

**भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन
मार्च 2021 को समाप्त वर्ष के लिए**



लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

संघ सरकार (रेलवे)
रेलवे वित्त
2022 की प्रतिवेदन संख्या 23

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2021 को समाप्त वर्ष के लिए

_____ को लोकसभा/राज्यसभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)
रेलवे वित्त
2022 की प्रतिवेदन संख्या 23

विषय सूची		
विवरण	पैरा	पृष्ठ
प्राक्कथन		
कार्यकारी सार		(i) – (v)
अध्याय 1 - वित्त की स्थिति		
चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार	1.1	1-3
भारतीय रेल के संसाधन	1.2	3-12
यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की प्रति-आर्थिक सहायता	1.3	12-14
संसाधनों का अनुप्रयोग	1.4	14-20
राजस्व अधिशेष	1.5	20
दक्षता सूचकांक	1.6	21-23
रेलवे निधियां	1.7	23-29
विनियोजन लेखाओं पर टिप्पणियाँ	1.8	29-30
निष्कर्ष	1.9	30-31
लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार		32
सिफारिशें	1.10	32
अध्याय 2 - रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का वित्तीय निष्पादन		
प्रस्तावना	2.1	33
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की संख्या	2.2	33-34
31 मार्च 2021 को रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के वित्तीय निष्पादन का सार	2.3	34-36
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में भारत सरकार का निवेश, जैसा कि कंपनियों के वित्तीय विवरणों में दिखाया गया है, और जैसा कि केंद्र सरकार के वित्त खातों के विवरण 11 में दिखाया गया है	2.4	36-38
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों द्वारा अर्जित लाभ और लाभांश का भुगतान	2.5	39-45
इक्विटी निवेश का बाजार पूंजीकरण	2.6	45-46
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की परिचालन कुशलता	2.7	47-51
रेलवे के विशेष प्रयोजन साधन	2.8	51-53
बीमार रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम	2.9	54-56
लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सारांश		57

सिफारिशें	2.10	57
अध्याय 3 - भारतीय रेल में पेंशन भुगतान		
प्रस्तावना	3.1	58
पेंशन के प्रसंस्करण और इसके वितरण के लिए प्रक्रिया	3.2	58
पृष्ठभूमि	3.3	58-59
लेखापरीक्षा उद्देश्य	3.4	59
लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत	3.5	59-60
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	3.6	60-72
निगरानी और आंतरिक नियंत्रण	3.7	72-77
निष्कर्ष	3.8	77-78
लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सारांश		78
सिफारिश	3.9	78
अध्याय 4 - भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार		
प्रस्तावना	4.1	79-80
‘लेखाकरण सुधारों’ के लिए भारतीय रेलवे का विजन	4.2	80
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और उद्देश्य	4.3	80
लेखापरीक्षा मानदंडों के स्रोत	4.4	80
भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार परियोजना का विकास	4.5	81
परियोजना कार्यान्वयन	4.6	81-84
लेखाकरण सुधारों के आईटी एप्लीकेशन का विकास और कार्यान्वयन	4.7	85
भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार परियोजना के कार्यान्वयन की निगरानी	4.8	86
निष्कर्ष	4.9	86-87
सिफारिश	4.10	87
शब्दावली		89
संकेताक्षरों की सूची		91-92
परिशिष्ट - अध्याय 3		93-97
अनुलग्नक - अध्याय 2		98-130

प्राक्कथन

यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 (1) के तहत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

प्रतिवेदन के **अध्याय 1** में 31 मार्च 2021 को समाप्त वर्ष के लिए भारतीय रेलवे के वित्त लेखों की जांच से उत्पन्न मामलों पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां शामिल हैं। यह विभिन्न मापदंडों के आधार पर रेलवे के वित्तीय स्वास्थ्य पर केंद्रित है।

प्रतिवेदन के **अध्याय 2** में 31 मार्च 2021 को समाप्त वर्ष के लिए रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का वित्तीय विवरण शामिल है।

प्रतिवेदन के **अध्याय 3** में मौजूदा आंतरिक नियंत्रण तंत्र में दक्षता का आकलन करने के अलावा पेंशन के प्राधिकरण और वितरण के लिए निर्धारित नियमों के अनुपालन पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां शामिल हैं।

प्रतिवेदन के **अध्याय 4** में भारतीय रेलवे में लेखा सुधार परियोजना (एआरपी) के कार्यान्वयन की स्थिति और एआरपी के आईटी अनुप्रयोग को विकसित करने की स्थिति शामिल है।

कार्यकारी सार

पृष्ठभूमि

भारतीय रेलवे (आई आर) भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। संघ बजट के साथ रेल बजट के विलय के कारण, भारतीय रेलवे के विनियोग लेखाओं पर सारांश और अब केन्द्र सरकार-केन्द्र सरकार के लेखाओं पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन (वित्तीय लेखापरीक्षा) में शामिल किए जाते 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 के सार्वजनिक उपक्रमों के वित्तीय निष्पादन का एक अवलोकन है।

रिपोर्ट के अध्याय 3 में मौजूदा आंतरिक नियंत्रण तंत्र में दक्षता का आकलन करने के अलावा पेंशन के प्रसंस्करण, प्राधिकरण और वितरण पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां शामिल हैं।

प्रतिवेदन के अध्याय 4 में भारतीय रेलवे में लेखा सुधार परियोजना (एआरपी) के कार्यान्वयन की स्थिति और एआरपी के आईटी अनुप्रयोग को विकसित करने की स्थिति पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां शामिल हैं।

निष्कर्षों का सार

2020-21 के दौरान कुल प्राप्तियों में 2019-20 की तुलना में 19.41 प्रतिशत की कमी आई है। 2020-21 में मुख्य रूप से यात्री आय और अन्य कोचिंग आय में कोविड 19 महामारी के कारण कमी हुई। कोयले के परिवहन पर भारी निर्भरता थी जो माल ढुलाई आय का 43 प्रतिशत था।

[पैरा 1.1 और 1.2.3 (ए)]

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

परिचालन में ₹ 54,917 करोड़ के नुकसान को 2020-21 के दौरान अपूरित छोड़ दिया गया था।

[पैरा 1.3]

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

[पैरा 1.4.2]

रेलवे का परिचालन अनुपात 2020-21 में 97.45 प्रतिशत था, जो 2019-20 में 98.36 प्रतिशत था। भारतीय रेलवे 2019-20 में ₹ 1,589.62 करोड़ की तुलना में 2020-21 में ₹ 2,547.48 करोड़ का शुद्ध अधिशेष उत्पन्न कर सकता था। हालांकि 2020-21 में कोविड संबंधित संसाधन अंतराल के लिए केन्द्रीय बजट द्वारा प्रदान किए गए 'विशेष ऋण' से पेंशन निधि में ₹ 79, 398 करोड़ के विनियोग को 'परिचालन अनुपात' में शामिल नहीं किया गया था।

[पैरा 1.5, 1.6.1 और 1.7.2]

मूल्यहास के कम प्रावधान के परिणामस्वरूप 2020-21 तक ₹ 94,873 करोड़ के अनुमानित 'थ्रो फॉरवर्ड' (अधिक पुरानी संपत्तियों का नवीनीकरण और प्रतिस्थापन) कार्यों का संचयन हुआ

[पैरा 1.7.1]

मार्च 2021 के अंत में रेलवे वाणिज्यिक 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 (83.72 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 (4.36 प्रतिशत) द्वारा किया गया था। कुल लाभ 2018-19 में ₹ 6,141 करोड़ से बढ़कर 2020-21 में ₹ 7,067 करोड़ हो गया था।

[पैरा 2.3]

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की शेयर पूंजी में भारत सरकार के निवेश के आंकड़ों की तुलना, जैसा कि संबंधित रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के वित्तीय विवरणों में दिखाया

गया है, 2020-21 को समाप्त होने वाले तीन वर्षों के लिए केंद्रीय वित्त खातों के विवरण 11 के साथ, पता चला है कि निवेश के आंकड़े वित्तीय विवरणों में दिखाये गये, संघ वित्त खातों के विवरण 11 में दर्शाए गए निवेश के आंकड़ों से मेल नहीं खा रहे हैं।

[पैरा 2.4]

यह देखा गया कि 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। 2018-19 के दौरान, 31 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने ₹ 6,238.15 करोड़ का लाभ कमाया, जिसमें से 10 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने लाभांश (₹ 1,851.16 करोड़) घोषित किया।

[पैरा 2.5.4]

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।

[पैरा 2.6]

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

[पैरा 2.7.3]

12 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में वर्तमान अनुपात एक से कम था। इन 12 में से दो कंपनियां परिसमापन के अधीन थीं (वैगन इंडिया लिमिटेड और कॉनकॉर लास्ट माइल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड) और इरकॉन गुरुग्राम रेवाड़ी एक्सप्रेसवे लिमिटेड का संचालन शुरू नहीं हुआ था। शेष नौ रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के मामले में 'एक' से नीचे का वर्तमान अनुपात इन कंपनियों के लिए चल निधि की समस्या को दर्शाता है।

[पैरा 2.7.1]

रियायत समझौते के प्रावधानों के विपरीत, दक्षिण मध्य रेलवे ने नवंबर 2008 और अगस्त 2017 के बीच की अवधि के दौरान केआरसीएल को ₹ 475.27 करोड़ की टर्मिनल लागत के तत्व को विभाजित नहीं किया।

[पैरा 2.8.2]

अंगुल सुकिंडा रेलवे कंपनी द्वारा कार्यान्वित एक परियोजना जो मई 2010 में पूर्ण होने वाली थी, 11 वर्ष से अधिक विलम्ब के बाद भी पूर्ण नहीं हुई थी। परियोजना के पूरा होने में देरी के कारण, परियोजना की लागत ₹ 1,052 करोड़ से संशोधित कर ₹ 2,491.05 करोड़ कर दी गई थी।

[पैरा 2.8.1]

अर्पण मास्टर डेटा पूर्ण, सटीक और विश्वसनीय नहीं था। अर्पण में उत्पन्न अपवाद रिपोर्ट के अनुसार सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गई थी।

[पैरा 3.7.5]

भारतीय रेलवे (आई आर) अपने वित्त लेखों को नकद आधारित सरकारी लेखा प्रणाली के तहत महालेखा नियंत्रक (सीजीए) और भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक (सीएजी) द्वारा अनिवार्य रूप से बनाए रखता है। वित्तीय रिपोर्टिंग और वित्तीय विवेक में पारदर्शिता लाने के लिए, भारतीय रेल ने प्रोद्घवन 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 के लिए लक्षित किया गया था।

[पैरा 4.1]

भारतीय रेल की लेखा सुधार परियोजना ने तीन कार्यात्मक क्षेत्रों की पहचान की - प्रोद्घवन लेखांकन, (सटीक और विश्वसनीय वित्तीय जानकारी के माध्यम से सार्वजनिक व्यय की प्रभावशीलता को बढ़ाने के लिए प्रबंधन की सहायता करता है), प्रदर्शन लागत (लागत और लाभ केंद्र के उचित वर्गीकरण और रिकॉर्डिंग 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, प्रोद्घवन आधारित वित्तीय विवरण तैयार करने के लिए मार्च 2022 तक केवल 65 प्रतिशत कार्य प्रगति पर था। प्रदर्शन लागत का काम दिसंबर 2016 में दिया गया था, आईसीएडब्ल्यूआई (ICWAI) एमएआरएफ (MARF) 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 आउटकम बजटिंग मॉड्यूल को एआरपी से बाहर रखा गया है।

[पैरा 4.5], [पैरा 4.6.1], [पैरा 4.6.2] और [पैरा 4.6.3]

मार्च 2022 तक ₹ 46.97 करोड़ खर्च करने के बावजूद, भारतीय रेल प्रोद्घवन आधारित लेखा प्रणाली के कार्यान्वयन में देरी के कारण अपेक्षित लाभ प्राप्त नहीं कर सका। क्षेत्रीय रेलवे में समर्पित लेखा सुधार प्रकोष्ठ की अनुपस्थिति के कारण लेखा सुधार परियोजना के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ।

[पैरा 4.9]

सिफारिशों का सार

रेल मंत्रालय -

- i. ट्रेनों के कुशल संचालन के लिए अधिक पुरानी संपत्तियों के नवीनीकरण के बैकलॉग को संबोधित कर सकता है।
- ii. इक्विटी में निवेश के आंकड़ों के मिलान पर विचार कर सकते हैं जैसा कि संघ सरकार के वित्त लेखों में दिखाया गया है और जैसा कि रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के वित्तीय विवरणों में दिखाया गया है।
- iii. टर्मिनल लागतों को कृष्णापट्टनम रेलवे कंपनी लिमिटेड को संविभाजन करने पर विचार कर सकते हैं।
- iv. भारतीय रेल गलत भुगतानों को समाप्त करने और पेंशन भुगतान की सटीकता बढ़ाने के लिए 'अर्पण' में सुधार शुरू करने के लिए प्रभावी समाधान प्रक्रियाओं और अपने निर्देशों का कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित कर सकता है।
- v. परियोजनाओं के कार्यान्वयन में तेजी लाने के लिए समर्पित अधिकारियों की तैनाती पर विचार कर सकते हैं।

अध्याय 1 - वित्त की स्थिति

यह अध्याय 2020-21 के दौरान भारतीय रेल की वित्त व्यवस्था पर व्यापक परिदृश्य दर्शाता है। यह पिछले वर्ष के संदर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतकों में महत्वपूर्ण परिवर्तनों के साथ-साथ समग्र प्रवृत्तियों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े भारतीय रेल (आईआर) के वित्त लेखे हैं। इन 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, 2020-21 के दौरान भारतीय रेल के निष्पादन का विश्लेषण करने के लिए सरकारी दस्तावेजों और रिपोर्टों¹ के आंकड़े का भी प्रयोग किया गया है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार

निम्नलिखित तालिका 2019-20 तथा 2020-21 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: 2020-21 के दौरान प्राप्ति और व्यय का सार (₹ करोड़ में)					
पूंजी और राजस्व व्यय का सार					
क्रम सं.	विवरण	वास्तविक 2019-20	बजट अनुमान 2020-21	संशोधित अनुमान 2020-21	वास्तविक 2020-21
1.	पूंजीगत व्यय ²	1,48,064.48	1,61,042.00	1,61,692.00	1,55,181.03
2.	राजस्व व्यय	1,73,105.07	2,19,413.00	1,43,809.00	1,38,236.07
राजस्व प्राप्तियों और राजस्व व्यय का सार					
1	यात्री आय	50,669.09 (-0.78)	61,000.00	15,000.00	15,248.49 (-69.91)
2	अन्य कोचिंग आय ³	4,640.79 (3.72)	6,500.00	1,500.00	2,096.74 (-54.82)
3	माल भाड़ा आय	1,13,487.89 (-10.94)	1,47,000.00	1,24,184.00	1,17,231.82 (3.30)

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 पार्सलों, सामान तथा डाकघर डाक आदि के परिवहन से आय

तालिका 1.1: 2020-21 के दौरान प्राप्ति और व्यय का सार (₹ करोड़ में)					
4	विविध आय ⁴	5,862.75 (-16.20)	11,013.00	5,500.00	5,938.61 (1.29)
5	कुल यातायात आय	1,74,660.52	2,25,513.00	1,46,184.00	1,40,515.66
6	यातायात बकाया से समाशोधन (उचन्त)	(-) 303.92	100.00	125.00	54.86
7	कुल यातायात प्राप्ति⁵ (मद संख्या 5+6)	1,74,356.60 (-8.19)	2,25,613.00	1,46,309.00	1,40,570.52 (-19.38)
8	विविध प्राप्ति ⁶	338.09 (-43.73)	300.00	300.00	213.03 (-36.99)
9	कुल प्राप्ति⁷ (मद सं.7 + 8)	1,74,694.69 (-8.30)	2,25,913.00	1,46,609.00	1,40,783.55 (-19.41)
10	निवल सामान्य कार्यचालन व्यय ⁷	1,50,211.21 (7.14)	1,62,753.00	1,40,786.00	1,35,844.51 (-9.56)
11	निम्न को विनियोजन				
	पेंशन निधि	20,708.00 (-53.23)	53,160.00	523.00	523.00 (-97.47)
	मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	400.00 (33.33)	800.00	200.00	200.00 (50.00)
12	कुल कार्यचालन व्यय⁸ (मद सं.10+ 11)	1,71,319.21 (-7.28)	2,16,713.00	1,41,509.00	1,36,567.51 (-20.28)
13	विविध व्यय ⁹	1,785.86 (-8.57)	2,700.00	2,300.00	1,668.56 (-6.57)
14	कुल व्यय (मद सं.12 + 13)	1,73,105.07 (-7.30)	2,19,413.00	1,43,809.00	1,38,236.07 (-20.14)
15	निवल अधिशेष (मद सं.9-14)	1,589.62 (-57.88)	6,500.00	2,800.00	2,547.48 (60.26)
16	विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि (डीएफ)	1,388.86 (85.18)	1,500.00	800.00	1,547.48 (11.42)

⁴ भवन को किराए, पट्टे पर देने, खानपान सेवाओं, विज्ञापनों, साइडिंग के रख-रखाव और लेवल क्रॉसिंग, नीतिगत लाइनों पर हानि की प्रतिपूर्ति इत्यादि से आय।

⁵ भारतीय रेल की माल ढुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग यातायात और विविध आय से परिचालन प्राप्ति।

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

⁷ भारतीय रेल 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 हैं।

तालिका 1.1: 2020-21 के दौरान प्राप्ति और व्यय का सार (₹ करोड़ में)					
	राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	200.76 (-93.36)	5,000.00	2,000.00	1,000.00 (398.11)
17	परिचालन अनुपात	98.36	96.28	96.96	97.45

स्रोत: 2019-20 और 2020-21 के लिए रेल बजट और 2020-21 के लेखें

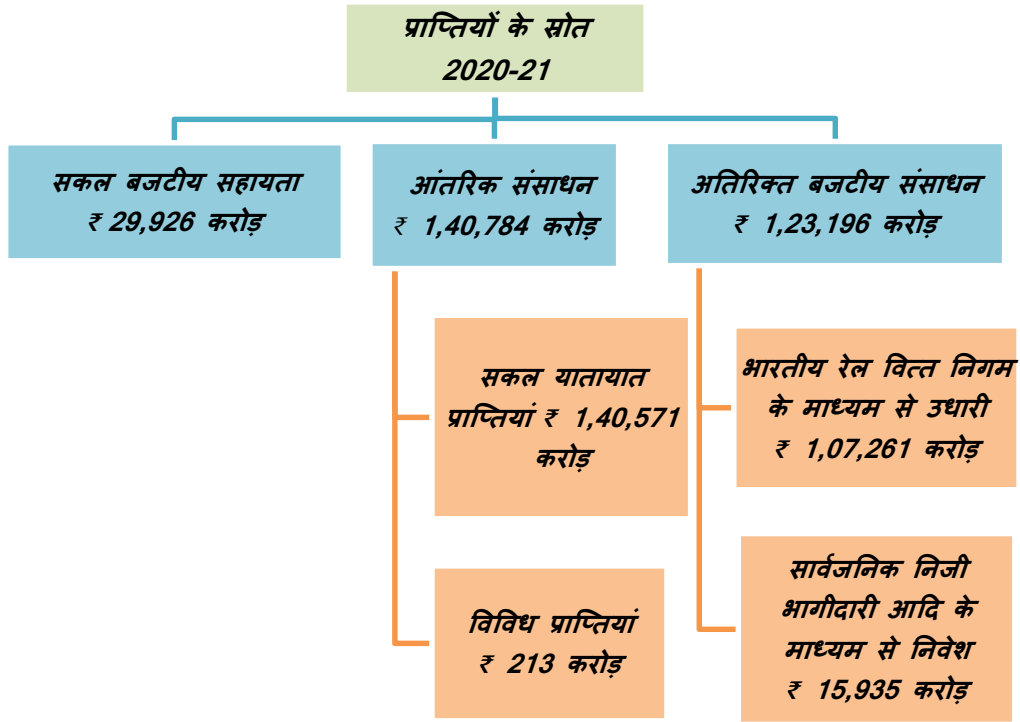
टिप्पणी: कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशतता में वृद्धि/कमी को दर्शाते हैं।

जैसा कि तालिका 1.1 से देखा जा सकता है

1. कुल प्राप्तियों में 2019-20 की तुलना में 2020-21 के दौरान 19.41 प्रतिशत तक कमी हुई थी। 2020-21 में यह कमी मुख्य रूप से यात्री आय (69.91 प्रतिशत तक) और अन्य कोचिंग आय (54.82 प्रतिशत तक) में गिरावट के कारण हुई थी। हालांकि, पिछले वर्ष की तुलना में 2020-21 के दौरान माल ढुलाई आय में 3.30 प्रतिशत और विविध आय में 1.29 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी।
2. निवल सामान्य कार्यचालन व्ययों में 2020-21 में 9.56 प्रतिशत की कमी आई, जबकि 2019-20 में इसमें 7.14 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। कुल कार्यचालन व्यय में भी पेंशन निधि के कम विनियोजन के कारण पिछले वर्ष की तुलना में 20.28 प्रतिशत तक कमी आई थी।
3. 2020-21 में ₹ 6,500 करोड़ के बीई के प्रति, सभी राजस्व देनदारियों को पूरा करने के बाद सृजित 'निवल अधिशेष' 2019-20 में ₹ 1,589.62 करोड़ की तुलना में ₹ 2,547.48 करोड़ था।
4. ₹ 2,547.48 करोड़ के निवल अधिशेष को विकास निधि (₹ 1,547.48 करोड़) और राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) (₹ 1000 करोड़) को विनियोजित किया गया था।

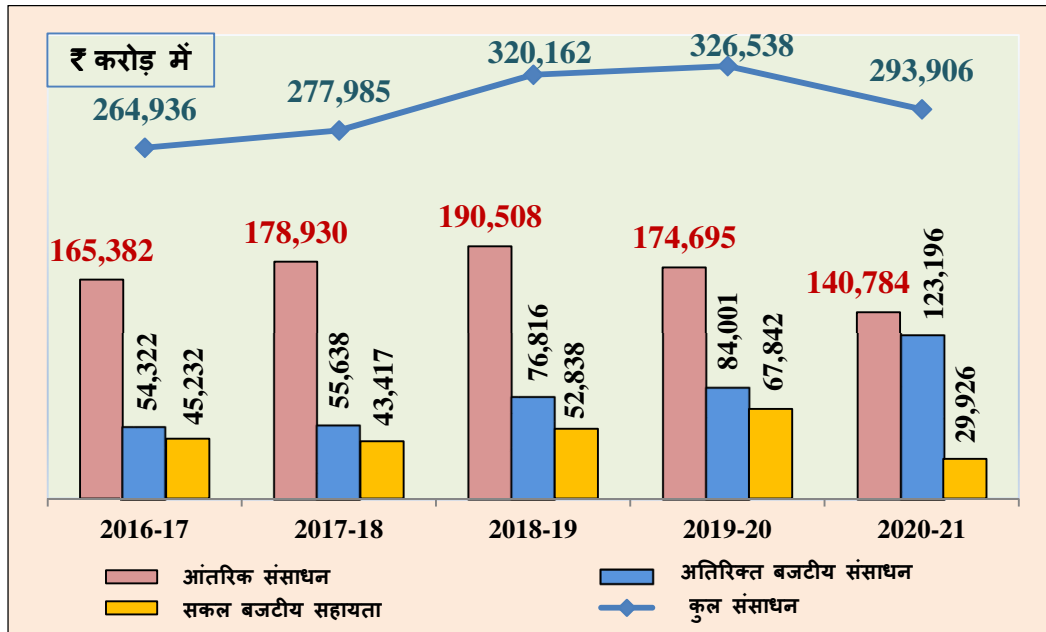
1.2 भारतीय रेल के संसाधन

भारतीय रेल का वित्त पोषण (i) केन्द्र सरकार से बजटीय सहायता, (ii) अपने आंतरिक संसाधन और (iii) अतिरिक्त बजटीय संसाधनों द्वारा वित्तपोषण किया जाता है। वर्ष 2020-21 के दौरान भारतीय रेल की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत इस प्रकार हैं:



चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत

विगत पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल हेतु 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 अधिप्राप्ति के लिए 1987 में स्थापित भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से ईबीआर सृजित कर रहा है। 2015-16 के बाद 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 अधिप्राप्ति 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 किर्यान्वित परियोजनाओं के माध्यम से संग्रहित निधियां भी ईबीआर का भाग हैं। भारतीय रेल ने अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के माध्यम से वर्ष 2019-20 के दौरान अर्जित ₹ 84,001.45 करोड़ के प्रति वर्ष 2020-21 में ₹ 1,23,196.14 करोड़ की राशि (47 प्रतिशत वृद्धि) को संग्रहित किया। इसमें चल स्टॉक की अधिप्राप्ति और संस्थागत वित्त/अन्य बाजार उधारी के माध्यम से भारतीय रेल की परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए आईआरएफसी के माध्यम से सृजित ₹ 1,07,261.15 करोड़ और पीपीपी मोड के माध्यम से ₹ 15,935.02 करोड़ शामिल हैं। वर्ष 2020-21 के दौरान, संसाधनों की कमी के कारण व्यय, जिसे पहले पूंजीगत/रेलवे सुरक्षा निधि कार्यों से प्रभारित किया जाता था, को एक-बार की व्यवस्था के रूप में अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (विशेष) के माध्यम से वित्त पोषित किया गया था। ईबीआर (विशेष) के तहत विभिन्न रेलवे परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए आईआरएफसी द्वारा 2020-21 में ₹ 50,515.29 करोड़ की राशि उपलब्ध की गई थी।

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

1.2.2 सकल बजटीय सहायता

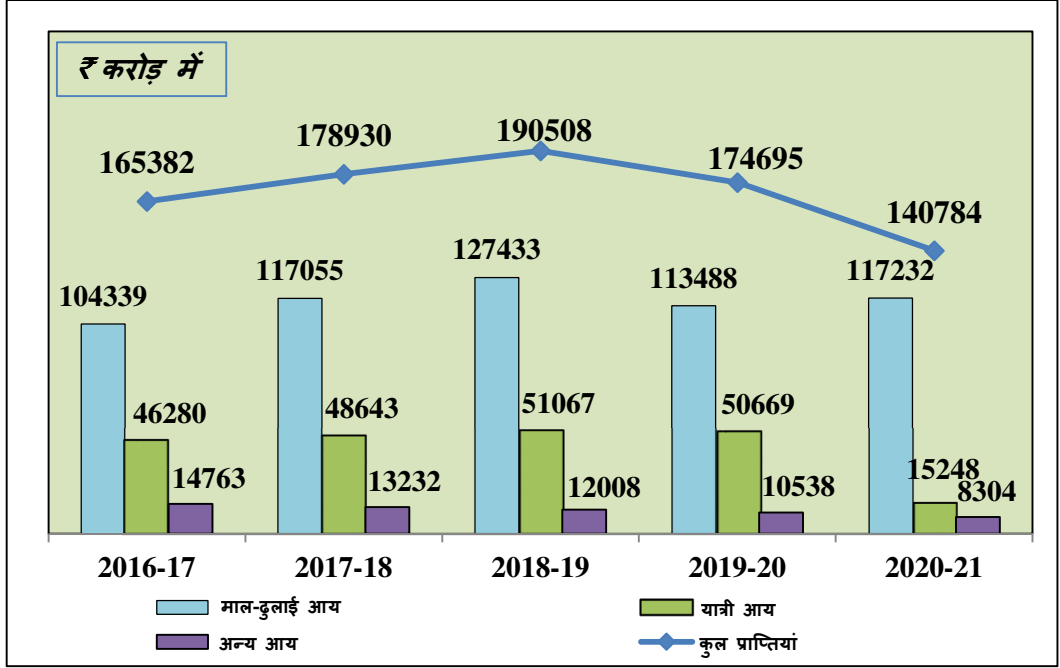
रेलवे ने भारत सरकार से सकल बजटीय सहायता के रूप में 2019-20 के दौरान प्राप्त ₹ 67,841.75 करोड़ के प्रति वर्ष 2020-21 में ₹ 29,925.69 करोड़ प्राप्त किए। केन्द्र सरकार की बजटीय सहायता में 56 प्रतिशत की कमी आई है जिसके परिणामस्वरूप पूंजीगत व्यय के वित्तपोषण के लिए अतिरिक्त बजटीय संसाधनों पर अधिक निर्भरता हुई है। इसके अलावा, रेलवे को 2020-21 के दौरान केंद्रीय सड़क निधि (डीजल उपकर में से) से कोई राशि प्राप्त नहीं हुई, जबकि वर्ष 2019-20 के दौरान ₹ 17,250 करोड़ प्राप्त हुए थे।

1.2.3 भारतीय रेल के आंतरिक रूप से सृजित संसाधन

रेलवे के आंतरिक संसाधनों में माल-ढुलाई तथा यात्री करोबार से प्राप्त आय, विविध आय, अन्य कोचिंग और विविध आय शामिल हैं। रेलवे ने 2020-21 के दौरान बीई में परिकल्पित ₹ 2,25,913 करोड़ के प्रति ₹ 1,40,783.55 करोड़ के कुल आंतरिक संसाधन सृजित किए थे। रेलवे ₹ 1,46,609 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: 2016-17 से 2020-21 के दौरान राजस्व प्राप्तियां

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

क) माल-दुलाई आय

2020-21 के दौरान ₹ 1,47,000 करोड़ के बजट अनुमानों के प्रति वास्तविक माल-दुलाई आय ₹ 1,17,231.82 करोड़ थी। पिछले पांच वर्षों के दौरान माल-भाड़ा सेवाओं के विभिन्न मापदंडों से संबंधित आंकड़े निम्नानुसार थे:

वर्ष	लदान (मिलियन टन)	एनटीकेएम ¹⁰ (मिलियन में) (राजस्व केवल माल दुलाई परिवहन से)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड ¹¹ (दूरी किमी में)	प्रति टन प्रति किमी औसत आय (पैसे में)
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)

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

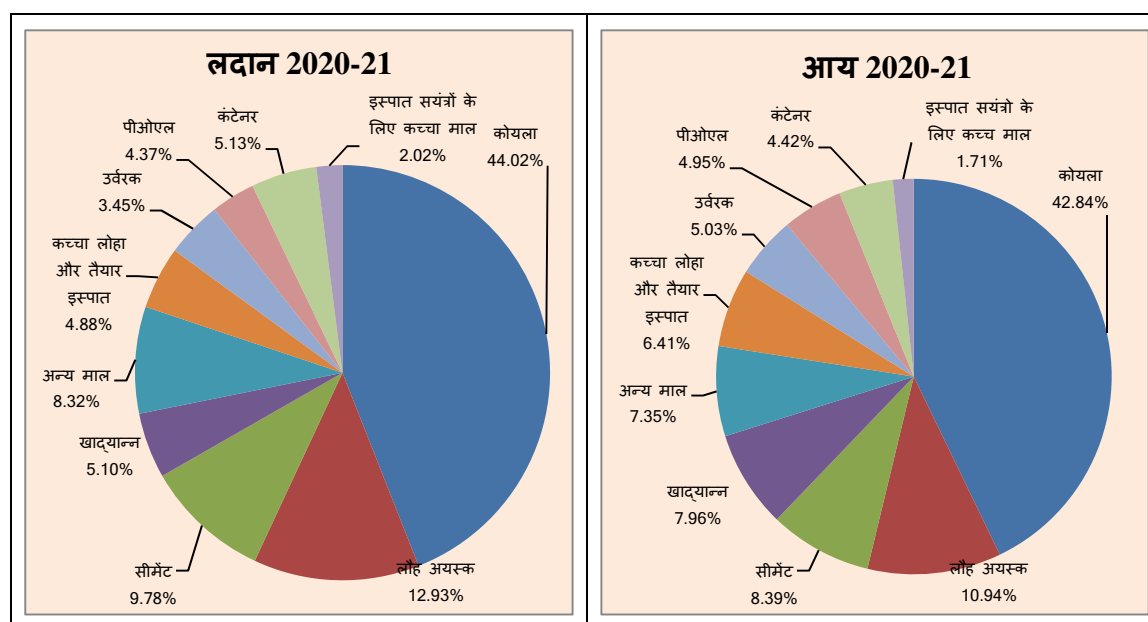
¹¹ औसत लीड - परिवहन एक टन माल की औसत दुलाई।

तालिका 1.2: माल ढुलाई सेवाओं के आंकड़े					
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)
2020-21	1230.94 (1.86)	719762 (1.71)	1,17,231.82 (3.30)	585	162.88 (1.56)

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

माल का लदान 2019-20 के दौरान 1208.41 एमटी के लदान की तुलना में 2020-21 के दौरान, 1230.94 मिलियन टन (एमटी) था। पिछले वर्ष की तुलना में 2020-21 के दौरान माल-ढुलाई आय में 1.86 प्रतिशत की वृद्धि हुई। माल ढुलाई आय में भी पिछले वर्षों की तुलना में 3.30 प्रतिशत की वृद्धि हुई। औसत लीड (एक टन माल ढुलाई की औसत ढुलाई) 2019-20 में 586 कि.मी. से मामूली रूप से घटकर 2020-21 में 585 कि.मी. हो गई।

रेलवे माल ढुलाई बास्केट कुछ थोक वस्तुओं तक सीमित है। लदान और आय में वस्तुवार हिस्सेदारी नीचे दिए गए ग्राफ में दर्शायी गई है:



चित्र 1.4: लदान और आय की मुख्य वस्तुवार हिस्सेदारी

उपर्युक्त मुख्य वस्तुओं का कुल माल-ढुलाई आय (विविध माल आय को छोड़कर) में 98.7 प्रतिशत योगदान है। कोयला लदान (44.02 प्रतिशत) और आय

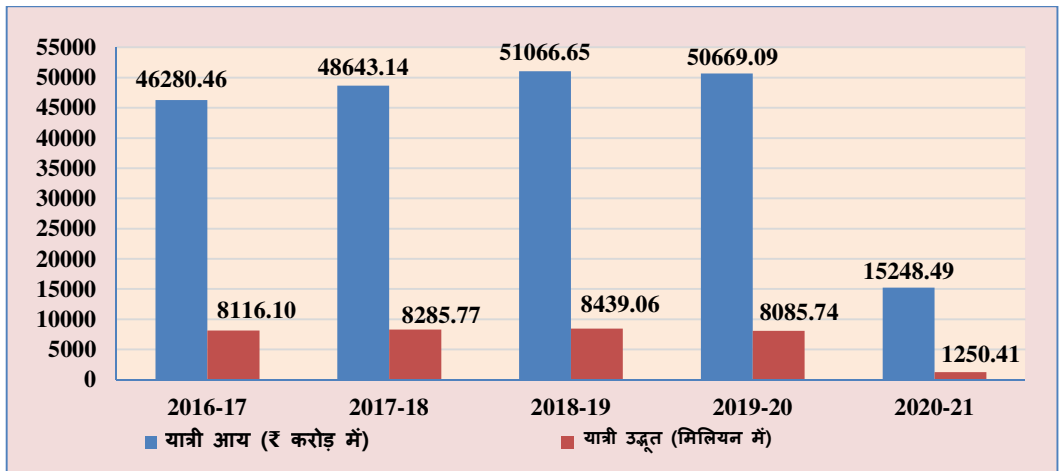
(42.84 प्रतिशत) दोनों में प्रमुख घटक था, इसके बाद लौह अयस्क और सीमेंट थे। लदान में सबसे अधिक वृद्धि खाद्यान्न (67.4 प्रतिशत), कच्चा लोहा एवं तैयार इस्पात (13 प्रतिशत) और अन्य वस्तुओं (20.9 प्रतिशत) में हुई।

2019-20 की तुलना में माल लदान में 2020-21 के दौरान कोयले में 45.05 मीट्रिक टन, पीओएल¹² में 2.20 मीट्रिक टन और इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चे माल में 0.67 मीट्रिक टन की कमी आई थी। 2020-21 के दौरान कोयला से ₹ 4,848.23 करोड़, इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चे माल से ₹ 237.41 करोड़ और पीओएल से ₹ 200.77 करोड़ की आय में भी कमी आई।

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

ख) यात्री आय

2020-21 के दौरान यात्री आय के लिए ₹ 61,000 करोड़ के बजट अनुमानों के प्रति वास्तविक यात्री आय ₹ 15,248.49 करोड़ थी। पिछले पांच वर्षों के दौरान उद्भूत यात्रियों की संख्या और यात्रियों से आय को निम्नलिखित ग्राफ में दर्शाया गया है:



चित्र 1.5: यात्रियों की संख्या और आय

¹² पेट्रोलियम, तेल और ल्यूब्रीकेंट

जैसा कि उपर्युक्त ग्राफ से देखा जा सकता है, पिछले वर्ष की तुलना में 2020-21 के दौरान यात्री उद्गम संख्या और यात्री आय में तेजी से गिरावट आई थी। यात्री सेवाओं के मुख्य निष्पादन संकेतक निम्न प्रकार हैं:

तालिका 1.3: मुख्य यात्री संकेतक					
वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्री किलोमीटर ¹³ (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड ¹⁴ (किलो मीटर में)	औसत आय प्रति यात्री प्रति किलोमीटर (₹ में)
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)
2020-21	1250.41 (-84.54)	231126 (-78.00)	15,248.49 (-69.91)	184.84	66.0 (36.81)

स्रोत- भारतीय रेल वार्षिक संख्यिकीय विवरण

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

पिछले वर्ष की तुलना में, 2020-21 के दौरान यात्रियों की संख्या और यात्रियों से आय में क्रमशः 84.54 प्रतिशत और 69.91 प्रतिशत की गिरावट आई। यात्री यातायात में तेज गिरावट मुख्य रूप से कोविड 19 महामारी के कारण 2020-21 में यात्रा प्रतिबंधों के कारण हुई थी।

ग) विविध आय और अन्य कोचिंग आय

वर्ष 2020-21 के दौरान 'विविध और अन्य कोचिंग आय' के लिए ₹ 17,513 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति वास्तविक आय केवल ₹ 8,035.35 करोड़ ही थी। विविध और अन्य कोचिंग आय चालू वर्ष में सकल यातायात प्राप्तियों का केवल 5.72 प्रतिशत है। यह 2019-20 में ₹ 10,503.54 करोड़ से 23.50 प्रतिशत घटकर 2020-21 में ₹ 8,035.35 करोड़ रह गई।

¹³ यात्री किलोमीटर - एक यात्री को एक किलोमीटर ले जाना

¹⁴ औसत लीड - एक यात्री की औसत दूरी

लेखापरीक्षा विश्लेषण ने यह दर्शाया कि विविध आय में कमी प्रमुख रूप से विज्ञापन और प्रचार, खानपान विभाग, सैलून के ब्याज और रखरखाव प्रभारों, लेवल क्रॉसिंग आदि से आय में कमी के कारण हुई थी। हालांकि, भूमि को पट्टे पर देने, भूमि/एअर स्पेस का सम्पदा विकास और अन्य विविध प्राप्तियों इत्यादि से आय में वृद्धि हुई थी। 'विविध आय' में नीतिगत लाइनों पर परिचालन हानि की प्रतिपूर्ति के कारण ₹ 2,215.63 करोड़ की राशि भी शामिल थी। विज्ञापनों और रेलवे भूमि के वाणिज्यिक उपयोग से राजस्व सृजन को बढ़ाने की काफी गुंजाइस थी।

घ) अप्राप्त आय

यातायात की आवाजाही के आधार पर अप्राप्त आय को 'यातायात उंचत' के रूप में वर्गीकृत किया गया है। भवन/भूमि के किराए/पट्टे पर देने और साइडिंग आदि के अनुरक्षण प्रभारों के आधार पर अप्राप्त आय 'वसूली योग्य मांग' है। अप्राप्त आय के तहत बकाया 2019-20 में ₹ 2,023.69 करोड़ से घटकर 2020-21के अंत तक ₹ 1,968.60 करोड़ हो गया। इसमें से ₹ 1,590.24 करोड़ की राशि यातायात उंचत के तहत और ₹ 378.36 करोड़ 'वसूली योग्य मांग' के तहत बकाया थी। यातायात उंचत के तहत बकाया का बड़ा हिस्सा बिजली घरों और राज्य विद्युत संस्थानों से वसूली न गई माल ढुलाई और अन्य प्रभारों के कारण था। यह ₹ 636.55 करोड़ था, और कुल यातायात उंचत का 40 प्रतिशत था प्रमुख चूककर्ता निम्नानुसार हैं:

तालिका 1.4: राज्य विद्युत संस्थानों/विद्युत घरों के प्रति बकाया देयताएं

(₹ करोड़ में)

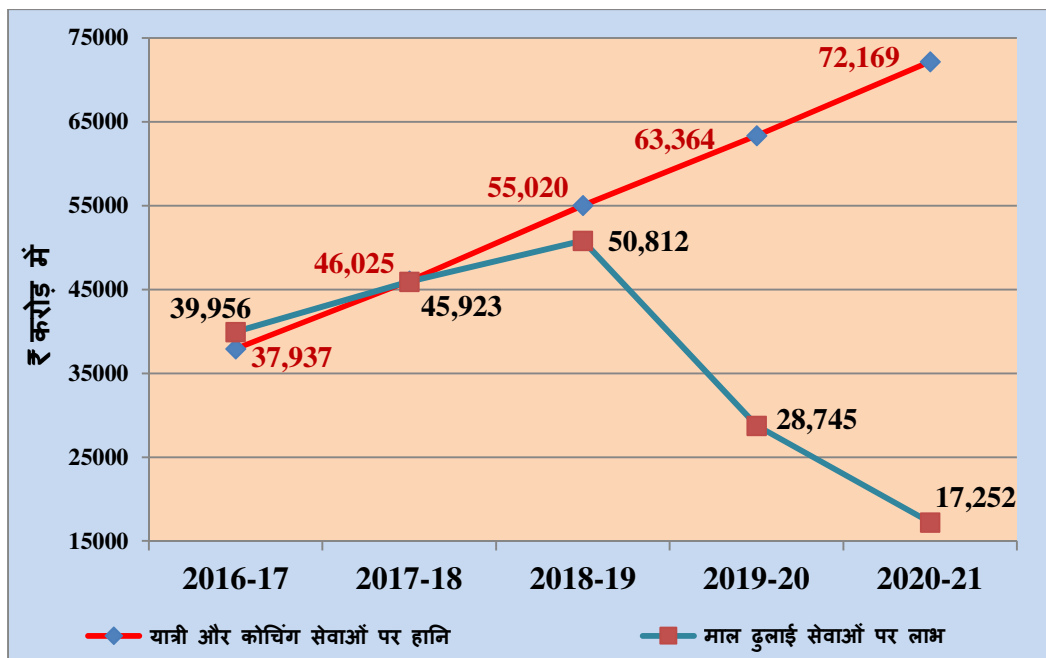
क्रम सं.	राज्य विद्युत संस्थानों/विद्युत घर	31 मार्च 2021 तक बकाया देयताएं
1.	पंजाब	446.40
2.	दिल्ली	114.28
3.	राजस्थान	29.63
4.	महाराष्ट्र	15.36
5.	उत्तर प्रदेश	11.27
6.	मध्य प्रदेश	7.62
7.	एनटीपीसी	2.83
8.	पश्चिम बंगाल	2.80
9.	दामोदर घाटी निगम	2.76

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

पंजाब, दिल्ली और राजस्थान की विद्युत संस्थानों से बकाया देयताएं दस वर्षों से जारी हैं। रेल मंत्रालय को राज्य विद्युत संस्थानों से/विद्युत घरों से पुरानी बकाया देयताओं को प्राप्त करने के लिए अपने प्रयासों को बढ़ाने की जरूरत है।

1.3 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की प्रति-आर्थिक सहायता

भारतीय रेल यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित नवीनतम रिपोर्ट¹⁵ में उपलब्ध आंकड़े का विश्लेषण किया गया है। यह दर्शाता है कि यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं में माल ढुलाई आय से प्रति आर्थिक सहायता दी गई थी। यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा हो रही हानि 2016-17 में ₹ 37,937 करोड़ से 2020-21 में ₹ 72,169.89 करोड़ तक बढ़ गई। 2016-17 से 2020-21 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

¹⁵ वर्ष 2020-21 के लिए अंतिम परिणामों-माल ढुलाई सेवा यूनिट लागतों तथा कोचिंग सेवाओं की लाभप्रदता/यूनिट लागत का सार

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 2018-19 में बढ़त की प्रवृत्ति देखी गई थी, 2020-21 में ₹ 17,252 करोड़ तक गिरावट आई। माल ढुलाई यातायात से प्राप्त पूरे लाभ का उपयोग यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हुई हानि की क्षतिपूर्ति के लिए किया गया था। यात्री परिचालनों से ₹ 54,917 करोड़ की हानि को वर्ष 2020-21 के दौरान अपूरित रही।

वर्ष 2016-17 से 2020-21 के दौरान यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां निम्न तालिका में दी गई है:

तालिका 1.5: यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां (₹ करोड़ में)					
श्रेणी	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
एसी-प्रथम श्रेणी	(-) 139.39	(-) 164.95	(-) 248.60	(-) 403.11	(-) 718.88
प्रथम श्रेणी	(-) 53.31	(-) 34.67	(-) 38.87	(-) 37.89	(-) 43.28
एसी 2 टियर	(-) 559.27	(-) 604.49	(-) 907.93	(-) 1,378.28	(-) 2,994.88
एसी 3 टियर	1,040.52	738.75	318.03	64.65	(-) 6500.46
एसी चैयर कार	117.83	98.39	242.80	(-) 182.21	(-) 1078.55
स्लीपर श्रेणी	(-) 9,313.27	(-) 11,003.06	(-) 13,011.55	(-) 16,055.93	(-) 20,134.47
द्वितीय श्रेणी	(-) 10,024.88	(-) 11,523.87	(-) 13,214.04	(-) 14,456.65	(-) 17,640.83
साधारण श्रेणी	(-) 14,647.64	(-) 16,568.07	(-) 19,124.13	(-) 20,449.92	(-) 11,438.29
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	(-) 5,323.62	(-) 6,184.46	(-) 6,753.56	(-) 6,937.72	(-) 7,798.60

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

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

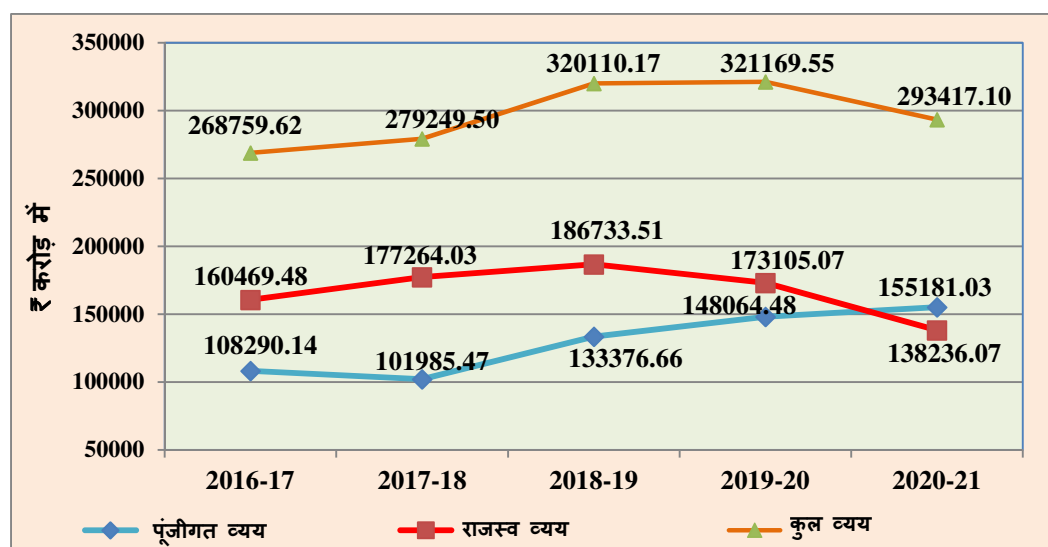
उपर्युक्त आंकड़े से यह देखा जा सकता है, कि वर्ष 2020-21 के दौरान यात्री सेवाओं की सभी श्रेणियों को हानि हुई थी। यहां तक कि एसी 3 टियर जो कि पिछले कई वर्षों के दौरान अपनी परिचालन लागत वसूल कर सका और लाभ अर्जित कर सका था, को वर्ष 2020-21 के दौरान हानि उठानी पड़ी। साधारण श्रेणी को छोड़कर सभी श्रेणियों में प्रति-आर्थिक सहायता वर्ष 2020-21 के दौरान बढ़ी, जिसमें स्लीपर श्रेणी पर प्रति आर्थिक सहायता अधिकतम थी। यात्री सेवाओं की

विभिन्न श्रेणियों में हानि ₹ 20,134.47 करोड़ (स्लीपर श्रेणी) से ₹ 43.28 करोड़ (प्रथम श्रेणी) के बीच में थी।

1.4 संसाधनों का अनुप्रयोग

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

भारतीय रेल का कुल व्यय 2019-20 में ₹ 3,21,169.55 करोड़ से घटकर 2020-21 में ₹ 2,93,417.10 करोड़ हो गया, जो कि 8.64 प्रतिशत कम है। पूंजीगत व्यय में 4.81 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जबकि इसी अवधि के दौरान राजस्व व्यय¹⁶ में 20.14 प्रतिशत की कमी आई। कुल व्यय में पूंजीगत व्यय का हिस्सा 2019-20 में 46.1 प्रतिशत से बढ़कर 2020-21 में 52.9 प्रतिशत हो गया। राजस्व व्यय का हिस्सा 2019-20 में 53.9 प्रतिशत से घटकर 2020-21 में 47.1 प्रतिशत हो गया। विगत पांच वर्षों के दौरान राजस्व और पूंजीगत व्यय का विवरण निम्न ग्राफ में दर्शाया गया है:

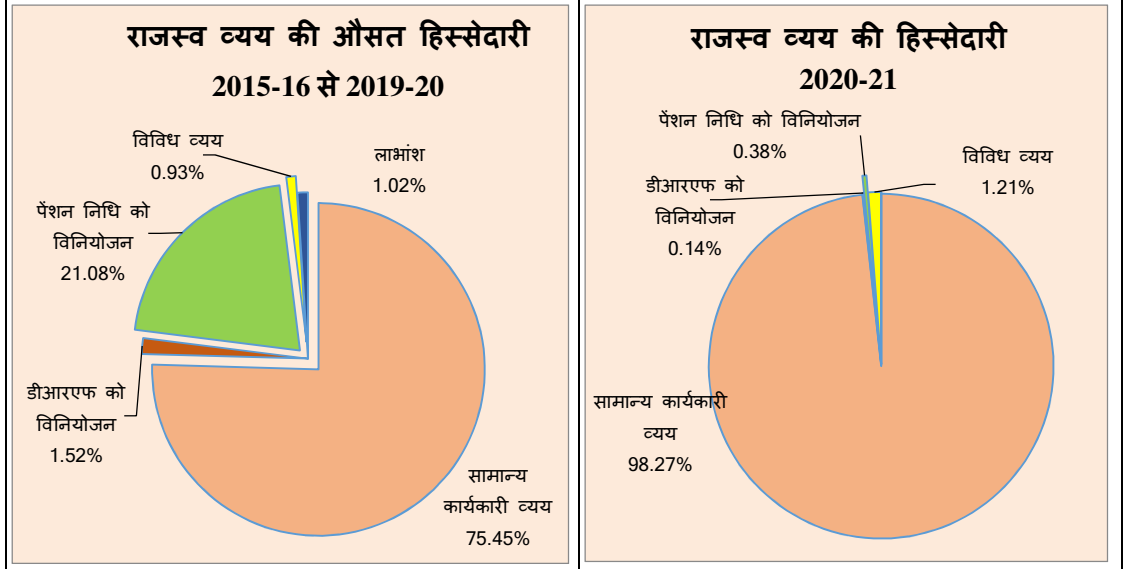


चित्र 1.7: विगत पांच वर्षों में पूंजीगत तथा राजस्व व्यय

¹⁶ डीएफ, सीएफ और आरआरएसके (2016-17 ₹ 4,913.00 करोड़, 2017-18 ₹ 1,665.61 करोड़, 2018-19 ₹ 3,773.86 करोड़, 2019-20 ₹ 1,589.62 करोड़ और 2020-21 ₹ 2,547.48 करोड़) को विनियोजित की गई अधिशेष की राशि को छोड़कर।

1.4.1 राजस्व व्यय

2020-21 के दौरान राजस्व व्यय के हिस्से के प्रति 2015-16 से 2019-20 के दौरान राजस्व व्यय के औसत हिस्से की तुलना नीचे दर्शायी गई है:

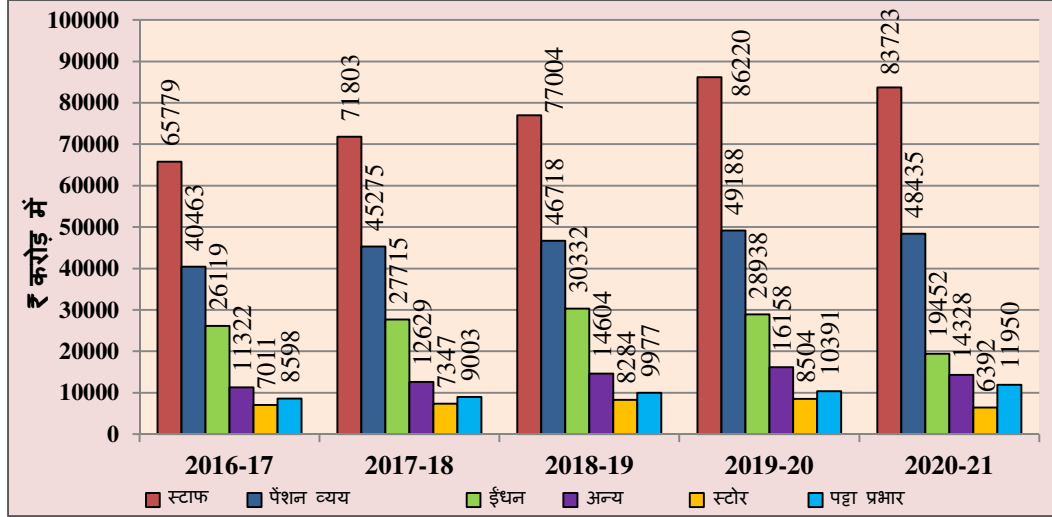


चित्र 1.8: पिछले पांच वर्षों में राजस्व व्यय की हिस्सेदारी

सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) में भारतीय रेल के दिन-प्रतिदिन के रख-रखाव और परिचालनों पर व्यय सम्मिलित है। इसमें कार्यालय प्रशासन पर व्यय, ट्रेक एवं पुलों की मरम्मत और रखरखाव, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर, कर्मिदल पर परिचालन खर्चे, ईंधन, विविध व्यय, पट्टा प्रभागों पर ब्याज के भुगतान, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं। 2020-21 के दौरान, ओडब्ल्यूई में पिछले पांच वर्षों के दौरान औसत 75.45 प्रतिशत की तुलना में कुल राजस्व व्यय के 98.27 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 2020-21 में पेंशन निधि का विनियोजन घटकर 0.38 प्रतिशत रह गया, जबकि पिछले पांच वर्षों के दौरान यह औसत 21.08 प्रतिशत था।

घटकवार राजस्व व्यय

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



चित्र 1.9: घटकवार व्यय

वर्ष 2020-21 के दौरान, स्टाफ की लागत (पेंशन व्यय सहित) पिछले वर्ष के 68 प्रतिशत की तुलना में कार्यचालन व्यय का 72 प्रतिशत थी।

भारतीय रेल में प्रतिबद्ध व्यय में स्टाफ लागत, पेंशन भुगतान और चल स्टॉक पर किराया पट्टा प्रभार शामिल थे जो 2020-21 में कुल कार्यचालन व्यय का लगभग 78.2 प्रतिशत था।

क) पेंशन निधि को विनियोजन

पेंशन निधि को विनियोजन राजस्व व्यय का दूसरा सबसे बड़ा घटक है। वर्ष 2020-21 के दौरान रेलवे ने पेंशन निधि को ₹ 523 करोड़ की मामूली राशि विनियोजित की, जबकि पिछले साल ₹ 20,708 करोड़ विनियोजित की गई थी। पेंशन पर वास्तविक व्यय 2020-21 में ₹ 48,834.96 करोड़ था। वर्ष 2020-21 के दौरान, रेलवे ने 2020-21 में कोविड से संबंधित संसाधन अंतर के लिए और 2019-20 के दौरान पेंशन निधि में प्रतिकूल शेष राशि को समाप्त करने के लिए सामान्य राजस्व से ₹ 79,398 करोड़ का विशेष ऋण लिया था।

ख) मूल्यहास आरक्षित निधि को विनियोजन

2020-21 के लिए ₹ 800 करोड़ की बजटीय राशि की तुलना में, केवल ₹ 200 करोड़ की राशि को डीआरएफ को विनियोजित किया गया। पिछले पांच वर्षों के दौरान डीआरएफ को विनियोजन में गिरावट की प्रवृत्ति है, यह 2016-17 में

₹ 5,200 करोड़ से घटकर 2020-21 में ₹ 200 करोड़ हो गया है। मूल्याहस के लिए कम प्रावधान करने के परिणामस्वरूप पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन से संबंधित 'थ्रो 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 इसके 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 स्रोत अर्थात् जीबीएस, आन्तरिक संसाधनों¹⁷ और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों¹⁸ 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	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	
	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	संशोधित अनुमान	वास्तविक
सकल बजटीय सहायता ¹⁹	45,231.64 (41.77)	43,417.55 (42.57)	52,837.67 (39.61)	67,477.49 (45.57)	29,250 (18.09)	29,925.69 (19.28)
आंतरिक संसाधन (रेल निधि से)	10,479.84 (9.68)	3,069.77 (3.01)	4,663.18 (3.50)	1,685.08 (1.14)	3,875.00 (2.40)	2,059.17 (1.33)
कुल (जीबीएस और आंतरिक संसाधन)	55,711.48 (51.45)	46,487.32 (45.58)	57,500.85 (43.11)	69,162.57 (46.71)	33,125.00 (20.49)	31,984.86 (20.61)

¹⁷ आरक्षित निधियां जैसे मूल्याहस आरक्षित निधि, पूंजीगत निधि, विकास निधि

¹⁸ आईआरएफसी लिमिटेड और पीपीपी के माध्यम से बाजार से उधार

¹⁹ रेलवे सुरक्षा निधि से व्यय शामिल है

तालिका 1.6: भारतीय रेल के लिए स्रोत-वार पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)						
अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईआरएफसी और पीपीपी)	52,578.66 (48.55)	55,498.15 (54.42)	75,875.81 (56.89)	78,901.91 (53.29)	1,28,567.00 (79.51)	1,23,196.17 (79.39)
कुल योग	1,08,290.14	1,01,985.47	1,33,376.66	1,48,064.48	1,61,692.00	1,55,181.03

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

वर्ष 2020-21 के दौरान भारतीय रेलवे के समग्र पूंजीगत व्यय में पिछले वर्ष की तुलना में 4.8 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। कुल पूंजीगत व्यय में जीबीएस की हिस्सेदारी 2019-20 में 45.57 प्रतिशत से 2020-21 में 19.28 प्रतिशत तक गिरावट हुई। कुल पूंजीगत व्यय में आंतरिक संसाधनों का हिस्सा भी 2015-16 में 18.01 प्रतिशत से घटकर 2020-21 में 1.33 प्रतिशत हो गया। आंतरिक संसाधनों के अपर्याप्त सृजन के परिणामस्वरूप जीबीएस तथा ईबीआर पर अधिक निर्भरता हुई थी।

ईबीआर का हिस्सा 2019-20 में 53.29 प्रतिशत से बढ़कर चालू वर्ष में 79.39 प्रतिशत हो गया। 2020-21 के दौरान, रेल मंत्रालय ने आईआरएफसी द्वारा बाजार उधारी के माध्यम से जुटाई गई निधि से चल स्टॉक की अधिप्राप्ति पर ₹ 31,984.86 करोड़ खर्च किए। नई लाइनों (निर्माण), आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाओं और यातायात सुविधाओं पर ईबीआर (संस्थागत वित्त) के माध्यम से वित्तपोषित परियोजनाओं पर ₹ 27,635.47 करोड़ की राशि खर्च की गई थी। इसके अलावा, आईआरएफसी द्वारा 2020-21 में ईबीआर (विशेष) के तहत एकबारगी व्यवस्था के रूप में ₹ 50,515.29 करोड़ की राशि प्रदान की गई थी, जो विभिन्न रेलवे परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए थी जो पहले पूंजीगत/रेलवे सुरक्षा निधि को प्रभारित की गई थी। सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से 2020-21 के दौरान मुख्य रूप से नई लाइन परियोजनाओं, यातायात सुविधाओं और सड़क सुरक्षा कार्यों आदि पर व्यय के लिए ₹ 15,935.02 करोड़ की राशि भी जुटाई गई थी।

जैसा कि उपर्युक्त से देखा जा सकता है, ईबीआर से जुटाई गई निधियों की (बाजार उधारों के माध्यम से) बढ़ती हुई प्रवृत्ति रही है। बाजार उधारों में वित्तीय देनदारियां होती हैं जो निर्धारित समयावधि में भारी ब्याज के भुगतान और मूलधन की वापसी के रूप में संलग्न होती हैं। रेल मंत्रालय को और डेपट-ट्रेप से बचने और ईबीआर

निधियों के अधिकतम और विवेकपूर्ण उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए अधिक सतर्क रहने की आवश्यकता है।

ख) विभिन्न योजना शीर्षों के तहत व्यय

भारतीय रेल के पूंजीगत व्यय को मोटे तौर पर निम्नलिखित योजना शीर्षों के तहत वर्गीकृत किया गया है:

तालिका 1.7: श्रेणी वार-पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)					
योजना शीर्ष	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
दोहरीकरण	9,093.22	11,240.33	15,168.33	22,385.67	24,226.15
नई लाइनें (निर्माण)	15,969.89	9,183.82	11,275.40	12,683.17	14,901.34
ट्रैक नवीनीकरण	5,076.33	7,727.71	8,241.66	7,802.63	11,657.52
आमान परिवर्तन	3,769.92	2,880.11	4,055.00	4,140.15	3,980.30
संकेत और दूरसंचार	951.56	1,255.64	1,537.03	1,620.69	1,900.84
यातायात सुविधाएं और यार्ड रीमॉडलिंग	910.68	1,224.84	1,146.70	1,626.22	1,241.13
पुल कार्य	474.52	448.73	528.27	777.50	769.67
चल स्टॉक और पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक का भुगतान	26,610.98	28,119.11	37,219.68	47,564.00	44,161.40
पीएसयू, जेवी, एसपीवी में निवेश	7,184.13	4,887.99	12,678.36	16,924.88	15,629.65
कार्यशाला/उत्पादन इकाइयां और संयंत्र एवं मशीनरी	1,965.00	1,753.58	2,442.94	2,567.23	3,003.18
अन्य	9,449.82	11,147.61	14,802.15	17,362.96	17,774.81
कुल²⁰	81,456.05	79,869.47	109,095.52	135,455.10	139,245.99

स्रोत: भारतीय रेलवे विनियोजन लेखे

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

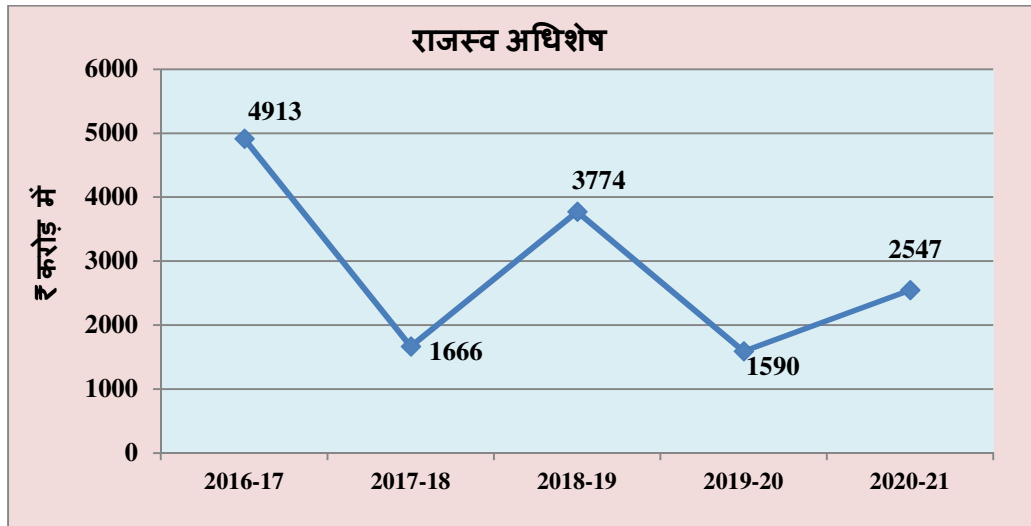
उपरोक्त के अतिरिक्त, भारतीय रेल ने पीपीपी मोड के माध्यम से नई लाइन का निर्माण, यातायात सुविधा निर्माण कार्य, दोहरीकरण, सड़क सुरक्षा निर्माण कार्य (रोड ओवर/अंडर ब्रिज) आदि कार्य भी किए।

²⁰ पीपीपी पर खर्च शामिल नहीं है

दोहरीकरण, नई लाइनें (निर्माण), ट्रैक नवीनीकरण और आमामान परिवर्तन, पूंजीगत व्यय के प्रमुख घटक हैं। चल स्टॉक और पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक पर व्यय सबसे अधिक था और वर्ष 2020-21 के दौरान ₹ 44,161.40 करोड़ था।

1.5 राजस्व अधिशेष

'निवल राजस्व अधिशेष' पेंशन सहित कर्मचारी लागत, परिचालन व्यय, मरम्मत और रखरखाव लागत और डीआरएफ और पेंशन निधि को विनियोजन जैसे राजस्व प्रकृति के सभी व्यय करने के पश्चात रेलवे के पास उपलब्ध अधिशेष है। यह अधिशेष डीएफ, सीएफ, डीएसएफ, आरएसएफ और आरआरएसके जैसी विभिन्न रेलवे निधियों को आवंटित किया जाता है। वर्ष 2016-17 से 2020-21 के दौरान निवल राजस्व अधिशेष को नीचे ग्राफ में देखा जा सकता है:



चित्र 1.10: राजस्व अधिशेष

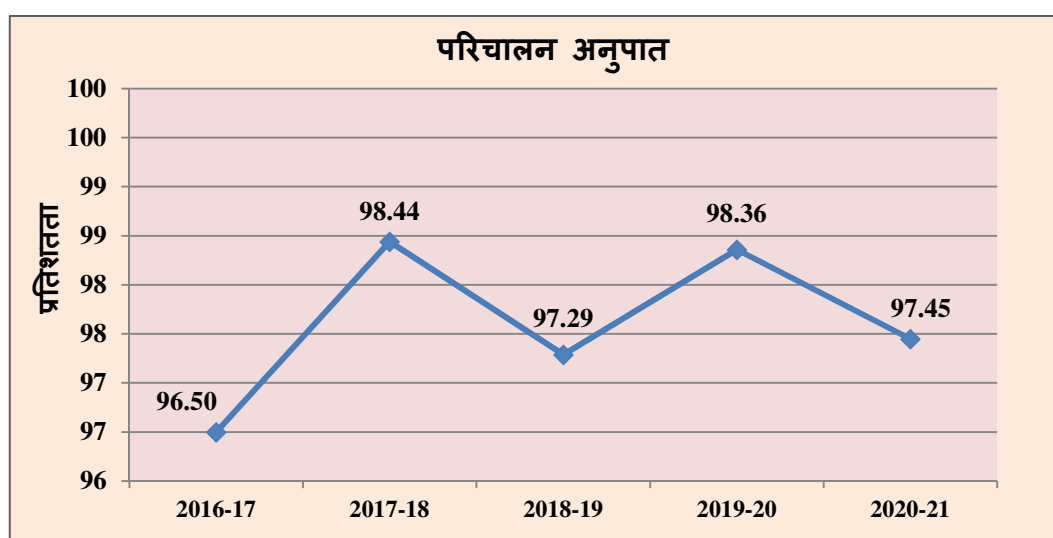
2020-21 में ₹ 6,500 करोड़ के बीई के प्रति 'निवल अधिशेष' 2019-20 में ₹ 1,589.62 करोड़ की तुलना में ₹ 2,547.48 करोड़ था। हालाँकि, इसमें 2020-21 में कोविड संबंधित संसाधन अंतराल के लिए पेंशन फंड का विनियोग जो सामान्य राजस्व से ₹ 79,398 करोड़ के विशेष ऋण से पूरा किया गया, शामिल नहीं है।

1.6 दक्षता सूचकांक

किसी उद्यम के परिचालनों में वित्तीय निष्पादन और दक्षता को सबसे अच्छी तरह उसके वित्तीय और निष्पादन अनुपात से मापा जा सकता है। भारतीय रेल के लिए इस संबंध में प्रासंगिक अनुपात 'परिचालन अनुपात' और 'कर्मिको की उत्पादकता' हैं, जिन पर नीचे चर्चा की गई है:

1.6.1 परिचालन अनुपात

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। बजट अनुमानों में 96.28 प्रतिशत के लक्ष्य के प्रति 2020-21 में रेलवे का परिचालन अनुपात 97.45 प्रतिशत था। इसका अर्थ यह हुआ कि रेलवे ने ₹ 100 कमाने के लिए ₹ 97.45 व्यय किए। 2019-20 के दौरान 98.36 प्रतिशत के परिचालन अनुपात की तुलना में, 2020-21 में सुधार हुआ था। पिछले पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल का परिचालन अनुपात इस प्रकार है:



चित्र 1.11: भारतीय रेल का परिचालन अनुपात

जैसा कि उपर्युक्त ग्राफ से देखा जा सकता है, भारतीय रेल का परिचालन अनुपात 2017-18 में 98.44 प्रतिशत के सर्वकालिक उच्च स्तर पर पहुंच गया था, और पिछले पांच वर्षों के दौरान 96 प्रतिशत से अधिक रहा है।

वर्ष 2020-21 के दौरान, रेलवे 97.45 प्रतिशत का परिचालन अनुपात प्राप्त कर सका, जबकि 2019-20 में प्राप्त परिचालन अनुपात 98.36 प्रतिशत था। 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 को परिचालन अनुपात में शामिल नहीं किया गया था।

31 मार्च, 2021 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	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
1.	मेट्रो रेलवे/कोलकाता	260.06	278.29	247.94	215.97	677.90
2.	दक्षिण	147.83	161.14	152.61	146.48	218.65
3.	पूर्वोत्तर	197.01	201.78	204.54	188.16	202.99
4.	पूर्व	165.27	181.15	185.98	169.75	175.29
5.	उत्तर	118.85	117.09	131.95	154.79	153.65
6.	पूर्वोत्तर सीमांत	130.45	169.29	160.58	151.67	138.91
7.	दक्षिण पश्चिम	119.56	129.49	132.64	124.37	137.68
8.	पश्चिम	103.00	107.86	102.11	114.90	128.32
9.	मध्य	105.00	111.12	105.44	104.67	126.24
10.	उत्तर पश्चिम	95.17	107.90	105.75	112.66	107.24
11.	दक्षिण मध्य	86.24	82.94	79.53	87.55	101.23
12.	पूर्व मध्य	101.83	97.50	98.46	102.37	88.58
13.	उत्तर मध्य	70.50	66.89	68.39	74.38	79.22
14.	पश्चिम मध्य	73.90	74.91	67.83	70.61	68.03
15.	दक्षिण पूर्व	73.46	75.90	73.08	64.86	57.31
16.	पूर्व तटीय	53.78	51.98	52.39	51.49	47.34
17.	दक्षिण पूर्व मध्य	56.24	55.82	56.24	53.66	46.07
समग्र भारतीय रेल		96.50	98.44	97.29	98.36	97.45

स्रोत: भारतीय रेलवे विनियोजन लेखा 2020-21

लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि छह जोनल रेलवे (पूर्व मध्य, पूर्व तटीय, उत्तर मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य और पश्चिम मध्य रेलवे) का परिचालन

अनुपात 88 प्रतिशत से नीचे था, जिसमें दक्षिण पूर्व मध्य का परिचालन अनुपात 46 प्रतिशत पर सबसे अच्छा था।

ग्यारह जोनल रेलवे (मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, उत्तर पश्चिम, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम और मेट्रो रेलवे/कोलकाता, रेलवे) का परिचालन अनुपात 2020-21 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था, जिसमें मेट्रो रेलवे/कोलकाता का परिचालन अनुपात 677.90 प्रतिशत पर सबसे खराब था। इसका अर्थ यह है कि इन रेलों का कार्यचालन व्यय उनकी यातायात आय से अधिक था।

1.6.2 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेल में, स्टाफ की उत्पादकता²¹ 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 रेल के ओपन लाइन स्टाफ के संबंध में स्टाफ की उत्पादकता 2019-20 में 664 मिलियन एनटीकेएम से घटकर 2020-21 में 628 मिलियन एनटीकेएम हो गई। पिछले वर्ष की तुलना में 2020-21 में स्टाफ की उत्पादकता में गिरावट यात्री उद्गमस्थान (यात्रा की जाने वाली कुल दूरी) में कमी के कारण हुई थी।

2020-21 के दौरान, पूर्व तटीय रेल द्वारा 1869.56 मिलियन एनटीकेएम की उच्चतम स्टाफ उत्पादकता प्राप्त की गई थी। इसी अवधि के दौरान दक्षिण रेलवे में 201.26 मिलियन एनटीकेएम की स्टाफ उत्पादकता सबसे कम थी।

1.7 रेलवे निधियां

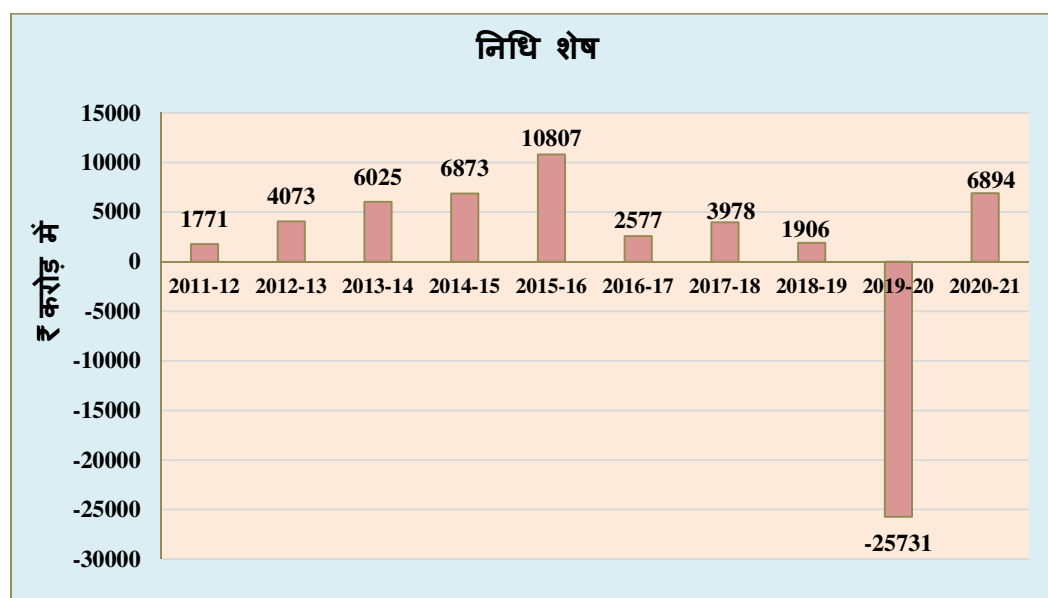
भारतीय रेल द्वारा विशिष्ट प्रयोजनों के लिए निम्नलिखित निधियों का परिचालन किया जाता है। ये निधियां (आरएसएफ और आरआरएसके को छोड़कर) वित्त मंत्रालय द्वारा तय दर पर ब्याज भी अर्जित करती हैं। निधियों का विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

²¹ भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

तालिका 1.9: निधि के शेष				(₹ करोड़ में)
निधि का नाम	01 अप्रैल 2020 को आदि शेष	वर्ष के दौरान अभिवृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	31 मार्च 2021 को अंत शेष
मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	833.55	423.72	671.92	585.35
पेंशन निधि	-28398.47	80100.92	48434.96	3267.49
विकास निधि (डीएफ)	519.29	1573.15	1075.89	1016.55
पूंजीगत निधि (सीएफ)	400.35	13.61	0.00	413.96
रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ)	505.25	3.94	-2.90	512.09
ऋण सेवा निधि (डीएसएफ)	214.72	7.30	0.00	222.02
आरआरएसके	194.66	996.06	314.25	876.47
कुल	-25730.65	83118.70	50494.12	6893.93

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

पिछले दस वर्षों के दौरान निधि शेष की प्रवृत्ति को निम्नलिखित ग्राफ से देखा जा सकता है:



चित्र 1.12: पिछले दस वर्षों के दौरान रेलवे निधि शेष की प्रवृत्ति

जैसा कि उपरोक्त ग्राफ से देखा जा सकता है, समग्र निधि शेष जो 2015-16 में अधिकतम ₹ 10,806.68 करोड़ तक था, पहली बार 2019-20 में ₹ 25,730.65 करोड़ के ऋणात्मक शेष में बदल गया। प्रतिकूल निधि शेष वर्ष 2019-20 के दौरान पेंशन निधि को वास्तविक विनियोजन की तुलना में पेंशन भुगतान के प्रति किए गए अधिक व्यय का परिणाम था। रेलवे निधि शेष में 2020-21 के दौरान सुधार हुआ, जिसका मुख्य कारण सामान्य राजस्व से ₹ 79,398 करोड़ का विशेष ऋण प्राप्त होना था।

1.7.1 मूल्यहास आरक्षित निधि

रेलवे परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) का अनुरक्षण करता है। 2020-21 के दौरान, ₹ 1,000 करोड़ के बीई के प्रति ₹ 400 करोड़²² विनियोजित किए गए थे और निधि से ₹ 671.92 करोड़ व्यय किये गये थे। यह राशि पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापन के लिए आवश्यक वास्तविक राशि की तुलना में नगण्य है।

डीआरएफ (2020-21 तक) से प्रतिस्थापित की जाने वाली परिसंपत्तियों के 'थ्रो फॉरवर्ड' मूल्य का ₹ 94,873 करोड़ अनुमान लगाया गया था। इसमें मुख्य रूप से ट्रैक नवीनीकरण पर ₹ 58,459 करोड़, चल स्टॉक पर ₹ 26,493 करोड़, पुल निर्माण कार्य, सुरंग निर्माण कार्य और पहुँच मार्गों, पर ₹ 3,035 करोड़, सिग्नलिंग और दूरसंचार कार्य पर ₹ 1,801 करोड़ और उत्पादन इकाइयों सहित कार्यशालाओं पर ₹ 815 करोड़ शामिल थे। इस प्रकार, ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन के लिए पुरानी परिसंपत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का भारी कार्य संचय है, जिसे समय पर प्रतिस्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण के लिए निधि के लिए किया गया प्रावधान अपर्याप्त है। यह पिछले पांच वर्षों के दौरान तेजी से कम हुआ है और आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपर्याप्त 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 था।

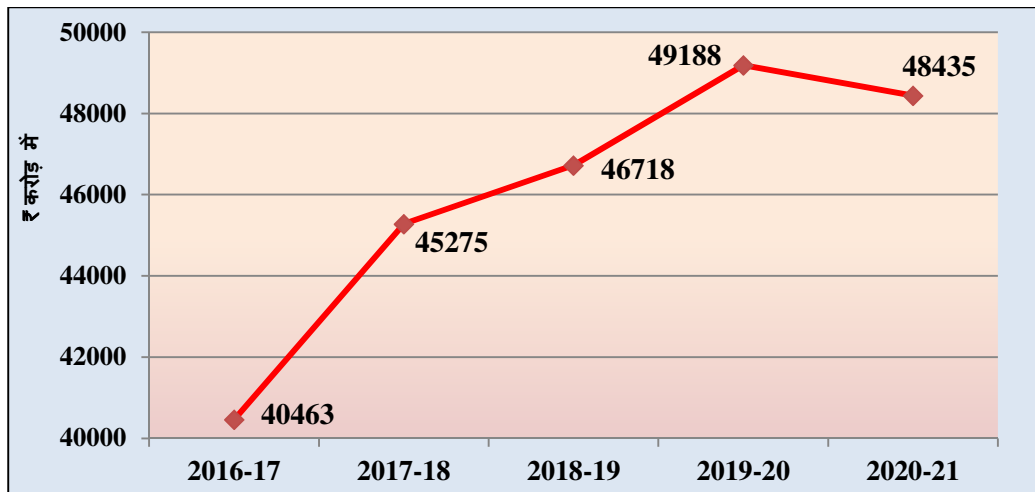
²² राजस्व से ₹ 200 करोड़ और पूंजी से ₹ 200 करोड़

1.7.2 पेंशन निधि

यह निधि वर्तमान पेंशन भुगतानों को पूरा करने के साथ-साथ 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 उद्योग (डब्ल्यूएमएस) से हस्तांतरण द्वारा किया जाता है।

रेलवे ने 2020-21 के दौरान ₹ 53,160 करोड़ के बीई के प्रति ₹ 523 करोड़ की राशि का विनियोजन किया। वर्ष 2020-21 के दौरान, पेंशन भुगतान पर वास्तविक व्यय ₹ 48,434.96 करोड़²³ था। 2019-20 के अंत में ₹ 28,398.47 करोड़ के प्रतिकूल निधि शेष के कारण, संघीय बजट 2021-22 में "2020-21 में कोविड संबंधित संसाधन अंतर के लिए और 2019-20 में लोक लेखा में प्रतिकूल शेष को समाप्त करने के लिए सामान्य राजस्व से विशेष" ऋण के रूप में ₹ 79,398 करोड़ की राशि का प्रावधान किया गया था। इस विशेष ऋण की चुकौती 2024-25 से शुरू होगी।

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



चित्र 1.13: रेलवे का पेंशन भुगतान पर व्यय

²³ जोनल रेलवे ₹ 47,850.30 करोड़, उत्पादन इकाई और विविध संगठन ₹ 584.66 करोड़

जैसा कि उपर्युक्त ग्राफ में देखा जा सकता है कि पेंशन पर व्यय, जो 2016-17 में ₹ 40,463 करोड़ था, वह 2020-21 में बढ़कर ₹ 48,435 करोड़ हो गया है (पिछले पांच वर्षों में 20 प्रतिशत की वृद्धि)।

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 लिए किया गया है। 2020-21 के दौरान, न तो किसी राशि का बजट बनाया गया था और न ही निधि में विनियोजित की गई थी। 2020-21 के अंत तक निधि में ₹ 413.96 करोड़ का शेष था।

भारतीय रेलवे ने 2020-21 के दौरान, जीबीएस से आईआरएफसी पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटकों के प्रति ₹ 11,948 करोड़ व्यय किए, क्योंकि सीएफ को कोई विनियोजन नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि पिछले चार वर्षों के दौरान, संपूर्ण पट्टा प्रभार (मुख्य घटक) का भुगतान बजटीय सहायता से किया जा रहा था। आदर्शतः आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों को 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 इससे रेलवे को उस अतिरिक्त निवेश से वंचित होना पड़ेगा जो पूंजीगत कार्यों पर किया जा सकता था।

1.7.4 विकास निधि

इस निधि को 'राजस्व अधिशेष' से विनियोजन द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। इसका उपयोग रेल यातायात के उपयोगकर्ताओं के लिए सुविधाओं से सम्बन्धित कार्यों, श्रम कल्याण कार्यों, अलाभकारी परिचालन सुधार कार्यों आदि पर व्यय करने के लिए किया जाता है। 2020-21 के दौरान, ₹ 1,500 करोड़ के बजट अनुमान और व्यय किए गए ₹ 1,075.89 करोड़ के प्रति ₹ 1,547.48 करोड़ का विनियोजन किया गया था। 2020-21 के अंत में निधि लेखा ₹ 1,016.55 करोड़ पर बंद हुआ।

1.7.5 ऋण सेवा निधि

यह निधि जापान अंतर्राष्ट्रीय सहकारिता एजेंसी (जेआईसीए), विश्व बैंक से लिए गए ऋणों से संबंधित भविष्य के ऋण सेवा दायित्वों के निर्वहन के लिए तथा वेतन आयोगों के भविष्य में कार्यान्वयन के लिए सृजित (2013-14 से) की गई है। यह निधि, सीएफ और डीएफ की आवश्यकताओं की पूर्ति के बाद 'अधिशेष' से विनियोजन द्वारा वित्तपोषित है। पिछले तीन वर्षों के दौरान, डीएसएफ में न तो कोई राशि बजट में दी गई और न ही विनियोजित की गई। इस निधि में 2020-21 के अंत में ₹ 222.02 करोड़ का शेष था।

1.7.6 रेलवे सुरक्षा निधि

इस निधि का सृजन मानव रहित लेवल क्रॉसिंग के रूपांतरण से संबंधित कार्यों के वित्तपोषण और सड़क पर पुलों/उर्ध्वगामी पुलों के निर्माण के लिए किया गया है (अप्रैल 2001 से)। हालांकि, नई लाइनों, आमामान 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। 2020-21 के दौरान, रेलवे को सीआरएफ से कोई राशि प्राप्त नहीं हुई। निधि में 2020-21 के अंत तक ₹ 512.09 करोड़ का शेष था।

1.7.7 राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष

वर्ष 2017-18 से प्रभावी इस निधि का सृजन सुरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण कार्यों के वित्तपोषण हेतु किया गया था। इस निधि को जीबीएस, आरएसएफ, डीआरएफ और राजस्व अधिशेष से क्रेडिट प्राप्त होगा। इस निधि में पांच वर्षों की अवधि में ₹ 1 लाख करोड़ का कोष है। सुनिश्चित वार्षिक परिव्यय ₹ 20,000 करोड़ है जिसमें जीबीएस से अंशदान के रूप में ₹ 15,000 करोड़ और रेलवे के आंतरिक संसाधनों से ₹ 5,000 करोड़ हैं।

₹ 5,000 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति रेलवे अपर्याप्त राजस्व अधिशेष के कारण अपने आंतरिक संसाधनों से आरआरएसके को केवल ₹ 1,000 करोड़ का ही

विनियोजन कर सका। इसके अलावा, रेलवे को वर्ष 2020-21 के दौरान जीबीएस से कोई राशि प्राप्त नहीं हुई। इस निधि से ₹ 314.25 करोड़ का व्यय किया गया। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि महत्वपूर्ण सुरक्षा परिसंपत्तियों के नवीकरण, प्रतिस्थापन और उन्नयन का कार्य पहले से ही मौजूदा निधियों नामतः डीआरएफ और आरएसएफ के माध्यम से किया जा रहा है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि डीआरएफ के बजाय आरआरएसके के माध्यम से परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण के वित्तपोषण से, रेलवे ने डीआरएफ के लिए विनियोजन को कम कर दिया है, जिससे कार्यचालन व्यय और परिचालन अनुपात को बेहतर तरीके से प्रस्तुत किया जा सके।

1.8 विनियोजन लेखाओं पर टिप्पणियाँ

विनियोजन लेखा संसद द्वारा दत्तमत्त अनुदानों की राशि और राष्ट्रपति द्वारा स्वीकृत विनियोजनों के साथ वास्तविक व्यय की तुलना को दर्शाते हैं। 2020-21 के दौरान, राजस्व और पूंजीगत दोनों अनुभागों के संबंध में ₹ 5,22,564.07 करोड़ के स्वीकृत अनुदान के प्रति, रेल मंत्रालय ने ₹ 4,17,238.92 करोड़ का व्यय किया। अनुभाग-वार व्यय के विश्लेषण से पता चला कि ₹ 1,05,325.15 करोड़ की समग्र बचत राजस्व अनुभाग में ₹ 89,835.05 करोड़ और पूंजीगत अनुभाग में ₹ 15,490.10 करोड़ की बचत का परिणाम थी। राजस्व अनुभाग के अंतर्गत बचत मुख्य रूप से कम संसाधन उपलब्धता के कारण रेलवे निधियों को कम विनियोजन के कारण हुई थी। पूंजीगत अनुभाग के तहत बचत मुख्य रूप से वित्त मंत्रालय द्वारा बजट आवंटन में कमी और कोविड-19 महामारी के कारण प्रतिकूल संसाधन स्थिति के कारण थी। इस प्रकार, बचत राजस्व के यथार्थवादी प्रवाह की अनदेखी करते हुए अधिक प्रावधान करने को परिलक्षित करती थी।

विनियोजन लेखा 2020-21 की संवीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि विभिन्न ज़ोनल रेलों/लेखाकरण इकाइयों में राजस्व अनुभाग में दो प्रमुख शीर्षों के तहत 5 प्रतिशत से अधिक बचत के 24 उदाहरण और आधिक्य के 2 उदाहरण थे और पूंजीगत अनुभाग के तहत दो प्रमुख शीर्षों के तहत 10 प्रतिशत से अधिक की बचत के 9 उदाहरण और आधिक्य के 4 उदाहरण थे। ये बचत बजट प्रस्तावों की अपर्याप्त संवीक्षा का संकेत देती है। दूसरी ओर आधिक्य ने व्यय पर दोषपूर्ण

अनुमान या नियंत्रण का संकेत दिया क्योंकि उन्हें सही ठहराने में अप्रत्याशित प्रकृति के किसी भी विकास की सूचना नहीं दी गई थी।

लेखापरीक्षा में 2020-21 के दौरान जोनल रेलवे में लेखांकन में गलत वर्गीकरण के उदाहरण भी देखे गए जो इस प्रकार हैं:

- (i) पूंजीगत अनुभाग के स्थान पर राजस्व अनुभाग के अंतर्गत व्यय की गलत बुकिंग के कारण ₹ 3.77 करोड़ का गलत वर्गीकरण किया गया है जिसके परिणामस्वरूप पूंजीगत व्यय को कम बताया गया है।
- (ii) राजस्व अनुभाग के स्थान पर पूंजीगत अनुभाग के अंतर्गत व्यय की बुकिंग के कारण ₹ 5.97 करोड़ का गलत वर्गीकरण हुआ, जिसके परिणामस्वरूप राजस्व व्यय को कम बताया गया है।
- (iii) दत्तमत्त और प्रभारित व्यय के बीच ₹ 1.71 करोड़ का गलत वर्गीकरण।

रेल मंत्रालय को व्यय इकाइयों द्वारा व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टांत को समाप्त करने के लिए समन्वित प्रयासों की आवश्यकता है। व्यय के गलत वर्गीकरण/महत्वपूर्ण लेखांकन गलतियों के मामलों को भारतीय रेल के विस्तृत विनियोजन लेखाओं (2020-21) भाग II में सूचीबद्ध किया गया है।

1.9 निष्कर्ष

भारतीय रेल (आईआर) को सकल बजटीय सहायता (जीबीएस), अपने स्वयं के आंतरिक संसाधनों और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर) के माध्यम से वित्त पोषित किया जाता है। आंतरिक संसाधन सबसे बड़े हैं, इसके बाद अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) और जीबीएस हैं। 2020-21 के दौरान, बजटीय सहायता में 56 प्रतिशत की गिरावट आई, जिसके परिणामस्वरूप पूंजीगत व्यय के वित्तपोषण के लिए अतिरिक्त बजटीय संसाधनों पर अधिक निर्भरता हुई।

भारतीय रेल में आंतरिक संसाधनों में मुख्य रूप से माल ढुलाई और यात्री आय से प्राप्त आय शामिल है। कुल प्राप्तियों में 2019-20 की तुलना में 19 प्रतिशत की कमी आई जो मुख्य रूप से यात्री आय और अन्य कोचिंग आय में गिरावट के कारण थी। हालांकि, माल ढुलाई आय में पिछले वर्ष की तुलना में 3.30 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। लदान और आय दोनों के संदर्भ में कोयला प्रमुख घटक था।

यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हानि पिछले वर्ष की तुलना में बढ़ गयी है। माल ढुलाई से प्राप्त पूरे लाभ का उपयोग यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हानि की भरपाई करने के लिए किया गया है। 2020-21 के दौरान यात्री परिचालन में ₹ 54,917 करोड़ की हानि को कवर किए बिना छोड़ दिया गया है।

हालांकि भारतीय रेल के कुल व्यय में 2020-21 में 8.6 प्रतिशत की कमी आई, लेकिन पूंजीगत व्यय में 5 प्रतिशत की वृद्धि हुई। दूसरी ओर, राजस्व व्यय में वर्ष के दौरान 20 प्रतिशत की कमी आई। भारतीय रेलवे ने स्टाफ की लागत, पेंशन भुगतान और पट्टा किराया प्रभारों पर कुल कार्यचालन व्यय का लगभग 78 प्रतिशत व्यय किया।

परिचालन अनुपात (ओ.आर.) 2020-21 में 97.45 प्रतिशत था, जो 2019-20 में 98.36 प्रतिशत था। भारतीय रेलवे 2019-20 में ₹ 1,589.62 करोड़ की तुलना में 2020-21 में ₹ 2,547.48 करोड़ का शुद्ध अधिशेष उत्पन्न कर सकता है। 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 को परिचालन अनुपात में शामिल नहीं किया गया था। ऋण का उपयोग 2020-21 के दौरान पेंशन भुगतान व्यय को पूरा करने और 2019-20 में पेंशन फंड खाते में प्रतिकूल शेष राशि को समाप्त करने के लिए किया गया था। इस विशेष ऋण का पुनर्भुगतान 2024-25 से शुरू होगा।

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 हुई थी। 2020-21 के दौरान जीबीएस से आईआरएफसी पट्टा प्रभारों के मूल घटक के लिए ₹ 11,948 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया था। आईआरएफसी को 31 मार्च 2021 को समाप्त वर्ष के लिए अपने वार्षिक लेखाओं के अनुसार, भारतीय रेल से ₹ 1,65,568.99 करोड़ के पट्टा प्रभार प्राप्त होने थे।

मूल्यहास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप 2020-21 तक ₹ 94,873 करोड़ के अनुमानित 'थ्रो फॉरवर्ड' (पुरानी परिसंपत्तियों का नवीकरण और प्रतिस्थापन) कार्यों का संचय हो गया।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार

- ❑ कुल प्राप्तियों में 19.41 प्रतिशत की कमी आई, जो मुख्य रूप से यात्री और अन्य कोचिंग आय में कमी के कारण थी।
- ❑ माल ढुलाई आय कोयले के परिवहन पर बहुत अधिक निर्भर करती है।
- ❑ वर्ष 2019 - 2020 की तुलना में अतिरिक्त बजटीय संसाधनों पर निर्भरता में 56 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
- ❑ मूल्यहास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों का संचय हो गया।

1.10 सिफारिश

रेल मंत्रालय द्वारा ट्रेनों के कुशल परिचालन हेतु अधिक पुरानी परिसंपत्तियों के नवीनीकरण के पिछले शेष कार्य को संज्ञान में लाया जा सकता है।

अध्याय 2 - रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का वित्तीय निष्पादन

2.1 प्रस्तावना

इस अध्याय में वर्ष 2020-21 के लिए रेल मंत्रालय (रेम) के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों अर्थात् सरकारी कंपनियों और सरकार द्वारा नियंत्रित कंपनियों और विशेष प्रयोजन साधनों (एसपीवी) के वित्तीय निष्पादन का अवलोकन शामिल है।

कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 2 (45) एक सरकारी कंपनी को एक ऐसी कंपनी के रूप में परिभाषित करती है जिसमें प्रदत्त शेयर पूंजी का कम से कम 51 प्रतिशत केंद्र सरकार या किसी भी राज्य सरकार या सरकारों द्वारा, या आंशिक रूप से केंद्र सरकार द्वारा और आंशिक रूप से एक या एक से अधिक राज्य सरकारों द्वारा धारित किया जाता है, और इसमें ऐसी कंपनी शामिल होती है, जो सरकारी कंपनी की सहायक कंपनी है।

इस अध्याय में सात एसपीवी ²⁴ के वित्तीय निष्पादन का अवलोकन भी प्रस्तुत किया गया है।

2.2 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की संख्या

31 मार्च 2021 तक, रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन 42 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम थे (अनुलग्नक 1)। 42 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में सीधे रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन आने वाली 16 रेल कंपनियां, 14 सहायक कंपनियां, पांच संयुक्त उद्यम (जेवी) और सात एसपीवी शामिल थे जैसा कि तालिका 2.1 में दिया गया है:

तालिका 2.1: 31 मार्च 2021 को रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की संख्या			
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम	कार्यशील रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम ²⁵	गैर-कार्यशील रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम ²⁶	कुल

²⁴ विशेष प्रयोजन साधन (एसपीवी), एक बड़ी स्थापित कंपनी की एक सहायक कंपनी है जिसका उपयोग उपरोक्त मूल कंपनी से जुड़े किसी भी जोखिम को कम करने के लिए किया जाता है।

²⁵ रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में रेलवे खेलकूद संवर्धन बोर्ड शामिल नहीं है जिसे खेल गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए शामिल किया गया है और जिसके पास कोई शेयर पूंजी नहीं है।

²⁶ गैर-कार्यशील रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम वे उपक्रम हैं जिन्होंने अपना परिचालन बंद कर दिया है।

रेलवे कंपनियां ²⁷	13	3	16
सहायक कंपनी	13	1	14
संयुक्त उद्यम	5	-	5
विशेष प्रयोजन साधन (पीपीपी मोड)	7	-	7
कुल	38	4	42

ये रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम मुख्य रूप से भारतीय रेल से संबंधित विभिन्न गतिविधियों जैसे निर्माण परियोजनाओं का निष्पादन, वित्तपोषण, लोजिस्टिक्स सेवाएं, परामर्श, कैटरिंग, आतिथ्य, दूरसंचार, पर्यटन आदि को कार्यान्वित करते हैं।

2.3 31 मार्च 2021 को रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के वित्तीय निष्पादन का सार

2018-19 से 2020-2021 तक की अवधि के लिए रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के निवेश, लाभप्रदता, लाभांश, शेयर पूंजी आदि का विवरण तालिका 2.2 में दर्शाया गया है (अनुलग्नक 2 से 7 में कंपनीवार विवरण दिया गया है)।

(₹ करोड़ में)

तालिका 2.2: रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का वित्त			
(1) प्रदत्त पूंजी	भारत सरकार	43645	
	वित्तीय संस्थाएं एवं अन्य	3225	
	केंद्र सरकार की कंपनियां	2990	
	राज्य सरकारें	1957	
	राज्य सरकार की कंपनियां	349	
	कुल (1)	52166	
(2) दीर्घकालिक ऋण	भारत सरकार	2753	
	वित्तीय संस्थाएं एवं अन्य	354012	
	केंद्र सरकार की कंपनियां	7060	
	राज्य सरकारें	0	
	राज्य सरकार की कंपनियां	0	
	कुल (2)	363826	
प्रदत्त पूंजी और दीर्घकालिक ऋण का कुल	कुल (1) + (2)	415992	
लाभप्रदता	लाभ	27 कंपनियां	7627

²⁷ रेलवे कंपनियां रेल मंत्रालय के सीधे प्रशासनिक नियंत्रण में हैं।

तालिका 2.2: रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का वित्त			
	हानि	13 कंपनियां	(-560)
	शून्य लाभ	2 कंपनियां	
	कुल		7067
लाभांश	10 कंपनियां		2799
कुल निवल मूल्य (42 आरपीएसयू का)			94896
इक्विटी पर प्रतिफल (प्रतिशत में)			7.45

स्रोत: रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के वित्तीय विवरणों से संकलित

उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि मार्च 2021 के अंत तक रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों (अनुलग्नक 2 और 3) में इक्विटी और ऋण के निवेश की राशि ₹ 4,15,992 करोड़ थी। भारत सरकार ने रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की प्रदत्त शेयर पूंजी में ₹ 43,645 करोड़ (83.67 प्रतिशत) का अंशदान दिया। शेष प्रदत्त शेयर पूंजी का अंशदान वित्तीय संस्थाओं (6.18 प्रतिशत), केन्द्र सरकार की कंपनियों (5.73 प्रतिशत), राज्य सरकार/राज्य सरकार की कंपनियों (4.42 प्रतिशत) द्वारा किया गया था।

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की कुल शेयर पूंजी में 15,435 रुपये की वृद्धि हुई थी, 2018-19 में 36,730 करोड़ रुपये, 2020-21 में 52,166 करोड़ रुपये हो गया। यह वृद्धि मुख्य रूप से रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों अर्थात् नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड - ₹ 7,125 करोड़, डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) - ₹ 3,308 करोड़, इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरएफसी) - ₹ 3,688 करोड़, हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड - ₹ 473.66 करोड़, अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड - ₹ 178.60 करोड़, कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड - ₹ 232.29 करोड़, इंडियन रेलवे स्टेशनस डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड - ₹ 148.40 करोड़, फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड - ₹ 56 करोड़, इरकॉन देवनागरे हावेरी हाईवे लिमिटेड - ₹ 60 करोड़ शेयर पूंजी में वृद्धि के कारण हुई थी।

मार्च 2021 तक 97.30 प्रतिशत के दीर्घकालिक ऋण (₹3,63,826 करोड़) मुख्य रूप से वित्तीय संस्थाओं और अन्य से (₹ 35,40,12.65 करोड़) थे। शेष 2.70 प्रतिशत दीर्घकालिक ऋण मुख्य रूप से भारत सरकार - ₹ 2753 करोड़ और केन्द्र सरकार की कंपनियों- ₹ 7060 करोड़ लिया गया था। वित्तीय संस्थाओं और अन्य से प्राप्त दीर्घकालिक ऋण को मुख्य रूप से आईआरएफसी (₹ 3,15,494

करोड़), डीएफसीसीआईएल (₹ 27,310 करोड़), कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (₹ 3,370 करोड़) और कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड (₹ 2,681 करोड़) में निवेश किया गया था।

दीर्घकालिक ऋण 2018-19 में ₹ 1,98,585 करोड़ से बढ़कर 2020-21 में ₹ 36,38,26 करोड़ हो गया था। यह वृद्धि मुख्य रूप से आईआरएफसी (₹ 1,46,967 करोड़) और डीएफसीसीआईएल (₹ 12,007 करोड़) द्वारा उधार राशियों में वृद्धि के कारण हुई थी।

समग्र लाभ 2018-19 में ₹ 6,141 करोड़ से बढ़कर 2020-21 में ₹ 7,067 करोड़ हो गया था (अनुलग्नक-4)।

42 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में से 27 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने 2020-21 के दौरान ₹ 7,627 करोड़ का लाभ अर्जित किया था और 13 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों को ₹ 560 करोड़ की कुल हानि हुई थी।

तीन रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम (वैगन इंडिया लिमिटेड, बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड और भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड) परिसमापन के अधीन थे। कॉनकोर लास्ट माइल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड की परिसमापन प्रक्रिया इसके कारबार के शुरू होने से पहले शुरू की गई थी और मार्च 2022 तक, इसका नाम कंपनी रजिस्टर से हटा दिया गया था। (पैरा संख्या 2.9 का संदर्भ लें)।

2.4 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में भारत सरकार का निवेश, जैसा कि कंपनियों के वित्तीय विवरणों में दिखाया गया है, और जैसा कि केंद्र सरकार के वित्त खातों के विवरण 11 में दिखाया गया है

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की शेयर पूंजी में भारत सरकार के निवेश आंकड़ों की तुलना, जैसा संबंधित रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के वित्तीय विवरणों में दर्शाया गया है, 2020-21 को समाप्त होने वाले पिछले तीन वर्षों के लिए संघ वित्त लेखाओं के विवरण संख्या 11 से पता चला कि वित्तीय विवरणों (सात रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के) में दिखाए गए निवेश के आंकड़े केंद्रीय वित्त खातों के विवरण 11 में दर्शाए गए निवेश के आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं।

यह भी देखा गया कि रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के तुलन पत्र में दिखाए गए सरकारी शेयरों की संख्या (अनुलग्नक-5(बी) में विस्तृत) 2018-19 से 2020-21 तक की अवधि के दौरान संघ सरकार के वित्त खातों के विवरण 11 में उल्लिखित

शेयरों की संख्या से मेल नहीं खाती। कॉन्कोर के संबंध में, कंपनी की बैलेंस शीट के अनुसार प्रति शेयर मूल्य ₹ 5 था, जबकि विवरण-11 में प्रति शेयर मूल्य ₹ 10 दर्शाया गया था।

केंद्र सरकार के वित्त खातों के विवरण 11 और रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के वित्तीय विवरणों के अनुसार निवेश के आंकड़ों में अंतर, जो 2018-19 में 13,866.62 करोड़ रुपये था, 2020-21 में बढ़कर 33,643.15 करोड़ रुपये हो गया। प्रत्येक रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम के संबंध में निवेश के आंकड़ों (अल्पकथन/अति कथन) में अंतर का विवरण अनुबंध-5 ए में दिया गया है।

संघ सरकार के वित्त लेखाओं के विवरण संख्या 11 और संबंधित सत्त्वों के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों में विसंगति को नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदनों (2021 की प्रतिवेदन संख्या 7 का पैरा 2.4.3, 2020 की प्रतिवेदन संख्या 4 का पैरा 2.4.2, 2019 की प्रतिवेदन संख्या 2 का पैरा 2.7) और संघ सरकार के लेखाओं पर पहले के प्रतिवेदनों में लगातार उजागर किया जा रहा था। इससे पहले, इस मामले को रेलवे वित्त पर 2012 की नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की प्रतिवेदन संख्या 3 के पैरा संख्या 3.4.1 में भी उजागर किया गया था।

नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदनों में उल्लेखित किए जाने के बावजूद विसंगतियों को दूर करने और संघ सरकार के वित्त लेखाओं के विवरण संख्या 11 में निहित विवरणों की सटीकता और पूर्णता सुनिश्चित करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

2.4.1 रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (आरसीआईएल) द्वारा रेल मंत्रालय को ओएफसी परिसंपत्तियों के बदले शेयरों का आवंटन नहीं किया जाना

रेल मंत्रालय ने रेलटेल कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (आरसीआईएल) के साथ एक समझौता ज्ञापन किया (7 दिसंबर 2001), जिसमें रेलवे और आरसीआईएल के बीच कार्य व्यवस्था के निबंधन और शर्तों, आरसीआईएल को हस्तांतरित की जाने वाली परिसंपत्तियों, आरसीआईएल के कार्यचालन के लिए रेलवे द्वारा प्रदान की जाने वाली सुविधाओं, आरसीआईएल द्वारा रेलवे को प्रदान की जाने वाली सेवाओं आदि का विवरण दिया गया है, और आरसीआईएल और रेलवे के बीच एक व्यवस्था स्थापित करने के लिए भी कहा गया है।

समझौता जापन के अनुसरण में, रेल मंत्रालय और आरसीआईएल के बीच एक करार (जुलाई 2003) किया गया था जिसे बाद में सितम्बर 2006 में संशोधित किया गया था।

करार (सितम्बर 2006) के पैरा 11.3 के अनुसार, ओएफसी परिसंपत्तियों जो चालू की जा चुकी हैं या चालू किए जाने की प्रक्रिया में हैं, उन्हें आरसीआईएल द्वारा रेलवे को इक्विटी जारी करने के बदले में आरसीआईएल को हस्तांतरित किया जाएगा। इस बात पर भी सहमति हुई कि आरसीआईएल द्वारा रेलवे को इक्विटी जारी करने के बदले में ऑप्टिकल फाइबर केबल परिसंपत्तियों को ऐसी परिसंपत्तियों के मूल्य निर्धारण के सम मूल्य पर आरसीआईएल को हस्तांतरित किया जाएगा, जब तक कि आरसीआईएल में रेलवे की इक्विटी अधिकृत पूंजी (₹ 1,000 करोड़) के 51 प्रतिशत तक नहीं पहुंच जाती है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सितंबर 2009 से नवंबर 2016 की अवधि के दौरान, पश्चिम रेलवे ने आरसीआईएल को ₹ 32.77 करोड़ के मूल्य की ओएफसी/कंपोजिट केबल सौंपी थी। तथापि, आरसीआईएल ने आज तक (अप्रैल 2022) रेल मंत्रालय को हस्तांतरित ओएफसी परिसंपत्तियों के मूल्य के बराबर शेयर जारी नहीं किए थे। इसके परिणामस्वरूप, निवल मूल्य में वृद्धि के कारण बड़े हुए लाभांश का भुगतान भी आरसीआईएल द्वारा नहीं किया गया था।

यह मामला आरसीआईएल और रेलवे बोर्ड के समक्ष उठाया गया (अगस्त 2021)। आरसीआईएल के प्रबंधन ने कहा (सितंबर 2021) कि रेलवे द्वारा इसको रखरखाव के उद्देश्य से 11 ओएफसी परिसंपत्तियां सौंपी गई हैं, जिनमें से चार ओएफसी खंडों में कम्पोजिट केबल थी जिसका रखरखाव पश्चिम रेलवे द्वारा किया जाता है। आरसीआईएल द्वारा केवल कुछ ओएफसी फाइबर का उपयोग किया गया था, जिसके लिए वह रेलवे को रखरखाव प्रभारों का भुगतान कर रहा था। तथापि, रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर (फरवरी 2022) में कहा कि आरसीआईएल को रेलवे को इक्विटी तुरंत जारी करने और अन्य लाभों के साथ अर्जित लाभांश का भुगतान करने की सलाह दी गई है।

आरसीआईएल द्वारा अब तक कोई इक्विटी जारी नहीं की गई थी (मार्च 2022)।

2.5 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों द्वारा अर्जित लाभ और लाभांश का भुगतान

2019-20 और 2020-21 के दौरान रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों द्वारा अर्जित लाभ और भुगतान किए गए लाभांश का विवरण *अनुलग्नक -6* में दिया गया है।

2.5.1 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की लाभप्रदता

वर्ष 2020-21 के दौरान, कुल 42 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में से, 27 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों (12 रेलवे कंपनियाँ, 6 सहायक कंपनियाँ, 5 संयुक्त उद्यम और 4 एसपीवी) ने लाभ अर्जित किया (*अनुलग्नक-4*)।

2018-19 से 2020-21 तक पिछले तीन वर्षों के दौरान सात रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने प्रति वर्ष ₹ 100 करोड़ या उससे अधिक का लाभ अर्जित किया, जैसा कि तालिका 2.3 में विस्तृत है:

तालिका 2.3: ₹ 100 करोड़ से अधिक का लाभ अर्जित करने वाले रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम (₹ करोड़ में)				
क्र. सं.	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम का नाम	अर्जित लाभ		
		2018-19	2019-20	2020-21
1	इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड	2254.75	3692.42	4416.13
2	रेल विकास निगम लिमिटेड	606.59	789.86	940.55
3	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	1215.41	375.78	503.33
4	राइट्स लिमिटेड	444.65	596.39	424.35
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	444.68	489.79	404.56
6	इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	308.56	528.57	189.9
7	रेल टेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	109.8	138.35	140.41

2018-19 से 2020-21 के दौरान 16 में से सात रेलवे कंपनियों ने प्रति वर्ष ₹ 100 करोड़ या उससे अधिक का लाभ अर्जित किया था। कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड नामक एक एसपीवी ने दो वर्षों (2018-19 और 2020-21) में ₹ 100 करोड़ या उससे अधिक का लाभ अर्जित किया था।

कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, राइट्स लिमिटेड, इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड और इस्कॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के लाभ में 2018-19 और 2019-20 की तुलना में 2020-21 के दौरान कमी आई। कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के लाभ में 2018-19 में ₹ 1,215.41 करोड़ से 2020-21 में ₹ 503.33 करोड़ तक की भारी (58.59 प्रतिशत) गिरावट दर्ज की गई। लाभ में यह गिरावट मुख्य रूप से 2019-20 के दौरान भारत से सेवा निर्यात योजना (एसईआईएस) के तहत लाभ के कारण प्राप्य राशि के लिए ₹ 861.05 करोड़ और कॉनकोर की पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी मैसर्स फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड में अनर्जक निवेश की हानि के लिए ₹ 20.58 करोड़ के प्रावधान के कारण आई थी।

2.5.2 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम जो पिछले वर्षों के दौरान लाभ अर्जित करने के बावजूद चालू वर्ष के दौरान घाटे में थे

निम्नलिखित पांच रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों को पिछले वर्षों के दौरान लाभ प्राप्त करने के बावजूद वर्ष 2020-21 के दौरान हानि हुई थी:

तालिका 2.4: रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम जो पिछले वर्षों के दौरान लाभ अर्जित करने के बावजूद चालू वर्ष में घाटे में थे				
(₹ करोड़ में)				
क्र. सं.	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम का नाम	2018-19	2019-20	2020-21
1	बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	192.52	47	(0.14)
2	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	99.73	3.84	(366.41)
3	कॉनकोर एयर लिमिटेड	0.04	7.2	(2.93)
4	हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एचएसआरसी इन्फ्रा कंपनी लिमिटेड के पुनः नामित किया गया)	0.04	0.04	(0.21)
5	हसन मंगलौर रेल विकास निगम	25.58	21.48	(32.04)

(कोष्ठक में दिए गए आंकड़े हानि को दर्शाते हैं)

वर्ष 2020-21 के दौरान इन कंपनियों के घाटे में आने के कारणों का विश्लेषण किया गया और यह देखा गया कि:

- बर्न स्टैंडर्ड कॉर्पोरेशन लिमिटेड परिसमापन के अधीन है।

- कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड को 2020-21 में कोविड-19 से संबंधित मामलों के कारण हानि हुई।
- 2020-21 के दौरान कॉनकोर एयर लिमिटेड (सीएएल) को हानि हुई, क्योंकि अंतर्राष्ट्रीय कार्गो सुविधाओं के परिचालन और प्रबंधन के लिए करार वर्ष 2018-19 के दौरान समाप्त हो गया था।
सीएएल को वित्त वर्ष 2019-20 में भी परिचालन से ₹ 0.40²⁸ करोड़ की हानि हुई। वर्ष 2019-20 के लिए सीएएल का ₹ 7.2 करोड़ का लाभ एक ₹ 10.28 करोड़ की अपवादात्मक मद अर्थात् 'अंतर्राष्ट्रीय खंड के प्रावधान के प्रतिलेखन' के कारण था।
- एचएसआरसी इन्फ्रा कंपनी लिमिटेड ने इस अवधि के दौरान किसी भी परियोजना को प्रदान/आबंटित नहीं किया था।
- हसन मंगलौर रेल विकास निगम लिमिटेड को वर्ष 2020-21 के दौरान कोयले की आवाजाही न होने और सीमेंट की आवाजाही में कमी के कारण हानि हुई।

2.5.3 तीन वर्षों के दौरान घाटे में चल रहे रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम

निम्नलिखित तीन रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों को पिछले तीन वर्षों के दौरान घाटा हुआ:

तालिका 2.5: घाटे में चल रहे रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम (₹ करोड़ में)				
क्र. सं.	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम का नाम	2018-19	2019-20	2020-21
1	इरकोन पीबी टोलवे लिमिटेड	(2.12)	(17.18)	(21.38)
2	इरकोन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड	(30.61)	(30.83)	(14.06)
3	फ्रेश एंड हेल्दी इंटरप्राइजेज लिमिटेड	(8.39)	(6.45)	(4.84)

उपर्युक्त तीन रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों द्वारा लगातार घाटा उठाने के कारणों का विश्लेषण किया गया और निम्नलिखित को पाया गया:

²⁸ आंकड़े की पुनर्गणना {लाभ - ₹ 7.20 करोड़ में से अपवादात्मक मद - ₹ 10.28 करोड़ घटाकर: अपवादात्मक मद ₹ 2.68 करोड़ से संबंधित कर= ₹ 0.40 करोड़ जोड़े}

- I. फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड को इसके निगमीकरण के बाद से हानि हुई है। तथापि, परिचालन से राजस्व में वृद्धि के कारण एफएचईएल की हानि ₹ 8.39 करोड़ (2018-19) से घटकर ₹ 4.84 करोड़ (2020-21) रह गई।
- II. कोविड 19 लॉकडाउन के कारण, इरकोन पीबी टोलवे लिमिटेड और इरकोन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड का टोल राजस्व प्रभावित हुआ, जिसके परिणामस्वरूप 2020-21 के दौरान हानि हुई।

2.5.4 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों द्वारा लाभांश का भुगतान

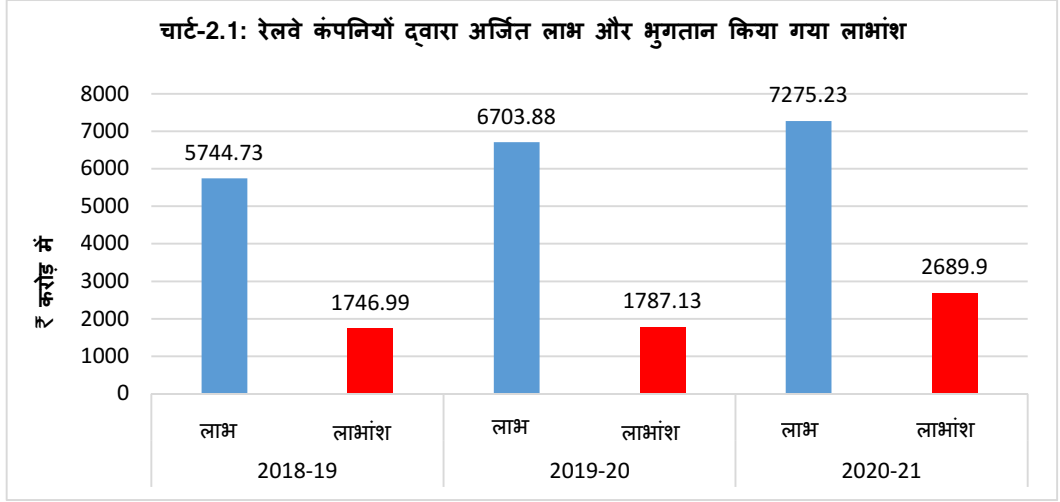
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों द्वारा 2018-19 से 2020-21 के दौरान अर्जित लाभ और भुगतान किए गए लाभांश का विवरण *अनुलग्नक-6* में दिया गया है।

यह देखा गया कि 27 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने लाभ (₹ 7,627 करोड़) अर्जित किया था, जिसमें से केवल 10²⁹ रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने लाभांश (₹ 2,799.47 करोड़) घोषित किया था। इसकी तुलना में, 31 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने 2019-20 के दौरान ₹ 70,61.07 करोड़ का लाभ कमाया था, जिसमें से 11 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने लाभांश (₹ 1,858 करोड़) घोषित किया था। 2018-19 के दौरान, 31 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने ₹ 6,238.15 करोड़ का लाभ कमाया, जिसमें से 10 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने लाभांश (₹ 1,891.16 करोड़) घोषित किया।

2.5.4.1 रेलवे कंपनियों के भुगतान पर डीआइपीएएम दिशानिर्देशों का अनुपालन करना

2018-19 से 2020-21 के दौरान लाभ कमाने वाली रेलवे कंपनियों द्वारा अर्जित लाभ और भुगतान किए गए लाभांश का विवरण नीचे चार्ट 2.1 में दिया गया है:

²⁹ कॉनकोर, आईआरसीटीसी, इरकोन इंटरनेशनल लिमिटेड, आईआरएफसी, राइट्स लिमिटेड, आरवीएनएल, रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड, कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड और पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड।



निवेश और लोक संपत्ति प्रबंधन विभाग (डीआईपीएएम) ने निर्देश जारी किए कि (मई 2016) प्रत्येक सीपीएसई मौजूदा कानूनी प्रावधानों के तहत अनुमत अधिकतम लाभांश के विषयाधीन कर पश्चात लाभ का 30 प्रतिशत या निवल मूल्य का पांच प्रतिशत, जो भी अधिक हो, के न्यूनतम वार्षिक लाभांश का भुगतान करेगा। 2020-21 में विभिन्न रेलवे कंपनियों द्वारा देय और भुगतान किए गए लाभांश का विवरण **अनुलग्नक-7** में दिया गया है। लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- लाभ कमाने वाली 12 रेलवे कंपनियों में से केवल पांच³⁰ रेलवे कंपनियों ने उपरोक्त निर्देशों का अनुपालन किया और 2020-21 के दौरान इन दिशानिर्देशों में निर्धारित लाभांश का भुगतान किया।
- एक रेलवे कंपनियां, अर्थात् कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड और इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने उपरोक्त निर्देशों के अनुसार लाभांश का भुगतान नहीं किया था।
- पांच³¹ रेलवे कंपनियों ने किसी लाभांश का भुगतान नहीं किया था, क्योंकि इन कंपनियों को या तो डीआईपीएएम (डीएफसीसीआईएल) द्वारा लाभांश के भुगतान से छूट दी गई थी, या संचित घाटा (ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड) हुआ था या अन्य कारणों से (मुंबई रेल विकास निगम और भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड) को भुगतान से छूट दी गई थी।

³⁰ इंडियन रेलवे कैंटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड, इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड, रेल विकास निगम लिमिटेड, रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड और राइट्स लिमिटेड

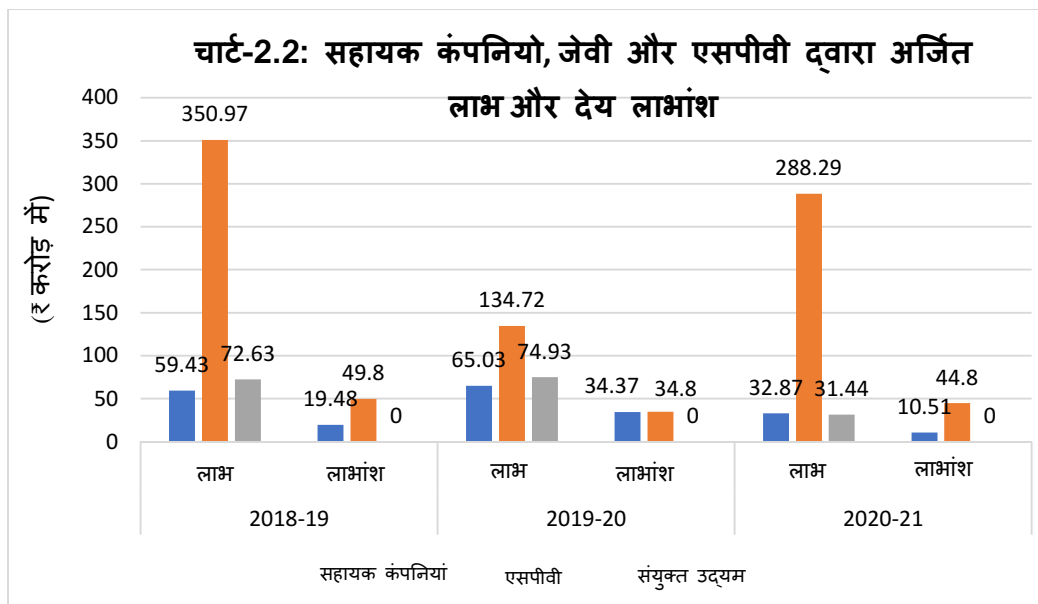
³¹ डेडिकेटेड फ्रेट कॉर्पोरेशन लिमिटेड, ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड, भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड और मुंबई रेल विकास निगम

- एनआरटीयू फाउंडेशन को कंपनी अधिनियम की धारा 8 के तहत पंजीकृत किया गया है जो अपने सदस्यों को किसी भी लाभांश के भुगतान पर रोक लगाता है।

2.5.4.2 सहायक कंपनियों, संयुक्त उद्यमों और एसपीवी द्वारा लाभांश के भुगतान पर डीआईपीएम दिशानिर्देशों का अनुपालन न करना

डीआईपीएम ने सभी प्रशासनिक मंत्रालयों/विभागों को सीपीएसई की सहायक कंपनियों/संयुक्त उद्यमों द्वारा लाभांश का भुगतान सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाए जाने हेतु निर्देश³² दिया। तथापि, रेल मंत्रालय ने अपने प्रशासनिक नियंत्रणाधीन रेलवे कंपनियों को उनकी सहायक कंपनियों/संयुक्त उद्यमों द्वारा लाभांश के भुगतान के लिए कोई निर्देश जारी नहीं किया था।

सहायक कंपनियों, संयुक्त उद्यमों और एसपीवी द्वारा अर्जित लाभ और लाभांश का विवरण नीचे चार्ट 2.2 में दिया गया है:



- 14 सहायक कंपनियों में से केवल एक सहायक कंपनी (रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड) ने ₹ 10.51 करोड़ का लाभांश घोषित किया था, जबकि छः सहायक कंपनियों ने 2020-21 के दौरान ₹ 32.87 करोड़ का लाभ अर्जित किया था।

³² इनके कार्यालय जापन दिनांक 01.02.2018 के माध्यम से

- पांच में से किसी भी संयुक्त उद्यम कंपनी ने 2020-21 के दौरान लाभांश की घोषणा नहीं की थी, हालांकि संयुक्त उद्यम कंपनियों ने ₹ 31.44 करोड़ का लाभ अर्जित किया था।
- सात में से केवल दो एसपीवी ने ₹ 44.8 करोड़ का लाभांश घोषित किया था, जबकि चार एसपीवी ने ₹ 288.29 करोड़ का लाभ अर्जित किया था।

2.6 इक्विटी निवेश का बाजार पूंजीकरण

‘बाजार पूंजीकरण’ सार्वजनिक रूप से कारोबार करने वाली कंपनी के शेयरों का बाजार मूल्य है जो स्टॉक एक्सचेंजों में सूचीबद्ध है। 31 मार्च 2021 तक, निम्नलिखित सात रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम कंपनियों 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 कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड (अक्टूबर 2019 में सूचीबद्ध);
- रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (फरवरी 2021 में सूचीबद्ध); तथा
- इंडियन रेलवे फाइनेन्स कॉर्पोरेशन लिमिटेड (जनवरी 2021 में सूचीबद्ध)

31 मार्च 2021 को इन रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के शेयरों का कुल बाजार पूंजीकरण ₹ 1,14,500.89 करोड़ (*अनुलग्नक-8*) था, जो 31 मार्च 2020 तक बाजार पूंजीकरण के 236 प्रतिशत से अधिक था। रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के बाजार पूंजीकरण का विवरण तालिका 2.6 में दिया गया है:

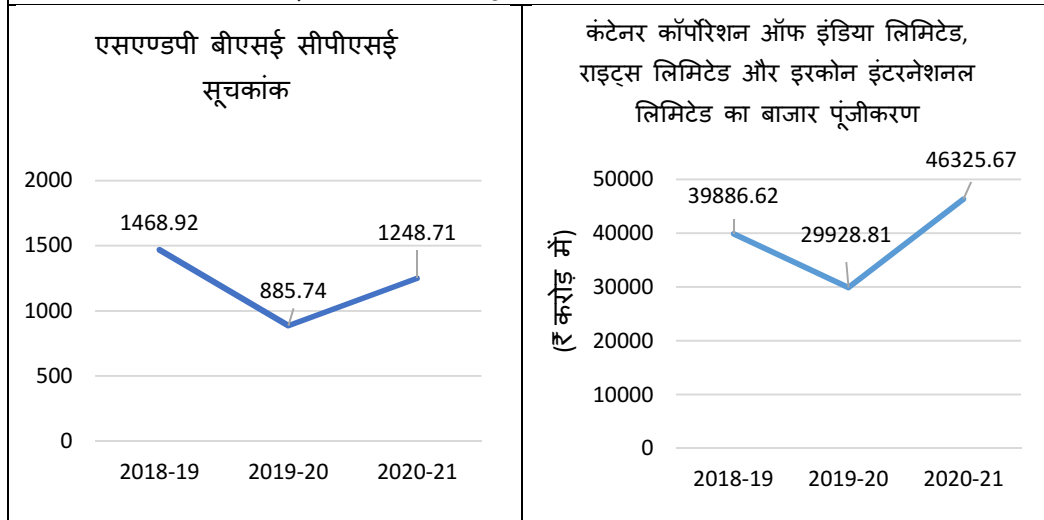
तालिका 2.6: रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का बाजार पूंजीकरण				
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम	31 मार्च 2019 तक	31 मार्च 2020 तक	31 मार्च 2021 तक	2021 में परिवर्तन के संदर्भ में 2019 (प्रतिशत में)
1	2	3	4	5=4-2/2*100
कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	31,966.92	20,195.00	36,390.44	13.84
राइट्स लिमिटेड	4144.80	6,148.75	5,782.82	39.52
इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	3775.70	3,585.00	4,152.75	9.99

रेल विकास निगम लिमिटेड	अनुपलब्ध	2,689.68	6,067.41	-
इंडियन रेलवे क्रेटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	अनुपलब्ध	15,718.00	28,112	-
रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	4,069.01	-
भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	29,926.86	-
कुल	39887.42	48336.49	114500.95	

(स्रोत: रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के वित्तीय विवरणों से संकलित)

तीन रेलवे कंपनियों अर्थात कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, राइट्स लिमिटेड और इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के कुल बाजार पूंजीकरण की प्रवृत्ति पिछले तीन वर्षों के लिए एसएंडपी, बीएसई-सीपीएसई सूचकांक को चार्ट 2.3 में दर्शाया गया है।

चार्ट 2.3: एस एंड पी बीएसई-सीपीएसई सूचकांक की तुलना में तीन रेलवे कंपनियों के बाजार पूंजीकरण की प्रवृत्ति



(स्रोत: एसएंडपी बीएसई सीपीएसई सूचकांक मूल्य बीएसई की वेबसाइट से संकलित किए गए हैं)।

उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि 2018-19 से 2020-21 के दौरान पिछले तीन वर्षों के लिए तीन रेलवे कंपनियों अर्थात कॉनकोर, राइट्स और इरकॉन के कुल बाजार पूंजीकरण का रुझान एसएंडपी बीएसई-सीपीएसई सूचकांक के समान था। 2019-20 में शेयर मूल्य में (₹ 331) गिरावट से उबरने के बाद कॉनकोर के शेयरों का बाजार मूल्य ₹524.65 (2018-19) से बढ़कर ₹597.25 (2020-21) हो गया था। हालांकि, राइट्स लिमिटेड के शेयरों की कीमत ₹ 207.24 (2018-19) से बढ़कर ₹240.65 (2020-21) और इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के मामले में शेयरों की कीमत घटकर ₹397.05 (2018-19) से ₹88.30 (2020-21) हो गयी थी।

2.7 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की परिचालन कुशलता

2.7.1 वर्तमान अनुपात

वर्तमान अनुपात एक नकदी अनुपात है जो किसी कंपनी के उन अल्पकालिक दायित्वों का भुगतान करने की क्षमता को मापता है - जो एक वर्ष के भीतर देय होते हैं। वर्तमान अनुपात वर्तमान परिसंपत्तियों और वर्तमान देयताओं का अनुपात है। वर्तमान अनुपात को आमतौर पर अच्छा और स्वीकार्य माना जाता है, यदि यह उद्योग के प्रकार के आधार पर 1.5 और 3 के बीच है। 'एक' से कम अनुपात मूल्य कंपनी के लिए नकदी की समस्या का संकेत दे सकता है, हालांकि कंपनी को अभी भी अत्यधिक संकट का सामना नहीं करना पड़ सकता है यदि वह वित्तपोषण के अन्य रूपों को प्राप्त करने में सक्षम है। 3 से अधिक का अनुपात यह संकेत दे सकता है कि कंपनी अपनी वर्तमान संपत्ति का कुशलता से उपयोग नहीं कर रही है या अपनी कार्यशील पूंजी का ठीक से प्रबंधन नहीं कर रही है।

प्रत्येक रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम के संबंध में वर्तमान अनुपात का विवरण **अनुलग्नक-12** में दिया गया है। विवरण से यह देखा जा सकता है कि वर्तमान अनुपात 12 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में एक से कम था। इन 12 में से दो कंपनियां परिसमापन के अधीन थीं (वैगन इंडिया लिमिटेड और कॉनकॉर लास्ट माइल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड) और इरकॉन गुरुग्राम रेवाड़ी एक्सप्रेसवे लिमिटेड का संचालन शुरू नहीं हुआ था। शेष नौ रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों (अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड, डीएफसीसीआईएल, इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड, आईआरएफसी, इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड, कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड, कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड, पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड और सूरत इंटीग्रेटेड ट्रांसपोर्टेशन डेवलपमेंट कॉरपोरेशन लिमिटेड) के मामले में, 'एक' से नीचे के वर्तमान अनुपात से इन कंपनियों के लिए नकदी की समस्या का संकेत मिलता है।

2.7.2 नियोजित पूंजी पर प्रतिफल (आरओसीई)

आरओसीई एक अनुपात है जो किसी कंपनी की लाभप्रदता और कुशलता को मापता है जिसमें उसकी पूंजी नियोजित है। आरओसीई की गणना कंपनी की ब्याज और

करों से पूर्व आय (ईबीआइटी) को नियोजित पूंजी³³ से विभाजित करके की जाती है।

अनुलग्नक-12 में दिए गए आरओसीई के विवरण से यह देखा जा सकता है कि 2020-21 के दौरान, रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का आरओसीई (-) 15.33 प्रतिशत (फ्रेश और हेल्दी उद्यम) और 24 प्रतिशत (राइट्स कंपनी लिमिटेड) के बीच था। रेलटेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (10.09 प्रतिशत), राइट्स (24.20 प्रतिशत), रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड (23.96 प्रतिशत), सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड (18.37 प्रतिशत), नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (19.85 प्रतिशत) ब्रेथवेट कंपनी लिमिटेड (19 प्रतिशत), आईआरसीटीसी (12.95 प्रतिशत) और आरवीएनएल (18.94 प्रतिशत) के संबंध में आरओसीई 10 प्रतिशत से अधिक था। ग्यारह³⁴ रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम (कॉकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड, फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज, सिडकुल कॉनकोर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड, इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड, शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड, हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड, भरूच दाहेज रेलवे कंपनी लिमिटेड, कृष्णापटनम रेल कंपनी लिमिटेड, हसन मैंगलोर रेल डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड, कॉनकोर एयर एवं पंजाब लॉजिस्टिक्स लिमिटेड) का आरओसीई नकारात्मक था।

2.7.3 इक्विटी पर प्रतिफल (आरओई)

इक्विटी पर प्रतिफल (आरओई)³⁵ कंपनियों के वित्तीय निष्पादन मापने का एक तरीका है, जिसकी गणना शेयरधारकों की इक्विटी को शुद्ध आय से विभाजित करके की जाती है। 2018-19 से 2020-21 की अवधि के दौरान रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का आरओई **अनुलग्नक-9** में दिया गया है और समेकित स्थिति तालिका 2.7 में दी गई है:

³³ नियोजित पूंजी = प्रदत्त पूंजी + मुक्त भंडार और अधिशेष + लंबी अवधि के ऋण - संचित हानि - स्थगित राजस्व व्यय।

³⁴ कॉनकोर लास्ट माइल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड को छोड़कर, जिसे कंपनी रजिस्टर से हटा दिया गया है।

³⁵ इक्विटी पर प्रतिफल = (कर और वरीयता लाभांश/इक्विटी के बाद शुद्ध लाभ) * 100 जहां इक्विटी = प्रदत्त पूंजी + मुक्त भंडार - संचित हानि - आस्थगित राजस्व व्यय

तालिका 2.7: रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की इक्विटी पर प्रतिफल (प्रतिशत में)			
	2018-19	2019-20	2020-21
रेलवे कंपनियां	10.11	9.06	8.98
सहायक कंपनियां	0.18	0.87	(-)1.75
एसपीवी	7.24	1.66	2.64
संयुक्त उपक्रम	2.44	0.94	0.28
कुल	9.36	7.82	7.45

(स्रोत: रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के वाणिज्यिक विवरणों से संकलित)

यह देखा जा सकता है कि रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के आरओई में 2019-20 में 9.36 प्रतिशत से 2020-21 में 7.45 प्रतिशत तक तीव्र गिरावट आई थी। यह कमी काफी हद तक रेलवे कंपनियों के आरओई में कमी के कारण थी जिसने 2018-19 के दौरान आरओई में 10.11 प्रतिशत से 8.98 प्रतिशत की गिरावट 2020-21 के दौरान दर्ज की गयी थी।

2.7.4 प्रति शेयर आय (ईपीएस)

प्रति शेयर आय (ईपीएस) किसी कंपनी का शुद्ध लाभ है जिसे इसके बकाया आम शेयरों की संख्या से विभाजित किया जाता है। ईपीएस दर्शाता है कि कोई कंपनी अपने स्टॉक के प्रत्येक शेयर से कितना पैसा कमाती है और यह कॉर्पोरेट मूल्य का अनुमान लगाने के लिए एक व्यापक रूप से उपयोग किया जाने वाला मेट्रिक है।

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का ईपीएस *अनुलग्नक-12* में दिया गया है। यह देखा जा सकता है कि 2020-21 के दौरान रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के ईपीएस (-) ₹ 267.85 (कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड) से ₹ 930.10 (मुंबई विकास निगम लिमिटेड) के बीच थे। 38 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का ईपीएस ₹ 10 से कम था और चार रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का ईपीएस ₹ 10 से ऊपर था। वर्ष 2020-21 के दौरान, ईपीएस 13³⁶ रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड, कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड, कोंकण रेलवे कंपनी लिमिटेड, कॉनकोर एयर लिमिटेड, फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड, सिडकुल कॉनकोर इन्फ्रा कंपनी लिमिटेड, इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड, इरकॉन शिवपुरी

³⁶ भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड, वैगन इंडिया लिमिटेड शामिल नहीं हैं जो समापनाधीन हैं। इसमें इरकॉन गुडगांव रेवाड़ी एक्सप्रेसवे लिमिटेड भी शामिल नहीं है, जिसे अपने परिचालन अभी शुरू करने हैं।

गुना लिमिटेड, हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड, भरूच दाहेज रेलवे कंपनी लिमिटेड, कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड, हसन मंगलौर रेल डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड और एनआरटीयू फाउंडेशन के संबंध में शून्य या शून्य से कम था।

2.7.5 समान कंपनियों के साथ दो रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की तुलनात्मक परिचालन कुशलता

भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड की परिचालन दक्षता की तुलना समान कंपनियों से की गई थी। तुलना ने निम्नलिखित का पता चला:

2.7.5.1 भारतीय रेलवे वित्त निगम लिमिटेड की ग्रामीण विद्युतीकरण निगम लिमिटेड और पावर फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड से तुलना

भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) की स्थापना दिसंबर 1986 में घरेलू और विदेशी पूंजी बाजारों से धन जुटाने के लिए भारतीय रेल की समर्पित वित्तपोषण शाखा के रूप में की गई थी। आईआरएफसी का प्राथमिक उद्देश्य सबसे अधिक प्रतिस्पर्धी दरों और शर्तों पर बाजार उधारी के माध्यम से भारतीय रेल की 'अतिरिक्त बजटीय संसाधन' (ईबीआर) की आवश्यकता के प्रमुख भाग को पूरा करना है। कंपनी का मुख्य व्यवसाय परिसंपत्तियों के अधिग्रहण/निर्माण के वित्तपोषण के लिए वित्तीय बाजारों से निधि उधार लेना है, जिन्हें फिर भारतीय रेल को पट्टे पर दिया जाता है। मार्च 2021 तक आईआरएफसी ने ₹1,04,369 करोड़ का ऋण लिया था। अन्य गैर-बैंकिंग वित्त कंपनियों अर्थात् रूरल इलेक्ट्रिफिकेशन कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आरईसी) और पावर फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (पीएफसी) की तुलना में आईआरएफसी का निष्पादन तालिका 2.8 में दिया गया है:

तालिका 2.8: अन्य गैर-बैंकिंग वित्तीय कंपनियों के साथ आईआरएफसी के प्रदर्शन की तुलना												
कंपनी का नाम	भारित औसत उधार लेने की लागत			फायदा (₹ करोड़ में)			ईपीएस			प्रति शेयर लाभांश (डीपीएस)		
	2018-19	2019-20	2020-21	2018-19	2019-20	2020-21	2018-19	2019-20	2020-21	2018-19	2019-20	2020-21
आईआरएफसी	8.2	7.37	6.51	2255	3692	4416	3.43	3.4	3.66	0.43	0.42	1.05
आरईसी	7.96	6.70	5.89	5764	4886	8362	29.18	24.74	42.34	11	11	12.71
पीएफसी	7.95	7.79	7.48	6953	5655	8444	26.34	21.42	31.98	0	9.5	10

उपर्युक्त तालिका से यह देखा गया कि इन मानकों पर आईआरएफसी के निष्पादन को विचाराधीन तीन वर्षों के दौरान ज्यादातर, दो अन्य समान कंपनियों द्वारा बेहतर बनाया गया था। आईआरएफसी की उधार लेने की भांति औसत लागत सभी तीन वर्षों में आरईसी की तुलना में अधिक थी, जबकि आईआरएफसी का ईपीएस, लाभ और डीपीएस सभी तीन वर्षों के दौरान आरईसी और पीएफसी की तुलना में कम था।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (जून 2022) में कहा कि आईआरएफसी की उधार की औसत अवधि लंबी है जो आमतौर पर पट्टे के किराएं (15 वर्ष) की लंबी अवधि से मेल खाती है।

इन कंपनियों की वार्षिक रिपोर्ट में दिए गए आंकड़ों के आधार पर आईआरएफसी के प्रदर्शन की तुलना आरईसी और पीएफसी से की गई, जिससे पता चला कि आईआरएफसी की उधार लेने की औसत लागत तीन वर्षों में आरईसी से अधिक थी।

2.8 रेलवे के विशेष प्रयोजन साधन

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में से कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए बनाए गए सात विशेष प्रयोजन साधन (एसपीवी) शामिल हैं। रेल मंत्रालय द्वारा दो एसपीवी तैयार किए गए थे और राष्ट्रीय रेल विकास योजना के अंतर्गत आरवीएनएल द्वारा पांच³⁷ एसपीवी शुरू किए गए थे, जैसा कि **अनुलग्नक 11** में दिया गया है। इन एसपीवी की शेयर धारित पद्धति **अनुलग्नक 13** में दी गयी है। सात एसपीवी की वित्तीय निष्पादन तालिका 2.9 में दी गयी है:

तालिका 2.9: एसपीवी का वित्तीय निष्पादन (₹ करोड़ में)							
क्रम सं.	एसपीवी का नाम	परिचालनों से प्राप्त राजस्व			कर पश्चात लाभ		
		2018-19	2019-20	2020-21	2018-19	2019-20	2020-21
1	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	1188.03	1419.77	1473.86	157.94	30.21	222.74
2	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड	384.57	345.51	311.26	0.42	0.49	38.83
3	अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड	238.22	303.08	539.62	2.25	0.28	0.7

³⁷ कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड, हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी, अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड, कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड और भरुच दहेज रेल कंपनी लिमिटेड

4	कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	742.09	425.13	212.19	72.93	-48.59	-106.52
5	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	291.09	375.29	295.28	85.61	82.27	26.02
6	हसन मंगलोर रेल विकास निगम	159.08	106.85	101.66	25.58	21.49	-32.04
7	भरुच दहेज रेल कंपनी लिमिटेड	83.49	42.41	32.77	6.27	-10.8	-1.57
	कुल	3086.57	3018.04	2966.6	351	75.35	148.16

सात एसपीवी के वित्तीय निष्पादन की समीक्षा से पता चला कि एसपीवी का कर पश्चात कुल लाभ तीन वर्षों में ₹ 351 करोड़ (2018-19) से घटकर ₹ 148.16 करोड़ (2020-21) हो गया था। तथापि, कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड और हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड की लाभप्रदता में वृद्धि हुई है।

कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड की लाभप्रदता में उल्लेखनीय कमी देखी गई क्योंकि लाभ ₹ 72.93 करोड़ (2018-19) से घटकर ₹ 106.52 करोड़ (2020-21) की हानि पर आ गया था। लाभ में पर्याप्त कमी के कारणों में से एक यह था कि कुल माल ढुलाई की टर्मिनल लागत का तत्व, जो एक महत्वपूर्ण घटक है, को केपीआरसीएल के साथ विभाजित नहीं किया जा रहा था, जैसा कि नीचे पैरा नंबर 2.8.2 में चर्चा की गई है।

2.8.1 परियोजनाओं की पूर्णता में विलंब

रेल मंत्रालय ने रेल आधारित पतन कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए दो एसपीवी (पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड और हसन मंगलौर रेल विकास निगम) बनाए थे। शेष पांच एसपीवी की स्थापना आरवीएनएल द्वारा राष्ट्रीय रेल विकास योजना (एनआरवीवाई) के तहत स्वीकृत परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए की गई थी। एनआरवीवाई के अंतर्गत स्थापित परियोजनाओं को पांच वर्षों की अवधि के भीतर पूरा किया जाना था। एसपीवी द्वारा शुरू की गई सात परियोजनाओं में से तीन परियोजनाएं पांच साल से अधिक की देरी के बाद पूरी की गई थीं।

मई 2010 में पूर्णता हेतु निर्धारित अंगुल सुकिंडा रेलवे कंपनी द्वारा कार्यान्वित एक परियोजना आज (मार्च 2021) तक पूरी नहीं हुई थी, अर्थात् 11 वर्षों से अधिक की देरी हुई थी। कार्यक्षेत्र में परिवर्तन और अन्य कारणों से परियोजना के पूरा होने में विलंब के कारण परियोजना की लागत को ₹1,052 करोड़ से संशोधित

करके ₹ 2,491.05 कर दिया गया था जिसके परिणामस्वरूप लागत में 136.79 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। एसपीवी मोड के माध्यम से परियोजनाओं को निष्पादित करने का उद्देश्य सुनिश्चित वित्त पोषण और परियोजना के समय पर निष्पादन का लाभ उठाना था। परियोजनाओं के समय पर पूरा न करने से एसपीवी मोड के माध्यम से परियोजना(ओं) को निष्पादित करने का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

2.8.2 दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा केपीआरसीएल को टर्मिनल लागतों का वितरण न करना

कृष्णापट्टनम रेलवे कंपनी लिमिटेड (केपीआरसीएल), आरवीएनएल का एक एसपीवी है जिसे अक्टूबर 2006 में 114 किलोमीटर की पत्तन कनेक्टिविटी कृष्णापट्टनम-ओबुलावरी पल्ली न्यू रेल लाइन के विकास, वित्तपोषण, डिजाइन, इंजीनियरिंग, अधि प्राप्ति, निर्माण, संचालनों और रखरखाव के लिए परियोजना के लिए निगमित किया गया था।

परियोजना का चरण-1³⁸ नवम्बर, 2008 में परिचालित किया गया था। केपीआरसीएल, कृष्णापट्टनम बंदरगाह की सेवा, दक्षिण मध्य रेलवे के विजयवाड़ा डिवीजन के अधिकार क्षेत्र में आता है। रेलवे, ट्रैफिक प्राप्त करने के लिए मार्केटिंग, यातायात की योजना/संचालन आदि जैसे कार्यों के लिए टर्मिनल लागत वसूलता है। रियायत समझौते के प्रावधानों के विपरीत, दक्षिण मध्य रेलवे ने नवंबर 2008 और अगस्त 2017 के बीच की अवधि के दौरान केआरसीएल को ₹ 475.27 करोड़ की टर्मिनल लागत तत्व को प्रभाजित नहीं किया।

तथापि, एक अन्य क्षेत्रीय रेलवे अर्थात् पश्चिमी रेलवे ने टर्मिनल लागत को संबंधित एसपीवी (पीपावाव रेलवे कॉरपोरेशन लिमिटेड और कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड) के साथ साझा किया। इस प्रकार, मार्च 2021 तक केआरसीएल के ₹ 475.27 करोड़ की बकाया राशि का निपटान नहीं किया गया था। यह मामला मध्यस्थता के अधीन था (मार्च 2022)।

³⁸ कृष्णापट्टनम से वेंकटचलम तक 24.5 किलोमीटर लंबी रेल लाइन बिछाना

2.9 बीमार रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम

भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड (बीडब्ल्यूईएल)

बीडब्ल्यूईएल को दिसंबर 1978 में दो बीमार निजी क्षेत्र की कंपनियों को अधिग्रहण के बाद शामिल किया गया था। इसे दिसंबर 2000 में औद्योगिक और वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड (बीआईएफआर) को भेजा गया था और 2002 में बीमार घोषित किया गया। रेल मंत्रालय द्वारा बीडब्ल्यूईएल को प्रदान की गई सहायता के बावजूद, विभिन्न कारणों जैसे विनिर्माण की उच्च लागत के कारण वैगनों के विनिर्माण के लिए सीमांत लाभ, उत्पादकता सुनिश्चित करने के लिए कर्मचारियों का असहयोग, घटकों की आपूर्ति सहित विभिन्न बाधाओं के कारण छोटी संख्या में वैगनों का निर्माण, कंपनी की कार्यशील पूंजी की सीमित उपलब्धता के कारण से कंपनी बीमार बनी रही।

आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति (सीसीईए) ने 23/8/2017 को कंपनी को बंद करने को मंजूरी दे दी और ₹ 151.18 करोड़ का एकबारगी वित्तीय अनुदान मंजूर किया गया, जिसमें से ₹ 120 करोड़ (7 जून 2018) कंपनी को वीआरएस/वीएसएस पैकेज और कर्मचारियों और अन्य बकाया देनदारियों के निपटान के लिए जारी किया गया था। बंद करने की प्रक्रिया को पंद्रह महीनों के भीतर शून्य तिथि³⁹ (25/8/2017) तक पूरा किया जाना था। सीसीईए के अनुमोदन में यह निर्धारित किया गया है कि बीडब्ल्यूईएल की चल और अचल परिसंपत्तियों जैसे संयंत्र और मशीनरी, मुजफ्फरपुर और मोकामा इकाई में 66.62 एकड़ भूमि के निपटान की आय का उपयोग कंपनी को बंद करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा प्रदान किए गए वित्तीय अनुदान/अग्रिम के पुनर्भुगतान के लिए किया जाएगा और शेष बिक्री आय को भारत की संचित निधि में प्रेषित किया जाएगा। बीडब्ल्यूईएल को बंद करने हेतु सभी प्रक्रियाओं को पूरा करने के लिए समयसीमा 24/11/2018 तक थी।

हालांकि, विभिन्न कारणों से निर्धारित समापन तिथि हासिल नहीं की जा सकी। कई कर्मचारियों ने छंटनी आदेश आदि को चुनौती देते हुए न्यायालय का दरवाजा खटखटाया। इससे निपटान के लिए एक लंबी अवधि लगी। परिसंपत्तियों के

³⁹ सीसीईए द्वारा बीडब्ल्यूईएल को बंद करने की स्वीकृति का कार्यवृत्त जारी होना।

निपटान में भी लंबा समय लगा और जल्द बंद करने के लिए, रेल मंत्रालय ने पत्र 2018 / एम (डब्ल्यू)/ 814/37 दिनांक 27/8//2019 के माध्यम से कंपनी को भूमि के तीन पार्सल (64.57 एकड़) को अंतरित करने और परिसंपत्तियों और सामग्रियों की एक सूची “जैसा है, जहाँ है”, के आधार पर तैयार करके पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) को अंतरित करने का सुझाव दिया।

वर्ष 2020-21 के लिए खातों की लेखापरीक्षा पूरी होने के बाद, कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 248(2) के तहत कंपनी रजिस्टर से अपना नाम हटाने के लिए आवेदन दाखिल करने के लिए शेयरधारकों की अंतिम मंजूरी 5/10/2021 को प्राप्त की गई थी। 2/12/2021 को आरओसी को एक आवेदन प्रस्तुत किया गया है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि डीपीई दिशानिर्देशों के पैरा 7.3 के अनुसार डीपीई/5(1)/2014-वित्त(भाग) दिनांक: 7/9/2016, यदि प्रशासनिक मंत्रालय को अपने स्वयं के उपयोग के लिए परिसंपत्तियों की आवश्यकता होती है, तो उन्हें शून्य तिथि की तारीख से 30 दिनों के भीतर अर्थात् 25/8/2017 के भीतर खाता मूल्य पर इसे हस्तांतरित कर दिया जाना चाहिए। हालांकि, रेल मंत्रालय ने 702 दिनों की देरी के विलंब के बाद 27/8/2019 को पूर्व मध्य रेलवे को परिसंपत्तियों को स्थानांतरित करने का फैसला किया।

बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड (बीएससीएल)

बीएससीएल 1976 में अस्तित्व में आया था। लगातार दस वर्षों से अधिक समय तक कंपनी के निरंतर खराब भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन के कारण भारत सरकार (जीओआई) द्वारा प्रदान की गई वित्तीय और अन्य सहायता के बावजूद, भविष्य में इसके पुनरुद्धार की अल्प संभावना को देखते हुए, सीसीईए ने कंपनी बंद करने (4/4/2018) की मंजूरी दे दी और सभी लेनदारों के निपटान और कंपनी की बकाया देनदारियों के लिए विच्छेद पैकेज के लिए ₹417.10 करोड़ के एकबारगी वित्तीय अनुदान को भी मंजूरी दी। कैबिनेट को दिए गए नोट (26/12/2017) के अनुसार, परिसंपत्तियों की बिक्री की पूरी आय (भूमि की बिक्री सहित) भारत की समेकित निधि में भेजी जाएगी। हालांकि, रेल मंत्रालय ने (19/2/2020) निर्णय लिया कि बीएससीएल की सभी अचल (भूमि और अचल संपत्तियां) और चल परिसंपत्तियां पूर्वी रेलवे (पूरे) पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे) को स्वयं के उपयोग के लिए 14/6/2018 के डीपीई दिशानिर्देशों के पैरा 3.2.2 (सी) के संदर्भ में “जैसा है, जहां

है” आधार पर सौंप दिया जाएगा, सीसीईए द्वारा बीएससीएल को बंद करने के लिए अनुमोदन के कार्यवृत्त जारी होने के तेरह महीने के भीतर यानी 3/5/2019 तक बंद करने की प्रक्रिया पूरी की जानी थी। हालांकि, कंपनी रजिस्टर से कंपनी का नाम हटाने के लिए दिनांक 7/04/2022 को आरओसी को एक आवेदन प्रस्तुत किया गया। यह देरी एनसीएलएटी में मई 2019 तक मुकदमेबाजी और उसके बाद परिसंपत्तियों के निपटान के संबंध में सुप्रीम कोर्ट(तक 9/12/2021) में लंबित मुकदमेबाजी के कारण हुई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि दिनांक 14/6/2018 के डीपीई दिशानिर्देशों के पैरा 3.2.2 (सी) के अनुसार, यदि प्रशासनिक मंत्रालय को अपने स्वयं के उपयोग के लिए परिसंपत्तियों की आवश्यकता होती है, तो इसे शून्य तिथि की तारीख से 30 दिनों के भीतर खाता मूल्य पर इसे स्थानांतरित किया जा सकता है (सीसीईए के निर्णय को सूचित करने वाले कार्यवृत्त के जारी होने की तारीख अर्थात्, 9/4/2018)। हालांकि, रेल मंत्रालय ने 681 दिनों की देरी के बाद दिनांक 19/2/2020 को पूरे/पमरे को परिसंपत्तियों को स्थानांतरित करने का फैसला किया।

कॉनकोर लास्ट माइल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (सीएलएमएलएल)

सीएलएमएलएल को इंटर-मॉडल, मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क के रूप में माल शेड के विकास के लिए जनवरी 2020 में कॉनकोर की पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी के रूप में शामिल किया गया था। इसके बाद, रेल मंत्रालय ने (अगस्त 2020) माल शेड के विकास और प्रबंधन के लिए बाजार से खुले प्रस्तावों को आमंत्रित करने का फैसला किया। परिणामस्वरूप सीएलएमएलएल को शामिल करने का उद्देश्य निरर्थक हो गया और कंपनी के निदेशक मंडल ने कंपनी को भंग करने का फैसला किया(फरवरी 2021)। कंपनी को अपना कारोबार शुरू करना बाकी था। कंपनी परिसमापन के तहत थी (मार्च 2021)। कंपनी का नाम कंपनियों के रजिस्टर से हटा दिया गया है (मार्च 2022)।

मसौदा अध्याय 2 तथ्यों और आंकड़ों की पुष्टि के लिए रेल मंत्रालय को (4 मई 2022) जारी किया गया था। रेल मंत्रालय द्वारा पुष्टि किए गए तथ्यों और आंकड़ों (22 जून 2022 तक) को अध्याय-2 में उचित रूप से शामिल किया गया है।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सारांश

- शेयर पूंजी में निवेश के आंकड़े जैसा कि रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के वित्तीय विवरणों में दर्शाया गया है, इक्विटी में निवेश के आंकड़ों से मेल नहीं खाते, जैसा कि केंद्र सरकार के वित्त लेखे में दर्शाया गया है।
- रेलटेल कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड ने रेलवे द्वारा हस्तांतरित ओएफसी परिसंपत्तियों के बदले में शेयर जारी नहीं किए थे।
- नौ रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में चालु अनुपात 'एक' से कम था, जो इन कंपनियों के नकदी संकट को दर्शाता है।
- दक्षिण मध्य रेलवे में टर्मिनल लागत को कृष्णापट्टनम रेलवे कंपनी लिमिटेड को प्रभाजित नहीं किया गया था।
- अनुगुल सुकिंदा रेलवे लिमिटेड द्वारा निष्पादित परियोजना में ग्यारह वर्ष से अधिक की देरी हुई थी।

2.10 सिफारिशे

रेल मंत्रालय विचार कर सकता है:

- i. *जैसा कि संघ सरकार के वित्त लेखाओं में दर्शाया गया है और जैसा कि रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के वित्तीय विवरणों में दिखाया गया है, इक्विटी में निवेश के आंकड़ों का मिलान करना।*
- ii. *टर्मिनल लागत को कृष्णापट्टनम रेलवे कंपनी लिमिटेड के साथ विभाजित करना।*

अध्याय 3 - भारतीय रेल में पेंशन भुगतान

3.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल देश भर में लगभग 12.50 लाख कर्मचारियों के कार्यबल के साथ विश्व के सबसे बड़े नियोक्ताओं में से एक है। भारतीय रेल में, सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों, उनके परिवारों तथा सेवारत मरने वाले कर्मियों को पेंशन सहित सेवानिवृत्ति लाभ प्रदान किए जाते हैं जो रेलवे सेवा (पेंशन) नियमावली, 1993 के द्वारा प्रावधानित एवं अधीन हैं। 1 जनवरी 2004 से नियुक्त किए गए कर्मचारी राष्ट्रीय पेंशन प्रणाली में नामांकित और अधीन हैं। भारतीय रेल वर्तमान पेंशन के संवितरण के लिए एक पेंशन निधि रखता है और अपने कर्मचारियों के पेंशन लाभों के लिए संचित देयता भी रखता है।

3.2 पेंशन के प्रसंस्करण और इसके वितरण के लिए प्रक्रिया

कर्मचारियों से प्राप्त पेंशन पत्रों की प्राप्ति पर संबंधित प्रधान वित्तीय सलाहकार/वित्तीय सलाहकार और प्रधान लेखा अधिकारी द्वारा पेंशन भुगतान के प्राधिकार से पहले आवश्यक संवीक्षा की जाती है। पेंशन अदायगी आदेश पेंशन संवितरण एजेंसियों - सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों/डाकघरों/ कोषागारों जैसा उचित हो, को पेंशन के भुगतान के लिए भेजे जाते हैं। क्षेत्रीय रेलों द्वारा पेंशनरों को मृत्यु सह सेवानिवृत्ति ग्रेच्युटी और पेंशन के रूपांतरित मूल्य का भुगतान सीधे पेंशनरों को किया जाता है। पेंशन के संवितरण के बाद, पेंशन संवितरण एजेंसियों भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई), केंद्रीय लेखा अनुभाग (सीएएस), नागपुर को प्रतिपूर्ति दावे प्रस्तुत करते हैं। बदले में, भारतीय रिजर्व बैंक पेंशन संवितरण एजेंसियों द्वारा वितरित पेंशन क्षेत्रीय रेलवे से दावा करता है। पेंशनरों के खाते में भुगतान जमा करने के बाद, पेंशन संवितरण एजेंसियों संबंधित प्रधान वित्तीय सलाहकार/वित्तीय सलाहकार और प्रधान लेखा अधिकारी के प्रति उनके द्वारा लिए गए डेबिटों के समर्थन में क्षेत्रीय रेलवे को स्कॉल (भुगतान किए गए बिल) भेजते हैं।

3.3 पृष्ठभूमि

31 मार्च 2018 को भारतीय रेल में पेंशनरों की संख्या 15.36 लाख थी, जिसकी पेंशन देयता ₹ 45,275 करोड़ थी। पेंशन के लिए व्यय 31 मार्च 2021 तक बढ़कर

₹ 48,435 करोड़ हो गया। इस प्रकार, भारतीय रेल के पेंशनर इसके कार्य बल से अधिक हैं। भारतीय रेल ने अपने कर्मचारियों को पेंशनरों और पेंशन भुगतान के बारे में विस्तृत जानकारी प्रदान करने के लिए एक अनुप्रयोग "उन्नत रेलवे पेंशन अभिगम नेटवर्क" (अर्पण) विकसित किया है। अनुप्रयोग अन्य विषयों के साथ, बैंकों के माध्यम से पेंशन भुगतान में सामंजस्य स्थापित करने में सहायता करता है। पेंशन भुगतान आदेश का समय से प्रसंस्करण, यथार्थता तथा विपुल पेंशन भुगतान सुनिश्चित करने के लिए निगरानी और आंतरिक नियंत्रण को पर्याप्त रूप से सुदृढ़ नहीं किया गया।

इस पृष्ठभूमि में, यह समीक्षा यह निर्धारित करने के लिए की गई थी कि क्या निर्धारित नियमों के अनुसार पेंशन का प्राधिकरण और वितरण किया गया था। लेखापरीक्षा के दायरे में आठ क्षेत्रीय रेलवे में पेंशन भुगतान से संबंधित अभिलेखों का विस्तृत विश्लेषण शामिल है। प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे के 24 बैंकों, 16 डाकघरों और 12 कोषागारों द्वारा संवितरण से संबंधित मुद्दों की जांच की गई और इसके अलावा आंतरिक नियंत्रण तंत्र में दक्षता का निर्धारण किया गया। नमूना जांच के लिए चयनित नमूना आकार का विवरण **परिशिष्ट-ए** में दिया गया है।

3.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

समीक्षा का मुख्य उद्देश्य यह निर्धारण करना था कि क्या-

- पेंशन का प्रसंस्करण और प्राधिकरण निर्धारित नियमों के अनुसार किया गया था तथा
- पेंशन का संवितरण निर्धारित नियमों के अनुसार किया गया था और आंतरिक नियंत्रण तंत्र कुशल था।

3.5 लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत

लेखापरीक्षा करने के लिए मानदंड निम्नलिखित स्रोतों से प्राप्त किए गए थे: -

- रेलवे सेवा पेंशन नियम (1993);
- रेलवे बोर्ड, वित्त मंत्रालय, कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय के तहत कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग, डाक लेखा नियमपुस्तक और भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा जारी आदेश/ परिपत्र/अधिसूचनाएं;

- भारतीय रेलवे वित्तीय कोड (खंड 1);
- लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड (खंड 1)।

3.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

पेंशन का प्रसंस्करण और प्राधिकरण

3.6.1 पेंशन भुगतान आदेश जारी करना

पेंशन अदायगी आदेश वह मूल दस्तावेज है जिस पर पेंशन संवितरण एजेंसियों द्वारा पेंशन वितरित की जाती है। इसलिए, पेंशन अदायगी आदेश में विवरण यह सुनिश्चित करने के लिए सटीक होना चाहिए कि पेंशन का भुगतान हकदार पेंशनरों को किया जा रहा है। रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को ई-पेंशन अदायगी आदेश योजना में शामिल सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों के माध्यम से पेंशन भुगतान का विकल्प चुनने वाले पेंशनरों के संबंध में ई-पेंशन अदायगी आदेश जारी करने का निर्देश दिया (अप्रैल 2017)। चूंकि रेलवे बोर्ड के निर्देशों का क्षेत्रीय रेलवे द्वारा समान रूप से पालन नहीं किया गया था, इसलिए रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को यह सुनिश्चित करने का निर्देश दिया (मई 2018) कि ई-पेंशन अदायगी आदेश योजना से जुड़े बैंकों पर आहरित सभी पेंशन अदायगी आदेश इलेक्ट्रॉनिक रूप से जारी किए जाएं। लेखापरीक्षा में पाया गया कि-

- i. बैंकों के माध्यम से भुगतान के लिए 2020-21 के दौरान कुल 21,538 पेंशन अदायगी आदेश जारी किए गए। 4,361 मामलों⁴⁰ के संबंध में, ई-पेंशन अदायगी आदेश जारी नहीं किए गए थे। रेलवे प्रशासन ने कहा कि तकनीकी कारणों और कुछ बैंकों द्वारा ई-पेंशन अदायगी आदेश का समर्थन न करने के कारण इन मामलों में ई-पेंशन अदायगी आदेश जारी नहीं किए गए थे। यह भी कहा गया कि अनंतिम पेंशन और पुराने परिवार पेंशन मामलों के संबंध में ई-पेंशन अदायगी आदेश जारी नहीं किए गए थे।
- ii. चार क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूमरे, दरे और दमरे) में, पाँच पेंशन भुगतान आदेश जारी करने में देरी हुई। देरी की अवधि 62 दिनों से लेकर 395 दिनों के बीच थी।

⁴⁰ मरे - 2165, पूरे - 759, पूमरे - 520, उपूरे - 624, दरे - 99, दमरे - 103, दपरे - 2 और परे - 89

- iii. जून 2021 माह के लिए आठ क्षेत्रीय रेलवे से संबंधित बैंक स्क्रॉल की जांच में 43 डुप्लीकेट पेंशन अदायगी आदेश नंबरों का पता चला। 38 मामलों⁴¹ में, पेंशन अदायगी आदेश नंबर को गलत तरीके से दर्शाया गया था। इसने संकेत दिया कि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा मिलान ठीक से नहीं किया जा रहा है।

रेल मंत्रालय (जून 2022) ने स्वीकार किया कि एक साथ ई-पीपीओ योजना के कार्यान्वयन में देरी हुई थी। उन्होंने कहा कि ई-पेंशन अदायगी आदेश योजना की शुरुआत जून 2020 भारतीय स्टेट बैंक और उत्तर रेलवे में हुई थी। धीरे-धीरे सभी क्षेत्रीय रेलवे और सभी सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों को सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों में तकनीकी विकास के आधार पर ई-पेंशन अदायगी आदेश के मंच पर लाया गया।

रेल मंत्रालय के उत्तर ने अनंतिम पेंशन और पुराने पारिवारिक पेंशन मामलों के संबंध में ई-पेंशन अदायगी आदेश जारी न करने और डुप्लीकेट - पेंशन अदायगी आदेश नंबरों के अस्तित्व के संबंध में लेखापरीक्षा अवलोकन को संबोधित नहीं किया।

3.6.2 पेंशन संशोधन

पेंशनरों के लिए 2016 से पूर्व पेंशन का संशोधन संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किया जाना था। फरवरी 2019 में, रेलवे बोर्ड ने 1,14,069 पेंशन मामलों के संशोधन में देरी पर चिंता व्यक्त की। 2016 से पहले के पेंशनरों की पेंशन में संशोधन की स्थिति की जांच की गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि -

- i. 1 जनवरी, 2016 तक संशोधन हेतु 7,40,361 पेंशन/परिवार पेंशन मामलों में से, 7,22,311 मामलों को संशोधित किया गया था और 7,535 मामलों में संशोधन नहीं किया गया था। 10,515 मामलों में, 7वें वेतन आयोग के सिफारिशों के अमल में आने के पश्चात पांच वर्षों से अधिक समय बीत जाने के बाद भी संशोधन प्रक्रिया शुरू नहीं की गई थी।
- ii. नमूने के तौर पर जांच किए गए 320 पेंशन मामलों में से 24 में, निम्नलिखित कमियां पाई गईं:
 - क) त्रुटिपूर्ण - कर्मचारी का नाम', 'परिवार पेंशनर का नाम', 'पति या पत्नी का नाम', 'पदनाम', 'बढ़ी हुई परिवार पेंशन के लिए अंतिम तिथि', '7वें

⁴¹ मरे -1, पूरे-1, पूमरे-5, उपरे-6, दरे-10, दमरे-5 और दपरे-10

केन्द्रीय वेतन आयोग के अनुसार वेतन स्तर', 'जन्म तिथि', 'अर्हता सेवा', 'बंद होने का कारण' आदि।

- ख) पेंशन अदायगी आदेश में 'कर्मचारी का नाम' 'निवल अर्हक सेवा', 'नियुक्ति की तिथि', 'परिवार पेंशन की राशि', 'परिवार पेंशनर की जन्मतिथि', 80 वर्ष से अधिक आयु के सेवानिवृत्त कर्मचारियों की पेंशन हेतु नियत तिथि (पेंशन की अतिरिक्त राशि) का उल्लेख नहीं किया गया था।
- ग) दक्षिण रेलवे से संबंधित एक परिवार पेंशन मामले में, 'अंतिम वेतन आहरित' को ₹ 19,100 के रूप में उल्लेखित किया गया था, लेकिन पेंशन को ₹ 1,02,800 के रूप में दर्शाया गया था। दो पेंशन अदायगी आदेश (पुमरे)⁴² में संशोधित पेंशन अदायगी आदेश में 'सामान्य पेंशन' को त्रुटिपूर्ण 'परिवार पेंशन' के रूप में दिखाया गया था।

रेल मंत्रालय (जून 2022) का उत्तर सिर्फ एक स्पष्टीकरण था कि क्या किया जाना है। इस प्रकार, रेल मंत्रालय का उत्तर सामान्य प्रकृति का था और लेखापरीक्षा टिप्पणियों के लिए विशिष्ट नहीं था। इसके अतिरिक्त रेल मंत्रालय पेंशन अदायगी आदेश में विसंगतियों पर लेखापरीक्षा द्वारा चिह्नित मुद्दों पर की गई कार्रवाई पर मौन था।

3.6.3 कर्मचारियों हेतु पेंशन का राष्ट्रीय पेंशन प्रणाली से पुरानी रेलवे पेंशन व्यवस्था में अन्तरण

जुलाई, 2017 में, रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया कि केंद्रीय सिविल सेवा पेंशन नियम, 1972 के तहत स्वीकृत पेंशन/परिवार पेंशन के संशोधन संबंधी कोई भी आदेश राष्ट्रीय पेंशन प्रणाली के तहत शामिल किए गए रेलवे पेंशनरों को जिन्हें पुरानी पेंशन योजना का लाभ दिया गया है पर भी समान रूप से लागू होगा। इसके अलावा, जिन कर्मचारियों को अमान्यता/विकलांगता के तहत सेवामुक्ति दे दी जाती है तथा सेवारत मृत्यु होने वाले कर्मचारियों के परिवार को रेलवे पेंशन योजना में अन्तरण के विकल्प को चुनना होगा।

⁴² पेंशन अदायगी आदेश संख्या 20097300300578, 20027300300394

यदि पहले से ही कर्मचारी/परिवार को भुगतान नहीं किया गया है तो रेलवे पेंशन को प्राधिकृत करने से पहले, संचित पेंशन निधि को राष्ट्रीय प्रतिभूति निक्षेपागार लिमिटेड (एनएसडीएल) से वसूला जाना होता है और रेलवे पेंशन निधि में जमा किया जाना होता है। यदि कर्मचारी/परिवार को संचित पेंशन निधि प्राप्त हुई हो, तो उसकी सूचना रेलवे को प्रेषित किया जाना चाहिए।

रेलवे पेंशन व्यवस्था में अन्तरण वाले 3084 राष्ट्रीय पेंशन योजना मामलों में से 142 मामलों⁴³ की जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- i. पूरे में, पेंशन अदायगी आदेश (नौ मामलों) को पुरानी रेलवे पेंशन व्यवस्था में बदलने के विकल्प से पहले जारी किया गया था।
- ii. संशोधित पेंशन अदायगी आदेश के 12 मामलों (पूरे-5, दरे-3 और दपरे-4) में जारी नहीं किए गए थे।
- iii. 32 मामलों (पूरे-16, पुमरे-10 और परे-6) में, पेंशन/परिवार पेंशन को संचित पेंशन निधि की प्राप्ति से पहले प्राधिकृत किया गया था।
- iv. एनएसडीएल से 25 मामलों (उपरे-16, दमरे-1, परे-8) में संचित पेंशन निधि प्राप्त नहीं हुई थी।
- v. उपरे में, संचित पेंशन निधि ₹ 10 लाख (3 मामले) परिवार पेंशनरों से प्राप्त नहीं हुई थी।

इस प्रकार, पेंशन अदायगी आदेश में कमियों के परिणामस्वरूप पेंशन के भुगतान की प्रक्रिया और प्राधिकृत करने में विलम्ब हुआ। पुरानी रेलवे पेंशन सुविधा पेंशन का विकल्प चुनने वाले कर्मचारियों को पेंशन प्राधिकृत करने के लिए पेंशन अदायगी आदेश जारी करने की प्रक्रिया का पालन नहीं किया गया था

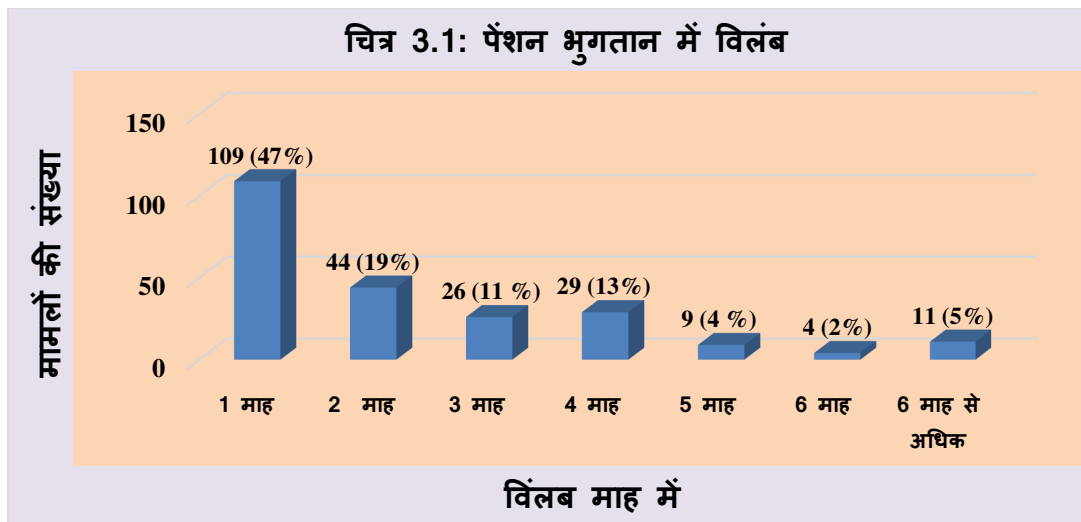
रेल मंत्रालय (जून 2022) का उत्तर सामान्य प्रकृति का था और लेखापरीक्षा टिप्पणियों के लिए विशिष्ट नहीं था।

⁴³ मरे-15, पूरे-19, पूमरे-10, उपरे-25, दरे-23, दमरे-21, दपरे-10, परे-19

3.6.4 पेंशन का संवितरण

3.6.4.1 पहली पेंशन प्रारंभ होने में देरी

आठ क्षेत्रीय रेलवे में अप्रैल, 2021 के दौरान जारी किए गए 396⁴⁴ पेंशन अदायगी आदेश के प्रत्यक्ष सत्यापन के साथ अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला है कि 232⁴⁵ पेंशन अदायगी आदेश में, पहली पेंशन प्रारंभ होने में एक माह से आठ माह तक की देरी हुई थी जैसा कि नीचे चित्र 3.1 में दर्शाया गया है:



रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया कि पेंशन का समय पर प्रारंभ होना पेंशन संवितरण एजेंसियों (सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों) की जिम्मेदारी है। उन्होंने आगे कहा कि पेंशन की समय पर शुरुआत सुनिश्चित करने के लिए विभिन्न संवितरण एजेंसियों के साथ प्रत्येक मामले का अनुसरण करना संभव नहीं था।

मंत्रालय (जून 2022) का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि समय पर पेंशन शुरू करना रेल मंत्रालय की जिम्मेदारी भी है।

3.6.4.2 जीवन प्रमाण पत्र की प्राप्ति के लंबित होने के बावजूद पेंशन भुगतान

सभी पेंशनरों को वर्ष में एक बार नवंबर माह में जीवन प्रमाण पत्र जमा करना होता है। 80 वर्ष या उससे अधिक आयु के वरिष्ठ पेंशनरों को हर वर्ष नवंबर के

⁴⁴ मरे-50, पूरे-50, पूमरे-50, उपरे-50, दरे-50, दमरे-50, दपरे-46 और परे-50

⁴⁵ मरे-42, पूरे-50, पूमरे-44, उपरे-18, दरे-23, दमरे-4, दपरे-36 और परे-15

बजाय पहली अक्टूबर से अपना जीवन प्रमाण पत्र जमा कर सकते हैं, जो अगले वर्ष के 30 नवंबर तक वैध होगा।

अप्रैल 2021 माह के चयनित बैंकों के बैंक स्क्रॉल की आठ क्षेत्रीय रेलवे में लेखापरीक्षा नमूना जांच की गयी, ताकि यह पता लगाया जा सके कि क्या वर्ष 2020-21 के लिए जीवन प्रमाण पत्र फरवरी 2021 तक सभी पेंशनरों से प्राप्त हुआ था। यह देखा गया कि-

- i. 7241 मामलों में, पेंशनरों/परिवार पेंशनरों से बिना जीवन प्रमाण पत्र प्राप्त हुए पेंशन का भुगतान किया गया था।
- ii. इंडियन बैंक के संबंध में सभी मामलों में जीवन प्रमाण पत्र प्राप्त करने की तिथि 30.11.2020 बताई गई थी। इसलिए, यह निश्चित रूप से निष्कर्ष नहीं निकाला जा सका कि क्या सभी पेंशनरों ने जीवन प्रमाण पत्र प्रस्तुत किया है। ऐसा प्रतीत होता है कि बैंक ने इस मुद्दे को गंभीरता से नहीं लिया है और अपने डेटाबेस में तिथि को सामान्य मामले के रूप में दर्शाया है।
- iii. सिकंदराबाद मुख्य डाकघर में, जीवन प्रमाण पत्र लंबित होने के बावजूद वर्ष 2020-21 और 2021-22 के दौरान 17 पेंशनरों को ₹ 17.40 लाख की पेंशन वितरित की गई थी।
- iv. मध्य रेलवे में, कोषागारों के माध्यम से पेंशन प्राप्त करने वाले आठ पेंशनरों में से, पांच पेंशनरों (मुंबई-3, अहमदनगर-2) ने जीवन प्रमाण पत्र जमा नहीं किया।

जीवन प्रमाण पत्रों के बिना पेंशन/परिवार पेंशन का निरंतर भुगतान प्रभावी मिलान प्रक्रिया और आंतरिक नियंत्रण तंत्र की कमी का संकेत था।

रेल मंत्रालय (जून 2022) ने उत्तर दिया कि पेंशन भुगतान के लिए पेंशन नामे स्वीकार किए गए और अद्यतन जीवन प्रमाण पत्र के आधार पर निपटाए गए, जैसा कि पेंशन वितरित करने वाले विभिन्न बैंकों से प्राप्त वास्तविक डेबिट स्क्रॉल में उल्लेख किया गया। रेल मंत्रालय ने इसलिए जोर देकर कहा कि जीवन प्रमाण पत्र प्रस्तुत न करने के कारण रेलवे से कोई अतिरिक्त व्यय नहीं हुआ। उत्तर द्वारा यह भी संकेत मिलता है कि प्रमाणित और स्वीकृत राशि के लिए वास्तविक मिलान नहीं होता है।

रेल मंत्रालय का उत्तर सामान्य प्रकृति का, विशिष्ट न होने के साथ लेखापरीक्षा आपत्तियों पर मौन था।

3.6.4.3 न्यूनतम मूल पेंशन का संवितरण न होना

7वें केंद्रीय वेतन आयोग के अनुसार, पहली जनवरी, 2016 से प्रभावी न्यूनतम पेंशन/परिवार पेंशन ₹ 9000 प्रति माह (पुराने पेंशनरों को अतिरिक्त पेंशन के घटक को छोड़कर) है।

लेखापरीक्षा ने जून, 2021 के माह के लिए आठ क्षेत्रीय रेलवे में चयनित बैंक स्क्रॉल का विश्लेषण किया। यह पाया गया कि 2,078 मामलों में न्यूनतम पेंशन सुनिश्चित नहीं की गई थी। पेंशनरों/परिवार पेंशनरों को न्यूनतम पेंशन सुनिश्चित करने में विफलता के परिणामस्वरूप 161 पेंशनरों को ₹ 8.57 लाख का कम भुगतान हुआ। कम भुगतान का कारण क्षेत्रीय रेलवे द्वारा पेंशन/परिवार पेंशन में संशोधन न किए जाने और/या बैंकों द्वारा संशोधन आदेशों का कार्यान्वयन न किए जाने के कारण था।

3.6.4.4 अधिक पेंशन⁴⁶ का भुगतान

पेंशन के भुगतान से संबंधित अर्पण से प्राप्त आंकड़ों के विश्लेषण का निष्कर्ष निम्नलिखित है:

- i. मध्य रेलवे में, एक मृत कर्मचारी⁴⁷ का परिवार ₹ 55,878/- प्रति माह की दर से 23 जनवरी 2028 तक बढ़ी हुई परिवार पेंशन प्राप्त करने का हकदार था। हालांकि, संबंधित बैंक ने 2018-19 के दौरान 12 माह के लिए ₹ 7,95,330 प्रति माह की दर से पेंशन भुगतान किया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 0.89 करोड़ के अतिरिक्त पेंशन का भुगतान हुआ था। उत्तर मध्य रेलवे में इसी तरह के एक अन्य मामले में, अप्रैल, 2018 से नवंबर, 2018 की अवधि के लिए ₹ 0.61 करोड़ के अतिरिक्त पेंशन⁴⁸ का भुगतान किया।
- ii. पूर्वोत्तर रेलवे में, संबंधित बैंक ने ₹ 32,050 के बजाय ₹ 3,20,050 प्रति माह की दर से पेंशन भुगतान किया। मूल राशि को गलत तरीके से अपनाने

⁴⁶ जैसा कि अर्पण से प्राप्त डेटा के विश्लेषण पर पता चला है

⁴⁷ पेंशन अदायगी आदेश संख्या 20197010600062 (पेंशनर आईडी 2680582)।

⁴⁸ पेंशन अदायगी आदेश संख्या 708602010007050

के परिणामस्वरूप एक कर्मचारी⁴⁹ को ₹ 0.72 करोड़ अधिक पेंशन का भुगतान हुआ।

- iii. पेंशनरों के 28,615 बैंक खातों में ₹ 69.70 करोड़ की शुद्ध राशि के लिए केवल एक संव्यवहार किया गया था। इन एकल संव्यवहार के संबंध में अनियमित भुगतान की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता है। हालांकि, इन संव्यवहारों की सत्यता को लेखापरीक्षा में सत्यापित नहीं किया जा सका।

यद्यपि भारतीय रेल और बैंक सूचना प्रौद्योगिकी अनुप्रयोगों के माध्यम से पेंशन भुगतान का रखरखाव और प्रसंस्करण करते हैं, लेखापरीक्षा में पाई गई चूक आंतरिक नियंत्रण प्रणाली में खामियों के संकेत थे।

रेल मंत्रालय (जून 2022) ने कहा कि मध्य रेलवे में पेंशन का अधिक भुगतान नहीं किया गया था और दक्षिण मध्य रेलवे में अधिक भुगतान पहले ही वसूल किया जा चुका था।

रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए स्कॉल के अनुसार 04/2018 से 03/2019 तक प्रत्येक माह के लिए ₹ 7,95,330/- की राशि का भुगतान किया गया। तथ्य यह भी है कि क्षेत्रीय रेलों द्वारा बैंक स्कॉलों के मिलान में कमी थी और सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों में सत्यापन नियंत्रण का अभाव था। अतः मंत्रालय का तर्क तर्कसंगत नहीं था इसके अतिरिक्त, प्रत्येक पेंशनभोगियों के बैंक खातों में सिर्फ एक लेनदेन के मुद्दे पर उत्तर मौन था।

3.6.4.5 बड़ी हुई परिवार पेंशन का अतिरिक्त भुगतान

रेल कर्मचारियों के लिए परिवार पेंशन योजना, 1964 के नियम 75 में यह निर्धारित किया गया है कि यदि रेल कर्मचारी की सेवारत मृत्यु हो जाती है, तो परिवार को देय परिवार पेंशन की दर अंतिम आहरित वेतन के पचास प्रतिशत के बराबर होगी, जो दस वर्षों की अवधि के लिए रेल कर्मचारी की मृत्यु की तिथि के बाद की तिथि से देय होगी। सेवानिवृत्ति के बाद किसी रेल कर्मचारी की मृत्यु होने की स्थिति में, संवर्धित परिवार पेंशन सात वर्ष की अवधि के लिए या उस तिथि तक की

⁴⁹ पेंशन अदायगी आदेश संख्या 20187040600147 (पेंशनर आईडी 2611973)।

अवधि के लिए देय होगी जिस पर सेवानिवृत्त मृत रेल कर्मचारी ने 67 वर्ष की आयु प्राप्त कर ली होगी, यदि वह जीवित रहता, जो भी पहले हो।

अभिलेखों की जांच से निष्कर्ष निकला है कि-

- i. 67 वर्ष की आयु तक पहुंचने से पहले मृत्यु हो जाने वाले सेवानिवृत्त पेंशनरों के 221 मामलों में, मृत कर्मचारियों के परिवारों को ₹ 1.24 करोड़⁵⁰ के संवर्धित परिवार पेंशन का भुगतान नहीं किया गया था।
- ii. 47 मामलों⁵¹ में, बढ़ी हुई परिवार पेंशन का भुगतान अनुमेय अवधि से अधिक किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप 23 पेंशन अदायगी आदेश में गलत आंकड़ों और 24 मामलों में बैंकों द्वारा गलत भुगतान के कारण जून, 2021 तक ₹ 0.75 करोड़ की परिवार पेंशन का अधिक भुगतान किया गया था।
- iii. 2018-21 के दौरान, 1,378 मामलों⁵² में ₹ 13.37 करोड़ की अतिरिक्त संवर्धित परिवार पेंशन का भुगतान किया गया था।

रेल मंत्रालय (जून 2022) ने कहा कि संबंधित पेंशन वितरण करने वाले बैंकों को तुरंत सूचित किया गया और अधिक भुगतान की वसूली की गई। रेल मंत्रालय ने यह भी कहा कि दक्षिण मध्य रेलवे में अधिक भुगतान के मामले में, संबंधित बैंकों को अधिक भुगतान की वसूली करने की सलाह दी गई।

रेल मंत्रालय के उत्तर में अन्य क्षेत्रीय रेलवे में किए गए अधिक भुगतान के संबंध में की गई कार्रवाई और अधिक भुगतान की वसूली की स्थिति का पता नहीं चलता जैसा कि लेखापरीक्षा में बताया गया था।

3.6.4.6 संशोधित रूपांतरित पेंशन की वसूली न होना

7वें वेतन आयोग के अनुसार, एक आवेदक जिसने अपनी अंतिम पेंशन का कुछ प्रतिशत रूपांतरित कर लिया है और रूपांतरण के पश्चात सरकार के निर्णय के परिणामस्वरूप उसकी पेंशन को पूर्वव्यापी रूप से संशोधित किया गया है और बढ़ाया गया है, आवेदक को बढ़ी हुई पेंशन के संदर्भ में निर्धारित रूपांतरित किए

⁵⁰ जैसा कि अर्पण से प्राप्त डेटा के विश्लेषण पर पता चला है

⁵¹ मरे-9, पूरे-1, पूमरे-3, दरे-16, दमरे-9, दपरे-3 और परे-6।

⁵² जैसा कि अर्पण से प्राप्त डेटा के विश्लेषण पर पता चला है।

गए मूल्य और पहले से ही अधिकृत रूपांतरित किए गए मूल्य के बीच के अंतर का भुगतान किया जाएगा। संशोधन के बाद, पेंशनरों से रूपांतरण का संशोधित मूल्य वसूला जाएगा।

आठ क्षेत्रीय रेलवे के संबंध में जून, 2021 के बैंक स्कॉल की जांच से पता चला कि 175 मामलों⁵³ में संशोधित रूपांतरित पेंशन, पेंशन से वसूल नहीं की गई थी। 111 मामलों⁵⁴ में, परिवर्तित पेंशन के बढ़े हुए हिस्से की वसूली न होने के परिणामस्वरूप ₹ 2.22 करोड़ के पेंशन का अधिक भुगतान हुआ था।

रेल मंत्रालय (जून 2022) ने केवल चार क्षेत्रीय रेलवे के संबंध में अधिक भुगतान की स्थिति बताई। रेल मंत्रालय के उत्तर में अन्य क्षेत्रीय रेलवे में किए गए अधिक भुगतान के संबंध में की गई कार्रवाई और अधिक भुगतान की वसूली की स्थिति का जैसा कि लेखापरीक्षा में बताया गया था, पता नहीं चलता।

3.6.4.7 पेंशन की रूपांतरित राशि की वापसी न होने तथा परिवार पेंशन से रूपांतरित पेंशन राशि की गलत कटौती के कारण पेंशनरों को कम भुगतान

रेल सेवा (पेंशन का रूपांतरण) नियम, 1993 के नियम 11 (क) के अनुसार, रूपांतरण के कारण पेंशन में कमी के प्रभावी होने की तिथि से पंद्रह वर्ष पूरा होने पर पेंशन की रूपांतरित राशि को पुनः बहाल किया जाएगा। जब पेंशन के ऊर्ध्व संशोधन के कारण एक से अधिक अवसरों पर रूपांतरित राशि का भुगतान किया गया था, तो पेंशन की संबंधित रूपांतरित राशि को संबंधित तिथियों से पंद्रह वर्ष पूरा होने पर पुनः बहाल कर दिया जाएगा। जब किसी पेंशनरों की मृत्यु हो जाती है तो परिवार को पेंशन अदायगी आदेश के अनुसार परिवार पेंशन मिलेगी। परिवार पेंशन में किसी भी कटौती की अनुमति नहीं है जिसमें परिवर्तन राशि भी शामिल है।

जून 2021 के लिए चयनित बैंक स्कॉल की लेखापरीक्षा द्वारा आठ क्षेत्रीय रेलवे के संबंध में नमूना जांच यह निर्धारित करने के लिए कि क्या रूपांतरण के कारण पेंशन की कमी की तिथि से पंद्रह वर्ष पूरे होने पर कम पेंशन पुनः स्थापित की गई थी और पाया गया कि 140⁵⁵ मामलों में, पेंशन की रूपांतरित राशि को पंद्रह

⁵³ मरे-24, पूरे-28, पूमरे-10, उपरे-3, दरे-49, दमरे-33, दपरे-26 और परे-2

⁵⁴ मरे-24, पूरे-20, पूमरे-10, उपरे-2, दरे-21, दमरे-19, दपरे-14 और परे-1

⁵⁵ मरे-23, पूरे-20, पूमरे-15, उपरे-3, दरे-14, दमरे-15, दपरे-30, परे-20

वर्ष पूरे होने पर पुनः बहाल नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप दिनांक 30.6.2021 तक पेंशन का भुगतान ₹ 0.40 करोड़ कम हुआ था।

लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल के बैंक स्कॉल का विश्लेषण किया और पाया कि बैंकों द्वारा मौजूदा प्रावधानों का पालन नहीं किया गया था। संबंधित क्षेत्रीय रेलवे भी प्रासंगिक प्रावधानों का पालन सुनिश्चित करने में विफल रहे। इसके परिणामस्वरूप 2018-21 के दौरान परिवार पेंशनरों (3075 मामलों) को ₹ 11.15 करोड़⁵⁶ का कम भुगतान हुआ था।

रेल मंत्रालय (जून 2022) का उत्तर सामान्य था और लेखापरीक्षा द्वारा इंगित कम भुगतान के मुद्दे के लिए विशिष्ट नहीं था।

3.6.4.8 पेंशन की अतिरिक्त राशि का गलत भुगतान

रेलवे पेंशन नियम, 1993 के नियम 69 के अनुसार, अस्सी वर्ष और उससे अधिक आयु के पूरा होने के बाद स्वीकार्य पेंशन के अलावा, अतिरिक्त पेंशन/परिवार पेंशन रेलवे पेंशनरों/परिवार पेंशनर को देय होगी जैसा कि नीचे तालिका 3.1 में दर्शाया गया है:

तालिका 3.1: पेंशन की अतिरिक्त राशि के लिए मानदंडों को दर्शाने वाला विवरण	
पेंशनर/परिवार पेंशनर की आयु	अतिरिक्त पेंशन
80 वर्ष से 85 वर्ष के मध्य	मूल पेंशन का 20 प्रतिशत
85 वर्ष से 90 वर्ष के मध्य	मूल पेंशन का 30 प्रतिशत
90 वर्ष से 95 वर्ष के मध्य	मूल पेंशन का 40 प्रतिशत
95 वर्ष से 100 वर्ष के मध्य	मूल पेंशन का 50 प्रतिशत
100 वर्ष या उससे अधिक	मूल पेंशन का 100 प्रतिशत

अर्पण से प्राप्त आंकड़ों के विश्लेषण से निष्कर्ष निकला है कि -

- 125 सौ वर्ष आयु वाले पेंशनरों को मूल पेंशन पर 100 प्रतिशत की दर से अतिरिक्त पेंशन का भुगतान नहीं किया गया था। 2018-19 से 2020-21 की अवधि के दौरान इन पेंशनरों को ₹ 2.62 करोड़ की अतिरिक्त पेंशन वितरित नहीं की गई थी।

⁵⁶ जैसा कि अर्पण से प्राप्त डेटा के विश्लेषण पर पता चला है

- ii. 80 वर्ष से अधिक और 99 वर्ष से कम आयु के 26,961 पेंशनरों के संबंध में, 2018-21 की अवधि के दौरान बैंकों द्वारा ₹ 67.95 करोड़ की अतिरिक्त पेंशन का वितरण नहीं किया गया था, जैसा कि नीचे दी गई तालिका 3.2 में दर्शाया गया है:

तालिका 3.2: बैंकों द्वारा संवितरित नहीं की गई राशि को दर्शाने वाला विवरण		
पेंशनरों का आयु वर्ग	पेंशनरों की संख्या	भुगतान न की गई अतिरिक्त पेंशन की कुल राशि (₹ में)
80-84	18975	39.50
85-89	5993	19.63
90-94	1553	6.23
95-99	440	2.59

बैंक स्क्रॉल डाकघर स्क्रॉल और कोषागारों की नमूना जांच⁵⁷ से पता चला है कि 29⁵⁸ सेवानिवृत्ति मामलों और 39⁵⁹ परिवार पेंशन मामलों में, लाभार्थियों की 80 वर्ष की आयु पूरी करने से पहले ही पेंशन की अतिरिक्त मात्रा का भुगतान किया गया था। इसके परिणामस्वरूप प्रति माह ₹ 2 लाख अधिक का भुगतान हुआ था।

156⁶⁰ मामलों में, दिनांक: 30.6.2021 तक ₹ 1.42 करोड़ की अतिरिक्त पेंशन राशि का भुगतान नहीं किया गया था या कम भुगतान किया गया था।

लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार करते हुए, रेल मंत्रालय (जून 2022) ने कहा कि ऐसे मामलों में जहां बैंक स्क्रॉल और अर्पण डेटा के संबंध में कोई विसंगति पाई गई, संबंधित बैंकों को विवरण में सुधार करने की सलाह दी जाती है।

3.6.4.9 मृतक पेंशनर के खाते में जमा की गई पेंशन

आठ क्षेत्रीय रेलवे से संबंधित 193 मृतक पेंशनरों, जिनकी मृत्यु 2020-21 के दौरान हुई थी, मामलों की नमूना जांच से पता चला कि 89 मामलों⁶¹ में, 2020-21

⁵⁷ आठ क्षेत्रीय रेलवे के संबंध में जून 2021 के माह के लिए चयनित बैंक के स्क्रॉल, अप्रैल 2021 के माह के लिए चयनित पोस्ट ऑफिस स्क्रॉल और मई 2021 के माह के लिए चयनित कोषागारों स्क्रॉल

⁵⁸ पूरे-3, पूमरे-2, उपरे-0, दरे-6, दमरे-8, दपरे-8, परे-2

⁵⁹ पूरे-2, पूमरे-3, उपरे-0, दरे-13, दमरे-5, दपरे-10, परे-6

⁶⁰ मरे-18, पूरे-15, पूमरे-20, उपरे-4, दरे-36, दमरे-7, दपरे-32, परे-24

⁶¹ मरे-10, पूरे -6, उमरे-9, उपूरे-8, दरे-30, दमरे-2, दपरे-10, परे-14

के दौरान मृत्यु की तारीख के बाद मृतक पेंशनरों के खाते में ₹ 0.50 करोड़⁶² पेंशन जमा की गई थी।

रेल मंत्रालय (जून 2022) ने लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार करते हुए कहा कि कुछ मामलों में वसूली की गई थी। मंत्रालय ने आगे कहा कि शेष मामलों में अधिक भुगतान की वसूली के लिए मामले को संबंधित बैंकों के साथ उठाया गया था।

3.7 निगरानी और आंतरिक नियंत्रण

3.7.1 अर्पण पोर्टल में अवर्गीकृत डेटा का सैनिटाइजेशन

अप्रैल 2019 में, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को अर्पण पोर्टल में डेटा को सैनिटाइज करने के लिए कार्रवाई करने का निर्देश दिया क्योंकि 76,962 पेंशन मामलों को 'अवर्गीकृत' के रूप में रिपोर्ट किया गया था। लेखापरीक्षा में सैनिटाइजेशन के लिए निर्धारित मामलों के संबंध में आठ क्षेत्रीय रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई की नमूना जांच की गई। रेलवे बोर्ड निर्देशों के अनुपालन की स्थिति निम्नलिखित तालिका 3.3 में दर्शायी गयी है:

तालिका 3.3: ऐसे मामलों की संख्या को दर्शाने वाला विवरण जिन्हें अभी तक सैनिटाइज किया जाना है			
क्षेत्रीय रेलवे	क्षेत्रीय रेलवे से संबंधित निर्धारित किए गए मामलों की संख्या जिन्हें सैनिटाइज किया जाना है	ऐसे मामलों की संख्या जिन्हें अभी सैनिटाइज किया जाना है	सैनिटाइजेशन के दौरान निर्धारित किए गए रेलवे पेंशनरों के अलावा अन्य की संख्या
मरे	7672	शून्य	शून्य
पूरे	5759	5759	लागू नहीं
पूमरे	3193	918	शून्य
उपूरे	53634	11901	शून्य
दरे	3464	2343	4
दमरे	2055	1242	उपलब्ध नहीं कराया गया
दपरे	कोई कार्रवाई नहीं की गयी		
परे	75500	120	शून्य
कुल	151277	22283	0

⁶² मरे-₹1,32,629, पूरे-₹3,04,615, पूमरे-₹7,21,580, उपूरे-₹3,01,708, दरे-₹20,62,137, दमरे-₹3,82,644, दपरे-₹3,79,984, परे- ₹7,15,803

लेखापरीक्षा ने आठ क्षेत्रीय रेलवे में 8,89,685 पेंशनरों से संबंधित अर्पण मास्टर डेटा का विश्लेषण किया और पाया कि -

- i. 5970 मामलों में मूल पेंशन शून्य थी जबकि पेंशन प्रकार कोड एसपी/आरटी/आईवीपी (अधिवर्षिता/सेवानिवृत्ति/अमान्य पेंशन) था। पेंशन प्रकार कोड अर्पण मास्टर में अद्यतित नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप इस तरह की कमी हुई।
- ii. 93,306 मामलों में, पति या पत्नी की जन्मतिथि खाली थी।
- iii. पुराने पेंशन अदायगी आदेश डुप्लिकेट नंबर के 30 मामलों (पूरे-18, पूमरे-8, दमरे-2 और दपरे-2) में मौजूद हैं।

जून 2021 के महीने के लिए आठ क्षेत्रीय रेलवे और अर्पण मास्टर डेटा के बैंक स्कॉल की जांच से पता चला कि -

- i. बैंक स्कॉल में उपलब्ध 43,661 पेंशन अदायगी आदेश अर्पण मास्टर में उपलब्ध नहीं थे।
- ii. चयनित बैंकों में 6,477 पारिवारिक पेंशन मामलों के संबंध में अर्पण मास्टर में पेंशन प्रकार को अद्यतित नहीं किया गया था।
- iii. अर्पण में 27,534 पेंशनरों/परिवार पेंशनरों की बैंक खाता संख्या बैंक स्कॉल से मेल नहीं खाती है।
- iv. 200⁶³ मामलों में बैंक स्कॉल और अर्पण मास्टर के बीच मूल पेंशन राशि में अंतर थे। अंतर 7वें केंद्रीय वेतन आयोग संशोधन के गैर-कार्यान्वयन, स्कॉल में गलत डेटा और अर्पण मास्टर में गलत डेटा के कारण था।
- v. बैंक स्कॉल में विसंगतियों के कारण 58 मामलों के संबंध में ₹ 2.45 लाख प्रति माह का अधिक भुगतान और 109 मामलों के संबंध में ₹ 7.30 लाख प्रति माह का कम भुगतान पाया गया। 33 मामलों में विसंगतियाँ गलत अर्पण मास्टर डेटा के कारण थीं।

⁶³ मरे-26, पूरे-20, पूमरे-30, उपूरे-19, दरे-30, दमरे-28, दपरे-30, परे-17

- vi. 42 मामलों में बैंक स्कॉल और अर्पण मास्टर के बीच रूपान्तरण राशि में अंतर था। 34 मामलों के संबंध में ₹ 1 लाख प्रति माह का अधिक भुगतान और पांच मामलों के संबंध में ₹ 3,445 प्रति माह का कम भुगतान पाया गया। तीन मामलों में विसंगतियां गलत अर्पण मास्टर डेटा के कारण थीं।

रेल मंत्रालय (जून 2022) ने कहा कि क्षेत्रीय रेलवे को पहले ही विसंगति मद्दों की जांच करने और पेंशन मास्टर के अद्यतनीकरण के लिए अर्पण-पश्चिम रेलवे को सही डेटा देने का निर्देश दिया गया था।

रेल मंत्रालय का उत्तर सामान्य प्रकृति का था और इसमें पेंशन के अधिक/कम भुगतान के मुद्दे का समाधान नहीं था जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किया गया था।

3.7.2 अर्पण अपवाद रिपोर्टों पर की गई कार्रवाई

रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे के प्रधान वित्तीय सलाहकारों को पेंशन के अधिक भुगतान/कम भुगतान का पता लगाने के लिए पेंशन मास्टर के साथ बैंकों से प्राप्त पेंशन डेबिट स्कॉल का मिलान करने की सलाह दी (अप्रैल 2018)।

अर्पण में तीन अपवाद रिपोर्ट तैयार की जाती हैं, जैसे मूलभूत बेमेलता, रूपान्तरण बेमेलता और वृद्धावस्था पेंशन डेटा। इन रिपोर्टों को संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सत्यापित किया जाना है, और पेंशन मास्टर को समवर्ती रूप से अद्यतित करना है/अधिक/कम भुगतान आदि पर उपचारात्मक कार्रवाई/अपने डेटाबेस को अद्यतन करने के लिए आवश्यक कार्रवाई के लिए बैंक को परामर्श देना है।

लेखापरीक्षा ने दो चयनित बैंकों के लिए अपवाद रिपोर्ट की तुलना करके अपवाद रिपोर्टों पर आठ क्षेत्रीय रेलवे द्वारा की गई सुधारात्मक कार्रवाई की प्रभावशीलता की नमूना जांच की, जिसके लिए क्षेत्रीय रेलों ने अनुवर्ती रिपोर्टों के साथ सुधारात्मक कार्रवाई करने की बात कही थी। नमूना जांच के परिणाम नीचे तालिका 3.4 में दर्शाए गए हैं:

तालिका 3.4: अपवाद रिपोर्ट के बीच तुलना दर्शाने वाला विवरण			
क्षेत्रीय रेलवे	अपवाद रिपोर्ट के बीच तुलना	जारी रहे मामलों की संख्या	
		मूल पेंशन बेमेलता	रूपान्तरण बेमेलता
मरे	मार्च 2021 के साथ दिसंबर 2021	779	407
पूमरे	मार्च 2021 के साथ सितंबर 2021	508	412
उपूरे	दिसंबर 2020 के साथ मार्च 2021	81	21
दरे	दिसंबर 2020 के साथ जून 2021 (मूल पेंशन के लिए) और मार्च 2021 (रूपान्तरण के लिए)	565	987
दपरे	मार्च 2021 जून 2021 के साथ	384	244
परे	दिसंबर 2020 के साथ जून 2021 (मूल पेंशन के लिए) और मार्च 2021 (रूपान्तरण के लिए)	332	234

रेल मंत्रालय (जून 2022) ने कहा कि त्रैमासिक आधार पर बनने वाली अपवाद रिपोर्ट की जांच की जाती है और संबंधित बैंकों को उनकी ओर से जांच के लिए और सुधारात्मक कार्रवाई/वसूली के लिए भेजा जाता है।

रेल मंत्रालय ने यह भी कहा कि उक्त मदों पर तब तक कड़ी नजर रखी जाती है जब तक कि रेलवे या बैंक द्वारा जैसा भी मामला हो, सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की जाती।

रेल मंत्रालय का उत्तर आंशिक रूप से केवल पश्चिम रेलवे से संबंधित स्थिति को बता रहा था। अन्य क्षेत्रीय रेलवे में जारी मूल पेंशन और एकराशिदान के बेमेल के संबंध में उत्तर मौन था

3.7.3 बैंकों में पेंशन खातों की स्पॉट जांच

नवंबर 2019 में, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे/पीयू को पेंशन के अधिक भुगतान का पता लगाने के लिए बैंकों में पेंशन भुगतान की स्पॉट जांच की एमआईएस रिपोर्ट भेजने का निर्देश दिया। स्पॉट जांच के परिणामों वाली रिपोर्ट प्रत्येक माह

की 15 तारीख तक रेलवे बोर्ड को भेजी जानी थी। बैंकों की 241 शाखाओं⁶⁴ में स्पॉट जांच की गयी और 67,884⁶⁵ खातों की जांच की गई।

लेखापरीक्षा ने देखा कि -

- i. 2019-20 के दौरान, उपरे द्वारा नवंबर 2019 के दौरान और मरे द्वारा अप्रैल 2019 से जुलाई 2019 के दौरान केवल एक बार स्पॉट जांच की गयी थी। अन्य क्षेत्रीय रेलों में दो से तीन माह को छोड़ कर स्पॉट जांच की गयी थी।
- ii. सात क्षेत्रीय रेलवे में ₹ 11.38 करोड़ के अधिक भुगतान का पता चला। लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए अभिलेखों के अनुसार ₹ 3.81 करोड़ की वसूली (उपरे, दपरे को छोड़कर) की गई थी।
- iii. पश्चिम रेलवे में ₹ 1.16 करोड़ की राशि अधिक भुगतान के रूप में पाई गई, जिसमें से ₹ 23.58 लाख की वसूली की गई (मार्च 2022)।

रेल मंत्रालय (जून 2022) ने कहा कि अधिक भुगतान की वसूली का मामला पहले ही शीर्ष स्तर यानी भारतीय रिजर्व बैंक और बैंकिंग सचिव को उठाया जा चुका है।

3.7.4 पेंशन भुगतान की गहन जांच

अगस्त 2020 में रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को सितंबर 2020, अक्टूबर 2020 और नवंबर 2020 के महीने के लिए पेंशन भुगतानों की गहन जांच करने और एक निर्धारित प्रारूप में परिणाम पर एक रिपोर्ट प्रस्तुत करने का निर्देश दिया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि -

- i. चार क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूमरे, दरे और दमरे) ने 2020 के दौरान गहन जांच की थी।
- ii. ₹ 7.13 करोड़⁶⁶ के अधिक भुगतान का पता चला और संबंधित बैंकों को सुधारात्मक कार्रवाई/अधिक भुगतान को प्रेषित करने के लिए सूचित किया गया।

⁶⁴ मरे-23, पूरे-45, पूमरे-39, उपरे-10, दरे-55, दमरे-53, दपरे-16

⁶⁵ मरे-18,978, पूरे-11,629, पूमरे-4,380, उपरे-475, दरे-6,999, दमरे-7,115, दपरे-18,308

⁶⁶ मरे-₹2.76 करोड़, पूमरे-₹1.03 करोड़, दरे-₹1.70 करोड़, दमरे-₹1.57 करोड़, परे-₹0.07 करोड़

रेल मंत्रालय (जून 2022) ने बताया कि गहन जांच करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा नियमित निर्देश जारी किए जाते रहे हैं। मंत्रालय ने आगे कहा कि बैंकों से वसूली का मामला रेलवे बोर्ड ने उठाया था।

मंत्रालय का उत्तर सामान्य था और लेखापरीक्षा टिप्पणियों के लिए विशिष्ट नहीं था।

3.7.5 बैंकों से अधिक भुगतान की वसूली

मार्च 2016 में, रेलवे बोर्ड आई ने सभी एजेंसी बैंकों को निर्देश दिया कि वे संबंधित पेशनरों से वसूली पर ध्यान दिए बिना, उनकी ओर से हुई किसी त्रुटि के कारण अतिरिक्त/अधिक भुगतान का पता चलने पर तुरंत एकमुश्त राशि सरकारी खाते में जमा करें।

लेखापरीक्षा ने पाया कि अधिक भुगतान का पता चला और बैंकों को सूचित किया गया था और रेलवे बोर्ड आई के दिशानिर्देशों के अनुसार अधिक भुगतान को एकमुश्त नहीं बल्कि टुकड़ों में वापस किया गया था। वर्ष 2020-21 के दौरान, पांच क्षेत्रीय रेलवे द्वारा ₹ 35.17 करोड़ के प्रतिदाय का दावा किया गया था और बैंकों द्वारा ₹ 17.59 करोड़ का प्रतिदाय किया गया था। शेष ₹ 17.58 करोड़⁶⁷ का बैंकों द्वारा प्रतिदाय किया जाना था।

उपरोक्त तथ्य दर्शाते हैं कि अर्पण मास्टर डेटा पूर्ण, सटीक और विश्वसनीय नहीं था। अर्पण पोर्टल में अपवाद रिपोर्ट तैयार करने के प्रावधान के बावजूद विसंगतियां देखी गईं। पेंशन संवितरण में अनियमितता क्षेत्रीय रेलों द्वारा अपर्याप्त और अप्रभावी मिलान का संकेत था।

रेल मंत्रालय (जून 2022) का उत्तर सामान्य था और लेखापरीक्षा टिप्पणियों के लिए विशिष्ट नहीं था।

3.8 निष्कर्ष

कमजोर आंतरिक नियंत्रण, और प्रासंगिक नियमों और 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।

⁶⁷ मरे- ₹ 1.60 करोड़, पूरे- ₹ 1.21 करोड़, पूमरे- ₹ 4.06 करोड़, दमरे- ₹ 10.72 करोड़

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

पेंशन जारी करने और संवितरण की प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने के लिए भारतीय रेल द्वारा कार्यान्वित आईटी एप्लिकेशन 'अर्पण' अभीष्ट उद्देश्यों को पूरा करने में विफल रहा। एप्लिकेशन द्वारा सृजित सूचना पूर्ण, सटीक और विश्वसनीय नहीं थी।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सारांश

- कमजोर आंतरिक नियंत्रण के परिणामस्वरूप पेंशन के प्रसंस्करण में देरी हुई और पेंशन मास्टर डेटा में कमी आई।
- प्रभावी समाधान प्रक्रिया के अभाव में अनियमित पेंशन भुगतान के कई मामले सामने आये हैं।

3.9 सिफारिश

भारतीय रेल गलत भुगतानों को समाप्त करने और पेंशन भुगतान की सटीकता बढ़ाने के लिए 'अर्पण' में सुधार शुरू करने के लिए प्रभावी समाधान प्रक्रियाओं और अपने निर्देशों का कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित कर सकता है।

अध्याय 4 - भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार

4.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (भा.रे.) मुख्य रूप से लेखा महानियंत्रक (सीजीए) और भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (सीएजी) द्वारा अधिदेशित प्रपत्रों और प्रारूपों में नकदी आधारित सरकारी लेखाकरण प्रणाली के तहत अपने वित्तीय लेखाओं का रखरखाव करता है। यह नकदी प्राप्त करने पर राजस्व और नकदी भुगतान करने पर व्यय को दर्शाता है। नकदी आधारित लेखाकरण प्रणाली की कमियां निम्नलिखित हैं:

- यह राजस्व प्राप्त करने के अधिकारों और व्ययों को भुगतान करने के दायित्वों को लेखा में शामिल नहीं करता;
- यह अर्जित राजस्व और किए गए व्ययों का मिलान न करके वित्तीय निष्पादन का गलत विवरण देता है; और
- यह रेलवे वित्त और भारतीय रेल की परिसंपत्तियों और देयताओं की स्थिति का सही और उचित परिदृश्य प्रदान नहीं करता।

दूसरी ओर, प्रोद्घवन प्रणाली नकदी प्राप्ति पर ध्यान दिए बिना ही किसी इकाई द्वारा माल की बिक्री किए जाने या सेवा प्रदान किए जाने पर ही राजस्व को स्वीकार कर लेती है। जब दायित्व सृजित होता है यह उसी समय व्यय को स्वीकार कर लेती है। इसके अन्य लाभ निम्नलिखित हैं:

- यह इकाई की सेवा लागत, लागत दक्षता, वित्तीय स्थिति और रोकड़ प्रवाह के संदर्भ में निष्पादन का एक बेहतर आकलन करती है।
- यह देयताओं और प्रतिबद्धताओं को पूरा करने के लिए वित्तीय गतिविधियों की चालू क्षमता का बेहतर मूल्यांकन करती है।

वित्तीय प्रतिवेदन और राजकोषीय विवेक में पारदर्शिता लाने के लिए, भारतीय रेल ने प्रोद्घवन आधारित लेखाकरण प्रणाली को अपनाने का निर्णय लिया था। तदनुसार, 'लेखाकरण सुधार परियोजना' (एआरपी) को निम्न व्यापक उद्देश्यों के साथ 2015-16 में शुरू किया गया था:

- I. अधिक सटीक और सुलभ वित्तीय जानकारी के सृजन के माध्यम से सार्वजनिक खर्च की दक्षता और प्रभावकारिता बढ़ाने के लिए बेहतर निर्णय लेना।
- II. नीति लागत और परिणामों की पारदर्शिता में बेहतर अंतर्दृष्टि के कारण बेहतर तरीके से संसाधन आवंटन करना

- III. लागत निर्धारण डेटा की ऑनलाइन उपलब्धता द्वारा निष्पादन लागत निर्धारण
- IV. परिणामी बजट - वांछित परिणामों के लिए व्यय का पता लगाना

4.2 'लेखाकरण सुधारों' के लिए भारतीय रेलवे का विजन

भारतीय रेल का लेखाकरण सुधारों का विजन निम्नानुसार है:

“लेखाकरण सुधार, सही लेखाकरण, सही लागत निर्धारण और सही परिणाम के माध्यम से विभिन्न पणधारकों को समय पर, उच्च गुणवत्ता और सार्थक वित्तीय जानकारी प्रदान करके आत्मनिर्भर विकास के इंजन के रूप में कार्य करेंगे।”

भारतीय रेल में 2018 तक प्रोद्घवन आधारित लेखांकन को कार्यान्वित करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया था। तथापि, परियोजना प्रगति में है और भारतीय रेल ने मार्च 2022 तक ₹ 46.97 करोड़ व्यय किए हैं।

4.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और उद्देश्य

भारतीय रेल में ए.आर.पी. के कार्यान्वयन की स्थिति का निर्धारण करने के लिए एक लेखापरीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र में 2016-17 से 2020-21 की अवधि से संबंधित पाँच जोनल रेलवे(जेड आर)⁶⁸ के प्रासंगिक रिकार्ड की नमूना जाँच शामिल है। लेखापरीक्षा उद्देश्यों में निम्न आंकलन शामिल थे:

- I. जोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों में ए.आर.पी. के कार्यात्मक क्षेत्रों के कार्यान्वयन की स्थिति।
- II. ए.आर.पी. के लिए एक आईटी एप्लीकेशन को विकसित करने की स्थिति।

4.4 लेखापरीक्षा मानदंडों के स्रोत

इस लेखापरीक्षा को करने हेतु मानदंड निम्नलिखित स्रोतों से लिए गए थे:

- i. लेखाकरण सुधारों पर रेलवे बोर्ड द्वारा जारी परिपत्र, नियमावली, आदेश और सामान्य एडवाइजरी;
- ii. लेखाकरण सुधारों से संबंधित रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे और कार्यशालाओं (उत्पादन इकाइयों सहित) के रिकार्ड;
- iii. एआरपी के लिए आईटी एप्लीकेशन से संबंधित सी.आर.आई.एस. के रिकॉर्ड।

⁶⁸ उ.रे., उ.प.रे, उ.म.रे, पूर्वोत्तर रेलवे, द.रे.

4.5 भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार परियोजना का विकास

नकदी आधारित प्रणाली की तुलना में प्रोद्घवन प्रणाली के लाभों पर विचार करते हुए, 12वें वित्त आयोग ने सरकारी संगठन में लेखाकरण सुधारों और लेखाकरण प्रणाली के नकदी आधारित लेखाकरण से प्रोद्घवन आधारित लेखाकरण में रूपांतरित करने की सिफारिश की थी। तदनुसार रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार करने और लेखाकरण प्रणाली के प्रोद्घवन आधार पर अंतरण करने का निर्णय लिया।

वित्त वर्ष 2016-17 में रेलवे के लिए बजट भाषण में इस बात पर प्रकाश डाला गया कि सही लेखाकरण से सही लागत निर्धारण हो सकेगा और उसी से ही सही कीमत निर्धारण और सही परिणाम का निर्धारण होगा। तदनुसार, भारतीय रेल की लेखाकरण सुधार परियोजना ने तीन क्रियाशील क्षेत्रों - प्रोद्घवन लेखाकरण, निष्पादन लागत निर्धारण और परिणामी बजट की पहचान की।

- (I) **प्रोद्घवन लेखाकरण:** यह वित्तीय संसाधनों के आवंटन में सुधार लाने के अलावा सटीक और विश्वसनीय वित्तीय जानकारी के माध्यम से सार्वजनिक व्यय की प्रभावकारिता के संवर्धन में प्रबंधन की सहायता करता है।
- (II) **निष्पादन लागत निर्धारण:** यह लागत और लाभ केंद्र के उचित वर्गीकरण और रिकॉर्डिंग में सहायता करता है।
- (III) **परिणामी बजट:** यह वांछित परिणामों के लिए व्यय का पता लगाने में सक्षम बनाता है।

4.6 परियोजना कार्यान्वयन

4.6.1 प्रोद्घवन लेखाकरण (मॉड्यूल 1)

दिसम्बर 2014 में, आर.बी. ने भारतीय सनदी लेखाकार संस्थान (आईसीएआई-एआरएफ) के अकाउंटिंग रिसर्च फाउंडेशन को उत्तर पश्चिम रेलवे (उपरे) में प्रोद्घवन लेखाकरण की शुरुआत के लिए प्रारंभिक अध्ययन करने के लिए नियुक्त किया। इसी तरह का प्रयोग रेल कोच फैक्ट्री (आर०सी०एफ०), कपूरथला, उत्तर रेलवे में भी शुरू किया गया था। आईसीएआई-एआरएफ को ग्राफिटिंग आधार पर अर्थात् प्रोद्घवन सिद्धांतों के संबंध में कुछ अतिरिक्त जानकारी के साथ मौजूदा वित्तीय

विवरण के आधार पर उपरे और आरसीएफ के वित्तीय विवरण को तैयार करने के लिए नियुक्त किया गया था।

उपरे ज़ोन के प्रारंभिक अध्ययन के पश्चात, आईसीएआई-एआरएफ ने निम्नलिखित सौंपा:

- i. 31 मार्च 2014 तक प्रारंभिक तुलन-पत्र;
- ii. वित्त वर्ष 2014-15 के लिए प्रोद्घवन आधारित अचल परिसंपत्ति रजिस्टर और वित्तीय विवरण जिसमें तूलन पत्र, लाभ और हानि विवरण, रोकड़ प्रवाह विवरण, लेखाकरण नीतियां इत्यादि शामिल हैं; और
- iii. लेखाकरण सुधार कार्यान्वयन नियमपुस्तक और लेखाकरण सुधार नीतियां। नियमपुस्तक को तैयार करने का उद्देश्य उपरे में प्रोद्घवन आधारित वित्तीय विवरण (एबीएफएस) तैयार करने के लिए अपनाई गई प्रक्रिया को विस्तार में रिकार्ड करना था ताकि उन्हें अन्य जोनल रेलवे में भी दोहराया जा सके।

इसके बाद, दिसम्बर 2016 में, जोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों में प्रोद्घवन आधारित लेखाकरण को लागू करने के लिए परियोजना के कार्यक्षेत्र को बढ़ाया गया था। भारतीय रेल के एबीएफएस के कार्यान्वयन के लिए परियोजना प्रदेय में निम्नलिखित शामिल हैं:

- i. रिपोर्टिंग के प्रारूप;
- ii. भारतीय रेल का अचल परिसंपत्ति रजिस्टर;
- iii. भारतीय रेल की 31 मार्च 2015 तक प्रारंभिक तुलन-पत्र;
- iv. 31 मार्च 2016 और 31 मार्च 2017 तक के आवधिक वित्तीय विवरण जिसमें पृथक रेलवे/इकाइयों के लाभ और हानि लेखा, अंतिम तुलन-पत्र, रोकड़ प्रवाह विवरण इत्यादि के साथ-साथ भारतीय रेलवे के समेकित वित्तीय विवरण शामिल हैं;
- v. मौजूदा प्रणालियों में सुधार और मौजूदा प्रक्रियाओं को सुव्यवस्थित करने का सुझाव देना;
- vi. अद्यतित प्रोद्घवन लेखाकरण कार्यान्वयन नियमपुस्तक (राष्ट्रीय स्तर पर)।

फरवरी 2019 में, रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को सनदी लेखाकार को नियुक्त कर नकदी आधार पर वित्तीय विवरणों के साथ-साथ प्रोद्घवन आधारित वित्तीय विवरणों को भी तैयार करने का निदेश दिया।

4.6.1.1 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

आईसीएआई-एआरएफ को सितम्बर 2017 और अक्टूबर 2017 तक क्रमशः वित्त वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लेखाओं को संकलित करना और वित्तीय विवरण जैसे कि भारतीय रेल के लाभ और हानि लेखा और तुलन पत्र तैयार करना था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईसीएआई-एआरएफ ने लगभग 17 महीने की देरी के बाद, मार्च 2019 में दिए गए कार्य को पूरा किया।

फरवरी 2020 में, रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को क्रमशः अप्रैल 2020 और जून 2020 तक 2017-18 और 2018-19 वर्षों के लिए एबीएफएस तैयार करने के कार्य को अंतिम रूप देने के निर्देश दिए। हालांकि, डेटा के संकलन और एबीएफएस की तैयारी का कार्य मार्च 2020 में आईसीएआई-एआरएफ को सौंपा गया था, जिसे दिसम्बर -2020 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया था।

डेटा को संकलित करने में देरी के कारण, एबीएफएस की तैयारी पूरी करने के लिए लक्ष्य को निम्नानुसार संशोधित किया गया था:

वित्त वर्ष	मूल नियत तिथि	संविदा की विस्तारित अवधि
2017-18	अप्रैल 2020	जुलाई 2022
2018-19	जून 2020	जुलाई 2022
2019-20	अगस्त 2021	जुलाई 2022
2020-21	अगस्त 2021	जुलाई 2022

लेखापरीक्षा में पाया गया कि लक्ष्यों को संशोधित करने के बावजूद मार्च 2022 तक कार्य प्रगति (65 प्रतिशत) में था। लेखापरीक्षा ने पाया कि भारतीय रेल ने आईसीएआई-एआरएफ को अपेक्षित डेटा और आईसीएआई-एआरएफ की रिपोर्टों के अनुमोदन में देरी की, जिससे कार्य पूरा नहीं हुआ।

इस प्रकार, भारतीय रेल प्रोद्घवन आधारित लेखाकरण प्रणाली के कार्यान्वयन में देरी के कारण इसके इच्छित लाभ से वंचित रहा।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (मई 2022) में कहा कि महामारी की तीन लहरों ने कार्य की प्रगति को प्रभावित किया। इसके अलावा, यह सभी इकाइयों के लिए एक

नई प्रणाली होने के नाते, तलपट, अनुसूचियों और अनुलग्नकों, रोकड़ प्रवाह विवरण, वित्तीय निष्पादन और वित्तीय स्थिति के विवरण के मिलान के लिए समझ का विकास प्रक्रिया में है।

4.6.2 निष्पादन लागत निर्धारण (मॉड्यूल 2)

निष्पादन लागत निर्धारण का कार्य दिसम्बर 2016 में मैसर्स आईसीडब्ल्यूआई एमएआरएफ को ₹ 3.88 करोड़ की लागत पर 20 महीने की पूर्णता अवधि (अगस्त 2018 तक) के साथ सौंपा गया था। उत्तर रेलवे की दिल्ली मंडल को प्रारंभिक अध्ययन के लिए चुना गया था। इस परियोजना का व्यापक उद्देश्य विभिन्न गतिविधियों के मूल्य निर्धारण के लिए एक एकीकृत लेखाकरण सुधार और लागत निर्धारण ढांचा बनाना था, जो एक आईटी प्रणाली के माध्यम से लागत निर्धारण डेटा के ऑनलाईन उपलब्धता को सुनिश्चित करेगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईसीडब्ल्यूआई एमएआरएफ ने दिसम्बर 2020 में अपनी अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत की और यह मार्च 2021 तक रेलवे बोर्ड स्तर पर विचाराधीन थी। लेखाकरण सुधार सेल (नोडल कार्यालय), नई दिल्ली ने मॉड्यूल के विकास की प्रगति 90 प्रतिशत (मार्च 2020) रिकॉर्ड की। आईसीडब्ल्यूआई एमएआरएफ भारतीय रेल के लिए आईटी एप्लीकेशन के विकास परीक्षण और रोल आउट चरण में रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (सीआरआईएस) की सहायता करना भी अपेक्षित था। यह सीआरआईएस द्वारा विकास चरण के तहत था।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (मई 2022) में कहा कि रेलवे बोर्ड ने निष्पादन लागत के कार्यान्वयन के लिए 'सैद्धांतिक' अनुमोदन प्रदान किया है और कार्यान्वयन के लिए विस्तृत कार्य योजना तैयार की जा रही है।

4.6.3 परिणामी बजटिंग (मॉड्यूल 3)

यह मॉड्यूल परिव्यय को विशिष्ट परिणामों से जोड़ने के लिए था। मॉड्यूल 1 और 2 का परिणाम इस मॉड्यूल के लिए एक अभिन्न इनपुट था। रेल बजट के संघ बजट में विलय के परिणामस्वरूप, भारतीय रेल के परिणामी बजट को संघ बजट में समाहित कर दिया गया और लेखाकरण सुधार परियोजना के कार्यक्षेत्र से बाहर रखा गया।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (मई 2022) में बताया कि वित्त मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार परिणाम बजट को लेखांकन सुधारों के दायरे से बाहर रखा गया है।

4.7 लेखाकरण सुधारों के आईटी एप्लीकेशन का विकास और कार्यान्वयन

लेखाकरण सुधारों के आईटी एप्लीकेशन के डिजाइन, विकास और कार्यान्वयन के लिए मार्च 2017 में उत्तर रेलवे और सीआरआईएस के बीच एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए, जिसमें भारतीय रेल में प्रोद्घवन लेखाकरण सुधार, निष्पादन लागत निर्धारण और परिणामी बजटिंग शामिल था। पूर्णता अवधि 18 महीने अर्थात् सितम्बर 2018 तक थी। सीआरआईएस से मौजूदा अनुप्रयोगों के साथ प्रोद्घवन लेखाकरण और निष्पादन लागत निर्धारण ढांचे को एकीकृत करने के लिए आवश्यक संरचना और आईटी इंटरफेस का विकास करना अपेक्षित था।

लेखाकरण सुधार सेल, नई दिल्ली (नोडल कार्यालय) के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि वित्तीय विवरण जैसे तलपट, रोकड़ प्रवाह विवरण, वित्तीय निष्पादन विवरण, वित्तीय स्थिति का विवरण, अचल परिसंपत्ति रजिस्टर इत्यादि को रिपोर्ट तैयार करने के लिए विकसित किया गया था। यह पाया गया कि अचल परिसंपत्ति रजिस्टर, चालू परिसंपत्तियां और चालू देयता से संबंधित डेटा को वित्त वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए सभी जोनल रेलवे/पीयू के लिए शामिल किया गया था।

दिसम्बर 2020 में, आरबी ने संव्यवहार आधारित प्रोद्घवन लेखाकरण सुधार के ढांचे को अनुमोदित किया जो समवर्ती आधार पर नकदी और प्रोद्घवन आधारित दोनों विवरणों को सृजित करने में सक्षम था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि संव्यवहार स्तर पर प्रोद्घवन लेखाकरण प्रणाली के माध्यम से वित्तीय विवरणों के सृजन को मार्च 2021 तक शुरू नहीं किया गया था। आईटी अनुप्रयोग के विकास की समग्र भौतिक प्रगति मार्च 2022 तक लगभग 25 प्रतिशत थी।

इस प्रकार, भारतीय रेल, प्रोद्घवन आधारित लेखाकरण प्रणाली के कार्यान्वयन में देरी के कारण इसके इच्छित लाभ प्राप्त नहीं कर सका।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा कि ग्राफिटिंग पद्धति के माध्यम से प्रोद्घवन आधारित वित्तीय विवरण काफी हद तक समय पर किया गया है और मार्च 2022 तक पूरा किया गया है। यह भविष्य में भी जारी रहेगा जब तक कि पूरे भारत सरकार के लिए वित्त मंत्रालय द्वारा प्रोद्घवन लेखाकरण के कार्यान्वयन के लिए निर्णय नहीं लिया जाता है।

4.8 भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार परियोजना के कार्यान्वयन की निगरानी

सितम्बर 2016 में, रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे/पीयू में लेखाकरण सुधार (एआर) के सुचारू कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए पाँच क्षेत्रीय केंद्र स्थापित करने का निदेश दिया। इन केंद्रों को सीएओ/एआर/नई दिल्ली के समग्र व्यावसायिक मार्गदर्शन और पर्यवेक्षण के लिए उनके अधिकार क्षेत्र में आने वाले जोनल रेलवे/पीयू के एक समूह के एआर सेल के साथ समन्वय करने का कार्य सौंपा गया था।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित कमियाँ पाई:

- i. जोनल स्तर पर समर्पित लेखाकरण सुधार सेल नहीं बनाया गया था।
- ii. क्षेत्रीय परियोजना प्रबंधकों (आरपीएम) को उनके मूल पद के नियमित कार्य के अलावा जोनल स्तर पर लेखाकरण सुधार कार्य से संबंधित कार्य करने वाले कार्मिकों के साथ समन्वय करने के लिए नामांकित किया गया था।

जोनल रेलवे में समर्पित लेखाकरण सुधार सेल की अनुपस्थिति के कारण लेखाकरण सुधार परियोजना के कार्यान्वयन में देरी हुई।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (मई 2022) में कहा कि रेलवे द्वारा नियत कार्य इस परियोजना के लिए अधिकारियों को उनके मूल पद के नियमित कार्य के अलावा नामित करके किया जा रहा है।

4.9 निष्कर्ष

भारतीय रेल द्वारा निवेश के परिमाण और संचालनों के पैमाने पर विचार करते हुए, रेलवे वित्त की सही स्थिति दर्शाने के लिए पारदर्शिता और विश्वसनीयता का उचित स्तर आवश्यक है। भारतीय रेल में मौजूदा नकदी आधारित लेखाकरण प्रणाली, वित्त संबंधी निर्णय लेने की प्रक्रिया की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपर्याप्त है। प्रोद्घवन लेखाकरण प्रणाली के रोलआउट में देरी के कारण, भारतीय रेल इच्छित लाभ नहीं उठा सका। यह देरी मुख्यतया आईसीएआई/एआरएफ टीम और सीआरआईएस को आपेक्षित डेटा/अनुमोदन प्रदान करने में जोनल रेलवे की विफलता के कारण हुई थी।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (मई 2022) कि आज की तिथि तक अर्थात् 2020-21 तक एबीएफएस को अंतिम रूप देने का कार्य तमाम बाधाओं के बावजूद मार्च 2022 तक पूरा कर लिया गया है और भारतीय रेल संपूर्ण भारत सरकार के

लिए वित्त मंत्रालय द्वारा प्रोद्भवन लेखाकरण के कार्यान्वयन के लिए निर्णय लिए जाने तक अनिवार्य नकद आधारित लेखाओं के साथ-साथ प्रोद्भवन लेखाकरण का संकलन करना जारी रखेगा।


तथ्य यह है कि मार्च 2022 तक ₹ 46.97 करोड़ का व्यय करने के बावजूद, भारतीय रेल प्रोद्भवन आधारित लेखाकरण प्रणाली के कार्यान्वयन में देरी के कारण इसके इच्छित लाभ प्राप्त नहीं कर सका।

4.10 सिफारिश

रेल मंत्रालय परियोजनाओं के कार्यान्वयन में तेजी लाने के लिए समर्पित कर्मचारियों की तैनाती पर विचार कर सकता है।

मंत्रालय ने सिफारिश को स्वीकार किया और कहा कि कार्य प्रगति में है और रेलवे द्वारा बारीकी से निगरानी की जा रही है।

नई दिल्ली
दिनांक: 19 अक्टूबर 2022


(इला सिंह)

उप-नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक: 20 अक्टूबर 2022



(गिरीश चंद्र मुर्मू)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

शब्दावली

पारिभाषिक शब्द	विवरण
चालू खाता	भारतीय रेलवे की प्राप्तियों और भुगतान का विवरण।
विनियोग लेखा	यह वास्तविक व्यय की राशि की तुलना संसद द्वारा दिए गए अनुदान की राशि से करने वाला एक विवरण है। इन विवरणों को संसद में प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया जाता है।
पूंजीगत व्यय	परिसंपत्तियों के सृजन, अर्जन, निर्माण और प्रतिस्थापन के लिए किया गया व्यय।
वसूली योग्य मांग	भूमि और भवनों के किराए/पट्टे, ब्याज और साईडिंगों के अनुरक्षण प्रभार आदि के कारण वसूली योग्य अप्राप्य आय।
अतिरिक्त बजटीय संसाधन	सामान्य बजट समर्थन और आंतरिक रूप से सृजित किए गए संसाधनों के अलावा अन्य आईआर के संसाधन
माल ढुलाई आय	रेल पर माल ले जाने से आय
सकल यातायात प्राप्तियां	रेलवे के संचालन के माध्यम की प्राप्तियां
शुद्ध अधिशेष	सकल आय और कार्य व्यय के बीच का अंतर
नई लाइनें	नए रेल संपर्कों/लाइनों का निर्माण/बिछाने का कार्य पहले नहीं हुआ
प्रचालन अनुपात	सकल आय के लिए कार्य व्यय का अनुपात (उचन्त को छोड़कर, लेकिन मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के विनियोग सहित)
साधारण कार्य व्यय	प्रशासन, परिचालन, 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 पर यात्रियों को ले जाने से आय
राजस्व व्यय	दिन-प्रतिदिन के प्रचालनों के लिए किया गया व्यय, लाभांश भुगतान सहित रेलों का अनुरक्षण
स्टाफ उत्पादकता	इसे यातायात की मात्रा के संदर्भ में मापा जाता है (एनटीकेएम के अनुसार) प्रति हजार कर्मचारी।
यातायात उचन्त	रेलवे की अप्राप्य परिचालन आय
कुल कार्य व्यय	मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए साधारण कार्य व्यय और विनियोग

संकेताक्षरों की सूची

सीसीएस	केंद्रीय सिविल सेवा
सीपीसी	केंद्रीय वेतन आयोग
मरे	मध्य रेलवे
सीएलडब्ल्यू	चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स
डीएलडब्ल्यू	डीजल लोकोमोटिव वर्क्स
डीएमडब्ल्यू	डीजल लोको आधुनिकीकरण कार्य
ई-पीपीओ	इलेक्ट्रॉनिक पेंशन भुगतान आदेश
पूरे	पूर्वी रेलवे
पूमरे	पूर्व मध्य रेलवे
पूतरे	पूर्व तटीय रेलवे
ईपीएफ	वर्धित पारिवारिक पेंशन
एफओआईएस	माल ढुलाई परिचालन सूचना प्रणाली
आईसीएफ	इंटीग्रल कोच फैक्ट्री
आईटी	सूचना प्रौद्योगिकी
एमआर	मेट्रो रेलवे, कोलकाता
एमआईएस	प्रबंधन सूचना प्रणाली
उरे	उत्तर रेलवे
उमरे	उत्तर मध्य रेलवे
उपरे	उत्तर पूर्व रेलवे
उपूसीरे/पूसीरे	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
एनपीएस	राष्ट्रीय पेंशन प्रणाली
एनएसडीएल	एनएसडीएल नेशनल सिक्योरिटीज डिपॉजिटरी लिमिटेड
उपरे	उत्तर पश्चिम रेलवे
पीएमएस	पार्सल प्रबंधन प्रणाली
पीपीओ	पेंशन भुगतान आदेश

पीआरएस	यात्री आरक्षण प्रणाली
आरसीएफ	रेल कोच फैक्ट्री
आरडब्ल्यूएफ	रेल व्हील फैक्ट्री
आरडब्ल्यूपी	रेल व्हील संयंत्र
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

परिशिष्ट
और
अनुलग्नक

परिशिष्ट-ए (पैरा संदर्भ 3.3)				
नमूना चयन दर्शाने वाला विवरण				
क्र. सं.	विवरण	कुल इकाइयों की संख्या	इकाइयों के चयन के लिए मानदंड	चयनित इकाइयों की संख्या
1	क्षेत्रीय रेलवे	16	50 प्रतिशत	8
2	क्षेत्रीय मुख्यालय	8	100 प्रतिशत	8
3	मंडल	40	प्रत्येक जोन में दो मंडल अधिकतम दो मंडलों के अधीन	16
4	कार्यशालाएं	24	प्रत्येक जोन में एक कार्यशाला।	8
5	पेंशन वितरण एजेंसियां			
	सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक	113	तीन (प्रत्येक सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक में क्रमशः सबसे अधिक, मध्यम और सबसे कम संख्या के रेलवे पेंशनर की संख्या।	24
	डाकघर	828	एक डाकघर जिसमें सबसे अधिक संख्या में रेलवे पेंशनर हैं और एक डाकघर जिसमें मध्यम संख्या में रेलवे पेंशनर हैं।	16

	कोषागार	127	रेलवे पेंशनर की सबसे अधिक संख्या के साथ एक कोषागार कार्यालय और रेलवे पेंशनर की मध्यम संख्या के साथ एक कोषागार कार्यालय.	12
--	---------	-----	---	----

परिशिष्ट-ए (पैरा संदर्भ 3.3)				
विस्तृत अध्ययन के लिए चयनित नमूना				
क्र. सं.	इकाई	मानदंड	क्षेत्रीय रेलवे	चयनित नमूना
1	पेंशन वितरण एजेंसियां			
1(क)	सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक (पीएसबी)	तीन (एक पीएसबी प्रत्येक में सबसे अधिक, मध्यम और सबसे कम संख्या में रेलवे पेंशनर के साथ)	मध्य रेलवे	1 भारतीय स्टेट बैंक 2. केनरा बैंक 3 आईडीबीआई बैंक
			पूर्व रेलवे	1. भारतीय स्टेट बैंक 2. बैंक ऑफ इंडिया 3. आईडीबीआई बैंक
			पूर्व मध्य रेलवे	1. भारतीय स्टेट बैंक 2. इंडियन बैंक 3. केनरा बैंक
			पूर्वोत्तर रेलवे	1. भारतीय स्टेट बैंक 2. बैंक ऑफ बड़ौदा 3. पंजाब नेशनल बैंक
			दक्षिण रेलवे	1. भारतीय स्टेट बैंक 2. इंडियन बैंक 3. सेंट्रल बैंक ऑफ इंडिया
			दक्षिण मध्य रेलवे	1. भारतीय स्टेट बैंक 2. सेंट्रल बैंक ऑफ इंडिया 3. पंजाब नेशनल बैंक
			दक्षिण पश्चिम रेलवे	1. भारतीय स्टेट बैंक 2. केनरा बैंक 3. बैंक ऑफ बड़ौदा
			पश्चिम रेलवे	1. भारतीय स्टेट बैंक 2. बैंक ऑफ इंडिया 3. आईडीबीआई बैंक
1(ख)	डाकघर	एक डाकघर जिसमें सबसे	मध्य रेलवे	1. नागपुर शहर 2. नागपुर जीपीओ

		अधिक संख्या में रेलवे पेंशनर हैं और एक डाकघर में मध्यम संख्या में रेलवे पेंशनर हैं।	पूर्व रेलवे	1. बैरकपुर एच.ओ. 2. कांडी एच.ओ.
			पूर्व मध्य रेलवे	1. गया एचपीओ 2. दरभंगा एचपीओ
			पूर्वोत्तर रेलवे	1. गोरखपुर 2. बस्ती
			दक्षिण रेलवे	1. तिरुचिरापल्ली 2. पार्क टाउन
			दक्षिण मध्य रेलवे	1. हैदराबाद 2. अमरावती
			दक्षिण पश्चिम रेलवे	1. हुबली 2. धारवाड़
			पश्चिम रेलवे	1. रतलाम 2. वलसाड
(ग)	कोषागार	एक कोषागार कार्यालय जिसमें सबसे अधिक संख्या में रेल पेंशनर और एक कोषागार कार्यालय में मध्यम संख्या में रेल पेंशनर की संख्या।	मध्य रेलवे	1. अहमदनगर 2. मुंबई
			पूर्व रेलवे	1. चंदौली 2. अयोध्या
			पूर्व मध्य रेलवे	1. प्रयागराज 2. चमोली
			पूर्वोत्तर रेलवे	1. गोरखपुर 2. बस्ती
			दक्षिण रेलवे	शून्य
			दक्षिण मध्य रेलवे	शून्य
			दक्षिण पश्चिम रेलवे	1. मारगांव 2. संगुम
			पश्चिम रेलवे	1. वलसाड 2. गांधी नगर
3	केंद्रीकृत पेंशन	प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में एक	मध्य रेलवे	भारतीय स्टेट बैंक, बेलापुर
			पूर्व रेलवे	भारतीय स्टेट बैंक, कोलकाता
			पूर्व मध्य रेलवे	भारतीय स्टेट बैंक, पटना
			पूर्वोत्तर रेलवे	भारतीय स्टेट बैंक, लखनऊ

	प्रसंस्करण केंद्र		दक्षिण रेलवे	भारतीय स्टेट बैंक, चेन्नई
			दक्षिण मध्य रेलवे	भारतीय स्टेट बैंक, हैदराबाद
			दक्षिण पश्चिम रेलवे	भारतीय स्टेट बैंक, बंगलौर
			पश्चिम रेलवे	भारतीय स्टेट बैंक, मुंबई
4	मंडल	प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में दो मंडल	मध्य रेलवे	1. मुंबई 2. नागपुर
			पूर्व रेलवे	1. सियालदाह 2. हावड़ा
			पूर्व मध्य रेलवे	1. दानापुर 2. सोनपुर
			पूर्वोत्तर रेलवे	1. इज्जतनगर 2. लखनऊ
			दक्षिण रेलवे	1. चेन्नई 2. मदुरै
			दक्षिण मध्य रेलवे	1. सिकंदराबाद 2. हैदराबाद
			दक्षिण पश्चिम रेलवे	1. हुबली 2. मैसूर
			पश्चिम रेलवे	1. मुंबई 2. वडोदरा
5	कार्यशालाएं	प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में एक	मध्य रेलवे	माटुंगा
			पूर्व रेलवे	लिलुआ
			पूर्व मध्य रेलवे	समस्तीपुर
			पूर्वोत्तर रेलवे	गोरखपुर
			दक्षिण रेलवे	पेराम्बुर
			दक्षिण मध्य रेलवे	लल्लागुडा
			दक्षिण पश्चिम रेलवे	हुबली
			पश्चिम रेलवे	लोअर परेल

अनुलग्नक - 1
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की सूची

क्र. सं.	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के नाम	गतिविधि
रेलवे कंपनियां		
1	डेडीकेटेड 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 और पर्यटन
4	इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरएफसी)	वित्त पोषण
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन)	निर्माण
6	रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल)	निर्माण
7	रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (रेलटेल)	संचार और नेटवर्क
8	राइट्स लिमिटेड (राइट्स)	परामर्शी सेवा
9	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	निर्माण
10	बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड (अप्रैल 2018 में बंद करने का आदेश)	वैगन निर्माण
11	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	निर्माण
12	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड (बंद किया जा रहा है)	वैगन निर्माण
13	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	निर्माण
14	मुंबई रेल विकास कॉर्पोरेशन	निर्माण
15	वैगन इंडिया लिमिटेड (निष्क्रिय)	वैगन निर्माण
16	एनआरटीयू फाउंडेशन	अन्य
सहायक कंपनी		
17	कॉनकोर एयर लिमिटेड	अन्य
18	कॉनकोर लॉजिस्टिक्स लास्ट माइल लिमिटेड	अन्य
19	फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	लॉजिस्टिक्स
20	पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	लॉजिस्टिक्स
21	सिडकुल कॉनकोर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	लॉजिस्टिक्स
22	इरकॉन गुड़गांव रेवाड़ी हाईवे लिमिटेड	निर्माण
23	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	निर्माण
24	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड	निर्माण

क्र. सं.	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का नाम	गतिविधि
25	इरकाँन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	निर्माण
26	इरकाँन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	निर्माण
27	इरकाँन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	निर्माण
28	हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	निर्माण
29	रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	संचार और नेटवर्क
30	रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	अन्य
संयुक्त उद्यम		
31	इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	अन्य
32	सूरत इंटिग्रेटेड ट्रांसपोर्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	अन्य
33	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	वैगन निर्माण
34	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	निर्माण
35	महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	निर्माण
विशेष प्रयोजन साधन		
36	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड, भुवनेश्वर	निर्माण
37	भरुच दाहेज रेल कंपनी लिमिटेड	निर्माण
38	कृष्णापटनम रेल कंपनी लिमिटेड	निर्माण
39	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	निर्माण
40	अंगुलसुकिंदा रेलवे लिमिटेड	निर्माण
41	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	निर्माण
42	हसन मैंगलोर रेल डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन	निर्माण

अनुलग्नक 2

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की इक्विटी में भारत सरकार और केंद्र सरकार की कंपनियों/राज्य सरकार की कंपनियाँ आदि का कुल निवेश

(₹ करोड़ में)

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम का नाम	2018-19						2019-20						2020-21					
	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	10768.73	10768.7	0	0	0	0	14076.63	14076.6	0	0	0	0	14076.6	14076.63	0	0	0	0
कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	304.65	166.94	0	0	0	137.71	304.65	166.94	0	0	0	137.71	304.65	166.94	0	0	0	137.71
इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	160	160	0	0	0	0	160	139.84	0	0	0	20.16	160	107.84	0	0	0	52.16
इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड	9380.46	9380.46	0	0	0	0	11880.46	11880.5	0	0	0	0	13068.50	11286.43	0	0	0	1782.07
इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	94.05	83.88	0	0	0	10.17	94.05	83.88	0	0	0	10.17	94.05	68.83	0	0	0	25.22
रेल विकास निगम लिमिटेड	2085.02	2085.02	0	0	0	0	2085.02	1831.56	0	0	0	253.46	2085.02	1630.6	0	0	0	454.42
रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	320.94	320.94	0	0	0	0	320.94	320.94	0	0	0	0	320.94	233.78	0	0	0	87.16
राइट्स लिमिटेड	200	174.8	0	0	0	25.2	250	180.05	0	0	0	69.95	240.3	173.5	0	0	0	66.8
ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	83.42	83.42	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	1400	0	0	0	3	1403	1400	0	0	0	3	1403	1400	0	0	0	3
भारत वैगन 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
कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	5351	4749	0	602	0	0	5382	4748.86	0	632.14	0	0	5583.29	4855.7	0	727.59	0	0
मुंबई रेल विकास कॉर्पोरेशन 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	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
कुल	30437.75	29647.39	0	614.25	0	176.08	36326.65	35186.82	0	644.39	0	494.45	37706.25	34357.9	0	739.84	0	2608.54

कॉनकोर 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
फ्रेश एंड हेल्डी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	159.11	0	159.11	0	0	0	215.01	0	215.01	0	0	0	215.01	0	215.01	0	0	0
पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	200	0	102	0	98	0	200	0	102	0	98	0	200	0	102	0	98	0
सिडकुल कॉनकोर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	100	0	74	0	26	0	100	0	74	0	26	0	100	0	74	0	26	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 दावणगेरेहावेरी हाईवे लिमिटेड	104.05	0	104.05	0	0	0	164.05	0	164.05	0	0	0	164.05	0	164.05	0	0	0
इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	6	0	6	0	0	0	10	0	10	0	0	0	10	0	10	0	0	0
इरकॉन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	65	0	65	0	0	0	65	0	65	0	0	0	65	0	65	0	0	0
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	105	51.45	53.55	0	0	0
इरकॉन गुडगांव रेवाड़ी हाईवे लिमिटेड													0.05	0	0.05	0	0	0
कॉनकोर लास्ट माइल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड													1	0	1	0	0	0
कुल	1065.92	34.3	907.62	0	124	0	1185.82	34.3	1027.52	0	124	0	1221.87	51.45	1046.42	0	124	0
इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	51.60	40	11.60	0	0	0	80	40	40	0	0	0	200	100	100	0	0	0
सूरत इंटीग्रेटेड ट्रांसपोर्टेशन डेवलपमेंट	0.1	0.1	0	0	0	0	10	0	6.3	3.4	0	0.3	10	0	6.3	3.4	0	0.3
सेल राइट्स बंगाल वैंगन 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	2455	2350	0	105	0	0	7580	7450	0	130	0	0	9580	8950	0	630	0	0
महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	20	10	0	10	0	0	85.42	42.71	0	42.71	0	0	85.42	42.71	0	42.71	0	0
कुल	2574.70	2400.1	59.60	115	0	0	7803.42	7532.71	94.3	176.11	0	0.3	9923.42	9092.71	154.3	676.11	0	0.3

अनुलग्नक - अध्याय 2

हरीदासपुर-पाराद्वीप रेलवे कंपनी लिमिटेड	713.71	0	268.72	183.82	94.82	166.35	1063.36	0	593.3	200.87	92.92	176.27	1187.37	0	673.12	200.87	92.92	221.46
भरुच दहेज 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
कृष्णापटनम रेल कंपनी लिमिटेड	625	0	476	35	0	114	625	0	476	35	0	114	625	0	476	35	0	114
कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	250	0	125	75	0	50	250	0	125	75	0	50	260	0	125	75		60
अंगुल सुकिंदा रेलवे लिमिटेड	600	0	345	132	63	60	600	0	345	132	63	60	778.6	0	460	174.60	84	60
पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	196	98	0	0	0	98	196	98	0	0	0	98	196	98	0	0	0	98
हसन मैंगलोर रेल डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड	112	45	0	38	7	22	112	45	0	38	7	22	112	45	0	38	7	22
कुल	2651.82	143	1269.7	481.93	205.82	551.35	3001.47	143	1594.3	498.98	203.92	561.27	3314.08	143	1789.12	541.58	224.92	616.46
कुल योग	36730.19	32224.79	2236.94	1211.18	329.82	727.43	48317.36	42896.83	2716.12	1391.48	327.92	1056.02	52165.62	43645.06	2989.84	1957.53	348.92	3225.30

अनुलग्नक-3

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

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम का नाम	2018-19						2019-20						2020-21					
	कुल एलटी ऋण	जीओआई	सीजी कंपनी	एसजी	एसजीसी	एफआई और अन्य	कुल एलटी ऋण	जीओआई	सीजी कंपनी	एसजी	एसजीसी	एफआई और अन्य	कुल एलटी ऋण	जीओआई	सीजी कंपनी	एसजी	एसजीसी	एफआई और अन्य
डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	15303	0	0	0	0	15303	22457	0	0	0	22457	27310	0	0	0	0	27310	
कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	0	0	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	0	0	
इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड	168527	0	0	0	0	168527	228251	0	0	0	228251	315493.65	0	0	0	0	315493.65	
इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	2560	0	2560	0	0		1846	0	1846	0	0	1231	0	0	0	0	1231	
रेल विकास निगम लिमिटेड	3024	0	3024	0	0	0	4257	0	4257	0	0	5672	0	5672	0	0	0	
रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	0	0	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	0	0	
ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	10	10	0	0	0	0	10	10	0	0	0	10	10	0	0	0	0	
बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	3357	1529	0	96	0	1732	4420	2384	0	96	0	1940	6043	2673	0	0	3370	
भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग कंपनी लिमिटेड	144	144	0	0	0	0	144	144	0	0	0	24	24	0	0	0	0	
कॉकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	1939	0	0	0	0	1939	2332	0	0	0	2332	2681	0	0	0	0	2681	
मुंबई रेल विकास कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0	0	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	0	0	

एनआरटीयू फाउंडेशन	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
कुल	194864	1683	5584	96	0	187501	263717	2538	6103	96	0	254980	358464.65	2707	5672	0	0	350085.65
कॉनकोर एयर लिमिटेड	0	0	0	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	0	0	0
पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	70	0	0	0	0	70	64	0	0	0	0	64	57	0	0	0	0	57
सिडकुल कॉनकोर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	310	0	310	0	0	0	379	0	379	0	0	0	297	0	297	0	0	0
इरकॉन शिवपुरी गुना लिमिटेड	517	0	517	0	0	0	541	0	541	0	0	0	490	0	490	0	0	0
इरकॉन दावणगेरेहावेरी हाईवे लिमिटेड	130	0	130	0	0	0	269	0	269	0	0	0	339	0	27	0	0	312
इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	181	0	181	0	0	0	571	0	571	0	0	0
इरकॉन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज	0	0	0	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	0	0	0
रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	40	0	0	0	0	40	33	0	0	0	0	33	25	0	0	0	0	25
कॉनकोर लास्ट माइल लॉजिस्टिक्स													0	0	0	0	0	0
इरकॉन गुरुग्राम रेवाड़ी													0	0	0	0	0	0
कुल	1067	0	957	0	0	110	1467	0	1370	0	0	97	1779	0	1385	0	0	394
इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
सूरत इंटीग्रेटेड ट्रांसपोर्टेशन डेवलपमेंट	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	34	0	0	0	0	34	30	0	6	0	0	24	20	0	3	0	0	17

नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0	0	0	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	0	0	0
कुल	34	0	0	0	0	34	30	0	6	0	0	24	20	0	3	0	0	17
हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड	1094	0	0	0	0	1094	1306	0	0	0	0	1306	1437	0	0	0	0	1437
भरूच दाहेज रेलवे कंपनी लिमिटेड	106	0	0	0	0	106	78	0	0	0	0	78	78	0	0	0	0	78
कृष्णापटनम रेल कंपनी लिमिटेड	1043	0	0	0	0	1043	992	0	0	0	0	992	927	0	0	0	0	927
कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	276	0	0	0	0	276
अंगुल सुकिंदा रेलवे लिमिटेड	283	0	0	0	0	283	446	0	0	0	0	446	798	0	0	0	0	798
पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
हसन मँगलोर रेल डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड	94	0	0	0	0	94	90	0	0	0	0	90	46	46	0	0	0	0
कुल	2620	0	0	0	0	2620	2912	0	0	0	0	2912	3562	46	0	0	0	3516
कुल योग	198585	1683	6541	96	0	190265	268126	2538	7479	96	6	258013	363825.65	2753	7060.00	0.00	0.00	354012.65

अनुलग्नक 4

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की लाभप्रदता (₹ करोड़ में)

क्र. सं.	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम का नाम	2018-19	2019-20	2020-21
रेलवे कंपनियां				
1	इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड	2254.75	3692.42	4416.13
2	रेल विकास निगम लिमिटेड	606.59	789.86	940.55
3	राइट्स लिमिटेड	444.65	596.39	424.35
4	इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	308.56	528.57	189.9
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	444.68	489.79	404.56
6	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	1215.41	375.78	503.33
7	रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	109.8	138.35	140.41
8	बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	192.52	47	-0.14
9	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	7.86	19.78	24.72
10	मुंबई रेल विकास कॉर्पोरेशन	35.87	19.6	23.25
11	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	99.73	3.84	-366.41
12	एनआरटीयू फाउंडेशन	-0.38	0.38	0.001
13	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	-1.42	9.25	95.58
14	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	24.53	-90.52	112.45
15	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	-34.97	0	0
16	वैगन इंडिया लिमिटेड	0	0	0
कुल रेलवे कंपनियां		5708.18	6620.49	6908.681
सहायक कंपनी				
17	रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	41.34	35.02	24.13
18	इरकॉन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	14.03	11.51	5.75
19	कॉनकोर एयर लिमिटेड	0.04	7.2	-2.93
20	सिडकुल कॉनकोर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	-4.68	6.6	-0.29
21	रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	1.8	2.7	2.05
22	पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	-11.87	0.95	-9.13
23	इरकॉन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	2.14	0.77	0.65
24	इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0.05	0.24	0.28
25	हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एचएसआरसी इंफ्रा लिमिटेड)	0.04	0.04	-0.21
26	फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	-8.39	-6.45	-4.84
27	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	-2.12	-17.18	-21.38
28	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड।	-30.61	-30.83	-14.06

29	कॉनकोर लास्ट माइल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड	-	-	-0.92
30	इरकॉन गुडगांव रेवाड़ी हाईवे लिमिटेड	-	-	0.01
कुल सहायक कंपनियां		1.77	10.57	-20.89
क्र. सं.	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम का नाम	2018-19	2019-20	2020-21
संयुक्त उद्यम				
31	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	46.09	55.92	22.43
32	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	16.49	15.53	2.48
33	इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	10.06	3.07	5.06
34	सूरत इंटिग्रेटेड ट्रांसपोर्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	-2.09	0.41	0.2
35	महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	9.82	-0.38	1.27
कुल संयुक्त उद्यम		80.37	74.55	31.44
विशेष प्रयोजन साधन				
36	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	85.61	82.27	26.02
37	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	157.93	30.22	222.74
37	हसन मैंगलोर रेल डेवलपमेंट निगम	25.58	21.48	-32.04
38	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड, भुवनेश्वर	0.42	0.49	38.83
39	अंगुल सुकिंदा रेलवे लिमिटेड	2.25	0.28	0.7
40	भरुच दाहेज रेल कंपनी लिमिटेड	6.26	-10.79	-1.56
41	कृष्णापटनम रेलवे कंपनी लिमिटेड	72.92	-48.59	-106.82
कुल एसपीवी		350.97	75.36	148.17
कुल योग		6141.29	6780.97	7.67.401

अनुलग्नक - 5(क)

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की शेयर पूंजी में भारत सरकार के निवेश में बेमेलता, जैसा कि केंद्र सरकार के वित्त लेखाओं के विवरण संख्या 11 के साथ वित्तीय विवरणों में दर्शाया गया है

क्र. सं.	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम का नाम	2020-21			2019-20			2018-19		
		रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम की बैलेंस शीट में दर्शाई गई राशि	संघ सरकार के वित्त लेखाओं के विवरण संख्या 11 में दर्शाई गई राशि	अंतर	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम की बैलेंस शीट में दर्शाई गई राशि	संघ सरकार के वित्त लेखाओं के विवरण संख्या 11 में दर्शाई गई राशि	अंतर	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम की बैलेंस शीट में दर्शाई गई राशि	संघ सरकार के वित्त लेखाओं के विवरण संख्या 11 में दर्शाई गई राशि	अंतर
1.	डीएफसीसीआईएल	14,076.63	41,075.54	(-)26,998.91	14076.62	29875.55	(-)15798.93	10768.70	20975.55	(-)10206.85
2.	कॉनकोर	166.94	106.85	60.09	166.94	106.85	60.09	166.94	106.85	60.09
3.	राइट्स	173.50	68.25	105.25	180.05	74.80	105.25	174.80	74.80	100.00
4.	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	83.42	78.59	4.83	83.42	78.60	4.82	83.42	78.60	4.82
5.	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	1400	6,198.59	(-)4,798.59	1400	5398.59	(-)3998.59	1400.00	4543.59	(-)3143.59
6.	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	75.85	77.17	(-)1.32	75.85	77.17	(-)1.32	75.85	56.94	18.91

7.	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	4,855.70	4,873.20	(-)17.50	4748.86	4748.86	0	4748.86	4748.86	0
8.	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	8,950.00	10,950.00	2,000.00	7450	7550	(-)100.00	2350.00	3050.00	(-)700.00
		29,782.04	63,428.19	(-)33,646.15	28181.74	47910.42	(-)19728.68	19768.57	33635.19	-13,866.62

अनुलग्नक - 5 (ख)

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के शेयरों की संख्या में भारत सरकार के निवेश में बेमेलता, जैसा कि केंद्र सरकार के वित्त लेखाओं के विवरण संख्या 11 के साथ वित्तीय विवरणों में दर्शाया गया है

(करोड़ में शेयरों की संख्या)

क्र. सं.	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम का नाम	2020-21			2019-20			2018-19		
		रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम की बैलेंस शीट में शेयरों की संख्या	संघ सरकार के वित्त लेखाओं के विवरण संख्या 11 में शेयरों की संख्या	अंतर	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम की बैलेंस शीट में शेयरों की संख्या	संघ सरकार के वित्त लेखाओं के विवरण संख्या 11 में शेयरों की संख्या	अंतर	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम की बैलेंस शीट में शेयरों की संख्या	संघ सरकार के वित्त लेखाओं के विवरण संख्या 11 में शेयरों की संख्या	अंतर
1.	डीएफसीसीआईएल	14.08	29.88	-15.8	14.08	29.88	(-)15.8	10.76	20.97	(-)10.21
2.	कॉनकोर	33.39*	10.68	22.71	33.39*	10.68	22.71	33.39*	10.68	22.71
3.	राइट्स	17.35	6.83	10.52	18.00	7.48	10.52	17.48	7.48	10
4.	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	0.08	0.08	-	0.08	0.08	-	0.08	0.08	-
5.	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	140.30	619.86	- 479.56	140.30	539.86	-399.56	140	454.36	-314.36
6.	कॉकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	4.08	4.87	-0.79	4.08	4.77	-0.69	4.08	4.75	-0.67
7.	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	8.95	10.95	-2	7.45	7.55	-0.1	2.35	3.05	-0.7

* बैलेंस शीट के अनुसार शेयर का अंकित मूल्य ₹ 5 है जबकि विवरण-11 के अनुसार इसे विवरण-11 में ₹ 10 के रूप में दर्शाया गया है।

अनुलग्नक - 6							
2019-20 और 2020-21 के दौरान रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों द्वारा लाभांश का भुगतान (करोड़ में)							
क्र. सं.	वाणिज्यिक उपक्रम का नाम	2020-21		2019-20		2018-19	
		लाभ	भुगतान किया गया लाभांश	लाभ	लाभांश	लाभ	विभाजित
रेलवे कंपनियां							
1	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	112.45	0	-90.52	0	24.53	0.00
2	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	503.33	304.65	375.78	228	1215.41	628.01
3	इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	189.9	80	528.57	200	308.56	122.37
4	इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड	4416.13	1372.2	3692.42	500	2254.75	400.00
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	404.56	221.02	489.79	223.38	444.65	203
6	रेल विकास निगम लिमिटेड	940.55	329.43	789.86	237.69	606.59	186.94
7	रेल टेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	140.41	70.6	138.35	68.06	109.8	64.2
8	राइट्स लिमिटेड	424.35	366.27	596.39	330	444.65	215
9	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	24.72	0	19.78	0	7.86	0
10	बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	-0.14	0	47	0	192.52	0
11	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	0	0	0	0	-34.97	0
12	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	95.58	0	9.25	0	-1.42	0
13	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	-366.41	0	3.84	0	99.73	0

14	मुंबई रेल विकास कॉर्पोरेशन	23.25	0	19.6	0	35.87	0
15	वैगन इंडिया लिमिटेड (निष्क्रिय)	0	0	0	0	0	0
16	एनआरटीयू फाउंडेशन	0	0	0.38	0	0	0
	कुल	6908.68	2744.17	6620.49	1787.13	5708.91	1819.52
सहायक कंपनियाँ							
17	कॉनकोर एयर लिमिटेड	-2.93	0	7.2	23.86	0.04	12.75
18	फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	-4.84	0	-6.45	0	-8.39	0
19	पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	-9.13	0	0.95	0	-11.87	0
20	सिडकुल कॉनकोर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	-0.29	0	6.6	0	-4.68	0
21	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	-21.38	0	-17.18	0	-2.11	0
22	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड	-14.06	0	-30.83	0	-30.61	0
23	इरकॉन दावणगेरेहावेरी हाईवे लिमिटेड	0.65	0	0.77	0	2.12	0
24	इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0.28	0	0.24	0	0.05	0
25	इरकॉन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	5.75	0	11.51	0	14.03	0
26	हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एचएसआरसी इंफ्रा) लिमिटेड)	-0.21	0	0.04	0	0.04	0
27	रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	2.05	0	2.7	0	1.8	0
28	रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	24.13	10.50	35.02	12.41	41.34	9.09
29	कॉनकोर लास्ट माइल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड	-0.92	0	0	0		
30	इरकॉन गुडगांव रेवाड़ी हाईवे लिमिटेड	0.01	0	0	0		
	कुल	-20.89	10.50	10.57	36.27	1.76	21.84

संयुक्त उद्यम							
31	इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	5.06	0	3.07	0	10.06	0
32	सूरत इंटीग्रेटेड ट्रांसपोर्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0.2	0	0.41	0	-2.09	0
33	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	2.48	0	15.53	0	16.49	0
34	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	22.43	0	55.92	0	46.09	0
35	महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	1.27	0	-0.38	0	9.82	N.A
	कुल	31.44	0	74.55	0	80.37	0
विशेष प्रयोजन साधन							
36	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड	38.83	0	0.49	0	0.42	0
37	भरुच दाहेज रेल कंपनी लिमिटेड	-1.56	0	-10.79	0	6.27	0
38	कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	-106.52	0	-48.59	0	72.92	0
39	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	222.74	35	30.22	25	157.93	40
40	अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड	0.7	0	0.28	0	2.24	0
41	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	26.02	9.8	82.27	9.8	85.61	9.80
42	हसन मँगलोर रेल विकास निगम	-32.04	0	21.48	0	25.58	0
	कुल	148.17	44.80	75.36	34.80	350.97	49.80
	कुल योग	7067.40	2799.47	6780.97	1858.20	6142.01	1891.16

अनुलग्नक - 7						
विभिन्न रेलवे कंपनियों द्वारा देय और भुगतान किए गए लाभांश का विवरण						
(₹ करोड़ में)						
क्र. सं.	कंपनी का नाम	भुगतान किया गया लाभांश	पीएटी का 30%	निवल मूल्य का 5 प्रतिशत	लाभांश का भुगतान किया जाना है	कमी
1	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल)	0	33.735	718.53	718.528	718.528
2	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकोर)	304.65	151	510.19	510.187	205.537
3	इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरसीटीसी)	80	56.97	73.348	73.3475	-6.6525
4	इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरएफसी)	1372.2	1324.8	1700.6	1700.629	328.429
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन)	221.02	121.37	220.32	220.324	-0.696
6	रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल)	329.43	282.17	248.28	282.165	-47.265
7	रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (रेलटेल)	70.6	42.123	70.137	70.1365	-0.4635
8	राइट्स लिमिटेड (राइट्स)	312	127.31	116.1	127.305	-184.695
9	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	0	7.416	5.4085	7.416	7.416
10	बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	0	-0.042	24.862	24.862	

11	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	0	0	70.15	70.15	70.15
12	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	0	28.674	0.279	28.674	
13	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0	-109.92	78.509	78.509	78.509
14	मुंबई रेल विकास कॉर्पोरेशन	0	6.975	12.015	12.015	12.015
15	एनआरटीयू फाउंडेशन	0	0	0		
16	वैगन इंडिया लिमिटेड (निष्क्रिय)	0	0	0.05		

अनुलग्नक - 8						
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का बाजार पूंजीकरण						
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम	31 मार्च 2019 को		31 मार्च 2020 को		31 मार्च 2021 को	
	बाजार मूल्य (₹/शेयर)	बाजार पूंजीकरण (₹ करोड़ में)	बाजार मूल्य (₹/शेयर)	बाजार पूंजीकरण (₹ करोड़ में)	बाजार मूल्य (₹/शेयर)	बाजार पूंजीकरण (₹ करोड़ में)
कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	524.65	31,966.92	331.45	20,195.00	597.25	36,390.10
इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	लागू नहीं	लागू नहीं	982.00	15,718.00	1757	28,112
राइट्स लिमिटेड	207.24	4144.80	245.95	6,148.75	240.65	5,782.82
इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	397.05	3775.70	381.00	3,585.00	88.3	4,152.75
रेल विकास निगम लिमिटेड	लागू नहीं	लागू नहीं	12.90	2,689.68	29.10	6,067.41
रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	126.80	4,069.012
इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	22.90	29,926.86
कुल		39887.42		48336.49		114500.95

अनुलग्नक - 9
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का इक्विटी पर प्रतिफल

क्र. सं.	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम का नाम	2018-19			2019-20			2020-21		
		निवल मूल्य	लाभ	आरओई	निवल मूल्य	लाभ	आरओई	निवल मूल्य	लाभ	आरओई
		(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(प्रतिशत)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(प्रतिशत)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(प्रतिशत)
1	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	11298.9	24.53	0.22	14256.29	-90.52	-0.63	14370.56	112.45	0.78
2	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	10367.87	1215.41	11.72	10064.74	375.78	3.73	10203.74	503.33	4.93
3	इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	1071.02	308.56	28.81	1327.82	528.57	39.81	1466.95	189.9	12.95
4	इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड	18585.51	2254.75	12.13	30962.43	3692.42	11.93	34012.58	4416.13	12.98
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	3949.55	444.68	11.26	4161.14	489.79	11.77	4406.48	404.56	9.18
6	रेल विकास निगम लिमिटेड	3738.76	606.59	16.22	4499.77	789.86	17.55	4965.58	940.55	18.94
7	रेल टेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	1283.73	109.8	8.55	1361.28	138.35	10.16	1402.73	140.41	10.01
8	राइट्स लिमिटेड	2383.83	444.65	18.65	2576.62	596.39	23.15	2321.93	424.35	18.28
9	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	63.68	7.86	12.34	83.45	19.78	23.7	108.17	24.72	22.85
10	बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	62	192.52	38.74	497.38	47	9.45	497.24	-0.14	-0.03
11	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	1422.04	-34.97	-2.46	1185.08	0	0	1403	0	0.00

12	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	-99.25	-1.42	1.43	-89.99	9.25	-10.28	5.58	95.58	1712.90
13	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	2065.39	99.73	4.83	1919.58	3.84	0.2	1570.18	-366.41	-23.34
14	मुंबई रेल विकास कॉर्पोरेशन लिमिटेड	246.25	35.87	14.57	244.34	19.6	8.02	240.3	23.25	9.68
15	वैगन इंडिया लिमिटेड (निष्क्रिय)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
16	एनआरटीयू फाउंडेशन	0.45	-0.38	-84.44	0.99	0.38	38.38	1	0.001	0.10
	कुल	56439.73	5708.18	10.11	73050.92	6620.49	9.06	76976.02	6908.681	8.98
17	कॉनकोर एयर लिमिटेड	53.49	0.04	0.07	36.84	7.2	19.54	33.91	-2.93	-8.64
18	फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइजेज लिमिटेड	-13.04	-8.39	64.34	36.39	-6.45	-17.72	31.56	-4.84	-15.34
19	पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	174.84	-11.87	-6.79	175.79	0.95	0.54	166.65	-9.13	-5.48
20	सिडकुल कॉनकोर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	83.77	-4.68	-5.59	90.37	6.6	7.3	90.08	-0.29	-0.32
21	इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	166.81	-2.12	-1.27	149.62	-17.18	-11.48	128.24	-21.38	-16.67
22	इरकॉन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड .	118.64	-30.61	-25.8	87.82	-30.83	-35.11	73.75	-14.06	-19.06
23	इरकॉन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	106.82	2.14	2	167.6	0.77	0.46	168.25	0.65	0.39

24	इरकाँन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	6.05	0.05	0.83	136.06	0.24	0.18	136.34	0.28	0.21
25	इरकाँन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	142.38	14.03	9.85	153.89	11.51	7.48	159.64	5.75	3.60
26	हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0.08	0.04	50	0.13	0.04	30.77	2.42	-0.21	-8.68
27	रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	15.34	1.8	11.73	18.04	2.7	14.97	20.09	2.05	10.20
28	रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	146.23	41.34	28.27	166.28	35.02	21.06	179.91	24.13	13.41
29	इरकाँन गुड़गांव रेवाड़ी हाईवे लिमिटेड							0.06	0.001	1.67
30	काँनकोर लास्ट माइल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड							0.08	-0.92	-
	कुल	1001.41	1.77	0.18	1218.83	10.57	0.87	1190.98	-20.90	-1.75
31	भारतीय रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	63.09	10.06	15.87	95	3.07	3.16	219.56	5.06	2.30
32	सूरत इंटीग्रेटेड ट्रांसपोर्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	6.88	-2.09	-30.38	7.28	0.41	5.63	7.48	0.2	2.67
33	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	42	16.49	39.26	57.54	15.53	26.99	60.02	2.48	4.13

34	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	3124.48	46.09	1.48	7700.74	55.92	0.73	10721.34	22.43	0.21
35	महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	60	10	16.67	92.86	-0.38	-0.41	101.43	1.27	1.25
	कुल	3296.45	80.55	2.44	7953.42	74.55	0.94	11109.83	31.44	0.28
36	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड, भुवनेश्वर	714.44	0.42	0.06	1064.58	0.49	0.05	1227.43	38.83	3.16
37	भरूच दाहेज रेल कंपनी लिमिटेड	197.52	6.26	3.17	186.72	-10.79	-5.78	185.15	-1.56	-0.84
38	कृष्णापटनम रेल कंपनी लिमिटेड	702.31	72.92	10.38	653.72	-48.59	-7.43	546.9	-106.52	-19.53
39	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	1623.62	157.93	9.73	1605.54	30.22	1.88	1793.32	222.74	12.42
40	अंगुल सुकिंदा रेलवे लिमिटेड	681.81	2.25	0.33	724.69	0.28	0.03	861.41	0.70	0.08
41	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	571.18	85.61	14.99	641.52	82.27	12.82	657.77	26.02	3.96
42	हसन मैंगलोर रेल डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन	358.88	25.58	7.13	379.64	21.46	5.65	347.6	-32.04	-9.22
	कुल	4849.76	350.97	7.24	4531.72	75.34	1.66	5619.58	148.17	2.64
	कुल योग	65587.35	6141.47	9.36	86754.89	6780.95	7.82	94891.41	7067.39	7.45

स्रोत : संबंधित रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के लाभ व हानि खाता से कर के पश्चात लाभ और बैलेंस शीट से निवल मूल्य लिया गया है।

अनुलग्नक - 10							
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों की शेयर पूंजी और निवल मूल्य (₹ करोड़ में)							
क्रम संख्या	नाम	शेयर पूंजी			निवल मूल्य		
		2018-19	2019-20	2020-21	2018-19	2019-20	2020-21
रेल कंपनियां							
1	इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड	9380.46	11880.46	13068.5	18585.51	30962.43	34012.58
2	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	10768.73	14076.63	14076.6	11298.9	14256.29	14370.56
3	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	304.65	304.65	304.65	10367.87	10064.74	10203.74
4	रेल विकास निगम लिमिटेड	2085.02	2085.02	2085.02	3738.76	4499.77	4965.58
5	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	94.05	94.05	94.05	3949.55	4161.14	4406.48
6	राइट्स लिमिटेड	200	250	240.3	2383.83	2576.62	2321.93
7	कॉकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	5351	5382	5583.29	2065.39	1919.58	1570.18
8	रेल टेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	320.94	320.94	320.94	1283.73	1361.28	1402.73
9	इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	160	160	160	1071.02	1327.82	1466.95
10	कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	1403	1403	1403	1422.04	1185.08	1403
11	बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	184.63	184.63	184.63	62	497.38	497.24
12	मुंबई रेल विकास कॉर्पोरेशन	25	25	25	246.25	244.34	240.3
13	ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	83.42	83.42	83.42	63.68	83.45	108.17
14	एनआरटीयू फाउंडेशन	1	1	1	0.45	0.99	1
15	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	75.85	75.85	75.85	-99.25	-89.99	5.58
16	वैगन इंडिया लिमिटेड (निष्क्रिय)	0	0	0	0	0	0
	कुल	30437.75	36326.65	37706.25	56439.73	73050.92	76976.02
सहायक कंपनी							
17	पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	200	200	200	174.84	175.79	166.65

18	इरकाँन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	104.05	164.05	164.05	106.82	167.6	168.25
19	रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	70	70	105	146.23	166.28	179.91
20	इरकाँन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	65	65	65	142.38	153.89	159.64
21	इरकाँन पीबी टोलवे लिमिटेड	165	165	165	166.81	149.62	128.24
22	इरकाँन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	6	10	10	6.05	136.06	136.34
23	सिडकुल काँकोर इंफ्रा कंपनी लिमिटेड	100	100	100	83.77	90.37	90.08
24	इरकाँन शिवपुरी गुना टोलवे लिमिटेड	150	150	150	118.64	87.82	73.75
25	काँकोर एयर लिमिटेड	36.65	36.65	36.65	53.49	36.84	33.91
26	फ्रेश एंड हेल्दी इंटरप्राइजेज लिमिटेड	159.11	215.01	215.01	-13.04	36.39	31.56
27	रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	10	10	10	15.34	18.04	20.09
28	हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0.11	0.11	0.11	0.08	0.13	2.42
29	इरकाँन गुडगांव रेवाड़ी हाईवे लिमिटेड			0.05			0.06
30	काँकोर लास्ट माइल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड			1			0.8
	कुल	1065.92	1185.82	1221.87	917.64	1218.83	1190.98
संयुक्त उद्यम							
31	नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	2455	7580	9580	3124.48	7700.74	10721.34
32	भारतीय रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	51.6	80	200	63.09	95	219.56
33	महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	20	85.42	85.42	60	92.86	101.43
34	सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	48	48	48	42	57.54	60.02
35	सूरत इंटिग्रेटेड ट्रांस्पार्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0.1	10	10	6.88	7.28	7.48
	कुल	2574.70	7803.42	9923.42	3296.45	7953.42	11109.83

विशेष प्रयोजन साधन							
36	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	250	250	260	1623.62	1605.54	1793.32
37	हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड भुवनेश्वर	713.71	1063.36	1187.37	714.44	1064.58	1227.43
38	अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड	600	600	778.6	681.81	724.69	861.41
39	कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	625	625	625	702.31	653.72	546.9
40	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	196	196	196	571.18	641.52	657.77
41	हसन मैंगलोर रेल डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन	112	112	112	358.88	379.64	347.6
42	भरूच दाहेज रेल कंपनी लिमिटेड	155.11	155.11	155.11	197.52	186.72	185.15
कुल		2651.82	3001.47	3314.08	4849.76	4531.72	5619.58
कुल योग		36730.19	48317.36	52165.62	65503.58	86754.89	94896.41

अनुलग्नक - 11						
एसपीवी का विवरण						
क्रम सं.	परियोजना का नाम	एसपीवी का नाम	दूरी (किमी में)	निगमीकरण की तिथि	रियायत करार की तारीख	पूरा होने की तिथि
1.	पीपावाव बंदरगाह को सुरेंद्रनगर जंक्शन से जोड़ने वाली रेल लाइन का गेज परिवर्तन	पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड- रेल मंत्रालय का एसपीवी	271	30 मई 2000	28 जून 2001	मार्च 2003
2.	हसन (एचएएस) और मैंगलोर (एमएक्यू) के बीच रेलवे लाइन का गेज परिवर्तन	हसन मैंगलोर रेल डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन - रेल मंत्रालय का एसपीवी	236	1 जुलाई 2003	18 मार्च 2004	मई 2006
3.	हरिदासपुर पारादीप न्यू रेलवे लाइन परियोजना	हरिदासपुर - पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड - आरवीएनएल का एसपीवी	82	25 सितम्बर 2006	20 दिसम्बर 2007	अक्टूबर 2020
4.	अंगुल और सुकिंडा के बीच ब्रॉड गेज सिंगल रेलवे लाइन	अंगुल - सुकिंडा रेलवे लिमिटेड- आरवीएनएल का एसपीवी	113.39	20 फरवरी 2009	14 मई 2010	अभी तक पूरा नहीं हुआ है।
5.	कृष्णापट्टनम-ओबुलावरिपल्ले न्यू रेल लाइन,	कृष्णापट्टनम रेलवे कंपनी लिमिटेड - आरवीएनएल का एसपीवी	114	11 अक्टूबर 2006	23 नवम्बर 2007	जुलाई 2019
6.	गांधीधाम-पालनपुर गेज परिवर्तन परियोजना	कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड - आरवीएनएल की एसपीवी	301	22 जनवरी 2004	8 नवम्बर 2005	नवम्बर 2006
7.	भरुच-दामनी-दाहेज गेज परिवर्तन परियोजना	भरुच दाहेज रेलवे कंपनी लिमिटेड - आरवीएनएल का एसपीवी	63	15 नवम्बर 2006	25 जून 2008	मार्च 2012

अनुलग्नक - 12

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों का अनुपात विश्लेषण

रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम का नाम	कुल पी ए टी (₹ करोड़ में)	शेयरों की संख्या	चालू परिसंपत्तियां (₹ करोड़ में)	वर्तमान देयताएं (₹ करोड़ में)	लाभांश (₹ करोड़ में)	कुल परिसंपत्तियां (₹ करोड़ में)	कुल देयताएं (शेयरधारकों की निधि को छोड़कर) (₹ करोड़ में)	शेयर का बाजार मूल्य (₹ करोड़ में)	नियोजित पूंजी (₹ करोड़ में)	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल(%)	पूंजी निवेश (₹ करोड़ में)	इक्विटी पर प्रतिफल	निवेश की गई पूंजी पर प्रतिफल(%)	प्रति शेयर आय (ईपीएस) (₹ करोड़ में)	मूल्य अर्जन अनुपात	लाभांश भुगतान अनुपात	वर्तमान अनुपात
डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	112	14.08	901	15160	0	59700	45330		41681	0.27	41681	0.78	0.27	7.99	0	0	0.06
कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	503	60.93	3185	1296	305	12195	1991	597.25	8654	5.82	305	4.93	165.22	8.26	72.30	0.61	2.46
इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड	190	16	2725	1538	80	3166	1699	1757	1467	12.95	1467	12.95	12.95	11.87	148.02	5	1.77
इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड	4416	1306.85	12868	26908	1372	378052	342138	22.9	351407	4.45	359024	12.98	4.35	3.66	6.26	1.05	0.48
इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	405	47.02	6789	5579	221	10664	6258	88.3	4406	9.18	4406	9.18	9.18	4.3	20.53	54.57	1.22
रेल विकास निगम लिमिटेड	941	208.5	9981	2508	329	13550	8584	29.1	4966	18.94	4966	18.94	18.94	4.51	6.45	0.35	3.98
रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	140	32.09	1543	1045	71	2616	1213	126.8	1403	10.09	1403	10.01	10.09	4.37	29.01	2.21	1.48
राइट्स लिमिटेड	424	24.03	4746	3076	312	5631	3309	240.65	2322	24.20	2322	24.20	18.28	17.22	13.97	73.60	1.54
ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड	25	0.083	336	198	-	362	254	-	162	19	118	22.85	29	296.36	-	-	1.69
बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड	-0.14	0.18	89	55	0	552	55	-	497	-	185	-0.02	-	0	-	-	1.61
कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	0	140.3	201	198	0	7671	6267	-	7567	0	7447	0	0	0	-	-	1.01
भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग कंपनी लिमिटेड	95	0.07	45	28	-	58	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6
कोकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	-366	1.48	2630	2578	-	7620	6050	-	4228	-5.40	4228	-23.34	-5.40	-267.85	-	-	1.02
मुंबई रेल विकास कॉर्पोरेशन लिमिटेड	23	0.025	548	60	-	603	363	-	-	-	-	9.68	-	930.1	-	-	9.13
वैगन इंडिया लिमिटेड (निष्क्रिय)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
एनआरटीयू फाउंडेशन	0	0.1	17	16	0	18	16	--	1	0	1	0.1	0	0	-	-	1.06
कॉनकोर एयर लिमिटेड	-3	3.67	18	17	0	65	31	-	29	-10.04	37	-7.99	0	-0.8	-	-	1.06
फ्रेश एंड हेल्दी इंटरप्राइजेज लिमिटेड	-5	21.5	5	4	0	36	4	-	32	-15.34	215	-15.34	-2.25	-0.23	-	-	1.53
पंजाब लॉजिस्टिक्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	-9.13	20	7	8	0	242	75	-	229	-3.99	200	-5.48	-4.57	-0.46	-	-	0.82
सिडकुल कॉनकोर इन्फ्रा कंपनी लिमिटेड	-0.29	10	29	10	0	119	29	-	84	-0.34	100	-0.32	-0.29	0.03	-	-	2.9

अनुलग्नक - अध्याय 2

इरकॉन पीबी टोलवे लिमिटेड	-21.38	16.5	35	58	0	509	381	-	451	-4.75	--	-16.67		-1.3	-	-	0.59
इरकॉन शिवपुरी गुना लिमिटेड	-14	15	7	42	0	616	542	-	564	-2.49	--	-19.06	--	-0.94	-	-	0.16
इरकॉन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड	-0.65	16.4	215	94	0	600	432	-	507	0.13	507	0.39	0.13	0.04	-	-	2.28
इरकॉन वडोदरा किम एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0.28	1	381	82	0	789	653	-	708	0.04	708	0.21	0.04	0.28	-	-	4.64
इरकॉन इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड	6	6.5	249	123	0	340	181	-	160	3.60	160	3.60	3.60	0.88	-	-	2.02
इरकॉन गुरुग्राम रेवाड़ी एक्सप्रेसवे लिमिटेड	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
हाई स्पीड रेल कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	-0.21	0.01	5	3	0	5	3	-	2	-7.94		-8.68	-7.94	-19.71	-	-	1.66
रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड	2	1	118	89	0	118	98	-	2009	23.96	2009	10.2	23.96	2.05	-	-	1.32
कॉनकोर लास्ट माइल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड	-0.92	0.1	0	0	0	0	0	0	0	-11.63	1	-11.51	-92.08	-9.21	-	-	0
रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड	24	10.5	59	18	11	235	56	-	212	17.71	212	13.41	17.71	2.3	-	37.27	3.20
इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	5	20	167	42	0	354	56	-	220	2.30	200	2.3	2.53	0.36	-	-	3.97
सूरत इंटिग्रेटेड ट्रांसपोर्टेशन डेवलपमेंट	0.2	1	7	0	0	7	0	-	7	2.73	10	2.67	2.04	0.2	-	-	0
सेल राइट्स बंगाल वैगन इंडस्ट्रीज लिमिटेड	2.48	4.8	43	39	0	129	117	-	100.73	18.37	100.73	4.13	18.37	0.52	-	-	1.09
नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	22	9.58	1213	340	-	13133	2412	-	12793	19.85	9580	0.21	23.41	2.67	-	-	3.56
महाराष्ट्र रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	1	8.54	93	82	0	421	320	-	101	1.93	101	1.26	1.93	0.15	-	-	1.13
हरिदासपुर पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड	39	118.73	305	15	0	2680	1453	-	2665	1.46	1227	3.16	1.46	0.36	-	-	20.33
भरूच दाहेज रेलवे कंपनी लिमिटेड	-1.57	15.51	71	15	0	351	166	-	263	-0.60	185	-0.84	-0.60	-0.1	-	-	4.73
कृष्णापट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड	-107	62.5	158	1424	0	2900	2354	-	1474	-7.26	574	-19.56	-7.26	-1.71	-	-	0.11
कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड	223	25	15	338	35	2898	1105	-	2069	10.78	1793	12.42	10.78	8.91	-	0.16	0.04
अंगुल सुकिंडा रेलवे लिमिटेड	0.7	77.86	13	26	0	1686	825	-	1660	0.04	861	0.08	0.04	0.01	-	0	0.5
पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	26	19.6	253	39	10	786	129	-	748	3.91	658	3.96	3.96	1.33	-	0.51	6.48
हसन मैंगलोर रेल डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड	-32	11.2	235	41	0	480	133	-	400	-7.07	434	-9.2	-6.52	-2.86	-	-	5.73

अनुलग्नक - 13
एसपीवी का शेयरधारक विवरण
हरिदासपुर-पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड

क्रम संख्या	शेयर धारक का नाम	शेयर धारक (प्रतिशत में)	शेयरों की संख्या (मूल्य प्रति शेयर ₹ 10)
1	सागरमाला डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड	28.36	336788058
2	रेल विकास निगम लिमिटेड	27.91	331369560
3	ओडिशा राज्य के राज्यपाल	16.92	200874541
4	पारादीप पोर्ट ट्रस्ट	11.67	138521106
5	ओडिशा माइनिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड	7.83	92920000
6	एस्सेल माइनिंग एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड	2.53	30000000
7	रूंगटा माइंस लिमिटेड	2.53	30000000
8	एमएसपीएल लिमिटेड	1.26	15000000
9	जिंदल स्टील एंड पावर लिमिटेड	0.42	5000000
10	स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड	0.42	5000000
11	ओडिशा इंडस्ट्रियल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन	0.16	1900000
कुल		100	1187373265

अंगुल - सुकिंडा रेलवे लिमिटेड

क्रम संख्या	शेयर धारक का नाम	शेयर धारक (प्रतिशत में)	शेयरों की संख्या (मूल्य प्रति शेयर ₹ 10)
1	रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल)	32.37	252,000,000
2	कॉनकोर	26.00	156,000,000
3	ओडिशा सरकार	21.30	127,800,000
4	ओडिशा माइनिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड (ओएमसी)	10.50	63,000,000
5	जिंदल स्टील एंड पावर लिमिटेड (जेएसपीएल)	10.00	60,000,000
6	उड़ीसा इंडस्ट्रियल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन (आईडीसीओ)	0.70	4,200,000
कुल		100.00	600,000,000

कृष्णपट्टनम रेलवे कंपनी लिमिटेड

क्रम संख्या	शेयर धारक का नाम	शेयर धारक (प्रतिशत में)	शेयरों की संख्या (मूल्य प्रति शेयर ₹ 10)
1.	रेल विकास निगम लिमिटेड	49.76	311000000
2.	कृष्णापट्टनम पोर्ट कंपनी लिमिटेड	12.96	81000000
3.	नेशनल मिनरल डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड	6.40	40000000
4.	आंध्र प्रदेश सरकार	5.60	35000000
5.	ब्राह्मणी इंडस्ट्रीज लिमिटेड	5.28	33000000
6.	सागरमाला डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड	20.00	125000000
कुल		100	625000000

कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड

क्रम संख्या	शेयर धारक का नाम	शेयर धारक (प्रतिशत में)	शेयरों की संख्या (मूल्य प्रति शेयर ₹ 10)
1	आरवीएनएल	50.00	125000000
2	दीनदयाल पोर्ट ट्रस्ट	26.00	65000000
3	अदानी पोर्ट्स एंड सेज लिमिटेड	20.00	50000000
4	गुजरात सरकार	4.00	10000000
कुल		100.00	250000000

भरुच दाहेज रेलवे कंपनी लिमिटेड

क्रम संख्या	शेयर धारक का नाम	शेयर धारक (प्रतिशत में)	शेयरों की संख्या (मूल्य प्रति शेयर ₹ 10)
1.	रेल विकास निगम लिमिटेड	35.46	5,50,00,000
2.	गुजरात मैरीटाइम बोर्ड	11.51	1,78,60,000
3.	गुजरात इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन	11.51	1,78,60,000
4.	अदानी पेट्रोनेट (दाहेज) पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड	11.17	1,73,30,000
5.	दाहेज सेज लिमिटेड	6.45	1,00,00,000
6.	गुजरात नर्मदा वैली फर्टिलाइजर्स कंपनी लिमिटेड	8.72	1,35,30,000
7.	हिंडाल्को इंडस्ट्रीज लिमिटेड	8.72	1,35,30,000
8.	जिंदल रेल इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	6.45	1,00,00,000
कुल			15,51,10,000

पिपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड

क्रम संख्या	शेयर धारक का नाम	शेयर धारक (प्रतिशत में)	शेयरों की संख्या (मूल्य प्रति शेयर ₹ 10)
1.	भारत के राष्ट्रपति (रेल मंत्रालय)	50.00	9,80,00,000
2.	गुजरात पिपावाव पोर्ट लिमिटेड	38.78	7,60,00,000
3.	जनरल इंश्योरेंस कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया	2.55	50,00,000
4.	द न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी लिमिटेड	2.55	50,00,000
5.	आईएल एंड एफएस फाइनेंशियल सर्विसेज लिमिटेड	6.12	1,20,00,000
कुल		100	19,60,00,000

हसन मंगलौर रेल डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड

क्रम संख्या	शेयर धारक का नाम	शेयर धारक (प्रतिशत में)	शेयरों की संख्या (मूल्य प्रति शेयर ₹ 10)
1	भारत के राष्ट्रपति (रेल मंत्रालय)	40.18	4,50,00,000
2	कर्नाटक सरकार	25.00	2,80,00,000
3	विश्वेश्वरैया व्यापार संवर्धन केंद्र	8.93	1,00,00,000
4	मैसूर सेल्स इंटरनेशनल लिमिटेड	6.25	70,00,000
5	मिनरल इंटरप्राइजेज लिमिटेड	8.93	1,00,00,000
6	न्यू मैंगलोर पोर्ट ट्रस्ट	8.93	1,00,00,000
7	रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कंपनी (कर्नाटक) लिमिटेड	1.78	20,00,000
कुल		100.00	112,000,000

© भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in