या 2 में उल्लिखित हैं :

तालिका संख्या 2: जोनों द्वारा मांगी गई निधि से अधिक व्यय

(₹ करोड़ में)

अनुदान	वर्ष	रेलवे	बीजी	एफजी	वास्तविक व्यय	एफजी तथा बीजी के बीच भिन्नता	एक्ट तथा एफजी के बीच भिन्नता	कॉलम 7 के प्रति प्रतिशतता आधिक्य
1	2	3	4	5	6	7	8	9
8	11-12	एसईआर	435.72	438.31	443.62	2.59	5.31	205.02

³⁸ आँकड़े 2009-12 के दौरान अधिक व्यय के औसत को प्रदर्शित करते हैं।

³⁹ आँकड़े, 2009-12 के दौरान औसत अधिक व्यय को निरूपित करते हैं।

9	11-12	एनआर	1618.2	1675.7	1859.3	57.5	183.6	319.3
8	10-11	सीआर	570.85	598	622.86	27.15	24.86	92.57
12	09-10	एनआर	494.48	565.84	739.26	71.36	173.42	243
11	09-10	सीआर	319.37	323	326.97	3.63	3.97	109.37

3.3.3.2 निधियों का अभ्यर्पण

रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे के लिए निधि की आवश्यकता को कम कर दिया। तथापि, जोनल रेलवे द्वारा किया गया वास्तविक व्यय, रेलवे बोर्ड द्वारा आवंटित राशि से काफी कम था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि बीजी में कमी के बाद भी 2009-12 के दौरान किया गया वास्तविक व्यय एफजी से कम था क्योंकि जोनल रेलवे द्वारा निर्धारित गलत बजट आवश्यकता के कारण अंतिम अनुदान के कम उपयोग के कारण ₹ 6125.84 करोड़ का अभ्यर्पण हुआ था। कुछ दृष्टान्त नीचे वर्णित हैं तथा विवरण परिशिष्ट 3.5 में दर्शाया गया है।

तालिका संख्या 3: निधि का कम उपयोग

(₹ करोड़ में)

अनुदान	वर्ष	रेलवे	बीजी	एफजी	वास्तविक व्यय	एफजी व बीई के बीच भिन्नता	एक्ट एफजी के बीच भिन्नता	कॉलम 7 के प्रति प्रतिशतता आधिक्य
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	11-12	एनसीआर	226.34	215.23	202.98	-11.11	-12.25	110.26
4	11-12	ईसीआर	507.56	460	420.69	-47.56	-39.31	82.65
10	10-11	ईसीआर	1239	1120	1035.5	-119	-84.5	71.01
12	09-10	ईआर	312.06	300	279.2	-12.06	-20.8	172.47

इसने दर्शाया कि जोन तथा रेलवे बोर्ड द्वारा किए गए निर्धारण के और आकलन एकपक्षीय थे तथा इनका मूलभूत वास्तविकता के साथ कोई संबंध नहीं था।

3.3.3.3 अनुमान से कम आय

आईआर हेतु आय के आकलन की समीक्षा से पता चला कि 2009-11 के दौरान वास्तविक आय, आकलित आय से कम थी। ₹ 2320.70⁴⁰ करोड़ की कमी देखी गई थी। आईआर, केवल 2011-12 के दौरान ₹ 198.06 करोड़ के अधिशेष के साथ संशोधित आकलन के लक्ष्य को प्राप्त करने में सक्षम था। आय के गलत आकलन ने पेंशन निधि तथा आरक्षित मूल्यहास निधि (डीआरएफ) के विनियोग को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया। यद्यपि पेंशन

⁴⁰ ऑकड़े वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 की कमी को दर्शाते हैं।

निधि दायित्व निर्वहन के लिए बनी है तथापि, डीआरएफ के विनियोजन में कमी, अनिवार्य सुरक्षा संबंधी कार्यों के दैनिक रखरखाव/प्रतिस्थापन को अवश्य प्रभावित करेगी।
(परिशिष्ट 3.6)

3.3.4 वित्तीय प्रबंधन

3.3.4.1 निवेश योजना

रेलवे के लिए निर्माण, अधिग्रहण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन (अनुदान संख्या 16) से संबंधित निवेश के निर्णय को वार्षिक "कार्यों, मशीनरी तथा चल स्टॉक कार्यक्रम" के माध्यम से प्रोसेस किया जाता है। मौजूदा प्रावधान⁴¹ के अनुसार, सभी प्रस्तावित कार्यों को प्रारंभिक कार्यों के कार्यक्रम में शामिल करना होता है। कुछ कार्यों को मौजूदा कार्यों के महत्वपूर्ण संशोधन (एमएम) के रूप में भी स्वीकृति दी जाती है। एक परियोजना के एमएम अप्रत्याशित संशोधन हैं जो परियोजना के निष्पादन के दौरान उत्पन्न होते हैं। इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 302 अनुबंधित करता है कि किसी नई परियोजना पर निर्णय, 14 प्रतिशत की एक न्यूनतम रिटर्न दर (आरओआर) के साथ परियोजना के आर्थिक अध्ययन के बाद ही लिया जा सकता है।

पूर्वी, दक्षिणी, पूर्वोत्तर सीमांत, उत्तर तथा मध्य रेलवे में वर्ष 2009-12 के दौरान नई लाइनों, आमान परिवर्तन तथा दोहरीकरण जैसे मुख्य शीर्षों हेतु अनुदान संख्या 16 के तहत आबंटित निधि की तुलना में वर्ष 2007-12 के दौरान संस्वीकृत परियोजनाओं के अध्ययन से पता चला कि 131 परियोजनाओं के मामले में निधि का उपयोग ₹ 5062.45 करोड़ में से ₹ 3113.51 करोड़ (61.50 प्रतिशत) था। 2009-12 के दौरान 152 तथा 45 दृष्टान्तों में अधिक व्यय तथा बचत क्रमशः लगभग ₹ 631 करोड़ तथा ₹ 820 करोड़ देखे गये (परिशिष्ट 3.7)। नीचे दी गई तालिका 2009-12 के दौरान विभिन्न शीर्षों के तहत निधि के आबंटन तथा उपयोग को दर्शाती है।

तालिका सं. 4: 2009-12 के दौरान निधि का आबंटन तथा उपयोग

(₹ करोड़ में)

	2011-12	11	1400	549.5	0	549.5	567.17
	2009-10	16	1500	255	40	295	242.45
	2010-11	37	1500	680.84	-35.5	645.34	389.02
	2011-12	83	1500	1322.1	0	1322.1	591.98
जोड़	2009-10	36	1100	533.58	135.95	669.53	528.24
	2010-11	65	1400	1223.58	214.61	1438.19	1157.22
	2011-12	131	1500	3011.73	-57	2954.73	1428.05
	2010-11	4	1400	197	119	316	447.36

⁴¹ इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता का पैरा 609 से 611

अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित अनियमितताओं का पता चला:

- (i) मार्च 2012 तक संस्वीकृत 131⁴³ कार्यों (नई लाइनें-37, गैज रूपान्तरण-11 तथा दोहरीकरण-83) में से 100 कार्य⁴⁴ प्रारंभिक कार्य योजना में शामिल किए बिना ही शुरू किए गए थे;
- (ii) 40 कार्यों⁴⁵ को परियोजना की वित्तीय व्यवहार्यता हेतु नियमों का पालन किए बिना ही मौजूदा कार्यों के महत्वपूर्ण संशोधन के रूप में शामिल किया गया।
- (iii) 131 संस्वीकृत कार्यों में से केवल 25 परियोजनाओं (19 प्रतिशत) ने 14 प्रतिशत रेट ऑफ रिटर्न (आरओआर) की अनिवार्य आवश्यकताओं को पूरा किया। 13 परियोजनाओं के मामले में आरओआर, स्पष्ट रूप से 14 प्रतिशत से कम थी। शेष 93 परियोजनाओं में से 50 परियोजनाओं का आरओआर ऋणात्मक था तथा शेष 43 अन्य परियोजनाओं की आर्थिक व्यवहार्यता उपलब्ध नहीं थी।

जोन द्वारा निधि के उपयोग की तुलना में आबंटन के पैटर्न की विस्तृत संवीक्षा की नमूना जाँच से पता चला कि उनके निधियों के अवमूल्यांकन/अभ्यर्पण अथवा अधिक व्यय के मामले थे जैसा कि निम्न तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका सं. 5: निधियों के उपयोग की स्थिति

रेलवे	वर्ष	गैज रूपान्तरण		नई लाइनें		दोहरीकरण	
		अधिक (प्रतिशत)	अभ्यर्पण (प्रतिशत)	अधिक (प्रतिशत)	अभ्यर्पण (प्रतिशत)	अधिक (प्रतिशत)	अभ्यर्पण (प्रतिशत)
सीआर	2009-10	41-288	शून्य	32	शून्य	शून्य	24
	2010-11	41-288	शून्य	शून्य	02-25	2	शून्य
	2011-12	41-288	शून्य	शून्य	02-25	शून्य	16
एसआर	2009-10	20	शून्य	शून्य	48	शून्य	18
	2010-11	41	शून्य	शून्य	71	शून्य	21
	2011-12	99	शून्य	शून्य	45	11	शून्य

⁴² योजना शीर्ष-1100 (नई लाइनें), 1400 (गैज रूपान्तरण, 1500 (दोहरीकरण)

⁴³ ईआर (73), एसआर (14), एनईएफआर (20), एनआर (19) तथा सीआर (5)

⁴⁴ ईआर (55), एसआर (10), एनईएफआर (18), एनआर (16) तथा सीआर (1)

⁴⁵ ईआर (34), एसआर (2), एनईएफआर (2) तथा एनआर (2)

एनईएफ आर	2009- 10	68	शून्य	शून्य	30	शून्य	20
	2010- 11	59	शून्य	शून्य	36	66	शून्य
	2011- 12	9	शून्य	शून्य	67	41	शून्य
एनआर	2009- 10	शून्य	शून्य	शून्य	1	शून्य	1
	2010- 11	शून्य	शून्य	158	शून्य	शून्य	1
	2011- 12	शून्य	शून्य	44	शून्य	1	शून्य
ईआर	2009- 10	शून्य	54	शून्य	19	शून्य	39
	2010- 11	3	शून्य	शून्य	53	शून्य	40
	2011- 12	शून्य	66	शून्य	96	शून्य	64

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि दोहरीकरण तथा नई लाइनों के कार्यों के संबंध में निधि के अभ्यर्पण के कई दृष्टान्त थे। गेज रूपान्तरण परियोजनाओं में आबंटन से अधिक व्यय भी देखा गया। निधि का अभ्यर्पण तथा अधिक व्यय, जोनल रेलवे द्वारा निधि की आवश्यकता के गलत निर्धारण का सूचक था। इस प्रकार, आईआर निवेश निर्णय लेने के लिए अपने बनाए दिशा-निर्देशों से भटक गया। इस प्रकार परियोजनाओं के लिए आबंटित निधियों का ईष्टतम उपयोग नहीं हुआ जिससे बजट बनाते समय प्राथमिकता वाली परियोजनाओं में उपलब्ध संसाधनों के विवेकपूर्ण आबंटन का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

3.3.4.2 पेंशन निधि में विनियोग

मौजूदा प्रावधानों⁴⁶ के अनुसार, रेलवे कर्मचारियों के पेंशनयोग्य सेवाकाल से उत्पन्न देयता के लिए पेंशन निधि को विनियोग बीमाकिक गणना पर आधारित होता है। यह भी प्रावधान है कि ऐसी गणना के अभाव में, विनियोग तदर्थ आधार पर किया जाता है तथा बाद में पुनः निर्धारित किया जाता है।

⁴⁶ भारतीय रेल वित्तीय संहिता भाग-1 का पैरा सं. 339

लेखापरीक्षा ने देखा कि पेंशन देयता का आकलन न तो बीमांकिक गणना पर आधारित था और न ही यह बाद में पुनः निर्धारित किया गया था। यह मामला 2008-09 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या सीए 19 (रेलवे) के पैरा 1.8.6 में दर्शाया गया था। रेल मंत्रालय (एमओआर) ने अपने की गई कार्यवाई टिप्पणी में कहा (मार्च 2010) कि पेंशन निधि में विनियोग आवश्यकता एवं उपलब्धता के आधार पर बनाया जा रहा था। तथापि रेल प्रशासन का तर्क क्रम बीमांकिक गणना के आधार पर आकलन के मौजूदा दिशा-निर्देशों के अनुरूप नहीं था। इसके अलावा, 2009-10 के दौरान ईआर में पेंशन में भुगतान चेक तथा बिलों के तहत दर्शाया गया।

इस प्रकार, मौजूदा प्रावधानों का पालन न होने के कारण पेंशन निधि में त्रुटिपूर्ण विनियोग हुआ।

(परिशिष्ट 3.8)

3.3.4.3 आरक्षित मूल्यहास निधि में विनियोग

डीआरएफ में योगदान महत्वपूर्ण लागत, सामान्य सजीवता की संभावना तथा परिसम्पत्ति की शेष संजीवता की उम्मीद के आधार पर किया जा रहा है। इस निधि का विनियोग, प्रतिस्थापन तथा अधिक पुरानी परिसम्पत्ति के नवीकरण हेतु है। निम्न तालिका, वर्ष 2009-12 के दौरान डीआरएफ की तुलना में बजट में किए गए प्रावधान के लिए विनियोग को दर्शाती है:

(₹ करोड़ में)

विवरण	2009-10	2010-11	2011-12
डीआरएफ में विनियोग (बीई)	5425.00	7700.00	9038.70
निधि में विनियोग (वास्तविक)	2287.00	5615.00	9349.40
आधिक्य/कमी	(-) 3138.00	(-) 2085.00	(-) 310.70

उपरोक्त तालिका में यह देखा गया है कि बजट में किए गए प्रावधानों तथा वास्तविकताओं में बहुत भिन्नता थी। इस प्रकार, आकलन के साथ वास्तविक प्रावधानों के सहसंबंध का अभाव, बजट बनाने में निहित कमियों का परिचायक था।

3.3.4.4 आन्तरिक नियंत्रण अद्यतन

एक प्रभावी आन्तरिक नियंत्रण तंत्र, संगठन की गतिविधियों तथा स्रोतों के प्रभावी प्रबंधन हेतु नियमों तथा विनियमों के अनुपालन को सुनिश्चित करता है। यह विश्वसनीय वित्तीय रिपोर्टिंग को भी सुनिश्चित करता है तथा समय पर फीडबैक देता है तथा वित्तीय और प्रक्रिया संबंधी निष्पादन पर, अपनी उपलब्धि से संबंधित प्रबंधन तथा अन्य पक्षकारों को आश्वासन देता है। लेखा विभाग (भाग-1) के लिए भारतीय रेल संहिता के अध्याय VIII में आन्तरिक जांच की विस्तृत प्रक्रिया निर्धारित की गई है।

लेखापरीक्षा ने आईआर के प्रभावी वित्त प्रबंधन हेतु विद्यमान आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली की प्रभावशीलता की समीक्षा की तथा निम्नलिखित आपत्तियां दर्शायीं:

(क) चैकों तथा बिलों का मिलान

चैकों तथा बिलों तथा बैंकों में प्रेषण के मिलान से संबंधित में अभिलेखों की संवीक्षा से विसंगति/अन्तरों के क्लीयरेंस में मिलान और पर्याप्त पहल की कमी का पता चला। कुछ दृष्टान्त नीचे वर्णित हैं:

- चैकों तथा बिलों के मिलान न करने के कारण, एसईसीआर में ₹ 13.89 करोड़ (मार्च 2012) का ऋणात्मक शेष दिखाया गया था। इसी तरह के दृष्टान्त एनडब्ल्यूआर, ईआर तथा एसआर जैसे अन्य जोनों में भी देखे गए थे।
- ईआर में, असंबंधित क्रेडिट के संचयन के कारण क्रमशः मार्च 2011 तथा मार्च 2012 को समाप्त वर्षों के दौरान बैंकों के प्रेषण में ऋणात्मक बकाया के रूप में ₹ 60.04 करोड़ तथा ₹ 138.45 करोड़ की एक राशि का पता चला। बैंकों में प्रेषण के तहत ₹ 26.72 करोड़ का ऋणात्मक बकाया भी एसआर में देखा गया जिसमें सबसे पुराना बकाया वर्ष 1999-2000 से संबंधित है।

(ख) विविध अग्रिम राजस्व (एमएआर)

वर्ष के सभी कार्यचालन खर्चों को उसी वर्ष के लेखांकन में दर्ज किया जाना चाहिए ताकि रेलवे की परिचालन दर का सही प्रक्षेपण हो। लेखापरीक्षा ने देखा कि एसआर ने विविध अग्रिम राजस्व (एमएआर) के तहत- खाता और स्टोर हेतु मार्च 2012 तक क्रमशः ₹ 85.30 करोड़ तथा ₹ 15.56 करोड़ का बकाया दिखाया। इसके परिणामस्वरूप अंतिम प्रमुख लेखे हेतु राजस्व व्यय दर्ज नहीं हुआ था। इसी तरह के दृष्टान्त अन्य जोनल रेलवे में भी देखे गए।

(ग) वित्तीय समायोजन के बिना हस्तांतरण (टीडब्ल्यूएफए)

भारतीय रेल वित्त संहिता खंड-1 के पैरा 780 में यह प्रावधान है कि जब चल स्टॉक को एक जोनल रेलवे से अन्य में स्थानांतरित किया जाता है तो मूल लागत, मूल्यह्रास की राशि, पिछला नवीनीकरण अगर हुआ हो, को निरपवाद रूप से टीडब्ल्यूएफए के माध्यम से स्थानांतरित किया जाना चाहिए। ऐसे लेन-देनों के गलत वर्णन अथवा वर्णन न करने से संबंधित जोनल रेलवे के सामान्य राजस्व को देय लाभांश के भुगतान, ब्लॉक खाता तथा तुलन पत्र, प्रभार पर पूँजी प्रभावित होती है।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि 2011-12 के दौरान ईसीओआर को अथवा उससे चल स्टॉक के हस्तांतरण को टीडब्ल्यूएफए में शामिल नहीं किया गया था।

(घ) समापन रिपोर्ट

इंजीनियरिंग विभाग के भारतीय रेल संहिता के पैरा 713 तथा 1701 में संस्वीकृत आकलन की राशि, वास्तविक व्यय, प्रत्याशित भावी व्यय आदि के ब्यौरे दर्शाने वाले सम्पूर्ण प्राक्कलन को तैयार करने के लिए प्रावधान किया गया है। परियोजनाओं के पूर्ण होते ही समापन रिपोर्टों को अंतिम रूप दिए जाने की आवश्यकता होती है। समापन रिपोर्ट को तैयार करने में देरी से परियोजना के तहत व्यय की अनियमित बुकिंग की संभावना रहती है। एसआर में, लेखापरीक्षा ने देखा कि मार्च 2009 तक पूर्ण हुई 108 विनिर्माण परियोजनाओं के संबंध में समापन रिपोर्टों को अन्तिम रूप नहीं दिया गया था। 1981-82 से संबंधित सबसे पुरानी पूर्ण परियोजना के लिए समापन रिपोर्ट तैयार नहीं हुई थी।

(ङ) क्रय उचन्त

क्रय उचन्त का डेबिट शेष स्टोर की प्राप्ति से पहले अग्रिम भुगतान को निरूपित करता है। अधिक आबंटन के परिहार्य हेतु अंतिम खाता शीर्ष को डेबिटिंग/क्रेडिटिंग द्वारा बकाया के शीघ्र निपटान हेतु उचित कार्यवाही की जानी चाहिए। लेखापरीक्षा में देखा कि एसईआर के क्रय उचन्त में मार्च 2012 तक ₹ 37.11 करोड़ का एक बकाया डेबिट दर्शाया। बकाया का 64 प्रतिशत वर्ष 2011-12 से पूर्व की अवधि से संबंधित था।

(च) व्यय की अनियमित बुकिंग

एसआर में मीटर गेज खंड⁴⁷ के रख-रखाव हेतु स्टॉफ को मदुरै खंड के तहत विभिन्न ब्राड गेज खंडों पर लगाया गया था तथा उनके वेतन पर ₹ 5.96 करोड़ के वास्तविक व्यय को एमजी विभाग के बन्द होने के बाद गलती से अनुदान संख्या 4⁴⁸ के तहत दर्ज किया गया (जनवरी 2011)।

⁴⁷ मदुरै-बोडीनायकनुर खंड

⁴⁸ 280 विस्तृत शीर्ष-मीटर गेज सम्पत्ति का रख-रखाव

3.3.4.5 आंकड़ों की सत्यनिष्ठा

बजट संरूपण हेतु एक संगठन द्वारा उत्पादित तथा उपयुक्त आँकड़ों की गुणवत्ता तथा सत्यनिष्ठा के लिए बजट की प्रक्रिया में समझदारी और पारदर्शिता हेतु आश्वासन प्राप्त करना आवश्यक है। लेखापरीक्षा ने यात्री किराए की लेखांकन प्रणाली तथा उनके उपार्जन के आबंटन हेतु उपयुक्त आँकड़ों की प्रमाणिकता को सुनिश्चित करने के लिए उनके आबंटन की जाँच की। लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- i. एसआर में, "मूल किराया" तथा सुपरफास्ट प्रभार, तत्काल शुल्क, अग्रिम आरक्षण प्रभार, सर्विस कर आदि जैसे यात्री किराए के अन्य अतिरिक्त घटकों को उनके पृथक लेखांकन के बावजूद यात्री उपार्जन के "मूल किराए" के तहत समेकित किया गया। "मूल किराए" के तहत दर्शाए गए यात्री किराए के गलत लेखांकन अर्थात् उपार्जन के गलत प्रदर्शन के कारण अन्य जोनल रेलवे के लिए अनियमित उपार्जन की संभावना को नियंत्रित नहीं किया जा सकता क्योंकि यात्री किराए के निश्चित तत्वों के उपार्जन का आबंटन करते समय अतिरिक्त प्रभार प्राप्त करने हेतु इसे शामिल किया जाए या नहीं, यह नियमों पर निर्भर करता है। गलत लेखांकन के प्रभाव को लेखापरीक्षा में निर्धारित नहीं किया जा सका क्योंकि अतिरिक्त प्रभार के उद्ग्रहण से हुआ उपार्जन स्पष्ट रूप से पहचाने जाने योग्य नहीं था।
- ii. जोनल रेलों के लिए वास्तविक उपार्जन तथा आबंटित अंश को रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (सीआरआईएस) द्वारा संकलित किया जाता है। समेकित आय तथा उस विभाजित राशि को किसी सहयोगी दस्तावेजों के बिना एक एकल एकमुश्त राशि के रूप में लेने का परामर्श जोनों को दिया जा रहा है। यात्री यातायात से उत्पन्न आय की गणना तथा विभाजन के आधार पर तथा समेकित राशि के विस्तृत विवरण के अभाव में सीआरआईएस द्वारा परामर्शित राशि की प्रमाणिकता का सत्यापन, न तो जोनल रेलवे और न ही लेखापरीक्षा कर सका।

इस प्रकार, कमजोर आन्तरिक नियंत्रण के परिणामस्वरूप प्रमुख उच्चतम के तहत अपर्याप्त शेष के व्यय/आय तथा संग्रहण का अपर्याप्त लेखांकन हुआ। प्रभावी आन्तरिक नियंत्रण के अभाव के कारण नियमों तथा विनियमों का पालन न होने से लेखांकन तथा बजट बनाने में प्रमाणिकता तथा पारदर्शिता के उद्देश्य विफल हुए।

3.4 निष्कर्ष तथा सिफारिशें

भारतीय रेल ने बजट को यथार्थवादी बनाने हेतु निर्धारित नियमों तथा विनियमों का सख्ती से पालन नहीं किया है। बजट तैयार करते समय रेल मंत्रालय द्वारा उठाए जाने वाले आवश्यक कदमों के संदर्भ में वित्त मंत्रालय के सुझावों पर समुचित ध्यान नहीं दिया गया था। आय के आंकलन को पूर्ण रूप से वर्गीकृत नहीं किया गया। वृद्धि प्रक्षेपण हेतु अपनाए गए आधार तथा आय के साथ-साथ व्यय में भिन्नता को पर्याप्त रूप से निर्धारित तथा प्रलेखित नहीं किया

गया। जोनल स्तर तथा रेलवे बोर्ड स्तर दोनों पर अनुमानों का संशोधन, उसके कारणों को दर्ज किए बिना ही किया गया था। मौजूदा प्रावधानों का अवलोकन न करने से दोषपूर्ण बजट प्रक्रिया अपनाई गई जो निधि के गलत निर्धारण के रूप में व्यक्त हुई। अंतिम अनुदान से अधिक व्यय अथवा आबंटित निधि के कम उपयोग के कई दृष्टान्त देखे गए। आकलित बजट तथा वास्तविक व्यय के बीच भिन्नता, व्यय इकाई के स्तर पर आकलन हेतु अपनाए गए आँकड़ों की अशुद्धता का सूचक था। परियोजना की आर्थिक व्यवहार्यता के निर्धारण के लिए मापदंडों का पालन किए बिना एकपक्षीय निवेश निर्णय या तो अधिक व्यय या आबंटित निधि में बचत का परिणाम है। मौजूदा प्रक्रिया से अलग होकर पेंशन निधि में विनियोग, बीमाकिक आधार के बजाय आवश्यकता सह उपलब्धता के आधार पर किया गया था। इस प्रकार, अपर्याप्त वित्तीय प्रबंधन के परिणामस्वरूप योजना व्यय में कमी के अतिरिक्त आन्तरिक स्रोतों तथा बजट के अतिरिक्त स्रोतों के सृजन में कमी आई। विद्यमान आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली, प्रभावी बजट के लिए नियमों तथा विनियमों का पालन सुनिश्चित करने में पर्याप्त नहीं थी।

3.4.1 सिफारिशें

रेलवे बोर्ड

- रेल मंत्रालय को बजट तैयार करते समय किये जाने वाले उपायों के संबंध में वित्त मंत्रालय (एमओएफ) के दिशानिर्देशों का अनुपालन करने की आवश्यकता है। रेल मंत्रालय को वित्त मंत्रालय के सुझावों के पालन न करने के कारणों अथवा बाधाओं को दर्ज करने की भी आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय अनुमानों के तैयार करने की प्रक्रिया के प्रलेखन की प्रभावी प्रणाली और प्रक्षेपी अनुमानों में प्रयुक्त आँकड़ों की प्रमाणिकता सत्यापित करने की प्रणाली को संस्थापित करे।
- रेल मंत्रालय को पर्याप्त आन्तरिक संसाधनों के सृजन करने के लिए उपयुक्त नीतियों को बनाने और उपलब्ध संसाधनों के इष्टतम उपयोग के लिए वित्तीय प्रबन्धन को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय को प्रभावी बजट बनाने में और उचित राजकोषीय रिपोर्टिंग के लिए भी मौजूदा नियमों एवं विनियमों के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए अपनी विद्यमान आंतरिक नियंत्रण तंत्र को पुनः परिभाषित करना चाहिए। जवाबदेहिता एवं जिम्मेदारी को स्पष्ट रूप से परिभाषित करने की आवश्यकता है।

जोनल रेलवे

- जोनल रेलवे को यह आश्वासन प्राप्त करने के लिए अपना आन्तरिक नियंत्रण तंत्र मज़बूत करना चाहिए कि बजट को यथार्थ रूप से बनाने के लिए वर्तमान दिशानिर्देशों का अनुपालन और प्रलेखन कर लिया गया है।

- जोनल रेलवे को निधि के उपयोग पर अपने मॉनीटरिंग तंत्र को सुधारने तथा अपनी आवश्यकताओं का समय पर मूल्यांकन की आवश्यकता है। जोनल रेलवे को बजट में पारदर्शिता लाने के लिए पर्याप्त औचित्य के साथ मॉडरेशन की प्रक्रिया का प्रलेख करने की भी आवश्यकता है।

नई दिल्ली
दिनांक

(विजया मूर्ति)
उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक

(विनोद राय)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक