

अध्याय 3 भारतीय रेल में उंचत अधिशेषों की समीक्षा

3.1 प्रस्तावना

उंचत शीर्ष प्राप्तियों एवं भुगतान के अंतरण को दर्शाने हेतु सरकारी लेखे में संचालित लेखों के कुछ माध्यमिक/समायोजक शीर्ष हैं जिसे उनकी प्रकृति अथवा कारणों से सूचना के अभाव में अंतिम शीर्ष में नहीं बुक किया जा सकता। इन लेखा शीर्षों को तब समाप्त किया जाता है जब 'माइनस डेबिट' या 'माइनस क्रेडिट' उंचत शीर्ष द्वारा उस राशि को उनके संबंधित अंतिम लेखा शीर्षों के अंतर्गत बुक किया जाता है। यदि ये राशियाँ तब भी नहीं निपटायी जाती, 'उंचत शीर्ष' के अंतर्गत अधिशेष इकट्ठे होते जायेंगे और भारतीय रेल (आईआर) की सटीक प्राप्ति अथवा व्यय नहीं दर्शाएँगे। विभिन्न 'उंचत शीर्षों' के अंतर्गत बड़ी बकाया राशियाँ दर्शाती हैं कि लेखांकन प्राधिकरण आवश्यक कार्रवाई नहीं कर रहे हैं जैसा कि नियमों के तहत करने की आवश्यकता है। लेखा विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता में प्रावधान⁴² है कि प्रत्येक उंचत शीर्ष के तहत अधिशेषों को प्रमाणित किया जाना चाहिए तथा वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर सभी पहलुओं का मिलान करना चाहिए।

3.2 रेलवे द्वारा संचालित उंचत लेखे

लेखा विभाग⁴³ हेतु भारतीय रेल संहिता भाग I में प्रावधान है कि उंचत शीर्ष को विभिन्न प्रकार के अंतरण की समुचित लेखांकन सुविधा हेतु संचालित किया जाता है जिसे विस्तृत विवरण अथवा आबंटन के न होने के कारण अंतिम शीर्ष के अंतर्गत तत्काल नहीं बुक किया जा सकता है। भारतीय रेल निम्नलिखित मुख्य उंचत शीर्ष संचालित करता है:

राजस्व प्राप्तियों के अंतर्गत:	i. यातायात लेखे, और ii. वसूलीयोग्य माँग
राजस्व व्यय के अंतर्गत:	i. देय माँग, और

⁴² लेखाविभाग हेतु भारतीय रेल संहिता भाग I का पैरा 602

⁴³ लेखाविभाग हेतु भारतीय रेल संहिता भाग I का पैरा 601 से 620

	ii. विविध अग्रिम-राजस्व
पूँजीगत व्यय के अंतर्गत:	
	i. क्रय उंचत ii. स्टोर उंचत iii. कार्यशाला विनिर्माण उंचत iv. विविध अग्रिम-पूँजी
प्रेषण अंतरण के समायोजन हेतु:	
	i. रिजर्व बैंक उंचत, ii. बैंकों में प्रेषण iii. चेक एवं बिल इत्यादि
अंतर-सरकारी अंतरणों के निपटान हेतु:	
	i. पीएओ उंचत

भारतीय रेल के लेखाओं में दृष्टव्य मुख्य शीर्ष एवं लघु शीर्षों को **परिशिष्ट 3.1** में दर्शाया गया है।

3.3 लेखापरीक्षा परिणाम

3.3.1 राजस्व प्राप्तियाँ

राजस्व प्राप्तियों की रिकार्डिंग हेतु यातायात लेखा एवं वसूलीयोग्य माँग नामक दो उंचत शीर्ष संचालित होते हैं।

3.3.1.1 यातायात लेखे

यातायात लेखा⁴⁴ माह के लेखे जिससे ये संबंधित हैं में प्रोदभवन आधार पर राजस्व अर्जन की रिकार्डिंग के उद्देश्य से तथा उनकी वसूली की प्रगति पर नजर रखने के लिए संचालित एक उंचत शीर्ष है। बकाया शेष गैर वसूलीगत आय दर्शाता है और आईआर की तुलन पत्र परिसम्पत्ति वाले भाग में दर्शाया जाता है। अंतरण के मूल, यातायात लेखे के मुख्य अवयवों को **परिशिष्ट 3.2** में फ्लों चार्ट में दर्शाया गया है।

⁴⁴ लेखाविभाग हेतु भारतीय रेल संहिता भाग 1 का पैरा 222

यातायात लेखे की व्यापक समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. मार्च 2014 की समाप्ति पर जोनल रेलवे में अनुरक्षित डाटा पर आधारित यातायात लेखे में अधिशेष ₹ 1,779.62 करोड़ दर्शाया गया। हालांकि, मार्च 2014 की समाप्ति पर भारतीय रेल के लेखे में इसे ₹ 1,590.33 करोड़⁴⁵ दर्शाया गया। इस प्रकार ₹ 189.29 करोड़ का अंतर था जिसका मिलान आवश्यक है।
- ii. हालांकि, आईआर के आंकड़ों के अनुसार, आईआर के लेखे में यातायात लेखे के तहत अधिशेष मार्च 2010 को ₹ 1,149.06 करोड़ से बढ़कर मार्च 2014 को ₹ 1,590.33 करोड़ हो गया। इस अवधि में यातायात लेखे के तहत अधिशेष में बढ़ती प्रवृत्ति दिखी। 2013-14 के दौरान पिछले वर्ष से 17.78 प्रतिशत अधिशेष बढ़ गया। जोनल रेलवे द्वारा इस राशि का वर्षवार विश्लेषण नहीं किया गया।
- iii. छः जोनल रेलवे में, यातायात लेखे के तहत अधिशेष में मार्च 2010 से मार्च 2014 तक अप्रत्याशित वृद्धि हुई जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

क्र. सं.	जोनल रेलवे का नाम	31 मार्च 2010 को अधिशेष (₹ करोड़ में)	31 मार्च 2014 को अधिशेष (₹ करोड़ में)
1.	म.रे.	17.47	122.48
2.	पू.म.रे.	- 8.44	78.28
3.	पू.त.रे.	17.31	96.11
4.	पू.सी.रे.	3.45	52.13
5.	द.रे.	32.60	65.13
6.	द.पू.म.रे.	14.39	64.55

जोनल रेलवे में सम्पूर्ण वृद्धि/कमी **परिशिष्ट 3.3 और 3.4** में दर्शायी गयी है।

यातायात लेखे में बकाया स्टेशन और बकाया यातायात लेखा कार्यालय (टीएओ) निहित है। चूँकि स्टेशन बकाये का यातायात लेखे में प्रमुख भाग निहित है, लेखापरीक्षा ने स्टेशन बकाये के तहत अधिशेषों की समीक्षा की। स्टेशन बकाये के मुख्य अवयव एवं अंतरण के स्रोत को **परिशिष्ट 3.2 (क)** में फ्लो चार्ट में दर्शाया

⁴⁵ केवल वाणिज्यिक लाइनों के संबंध में।

गया है। यह पाँच वर्षों में ₹ 1143.06 करोड़ से बढ़कर ₹ 1554.82 करोड़ हो गया। यह म.रे. (869 प्रतिशत), पू.म.रे. (457 प्रतिशत), पू.त.रे. (364 प्रतिशत), पू.सी.रे. (1362 प्रतिशत), द.रे. (110 प्रतिशत) और द.पू.म.रे. (287 प्रतिशत) में अप्रत्याशित रूप से बढ़ा, **परिशिष्ट 3.5**। स्टेशन बकायों में मुख्य अवयव (i) भाड़ा बकाया, (ii) स्वीकृत ऋण, (iii) आपत्ति की गई ऋण और (iv) घाट शुल्क और विलम्ब शुल्क हैं।

3.3.1.2 बकाया भाड़ा

भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली भाग I में “भाड़ा” को लदान प्रभारों सहित माल की दुलाई हेतु प्रभारित प्रभार के रूप में परिभाषित⁴⁶ किया गया है। बकाया भाड़े की माँग तब की जाती है जब वे बिल/इंवायस की रेल की बही (स्टेशन तुलन पत्र) में गणना की गई हो, किन्तु भाड़ा प्रभारों की वसूली नहीं की गई हो।

- i. गैर वसूली वाली आय का लगभग 47.73 (यातायात लेखा ₹ 1,590.33 करोड़) बकाया भाड़ा (₹ 59.10 करोड़) के कारण था। ₹ 573.86 करोड़ के गैर-वसूली वाले भाड़े की अधिकतम राशि के साथ उ.रे. इस सूची में शीर्ष पर था और तत्पश्चात् म.रे.- ₹ 43.55 करोड़, पू.त.रे. (₹ 61.24 करोड़), उ.प.रे. (₹ 37.51 करोड़) और द.पू.रे. (₹ 7.79 करोड़)। **(परिशिष्ट 3.6)**
- ii. बकाया भाड़ा⁴⁷ मुख्यतः राज्य विद्युत बोर्ड(एसईबीज) और पावर हाउसेज (पीएच) से बकाया भाड़े में वृद्धि के कारण था। ₹ 10.00 करोड़ या उससे अधिक का मुख्य बकाया भाड़ा 31.03.2014 तक ₹ 676.76 करोड़⁴⁸ था। भाड़ा बकाए का मुख्य कारण इंवायस (पू.त.रे.) में उल्लिखित मूल स्टेशनों से कोयला वैगनों के अन्य स्टेशनों पर मोड़ने (पू.त.रे.), 2002-03 से संबंधित अदालती मामलों (उ.रे.), विवाद कारण पार्टियों द्वारा भाड़े के गैर-भुगतान (गैर अनुमत कोयला बोगियों पर 15 प्रतिशत छूट) उ.प.रे. था।

⁴⁶ भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली भाग I का पैरा-103(22)

⁴⁷ वाणिज्यिक नियमावली भाग II का पैरा 2736 से 2738

⁴⁸ उ.रे. एनएसडीएल (डीईएसयू)- ₹ 114.28 करोड़, आरटीटीपी/आरपीएआर- ₹ 294.32 करोड़, जीएनडीटीपीपी/बीटीआई- ₹ 34.28 करोड़, जीएचटीएल/एलएचएम- ₹ 117.46 करोड़, सीआर पैरा- ₹ 21.39 करोड़, पू.त.रे. -एचटीपीसी सीमाद्री-₹ 58.15 करोड़, उ.प.रे. एसटीपीसी/बीटीडब्ल्यू- ₹ 36.88 करोड़।

रेल प्रशासन द्वारा मौजूदा प्रावधानों⁴⁹ के गैर अनुपालन से पीएच/एसईबी से भाड़ा संग्रहण का अप्रभावी प्रबंधन हुआ। इसके अलावा रेलवे ने इन पीएच से खरीदे गए ट्रैक्सन पावर से यथासम्भव बकाए का समायोजन नहीं किया था।

3.3.1.3 स्वीकृत डेबिट

स्टेशन द्वारा स्वीकृत कम प्रेषण नकद, भाड़ा या प्रभार लगाने में त्रुटि इत्यादि के लिए स्टेशन पर यातायात लेखा कार्यालय द्वारा उठाया गया प्रत्येक डेबिट स्वीकृत डेबिट⁵⁰ के रूप में जाना जाता है। इन्हें बकाया राशि को बट्टे खाते में डालने, यदि वसूलीयोग्य न हों अथवा प्रभावी वसूलियों द्वारा तुरन्त निपटान किया जाना चाहिए। स्वीकृत डेबिट के तहत अधिशेषों की समीक्षा से पता चला कि भारतीय रेल के स्वीकृत डेबिट का बकाया ₹ 103.94 करोड़ से ₹ 57.56 करोड़ की घटती प्रवृत्ति दर्शाया। हालांकि यह देखा गया कि आठ जोनल रेलवे में 2009-10 की तुलना में 2013-14 की समाप्ति तक बकाया स्वीकृत डेबिट में बढ़ोतरी हुई जैसाकि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

क्र. सं.	जोनल रेलवे का नाम	31 मार्च 2010 को अधिशेष (₹ करोड़ में)	31 मार्च 2014 को अधिशेष (₹ करोड़ में)
1.	म.रे.	1.26 ⁵¹	2.05
2.	पू.रे.	0.83	1.75
3.	पू.म.रे.	3.31	6.07
4.	पू.त.रे.	0.61	4.91
5.	पू.सी.रे.	0.29	1.83
6.	द.रे.	1.29	2.09
7.	द;पू.रे.	21.75	27.50
8.	प.म.रे.	2.35	3.15

जोनल रेलवे में सम्पूर्ण वृद्धि या गिरावट को **परिशिष्ट 3.6** में दर्शाया गया है।

⁴⁹ लेखा विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता भाग II का पैरा 2752 और लेखा विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता भाग I का पैरा 612

⁵⁰ लेखा विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता भाग I का पैरा 2719 से 2723 और 2732, 2734 एवं 2752

⁵¹ 31 मार्च 2011 तक

इस प्रकार, वर्तमान नियमों के विपरीत स्वीकृत डेबिटो के तहत बकाया शेष को संचित करने की अनुमति दी गई थी। जोनल रेलवे द्वारा बकाया शेष के निपटान के लिए आवश्यक कार्रवाई नहीं की गई थी भले ही अर्द्धवार्षिक समीक्षा की गई थी तथा परिणाम रेलवे बोर्ड को सूचित किए गए थे।

3.3.1.4 आपत्ति किए गए डेबिट

यातायात लेखा कार्यालय द्वारा किराया या माल भाड़ा प्रभारित करने, नकद के कम प्रेषण आदि में त्रुटि के कारण स्टेशन पर वसूला गया प्रत्येक डेबिट परन्तु स्टेशन द्वारा स्वीकृत नहीं किये गये तथा वापसी के माध्यम से मंजूरी के अभाव में लम्बित रखे गए को 'आपत्ति किए गए डेबिट' के रूप में जाना जाता है। भारतीय रेल⁵² वाणिज्यिक नियमावली अनुबंधित करती है कि विवादित डेबिट मामले के मुद्दों को यातायात लेखा ब्रांच का अनुसरण करना चाहिए। इसके पश्चात् आपत्तिजनक डेबिटों को सही पाये जानेपर स्वीकृत डेबिटों में हस्तांतरण किया जाना चाहिये। वाणिज्यिक विभाग आपत्ति किए गए डेबिटों की मंजूरी में या तो वापसी से या स्वीकृत डेबिटों में हस्तांतरित करके यातायात लेखा कार्यालय के साथ मामले का अनुसरण करता है।

आपत्ति किए गए डेबिटों के तहत बकायों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. मार्च 2014 की समाप्ति पर भार, दर, दूरी आदि में त्रुटियों, वाउचरों की प्राप्ति न होने तथा स्टेशन कर्मचारियों के प्रति नकद की कमी के कारण आपत्ति किया गया डेबिट ₹ 164.66 करोड़ था। पांच वर्षों की अवधि में बकाया शेष 206 प्रतिशत तक बढ़ा। यह 2009-10 में ₹ 53.84 करोड़ से 2013-14 में ₹ 164.66 करोड़ तक बढ़ा था।
- ii. 2009-14 के दौरान आठ जोनल रेलवे में आपत्ति किए गए बकाया डेबिटों ने वृद्धि प्रवृत्ति दर्शायी थी जैसाकि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

⁵² भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली खण्ड 11 का पैरा 2745

क्रम सं.	जोनल रेलवे का नाम	31 मार्च 2010 तक बकाया (₹ करोड़ में)	31 मार्च 2014 तक बकाया (₹ करोड़ में)
1.	एनआर	12.78	96.02
2.	ईसीआर	2.38	10.58
3.	एसईआर	3.69	8.16
4.	एनएफआर	1.32	7.99
5.	सीआर	2.72	6.89
6.	ईआर	1.56	.3.26
7.	एनडब्ल्यूआर	0.46	2.32
8.	एससीआर	0.50	1.66

जोनल रेलवे में सम्पूर्ण वृद्धि या कमी को **परिशिष्ट 3.6** में दर्शाया गया है। इस प्रकार, पुरानी बकाया राशियों को वसूल करने के लिए कोडल प्रावधानों⁵³ के अनुसार आवश्यक कार्रवाई प्रारम्भ करने हेतु रेलवे के वाणिज्यिक विभाग द्वारा या यातायात लेखा विभाग द्वारा कोई ठोस प्रयास नहीं किए गए थे।

3.3.1.5 घाट शुल्क तथा विलम्ब शुल्क

भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली⁵⁴ माल को अनिर्धारित समय की समाप्ति के पश्चात् रेलवे से न हटाने हेतु ऐसे निष्कासन के लिए उस पर उद्ग्रहित प्रभार के रूप में 'घाट शुल्क' को परिभाषित करती है। 'विलम्ब शुल्क' से तात्पर्य ऐसे अवरोधन हेतु स्वीकृत अनिर्धारित समय यदि कोई हो, तो उसकी समाप्ति के पश्चात किसी रोलिंग स्टॉक के अवरोधन हेतु उद्ग्रहित प्रभार से है।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि मार्च 2014 तक घाट शुल्क तथा विलम्ब शुल्क के तहत बकाया शेष क्रमशः ₹ 169.07 करोड़ तथा ₹ 316.37 करोड़ था। 2013-14 की समाप्ति पर घाट शुल्क (₹ 169.07 करोड़) के अन्तर्गत कुल बकाया में से ₹ 159.52 करोड़ एसईआर से संबंधित थे जबकि 2013-14 की समाप्ति पर विलम्ब शुल्क (₹ 316.37 करोड़) के अन्तर्गत कुल बकाया में से ₹ 73.56 करोड़, ₹ 62.98 करोड़ तथा ₹ 36.08 करोड़ क्रमशः ईसीआर, सीआर तथा एसआर से संबंधित थे।

(परिशिष्ट 3.7)

⁵³ भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमावली खण्ड II का पैरा 2745

⁵⁴ भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमावली खण्ड 1 का पैरा 103

इस प्रकार, वाणिज्यिक तथा लेखा विभाग यातायात उंचत के तहत शेष राशि को प्रमाणित करने में मौजूदा प्रावधानों⁵⁵ के अनुपालन में विफल रहा। अर्द्धवार्षिक समीक्षाएं बिना वसूली किए गए प्रभारों की उगाही में पर्याप्त रूप से प्रभावी नहीं थी, स्वीकृत डेबिटों तथा आपत्ति किए गए डेबिटों के परिणामस्वरूप यातायात लेखा के अन्तर्गत भारी बकाया का संचयन हुआ।

3.3.1.6 वसूलीयोग्य मांगे

वसूलीयोग्य मांगे⁵⁶ उसी वित्तीय वर्ष जिसमें उनकी वर्ष के दौरान वसूली नहीं की गई थी, के अन्दर रेलवे को सभी देयों को प्रोदभूत आधार पर लेखा बहियों के अन्दर लाने के लिए परिचालित एक उंचत शीर्ष है। इस शीर्ष के तहत अन्तः शेष वसूलीयोग्य बकाया मांग के रूप में वसूली न की गई राशि को दर्शाता है जिसे भारतीय रेलवे की तुलन पत्र के सम्पत्ति पक्ष पर प्रदर्शित किया जाएगा।

इस उंचत शीर्ष के तहत बकायों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. मार्च 2014 की समाप्ति पर जोनल रेलवे में अनुरक्षित डाटा के अनुसार वसूलीयोग्य मांग में बकाया ₹ 244.25 करोड़ था जबकि मार्च 2014 की समाप्ति पर आईआर के खाते में यह ₹ 256.61 करोड़ था। इस प्रकार, इसमें ₹ 12.36 करोड़ का अन्तर है जिसे मिलान करने की आवश्यकता है।
- ii. यद्यपि जोनल रेलवे द्वारा अर्द्धवार्षिक समीक्षाएं की गई थी तथा रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट प्रस्तुत की गई थी तथापि वसूलीयोग्य मांग के तहत बकाया में ₹ 216.89 करोड़ (2009-10) से ₹ 256.61 करोड़ (2013-14) तक की वृद्धि थी। बकाया राशि का संचयन मुख्यतः विवादों तथा मुकदमों की वजह से कम भुगतान तथा भुगतान न होने के कारण था।
- iii. यद्यपि 12 जोनल रेलवे में बकाया राशि में वृद्धि 2.38 प्रतिशत तथा 594 प्रतिशत की बीच थी, तथापि चार जोनल रेलवे में बकाया राशि में कमी 7.69 प्रतिशत तथा 500 प्रतिशत के बीच थी। पिछले वर्ष के बकायों की

⁵⁵ लेखा विभाग खण्ड II हेतु भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 2751-2752 तथा भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमावली खण्ड II का पैरा 2743-2747

⁵⁶ लेखा विभाग खण्ड-I हेतु भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 1139

तुलना में 2010-14 के दौरान जोनल रेलवे पर बकायों में वृद्धि या कमी को परिशिष्ट 3.8 (क) तथा 3.8 (ख) में दर्शाया गया है।

- iv. रेलवे बोर्ड ने नवम्बर 2006⁵⁷ में सभी जोनल रेलवे को यह निर्देश जारी किए थे कि बिल प्राप्य राशियाँ⁵⁸ प्रमुख शीर्ष 8660-उचन्त खाते (रेलवे) या सरकारी समायोजन खाता संचालित करके वाणिज्यिक लेखांकन के सामान्य सिद्धान्तों के अनुसार प्रोदभूत आधार पर रेलवे के अंतिम लेखों में भी परिलक्षित किया जाये। बकाया शेष बिना उगाही/असमायोजित राशियों को दर्शाता है। यद्यपि यह पाया गया था कि बिल प्राप्य राशियाँ अभी भी वास्तविक वसूली के होने पर खातों में दर्ज की जा रही हैं तथा परिणामस्वरूप इन बकायों का वास्तविक रूप अंतिम लेखा में परिलक्षित नहीं होता है।

वर्ष 2013-14 के दौरान ₹ 1,201.62 करोड़ के बिल प्राप्य दावों में से ₹ 1,027.01 करोड़ (85 प्रतिशत) की वसूली की गई थी। 2013-14 के दौरान उठाए गए पिछली अवधि से संबंधित बिल ₹ 156.79 करोड़ के थे तथा 2013-14 के दौरान वसूली किए गए पुराने बिल ₹ 82.90 करोड़ (51 प्रतिशत) के थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि ₹ 287.85 करोड़ के बिल प्राप्य शेष को 31 मार्च 2014 तक तुलन पत्र के सम्पत्तियाँ पक्ष पर वसूली योग्य मांग के रूप में रेलवे की किताबों में परिलक्षित नहीं किया गया था। 65 प्रतिशत (₹ 188.26 करोड़) बकाया पिछली अवधि से संबंधित थे। तीन जोनल रेलवे (ईसीआर, एनडब्ल्यूआर तथा एसईसीआर) ने इन बकाया में महत्वपूर्ण⁵⁹ योगदान दिया।

(परिशिष्ट 3.9)

- v. एससीआर में नमूना जांच से पता चला कि प्राप्य बिल जिसे कर्मचारी लागत (₹ 2.61 करोड़) तथा जल प्रभारों (₹ 0.21 करोड़) से संबंधित ₹ 2.82 करोड़ की राशि के व्यय में कमी के रूप में लिया जाना चाहिए, का कोई दावा नहीं

⁵⁷ पत्र संख्या 2006/बी-200 दिनांक 07.11.06

⁵⁸ जैसाकि साइडिंग/लेवल प्रॉसिंग गेटो से देय कर्मचारियों की लागत, बाहरी लोगों तथा वेंडरो से देय विद्युत तथा जल प्रभार, रेलवे परिसरो के अन्दर प्लॉट/साइकिल स्टैंड/वाणिज्यिक पब्लिसीटी हेतु फीस आदि

⁵⁹ ईसीआर (₹ 67.78 करोड़), एनडब्ल्यूआर (₹ 38.00 करोड़) तथा एसईसीआर (₹ 21.08 करोड़)

किया गया था। वर्ष 2013-14 से संबंधित ₹ 3.07 करोड़ के बिलो को केवल 2014-15 में उठाया गया था। बिलों को विलम्ब से उठाने के कारण डेबिटो का संचयन हुआ तथा इसके परिणामस्वरूप राजस्व कार्यचालन व्यय को अधिक बताया गया। यह देखने के लिए कोई तंत्र नहीं है कि क्या वसूली योग्य बिल जिन्हें व्यय में कमी के रूप में लिया जाएगा, को उचित रूप से प्रकट किया जाता है तथा व्यय के होने के वर्ष के दौरान वसूल किया जाता है।

- vi. एससीआर में, ईसीओआर से सम्बंधित ₹ 8.55 करोड़ तथा ₹ 0.63 करोड़ राशि की चुनाव ड्यूटी पर प्रतिनियुक्त किए रेलवे सुरक्षा बल/रेलवे सुरक्षा विशेष बल पर व्यय की प्रतिपूर्ति के लिए बिल गृह मंत्रालय से बिना वसूली किए रहे। इसके अतिरिक्त, 2002-2014 की समयावधि हेतु डाक विभाग से देय ₹ 4.57 करोड़ राशि की लाइसेंस फीस को बिलों की प्रस्तुति न करने के कारण लेखा बहियों के अन्दर नहीं लाया गया था।
- vii. लेखा विभाग खण्ड-1 हेतु भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1140 एवं 1141 में निहित प्रावधानों के अनुसार, मांग/वसूली योग्य बिल रजिस्टर की समीक्षा को मासिक रूप से किया जाना है तथा लेखा अधिकारी को बकाया बिलो का सारांश यह सुनिश्चित करने हेतु प्रस्तुत किया जाना है कि सभी बिल समय पर प्रस्तुत किए जाए तथा प्रबलता से वसूली की जाए। विलम्बित मामलों को बकाया देयो की शीघ्र वसूली अथवा प्रदान की गई सेवा को रोकने जिसे भी आवश्यक समझा जाए, के लिए कार्यकारी अधिकारी के ध्यान में लाना चाहिए। रेल प्रशासन द्वारा कोडल प्रावधानों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप वसूली योग्य मांग के तहत बकाया में ₹ 216.89 करोड़ (2009-10) से ₹ 256.61 करोड़ (2013-14) तक वृद्धि हुई थी।

इस प्रकार, प्रोदभूत आधार का अनुसरण करने के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देशों (नवम्बर 2006) के क्रियान्वयन में जोनल रेलवे की विफलता के परिणामस्वरूप रेलवे की लेखा पुस्तको में पारदर्शिता का अभाव तथा बाहरी लोगो से बकाया देयों में वृद्धि हुई। अंतिम शीर्ष हेतु समायोज्य मर्दे असमायोजित रही जिसके

परिणामस्वरूप भारग्रहण वर्ष में राजस्व व्यय को अधिक तथा वसूली के वर्ष में राजस्व व्यय को कम बताया गया, इस प्रकार रेलवे की बिलों को समय पर उठाने तथा उसका पालन करने के परिचालन अनुपात की प्रभावकारिता से विवाद तथा मुकदमों से बचा जा सकता था। इस प्रकार आईआर के अंतिम लेखे सही तथा निष्पक्ष स्थिति दर्शाने में विफल रहे क्योंकि वर्ष से संबंधित दी गई सेवाओं या आपूर्ति की गई सामग्री के बिल लेखों में नहीं थे।

3.3.2 राजस्व व्यय

राजस्व व्यय के संदर्भ में, दो सस्पेंस शीर्षों ने निम्नलिखित का परिचालन किया

(i) भुगतान योग्य मांग तथा (ii) विविध अग्रिम राजस्व (एमएआर)।

3.3.2.1 देय मांगे

‘देय मांगों’⁶⁰ का संचालन एक माह के लिए रेलवे की सभी राजस्व देयताओं को गणना में लाने हेतु किया जाता है जो कि उचन्त शीर्ष में क्रेडिट कर के माह हेतु कार्यचालन व्यय के रूप में उसी माह के अन्दर देय नहीं होते हैं। इस उद्देश्य के लिए, देय बिलों के लिए संभावी प्रभारों के आवश्यक आंकलन जैसे बिजली, पानी, टेलीफोन, स्टाफ का ओवरटाइम बिल इत्यादि को तैयार किया जाता है और रेलवे की बहियों में अन्तिम शीर्ष को डेबिट और ‘देय मांगो’ को क्रेडिट किया जाता है। 31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल द्वारा तुलन पत्र में दर्शायी गई देय मांगों की कुल राशि ₹ 3,224.17 करोड़ थी। इस उचत शीर्ष के तहत शेषों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. देय मांगों को वार्षिक आधार पर संचालित किया जा रहा था ताकि मार्च के वेतन और भत्ते की गणना की जा सके जो प्रति वर्ष अप्रैल महीने में वितरित किया जाता है।
- ii. पांच क्षेत्रीय रेलवे⁶¹ में देयता रजिस्टर का अनुरक्षण नहीं किया जा रहा था।

⁶⁰ लेखा कोड के पैरा 220, खण्ड 1 देय मांग मुख्य शीर्ष 3002/3003 के तहत संचालित हैं

⁶¹ एनआर, एनईआर एसआर, एससीआर और एसडब्ल्यूआर

- iii. अभिलेखों की नमूना जांच से पता लगा कि रेलवे द्वारा देय बिल, जिनकी देय मांगो के रूप में गणना नहीं किये गये ₹ 277.70 करोड़⁶² तक थे।

(परिशिष्ट 3.10)

- iv. ₹ 21.98 करोड़ के दावे किये गए थे किन्तु तैनात किए गए जीआरपी की लागत के संबंध में एससीआर और एसईसीआर द्वारा भुगतान नहीं किया गया था, को बिल देय शीर्ष संचालित कर बही खातों में नहीं लगाया गया था। इसी प्रकार वर्ष 2012-13 और 2013-14 से संबंधित ₹ 32.68 करोड़ के दावे आन्ध्रप्रदेश राज्य सरकार से प्राप्त नहीं हुए थे और इन्हें देय मांग के तहत बकाया देयताओं के रूप में तुलन पत्र में नहीं दर्शाया गया था।

इस प्रकार, सभी क्षेत्रीय रेलवे में वर्तमान प्रावधानों का पालन नहीं किया जा रहा था और वाणिज्यिक लेखांकन सिद्धान्तों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए उंचत शीर्ष को प्रारंभ करने का उद्देश्य विफल हो गया था। एक विशेष वर्ष में अन्तिम शीर्ष में समायोजन व्यय असमायोजित पड़ा रहा जिसके परिणास्वरूप राजस्व व्यय का कम विवरण और भारतीय रेल के देयताओं की गलत चित्रण दर्शाया गया।

3.3.2.2 विविध अग्रिम-राजस्व

विविध अग्रिम-राजस्व⁶³ (एमएआर) का संचालन लेखों के अन्तिम शीर्ष में लम्बित लेने देन वर्ग समायोजन हेतु किया जाता है जैसे प्रभार, जिनका आंवटन पता नहीं हो, स्वीकृति हेतु प्रतीक्षित अर्न्तविभागीय लेनदेन, जमा की प्राप्ति या व्यय राशि की लम्बित उगाही की प्रत्याशा में किया गया व्यय, स्टोर हेतु पूर्व भुगतान सामग्री की स्थानीय खरीद के लिए रेलवे अधिकारियों को अग्रिम भुगतान इत्यादि। भारतीय रेलवे लेखा संहिता खण्ड I के पैरा 602 और पैरा 603 के साथ पठित पैरा 320 में परिकल्पित है कि रजिस्ट्रों में सभी प्रविष्टियां मूल दस्तावेज से पर्याप्त विवरण के साथ दर्ज की जानी चाहिए यह सुनिश्चित करने के लिए कि

⁶² ठेकेदार का बिल (₹ 81.53 करोड़), स्टोर बिल (₹ 148.59 करोड़) अन्य बिल जैसे पानी, बिजली, यात्रा भत्ता, ओवर टाइम, विविध बिल इत्यादि (₹ 47.58 करोड़)

⁶³ लेखा विभाग (खण्ड I) हेतु भारतीय रेलवे संहिता का पैरा-223 एमएआर के प्रमुख शीर्ष 3002/5002 के तहत परिचालित किया जाता है

किसी भी समय कोई मद केवल विस्तृत विवरण की अनुपलब्धता के कारण अकुशल हो जाएं। कोई भी मद बिल्कुल आवश्यक से अधिक देरी तक असमायोजित नहीं रहनी चाहिए। इन लेखों के डेबिट/क्रेडिट और शेषों का रेलवे की सामान्य बहियों से नियमित रूप से मासिक समायोजन किया जाना चाहिए। एक लेखा अधिकारी द्वारा लगातार रजिस्ट्रों की समीक्षा की जानी चाहिए और सभी मदों की उनके उचित लेखों में लेने देन के स्थानांतरण से जल्द मजूरी पर जोर दिया जाना चाहिए। क्रेडिट/घटा डेबिट स्पष्ट रूप से दर्शाते हैं कि क्रेडिट को अनुरूपी डेबिट विवरणों से मिलान किये बिना दर्ज किया गया था।

एमएआर के तहत शेषों की समीक्षा से निम्न का पता चला:

- i. 17 में से 10 क्षेत्रीय रेलवे में, वर्ष 2014 की समाप्ति पर बकाया शेषों में पिछले वर्ष 2013 की तुलना में वृद्धि हुई और वह 0.14 प्रतिशत (डब्ल्यूआर) में 45.27 प्रतिशत (एनईआर) के बीच थे;
- ii. पांच क्षेत्रीय रेलवे में 2013-14 वर्ष की समाप्ति पर कुल बकाया शेष के ₹ 1,520.54 करोड़ के 62.76 प्रतिशत (₹ 954.36 करोड़)⁶⁴ था, जिसमें से ₹ 710.18 करोड़ (47 प्रतिशत) का शुद्ध शेष 2012-13⁶⁵ की अवधि से पहले से संबंधित हैं।
(परिशिष्ट 3.11 और 3.12)
- iii. बकाया के लिए मुख्य सहायक घटक थे स्टाफ, सार्वजनिक और निजी पार्टियों को अग्रिम (₹ 155.70 करोड़), राज्य विद्युत बोर्ड के पास जमा (₹ 224.71 करोड़) और विविध मदें (₹ 487.09 करोड़), घटा शेषों द्वारा संतुलन इस कारण के प्रति पार्टियों से स्वीकृति के अभाव, वाउचरों के पर्याप्त विवरणों और सही आवटनों ओर प्रासंगिक वाउचरों के अभाव (₹ 157.32 करोड़)।
(परिशिष्ट 3.12)
- iv. विनियोजन लेखा में दर्शाए गए पिछले वर्षों (दो वर्ष से अधिक पुराने) से पूर्व अवधि से सम्बंधित एमएआर के अन्तर्गत शेषों में 2009-10 से 2013-

⁶⁴ डब्ल्यूआर (₹ 106.32 करोड़-7 प्रतिशत), ईसीओआर (₹ 100.97 करोड़-7 प्रतिशत) एनआर (₹ 295.27 करोड़-19 प्रतिशत) एसआर (₹ 186.97 करोड़-12 प्रतिशत) एससीआर (₹ 264.83 करोड़-17 प्रतिशत)

⁶⁵ वर्ष 1950-51 (एनईआर), 1957-58 (ईओर, एनआर), 1981-82 (ईसीआर, डब्ल्यूसीआर), 1985-86 (डब्ल्यूआर), 1988-89 (ईसीओआर), 1989-90 (सीआर) तथा 1990-91 (एससीआर) के पश्चात देय तिथियां

14 के दौरान 11 क्षेत्रीय रेलवे⁶⁶ में वृद्धि हुई। वृद्धि में बढ़ोतरी के लिए प्रमुख कारक निम्नलिखित थे:

-) स्वीकृति, पर्याप्त आवंटन और प्रासंगिक वाउचरों का अभाव (ईआर- ₹ 14.53 करोड़, ईसीआर- ₹ 27.90 करोड़);
-) स्टॉफ, निजी पार्टियों को अग्रिम (एनडब्ल्यूआर- ₹ 12.68 करोड़) एसआर- ₹ 5.64 करोड़, डब्ल्यूआर – ₹ 31.87 करोड़)।
-) राज्य विद्युत बोर्ड को जमा (एसआर- ₹ 28.37 करोड़, डब्ल्यूसीआर- ₹ 63.81 करोड़), तथा
-) विविध मदें (सीआर- ₹ 52.09 करोड़ एनसीआर- ₹ 123.31 करोड़, एनईआर- ₹ 8.34 करोड़, एनएफआर- ₹ 26.23 करोड़, एसआर- ₹ 5.86 करोड़, एससीआर- ₹ 17.61 करोड़, डब्ल्यूआर- ₹ 41.58 करोड़)।

(परिशिष्ट 3.13)

-) वर्ष 2000 तक से सम्बन्धित बकाया छः जोनल रेलवे⁶⁷ में स्थिर रहे। रेलवे बोर्ड को भेजे गए उच्चतम शेष की समीक्षा पर अर्द्ध वार्षिक रिपोर्ट में बकाया के रूप में दर्शाए गए सभी रेलवे (एनसीआर तथा एसईसीआर को छोड़कर) के कुल ₹ 1,283.97 करोड़ के बकाया में से ₹ 740.75 करोड़ (57 प्रतिशत) एक से अधिक वर्ष की अवधि से सम्बन्धित थे जिन्होंने यह दर्शाया कि पुराने बकाया डेबिटों के निपटान हेतु पर्याप्त कार्रवाई नहीं की गई थी।
-) पांच जोनल रेलवे⁶⁸ में सहायक रजिस्टर सामान्य पुस्तिका से मेल नहीं खाता था। शेषों के सारांश दस्तावेजी प्रमाणों से समर्थित नहीं था।
-) मौजूदा प्रावधान⁶⁹ के अनुसार, जब कार्य का मूल्य करार के वास्तविक मूल्य के 85 प्रतिशत तक पहुँचता है ति मोबिलाइजेशन अग्रिम की

⁶⁶ सीआर, ईआर, ईसीआर, एनसीआर, एनईआर, एनएफआर, एनडब्ल्यूआर, एसआर, एससीआर, डब्ल्यूआर तथा डब्ल्यूसीआर

⁶⁷ सीआर, एनईआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर, डब्ल्यूआर तथा डब्ल्यूसीआर

⁶⁸ एनआर, एनएफआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर तथा डब्ल्यूसीआर

⁶⁹ इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता का पैरा 1264

वसूली पूरी हो जानी चाहिए। दो जोनल रेलवे (सीआर तथा एससीआर) में पिछले पांच वर्षों हेतु क्रमशः ₹ 0.44 करोड़ तथा ₹ 1.10 करोड़ की राशि के मोबिलाइजेशन अग्रिम बिना वसूली के रहे।

-) एसईआर में, साइडिंग से स्टॉफ की लागत से संबंधित ₹ 7.32 करोड़ की राशि को बिल प्राप्य खाते के परिचालन के बिना, गलती से एमएआर में दर्ज किया गया इसके परिणामस्वरूप में एमएआर बकाया को अधिक बताया गया। बकाया शेष में ₹ 4.89 करोड़ की सीमा तक कम्पनी बीमा में अधिक डिपाजिट सम्मिलित था।
-) तीन जोनल रेलवे में, ₹ 71.44 करोड़⁷⁰ तक के व्यय जिसे प्रत्यक्ष रूप से हस्तांतरण के माध्यम से अंतिम शीर्ष में डेबिट या समायोजित किया जा सकता था, को एमएआर में दर्ज किया गया था।
-) लेखा विभाग हेतु भारतीय रेलवे संहिता खण्ड I का नियम 610 अनुबंधित करता है कि एमएआर में कोई क्रेडिट मद नहीं होना चाहिए। तथापि, यह पाया गया कि एमएआर में तीन जोनल रेलवे⁷¹ के सदंर्भ में ₹ 135.08 करोड़ के क्रेडिट मदें बकाया थी, तथा
-) सात क्षेत्रीय रेलवे⁷² द्वारा बकाया शेषों का वर्षवार ब्रेकअप लेखापरीक्षा को प्रस्तुत नहीं किया गया था।

इस प्रकार, इस उचंत लेखा के अंतर्गत शेषों की समीक्षा के लिए मौजूदा तंत्र पर्याप्त रूप से प्रभावी नहीं था जिसके परिणामस्वरूप एमएआर के अन्तर्गत भारी संग्रहण हुआ। इसने दर्शाया कि अर्धवार्षिक समीक्षा नियमित रूप से की गई थी और राशियों को विनियोजित अन्तिम शीर्षों में स्थानांतरित किए बिना दीर्घावधियों के लिए एमएआर में रहने की अनुमति दी गई थी। अन्तिम शीर्षों में समायोजन योग्य मदों के असमायोजित रहने के परिणामस्वरूप एमएआर/एमएसी के अन्तर्गत व्यय का अधिक निर्धारण हुआ और अन्तिम शीर्षों में व्यय का अव निर्धारण हुआ। पुरानी मदें अप्रभावी बन चुकी थी क्योंकि मूल डेबिटों के पर्याप्त

⁷⁰ ईआर ₹ 62.86 करोड़, ईसीओआर ₹ 6.18 करोड़ तथा एससीआर ₹ 2.40 करोड़

⁷¹ एसआर (₹ 49.91 करोड़), एसईआर (₹ 84.00 करोड़) तथा एससीआर (₹ 1.17 करोड़)

⁷² एनसीआर, एसआर, एसडब्ल्यूआर, एनडब्ल्यूआर, एसईआर, एनएफआर और एसईसीआर

ब्यौरों सहायक रजिस्ट्रों में उपलब्धत नहीं थे। प्रतिकूल शेषों के रूप में बकाया क्रेडिट मदे थी जिसके परिणास्वरूप एमएआर के अन्तर्गत व्यय का अव निर्धारण हुआ।

3.3.3 पूंजीगत व्यय

पूंजीगत व्यय के संबंध में चार उचंत शीर्ष कार्यान्वित किए जाते हैं (i) विविध अग्रिम पूंजी (एमएसी) (ii) खरीद उचंत, (iii) स्टोर उचंत ओर (iv) कार्यशाला विनिर्माण उचंत।

3.3.3.1 विविध अग्रिम-पूंजीगत

- i. एसएसी के अन्तर्गत वर्ष 2013-14 के अन्त में ₹ 3,881.03 करोड़ के कुल बकाया शेष में से ₹ 3,184.63 करोड़ (82 प्रतिशत) का कुल शेष पिछले वर्ष 2012-13 से पूर्व की अवधि से संबंधित था और
- ii. एमएसी के अन्तर्गत पिछले वर्ष की अवधि से पूर्व के लिए बकाया के रूप में दर्शाई गई प्रमुख मद 'अन्य विविध मदे' से संबंधित थी जो ₹ 3,140.48 करोड़ था। एनआर ने बताया कि एमएसी के अन्तर्गत रखे गए ₹ 3,029.00 करोड़ में कोंकण रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड को संवितरित ऋण से संबंधित था जो बकाया शेष का 96 प्रतिशत था।

3.3.3.2 क्रय उचंत

क्रय उचंत शीर्ष⁷³ को अस्थायी रूप से रेलवे द्वारा की गई खरीदों से संबंधित संव्यवहारों के अभिलेखन करने के लिए पूंजीगत के अन्तर्गत प्रचालित किया जाता है जब तक कि उन्हें स्टॉक में नहीं ले जाया जाता। क्रय लेखा का डेबिट पक्ष सीधे और अन्य संस्थाओं के माध्यम से खरीदों पर व्यय को अभिलिखित करेगा। खरीद लेखा के क्रेडिट पक्ष की प्रविष्टि मात्रा और अन्य ब्यौरों को दर्शाते हुए प्राप्त नोट की अकाऊन्ट प्रति की रसीद पर की जाती है। मुख्यतः खरीदे पहले की जाती है और भुगतान बाद में किया जाता है किन्तु कभी-कभी आपूरित

⁷³ लेखा विभाग हेतु भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 607 खण्ड 1 और स्टोर विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 2809, 2815 एवं 2816 के अनुसार

भण्डारों हेतु बिलो को प्रेषण के प्रमाण के रूप में अग्रिम में रेलवे प्राप्ति द्वारा समर्थित को प्राप्त किए जाते हैं और भण्डारों के मूल्य के 90/95/98/100 प्रतिशत तक अग्रिम भुगतान किया जाना है।

ऐसे मामलों में, भण्डार का मूल्य 'खरीद खाते' में डेबिट किया जाता है बेशक कोई क्रेडिट प्राप्त ना हुआ हो। प्रविष्टियाँ डेबिट के विभिन्न तत्वों को दर्शाते हुए पर्याप्त विस्तार से खाते में चढ़ाई जानी चाहिए ताकि बाद में विवरण अथवा संव्यवहार का पता लगाना कठिन ना हो। सामान्यतः खरीद खाते में किए गए अग्रिम भुगतान को छोड़कर कोई डेबिट शेष जारी नहीं रहना चाहिए। इस उंचत शीर्ष के तहत शेषों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

□. **डेबिट शेष**

- i. मार्च 2014 के अन्त तक बकाया डेबिट शेष ₹ 13,092.95 करोड़ था। इसमें से ₹ 6,309.73 करोड़ वर्ष 2013-14 से संबंधित, ₹ 1,707.20 करोड़ 2012-13 से संबंधित तथा ₹ 5,076.02 करोड़ 2012-13 से पहले से संबंधित था।
- ii. दो वर्षों से अधिक पुराना डेबिट शेष ₹ 2,586.62 करोड़ (2009-10) से ₹ 5,076.02 करोड़ (2013-14) तक बढ़ गया था। तीन क्षेत्रीय रेलवे⁷⁴ बकाया शेष के 97 प्रतिशत (₹ 4925.99 करोड़) के लिए उत्तरदायी थे:
- iii. पुराने बकाया डेबिट में योगदान देने वाले मुख्य कारक निम्नलिखित थे:
 -) **प्राप्त हुए डेबिट को लिंक करने में विफलता (मार्च 2014 के अन्त तक ₹ 56.43 करोड़):** पुराने बकाया डेबिट मदों का एक प्रतिशत (अर्थात् ₹ 5,076.02 करोड़ में से ₹ 56.43 करोड़) प्राप्त हुए डेबिट की उचित लिंकिंग के अभाव के कारण था। बकाया शेष में योगदान देने वाले मुख्य रेलवे एससीआर तथा आरडब्ल्यूएफ थे। यह बिक्री जारी नोट में प्रेषण विवरणों की कमी के कारण था। यह स्पष्टतः दर्शाता है कि प्रारंभ में ही डेबिटों को पर्याप्त विस्तार से नहीं चढ़ाया गया था जिससे बाद में प्रविष्टियों का पता लगाना कठिन हो गया।

⁷⁴ ईआर (₹ 2028.11 करोड़) एनसीआर (₹ 2790.40 करोड़) तथा एनडब्ल्यूआर (₹ 107.48 करोड़)।

-) प्राप्त हुई सामग्री के लिए क्रेडिट की प्राप्ति ना होना (₹ 2,061.92 करोड़): वर्ष 2013-14 के दौरान इस शीर्ष के तहत पुराने बकाया डेबिट (अर्थात् दो वर्ष से अधिक पुराने) ₹ 865.28 करोड़ से ₹ 2,061.92 करोड़ तक बढ़ गए जो दो वर्ष से अधिक पुरानी कुल बकाया राशि अर्थात् ₹ 5,076.02 करोड़ का 40 प्रतिशत है। ईआर ₹ 2,026.76 करोड़ (98.29 प्रतिशत) के लिए उत्तरदायी था। भण्डार के तहत प्रदर्शित डेबिट की भारी राशि सीएओ/एस/ईसीआर से माल भाड़ा प्रभारों को छोड़ कर डेबिट की स्वीकृति के कारण बताई गई थी। एसईआर, सीएलडब्ल्यू, डीएमडब्ल्यू तथा डीएलडब्ल्यू में भी इस शीर्ष के तहत शेष थे। यह या तो गोदाम से प्राप्ति नोट की खाता प्रति की प्राप्ति ना होना अथवा प्राप्ति नोट की गुलाबी प्रति के साथ आपूर्तिकर्ताओं से प्राप्त बिल के साथ खरीद रजिस्टर में प्रविष्टियों को लिंक ना करना दर्शाता है।
-) आपूर्तिकर्ताओं तथा ठेकेदारों को किये गए अग्रिम भुगतान (₹ 6.61 करोड़): मुख्य बकाया शेष अनुवर्ती आईसीएफ तथा डीएमडब्ल्यू के साथ ईसीआर (₹ 3.03 करोड़ -46 प्रतिशत) द्वारा दर्शाये गए थे।
-) अस्वीकृत सामग्रियाँ (₹ 1.82 करोड़): ₹ 0.58 करोड़ के लिए अनुवर्ती डीएमडब्ल्यू के साथ अकेले आरसीएफ ने ₹ 0.87 करोड़ का योगदान दिया था।
-) अन्य विविध मदें (₹ 2,949.24 करोड़): इस शीर्ष के तहत पुराना बकाया शेष ₹ 1,113.95 करोड़ (2009-10) से ₹ 2,949.24 करोड़ तक बढ़ गया था अर्थात् 164 प्रतिशत जो दो वर्ष से अधिक पुराने कुल बकाया शेष (₹ 5,076.02 करोड़) का 58 प्रतिशत तक था। मुख्य भाग एनसीआर (₹ 2,790.40 करोड़-95 प्रतिशत) तथा एनडब्ल्यूआर (₹ 107.48 करोड़ 4 प्रतिशत) का था।
-) अन्य रेलवे को उधार पर जारी की गई सामग्री (₹ 8.08 करोड़): वर्ष 2013-14 के दौरान डब्ल्यूआर (₹ 4.30 करोड़) तथा एनईआर 3.78 करोड़ ने बकाया शेष के लिए योगदान दिया। (परिशिष्ट 3.14)

-) 1986 से 2006 तक अपने बकाया को चालू दिखाने वाले चूककर्ता डीएमडब्ल्यू (1986), आईसीएफ (1990), एस आर (1991), एनईआर तथा ईआर (2000), आरडब्ल्यूएफ (2003), ईसीआर (2004) तथा डब्ल्यूसीआर (2006) थे।

□. क्रेडिट शेष

- i. मार्च 2014 के अन्त तक दर्शाया गया आईआर का बकाया क्रेडिट शेष ₹ 14,212.63 करोड़ था।
- ii. कुल क्रेडिट बकाया में से ₹ 7,563.37 करोड़ वर्ष 2013-14 से संबंधित, ₹ 1,622.57 करोड़ 2012-13 से संबंधित तथा ₹ 5,026.69 करोड़ 2012-13 से पहले से संबंधित था।
- iii. ₹ 5,026.69 करोड़⁷⁵ के क्रेडिट शेष का बड़ा भाग 2012-13 से पहले की अवधि से संबंधित था। *(परिशिष्ट 3.15)*
- iv. पिछले वर्ष की अवधि (अर्थात् दो वर्ष से अधिक पुराना) से पहले के क्रेडिट शेष 2009-10 के दौरान ₹ 2,483.03 करोड़ से बढ़कर 2013-14 के दौरान ₹ 5,026.69 करोड़ हो गये थे।

पुराने बकाया क्रेडिट शेष में योगदान देने वाले मुख्य कारक निम्नलिखित थे:

-) संबंधित वाउचरों, पूर्ण ब्यौरों तथा स्वीकृतियों के अभाव में तदरूपी डेबिटों को लिंक करने में विफलता: इस कारण से बकाया शेष ₹ 113.54 करोड़ (2 प्रतिशत) था। क्षेत्रीय रेलवे जिन्होंने बकाया शेष के लिए योगदान दिया वे डब्ल्यूसीआर ₹ 44.11 करोड़, डीएलडब्ल्यू-₹ 23.95 करोड़ तथा एससीआर-₹ 23.70 करोड़ थे।
-) डेबिट की प्राप्ति ना होना: बकाया शेष ₹ 98.42 करोड़ (2 प्रतिशत) था, जिसके लिए आरडब्ल्यूएफ ₹ 47.22 करोड़ के लिए तथा डब्ल्यूआर ₹ 33.63 करोड़ के लिए उत्तरदायी थे।

⁷⁵ दो वर्ष से अधिक पुरानी मदे ईआर-₹ 2,029.56 करोड़, (40 प्रतिशत) और एनसीआर-₹ 2,706.84 करोड़ (54 प्रतिशत) से संबंधित है।

-) भण्डार प्राप्त किये गए परन्तु भुगतान नहीं किये गए: ₹ 5,026.69 करोड़ के कुल बकाया शेष का 40 प्रतिशत इस कारण था (₹ 2,039.23 करोड़)। ईआर ₹ 2,026.90 करोड़ (99 प्रतिशत) के लिए उत्तरदायी था।
-) अन्य विविध मदें: ₹ 2,779.29 करोड़ का शेष ₹ 5,026.69 करोड़ के कुल पुराने बकाया शेष के 55 प्रतिशत को दर्शाता है। एनसीआर लगभग 97 प्रतिशत के लिए उत्तरदायी था (अर्थात् ₹ 2,706.84 करोड़)।

पिछले वर्षों के (दो वर्ष से अधिक पुराने) डेबिट शेष तथा क्रेडिट शेष ने खरीद उंचत के तहत प्रचण्ड वृद्धि दर्शायी थी। यह देखा गया था कि पुरानी अवधि से संबंधित डेबिट का 58 प्रतिशत तथा क्रेडिट का 55 प्रतिशत 'अन्य विविध मदों' के अन्तर्गत था। 'अन्य विविध मदों' के तहत डेबिट शेष मदों के लिए योगदान देने वाले क्षेत्रीय रेलवे एनसीआर (₹ 2790.40 करोड़), एनएफआर (₹ 35.60 करोड़) तथा एनडब्ल्यूआर (₹ 107.48 करोड़) थे। 'अन्य विविध मदों' के तहत क्रेडिट शेष के लिए योगदान देने वाला मुख्य रेलवे एनसीआर (₹ 2706.86 करोड़-97 प्रतिशत) था। यह दर्शाता है कि डेबिट/क्रेडिट ब्योरे अपर्याप्त रूप से दर्ज किये गए थे जिससे बाद में मूल संव्यवहार का पता लगाना कठिन हो गया था तथा डेबिट/क्रेडिट को लिंक करने के लिए कोई उचित तंत्र यथास्थान नहीं था।

3.3.3.3 अन्य मुद्दे

- i. एसडब्ल्यूआर में, खरीद उंचत का मिलान इसके गठन से ही शेष पड़ा था। डब्ल्यूसीआर में, आँकड़े क्षेत्रीय लेजर से मेल नहीं खाते थे तथा कुछ वर्षों से अनियमितता थी। एनसीआर में, यह देखा गया था कि खरीद उंचत के डेबिट तरफ कुछ ऋण प्रविष्टि थी जो अप्रभावी शेषों के बराबर थी। एनएफआर में विनियोजन लेखा के अनुसार 2012-13 से पहले की अवधि से संबंधित शेष ₹ 35.60 करोड़ था जो गलती से अन्य विविध मदों के तहत दर्शाया गया था जबकि बहीखातों के अनुसार (समीक्षा रिपोर्ट) डेबिट प्राप्त हुए डेबिट को लिंक करने में विफलता (₹ 35.60 करोड़) तथा प्राप्त हुई सामग्री के लिए क्रेडिट की प्राप्ति ना होने (₹ 3.71 करोड़) के कारण था। डेबिट पक्ष पर मद डाटा के छोटे बेमेलपन के कारण प्रणाली में मिलान की विफलता (एसईसीआर), बिक्री

- जारी नोट में प्रेषण विवरणों की उपलब्धता ना होने (आरडब्ल्यूएफ), अस्वीकार की गई सामग्री तथा फर्मों के बंद होने (डीएमडब्ल्यू) तथा किये गए अग्रिम भुगतान परन्तु अस्वीकार की गई सामग्री (आरसीएफ/कपूरथला) के कारण बकाया थे।
- ii. भण्डार संहिता निर्धारित करती है कि रजिस्टर का निरीक्षण मासिक रूप से भण्डार लेखा अधिकारी⁷⁶ द्वारा किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, लेखा संहिता के अनुसार, सामान्य बही के साथ उंचत रजिस्ट्रों का मासिक रूप से मिलान किया जाना चाहिए। इन प्रावधानों के विपरीत, चार क्षेत्रीय रेलवे (एनईआर, एनएफआर, एससीआर तथा एसडब्ल्यूआर) में सामान्य बहियों के साथ मिलान का प्रमाणपत्र राजपत्रित अधिकारी के हस्ताक्षर के साथ सहायक रजिस्टर में उपलब्ध नहीं था।

3.3.3.4 भण्डार उंचत

पूँजी के अन्तर्गत प्रचालित इस उंचत शीर्ष को प्रमाणित करने वाले संव्यवहार एक भण्डार गोदाम से प्राप्त किये गए अथवा जारी किये गए भण्डारों के मूल्य के संबंध में हैं। सभी खरीद 'खरीद' अथवा 'नकद' को क्रेडिट करके इस शीर्ष को डेबिट किये जाते हैं जैसा भी मामला हो। सिद्धान्तः कम्प्यूट्रीकृत भण्डार लेजर अथवा संव्यवहार विवरण लेखा की सामान्य बहियों में भण्डार के डेबिट पर राशि के साथ मेल खाने चाहिए। भण्डार विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 2561 के साथ पठित पैरा 2543, भाग II विनिर्दिष्ट करता है कि कम्प्यूटर अनुभाग को अंकित दर में 10 प्रतिशत अथवा अधिक के अन्तर, मात्रा अथवा मूल्य में क्रेडिट शेष मूल्य रहित मात्रा अथवा मात्रा रहित मूल्य के विवरण देते हुए एक विवरण मुद्रित करना चाहिए। अनियमित शेषों को दूर करने के लिए प्रत्येक 6 महीने में एक बार लेजर की समीक्षा की जानी चाहिए। कम्प्यूटर केन्द्र को यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि अनियमितताओं को पकड़ने के लिए प्रणाली में एक उपयुक्त तंत्र उपलब्ध कराया गया है। संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

⁷⁶ भण्डार संहिता, भाग II का पैरा 2816

- i. सीआर (₹ 0.89 करोड़), ईसीओआर (₹ 11.20 करोड़), एनआर (₹ 25.00 करोड़), एसईआर (₹ 17.56 करोड़) एवं डब्ल्यूसीआर (₹ 21.80 करोड़) में सामान्य बहियों में भण्डारों तथा कम्प्यूट्रीकृत भण्डार लेजर के आंकड़ों में अन्तर था।
- ii. मूल्य लेजर का अनुरक्षण प्रभावशाली नहीं था क्योंकि अनियमित मर्दे अर्थात मूल्य रहित मात्राएँ विद्यमान थी (एसआर तथा आईसीएफ)।
- iii. कम्प्यूटर पर लगाई गई दरें पैरा 210-भण्डार संहिता के अनुसार नहीं थीं (एनईआर)।
- iv. क्षेत्रीय रेलवे में अधिक मात्रा में संचय तथा निष्क्रिय मर्दों इत्यादि के संबंध में कम्प्यूटर पर सृजित विभिन्न 'अपवाद रिपोर्ट' की समीक्षा के परिणामों को दर्ज करने के लिए विद्यमान तंत्र अप्रभावशाली था जिसके परिणामस्वरूप निष्क्रिय/अधिक मात्रा में संचय का जमाव हो गया।

भारतीय रेलवे के 'भण्डार संव्यवहार' तथा 'भण्डार समायोजन लेखा' की और समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. एनआर में-₹ 4.53 करोड़ (2009-10) से ₹ 14.11 करोड़ (2013-14) तथा आईसीएफ-₹ 0.01 करोड़ (2009-10) से ₹ 2.34 करोड़ (2013-14) में भण्डार के पूर्णमूल्यांकन के कारण कमी में बढ़ती प्रवृत्ति प्रदर्शित हुई थी। आईसीएफ में नये भण्डार के पुरानी सामग्री के रूप में वर्गीकरण के कारण सामग्री के रूप में वर्गीकरण के कारण हानि 2013-14 के दौरान ₹ 0.17 करोड़ (2009-10) से ₹ 0.92 करोड़ (441 प्रतिशत) तक बढ़ गई थी।
- ii. भारतीय रेलवे की भण्डार जाँच के कारण कमियाँ ₹12.08 करोड़ तक थीं। ₹ 2.49 करोड़ के साथ एनआर, ₹ 1.63 करोड़ के साथ डीएलडब्ल्यू तथा ₹ 1.02 करोड़ के साथ डब्ल्यूआर के साथ एससीआर ₹ 4.07 करोड़ के साथ सूची में शीर्ष पर था।

- iii. भारतीय रेलवे ने विविध कारणों की वजह से ₹ 528.19 करोड़ की राशि का अभाव/कमी दिखाई। जैसा कि नीचे दिखाया गया है एक नमूना जाँच ने उजागर किया कि कमी की बढ़ती प्रवृत्ति है:

क्र. स.	क्षेत्रीय रेलवे के नाम	31 मार्च 2010 तक शेष (₹ करोड़ में)	31 मार्च 2014 तक शेष (₹ करोड़ में)
1.	पू.रे.	10.49	17.85
2.	उ.रे.	58.83	102.00
3.	उ.प.रे.	2.00	14.04
4.	द.रे.	27.12	30.60
5.	द.पू.रे.	10.10	30.70
6.	सीएलडब्ल्यू	5.97	208.84

- iv. एक नमूना जाँच ने यह उजागर किया कि ₹ 23.67 करोड़ की कुल निष्क्रिय अधिशेष स्टॉक में से (2013-14) प.रे. अकेले ने ही 87 प्रतिशत (₹ 20.66 करोड़) का हिसाब दिया, उसके बाद प.म.रे. ने 11 प्रतिशत (₹ 2.76 करोड़) का हिसाब दिया।
- v. ₹ 4213.14 करोड़ की अंतिम भंडार शेष में ₹ 198.21 करोड़ (5 प्रतिशत) (2013-14) का रद्दी भंडार निहित है।
- vi. राजपत्रित अधिकारी के हस्ताक्षर वाले सामान्य बही के मिलान प्रमाण-पत्र सहायक भण्डार बहीखातों अथवा लेन-देन विवरण (उ.सी.रे. और द.पू.रे.) में उपलब्ध नहीं थे।
- vii. यह देखा गया कि क्षेत्रीय रेलवे पर, अधिक संचय और निष्क्रिय मदों आदि के संदर्भ में कम्प्यूटर पर बनाई गई विभिन्न 'अपवाद प्रतिवेदनों' की समीक्षा का परिणाम रिकॉर्ड करने के लिये मौजूद प्रक्रिया अप्रभावी रही जिसके परिणामस्वरूप निष्क्रिय/अधिक संचय एकत्रित हो गया।

दो वर्ष से अधिक पुराने डेबिट शेष और क्रेडिट शेषों ने क्रय उचंत के तहत प्रबल बढ़ोतरी दिखाई है। डेबिट/क्रेडिट विवरण अपर्याप्त ढंग से अभिलिखित किए गए हैं जिससे कि बाद की तिथि पर वास्तविक लेन-देन का पता लगाना

कठिन हो जाता है और डेबिट/क्रेडिट से सम्पर्क के लिए कोई उचित प्रणाली नहीं है।

3.3.3.5 कार्यशाला निर्माण उंचत

अन्य विभागों और रेलवे के लिए रेलवे कार्यशाला में किये गये कार्य पर मजदूरी, सामग्री और उपरिव्यय पर बुक करने के लिए 'कार्यशाला निर्माण उंचत लेखे'⁷⁷ को परिचालित किया जाता है। इस लेखे के डेबिट में, रेलवे कार्यशाला में कार्य जैसे कि मजदूरी, भण्डार, माल-भाड़ा प्रभार, लागत पर प्रोफार्मा और कार्यशाला अंतरण पर किए गए सभी खर्च दिखाए गए हैं। क्रेडिट में संबंधित विभाग जिसका कार्य किया गया था के अंतिम शीर्ष को अंतरित कार्य की लागत दिखाई गई है। शेष प्रगति पर कार्य और सम्पूर्ण कार्यों जो कि उत्पादन का आदेश देने वाले पक्षों की स्वीकृति की प्रतीक्षा कर रहे हैं का प्रारूप दिखाता है। इस शीर्ष के तहत शेषों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. भार.रे. में 31 मार्च 2014 तक का.नि.उ. लेखे के तहत कुल बकाया डेबिट शेष ₹ 1,380.05 करोड़ था।
- ii. पाँच क्षेत्रीय रेलवे में निकासी की प्रतीक्षा में लंबे समय से लंबित मद हैं। शेष 1967(उ.रे.), 1995(उ.पू.रे.), 2005(सी.एल.डब्ल्यू), 2008(उ.प.रे.), 2009(डी.रे.का.) और 2011(उ.सी.रे. और आर.सी.एफ) पुराने हैं।
- iii. पर्याप्त क्रेडिट के बिना बाहरी पक्षों के लिए कार्यशाला में किये गये कार्यों के लिए बकाया देय राशि ₹ 24.35 करोड़ (पू.रे.), ₹ 4.51 करोड़ (उ.पू.रे.), ₹ 4.44 करोड़ (उ.प.रे.) और ₹ 59.33 करोड़ (आई.सी.एफ) था। आईसीएफ में, ₹ 59.33 करोड़ में से ₹ 57.91 करोड़ की राशि को दो वर्षों से अधिक मुम्बई रेल विकास निगम से देय के रूप में दिखाया गया था।
- iv. द.त.रे. में, का.नि.उ. लेखे (31.03.2014) के तहत ₹ 9.27 करोड़ की कुल डेबिट शेष को एक वर्ष से कम अवधि से संबंधित कहा गया था, जबकि उप-कार्यशाला के अभिलेखों की समीक्षा ने उजागर किया कि 2012-13 से संबंधित

⁷⁷ यांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 1217, 1221, 1223 एवं 1224

- लंबित मद अभी भी निपटान की प्रतीक्षा कर रहे थे परन्तु का.नि.उ. लेखे में बकाया के रूप में नहीं दिखाई गये।
- v. पू.म.रे., द.पू.रे., द.प.रे. और द.रे. (इंजीनियरिंग कार्यशाला) में रेलवे बोर्ड द्वारा निश्चित निर्धारित सीमाओं के अंदर बकाया शेष की जाँच प्रणाली पर्याप्त रूप से प्रभावी नहीं थी। द.म.रे. में रेलवे बोर्ड द्वारा कोई सीमा निर्धारित नहीं की गई थी।
- vi. लागत पर आवधिक समीक्षा करने में देरी हुई थी। निर्माणों और मरम्मत कार्य आदेशों के मूल्यों में पूर्वव्यापी सुधार पक्षों की स्वीकार नहीं था जिसके परिणामस्वरूप उंचत शीर्ष के तहत या तो बकाया वसूली शेष या स्टॉक का संग्रहण हो गया। तीन क्षेत्रीय रेलवे में इस खाते में ₹ 17.27 करोड़⁷⁸ की बकाया राशि शेष थी।
- vii. यांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा- 1224 में अनुबद्ध है कि का.नि.उ. के तहत दिए गए विवरणों में श्रम-लागत, माल और निपटारे की प्रतीक्षा कर रहे अपूर्ण अथवा पूर्ण कार्यों पर लगे लागत प्रभार के अलावा कुछ नहीं है। पू.म.रे. और उ.प.रे. ने कहा कि बकाया शेष के लिए मदवार विवरण उपलब्ध नहीं थे। द.रे. ने कहा कि लौह-संबंधी रद्दी को बकाया के तौर पर दिखाया गया। द.प.रे. ने उचित प्रणाली की अनुपस्थिति को स्वीकारा। यह सुनिश्चित करने के लिए कि केवल श्रम लागत, माल और अपूर्ण कार्य पर उपरिव्यय अथवा पूर्ण कार्य को क्षेत्रीय रेलवे द्वारा समायोजन हेतु पड़े समाप्त अधिशेष में दर्शाया गया था, तंत्र प्रभावी नहीं था। (परिशिष्ट 3.16)

3.3.4 प्रेषण लेन-देन

रेलवे मंत्रालय एवं अन्य मंत्रालय अथवा राज्यों जिनके लेखे स्वयं उनके द्वारा अनुरक्षित नहीं किए गए हैं के बीच लेन-देन, 'प्रेषण लेन-देन' हैं। दो उंचत शीर्ष (i) बैंक में प्रेषण और (ii) चेक एवं बिल अनुरक्षित किए गए हैं।

⁷⁸ उ.प.रे. ₹5.73 करोड़, द.पू.म.रे. - ₹4.79 करोड़ और प.रे. - ₹6.75 करोड़

3.3.4.1 बैंक में प्रेषण

यह एक उंचत शीर्ष है जो कि बैंकों में आय के प्रेषण को रिकॉर्ड करने के लिए परिचालित किया गया है। यह उंचत शीर्ष, उपयुक्त राजस्व सेवा शीर्ष में क्रेडिट के द्वारा सभी प्रेषण नोट की राशि से डेबिट किए जाते हैं। प्रत्येक बैंक जिसके साथ रेलवे का लेन-देन है, रेलवे की ओर से विभिन्न विभागीय अधिकारियों द्वारा क्रेडिट राशि दिखाते हुए प्रतिदिन विवरण भेजते हैं। क्रेडिट सूची की चेक और रोकड़ प्रेषण नोट के अघपन्ना की प्राप्ति पर तुरंत जाँच करनी चाहिए। महीने के अंत में, बैंक द्वारा अभिस्वीकृत प्रेषण की कुल राशि 'बैंक में प्रेषण' की प्रतिपक्षी क्रेडिट द्वारा शीर्ष 'रिजर्व बैंक जमायें (रेलवे)' में डेबिट कर दी जायेगी। इस प्रकार, उंचत शीर्ष के तहत शेष बैंक में क्रेडिट राशि परंतु उनके द्वारा अभिस्वीकृत नहीं की गई को प्रस्तुत करता है। इस शीर्ष के तहत शेष जो कि बैंक में प्रेषण के लिये है हमेशा डेबिट शेष होना चाहिए। लेखा विभाग की भारतीय रेलवे संहिता खण्ड I के पैरा-444 इस पर ध्यान देती है कि प्रत्येक महीने एफए एवं सीएओ द्वारा मिलान किया जाए। इस उंचत शीर्ष के तहत शेष की समीक्षा ने दर्शाया कि:

- i. हालाँकि 'बैंक में प्रेषण' के तहत शेष हमेशा डेबिट शेष होता है, भारतीय रेलवे तुलन-पत्र के अनुसार, दिखाया गया शेष हमेशा एक क्रेडिट-शेष था (जो कि रोकड़ प्रेषण से अधिक रिजर्व बैंक द्वारा अभी स्वीकृत प्रेषण 'प्रतिकूल शेष' कही गई बही में वास्तविक तौर से लिखे जाते हैं)। 2009-14 के दौरान, तुलन-पत्र के दायित्वों की तरफ दिखाए गए शेष ₹ 972.18 करोड़ (2009-10), ₹ 610.68 करोड़ (2010-11), ₹ 546.13 करोड़ (2011-12), ₹ 988.25 करोड़ (2012-13) और ₹ 703.34 करोड़ (2013-14) थे।
- ii. इस शीर्ष के तहत प्रतिकूल शेष मुख्य तौर पर, अनभिज्ञात और लिंक न किये गये क्रेडिट (पू.रे.), शेष के गैर-मिलान (द.प.रे.) और क्रेडिट के उपार्जन के पूर्व (द.पू.रे. और प.त.रे.) ई-भुगतान द्वारा माल-भाड़ा प्रभार के प्रति क्रेडिट की प्राप्ति के कारण थे। द.त.रे. पर 10 लेखांकन इकाइयों में से 7 में, सहायक वाउचर की गैर-प्राप्ति के कारण 31.03.2014 तक प्रतिकूल शेष थे।

- iii. बैंकों के साथ तत्काल पत्र-व्यवहार करने में रेलवे की निष्क्रियता के कारण पू.म.रे., उ.रे., उ.म.रे. और द.म.रे में बैंक से समाशोधन के ज्ञापन की प्राप्ति में देरी हो रही थी।
- iv. जैसा कि चार क्षेत्रीय रेलवे⁷⁹ में देखा गया, बैंक और रोकड़ प्रेषण नोट के अधपन्ना के साथ क्रेडिट सूची के मिलान के दौरान बैंक के साथ पत्र-व्यवहार द्वारा देखी गई त्रुटियों के निपटान के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गई जिसके परिणामस्वरूप इस उंचत शीर्ष में लम्बा बकाया शेष दिखाया गया।
- v. मासिक चालू खाते के संकलन के लिए प्रत्येक माह सामान्य बही को बंद किया जाता है। इस उद्देश्य से विभिन्न सहायक रजिस्ट्रों को सामान्य बही से मिलान और पूर्ण किया जाता है। मिलान प्रमाण-पत्र को लेखा अधिकारी⁸⁰ के हस्ताक्षर के साथ सहायक रजिस्टर में अभिलिखित किया जाता है। उ.रे., उ.सी.रे., द.म.रे. और द.प.रे. द्वारा ध्यान दिया गया कि राजपत्रित अधिकारी के हस्ताक्षर के साथ सामान्य बही के साथ मिलान प्रमाण-पत्र सहायक रजिस्ट्रों में उपलब्ध नहीं था।

(परिशिष्ट 3.17)

इस उंचत शीर्ष के तहत बकाया शेष, बैंकों के साथ प्रेषण मिलान में असफलता, क्षेत्रीय रेलवे और नामित बैंकों के बीच खराब तालमेल और उनके द्वारा बैंक नामावली की सामयिक प्राप्ति का अपर्याप्त निरीक्षण दर्शाता है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि लेखा विभाग, की भारतीय रेलवे संहिता खण्ड I के पैरा 444 के अनुसार कोई ऋणात्मक शेष नहीं है वर्तमान आंतरिक नियंत्रण प्रणाली को मजबूत करने की आवश्यकता है।

3.3.4.2 चेक और बिल

रेलवे लेखों की प्रणाली में मुख्य शीर्ष 'एल-उंचत और विविध उंचत लेखों' के तहत परिचालित 'चेक एवं बिल' उंचत शीर्ष के परिचालन का प्रावधान है। जब चेक

⁷⁹ पू.म.रे., द.रे., द.म.रे. और प.रे.

⁸⁰ लेखा विभाग, की भारतीय रेलवे संहिता खण्ड I का पैरा 322

जारी किया जाता है 'चेक एवं बिल' शीर्ष में जारी चेक की राशि क्रेडिट होता है और उचित राजस्व सेवा शीर्ष डेबिट किया जाता है। महीने के अंत में जब कुल प्रदत्त चेक की राशि (जो कि बैंकों में भुनाए गए हैं) रिजर्व बैंक से उपलब्ध कराये जाते हैं और मिलान होता है, शीर्ष 'चेक एवं बिल' डेबिट किए जाते हैं और 'रिजर्व बैंक जमाये (रेलवे) क्रेडिट किया जाता है। इस प्रकार, इस उंचंत शीर्ष के तहत शेष, मुख्यतः गैर-भुनाए गए चेकों का कुल मूल्य प्रस्तुत करता है। इस उंचंत शीर्ष के तहत शेष हमेशा 'क्रेडिट शेष' होना चाहिए। लेखा विभाग की भारतीय रेलवे संहिता खंड I के पैरा-437(बी) अर्ध-वार्षिक 'चेक एवं बिल' की समीक्षा और मिलान के संबंध में पालन की जाने वाली प्रक्रिया पर विचार करती है। भारतीय रेलवे लेखा संहिता, खंड I के पैरा-444 में कहा गया है कि जारी करने के तिथि से छह महीने से अधिक के बचे हुए गैर-भुनाए गए चैक से संबंधित राशि 'रेलवे अर्जन' मानकर उंचंत शीर्ष से हटाया जाना चाहिए और ऐब्स्ट्रैक्ट जेड 'विविध अर्जन' में क्रेडिट करना चाहिए।

इस उंचंत शीर्ष के अन्तर्गत शेषों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. तुलन पत्र में दर्शाए गए 'चेक एवं बिल' के अन्तर्गत शेष और ऋण शीर्ष रिपोर्ट⁸¹ में दर्शाए गए शेषों का मिलान किया जाना चाहिए। तथापि, यह देखा गया कि 31 मार्च 2014 को भारतीय रेल के तुलन पत्र के दायित्व पक्ष में दर्शाए गए 'चेक एवं बिल' के अन्तर्गत शेष ₹ 2,882.98 करोड़ था जबकि 2013-14 के लिए ₹ 3,044.14 करोड़ था।
- ii. 'चेक एवं बिल' के अन्तर्गत शेष (जारी चेकों की राशि) हमेशा क्रेडिट शेष होना चाहिए। तथापि, उंचंत शीर्ष के अन्तर्गत एनडब्ल्यूआर में (-) ₹ 92.43 करोड़ और डीएलडब्ल्यू में (-) ₹ 12.31 करोड़ का अनुरक्षण अकुशलता से किया गया था जिसके परिणामस्वरूप मार्च 2014 के अन्त में प्रतिकूल शेष (अर्थात् नकदीकृत चेक जारी किए गए चेकों से अधिक थे- डेबिट शेष) हुआ।

⁸¹ ऋण शीर्ष रिपोर्ट संघ सरकार वित्त लेखा का हिस्सा है। इसमें निम्न से संबंधित शेष शामिल हैं (i) लघु बचते और भविष्य निधि, (ii) आरक्षित निधि (iii) क्रेडिट एवं अग्रिम (iv) उंचंत लेखा (v) क्रेडिट एवं अग्रिम (vi) अन्तर सरकारी समायोजन लेखा (लेखा विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता का पैरा 748-752, खण्ड 1)

- iii. मार्च 2014 के अंत में बकाया ₹ 2,882.98 करोड़ में पिछले वर्षों 2004-05 (एससीआर और एसडब्ल्यूआर) 2006-07 (एसईसीआर) 2008-09 (इसीओआर) 2010-11 (आरसीएफ) से संबंधित वास्तविक शेष शामिल है।
- iv. एनआर और एनसीआर में समाधान प्रक्रिया का पालन नहीं किया गया था और यह सुनिश्चित करने के लिए कि एनआर, एनसीआर, एसडब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर में बैंक से मंजूरी जापन की प्राप्ति में कोई विलम्ब नहीं थे, तंत्र अपर्याप्त साबित हुआ।
- v. इस उंचत शीर्ष के अन्तर्गत बकाया के रूप में दर्शाया गया शेष छह माह से अधिक की अवधि से संबंधित था जिसने स्पष्ट रूप से दर्शाया कि बैंक की तिथिवार मासिक सार के साथ क्रेडिट सूची के समाधान के दौरान देखी गए विसंगतियों की सूचना शीघ्रता से बैंकों को नहीं दी गई थी। वर्तमान प्रावधानों⁸² के उल्लंघन में शेषों को अर्जन में हस्तांतरित करने की बजाय इस शीर्ष में ही रखने की अनुमति दी गई जोकि ₹ 63.30 करोड़ तक थे।
(परिशिष्ट 3.17)
- vi. बकाया शेषों के वर्षवार ब्रेक-अप को ईसीआर, एसआर, एसडब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर द्वारा प्रस्तुत नहीं किया गया था।
- vii. राजपत्रित अधिकारी के हस्ताक्षरित सामान्य पुस्तिका के साथ मिलान का प्रमाणपत्र सहायक रजिस्टर में उपलब्ध नहीं था।

इस प्रकार, वर्तमान प्रावधानों का कड़ाई से पालन नहीं किया गया था और सार जेड-650-अन्य अवर्गीकृत प्राप्तियों या संव्यवहार के अनुसार संबंधित कार्यों के अर्जन को निर्गम की तारीख के छ माह से अधिक से कैश ना किए गए चेकों की राशि के हस्तांतरण के लिए एफए एण्ड सीएओ का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए कोई कार्रवाई आरम्भ नहीं की गई थी जबकि 'चेक एवं बिल' शीर्ष के अन्तर्गत अर्द्ध वार्षिक समीक्षा की गई थी और रिपोर्ट को नियमित रूप से रेलवे बोर्ड को भेजी गयी थी।

⁸² लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता खण्ड 1 का पैरा 444

3.3.5 अंतर-सरकारी संव्यवहार

रेलवे लेखा अधिकारियों की लेखा बही में होने वाले अंतर विभागीय और अंतर सरकारी संव्यवहारों के निपटान हेतु, पीएओ उंचत शीर्ष⁸³ संचालित किए जाते हैं। इस उंचत शीर्ष के अंतर्गत बकाया डेबिट शेष का तात्पर्य यह होगा कि अन्य लेखा अधिकारियों की तरफ से किए गए भुगतान अभी भी वूसल किए जाने हैं। इस उंचत शीर्ष के अंतर्गत बकाया क्रेडिट शेषों का तात्पर्य यह होगा कि अन्य पीएओज की तरफ से पीएओ द्वारा भुगतानों को प्राप्त कर लिया गया है जिनका भुगतान अभी किया जाना है। इस शीर्ष के अन्तर्गत शेष को भारतीय रेल के तुलन पत्र के देयता पक्ष पर दर्शाया जाता है।

इस उंचत शीर्ष के अन्तर्गत शेषों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. 'पीएओ उंचत' के अन्तर्गत बकाया डेबिट शेष में 2009-10 (₹ 210.49 करोड़) की तुलना में 2013-14 (₹ 240.51 करोड़) वृद्धि हुई थी। इस शेष में वृद्धि हेतु सहयोग देने वाले प्रमुख क्षेत्रीय रेलवे ईआर, एनडब्ल्यूआर, एसआर, एससीआर, डब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर थे।
- ii. सीआर द्वारा ₹ 3.06 करोड़ का क्रेडिट शेष दर्शाया गया था जो बताता है कि अन्य पीएओ की तरफ से भुगतानों को प्राप्त कर लिया गया था किन्तु भुगतान नहीं किया गया था।
- iii. 'पीएओ उंचत' में भारी और निरंतर बढ़ोतरी ने इन शेषों के निपटान हेतु विभिन्न पीएओज के साथ उचित बातचीत के अभाव को दर्शाया।

(परिशिष्ट 3.18)

⁸³ लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता खण्ड 1 का पैरा 457 से 467

3.4 निष्कर्ष

उंचत शेषों में वृद्धि निम्नलिखित कारणों से थी:

- उंचत शेषों के निपटान के महत्व को कार्यकारी/लेखा विभागों द्वारा पूर्ण रूप से समझा नहीं गया था।
- व्यय को लेखा के अंतिम शीर्ष में आबंटित करने हेतु प्रयास किए बिना उंचत शीर्ष में विवेकहीनता से आबंटित किया गया था।
- विभिन्न उंचत शीर्षों के अन्तर्गत शेषों के वर्षवार ब्रेक-अप का अनुरक्षण नहीं किया गया था जैसाकि संहिता⁸⁴ में परिकल्पित है।
- संबंधित अंतिम शीर्ष में डेबिट द्वारा या अन्य लेखांकन यूनिटों जिनसे वह संबंधित है को हस्तांतरण द्वारा यथा शीघ्र उनके समायोजन हेतु कोई उचित कार्रवाई नहीं की गई थी।
- उंचत रजिस्टर में पर्याप्त विवरणों/ब्यौरों आदि के बिना अपूर्ण या गलत प्रविष्टि के परिणामस्वरूप निपटान के समय पर मदों को लिंक करने में कठिनाई हुई।
- मदों के निपटान के लिए निरंतर और प्रभावी समीक्षा नहीं हुई थी जिसके परिणामस्वरूप मदें पुरानी हो रही थी और उनका निपटान कठिन हो रहा था।

3.5 सिफारिशें

उंचत लेखों के अंतर्गत शेषों के निपटान हेतु वित्त आयुक्त (रेलवे) और क्षेत्रीय रेलवे के वित्त सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा कार्यान्वयन करने के लिए निम्नलिखित उपायों का सुझाव दिया जाता है:

- मालभाड़ा बकाया, स्वीकृत डेबिटों, आपत्तिकृत डेबिटों, घाट शुल्क/विलंब शुल्क और वसूलीयोग्य मांग के आधार पर 'यातायात लेखा' के अन्तर्गत उंचत शेषों को न्यूनतम रखने की आवश्यकता है क्योंकि इसका रेलवे की आय पर प्रभाव पड़ता है।

⁸⁴ लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता खण्ड 1 का पैरा 620

- पुराने बकाया उचंत शेषों के निपटान हेतु मॉनीटरिंग तंत्र को क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर सुदृढ़ किए जाने की आवश्यकता है। अत्यधिक पुरानी मर्दों के निपटान हेतु सुधारात्मक उपाय किए जाने चाहिए।
- पर्याप्त ब्यौरों सहित सही प्रविष्टि उचंत पंजिकाओं में की जानी चाहिए। मर्दों को सक्षम प्राधिकारी की मंजूरी के साथ “उचंत” या बट्टे खाते के अंतर्गत रखा जाना चाहिए।

नई दिल्ली
दिनांक:

(सुमन सक्सेना)
उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक:

(शशि कान्त शर्मा)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक