

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का
प्रतिवेदन

मार्च 2013 को समाप्त वर्ष के लिए

को लोक सभा/राज्य सभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)
रेलवे वित्त
2014 की प्रतिवेदन संख्या 19

विषय सूची		
विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्राक्कथन		(iii)
कार्यकारी सार		(iv)
अध्याय-1 वित्तीय स्थिति		
चालू वर्ष के राजकोषीय लेन देन का सार	1.1	1
बजट अनुमानों की विश्वसनीयता	1.2	3
2012-13 में राजकोषीय लेनदेन -एक विहंगावलोकन	1.3	3
आईआर के संसाधन	1.4	5
उगाही न की गई आय	1.5	11
प्रतिकूल आर्थिक सहायता	1.6	12
संसाधनों का उपयोग	1.7	14
राजस्व अधिशेष	1.8	19
दक्षता सूचकांक	1.9	19
योजना व्यय	1.10	22
रेलवे निधियाँ	1.11	25
लेखाओं पर टिप्पणियाँ	1.12	29
निष्कर्ष	1.13	31
सिफारिशें	1.14	32
अध्याय-2 विनियोजन लेखे		
विनियोजन लेखाओं का सारांश	2.1	35
वित्तीय जवाबदेही तथा बजट व्यवस्था	2.2	41

अनुपूरक प्रावधान	2.3	48
अभ्यर्पण	2.4	49
खर्च करने वाली इकाईयों द्वारा बजटीय नियंत्रण	2.5	49
अनुदान सं. 16- परिसम्पत्तियाँ, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन का विस्तृत अध्ययन	2.6	50
बजट में कमियाँ	2.7	57
व्यय का गलत वर्गीकरण	2.8	58
असंस्वीकृत व्यय	2.9	59
निष्कर्ष	2.10	60
सिफारिशें	2.11	61
अध्याय-3 भारतीय रेल में परियोजनाओं का लेखाकन		
प्रस्तावना	3.1	62
लेखापरीक्षा उद्देश्य	3.2	62
लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत	3.3	62
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र	3.4	63
लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली तथा नमूना आकार	3.5	63
लेखापरीक्षा परिणाम	3.6	63
निष्कर्ष	3.7	90
सिफारिशें	3.8	90
शब्दावली		92
परिशिष्ट		96

भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अन्तर्गत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए यह प्रतिवेदन तैयार किया गया है।

31 मार्च 2013 को समाप्त वर्ष के लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर यह प्रतिवेदन भारतीय रेल (आईआर) के लेखा एवं वित्त की विश्लेषणात्मक समीक्षा उपलब्ध कराता है। प्रतिवेदन तीन अध्यायों में तैयार किया गया है।

अध्याय 1 में भारतीय रेल के वित्त पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं और 31 मार्च 2013 को भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति का निर्धारण करता है। आय, व्यय, आरक्षित, प्रचालन क्षमता आदि पर विभिन्न संकेतकों का विश्लेषण किया गया है।

अध्याय 2 में भारतीय रेल के विनियोजन लेखाओं पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष और आबंटित संसाधनों के प्रबन्धन का विश्लेषण शामिल है।

अध्याय 3 में भारतीय रेल में परियोजनाओं के लेखाकन से संबंधित पहलुओं को शामिल किया गया है। इसमें परियोजनाओं पर व्यय की अपर्याप्त निगरानी पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष भी शामिल हैं।

कार्यकारी सार

पृष्ठ भूमि

भारतीय रेल (आईआर) भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। यह 65436 मार्ग किमी* से बनी है जिसपर प्रतिदिन लगभग 23 मिलियन यात्री ले जाने और लगभग 2.76 मिलियन टन भाड़ा ढोने वाली 20,038 गाड़ियां चलती हैं। रेलवे का नीति प्रतिपादन तथा सम्पूर्ण नियंत्रण रेलवे बोर्ड में निहित है जो अध्यक्ष, वित्त आयुक्त तथा अन्य कार्यकारी सदस्यों से बना है। आईआर प्रणाली का 68 प्रचालन मण्डलों वाले 17 जोन के माध्यम से प्रबन्ध किया जाता है। प्रणाली के परिचालन भाग के द्योतक जोनल रेलवे के अतिरिक्त चल स्टॉक तथा अन्य सम्बन्धित मदों के विनिर्माण में लगी छः उत्पादन यूनिटें हैं।

1 अप्रैल 1950 से प्रति वर्ष आम बजट के प्रस्तुतीकरण से पूर्व संसद में अलग से रेलवे बजट प्रस्तुत किया जा रहा है। यद्यपि रेलवे बजट अलग से संसद में प्रस्तुत किया जाता है परन्तु आईआर की प्राप्तियों तथा व्यय से सम्बन्धित आंकड़े भी आम बजट में दर्शाए जाते हैं क्योंकि रेलवे बजट भारत सरकार के कुल बजट का भाग बनता है।

निष्कर्षों का सार

31 मार्च 2012 (2013 का प्रतिवेदन संख्या 12) को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेलवे) उल्लेख करता है कि 2011-12 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियां 9.89 प्रतिशत तक बढ़ी जो 2007-11 की अवधि के दौरान 9.68 प्रतिशत की मिश्रित वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) से जरा सी अधिक थीं। भाड़ा अर्जनों तथा यात्री अर्जनों में वृद्धि क्रमशः 10.67 प्रतिशत तथा 9.51 प्रतिशत थीं जो 2007-11 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से अधिक थे। लाभांश देयता पूरी करने के बाद निवल बेशी

* मार्ग किलोमीटर- उनसे सम्बद्ध लाइनों अर्थात् एकल लाइन, दोहरी लाइन आदि की संख्या का ध्यान किए बिना रेलवे के दो स्थानों के बीच की दूरी

2011-12 में ₹ 1,125.57 करोड़ था। पूर्व वर्ष की तुलना में परिचालन अनुपात अवनत हुआ!

2012-13 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियां 18.76 प्रतिशत तक बढ़ी जो 2008-12 की अवधि के दौरान 9.17 प्रतिशत के सीएजीआर से अधिक थीं। भाड़ा अर्जन तथा यात्री अर्जन की वृद्धि दर पूर्व वर्ष की तुलना में क्रमशः 22.60 प्रतिशत तथा 10.89 प्रतिशत थी। ये दोनों 2008-12 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से अधिक थे।

परिचालन अनुपात में 2011-12 में 94.85 से 2012-13 में 90.19 तक सुधार हुआ। लाभांश देयता पूरी करने के बाद 2012-13 में निवल बेशी ₹ 8,266.25 करोड़ पर रहा । यह 28 प्रतिशत तक मूल्यहास आरक्षित निधि के विनियोग में कमी के बावजूद 46.86 प्रतिशत तक बजट अनुमानों की अपेक्षा कम था।

मूल्यहास आरक्षित निधि तथा पेंशन निधि 2012-13 में क्रमशः ₹ 9.80 करोड़ तथा ₹ 5.42 करोड़ के नगण्य शेषों के साथ बन्द पर बन्द हुए । 2012-13 में विकास निधि ₹ 2,332.61 करोड़ पर बन्द हुई और पूंजीगत निधि ₹ 42.68 करोड़ के नगण्य शेष के साथ बन्द हुई।

पूंजीगत निधि में धनात्मक शेष पूंजीगत निधि से भारत सरकार से सामान्य बजटीय सहायता के रूप में प्राप्त पूंजी को आईआरएफसी के पट्टा प्रभारों का भुगतान विपथित किए जाने के द्वारा प्राप्त किया गया था। इसका परिणाम रेलवे को अतिरिक्त निवेशों से वंचित होना हुआ जो अन्य पूंजीगत कार्यों पर किया जा सकता था। इसने आईआरएफसी से अधिक महंगे उधार भी लिए क्योंकि पूंजी से किए गए किसी खर्च पर भारत सरकार को लाभांश भुगतान किया जाना अपेक्षित है। इस मामले में ₹ 168.17 करोड़ लाभांश के रूप में अदा किया गया है। इसके अलावा रेलवे प्रणाली में अधिक पुरानी परिसम्पत्तियों के पुनरूद्धार तथा प्रतिस्थापन का विशाल पिछला बकाया होने के बावजूद आवश्यकता के अनुसार मूल्यहास आरक्षित निधि को अंशदान नहीं किया गया था जिसे गाड़ियों को सुरक्षित चलाने के लिए प्रतिस्थापित किया जाना अपेक्षित है।

यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं की अपनी परिचालन लागत पूरी करने में आईआर असमर्थ था। 2011-12 के दौरान यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर ₹ 23,643.68 करोड़ की हानि हुई थी। भाड़ा सेवाओं ने ₹ 23,076.70 करोड़ का लाभ अर्जित किया था जिसने दर्शाया कि आईआर अपने कोर कार्यकलापों पर वास्तव में हानि उठा रहा था। उपर्युक्त मामलों का भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के पूर्ववर्ती प्रतिवेदनों-संघ सरकार (रेलवे)-रेलवे वित्त में लगातार उल्लेख किया गया है।

आईआर ने तीन विनियोगों को छोड़कर सभी में पूरक प्रावधान प्राप्त करने के बावजूद तीन राजस्व अनुदानों तथा सात विनियोगों में दिए गए अनुमोदन से ₹ 1670.24 करोड़ अधिक खर्च किया। दो विनियोगों में मूल तथा पूरक प्रावधान प्राप्त किए बिना खर्च किया गया था। आठ राजस्व अनुदानों तथा एक पूंजीगत अनुदान (तीन खण्ड) में ₹ 100 करोड़ से अधिक की बचत हुई थीं।

भारतीय रेल सामान्यतया परियोजनाओं के सफल निर्माण के लिए और वित्तीय लेनदेनों के उचित लेखाकरण के लिए वित्तीय संहिता तथा इंजीनियरिंग संहिता में निर्धारित अपने नियमों तथा विनियमों का अनुपालन नहीं कर रही है। उचित अभिलेखों के अभाव में परियोजना निर्माण में किया गया खर्च अभिनिश्चित करना सम्भव नहीं है, यह वित्तीय अनुशासन की कमी दर्शाता है और परियोजनाओं के कार्यान्वयन में हानियों-सामग्री तथा वित्त दोनों का जोखिम बढ़ाता है। यह रेलवे में कार्यान्वयनाधीन अनेक परियोजनाओं के मद्देनजर पर्याप्त महत्व रखता है। उचित परियोजना लेखाकरण प्रणाली की कमी के कारण ब्लाक लेखा, जो भारतीय रेल के तुलन पत्र का महत्वपूर्ण भाग बनता है, उचित दस्तावेजीकरण द्वारा समर्थित योजना शीर्षों के अन्तर्गत विश्वसनीय राशियां चित्रित नहीं करता है।

प्रमुख सिफारिशें

रेलवे वित्त के विभिन्न पहलुओं पर सिफारिशें इस प्रतिवेदन के सुसंगत अध्यायों में दी गई हैं, कुछ प्रमुख सिफारिशें संक्षिप्त में नीचे दी गई हैं:

- पुरानी परिसम्पत्तियों को प्रतिस्थापित करने के लिए मूल्यहास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों और भारतीय रेल वित्त निगम को पट्टा प्रभागों के मुख्य घटक के प्रति भुगतान की अपनी देयता को पूरा करने के लिए पूँजीगत निधि की अनुपलब्धता आईआर की खराब वित्तीय स्थिति की सूचक है। आईआर को अपनी निधि शेषों में सुधार करने के लिए और साधनों की खोज करनी चाहिए।
- आईआर को वास्तविक रूप से अनुदानों की अनुपूरक मांग के निर्धारण के लिये प्रक्रिया खोजनी चाहिये ताकि अनुदानों के लिये अनुपूरक मांगों के माध्यम से प्राप्त राशि अप्रयुक्त न रह जाये या आवश्यकता से कम न पड़ जाये।
- आईआर को व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टान्तों को प्रभावी रूप से कम करने के लिए अपने आन्तरिक नियंत्रण को सुदृढ करना चाहिए। निवारक संस्वीकृतियों का महत्वपूर्ण नियंत्रक अधिकारियों के स्तर पर विकसित वृहत जिम्मेवारियों का निर्वहन किया जाना चाहिए। असंस्वीकृत व्यय की बढ़ती प्रवृत्ति को नियंत्रित किया जाय; प्रशासन यह सुनिश्चित करे कि सभी असंस्वीकृत व्यय प्राथमिकता के आधार पर नियमित कर लिए गए हैं।
- रेल मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने के लिए मॉनीटर तन्त्र स्थापित करने की आवश्यकता है कि संहिताओं तथा नियमपुस्तकों में निर्धारित प्रावधानों का वित्तीय अनुशासन बनाए रखने के लिए सख्ती से पालन किया जाता है। परियोजनाओं के प्रति संस्वीकृत अनुमानों तथा बजट आबंटनों के संदर्भ में व्यय पर प्रभावी नियंत्रण रखने के लिए उचित परियोजना लेखाकरण हेतु कार्यकारियों को उत्तरदायी बनाए जाने की आवश्यकता है।
- क्षेत्रीय यूनिटों (मण्डलों, निर्माण संगठनों) द्वारा प्रत्येक कार्य के अन्तर्गत सृजित परिसम्पत्तियों की लागत को सटीक लेखाबद्ध किए जाने की आवश्यकता है, ताकि उन्हें सही मूल्य पर ब्लॉक लेखा में प्रदर्शित किया जा सके।

अध्याय-1 वित्तीय स्थिति

यह अध्याय 2012-13 के दौरान भारतीय रेल (आईआर) की वित्तीय स्थिति का व्यापक स्वरूप दर्शाता है तथा पिछले वर्ष के सन्दर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतको तथा समग्र प्रवृत्ति विश्लेषण में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े आईआर के वित्त लेखे हैं, जो एक ऐसा दस्तावेज है जिसे संघ सरकार वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए वार्षिक रूप से संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, आईआर द्वारा नियत लक्ष्यों के प्रति 2012-13 के दौरान उसके वास्तविक निष्पादन की तुलना के लिए प्रमाणिक सरकारी रिपोर्ट¹ के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार

तालिका 1.1 पिछले वर्ष की तुलना में 2012-13 के दौरान आईआर के वित्तीय लेन-देन तथा 2012-13 के बजट अनुमानों का सार प्रस्तुत करती है। यह वर्ष 2012-13 के दौरान भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति के व्यापक स्वरूप के साथ पिछले वर्ष की वास्तविक आंकड़ों के साथ उसकी तुलना तथा बजट अनुमानों के इस वर्ष की वास्तविक प्राप्तियों तथा व्यय के विपथन को दर्शाती है।

तालिका 1.1 आईआर की प्राप्तियों तथा व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक 2011-12	बजट अनुमान 2012-13	संशोधित अनुमान 2012-13	वास्तविक 2012-13
1	यात्री आय	28,246.10 (9.51)	36,073.00	32,500.00	31,322.61 (10.89)
2	भाड़ा आय	69,547.59 (10.67)	89,339.00	85,956.00	85,262.58 (22.60)
3	अन्य कोचिंग आय ²	2,716.85 (10.00)	2,994.00	3,083.00	3,054.46 (12.43)
4	विविध आय ³	3,643.00 (6.57)	4,096.00	4,096.00	4,261.36 (16.97)
5	उचन्त	-43.19 (524.68)	50.00	45.00	-168.42 (289.95)
6	सकल यातायात प्राप्तियाँ	104,110.35 (10.13)	132,552.00	125,680.00	123,732.59 (18.85)

¹ भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकी विवरण

² पार्सलों, सामान तथा डाक घर मेल आदि के परिवहन से अन्य कोचिंग आय

³ किराए, भवन के पट्टे, खानपान सेवाओं, विज्ञापन, साइडिंगो तथा लेवल-क्रॉसिंग के रखरखाव, महत्वपूर्ण लाईनों पर हानि की प्रतिपूर्ति आदि से विविध आय

अध्याय-1 वित्तीय स्थिति

	(मद सं. 1 से 5) ⁴				
7	सामान्य कार्यचालन खर्चे ⁵	74,537.41 (9.39)	84,400.00	84,400.00	84,012.04 (12.71)
8	विनियोजन				
	मूल्यहास आरक्षित निधि	6,520.00 (18.22)	9,500.00	7,000.00	6,850.00 (5.06)
	पेशन निधि	17,610.00 (11.31)	18,500.00	20,000.00	20,710.00 (17.60)
9	कुल कार्यचालन व्यय (मद सं. 7 तथा 8)	98,667.41 (10.27)	112,400.00	111,400.00	111,572.04 (13.08)
10	निवल यातायात प्राप्तियां (मद सं. 6-9)	5,442.94 (7.54)	20,152.00	14,280.00	12,160.55 (123.42)
11	विविध प्राप्तियां ⁶	2,134.92 (-0.49)	3,141.89	2,522.23	2,447.84 (14.66)
12	विविध व्यय ⁷	796.26 (-7.48)	1,060.82	1,053.32	993.20 (24.73)
13	निवल विविध प्राप्ति (मद स.11-12)	1,338.66 (4.20)	2,081.07	1,468.91	1,454.64 (8.66)
14	निवल राजस्व (मद सं. 10 एवं 13)	6,781.60 (6.86)	22,233.07	15,748.91	13,615.19 (100.77)
15	सामान्य राजस्व को देय लाभांश-चालू वर्ष	5,656.03 (14.47)	6,676.07	5,339.78	5,348.94 (-5.43)
	पिछले वर्ष का आस्थगित लाभांश	0.00	0.00	0.00	0.00
	चालू वर्ष में देय कुल लाभांश	5,656.03 (14.47)	6,676.07	5,339.78	5,348.94 (-5.43)
16	निवल अधिशेष (मद सं. 14-15)	1,125.57 (-19.88)	15,557.00	10,409.13	8,266.25 (634.41)
17	विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि	610.00 (-56.58)	10,557.00	9,984.00	7,815.00 (1181.15)
	पूँजीगत निधि	515.57	5,000.00	425.13	451.25 (-12.48)

स्रोत-2012-13 और 2013-14 के लिए रेल बजट तथा लेखाओं पर व्याख्यात्मक जापन

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

⁴ आईआर की भाड़ा, यात्री, अन्य कोचिंग यातायात तथा विविध आय से सकल यातायात प्राप्तियां-प्रचालनात्मक प्राप्तियां

⁵ आईआर के परिचालन खर्चे

⁶ विविध प्राप्तियों में लाभांश प्राप्ति तथा अन्य रियायत के प्रति भारत सरकार (जीओआई) की सब्सिडी, रेलवे भर्ती बोर्ड आदि द्वारा प्राप्तियां शामिल हैं।

⁷ विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्वेक्षणों, अनुसंधान, डिजाईन एवं मानक-संगठन, आईआर की अन्य विविध स्थापनाओं, सांविधिक लेखापरीक्षा, ओपन लाईन वर्क्स (राजस्व) आदि पर व्यय शामिल है।

1.2 बजट अनुमानों की विश्वसनीयता

एक संगठन के वित्तीय तथा प्रचालनात्मक निष्पादन के लिए बजट का सही पूर्वानुमान बहुत महत्वपूर्ण है। इस बात का निर्धारण कि वित्तीय लक्ष्य कितनी अच्छी प्रकार से प्राप्त किए गए हैं इस बात पर निर्भर करता है कि वित्तीय अनुमान शुरु से ही कितने यथार्थ थे। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान आईआर प्रक्षेपित निष्पादन प्राप्त नहीं कर सका। अन्य कोचिंग आय और विविध आय को छोड़कर सभी खंडों में 2012-13 की अनुमानित सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर) प्राप्त नहीं हुई थी और चालू वित्तीय वर्ष के बजट अनुमानों की तुलना में 6.65 प्रतिशत (₹ 8,819.41 करोड़) तक समग्र गिरावट दर्ज की गई थी। सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) और कुल कार्यचालन व्यय (टीडब्ल्यूई) बजट अनुमानों की तुलना में 0.46 प्रतिशत (₹ 387.96 करोड़) और 0.74 प्रतिशत (₹ 827.96 करोड़) तक थोड़ा कम था। बजट अनुमान की तुलना में लगभग 12 प्रतिशत तक पेंशन निधि के विनियोग में वृद्धि सहित मल्यूह्वास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के विनियोग में लगभग 28 प्रतिशत तक की कमी हुई थी। 13.17 प्रतिशत तक कमी और बजट 2012-13 में यथा परिकल्पित की अपेक्षा पेंशन निधि के अतिरिक्त विनियोग (11.95 प्रतिशत) के कारण मुख्यतः परिणामी निवल राजस्व 38.76 प्रतिशत तक बजट अनुमानों से कम था।

1.3 2012-13 में राजकोषीय लेन-देन-एक विहंगावलोकन

1.3.1 सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

जीटीआर चालू वित्तीय वर्ष (2012-13) के दौरान 18.85 प्रतिशत तक बढ़ गया, यह 2011-12 के दौरान प्राप्त 10.13 प्रतिशत की वृद्धि से अधिक था जो पिछले वर्ष की तुलना में चालू वर्ष के दौरान भाड़ा आय में वृद्धि के कारण था। आय के अन्य सभी स्रोतों के लिए वृद्धि दर पिछले वर्ष की तुलना में थोड़ी अधिक थी।

1.3.2 सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई)

ओडब्ल्यूई पिछले वर्ष की तुलना में चालू वित्तीय वर्ष (2012-13) में 12.71 प्रतिशत तक बढ़ा जो 2010-11 की तुलना में 2011-12 के दौरान प्राप्त 9.39 प्रतिशत की वृद्धि दर से उच्चतर था।

1.3.3 विविध प्राप्तियां एवं व्यय

चालू वित्तीय वर्ष (2012-13) में विविध प्राप्तियों के साथ साथ विविध व्यय पिछले वर्ष से क्रमशः 14.66 प्रतिशत और 24.73 प्रतिशत तक बढ़ गए। विविध व्यय की वृद्धि दर में वृद्धि उच्च थी इसलिए निवल विविध प्राप्तियों में पिछले वर्ष से 8.66 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। निवल विविध प्राप्तियां भी महत्वपूर्ण रूप से बजट अनुमानों से काफी लगभग 30.10 प्रतिशत तक कम थी।

1.3.4 निवल राजस्व

चालू वित्तीय वर्ष में निवल राजस्व 100.77 प्रतिशत तक बढ़ा जो कि पिछले वर्ष के दौरान प्राप्त 6.86 प्रतिशत वृद्धि से काफी अधिक था। मुख्य रूप से यह पिछले वर्ष की 10.13 प्रतिशत की दर की तुलना में चालू वर्ष के दौरान सकल यातायात प्राप्तियों (18.85 प्रतिशत) में वृद्धि के कारण था। कुल कार्यकारी व्यय में वृद्धि पिछले वर्ष के लिए 10.27 प्रतिशत की दर की तुलना में चालू वर्ष के दौरान 13.08 प्रतिशत थी।

1.3.5 लाभांश भुगतान

भारत सरकार (जीओआई) को भुगतान योग्य लाभांश सामान्य बजटीय सहायता के माध्यम से दिए गए पूंजीगत प्रभार पर आधारित है। 2012-13 के लिए लाभांश की दर रेलवे समन्वय समिति (आरसीसी) द्वारा चार प्रतिशत पर निर्धारित की गई थी। चालू वित्तीय वर्ष में सामान्य राजस्व को लाभांश के भुगतान में पिछले वर्ष 2011-12 से 5.43 प्रतिशत तक कमी आई। भारतीय रेल ने 2012-13 में ₹ 5,348.94 करोड़ के लाभांश का भुगतान किया। तथापि, यह बजट प्रक्षेपण से लगभग 19.88 प्रतिशत तक कम था।

1.3.6 विनियोग हेतु उपलब्ध निवल अधिशेष

लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के पश्चात् निवल अधिशेष का सृजन चालू वित्तीय वर्ष में 634.41 प्रतिशत तक बढ़ गया। निवल अधिशेष 2011-12 में ₹ 1,125.57 करोड़ की तुलना में ₹ 8,266.25 करोड़ तक बढ़ गया था।

निवल अधिशेष बजट अनुमानों से 46.86 प्रतिशत कम था, निवल अधिशेष में कमी का मुख्य कारण निवल यातायात प्राप्ति (कुल कार्यकारी व्यय पर सकल

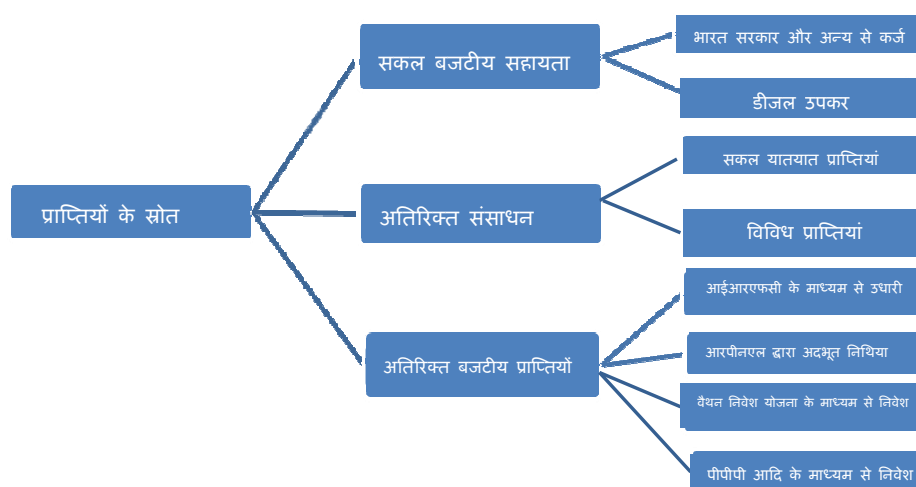
यातायात प्राप्तियों की अधिकता) और निवल विविध प्राप्ति (विविध व्यय पर प्राप्तियों की अधिकता) में क्रमशः 39.66 प्रतिशत और 30.10 प्रतिशत की कमी के कारण था।

निवल अधिशेष की लगभग ₹ 7,815.00 करोड़ और ₹ 451.25 करोड़ की समस्त राशि क्रमशः विकास निधि और पूँजीगत निधि को विनियोजित की गई थी।

1.4 आईआर के संसाधन

आईआर प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्न प्रकार से थे:

चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत

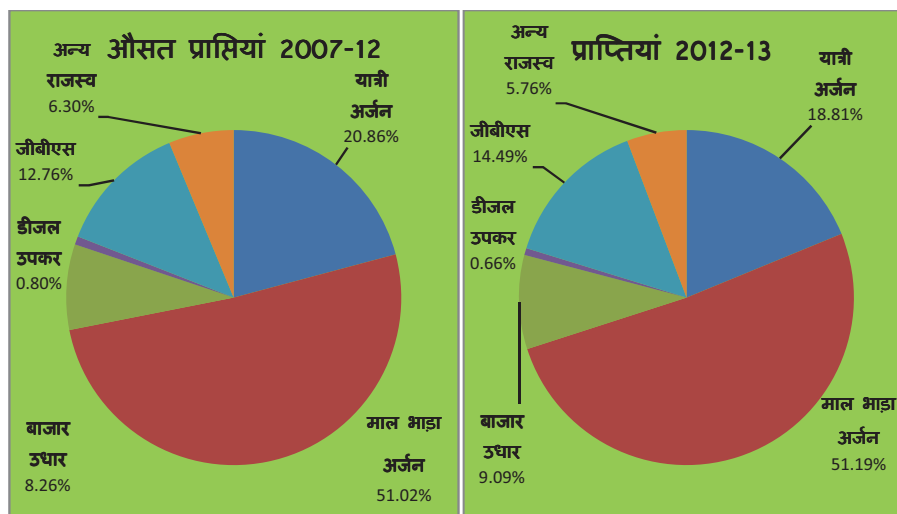


2008-12 के दौरान 9.17 प्रतिशत के प्रति 2012-13 के दौरान आन्तरिक संसाधनों से राजस्व प्राप्तियों की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)⁸ में 18.76 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। सामान्य बजटीय सहायता में 2008-12 के दौरान सीएजीआर के 27.99 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति 2012-13 के दौरान 20.58 प्रतिशत की वृद्धि हुई जबकि 2012-13 के दौरान अतिरिक्त बजटीय प्राप्तियों (बाजार उधार) में 2008-12 के दौरान सीएजीआर के 23.89 के प्रति 2.38 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। इस प्रकार आईआर की सामान्य बजटीय सहायता और आन्तरिक स्रोत अतिरिक्त बजटीय प्राप्तियों (बाजार उधारियों) से उच्च दर पर बढ़े।

⁸ वार्षिक संयोजन के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए कई वर्षों में वृद्धि दर

2012-13 के चालू वित्तीय वर्ष के दौरान तथा 31 मार्च 2012 को समाप्त होने वाले पिछले पांच वर्षों के दौरान इन सभी स्रोतों के अंश चित्र 1.2 में पाई डायग्राम में दिए गए हैं:

चित्र 1.2: आईआर के विभिन्न स्रोतों का सापेक्ष हिस्सा



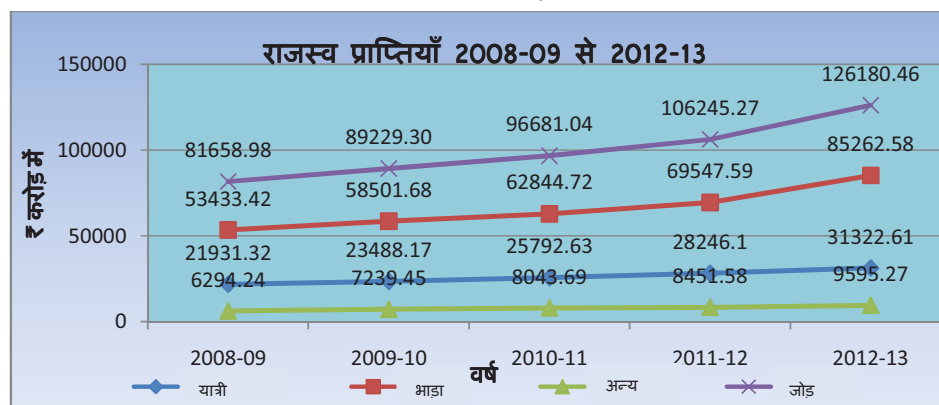
टिप्पणी : अन्य राजस्व आय में अन्य कोचिंग आय, विविध, अन्य आय तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं; जीबीएस-सामान्य बजटीय सहायता

चित्र 1.2 दर्शाता है कि आईआर का मुख्यतः एकल सबसे बड़ा अर्जन स्रोत मालभाड़ा क्षेत्र और उसके बाद यात्री आय से था। यह दोनों स्रोत चालू वर्ष के लिए भी आईआर प्राप्तियों के सबसे बड़े स्रोत बने रहे। 2007-12 के दौरान प्राप्तियों के औसत आंकड़ों की तुलना में चालू वर्ष में यात्री आय, डीजल उपकर और अन्य राजस्व में थोड़ी कमी आई जबकि माल भाड़ा अर्जन बाजार के शेयर, बाजार उधारियां और सामान्य बजटीय सहायता में वृद्धि हुई।

1.4.1 राजस्व प्राप्तियां

विगत पांच वर्षों के लिए कुल राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति चित्र 1.3 में दी गई है।

चित्र 1.3: 2008-09 से 2012-13 के दौरान राजस्व प्राप्तियां



टिप्पणी: अन्य में अन्य कोचिंग, विविध अन्य, उच्चत तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं।

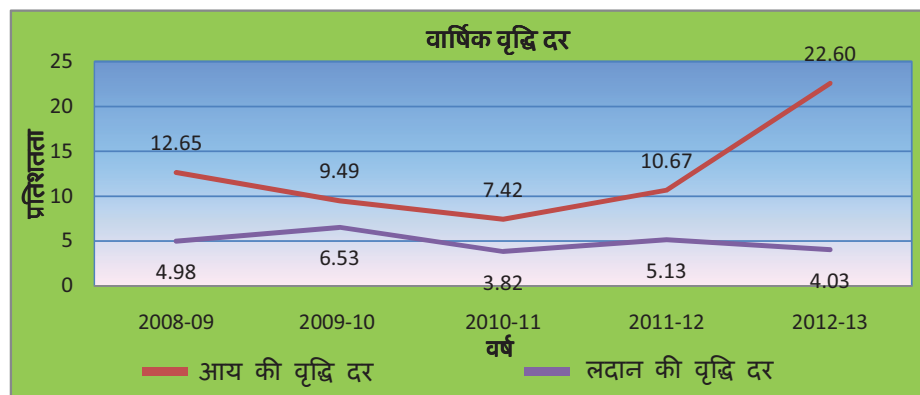
कुल राजस्व प्राप्तियां 2008-12 के दौरान 9.17 प्रतिशत के सीएजीआर पर बढ़ी तथापि, वर्ष 2012-13 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में वृद्धि 18.76 प्रतिशत थी। सभी वस्तुओं की वार्षिक स्फीति दर वर्ष 2012-13 के दौरान औसतन लगभग 7.4 प्रतिशत⁹ थी इसका अर्थ था कि राजस्व प्राप्तियों में वास्तविक वृद्धि (स्फीति के लिए घटाने के पश्चात) 11.36 प्रतिशत थी।

राजस्व प्राप्तियों के विभिन्न खंडों की वृद्धि दर की प्रवृत्ति की चर्चा आगामी पैराग्राफ में की गई है।

1.4.1.1 माल भाड़ा आय

31 मार्च 2013 को समाप्त विगत पाँच वर्षों के लिए आईआर की भाड़ा लदान तथा भाड़ा आय की प्रवृत्ति नीचे ग्राफ में दर्शायी गई है:

चित्र 1.4: भाड़ा आय तथा भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि दर



⁹ (स्रोत- आर्थिक सर्वेक्षण, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय)

चित्र 1.4 चालू वित्तीय वर्ष में लदान भाड़े की वार्षिक वृद्धि में कमी दर्शाता है। पिछले पाँच वर्षों के दौरान लदान में वार्षिक वृद्धि संबंधी बढ़ोतरी (कुल मिलाकर) 39.50 मिलियन टन (2008-09) से 39.04 मिलियन टन (2012-13) के बीच थी। 2012-13 के दौरान भाड़ा लदान में वृद्धि 4.03 प्रतिशत तक थी जो 2008-12 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से 5.16 प्रतिशत से कम थी। इससे पता चलता है कि माल भाड़ा प्राप्तियों में वृद्धि मुख्य रूप से बढ़े हुए माल भाड़े की दरों के माध्यम से प्राप्त की गई थी।

2008-12 के दौरान प्राप्त सीएजीआर के 9.18 प्रतिशत के प्रति 2012-13 में पिछले वर्ष की तुलना में भाड़ा आय में 22.60 प्रतिशत की वृद्धि हुई। भाड़ा सेवाओं के आंकड़े की प्रस्थिति तालिका सं.1.2 में दी गई है:

तालिका 1.2 भाड़ा सेवाओं के आंकड़े

वर्ष	लदान (मिलियन टन)	एनटीकेएम ¹⁰ (मिलियन मे)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	दर प्रति टन प्रति कि. मी. (पैसे में)
2008-09	833.39	551448	53,433.42	662	93.84
2009-10	887.79	600548	58,501.68	676	94.77
2010-11	921.73	625723	62,844.72	679	100.00
2011-12	969.05	667607	69,547.59	689	104.17
2012-13	1008.09	691658	85,262.58	686	123.27

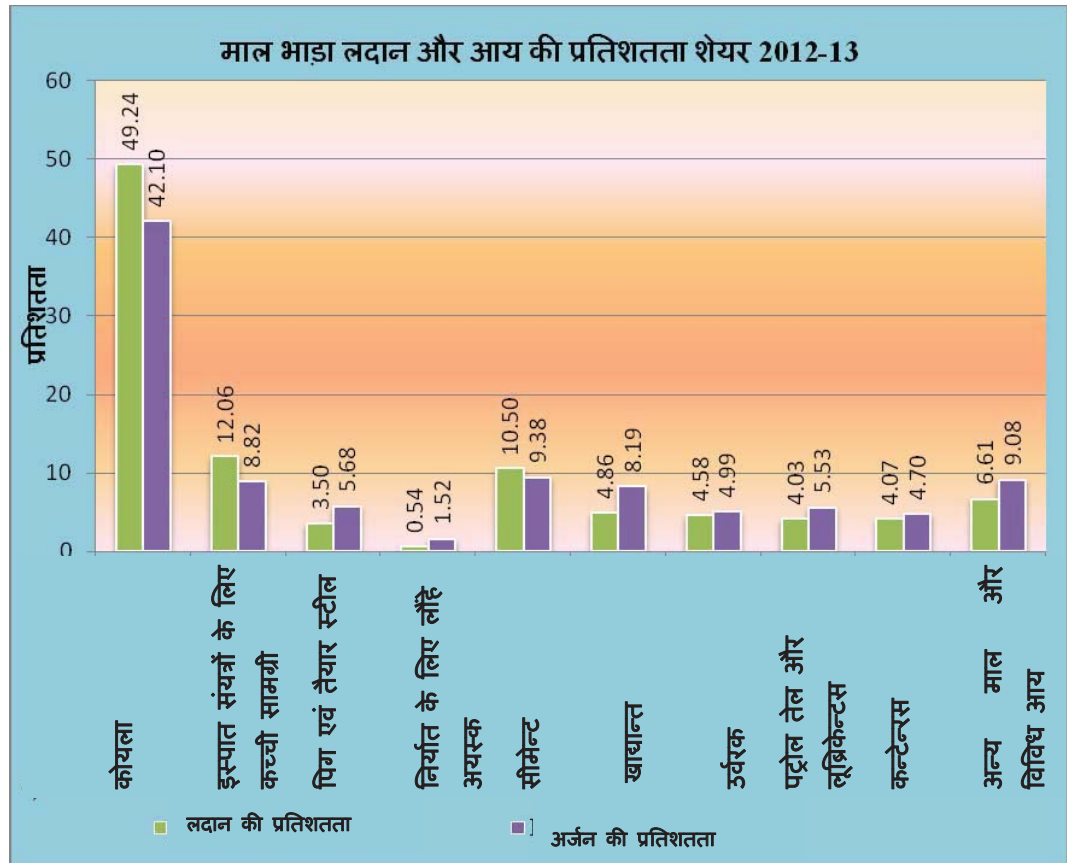
स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण (विवरण सं. 13-माल राजस्व सांख्यिकी)

2012-13 के दौरान यह देखा गया था कि भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि दर 4.03 प्रतिशत थी, जबकि निवल टन किलोमीटर (एनटीकेएम) 3.60 प्रतिशत की दर पर बढ़ा। पिछले वर्ष की तुलना में प्रति टन प्रति किलोमीटर तथा भाड़ा अर्जन में क्रमशः 18.34 प्रतिशत तथा 22.60 प्रतिशत की वृद्धि दर थी; जबकि औसत लीड (माल-भाड़े के एक टन का औसत हॉल) 2011-12 में 689 कि. मी. से 2012-13 में 686 कि. मी तक घट गया।

लदान तथा आय में प्रमुख वस्तुओं का हिस्सा बार चार्ट में दिया गया है (चित्र 1.5)

¹⁰ एनटीकेएम-निवल टन किलोमीटर-एक किलोमीटर की दूरी के लिए माल भाड़ा परिवहन को मापने की एक यूनिट जो एक टन माल के परिवहन को दर्शाती है (किसी पैकिंग की दर सहित किन्तु परिवहन के लिए प्रयोग किए गए वाहन को छोड़कर)।

चित्र 1.5 लदान तथा आय का प्रमुख वस्तु वार हिस्सा (2012-13)



केप्टिव माल होने के कारण कोयला, आईआर के लिए लदान तथा आय दोनों के लिए एक प्रमुख संघटक था। उपर्युक्त प्रमुख माल (“अन्य माल” तथा विविध आय को छोड़कर), आईआर की कुल भाड़ा आय का लगभग 91 प्रतिशत था। निर्यात हेतु लौह अयस्क कुल लदान का 0.54 प्रतिशत था तथा उसने कुल भाड़ा आय का 1.52 प्रतिशत उपार्जित किया।

1.4.1.2 यात्री आमदनी

यात्री सेवा के मुख्य निष्पादन संकेतकों को नीचे तालिकाबद्ध किया हैं।

तालिका 1.3 यात्री सेवा आंकड़े

वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	आमदनी (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	प्रति यात्री प्रति किलोमीटर आमदनी का औसत (पैसे में)
2008-09	7046.91	839203 (8.84)	21,931.32 (10.52)	119.09	26.13 (1.52)
2009-10	7382.77	904761 (7.81)	23,488.17 (7.10)	122.55	25.96 (-0.65)

2010-11	7810.15	980131 (8.33)	25,792.63 (9.81)	125.50	26.32 (1.39)
2011-12	8224.38	1046522 (6.77)	28,246.10 (9.51)	127.25	26.99 (2.55)
2012-13	8420.71	1098103 (4.93)	31,322.68 (10.89)	130.40	28.52 (5.67)

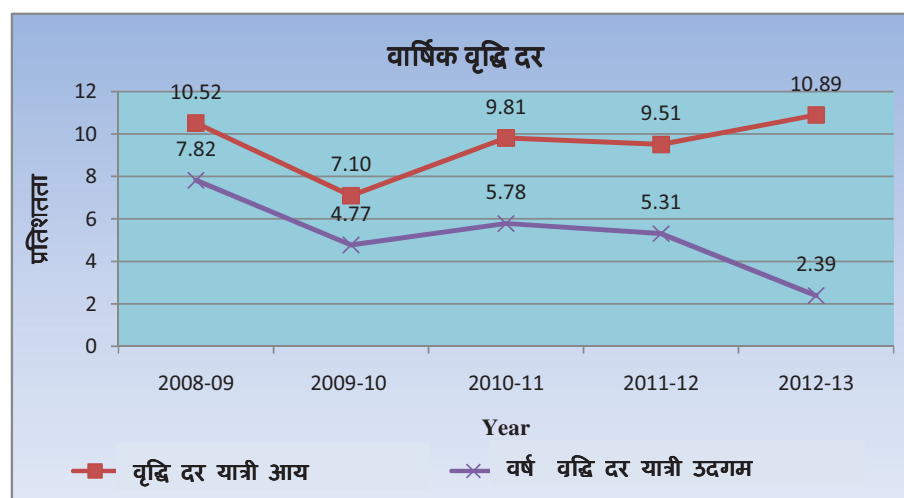
टिप्पणी: कोष्ठक में दर्शाए गए आंकड़े पिछले वर्ष से प्रतिशत वृद्धि दर्शाते हैं।

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण (विवरण सं. 12-यात्री राजस्व सांख्यिकी)

यात्री उद्गम की वृद्धि दर में कमी के बावजूद यह देखा गया कि प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत अर्जन 2011-12 में 26.99 पैसे से बढ़ कर 2012-13 में 28.52 पैसे हो गया था जोकि मुख्य रूप से यात्री टैरिफ में वृद्धि के कारण था। भारतीय रेल को यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर प्रति वर्ष घाटा¹¹ हो रहा था।

यात्री यातायात और यात्री उद्गम से पिछले पांच वर्षों के दौरान (2008-13) अर्जन में वृद्धि चित्र 1.6 में दर्शायी गई है।

चित्र 1.6 यात्री उद्गम और यात्री आमदनी की वृद्धि दर



पिछले वर्षों की तुलना में 2012-13 में यात्री यातायात से आमदनी में वृद्धि की प्रतिशतता 10.89 प्रतिशत थी जो कि 2008-12 की अवधि के लिए सीएजीआर की 8.80 प्रतिशत से अधिक थी। 2012-13 में यात्री उद्गम स्थान में पिछले वर्ष

¹¹ रेल मंत्रालय द्वारा तैयार किए गए अंतिम परिणामों के सारांश के अनुसार कोचिंग सेवा लाभप्रदता/यूनिट लागत।

की प्रतिशतता में 2.39 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी जो कि 2008-12 के दौरान सीएजीआर की 5.28 प्रतिशत से कम थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2012-13 के दौरान सभी जोनल रेलवे में यात्री आमदनी बजट प्राकलनों से कम थी। यात्री अर्जन लक्ष्य मेट्रो रेलवे/कोलकता में 18 प्रतिशत और पूर्वोत्तर रेलवे में 17 प्रतिशत तक कम थे।

1.4.1.3 विविध आय और अन्य कोचिंग आय

विविध और कोचिंग आय चालू वित्तीय वर्ष (2012-13) में सकल यातायात प्राप्तियों का लगभग छः प्रतिशत है। यह वर्ष 2011-12 में आठ प्रतिशत के प्रति 2012-13 में लगभग 15.03 प्रतिशत पर बढ़ा है। लेखापरीक्षा में विश्लेषण से पता चला कि चालू वर्ष में किराए, लाइसेंस फीस और विज्ञापनों से आय में पिछले वर्ष की तुलना में वृद्धि हुई है। यद्यपि विविध आय घटकों से राजस्व सृजन की वृद्धि में विचारणीय अवसर था यदि वसूली हेतु भवनों के किराए, लाइसेंस फीस (जब भी देय हो) के बिल दिये जाते और समयबद्ध तरीके में उगाही की जाती।

1.5 उगाही न की गई आय²

2012-13 के दौरान अप्राप्त आय के अन्तर्गत ₹ 50 करोड़ की वसूली के लक्ष्य के प्रति भारतीय रेल ने उगाही न की गई आय के रूप में ₹ 168.42 करोड़ संचित किए। उगाही न की गई आय 2011-12 में ₹ 1,401.03 करोड़ से बढ़कर 2012-13 में ₹ 1,569.45 करोड़ हो गई थी। वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर उगाही न की गई आय ₹ 1,569.45 करोड़ थी जिसमें से यातायात उचंत के अन्तर्गत ₹ 1,352.29 करोड़ और वसूली योग्य मांग के अन्तर्गत ₹ 217.16 करोड़ सम्मिलित था। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे ₹ 75.79 करोड़ की उगाही न की गई आय के संचयन के लिए मुख्य अंशदायी था। इसके बाद ₹ 26.16 करोड़ के साथ पूर्व मध्य रेलवे था। यातायात उचंत के अन्तर्गत मुख्य बकाया माल भाड़े की वसूली न होने और पावर हाऊस और राज्य विद्युत बोर्ड से अन्य प्रभार के रूप में ₹ 695.48 करोड़ की वसूली न होने के कारण थी जो कुल यातायात उचंत का 51.43 प्रतिशत था जिसकी अभी वसूली की जानी थी। मुख्य चूककर्ताओं को तालिका 1.4 में दर्शाया गया है:

¹² यातायात के प्रचालन से उगाही न की गई आय को 'यातायात उचंत के रूप में जबकि भवनों/भूमि को किराए/पट्टे साइडिंग के रखरखाव प्रभारों इत्यादि को 'वसूलीयोग्य मांग' के रूप में वर्गीकृत किया गया।

तालिका 1.4 राज्य विद्युत बोर्ड से बकाया देय

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाऊस	31 मार्च 2012 को बकाया देय	31 मार्च 2013 का बकाया देय	वर्ष के दौरान वृद्धि (+) कमी (-)
1.	पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड (पीएसईबी)	447.47	448.39	0.92
2.	दिल्ली विद्युत बोर्ड (डीवीबी)	175.88	175.88	-
3.	राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (आरएसईबी)	36.89	36.93	0.04

स्रोत-राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाऊस से वसूली योग्य देयों का विवरण

रेल मंत्रालय को एसईबीज से पुराने बकाया देयों की उगाही के लिए प्रयास तेज करने की आवश्यकता है।

1.6 प्रतिकूल आर्थिक सहायता

1.6.1 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर आर्थिक सहायता

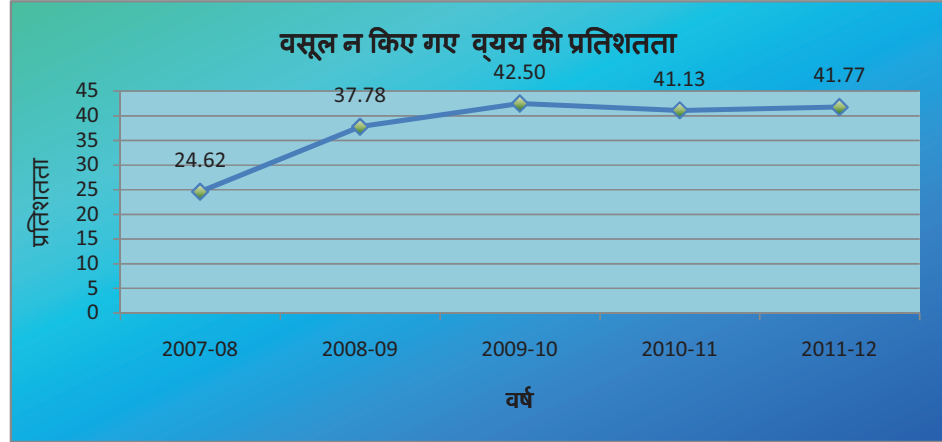
भारतीय रेल यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। 31 मार्च 2012 को पिछले पाँच वर्षों के दौरान यात्री सेवाओं से राजस्व में 43.68 प्रतिशत¹³ तक वृद्धि हुई तथापि इसी अवधि के दौरान इस शीर्ष में व्यय में 86 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

अन्तिम परिणामों का सारांश-वर्ष 2011-12 के लिए भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित भाड़ा सेवा यूनिट लागत और कोचिंग सेवा लाभप्रदता यूनिट लागत से भाड़ा आमदनी से यात्री और अन्य कोचिंग आमदनी में प्रतिकूल आर्थिक सहायता का पता चलता है। 2007-08 में यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा उठाई गई हानि ₹ 7,493.50 करोड़ से बढ़कर 2011-12¹⁴ में ₹ 23,643.68 करोड़ हो गई थी। 31 मार्च 2012 को समाप्त पांच वर्षों की अवधि के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर व्यय की प्रतिशतता में अन्तर को वसूली किए बिना ही छोड़ दिया जो चित्र 1.7 में दर्शाया गया है:

¹³ नैरो गेज और मेट्रो रेलवे/कोलकाता को छोड़कर (2007-08), नैरोगेज को छोड़कर (2011-12)

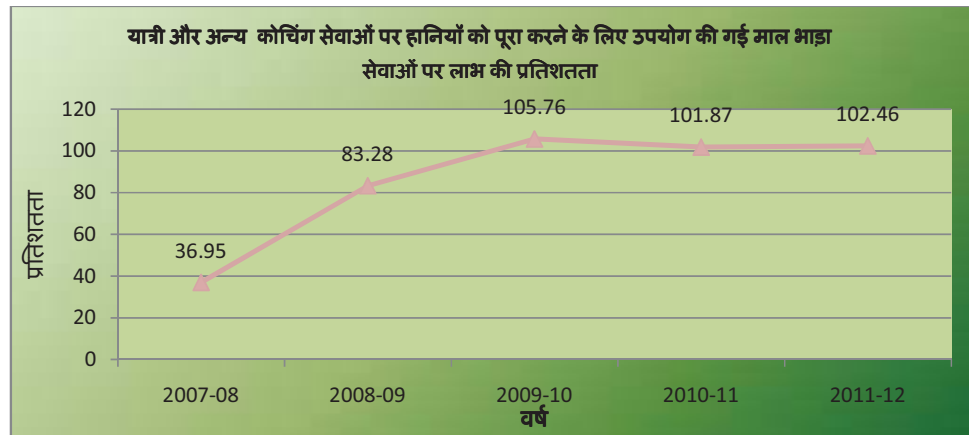
¹⁴ अन्तिम परिणामों का सार 2012-13 के लिए कोचिंग सेवाएं-लाभप्रदता/यूनिट लागत संग्रहित नहीं की गई थी (मई 2014)

चित्र 1.7: वसूल न किए गए यात्री व्यय और अन्य कोचिंग पर व्यय की प्रतिशतता



चित्र 1.8 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की हानि को पूरा करने के लिए माल भाड़ा सेवाओं से लाभ की प्रतिशतता दर्शाता है:

चित्र 1.8: यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के लिए प्रयोग होने वाली आर्थिक सहायता पर माल भाड़ा आमदनी के लाभ की प्रतिशतता



यह देखा जा सकता है कि मालभाड़ा यातायात से ₹ 23,076.70 करोड़ का पूरा लाभ भारतीय रेल की यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हुई ₹ 23,643.68 करोड़ की हानि की पूर्ति करने में प्रयोग किया गया था।

1.6.2 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों पर परिचालन हानियां

तालिका 1.5 में 2007-08 से 2011-12 के दौरान यात्री सेवाओं पर विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियों को दर्शाया गया है:

तालिका 1.5: यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां
(₹ करोड़ में)

यात्री की श्रेणी	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
एसी प्रथम श्रेणी	-14.77	-59.37	-53.14	-46.61	-38.78
प्रथम श्रेणी	-6.30	-69.67	-32.67	16.47	-39.13
एसी स्लीपर	123.09	-176.91	-372.32	-407.93	-438.83
एसी 3 टियर	547.60	540.57	212.14	266.31	499.33
एसी चेरर कार	114.68	5.45	-2.11	33.62	-13.29
स्लीपर श्रेणी	-2,384.08	-3,175.24	-5,333.90	-6,070.58	-6531.75
दूसरी श्रेणी	-993.22	-2,933.09	-3,401.25	-3,998.08	-4237.60
सामान्य (सभी श्रेणियाँ)	-3,541.28	-6,381.77	-7,763.36	-7,437.00	-8893.12
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	-922.39	-1,651.19	-2,214.06	-2,320.23	-2813.95

स्रोत: अन्तिम परिणामों का सार कोचिंग सेवाएं लाभकारिता/यूनिट लागत

जैसाकि उपरोक्त तालिका से स्पष्ट है, 31 मार्च 2012 को समाप्त वर्षों के दौरान एसी-3 टियर को छोड़कर रेल सेवाओं की सभी श्रेणियों ने हानियां उठाई जिसका अर्थ है कि 2011-12 में केवल एसी 3-टियर ने अपनी परिचालन लागत को पूरा किया।

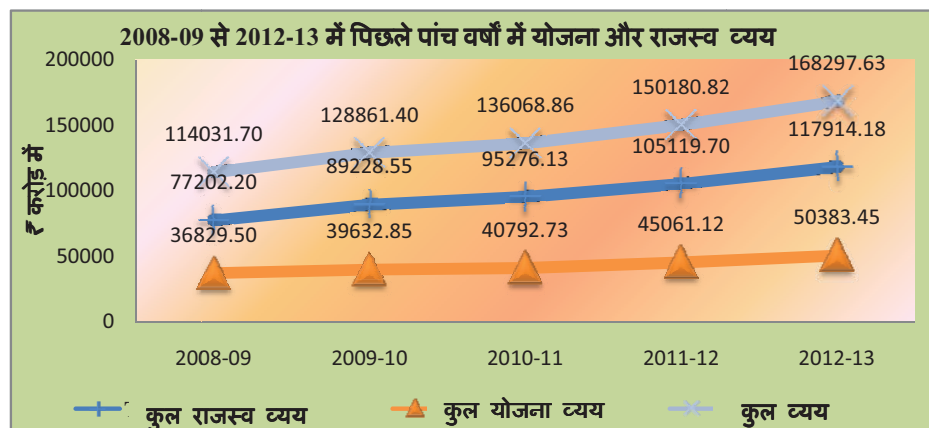
दोनों सामान्य श्रेणी और उपनगरीय सेवा को प्रदान की गई आर्थिक सहायता में पिछले पांच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर अधिकतम आर्थिक सहायता दी गई थी। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की आमदनी में हानि¹⁵ की प्रतिशतता 2 प्रतिशत (एसी चेरर) से ईएमयू उपनगरीय सेवाओं पर 139 प्रतिशत के साथ 203 प्रतिशत (सामान्य श्रेणी) के बीच थी।

1.7 संसाधनों का उपयोग

भारतीय रेल में व्यय के दो मुख्य घटक 'राजस्व व्यय' एवं "योजनागत व्यय" हैं। राजस्व व्यय में सामान्य कार्यचालन व्यय, विविध व्यय और लाभांश भुगतान सम्मिलित है। भारतीय रेल का कुल व्यय और पिछले पांच वर्षों के लिए राजस्व और योजना के अन्तर्गत उसका संयोजन चित्र 1.9 में दिया गया है:

¹⁵ अन्तिम परिणामों के सार में दिए गए व्ययों और अर्जन के आंकड़ों के आधार पर निकाली गई हानि-कोचिंग सेवा लाभप्रदता/यूनिट लागत(2011-12)

चित्र 1.9 : पिछले पांच वर्षों में योजना और राजस्व व्यय

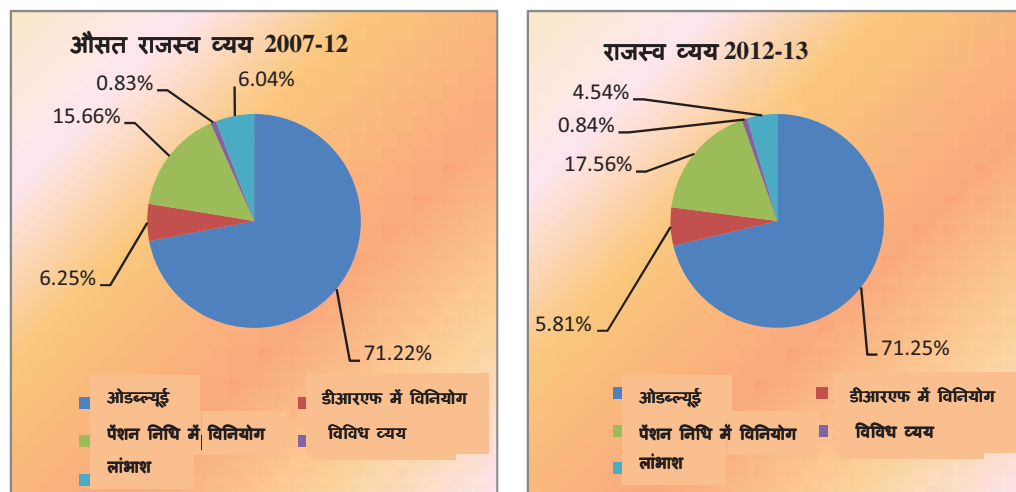


पिछले पांच वर्षों की अवधि में कुल व्यय में से राजस्व व्यय और योजना व्यय का अंश 68 प्रतिशत से 70 प्रतिशत और क्रमशः 32 प्रतिशत से 30 प्रतिशत के बीच लगभग स्थायी रहा। योजना व्यय के विस्तृत विश्लेषण की चर्चा पैराग्राफ 1.10 में की गई है।

1.7.1 राजस्व व्यय

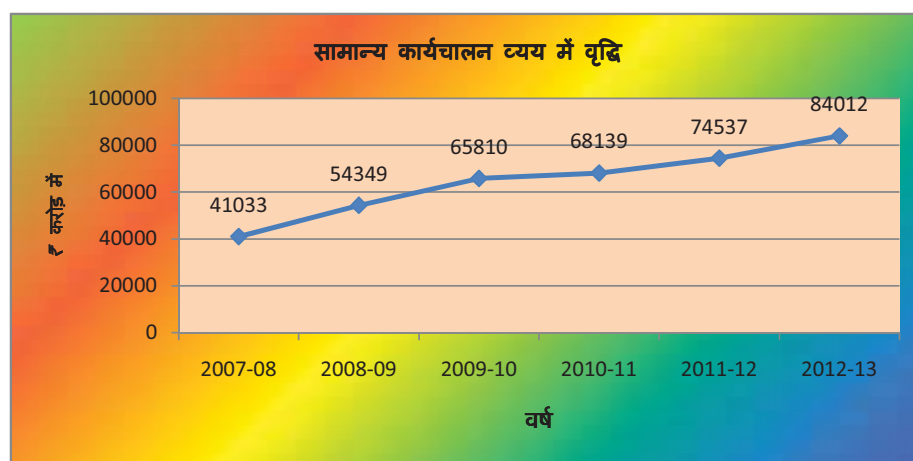
चालू वर्ष के दौरान राजस्व व्यय का संयोजन और 31 मार्च 2012 को समाप्त होने वाले पिछले पांच वर्षों का औसत चित्र 1.10 में दिया गया है:

चित्र 1.10: विगत पाँच वर्षों में राजस्व व्यय



व्यय का मुख्य घटक ओडब्ल्यूई था जो 2007-12 के दौरान औसत कुल राजस्व व्यय का लगभग 71 प्रतिशत बनता था, जो 2012-13 के दौरान 71 प्रतिशत बना रहा। डीआरएफ के लिए विनियोग 2007-12 के दौरान 6.25 प्रतिशत औसत की तुलना में 2012-13 में कम हो कर 5.81 प्रतिशत हो गया था। पेंशन निधि के लिए विनियोग बढ़ी हुई पेंशन देयताओं को पूरा करने के लिए 2007-12 के दौरान 15.66 प्रतिशत औसत की तुलना में 2012-13 में बढ़कर 17.56 प्रतिशत हो गया। ओडब्ल्यूई में आईआर के दिन-प्रतिदिन के अनुरक्षण और प्रचालन पर व्यय अर्थात् कार्यालय प्रशासन पर व्यय, रेलपथ एवं पुलों, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण, कर्मिदल पर परिचालन खर्च, ईंधन, विविध व्यय, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं। पिछले वर्षों में ओडब्ल्यूई में प्रवृत्ति को चित्र 1.11 में दर्शाया गया है:-

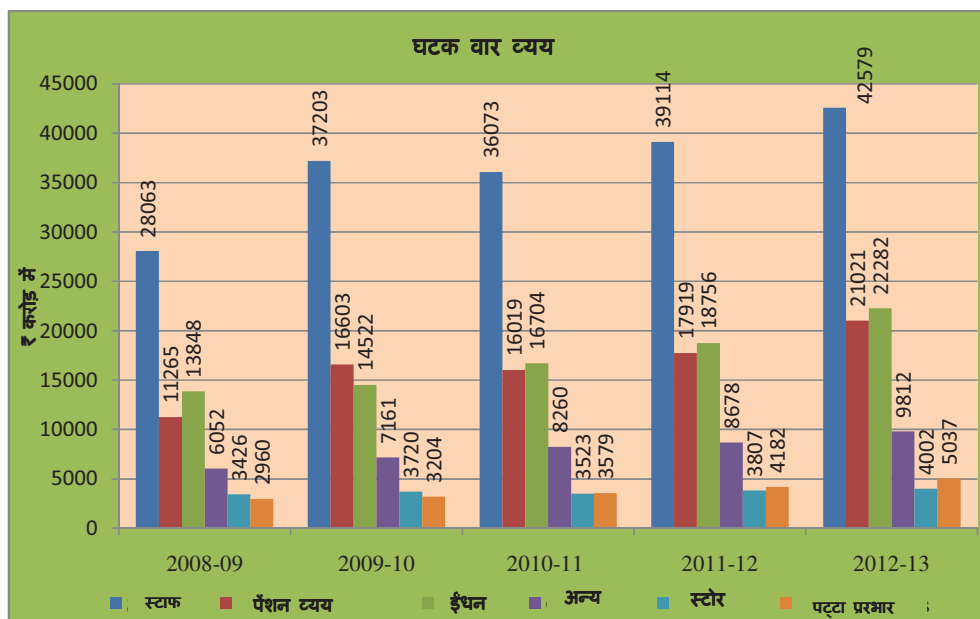
चित्र: 1.11 – सामान्य कार्यचालन व्यय में वृद्धि (2008-09 to 2012-13)



ओडब्ल्यूई में वृद्धि 2008-12 के दौरान 11.10 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति पिछले वर्ष में 2012-13 के दौरान 12.71 प्रतिशत की दर पर हुई। पिछले वर्षों में 2012-13 के दौरान ओडब्ल्यूई में वृद्धि के मुख्य कारण पेंशनभोगी प्रभारों (31 प्रतिशत), ईंधन व्ययों (19 प्रतिशत) और चल स्टॉक तथा उपस्करों की मरम्मत और रख-रखाव (15 प्रतिशत) पर अधिक व्यय करना था।

पिछले पांच वर्षों के लिए स्टाफ, ईंधन, पट्टा प्रभार, स्टोर, अन्य एवं पेंशन व्यय के अन्तर्गत आईआर पर कार्यचालन व्यय के ब्यौरे को चित्र 1.12 में दर्शाया गया है:

चित्र : 1.12 –घटक वार व्यय

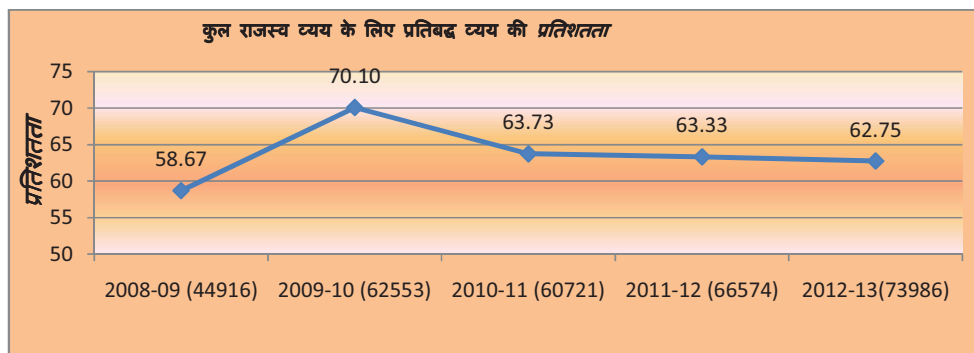


स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) चालू वर्ष के दौरान आईआर के कार्यचालन व्यय का 61 प्रतिशत बनती थी।

1.7.2 प्रतिबद्ध व्यय

आईआर के प्रतिबद्ध व्यय में सामान्य राजस्व, स्टाफ लागत, पेंशन भुगतान और चल स्टॉक पर पट्टा किराया प्रभारों के लिए लाभांश भुगतान शामिल हैं। चित्र 1.13 पिछले पाँच वर्षों 2008-13 के दौरान आईआर के कुल राजस्व व्यय के लिए प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता को दर्शाता है:

चित्र 1.13: कुल राजस्व व्यय की प्रतिशतता के रूप में प्रतिबद्ध व्यय



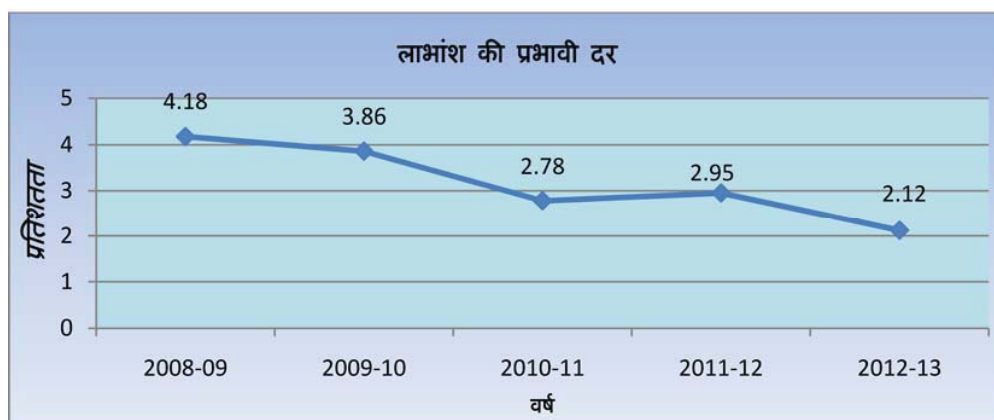
(कोष्ठक में दिए गए आँकड़े कुल प्रतिबद्ध व्यय को दर्शाते हैं)

कुल राजस्व व्यय में प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता 2012-13 में 62.75 प्रतिशत थी। आईआर के पास अपने प्रचालनों का चालन करने के लिए कुल राजस्व व्यय के मात्र 37.25 प्रतिशत बचा था।

1.7.3 लाभांश और आर्थिक सहायता

‘वियुक्ति सम्मेलन’ के अन्तर्गत आईआर को रेलवे कन्वेक्शन समिति (आरसीसी) द्वारा आवधिक रूप से अवधारित दर पर भारत सरकार द्वारा अग्रिम पूँजी पर सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का भुगतान करना अपेक्षित है। इसके अतिरिक्त, आरसीसी की सिफारिशों के अनुसार, आईआर को बड़े राष्ट्रीय हित¹⁶ में निवेशित पूँजी के बारे में लाभांश के भुगतान के प्रति रियायत देनी है। ऐसी पूँजी पर प्रदत्त लाभांश आईआर को आर्थिक सहायता के रूप में वापस प्राप्त होता है। यह आर्थिक सहायता 2011-12 में ₹ 2,034.37 करोड़ से बढ़कर 2012-13 में ₹ 2,286.14 करोड़ हो गई थी। इस प्रकार, लाभांश की निवल प्रभावी दर 2011-12 में 2.95 प्रतिशत से घटकर 2012-13 में 2.12 प्रतिशत हो गई।

चित्र : 1.14 लाभांश की प्रभावी दर



1.7.4 निर्वहन न की गई देयताएं

आरसीसी ने विनिर्माण की अवधि के दौरान नई लाइनों में निवेशों पर लाभांश के भुगतान पर और इसके यातायात के लिए लाइन के खोलने के पश्चात् पहले पाँच वर्षों के लिए ऋणस्थगन की अनुमति दी। संचित लाभांश तब देय था जब लाइनें

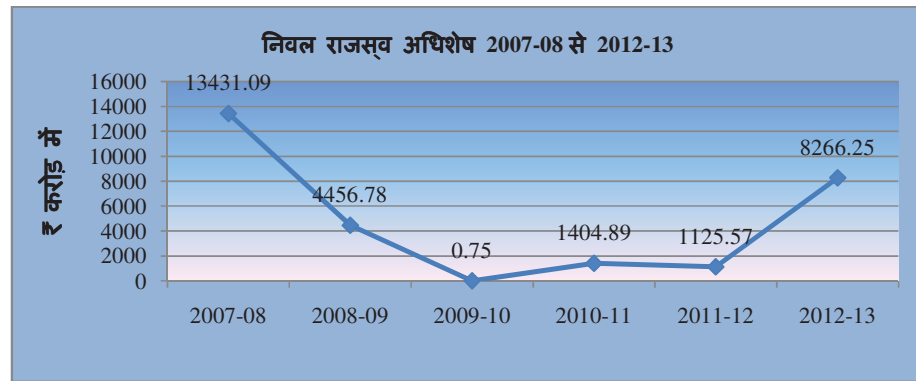
¹⁶ सामरिक लाइनें, वित्तीय प्रतिफल के अलावा शुरू की गई 28 नई लाइनें, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे की गैर सामरिक पूँजी, अलाभकारी शाखा लाइनें, अयस्क लाइनें, प्रक्रियाधीन कार्य का 50 प्रतिशत

वर्तमान देयता प्राप्त करने के पश्चात् अधिशेष दर्शाती हैं। लाभांश देयता के लेखे को ऐसी न पूरी की गई देयता को समाप्त करते हुए 20 वर्षों के बाद बन्द कर दिया जाता है। इस लेखे में देयता जो 2011-12 की समाप्ति पर ₹ 9,246.98 करोड़ थी वह मार्च 2013 में बढ़कर ₹ 10,119.91 करोड़ हो गई थी।

1.8 राजस्व अधिशेष

31 मार्च, 2013 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व व्यय के भुगतान के पश्चात् निवल राजस्व अधिशेष की प्रवृत्ति नीचे ग्राफ 1.15 में दर्शाई गई है:

चित्र : 1.15 राजस्व अधिशेष



निवल अधिशेष जो 2011-12 में घटकर ₹ 1,125.57 करोड़ हो गया था, 2012-13 के दौरान बढ़कर ₹ 8,266.25 करोड़ हो गया था। इसके बावजूद निवल अधिशेष में ₹ 7,290.75 करोड़ की कमी आई थी जैसा कि 2012-13 के बजट अनुमान में यथा परिकल्पित है। बढ़ा हुआ राजस्व अधिशेष मुख्यतः यात्री और माल-भाड़ा आय में बढ़ोतरी के कारण था।

1.9 दक्षता सूचकांक

एक उद्यम के प्रचालनों में वित्तीय निष्पादन और दक्षता को इसके वित्तीय और निष्पादन अनुपातों से सर्वोच्च तरीके से मापा जा सकता है। आईआर के लिए इस संबंध में सुसंगत अनुपात 'परिचालन अनुपात' 'पूँजीगत आऊटपुट अनुपात' और 'स्टाफ उत्पादकता' है, जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

1.9.1 प्रचालन अनुपात

प्रचालन अनुपात यातायात आय की तुलना में कार्यचालन खर्चों की प्रतिशतता को प्रदर्शित करता है। आईआर के लिए प्रचालन अनुपात जो 2011-12 में 94.85 प्रतिशत था, 2012-13 में सुधार होकर यह 90.19 प्रतिशत हो गया। यह मुख्यतः पिछले वर्ष में 2012-13 के दौरान कार्यकारी खर्चों की वृद्धि दर (उचंत को छोड़कर) (13.11 प्रतिशत) कुल आय की वृद्धि दर (उचंत को छोड़कर) (18.96 प्रतिशत) में बढ़ोतरी के कारण था। 31 मार्च, 2013 को समाप्त पिछले तीन वर्षों के दौरान जोनल रेलवे का प्रचालन अनुपात तालिका 1.6 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.6 जोनल रेलवे का प्रचालन अनुपात

क्रम सं.	जोनल रेलवे	2010-11	2011-12	2012-13
1	मध्य	107.31	105.68	97.82
2	पूर्व	178.52	182.1	178.86
3	पूर्व मध्य	109.06	103.58	92.19
4	पूर्व तटीय	42.82	44.68	44.50
5	उत्तर	112.2	121	113.15
6	उत्तर मध्य	63.12	61.8	59.68
7	उत्तर पूर्व	201.78	202.06	200.01
8	पूर्वोत्तर सीमांत	167.25	166.4	178.39
9	उत्तर पश्चिम	106.41	99.99	88.97
10	दक्षिण	135.55	122.58	130.59
11	दक्षिण मध्य	85.76	85.9	79.63
12	दक्षिण पूर्व	66.98	72.74	70.50
13	दक्षिण पूर्व मध्य	58.01	55.24	49.14
14	दक्षिण पश्चिम	98.69	109.01	104.85
15	पश्चिम	97.96	94.61	89.84
16	पश्चिम मध्य	74.93	70.13	68.18
17	मेट्रो रेलवे/कोलकाता	226.35	310.89	328.26
समग्र आईआर		94.59	94.85	90.19

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-भाग-1 समीक्षा

पूर्व मध्य, उत्तर पश्चिम, मध्य और उत्तर रेलवे के प्रचालन अनुपात में सुस्पष्ट सुधार हुआ था जबकि पूर्व वर्ष की तुलना में चालू वर्ष के दौरान पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण और मेट्रो रेलवे/कोलकाता में स्पष्ट रूप से गिरावट हुई थी। पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण, दक्षिण पश्चिम रेलवे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता का प्रचालन अनुपात यह सूचित करते हुए कि उनका कार्यचालन व्यय उनके

यातायात आय की अपेक्षा अधिक था, 2012-13 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था।

1.9.2 पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात

पूँजीगत आऊटपुट अनुपात एक यूनिट आऊटपुट (एनटीकेएमएस में कुल यातायात को आईआर के मामले में आऊटपुट के रूप में देखा जा सकता है) के उत्पादन में नियोजित पूँजी की राशि को दर्शाता है। तालिका 1.7- 31 मार्च 2013 को समाप्त होने वाले गत पाँच वर्षों के दौरान आईआर द्वारा ले जाए गए कुल यातायात (एनटीकेएम में) के लिए पूँजीगत आऊटपुट अनुपात को दर्शाती है:

तालिका 1.7 आईआर का पूँजीगत आऊटपुट अनुपात (2008-13)

निम्न समय को	पूँजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूँजी (मिलियन में)	माल यातायात (एनटीकेएमएस) (मिलियन में)	यात्री यातायात		कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएमएस में)	प्रभार पर पूँजी (पैसे में) प्रति एनटीकेएम
			यात्री किलोमिटर (मिलियन में)	मिलियन एनटीकेएमएस		
31-मार्च -09	1,043,012	552,002	838,032	59,500	611,502	171
31- मार्च -10	1,230,007	601,290	903,463	64,146	665,436	185
31- मार्च -11	1,432,205	626,473	978,508	69,474	695,947	206
31- मार्च -12	1,614,480	667,607	1,046,522	74,303	741,910	218
31- मार्च -13	1,834,880	691,658	1,098,103	77,965	769,623	238

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण

पूँजीगत आऊटपुट अनुपात नियोजित पूँजी की तुलना में आईआर के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाते हुए 171 पैसे (2008-09) से बढ़कर 238 पैसे (2012-13) हो गया था। परियोजनाओं के समय में पूरा न होने के कारण लगी उच्चतर लागत के साथ-साथ और वित्तीय रूप से अव्यवहार्य परियोजनाओं में निवेश कुछ कारणों से था जिसने पूँजीगत आऊटपुट अनुपात में उच्चतर योगदान दिया।

1.9.3 स्टाफ उत्पादकता

आईआर के मामले में स्टाफ उत्पादकता¹⁷ को प्रति हजार कर्मचारी मिलियन में एनटीकेएम के अनुसार संचालित यातायात की मात्रा के अनुसार मापा जाता है, ओपन लाइन स्टाफ की उत्पादकता 2008-09 (472) से 2012-13 (632) तक की अवधि के दौरान 34 प्रतिशत से अधिक तक बढ़ गई।

¹⁷ भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकी विवरण

पिछले पाँच वर्षों से स्टाफ उत्पादकता में सुधार दो विभिन्न घटकों के परिणामस्वरूप हुआ था :

- दुलाई किए गए/यात्रा किए गए के संबंध में टनेज और यात्री के अनुसार दुलाई किए गए माल भाड़ा में वृद्धि।
- 12.96 लाख (2008-09) से 12.18 लाख (2012-13) तक ओपन लाइन स्टाफ के कार्य बल में कमी।

स्टाफ उत्पादकता के क्षेत्रवार विश्लेषण से पता चला कि 2012-13 के दौरान 1612.44 मिलियन एनटीकेएम प्रति हजार कर्मचारी की उच्च स्टाफ उत्पादकता को उत्तर मध्य रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था जबकि पूर्व रेलवे की 206.06 मिलियन एनटीकेएम प्रति हजार कर्मचारी की स्टाफ उत्पादकता उसी अवधि के दौरान निम्नवत थी।

1.10 योजना व्यय

आईआर धारणीय आर्थिक वृद्धि के लिए बढ़ती हुई अवसंचरना में निर्णायक भूमिका अदा करता है। सामान्यतः परिवहन क्षेत्र के साथ गति बनाए रखने के लिए और उत्पलावक अर्थव्यवस्था के दबावों की प्रतिक्रिया में यह आवश्यक है कि इसके योजनागत संसाधनों का प्रभावी रूप से उपयोग किया जाता है। नई परिसम्पत्तियों का सृजन, क्षय हुई परिसम्पत्तियाँ जो उपयोग के लिए टिकाऊ नहीं थी का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण, नेटवर्क क्षमता का संवर्धन, ये वे कार्यकलाप थे जिन्हें उनके योजना व्यय के माध्यम से आईआर द्वारा किया गया। आईआर का योजना व्यय सामान्य राजकोष से था जो सामान्य बजटीय सहायता, आन्तरिक संसाधनों¹⁸ और अतिरिक्त बजटीय सहायता अर्थात् चल स्टॉक के लिए भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) और रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा नए नेटवर्क लिक्स के माध्यम से बाजारी उधारों से विस्तृत किया गया था।

तालिका 1.8 11वीं पंचवर्षीय योजना अवधि (2007-08 से 2011-12) के दौरान योजना व्यय और 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान योजना अवधि (2012-13 से 2016-17) के प्रथम वर्ष के व्यय के लिए निधियों का स्रोत दर्शाती है।

¹⁸ मूल्यहास आरक्षित निधि, पूँजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियाँ

¹⁹ आरएसएफ से व्यय शामिल किया जाता है।

तालिका 1.8 योजना व्यय के स्रोत

(₹ करोड़ में)

योजना व्यय के स्रोत	10 ^{वीं} एफवाईपी	11 ^{वीं} एफवाईपी		12 ^{वीं} एफवाईपी	
	(2002-03 से 2006-07)	(2007-08 से 2011-12)	2011-12	2012-13	
	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	बजट अनुमान	वास्तविक
सामान्य बजटीय सहायता ¹⁹ (कुल की %)	37,516.06 (44.88)	77,316.28 (40.46)	21,336.80 (47.35)	26,000 (43.26)	25,710.21 (51.03)
आन्तरिक संसाधन (कुल की %)	29,567.99 (35.37)	66,546.08 (34.82)	8,933.73 (19.83)	18,050 (30.03)	9,531.31 (18.92)
अतिरिक्त बजटीय सहायता (कुल की %)	16,502.15 (19.75)	47,238.94 (24.72)	14,790.59 (32.82)	16,050 (26.71)	15,141.93 (30.05)
कुल	83,586.20	1,91,101.30	45,061.12	60,100	50,383.45

टिप्पणी: कोष्ठक में आँकड़े कुल योजना व्यय की प्रतिशतता दर्शाते हैं

स्रोत- रेल बजटों और विनियोग लेखाओं के व्याख्यात्मक ज्ञापन

आन्तरिक संसाधनों की पर्याप्त उपलब्धता न होने के कारण, सामान्य बजटीय सहायता पर योजना व्यय की निर्भरता में 2012-13 में पर्याप्त रूप से वृद्धि हुई। कुल योजना व्यय के सामान्य बजटीय सहायता के हिस्से में 2011-12 में 47.35 प्रतिशत से 2012-13 में 51.03 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। अतिरिक्त बजटीय संसाधन (बाजार उधारियों) के हिस्से में 2011-12 में 32.82 प्रतिशत से मौजूदा वर्ष में 30.05 प्रतिशत तक कमी हुई। 2012-13 के दौरान, रेल मंत्रालय ने चल स्टाक और नई नेटवर्क लिंक आदि के लिए आईआरएफसी से ₹ 15,141.93 करोड़ की अतिरिक्त बजटीय सहायता प्राप्त की। इस उद्देश्य के लिए, आईएफआरसी ने ₹ 8,016 करोड़ के कर रहित और कर योग्य बांड जारी किये। बांड के माध्यम से आईआरएफसी द्वारा व्यवस्थित निधियों को चल स्टाक आदि पर प्रयुक्त किया गया था।

योजना व्यय को विभिन्न योजना शीर्षों के अन्तर्गत विस्तृत रूप से वर्गीकृत किया जाता है। तालिका 1.9 10^{वीं} एफवाईपी अवधि और 11^{वीं} एफवाईपी अवधि और 2012-13 के दौरान वर्ष वार ब्यौरे के दौरान योजना शीर्षों के विभिन्न वर्गों के अन्तर्गत समूहित व्यय का शेयर दर्शाती है:

तालिका 1.9 श्रेणी-वार योजना व्यय

(₹ करोड़ में)

योजना शीर्ष	10 ^{वीं} एफवाईपी (2002-03 से 2006-07)	11 ^{वीं} एफवाईपी (2007-08 से 2011-12)	2011-12	2012-13
नई लाइने, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण यातायात सुविधाएँ, रेलपथ नवीकरण पुल कार्य	42,391.07 (50.72)	73,276.21 (38.34)	13,839.34 (30.71)	16,721.19 (33.19)
चल स्टाफ और पट्टा प्रभार के पूँजीगत अवयव का प्रभार	26,556.21 (31.77)	76,686.36 (40.13)	21,679.67 (48.11)	22,403.29 (44.47)
वर्कशाप एवं उत्पादन इकाई एवं संयंत्र एवं मशीनरी	1,962.67 (2.35)	6,762.29 (3.54)	1,613.57 (3.58)	1,917.00 (3.80)
सरकारी उपक्रम में निवेश	2,886.59 (3.45)	10,108.19 (5.29)	2,599.88 (5.77)	3,372.74 (6.69)
अन्य	9,789.66 (11.71)	24,268.25 (12.70)	5,328.66 (11.83)	5,969.23 (11.85)
जोड़	83,586.20	1,91,101.30	45,061.12	50,383.45

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-अनुदान सं. 16 एवं विवरणी सं. 10-पूँजीमद पर व्यय की विवरणी

- टिप्पणी : 1 कोष्ठकों में आंकड़े कुल योजना व्यय के प्रति प्रतिशतता दर्शाते हैं
- टिप्पणी : 2 अन्य में सड़क सुरक्षा कार्य, विद्युतीकरण परियोजनाएँ, कम्प्यूटरीकरण, अन्य इलेक्ट्रिक कार्य, रेलवे अनुसंधान, अन्य विनिर्दिष्ट कार्य, भंडार उचंत, विनिर्माण उचंत और विविध अग्रिम, स्टाफ क्वार्टर, यानी सुविधाएँ, मेट्रोपोलिटन प्राजेक्ट्स शामिल हैं।
- टिप्पणी : 3 चूँकि आईआरएफसी, डब्ल्यूआईएस एवं आरवीएनएल योजना व्यय (अर्थात् अतिरिक्त बजटीय संसाधन) को सहयोग दे रहा है, इसलिए योजना शीर्ष चल स्टाक (10^{वीं} एफवाईपी के लिए ₹ 16,052.25 करोड़, 11^{वीं} एफवाईपी के लिए ₹ 46,127.94 करोड़ और 2012-13 में ₹ 15,034.03 करोड़) और निवेश (10^{वीं} एफवाईपी में ₹ 450 करोड़, 11^{वीं} एफवाईपी के लिए ₹ 1,111 करोड़ और 2012-13 में ₹ 107.90 करोड़) के अन्तर्गत शामिल थे।

तालिका 1.9 से पता चलता है कि रेलपथ संबंधित कार्य (नई लाइन का निर्माण, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, यार्ड रिमोडलिंग और यातायात सुविधाएँ, ब्रिज कार्य और सिग्नल एवं दूरसंचार कार्य) पर योजना व्यय के शेयर में 10^{वीं} पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान 51 प्रतिशत से 11^{वीं} पंचवर्षीय योजना के दौरान 38 प्रतिशत तक गिरावट आयी थी जबकि चल स्टाक पर योजना व्यय के हिस्से और पट्टा प्रभारों के पूँजीगत घटक के भुगतान में 10^{वीं} पंचवर्षीय योजना के दौरान 32 प्रतिशत से 11^{वीं} पंचवर्षीय योजना के दौरान 40 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई।

2012-13 के दौरान रेल पथ संबंधित कार्यों के हिस्से में पिछले वर्ष के 30.71 प्रतिशत हिस्से से 33.19 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

1.11 रेलवे निधियाँ

तालिका 1.10 रेलवे निधियाँ की प्रास्थिति

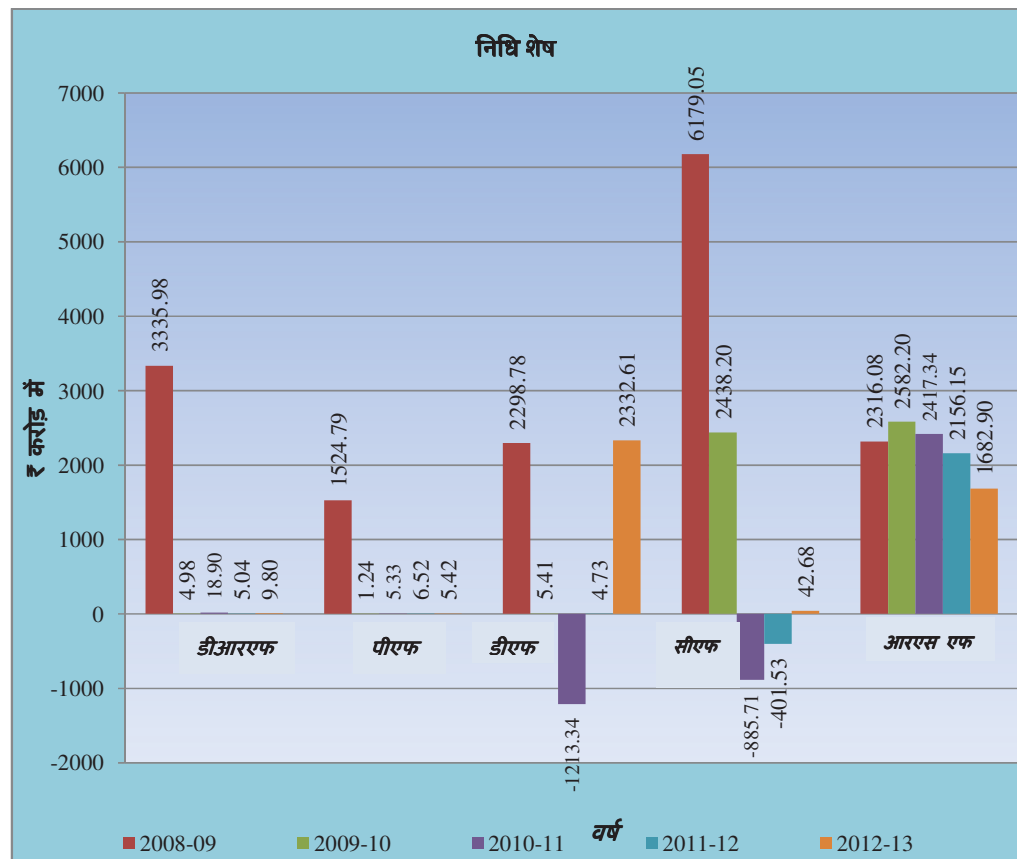
निधि	विवरण
मूल्यहास निधि	इस निधि में विनियोजन भारतीय रेल द्वारा अर्जित राजस्व से पूरा किया जाता है। यह पुरानी परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए है। इस निधि पर सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर पर ब्याज मिलता है। निधि (₹ 7,050 करोड़) से विनियोजित राशि की अपेक्षा परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण पर कम राशि (₹ 7,045.47 करोड़) खर्च कर 2012-13 की समाप्ति पर निधि ₹ 9.80 करोड़ रह गई थी। डीआरएफ को विनियोजन बजटीय प्रावधान से 27.32 प्रतिशत तक कम किया गया था।
पेंशन निधि	इस निधि में 1 अप्रैल 2012 तक प्रारंभिक शेष ₹ 6.52 करोड़ था। इस निधि में विनियोजन भारतीय रेल द्वारा अर्जित राजस्व से पूरा किया जाता है। निधियों में सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर पर ब्याज मिलता है। 2012-13 के दौरान निधि को विनियोजन आहरण से थोड़ा कम था। वर्ष की समाप्ति पर निधि के अन्तर्गत उपलब्ध शेष 31 मार्च, 2013 तक ₹ 5.42 करोड़ था।
विकास निधि	2007-08 के बाद राजस्व अधिशेष निरन्तर गिरावट के कारण, प्रत्येक वर्ष की समाप्ति पर निधि के अन्तर्गत निवल शेषों में पर्याप्त गिरावट आयी थी। 1 अप्रैल 2012 तक ₹ 4.73 करोड़ निधि खातों में थी। 2012-13 में, ₹ 7,815 करोड़ की राशि के राजस्व अधिशेष को विनियोजित किया गया था। निम्नलिखित कारणों से निधि ₹2,332.61 करोड़ पर बंद हुआ: <ol style="list-style-type: none"> ₹ 2,457.82 करोड़ की राशि का पूंजीगत व्यय 2012-13 के दौरान इस निधि से प्राप्त हुआ था। भारत सरकार से लिए गए ऋण के ₹ 3,000 करोड़ की राशि और ₹ 117.56 करोड़ के ब्याज का पुनर्भुगतान इस निधि में से 2012-13 में किया गया था।
पूँजी निधि	1 अप्रैल 2012 को इस निधि लेखा में अथशेष ₹ (-) 401.53 करोड़ था। रेल मंत्रालय को ऋण शेष के कारण 2012-13 में ₹ 7.04 करोड़ की ब्याज राशि का भुगतान करना पड़ा था। ₹ 5,000 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति केवल ₹ 451.25 करोड़ 2012-13 में इस निधि में विनियोजित किए गए थे। वर्ष के दौरान इस निधि से कोई व्यय नहीं गया। 31 मार्च 2013 को यह निधि ₹ 42.68 करोड़ पर बंद हुई।
रेलवे सुरक्षा निधि	इस निधि लेखा में 1 अप्रैल 2012 तक अथशेष ₹ 2,156.15 करोड़ था। जिसमें से जमा किये गये ₹ 1,105.06 करोड़ की राशि के प्रति 2012-13 में ₹ 1,578.32 करोड़ का उपयोग किया गया था। निधि लेखा में 2012-13 की समाप्ति पर ₹ 1,682.90 करोड़ बचा।

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा -भाग II - विस्तृत विनियोग लेखा

तालिका सं. 1.10 में दर्शायी गई निधियों²⁰ रेलवे सुरक्षा निधि को छोड़कर जिसमें डीजल उपकर का हिस्सा आया था या तो राजस्व अथवा अधिशेष से वित्त पोषित हुई थी।

विकास निधि और पूँजीगत निधि, को लाभांश के भुगतान के बाद उपलब्ध अधिशेष से वित्तपोषित किया जाता है। इनमें क्रमशः ₹ 2,332.61 करोड़ और ₹ 42.68 करोड़ शेष रह गया था।

चित्र 1.16- वर्षों (2008-09 से 2012-13) के अंत तक निधि शेष



स्रोत- भारतीय रेल विनियोग लेखा भाग-11 विस्तृत विनियोग लेखा

पूँजीगत निधि और मूल्यह्रास आरक्षित निधि में उपलब्ध निधि शेषों की लेखापरीक्षा द्वारा विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

²⁰ 2007-08 तक, आईआर ने विशेष रेल संरक्षा निधि भी प्रचलित की थी जिसे नवीकरण/प्रतिस्थापन के बकाये को पूरा करने के लिए 2001-02 में बनाया गया था। यह निधि 2007-08 तक बंद हो गई थी और निधि में बचा शेष मूल्यह्रास आरक्षित निधि को हस्तांतरित किया गया था।

1. भारतीय रेल ने वित्तीय पट्टा रूट द्वारा चल स्टॉक के अधिग्रहण के लिए भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से धन उधार लिया। पट्टा भुगतान में दो घटक अर्थात् प्रमुख घटक और ब्याज शामिल हैं। 2005-06 से पूर्व, इन भुगतानों को पूर्ण रूप से सामान्य कार्य व्ययों (राजस्व अनुदान सं. 9) के माध्यम से पूरा किया जाता था। तथापि, वर्ष 2005-06 से आईआरएफसी को देय पट्टा प्रभारों के अकाउंटल के संबंध में लेखाकरण नीति को आशोधित किया गया था। नई लेखाकरण प्रणाली के अनुसार पूंजीगत घटक को पूंजीगत निधि को प्रभावित किया जाना था (अनुदान सं. 16) और ब्याज घटक को राजस्व अनुदान सं. 9 को प्रभारित किया जाना था यह पाया गया कि 2012-13 के दौरान ₹ 4,230 करोड़ का बजट प्रावधान 'आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटक के भुगतान' के लिए पूंजीगत निधि (रेलवे के स्वयं के संसाधन) के अन्तर्गत किया गया था। तथापि, बजट अनुमान (₹ 5,000 करोड़) के प्रति पूंजीगत निधि (₹ 451.25 करोड़) के कम विनियोजन के कारण रेल मंत्रालय पूंजीगत निधि से ₹ 4,204.29 करोड़ की राशि के पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटक का भुगतान नहीं कर सका था। परिणामस्वरूप, रेल मंत्रालय को किसी पूरक अनुदान को प्राप्त किए बिना दूसरे योजना शीर्षों से निधियों को पुनर्विनियोजन द्वारा 'पूंजी'²¹ से इस राशि का भुगतान करना था। यह पुनर्विनियोजन अनियमित था और अध्याय 2 के पैरा सं. 2.6.2 अनुदान सं.16 के अन्दर पुनर्विनियोजन में इस पर टिप्पणी की गई है। इसके अलावा, 2012-13 के दौरान रेल मंत्रालय द्वारा 'पूंजी से पट्टा प्रभारों के पूंजी घटक के भुगतान आईआर द्वारा पालन की जारी रहीं लेखाकरण नीति का उल्लंघन करते हैं। 2011-12 में ₹ 3,454.33 करोड़ का समान भुगतान किया गया था।

इसके अलावा, पूंजी से आईआरएफसी को पुनर्भुगतान की इस व्यवस्था के परिणामस्वरूप रेलवे को अतिरिक्त निवेशों से वंचित होना पड़ा जो दूसरे पूंजीगत कार्यों पर किए जा सकते थे। इसने आईआरएफसी से अधिक लागत की उधारियां थी की क्योंकि पूंजी से किए गए किसी व्यय पर

²¹ पूंजी, पूंजीगत व्यय के वित्त पोषण के लिए रेल मंत्रालय को भारत सरकार द्वारा दी गई अग्रिम राशि का प्रतिनिधित्व करती है और रेल मंत्रालय रेल कन्वेंशन समिति द्वारा निर्धारित दर पर इस पर लाभांश का भुगतान करता है।

भारत सरकार को लाभांश का भुगतान किया जाना अपेक्षित है। इस मामले में ₹ 168.17 करोड़ का लाभांश के रूप में भुगतान किया गया है।

2. यह देखा गया है कि मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) का योगदान परम्परागत लागत, अपेक्षित उपयोगी काल और परिसम्पत्ति के अपेक्षित अवशिष्ट काल के आधार पर नहीं दिया गया था लेकिन यह उस राशि पर निर्भर था जिसे कार्यशील व्यय वहन कर सकते थे। 2012-13 के दौरान, ₹ 7,050 करोड़ की राशि ₹ 9,700 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति डीआरएफ में विनियोजित की गई थी। रेल मंत्रालय ने 2010-11 की रिपोर्ट सं. 33 (रेलवे वित्त) के पैरा 3.4.1 में की गई कार्रवाई टिप्पणी पर अपने जवाब में कहा कि 2011-12 और 2012-13 के दौरान 'प्रतिस्थापन की जाने वाली परिसम्पत्तियों का श्रो फारवर्ड मूल्य' क्रमशः ₹ 49,158 करोड़ और ₹ 46,907 करोड़ था। लेखापरीक्षा ने देखा कि ₹ 46,907 करोड़ के श्रो फारवर्ड मूल्य के प्रति रेल मंत्रालय ने 2012-13 के दौरान डीआरएफ से परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन पर ₹ 7,045.47 करोड़ (श्रो फारवर्ड मूल्य का 15.02 प्रतिशत) खर्च किए थे। इस प्रकार रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीकरण और, प्रतिस्थापन का बड़ा कार्य संचय था जिसे गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए समय पर बदलने की आवश्यकता है।

डीआरएफ को वार्षिक अंशदान को प्रत्येक ज़ोनल रेलवे के ब्लाक लेखा (धारित परिसम्पत्तियों का मूल्य) के अनुपात में जोन वार वितरित किया जाता है। यह विनियोग जोन के कार्यकारी खर्चों को प्रभारित करता है। यह देखा गया कि जोनल स्तर पर डीआरएफ को विनियोजित राशि और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण पर व्यय की गई राशि के मध्य कोई संबंध नहीं था। मध्य, पूर्व, उत्तर पूर्वी, उत्तर पश्चिम, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम, पश्चिम मध्य रेलवे, इंटीग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ), रेलवे विद्युतीकरण के लिए केन्द्रीय संगठन (कोर) एवं एमटीपी/चेन्नई के संबंध में 2012-13 के अन्त पर ऋणात्मक शेष था।

निधियों में उपलब्ध अधिशेष 2011-12 में ₹ 1,770.91 करोड़ से बढ़कर वर्ष 2012-13 के अन्त तक ₹ 4,073.41 करोड़ हो गया था। तथापि, यह देखा गया कि निधि अधिशेष में 2008-09 में ₹ 15,654.68 करोड़ से 2012-13 में ₹ 4,073.41 करोड़ तक की गिरावट आई थी। मूल्यहास आरक्षित निधि

और पूंजीगत निधि में क्रमशः ₹ 9.80 करोड़ और ₹ 42.68 करोड़ शेष था। यहां तक कि वर्ष 2012-13 के अंत में ₹ 4,073.41 करोड़ का निधि शेष पूंजीगत निधि से 2011-13 की अवधि के दौरान ₹ 7,658.62 करोड़ की राशि के आईआरएफसी²² को पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक के भुगतान न करके प्राप्त किया गया है। इसके अतिरिक्त, मूल्यहास आरक्षित निधि में योगदान आवश्यकता के अनुसार नहीं किया गया था।

1.12 लेखाओं पर टिप्पणियां

लेखापरीक्षा में बताए जाने के बावजूद-निरंतर आने वाली कमियों को दूर नहीं किया गया।

➤ बोनस शेयर की गणना न किया जाना

में. रेल इंडिया टेक्निकल एण्ड इकोनॉमिक सर्विसेज लिमिटेड (राइट्स लि) और में. इंडियन रेलवे कन्स्ट्रक्शन कम्पनी लिमिटेड (इरकोन) ने वर्ष 2012-13 के दौरान रेल मंत्रालय एमओआर) को क्रमशः ₹ 60 करोड़ और ₹ 9.87 करोड़ के बोनस शेयर जारी किए थे। इन बोनस शेयरों की प्राप्ति का उल्लेख विवरण सं. 11- वर्ष 2012-13 के लिए रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत आने वाले सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों (पीएसयूज) में किए गए निवेश को दर्शाने वाले विवरण, में किया गया है। तथापि, इन बोनस शेयरों को विवरण सं. 8-राजस्व प्राप्तियों और पूंजीगत प्राप्तियों का विस्तृत लेखा और विवरण सं. 10-2012-13 के लिए पूंजीगत लेखा पर व्यय के विवरण, में नहीं दर्शाया गया है। इस नोन-अकाउंटल/बोनस शेयरों के गैर सम्मिलन को रेल मंत्रालय को भेजा गया था (दिसम्बर 2013)। तथापि, रेल मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था। पीएसयूज नामतः इरकोन, राइट्स तथा कन्टेनर कॉरपोरेशन ऑफ इण्डिया (कॉनकर) द्वारा जारी किये गए बोनस शेयरों के गैर-लेखाकन पर लेखापरीक्षा आपत्तियों का उल्लेख 2012-13 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 3-संघ सरकार रेलवे (रेलवे वित्त) के पैरा 3.4.1 में किया गया था। तथापि, की गई कार्रवाई टिप्पणी में लेखाओं में बोनस लेखाकन शेयरों के गैर-लेखाकन पर कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया गया था।

²² आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटक को भुगतान 2005-06 के बाद से पूंजीगत निधि से किया जा रहा है।

➤ **विशेष रेलवे सुरक्षा निधि (एसआरएसएफ) का गलत दिखाना**

एसआरएसएफ 1 अप्रैल 2008 से बन्द हो गया था। तथापि, जोनल रेलवे (पूर्वी, उत्तर पूर्वी, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य, पश्चिम मध्य) अभी भी इस निधि को अपने लेखाओं (तुलन पत्र तथा ऋण शीर्ष रिपोर्ट) में दिखा रहा है। मामला नियमित रूप से 2009-10 से 2012-13 के दौरान एमओआर के समक्ष रखा गया था। यद्यपि, एमओआर ने जोनल रेलवे को सुधारात्मक कार्यवाई करने हेतु अनुदेश जारी किये थे। तथापि, अनियमितता अभी भी जारी है तथा इस प्रकार लेखा जोनल रेलवेज के मामलों की स्थिति का स्वच्छ एवं निष्पक्ष चित्रण प्रस्तुत नहीं करते।

➤ **फीस का गलत लेखांकन**

रेल प्रशासन द्वारा सूचना के अधिकार (आरटीआई) अधिनियम, 2005 के अन्तर्गत संग्रहीत की गई फीस को मुख्य शीर्ष 0070-प्रशासनिक सेवाएं-उप-मुख्य शीर्ष: 60-अन्य सेवाएं-लघुशीर्ष: 118-आरटीआई अधिनियम, 2005 के तहत प्राप्तियों के तहत इसे क्रेडिट करने के बजाए मुख्य शीर्ष 1002 विविध आय (एक्सट्रेक्ट जेड-650) के तहत रेलवे आय के रूप में क्रेडिट किया जा रहा है। आरटीआई फीस के रेलवे आय में गलत क्रेडिट करने के मामले को मार्च 2012 तथा जुलाई 2013 में एमओआर के साथ उठाया गया था। एमओआर ने अपने उत्तर में बताया (जुलाई 2013) कि मामला अप्रैल 2012 तथा पुनः जुलाई 2013 में लेखा महा-नियंत्रक को प्रेषित किया गया है। तथापि, एमओआर से पुनः कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ। इसी बीच यह अनियमित व्यवहार जारी रहा है।

अन्य महत्वपूर्ण कमी

➤ **फीस का गलत लेखांकन**

रेलवे दावा अधिकरण (आरसीटी) द्वारा संग्रहीत फीस को वाणिज्यिक आय के रूप में माना जा रहा है तथा जोनल रेलवे (ईसीआर, ईसीओआर, डब्ल्यूसीआर तथा एनडब्ल्यूआर) द्वारा मुख्य शीर्ष-1002-भारतीय रेलवे आय-वाणिज्यिक के तहत क्रेडिट किया जाता है। तथापि, अन्य जोनल रेलवे इसे सही रूप से मुख्य शीर्ष-1001-विविध प्राप्तियों के तहत क्रेडिट कर रहे हैं।

➤ **सरकारी लेखाओं से बाहर पड़ी सार्वजनिक निधि**

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (गठन) नियमावली, 2007 के नियम 16(3) के अनुसार, प्राधिकरण एक अलग से लेखा बनाएगी जिसमें प्राधिकरण की परियोजनाओं से रायल्टी, रियायत फीस तथा लाभों सहित सभी आय क्रेडिट की जाएगी तथा उसके बाद वे समग्र रूप से केन्द्र सरकार को प्रेषित की जाएगी। 2012-13 के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) के वार्षिक लेखाओं की संवीक्षा से पता चला कि अग्रिम पट्टो प्रभारों, अवधि जमाओं पर अर्जित ब्याज इत्यादि के प्रति ₹ 349.70 करोड़ की राशि अलग लेखा-निधि में क्रेडिट की गई थी- जो रेल मंत्रालय को हस्तान्तरित किये जाने योग्य थी परन्तु पूर्ण रूप से रेल मंत्रालय को हस्तांतरित नहीं की गई थी। इस प्रकार, आरएलडीए द्वारा रेल मंत्रालय को आय का हस्तांतरण न करने के कारण, रेल मंत्रालय की विविध आय 2012-13 के दौरान ₹ 349.70 करोड़ तक कम बताई गई थी।

2012-13 के लिए आरएलडीए के वार्षिक लेखाओं की लेखापरीक्षा संवीक्षा से आगे पता चला कि जब्त राशियों तथा उन पर ब्याज के प्रति ₹ 48.79 करोड़ की राशि भी आरएलडीए के पास पड़ी हुई है तथा रेल मंत्रालय को हस्तांतरित नहीं की गई है। आरएलडीए ने अपने उत्तर में बताया कि चूंकि इन मामलों में कोई भूमि पट्टे नहीं दी गई है, इसलिए यह स्पष्ट नहीं है कि किस रेलवे/लेखा शीर्ष को यह आय हस्तांतरित की जानी है। उन्होंने यह भी बताया कि ऐसी राशियों को आरएलडीए द्वारा रखे जाने पर विचार किये जाने हेतु एक प्रस्ताव रेल मंत्रालय को भेजा गया है, इस संबंध में रेल मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ।

1.13 निष्कर्ष

2012-13 के दौरान कुल कार्यचालन व्यय बजट प्रक्षेपणों की तुलना में 0.74 प्रतिशत (₹ 827.96 करोड़) तक कम हो गया। सकल यातायात प्राप्ति और निवल अधिशेष पिछले वर्ष की तुलना में क्रमशः 18.35 प्रतिशत तथा 634.41 प्रतिशत तक बढ़ गया जिसने आई आर के निष्पादन में सुधार दर्शाया। तथापि, सकल यातायात प्राप्ति और निवल अधिशेष बजट प्रक्षेपणों से अभी भी क्रमशः 6.65 प्रतिशत और 46.86 प्रतिशत तक कम था।

आईआर यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की अपनी परिचालन लागत पूरा करने में समर्थ नहीं था। माल सेवाओं से यात्री सेवाओं में महत्वपूर्ण क्रास सब्सिडाइजेशन था। आई आर ने एक तरफ माल भाड़ा यातायात से

₹ 23,076.70 करोड़ का लाभ अर्जित किया और दूसरी तरफ 2011-12 के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के संचालन पर ₹ 23,643.68 करोड़ की हानि उठाई।

वर्ष 2012-13 के अन्त तक रेलवे निधियों में ₹ 4,073.41 करोड़ का शेष था। निधि शेष में ₹1,770.91 करोड़ के पिछले वर्ष के शेष की तुलना में ₹ 2,302.50 करोड़ तक सुधार हुआ। विकास निधि ₹ 2332.61 करोड़ पर और पूँजीगत निधि ₹ 42.68 करोड़ के अल्प शेष पर बन्द हुई थी। पूँजीगत निधि में सकारात्मक शेष भारत सरकार द्वारा सामान्य बजटीय सहायता के रूप में आईआरएफसी को पूँजी अग्रिम से पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक के पुनर्भुगतान के रूप में 2011-12 और 2012-13 में क्रमशः ₹ 3,454.33 करोड़ और ₹ 4,204.29 करोड़ के भुगतान के कारण था। यह उनकी लेखांकन नीति के उल्लंघन में था।

रेल मंत्रालय ने 2012-13 के दौरान डीआरएफ से ₹ 46,907 करोड़ की थ्रू फोरवार्ड मूल्य के प्रति परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन पर ₹ 7,045.47 करोड़ व्यय किए थे। इस प्रकार, रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का भारी संचयन है। जिसे गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए समय से प्रतिस्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

प्रचालन अनुपात में 2011-12 में 94.85 प्रतिशत से 2012-13 में 90.19 प्रतिशत का सुधार हुआ। तथापि, पूँजीगत आउटपुट अनुपात (एक यूनिट आउटपुट के उत्पादन के लिए नियोजित पूँजी की राशि अर्थात् प्रति नेट टन किलोमीटर पर प्रभारित पूँजी) भी 2011-12 में 218 पैसे से बढ़कर 2012-13 में 238 पैसे हो गई जिसने आईआर के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाई।

1.14 सिफारिशें

- पुरानी परिसम्पत्तियों को प्रतिस्थापित करने के लिए मूल्यहास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों और भारतीय रेल वित्त निगम को पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक के प्रति भुगतान की अपनी देयता को पूरा करने के लिए पूँजीगत निधि की अनुपलब्धता आईआर की खराब वित्तीय स्थिति की सूचक है। आईआर को अपनी निधि शेषों में सुधार करने के लिए और साधनों की खोज करनी चाहिए।
- बोनस शेयरों के गैर-लेखांकन, सरकारी लेखाओं से बाहर पड़ी हुई सार्वजनिक निधियों, भारत सरकार की सामान्य बजटीय सहायता द्वारा पूँजी अग्रिम से

भारतीय रेलवे वित्त निगम को पट्टा प्रभारों के पूँजीगत घटक के भुगतान के मामले खराब लेखाकंन प्रथा के सूचक हैं। आईआर को कड़ाई से लेखाकंन सिद्धान्तों का अनुपालन और वित्तीय अनुशासन बनाए रखना चाहिए।

अध्याय 2 विनियोजन लेखे

इस अध्याय में विनियोजन लेखाओं की लेखापरीक्षा के माध्यम से भारतीय रेल की वित्तीय जवाबदेही और बजटीय पद्धतियों की रूपरेखा है।

रेल बजट संसदीय वित्त नियंत्रण का एक साधन और साथ ही एक महत्वपूर्ण प्रबन्धन यंत्र है। संसदीय वित्तीय नियंत्रण न केवल इस तथ्य द्वारा प्राप्त किया जाता है कि सभी “दत्तमत” व्यय का संसद का पूर्व अनुमोदन होता है अपितु इसे संसद द्वारा दत्तमत/अनुमोदनों अनुदानों/अनुमोदनों के प्रति किए गए वास्तविक व्यय को पुनः सूचित करने की प्रणाली है। विवरण जो संसद द्वारा दत्तमत अनुदानों और राष्ट्रपति द्वारा संस्वीकृत विनियोजनों की राशि से वास्तविक व्यय की राशि से तुलना करते हुए संसद को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किए जाते हैं, “विनियोजन लेखे” कहे जाते हैं।

विनियोजन लेखाओं पर हस्ताक्षर अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड तथा वित्त आयुक्त, रेलवे दोनों द्वारा किया जाता है और लेखापरीक्षा के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक को भेजा जाता है। भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा लेखापरीक्षा में यह अभिनिश्चित करना होता है कि क्या विभिन्न अनुदानों के अन्तर्गत किया गया वास्तविक व्यय विनियोजन अधिनियम के अधीन दिए गए प्राधिकार के अन्दर है और क्या इस प्रकार किया गया व्यय विधि, सुसंगत नियमों, विनियमों और अनुदेशों के भी अनुरूप है।

विनियोजन लेखा संसद द्वारा पारित विनियोजन अधिनियम में संलग्न अनुसूची में यथानिर्दिष्ट विभिन्न प्रयोजनों के लिए विनियोजनों की तुलना में किसी विशेष वर्ष के लिए भारतीय रेल के व्यय से संबंधित लेखे का विवरण प्रस्तुत करता है। ये लेखाओं में मूल बजट आबंटन, पूरक अनुदानों, अभ्यर्पण और स्पष्टतः पुनर्विनियोजन को सूचीबद्ध करते हैं तथा बजट की भारत और दत्तमत मदों दोनों के संबंध में विनियोजन अधिनियम द्वारा प्राधिकृत की तुलना में विभिन्न निर्दिष्ट सेवाओं पर वास्तविक पूंजी और राजस्व व्यय दर्शाते हैं। इस प्रकार विनियोजन लेखे वित्त की व्यवस्था और बजटीय प्रावधानों की निगरानी को सुगम बनाते हैं तथा इसलिए वित्त लेखाओं के पूरक है।

2.1 विनियोजन लेखाओं का सारांश

भारतीय रेल ने 15 राजस्व अनुदानों²³ (अनुदान संख्या 1 से 15) और एक पूंजी अनुदान²⁴ (अनुदान संख्या 16) को सम्मिलित करके 16 अनुदानों के प्रचालन माध्यम से अपने व्यय को प्राधिकृत किया। राजस्व अनुदानों का वित्तपोषण वर्ष के दौरान अपनी आय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा उत्पादित आंतरिक स्रोतों के माध्यम से किया गया था, पूंजी अनुदान का निधीयन मुख्यतः बजट के माध्यम से, आंतरिक संसाधनों और केन्द्रीय सड़क निधि से डीजल उपकरण के शेयर से किया गया था।

व्यय के लिए अनुदानों के मूल और पूरक मांगों में प्राधिकृत राशि की तुलना में 31 मार्च 2013 को समाप्त वर्ष के दौरान खर्च की गई और भारत के संविधान के अनुच्छेद 114 और 115 के अर्न्तगत पारित राशि के लिए विनियोजन लेखाओं (रेलवे) का सारांश तालिका 2.1 में दिया गया है:

तालिका 2.1: विनियोजन लेखा 2012-13 का सारांश

(₹ करोड़ में)

	मूल अनुदान/विनियोजन	अनुपूरक अनुदान	कुल संस्वीकृत अनुदान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ आधिक्य (+)
दत्तमत					
राजस्व	1,58,758.32	2,466.92	16,1225.24	1,51,871.76	(-)9,353.48
पूंजीगत	83,058.56	265.00	83,323.56	74,183.18	(-)9,140.38
कुल दत्तमत	2,41,816.89	2,731.92	2,44,548.80	2,26,054.94	(-)18,493.86
भारित					
राजस्व	163.54	30.44	193.98	150.76	(-)43.22
पूंजीगत	95.70	51.00	146.70	133.60	(-)13.10
कुल भारित	259.24	81.44	340.68	284.36	(-)56.32
कुल जोड़	2,42,076.13	2,813.35	2,44,889.48	2,26,339.30	(-)18,550.18

²³ अनुदान जिसमें संसद द्वारा यथा दत्तमत कार्यचालन व्यय तथा अन्य राजस्व व्यय का विवरण रहता है।

²⁴ अनुदान जिसमें संसद द्वारा दत्तमत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण और प्रतिस्थापन पर व्यय का विवरण होता है।

उपर्युक्त तालिका इंगित करती है कि वित्त वर्ष 2012-13 के दौरान भारतीय रेल के कुल व्यय ₹ 2,26,339.30 करोड़ में से लगभग 67.17 प्रतिशत राजस्व अनुदानों पर खर्च किया गया था जो प्रशासनिक, प्रचालन और रखखाव कार्यकलापों पर कार्यचालन व्यय था जबकि 32.83 प्रतिशत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण एवं उनके प्रतिस्थापन/नवीकरण के माध्यम से आधारभूत सुविधाओं के सृजन और सवर्धन से संबंधित पूंजीगत अनुदान पर खर्च किया गया था। उपर्युक्त तालिका 2012-13 में उपलब्ध संस्वीकृत प्रावधानों के प्रति राजस्व अनुदानों में 5.81 प्रतिशत (₹ 9,396.70 करोड़) और पूंजीगत अनुदान में 10.97 प्रतिशत (₹ 9,153.48 करोड़) की बचतें भी दर्शाती हैं।

अनुदानवार व्यय के विश्लेषण से पता चला कि निवल बचत ₹ 18,550.18 करोड़ जोकि बारह राजस्व अनुदान, पूँजी अनुदान के चार खंड, पाँच राजस्व विनियोग²⁵ एवं चार खंड पूँजीगत विनियोग के अंतर्गत कुल बचत ₹ 20,220.42 करोड़ में से ₹ 1,670.24 करोड़ जो कि तीन राजस्व अनुदान, सात राजस्व विनियोगों और एक खंड पूँजीगत विनियोग के थे, के अधिकता के समायोजन के बाद का परिणाम था जैसा कि परिशिष्ट 2.1 में दिखाया गया है।

2.1.1 राजस्व अनुदान

भारतीय रेल ने 15 राजस्व अनुदानों का प्रचालन किया। ये कार्यात्मक रूप से तालिका 2.2 में यथा सूचीबद्ध छह स्पष्ट समूहों के अन्तर्गत मिला दिए गए हैं:

तालिका 2.2 रेलवे द्वारा प्रचालित अनुदान

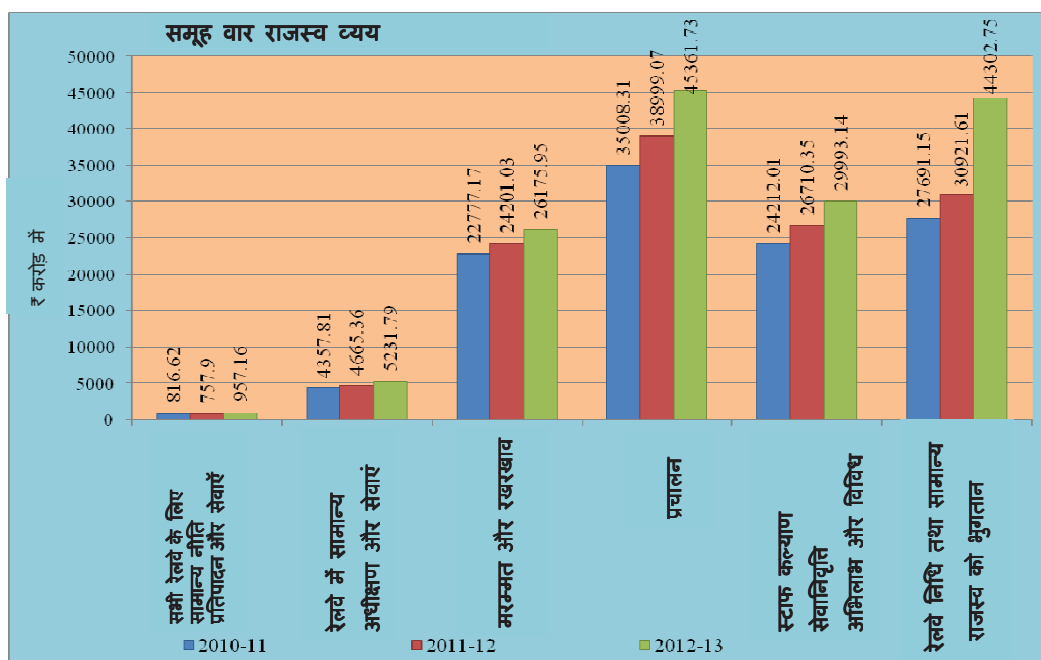
संख्या	विवरण	छः विभिन्न समूह
1	रेलवे बोर्ड	सभी रेलवे के लिए
2	विविध व्यय (सामान्य)	सामान्य नीति प्रातिपादन और सेवाएं
3	रेलवे में सामान्य अधीक्षण एवं सेवा	रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवाएं
4	स्थाई मार्ग और निर्माण की मरम्मत तथा रखरखाव	मरम्मत और रखखाव
5	मोटिव पावर की मरम्मत और रखरखाव	
6	कैरियज और वैगनों की मरम्मत और रखरखाव	
7	संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव	
8	प्रचालन खर्च-चल स्टॉक और उपकरण	प्रचालन

²⁵ विनियोजन भारत की समेकित निधि पर भारत व्यय का उल्लेख करता है।

9	प्रचालन खर्च-यातायात	
10	प्रचालन खर्च- ईंधन	
11	स्टाफ कल्याण और सुविधाएं	स्टाफ कल्याण सेवानिवृत्ति लाभ और विविध
12	विविध कार्यचालन व्यय	
13	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	
14	निधि को विनियोजन	रेलवे निधि तथा सामान्य राजस्व को भुगतान
15	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की चुकौती और अधिक पूंजीकरण का परिशोधन	

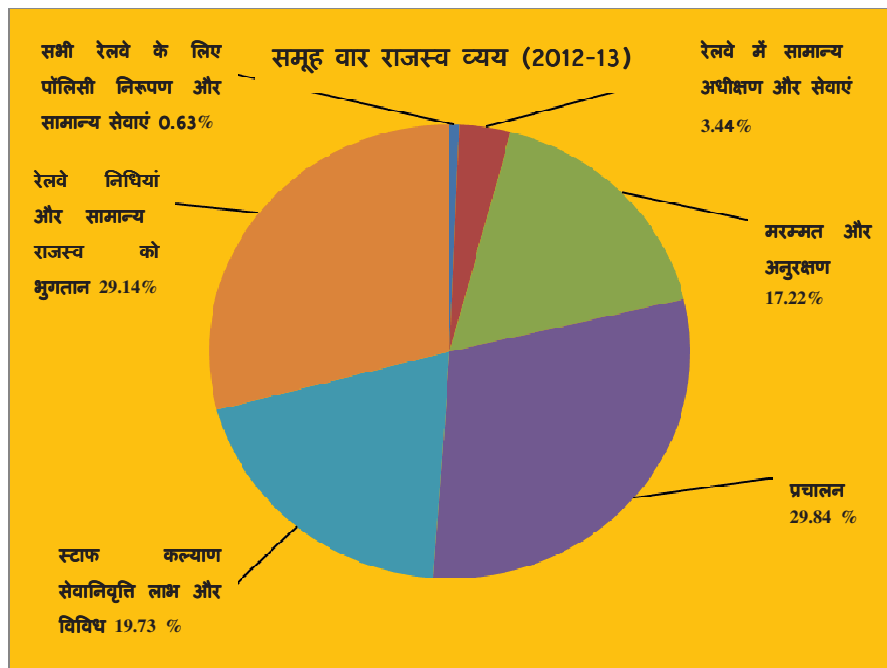
निम्नलिखित चित्र पिछले तीन वर्षों जो भारतीय रेलवे के व्यय में बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाता है के लिए समूहवार व्यय दिखाता है:

चित्र 2.1 2010-11 से 2012-13 के दौरान समूह वार-राजस्व व्यय की प्रवृत्ति



2012-13 में समूह-वार व्यय निम्नलिखित के रूप में पाई डायग्राम 2.2 के रूप में दिखाई देगा:

चार्ट 2.2 समूह-वार राजस्व व्यय (2012-13)



समूह-वार अनुमान, व्यय और राजस्व अनुदानों के अन्तर्गत अन्तर को तालिका 2.3 में दर्शाया गया है।

तालिका 2.3 समूह वार अनुमान, व्यय और अन्तर (2012-13)

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल अनुदान/विनियों जन	पूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत अनुदान	वास्तविक व्यय	संस्वीकृत अनुदान के संदर्भ में अन्तर (-) बचत/(+) आधिक्य	प्रतिशतता अंतर
सभी रेलवे के लिए सामान्य नीति प्रतिपादन और सेवाएं	990.82	2.82	993.64	957.16	(-)36.48	(-)3.67
रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	5,312.57	30.94	5,343.51	5,231.79	(-)111.72	(-)2.09
मरम्मत और रखरखाव	27,176.20	0.18	27,176.38	26,175.95	(-)1,000.43	(-)3.68
प्रचालन	43,839.85	980.99	44,820.84	45,361.73	540.89	1.21
स्टाफ कल्याण,	28,231.11	1,482.42	2,9713.53	29,993.14	279.61	0.94

सेवानिवृत्ति विधि	लाभ और							
रेलवे सामान्य भुगतान	निधियां राजस्व को	और	53,371.32	0.00	53,371.32	44,302.75	(-)9,068.57	(-)16.99

संस्वीकृत प्रावधानों के सदर्थ में अन्तरों के मुख्य कारण निम्नवत हैं:

- **भारतीय रेल नीति प्रतिपादन**

विदेश यात्रा व्यय के प्रति व्यय में कमी, कतिपय सर्वेक्षण कार्यों का गैर-कार्यान्वयन/धीमी प्रगति, निविदाओं को अन्तिम रूप न देना, संविदात्मक भुगतानों को मूर्त रूप देने में कमी, प्रत्यक्ष खरीद को मूर्त रूप न देना, प्रशिक्षण लागत के प्रति कम व्यय वहन करना तथा-रेलवे भर्ती बोर्डों द्वारा कम संख्या में परीक्षाओं का आयोजन करना।

- **रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवा**

स्टाफ लागत, आकस्मिकताओं और स्टॉक से सामग्री की लागत के प्रति किया गया कम व्यय, विधिक बिलों की कम प्राप्ति।

- **मरम्मत और रखरखाव**

वेतन तथा मजदूरी पर व्यय में कमी, गैर-स्टॉक मदों की खरीद पर व्यय में कमी, स्टॉक से भण्डारों के आहरण में कमी, किए गए स्वच्छता कार्यों की संख्या में कमी, किए गए संविदात्मक भुगतानों में कमी, आवधिक मरम्मत पर वेतन तथा सामग्री का कम समायोजन, प्रत्यक्ष खरीद से सामग्रियों की लागत पर व्यय में कमी, ऋणों के समायोजन में कमी, भाड़ा प्रभारों के प्रति-व्यय में कमी, अनिश्चित खर्चों के प्रति व्यय में कमी, कार्यशाला ऋणों में कमी, प्रत्याशित से अलग विशेष मरम्मत के प्रति कम ऋणों का समायोजन, वर्ष के दौरान प्रत्याशित की अपेक्षा अन्य ट्रेक्शन से अलग अलग ईंधन पर भुगतान में कमी, प्रत्याशित की अपेक्षा आज्ञा भुगतानों को मूर्त रूप देने में कमी।

- **प्रचालन**

स्टाफ लागत के प्रति व्यय में वृद्धि, संविदात्मक भुगतानों में वृद्धि, उच्च गति डीजल तेल (एसएसडी ऑयल) की प्राथमिक लागत में वृद्धि तथा एचएसडी तेल की खपत में वृद्धि के कारण व्यय बाहरी स्रोत से खरीदी गई

ऊर्जा (विद्युत ट्रैक्शन) की दर में वृद्धि, आज्ञापित भुगतानों (न्यायालय की डिक्रियों की पूर्ति हेतु किये गए भुगतान) को मूर्त रूप देना जिनका पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता।

- **स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति अभिलाभ तथा विविध**

आशोधित सुनिश्चित कैरियर विकास (एमएसीपी) का कार्यान्वयन तथा-महंगाई भत्ते (डीए) में वृद्धि के कारण पेंशन वितरण अधिकारियों से डेबिट की प्राप्ति में वृद्धि, एमएसीपी के कार्यान्वयन तथा डीए में वृद्धि के कारण परिवार पेंशन के संशोधन के कारण परिवार पेंशन के प्रति अधिक डेबिट की प्राप्ति, मृत्यु एवं सेवानिवृत्ति उपदान के अधिक मामलों का अन्तिम रूप देना, पेंशन विकल्पकारियों के लिए छुट्टी नगदीकरण के प्रति अधिक व्यय, नई परिभाषित योगदान पेंशन योजना के लिए अधिक सरकारी अंशदान, प्रत्याशित की अपेक्षा अधिक डिफ्रिटल भुगतानों को मूर्त रूप देना।

- **रेलवे निधि तथा सामान्य राजस्व को भुगतान**

प्रत्याशित की अपेक्षा वर्ष के दौरान आन्तरिक संसाधनों के उत्पादन में कमी, 2012-13 के लिए रेलवे समन्वय समिति द्वारा लाभांश की दर को पाँच प्रतिशत से कम करके चार प्रतिशत करने की सिफारिश करना और कर्ज के पूर्व भुगतान के कारण सामान्य राजस्व से लिए गए कर्ज पर ब्याज की कम राशि का भुगतान।

अनुदान वार प्राधिकार और राजस्व तथा पूंजीगत अनुदान के अन्तर्गत व्यय तथा विनियोजन का विवरण **परिशिष्ट - 2.1** में दिया गया है।

पूंजीगत अनुदान के विश्लेषण की चर्चा पैराग्राफ 2.2.4 और 2.6 में की गई है।

2.2 वित्तीय जवाबदेही तथा बजट व्यवस्था

2.2.1 बजट प्रावधानों से आधिक्य

तालिका 2.4 में उन अनुदानों और विनियोजनों के विवरण दिए गए हैं, जहां व्यय प्राधिकार से अधिक किया गया।

तालिका 2.4 अधिक व्यय

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	मूल प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य
राजस्व-दत्तमत					
1	अनुदान सं. 8-कार्यचालन व्यय - परिचालन व्यय- चल स्टॉक और उपस्कर	7,360.75	500.03	7,888.95	28.17
2	अनुदान सं. 10-कार्यचालन व्यय - परिचालन व्यय- ईंधन	21,346.72	382.62	22,388.16	658.82
3	अनुदान सं. 13-कार्यचालन व्यय- भविष्य निधि पेंशन तथा अन्य सेनियुक्त अभिलाभ	19,120.66	1,456.06	21,558.67	981.95
राजस्व-भारित					
1	विनियोजन सं. 3 कार्यचालन व्यय- सामान्य अधीक्षण एवं सेवारं	0.00	0.01	0.43	0.42
2	विनियोजन सं. 4 कार्यचालन व्यय- स्थायी पथ और कार्यों की मरम्मत एवं अनुरक्षण	0.33	0.18	0.97	0.46
3	विनियोजन सं. 5 कार्यचालन व्यय- मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण	0.00	0.00	0.04	0.04
4	विनियोजन सं. 7 कार्यचालन व्यय - संयंत्र एवं उपस्कर का मरम्मत और अनुरक्षण	0.00	0.0017	0.02	0.0183
5	विनियोजन सं. 8 कार्यचालन व्यय- परिचालन व्यय- चल स्टॉक एवं उपस्कर	0.00	0.00	0.05	0.05
6	विनियोजन सं. 11 कार्यचालन व्यय स्टाफ कल्याण एवं सुख सुविधारें	0.00	0.05	0.19	0.15
7	विनियोजन सं. 13-कार्यचालन व्यय- भविष्य निधि, पेंशन एवं अन्य सेवा नियुक्त अभिलाभ	0.58	0.00	0.74	0.16

क्र. सं.	विवरण	मूल प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य
	जोड़	47,829.04	2,338.9517	51,838.23	1,670.2383

उपर्युक्त उल्लिखित अनुदान और विनियोजन जहां आधिक्य व्यय था, में पूरक प्रावधान तीन विनियोगों को छोड़कर सभी में प्राप्त किए गए थे। दो विनियोगों में व्यय मूल प्रावधानों तथा पूरक प्रावधानों को प्राप्त किए बिना वहन किया गया था। पूरक अनुदान प्राप्त करने के बावजूद अधिक व्यय का वहन खराब बजटीय अनुमान दर्शाता था।

2012-13 के दौरान अधिक व्यय के लिए कारण स्टाफ लागत के प्रति अधिक व्यय को वहन करना, अधिक ठेकागत भुगतान, एचएसडी तेल की मूल लागत में वृद्धि के कारण अधिक व्यय और एचएसडी तेल की अधिक खपत, बाहारी स्रोत से क्रय गई ऊर्जा की दर में वृद्धि, एमएसीपी के कार्यान्वयन के कारण पेंशन वितरण प्राधिकारियों से अधिक डेबिट की प्राप्ति और डीए में वृद्धि एमएसीपी के कार्यान्वयन के कारण परिवार पेंशन के संशोधन के कारण परिवार पेंशन के प्रति अधिक डेबिट की प्राप्ति और डीए में वृद्धि, मृत्यु-एवं-सेवानिवृत्ति-उपदान के अधिक मामलों का अन्तिम रूप देना, पेंशन विकल्पकारियों के लिये छुट्टी नगदीकरण के प्रति अधिक व्यय, नई परिभाषित अंशदान पेंशन योजना के लिए अधिक सरकारी अंशदान, प्रत्याशित की अपेक्षा अधिक डिफ्रिटल भुगतान को मूर्त रूप देना बताया गया था।

लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपनी चौसठवीं रिपोर्ट (15वीं लोकसभा) में दत्तमत अनुदानों तथा प्रभारित विनियोजनों पर अधिक (2010-11) पर सिफारिश की कि रेल मंत्रालय को उनके द्वारा संचालित अनुदानों/विनियोजनों के अन्तर्गत अपनी बजटीय आवश्यकताओं का विश्वसनीय अनुमान सुनिश्चित करने के लिए गंभीरता से प्रयास करना चाहिए ताकि विद्यमान चूकों/लूपहोल को चिन्हित किया जा सके तथा अधिक व्यय करे दूर किया जा सके। स्पष्टतया, रेल मंत्रालय ने वांछित परिणाम प्राप्त करने के बारे में गंभीर प्रयास नहीं किये हैं। रेल मंत्रालय की तरफ से ऐसी शिथिलता के प्रति गंभीर रुख अख्तियार करते समय पीएसी ने सिफारिश की कि मंत्रालय को उपयुक्त स्तर पर उत्तरदायित्व निर्धारित करने के मद्देनजर, इस कारण से बार-बार होने वाली चूकों की जांच करनी चाहिए ताकि विचलित व्यय समीक्षा प्रणाली में विद्यमान कमियों तथा अपूर्णताओं को दूर किया जा सके तथा अधिक व्यय की पुनरावृत्ति को भविष्य में या तो परिहार किया जा

सके अथवा काफी हद तक सीमित किया जा सके। पीएसी की टिप्पणियों पर रेल मंत्रालय का उत्तर प्रतीक्षित हैं।

बजटीय संस्वीकृतियों पर आधिक्य का नियमितीकरण भारत के संविधान के अनुच्छेद 115(1)(बी) के अन्तर्गत संसद द्वारा किया जाना अपेक्षित है।

2.2.2 निरन्तर आधिक्य व्यय

स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ इत्यादि और विनियोजन संख्या 3 (प्रभारित) – कार्यचालन व्यय- सामान्य अधीक्षण और सेवाएँ से संबन्धित अनुदान सं. 13- भविष्य निधि, पेंशन एवं अन्य सेवानिवृत्ति लाभ में 2009-10, 2010-11, 2011-12, और 2012-13, के दौरान निरन्तर आधिक्य था जो तालिका 2.5 में है।

तालिका 2.5 निरन्तर अधिक व्यय

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	नाम और अनुदान संख्या	वित्तीय वर्ष	मूल प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक प्रावधान	आधिक्य
1	अनुदान संख्या 13 (दत्तमत)- भविष्य निधि पेंशन, और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	2009-10	14,265.29	1,133.52	16,911.20	1,512.39
		2010-11	14,417.50	531.24	16,352.71	1,403.97
		2011-12	16,479.74	1,077.61	18,326.97	769.62
		2012-13	19,120.66	1,456.06	21,558.67	981.95
2	विनियोजन संख्या 3 (प्रभारित)- कार्यचालन खर्च सामान्य अधीक्षण और सेवाएँ	2009-10	0.01	0.09	0.35	0.24
		2010-11	0.05	0.10	0.36	0.21
		2011-12	0.00	0.03	0.30	0.27
		2012-13	0.00	0.01	0.43	0.42

आईआर ने एमएसीपी के कार्यान्वयन के कारण पेंशन संवितरण प्राधिकारियों से अधिक डेबिट की प्राप्ति और डीए में वृद्धि, एमएसीपी के कार्यान्वयन के कारण परिवार पेंशन के संशोधन के कारण परिवार पेंशन के प्रति अधिक डेबिट की प्राप्ति और डीए में वृद्धि, मृत्यु एवं सेवानिवृत्ति उपदान के अधिक मामलों को अन्तिम रूप देने, पेंशन विकल्पकारियों के लिए छुट्टी नगदीकरण के प्रति अधिक व्यय, नए परिभाषित अंशदान पेंशन योजना के लिए अधिक सरकारी अंशदान, प्रत्याशित की अपेक्षा डिफ्रिटल भुगतानों का अधिक मूर्त रूप देना मुख्यतः कारण बताए गए थे।

गत चार वर्षों के दौरान निरन्तर आधिक्य बजटीय आवश्यकताओं का उचित अनुमान करने और राजकोषीय अनुशासन लागू करने में भारतीय रेल की विफलता दर्शाती थी।

2.2.3 बचतें

कुल मिलाकर ₹ 20,220.42 करोड़ की बचतें (राजस्व एवं पूँजी अनुदान) हुई थी। 11 मामलों में तालिका 2.6 में दिए गए विवरण के अनुसार बचतें ₹ 100 करोड़ से अधिक थी:

तालिका 2.6: ₹ 100 करोड़ से अधिक बचत

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	मूल प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत
1	अनुदान संख्या-3 कार्यचालन व्यय-सामान्य अधिक्षण और सेवाएं	5,312.57	30.93	5,231.37	(-)112.13
2	अनुदान संख्या-4- कार्यचालन व्यय स्थाई - पथ और कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	8,786.79	0	8,233.41	(-)553.38
3	अनुदान संख्या-7- कार्यचालन व्यय- संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण	5,062.24	0	4,805.31	(-)256.93
4	अनुदान संख्या-9- कार्यचालन व्यय- परिचालन व्यय-यातायात	15,132.21	97.27	15,084.03	(-)145.45
5	अनुदान संख्या-11- कार्यचालन व्यय -स्टाफ कल्याण एवं सुख सुविधाएं	4,342.68	0	4,064.83	(-)277.85
6	अनुदान संख्या-12- कार्यचालन व्यय- विविध कार्यचालन व्यय	4,605.46	0	4,223.06	(-)382.40
7	अनुदान संख्या-14-निधि को विनियोग मूल्यहास	43,567.00	0	35,836.25	(-)7,730.75

	आरक्षित निधि, विकास निधि, पेंशन निधि पूँजीगत निधि				
8	अनुदान सं. 15-सामान्य राजस्व को लांभाश, सामान्य राजस्व से लिए गए कर्जों की चुकौती और अधिक पूँजीगत का शोधन	9,804.32	0	8,466.51	(-)1,337.81
9	अनुदान सं.-16-पूँजी	60,974.51	265.00	60,762.83	(-)476.68
10	अनुदान सं.-16-रेलवे निधि	20,025.75	0.00	11,808.25	(-)8,217.50
11	अनुदान सं.-16-रेलवे सुरक्षा निधि	1,998.40	0.00	1,584.08	(-)414.32

बचत के लिए स्टाफ लागत के प्रति व्यय में कमी, न्यायिक बिलों की प्राप्ति में कमी, गैर-स्टॉक मदों की खरीद पर व्यय में कमी, स्टॉक से भण्डार के आहरण में कमी, लिए गए स्वच्छता कार्य में कमी, कम संविदात्मक भुगतानों को मूर्तरूप देना, प्रत्यक्ष खरीद में कमी; अनुमानित से ट्रैक्शन से दूसरे ईंधन पर भुगतान में कमी, भण्डार की खरीद के प्रति व्यय में कमी, अनुमानित से विज्ञापन प्रचारों तथा आकस्मिकताओं के प्रति व्यय, भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरआफसी) से अलग पट्टा प्रचारों के भुगतान में कमी, अनुमानित से शिक्षा शुल्क की प्रतिपूर्ति के लिए दावों की प्राप्ति में कमी, रिक्तियों का ना भरा जाना, रेलवे सुरक्षा विशेष बल (आरपीएसएफ) से संबंधित डेबिट का कम समायोजन, अनुमानित से बिलों की गैर/कम प्राप्ति के कारण सरकारी रेलवे पुलिस (जीआरपी) के कारण कम भुगतान को मूर्त रूप देना, वर्ष के दौरान श्रमिक क्षतिपूर्ति दावों के प्रति व्यय में कमी, निजी केटरर को संविदात्मक भुगतानों के प्रति व्यय में कमी तथा संविदा के प्रति भारतीय रेलवे केटरिंग तथा टूरिज्म कारपोशन (आईआरसीटीसी) को किये गए कम भुगतान वर्ष के दौरान आन्तरिक संसाधनों का अनुमान से कम उत्पादन, लाभान्श दर को पाँच प्रतिशत से चार प्रतिशत तक कम करना इत्यादि को जिम्मेदार ठहराया गया था।

“निधियों के लिये विनियोजन” में बचत के कारण मुख्यतः डीआरएफ के कम विनियोजन के कारण आरोपित किये गये थे। आगे, राजस्व अधिशेष की कम उपलब्धता के कारण विकास निधि और पूँजीगत निधि के अंतर्गत विनियोजन बजट अनुमान के अनुसार नहीं थे।

अनुदान संख्या 16-पूँजी, रेलवे निधियां और रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ)- इन निधियों के अंतर्गत बचतों के कारण अनुवर्ती पैरा में दिये गये हैं।

2.2.4 निरन्तर बचतें

निम्न अनुदानों में से प्रत्येक में ₹100 करोड़ से अधिक की निरन्तर बचतें हुई थी जिनको नीचे तालिका 2.7 में दिया गया है:

तालिका 2.7 निरन्तर बचतें

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1	अनुदान संख्या 14 - निधियों में विनियोजन	373.99	6,429.96	4,301.51	2,533.20	2,802.84	7,730.75
2	अनुदान संख्या 16 - पूँजी	789.47	537.20	2,020.71	760.50	1,510.81	476.68
3	अनुदान संख्या 16 - रेलवे निधियां	1,634.35	1,723.38	2,815.59	861.94	3,565.24	8,217.50
4	अनुदान संख्या 16 - रेलवे सुरक्षा निधि	517.44	734.56	649.98	598.56	669.87	414.32

निधियों में अनुदान संख्या 14-विनियोजन और पूँजी विनियोजन संख्या 16 के तीन भाग निम्नलिखित प्रकार हैं:

- अनुदान संख्या 14 - निधियों का विनियोजन

2012-13 में, डीआरएफ को विनियोजन आंतरिक संसाधन उत्पादन में कमी के कारण ₹ 2,650 करोड़ (अर्थात बीई का 27.89 प्रतिशत) कम हुआ और डीएफ और सीएफ को किया गया योगदान क्रमशः ₹ 7,815 करोड़ और ₹ 451.25 करोड़ जो उनकी संबंधित निधियों के बीई का 74.03 प्रतिशत और 9.03 प्रतिशत है क्योंकि बीई विनियोजन के लिये उपलब्ध निवल अधिशेष प्रक्षेपित ₹ 15,557 करोड़ के प्रति केवल ₹ 8,266.25 करोड़ था।

• **अनुदान संख्या 16-पूँजी में बचतें**

पूँजी में हुई बचत मध्य में संविदा समाप्त होने, प्रारंभिक स्तर में परियोजना इसलिये बचत, अनुदान के अंतर्गत विस्तृत अनुमान प्रत्याशित की अपेक्षा व्यय की कम बुकिंग संविदा को अंतिम रूप देने में विलंब के कारण प्रत्याशित ऋण और ठेका संबंधित देयताओं का मूर्तरूप न होने कार्य की धीमी प्रगति, कंप्यूटीकरण कार्य का कम निष्पादन, रोलिंग स्टॉक के निर्माण/अधिग्रहण के अंतर्गत गतिविधियों में कमी, मशीनरी और संयंत्र मर्दों की कम खरीद, कर्मचारी सुविधा कार्यों की धीमी प्रगति, सरकारी वाणिज्यिक उपक्रमों में कम निवेश, श्री फेज लोकोज की संख्या में कमी और उत्पादन कार्यक्रम में संशोधन के कारण थी।

• **अनुदान संख्या 16- रेलवे निधियों में बचतें**

रेलवे निधियों में हुई बचत भारतीय रेलवे वित्तीय कॉरपोरेशन (आरआरएफसी) को पट्टे के प्रभार के पूँजीगत घटक प्रभारों के भुगतान करने के लिये संशोधित अनुमान स्तर में सीएफ से पूँजी को निधि के स्रोत में बदलने के कारण थी। रेलवे निधियों के अंतर्गत बचत के लिये दूसरा कारण कार्य की धीमी प्रगति, कम स्टॉक ऋण, निविदा को अंतिम रूप देने में विलंब, ठेका संबंधि देयताओं का कम मूर्तरूप होना, कार्य की धीमी प्रगति, योजना स्तर में कार्य, योजना/अनुमान अनुमोदन के अंतर्गत, लोको कार्य के नवीकरण में धीमी प्रगति, कर्मचारी आवास और कर्मचारी सुविधा आदि के संबंध में कार्य की धीमी प्रगति थी।

• **अनुदान संख्या 16- रेलवे सुरक्षा निधि में बचतें**

आरएसएफ के अंतर्गत बचत कार्य की धीमी प्रगति, ठेके संबंधी भुगतान का मूर्तरूप, निविदाओं/ प्रस्तावों को अंतिम रूप न देने/विलम्ब से देने, कार्य की धीमी प्रगति, विभिन्न सड़क के ऊपर पुल/सड़क के नीचे पुल (आरओबीज/आरयूबीज) के संबंध में सड़क पहुँच मार्ग की लागत के प्रति राज्य सरकार को भुगतान करने से पूर्व विस्तृत अनुमान और औपचारिकताओं का पूर्ण न होने के कारण थी।

निरंतर सतत बचत के उदाहरण भारतीय रेल द्वारा खराब बजटीय अनुमानों को दर्शाते हैं।

2.3 अनुपूरक प्रावधान

2012-13 के दौरान पांच राजस्व दत्तमत अनुदानों (अनुदान संख्या 3, 8, 9, 10, 13) में ₹ 2,466.92 करोड़ की राशि के अनुपूरक प्रावधान लिये गये थे। यह मुख्यतः कर्मचारी लागत, आकस्मिक व्यय, कंप्यूटर और उसके उपभोज्य, सामग्री, ठेका संबंधि भुगतान, ईंधन की लागत, पेंशनभोगी प्रभारों आदि पर अधिक व्यय के लिये प्राप्त हुये थे। अनुदान संख्या 3 और 9 में पूर्ण अनुपूरक प्रावधान बिना उपयोग के रहा।

न्यायालय आदेश की पूर्ति में प्रत्याशित अधिक भुगतान के कारण प्रभारित विनियोजन (विनियोजन संख्या 2, 3, 4, 7, 9, 11 और 12) के अंतर्गत ₹ 30.44 करोड़ के अनुपूरक प्रावधान प्राप्त हुये थे। तथापि, प्रभारित विनियोजन संख्या 3, 4, 7, 11, और 12 के अंतर्गत अनुपूरक प्रावधानों का निर्धारण या तो अपर्याप्त (विनियोजन संख्या 12) या 100 प्रतिशत से अधिक (विनियोजन संख्या 3, 4, 7, 11) था। ऐसी भारी भिन्नता का कारण प्रत्याशित की अपेक्षा आज्ञासि भुगतान के अधिक/कम मूर्त रूप देने के कारण था।

2012-13 के दौरान केन्द्र सरकार द्वारा विस्तारित विभिन्न राष्ट्रीय परियोजनाओं²⁶ की प्रगति बढ़ाने के लिए अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये अतिरिक्त बजटीय सहायता के रूप में 'दत्तमत' के अंतर्गत अनुदान संख्या 16 (पूँजी) में ₹ 265 करोड़ की अनुपूरक मांग की गई थी। लेकिन ₹ 50 करोड़ की अनुपूरक मांग का उपयोग नहीं हुआ था।

न्यायालय के आदेश की पूर्ति में प्रत्याशित से अधिक भुगतान के कारण प्रभारित विनियोजन (अनुदान संख्या 16-पूँजी) के अंतर्गत ₹ 51.00 करोड़ के अनुपूरक प्रावधान प्राप्त किये गये थे। तथापि, प्रभारित विनियोजन के अंतर्गत अनुपूरक प्रावधानों का मूल्यांकन सही नहीं था क्योंकि ₹ 8.66 करोड़ की बचत थी।

²⁶ उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला नई लाइन, डिबरूगढ और उत्तर बैंक लाइन के बीच जोड़ने वाली लाइन के साथ बोगीबील पुल और जीरीबाम और इम्फाल नई लाइन, बदरपुर-बेराग्राम से विस्तारित मिग्रेनडीसा-डिटोकचेरा सहित लमडिंग-सिलचर और जोड़ने वाली इकाई सहित रंगिया-मुरकोंगसिलिक और करीमगंज-मैशाशन और करीमगंज पर बाईपास के साथ बैराग्राम-दुलबचेरा के गेज बदलने के लिये नवीनीकरण मुख्य आशोधन

2.4 अभ्यर्पण

किसी अनुदान या विनियोजन में बचत वित्तीय वर्ष के अन्त तक प्रतीक्षा किए बगैर उसी समय अभ्यर्पित की जानी अपेक्षित है जब इनका अनुमान हो जाए। अभ्यर्पण के कुछ मामलों को निम्नलिखित तालिका 2.8 में दिखाया गया है:-

तालिका 2.8 विभिन्न अनुदानों के अंतर्गत अभ्यर्पण

(₹ करोड़ में)

अनुदान संख्या	दत्तमत प्रभारित (वी/सी)	मूल	पूरक	वास्तविक व्यय	निल अंतर	अभ्यर्पण
2	वी	764.29	0	729.99	(-)34.30	-29.76
4	वी	8,786.79	0	8,233.413	(-)553.38	-479.99
5	वी	4,015.69	0	3,923.63	(-)92.06	-83.38
6	वी	9,311.13	0	9,212.56	(-)98.57	-172.38
7	वी	5,062.23	0	4,805.31	(-)256.93	-250.32
8	वी	7,360.75	500.03	7,888.95	28.17	-.22
11	वी	4,342.68	0	4,064.83	(-)277.85	-197.42
12	वी	4,605.46	0	4,223.06	(-)382.40	-264.98
14	वी	43,567.00	0	35,836.25	(-)7,730.75	-6,147.87
15	वी	9,804.32	0	8,466.51	(-)1,337.81	-1,346.98
16 (रेलवे निधि)	वी	20,025.75	0	11,808.25	(-)8,217.50	-8,322.13
आरएसएफ	वी	1998.40	0	1584.08	414.32	335.47
आरएसएफ	सी	1.60	0	0.0048	1.60	0.58

2.5 खर्च करने वाली इकाईयों द्वारा बजटीय नियंत्रण

भारतीय रेल द्वारा बजट प्राक्कलन सामान्यतया क्षेत्रीय रेलवे की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुये, परिकल्पित किया जाता है जिसका विश्लेषण और संशोधन किया जाता है। नियमों²⁷ में व्यवस्था है कि वित्तीय वर्ष के दौरान कोई निधि, जो उस विशेष प्रयोजन, जिसके लिए वह प्राप्त की गई थी, के लिए उपयोग करने की संभावना न हो, को अन्य प्रयोग के लिए या अन्य खर्च करने वाली इकाईयों (क्षेत्रीय रेलवे) के लिए नियमों के प्रावधानों के अन्तर्गत पुनर्विनियोजित किया जा

²⁷ भारतीय रेलवे वित्त संहिता का पैराग्राफ 376 निधियों के पुनर्विनियोजन की शक्तियां बताता है।

सकता है। निधियों का पुनर्विनियोजन अन्तिम संशोधन विवरण²⁸ (एफएमएस) के माध्यम से किया जाता है। रेलवे-वार अनुदान लेखों (अनुदान संख्या 3 से 13) का सारांश **परिशिष्ट 2.2** में दिया गया है।

जोनल रेलवे की अनुदान सं. 3 से 13 के अनुदान लेखाओं (दत्तमत) की लेखापरीक्षा समीक्षा से निम्न पता चला:

- 108 मामलों में उपलब्धता से अधिक निधियां जोनल रेलवे द्वारा एफएमएस के माध्यम से अभ्यर्पित की गईं।
- 11 मामलों (दत्तमत) और 3 मामलों (प्रभारित) में संस्वीकृत आबंटनों से अधिक व्यय होने के बावजूद जोनल रेलवे ने एफएमएस के माध्यम से निधियां अभ्यर्पित की।
- 7 मामलों में, जोनल रेलवे ने एफएमएस के माध्यम से उनको आबंटित अनुपूरक प्रावधानों का 50 प्रतिशत या अधिक अभ्यर्पित किया। इनमें 5 मामले शामिल थे जहां उनको आबंटित अनुपूरक अनुदान का 100 प्रतिशत अभ्यर्पित किया गया था।
- 22 मामलों (19-दत्तमत, 3-प्रभारित) में, जोनल रेलवे को पहले से किए गए व्यय से संस्वीकृत अनुदान से कम होने के बावजूद वर्ष के अंत में पुनर्विनियोजन के माध्यम से अतिरिक्त निधियां प्राप्त हुईं।

ऐसे उदाहरण त्रुटिपूर्ण बजटीय नियंत्रण और इसके परिणामस्वरूप अविवेकी पुनर्विनियोजन आदेशों के अनुवर्ती मुद्दे हैं।

2.6 अनुदान सं. 16 – परिसम्पतियां, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन का विस्तृत अध्ययन

भारतीय रेल पूँजीगत व्यय के लिए एक अनुदान संचालित करता है। अनुदान सं.16 अर्थात् निर्माण कार्य अनुदान आबंटन और क्षेत्र में कार्यकलापों के रूप में सबसे बड़ा अनुदान है। यह भारतीय रेल की परिसम्पतियों के निर्माण, अधिग्रहण और प्रतिस्थापन पर व्यय को वर्णित करता है। समस्त योजना व्यय इस अनुदान के माध्यम से बनाया, बजट किया गया और व्यय किया गया था। इस अनुदान के चार खण्ड हैं और अपनी निधियाँ चार भिन्न स्रोतों से लेता है:

²⁸ नियम के ढांचे के भीतर एक इकाई से अन्य या एक कार्य से अन्य कार्य के लिए निधियों के पुनर्विनियोजन को अन्तिम पुनर्विनियोजन के लिए अन्तिम संशोधन विवरण में संदर्भित यह सामान्यतया वर्ष के अन्तिम हिस्से में किया जाता है।

- पूँजी-जीओआई के सामान्य बजट द्वारा अग्रिम बजटीय सहायता,
 - रेलवे निधियां-तीन भिन्न आरक्षित निधियों²⁹ के तहत रखे गये आन्तरिक स्रोत,
 - रेलवे सुरक्षा निधि-सैन्ट्रल रोड फण्ड से डीज़ल उपकर के रेलवे के हिस्से से वित्त-पोषित और
 - ओपन लाइन वर्क्स (राजस्व)-राजस्व से वित्त पोषित नये या अतिरिक्त सुधार/प्रतिस्थापन कार्य, जो ₹1 लाख की लागत से कम हो।
- एक खण्ड से दूसरे में निधियों का पुनर्विनियोजन अनुमत नहीं है।
खण्ड-वार आबंटन और व्यय तालिका 2.8 में दिया गया है:

तालिका 2.9 अनुदान सं. 16 के अन्तर्गत खण्ड वार व्यय

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	कुल संस्यूकृत प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ अधिक (+)
दत्तमत हिस्सा					
प्रभारित	60,974.51	265.00	61,239.51	60,762.83	(-) 476.68
रेलवे निधि	20,025.75	0.00	20,025.75	11,808.25	(-) 8,217.50
रेलवे सुरक्षा निधि	1,998.40	0.00	1,998.40	1,584.08	(-) 414.32
ओपन लाइन वर्क्स-राजस्व	59.90	0.00	59.90	28.02	(-)31.88
कुल दत्तमत	83,058.56	265.00	83,323.56	74,183.18	(-) 9,140.38
प्रभारित हिस्सा					
पूँजीगत	89.00	51.00	140.00	131.34	(-) 8.66
रेलवे निधि	5.00	0.00	5.00	2.26	(-) 2.74
रेलवे सुरक्षा निधि	1.60	0.00	1.60	0.00	(-) 1.60
ओपन लाइन वर्क्स-राजस्व	0.10	0.00	0.10	0.00	(-) 0.10
कुल प्रभारित	95.70	51.00	146.70	133.60	(-) 13.10

➤ पूँजी

2012-13 में, परिसम्पत्तियों के अधिग्रहण और निर्माण के लिए ₹ 60,974.51 करोड़ के लिए प्रावधान बनाया गया था। ₹ 265.00 करोड़ की अतिरिक्त बजटीय सहायता पूँजी (दत्तमत) के अंतर्गत अनुपूरक अनुदान के माध्यम से प्राप्त की गई थी।

²⁹ आरक्षित निधि – मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) विकास निधि (डीएफ) और पूँजीगत निधि (सीएफ) थे।

अनुदान के इस सैगमेंट में, संस्वीकृत प्रावधान के प्रति, ₹ 476.68 करोड़ की निवल बचत थी। बचतों के कारण की चर्चा निरंतर बचतें-पैरा 2.2.4 में की गई है।

➤ **रेलवे निधियां**

‘रेलवे निधियां’ के लिए विनियोजन लेखे अनुदान सं.16 के अन्तर्गत निधियों के तीन स्रोतों अर्थात मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ) और पूँजी निधि (सीएफ) के माध्यम से वित्त पोषित किया जाता है।

- डीआरएफ-मौजूदा परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण के लिए (संचालन व्यय से प्रभारित द्वारा आंतरिक स्रोतों से वित्त प्रबंधित निधि)।
- डीएफ-सभी यात्रियों और अन्य प्रयोक्ताओं के लिए, अतिरिक्त और प्रतिस्थापन कार्यों सहित, सुरक्षा सहित प्रत्येक ₹1 लाख तक श्रम कल्याण कार्यों और (निवल राजस्व अधिशेष से सिंचित निधि)।
- सीएफ-नई परिसम्पत्तियों के निर्माण और अधिग्रहण पर पूँजीगत व्यय की आवश्यकता पूरा करने के लिए (निवल राजस्व अधिशेष से सिंचित निधि)।

यह सभी निधियाँ भारतीय रेल के आन्तरिक स्रोतों या तो ‘कार्यचालन व्यय’ (डीआरएफ) या ‘निवल राजस्व अधिशेष’ (डीएफ और सीएफ) को प्रभारित करके वित्त पोषित की जाती है। इस प्रकार, भारतीय रेल का निष्पादन और निधि लेखाओं में शेषों की उपलब्धता अनुदान के इस सैगमेंट व्यय की योजना पर प्रभाव डालता है। यद्यपि निधियों के इन स्रोतों के बीच विनियोजन अनुमत नहीं है, परन्तु इन निधियों के लिए संयुक्त विनियोजन लेखे तैयार किये जाते हैं। संस्वीकृत आबंटन और रेलवे निधियों के अन्तर्गत व्यय का स्रोतवार ब्यौरा नीचे तालिका 2.10 में सारणीबद्ध है:

तालिका-2.10-रेलवे निधियों के घटक

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ आधिक्य (+)
दत्तमत हिस्सा					
मूल्यहास आरक्षित निधि	11,335.00	0.00	11,335.00	9,348.17	(-)1,986.83
विकास निधि	3,775.75	0.00	3,775.75	2,460.08	(-)1,315.67
पूँजीगत निधि	4,915.00	0.00	4,915.00	0.00	(-)4,915.00
कुल दत्तमत	20,025.75	0.00	20,025.75	11,808.25	(-)8,217.50
प्रभारित हिस्सा					

मूल्यहास आरक्षित निधि	4.00	0.00	4.00	0.49	(-)3.51
विकास निधि	1.00	0.00	1.00	1.76	0.76
कुल प्रभारित	5.00	0.00	5.00	2.25	(-)2.75
कुल दत्तमत और प्रभारित	20,030.75	0.00	20,030.75	11,810.50	(-) 8,220.25

अनुदान के इस सैगमेंट के विश्लेषण से पता चला कि ₹ 8,217.50 करोड़ (संस्वीकृत अनुदान का 41.03 प्रतिशत) करोड़ की निवल बचत (दत्तमत के अन्तर्गत) हुई।

निधियों के दत्तमत भाग के अंतर्गत स्रोतवार आबंटन और व्यय की जांच से निम्न का पता चला:

- **डीआरएफ-संस्वीकृत** प्रावधानों के 17.53 प्रतिशत से 1,986.83 करोड़ की बचतें थीं।
- **डीएफ-संस्वीकृत** प्रावधानों के 34.85 प्रतिशत से 1,315.67 करोड़ की बचतें थीं।
- **सीएफ-₹ 4,915.00** करोड़ के संस्वीकृत अनुदान में से ₹ 4,915.00 करोड़ (100 प्रतिशत) की बचतें थीं क्योंकि इस निधि में से कोई भी व्यय नहीं किया गया था। इस निधि में से आईआरएफसी को दिये जाने वाले पट्टे प्रभार के पूँजी घटक के भुगतान के प्रति अंत में व्यय 'पूँजी' निधि के स्रोत से किया गया था।

• **रेलवे सुरक्षा निधि**

सैन्ट्रल रोड फण्ड में डीज़ल उपकर के भारतीय रेल के हिस्से द्वारा पूँजीगत व्यय का यह स्रोत वित्तपोषित किया जाता है। उपलब्ध निधि सड़क सुरक्षा कार्यों जैसे मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग पर मानव तैनाती और सड़क उपरि/भूमिगत पुल के निर्माण के लिए उपयोग में लाया जाता है। यह देखा गया कि प्रस्तावित आबंटन कभी भी पूर्ण रूप से पिछले छह वर्षों में उपयोग में नहीं लाये जा रहे थे क्योंकि अनुदान के इस सैगमेंट में निरन्तर बचतें हुई थीं जैसाकि ऊपर 2.2.4 पैराग्राफ में चर्चित है। निधियों की उपलब्धता के बावजूद सड़क सुरक्षा कार्यों के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ था।

• **ओपन लाइन कार्य (राजस्व)**

अनुदान का यह खण्ड भारतीय रेल के राजस्व से वित्त पोषित था। सभी कार्यों (यात्री सुविधा कार्यों के अलावा) चाहे नए या अतिरिक्त सुधार/प्रतिस्थापन के लिए हों, जहाँ लागत ₹1 लाख से कम है वहाँ इस अनुदान के खण्ड के लिए प्रभार्य है। ₹ 59.90 करोड़ की मूल रूप से आबंटित निधि के 53.22 प्रतिशत (₹ 31.88

करोड़) का उपयोग नहीं किया गया। बचत को कार्य की धीमी प्रगति, निविदाओं को अंतिम रूप न देने में देरी, ठेकागत भुगतानों की कम यथार्थता, निविदाओं का गैर/विलम्बित अन्तिम रूप देने और कम स्टोर ऋण आदि के कारण माना गया।

2.6.1 रेलवे निधियों का आहरण/उपयोग

निम्नलिखित तालिका पिछले तीन वर्षों के दौरान “निधियों के विनियोजन” और निधियों से “उपयोग की गई राशि” से संबंधित बजट अनुमान और वास्तविक की स्थिति दर्शाती है:

तालिका 2.11- 31 मार्च 2013 को समाप्त पिछले तीन वर्षों के दौरान रेलवे निधियों को विनियोजन और आहरण

(₹ करोड़ में)

निधि	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13
डीआरएफ	निधि का विनियोजन (बीई)	7,700.00	7,100.00	9,700.00
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	5,615.00	6,720.00	7,050.00
	अधिकता/कमी	(-2,085.00)	(-380.00)	(-2,650.00)
	निधि से व्यय/आहरण	5,585.12	6,680.72	7,045.47
डीएफ	निधि का विनियोजन (बीई)	2,800.00	2,400.00	10,557.00
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	1,404.90	610.00	7,815.00
	अधिकता/कमी	(-1,395.10)	(-1,790.00)	(-2,742.00)
	निधि से व्यय/आहरण	2,576.59	2,222.56	2,457.82
सीएफ	निधि का विनियोजन (बीई)	373.09	2858.41	5,000.00
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	-	515.57	451.25
	अधिकता/कमी	(-373.09)	(-2,342.84)	(-4,548.75)
	निधि से व्यय/आहरण	3,329.85	0	0
जोड़ (रेलवे निधि)	निधि का विनियोजन (बीई)	10,873.09	12,358.41	25,257.00
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	7,019.90	7,845.57	15,316.25
	अधिकता/कमी	(-3,853.19)	(-4,513.04)	(-9,940.75)
	निधि से व्यय/आहरण	1,1491.56	8,903.28	9,503.29

उपर्युक्त से यह देखा गया है कि पिछले तीन वर्षों के दौरान निधियों की कम उपलब्धता के कारण बजट प्रक्षेपण के अनुसार निधियों का विनियोजन नहीं किया गया था। डीआरएफ, जो पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीकरण/प्रतिस्थापन के लिए आवश्यक निधियों की अपेक्षा को पूरा करने के लिए सृजित किया गया है, का विनियोजन परिसम्पत्तियों के जीवनकाल के अनुसार नहीं किया जा रहा है परन्तु

निधि में विनियोजन उस सीमा तक किया गया था जहां तक कार्यचालन व्यय वहन कर सकता था।

इसके अतिरिक्त, राजस्व अधिशेष के कम सृजन के कारण, डीएफ और सीएफ से विनियोजन भी बजट प्राक्कलनों के अनुसार नहीं किया जा सका था।

निधियों से आहरण लगभग सभी तीन वर्षों में निधियों को विनियोजित राशि से अधिक था।

2.6.2 अनुदान सं. 16 के अन्दर पुनर्विनियोजन

अनुदान के प्रत्येक सैगमेंट के अन्तर्गत निर्माण-कार्यों/कार्यकलापों को नई लाइनों के निर्माण, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, चल स्टॉक आदि जैसी 33 योजना शीर्षों (लघु लेखा शीर्ष) के अन्तर्गत समूहित किया जाता है। परिसम्पत्तियों (निर्माण कार्य बजट) के निर्माण, अधिग्रहण और प्रतिस्थापन के लिए बजट अनुमानों से निवेश निर्णयों को अग्रिम और निरन्तर योजना प्रक्रिया के आधार पर तैयार किए गए वार्षिक ‘निर्माण-कार्य, मशीनरी एवं चल स्टॉक कार्यक्रम’ के माध्यम से प्रक्रियागत किया गया था।

मूल आबंटित निधियों के बड़े पैमाने पर पुनर्विनियोजन के अतिरिक्त संस्वीकृत अनुदान का उपयोग न करने, पूंजीगत अनुदान के निर्माण-कार्य बजट के निरूपण में विस्तृत उपयोग के बावजूद निम्नलिखित ध्यान में आया था। निधियों के पुनर्विनियोजन के कुछ मामले तालिका 2.12 में दिये गये हैं।

तालिका 2.12-अनुदान संख्या 16 में पुनर्विनियोजन

निधि का स्रोत	योजना शीर्ष संख्या और विषय	(+) अतिरिक्त निधियों के माध्यम से पुनर्विनियोजन (-) प्रयोग न होने/निधियों के अभ्यर्पण से पुनर्विनियोजन
पूँजी	1400 - गेज परिवर्तन	₹ 298 करोड़ (13.07 प्रतिशत)
पूँजी	4200 - उत्पादन इकाई सहित कार्यशाला	₹ 465.63 करोड़ (62.05 प्रतिशत)
पूँजी	2200 - आईआरएफसी को पट्टे के किराये के पूँजी घटक का भुगतान	₹ 4,230.00 करोड़ ³⁰
पूँजी	1700 - कंप्यूटरीकरण	(-) ₹ 34.75 करोड़ (57.91 प्रतिशत)

³⁰ पूँजी (सामान्य बजटीय सहायता) से इस व्यय के लिए कोई वास्तविक/अनुपूरक प्रावधान नहीं किया गया

पूँजी	3200 - पुल निर्माण	(-) ₹ 39.39 करोड़ (78.78 प्रतिशत)
पूँजी	3600 - अन्य इलेक्ट्रिकल कार्य	(-) ₹ 117.49 करोड़ (77.8 प्रतिशत)
पूँजी	5200 - स्टाफ के लिए सुविधाये	(-) ₹ 30.38 करोड़ (60.76 प्रतिशत)
पूँजी	6200 - सरकारी वाणिज्यिक उद्यमों में निवेश	(-) ₹ 844 करोड़ (57.57 प्रतिशत)
पूँजी	8100 - महानगरीय यातायात परियोजना	(-) ₹ 3,538.625 करोड़ (74.81 प्रतिशत)
रेलवे निधि	1400 - गेज परिवर्तन	(-) ₹ 30.00 करोड़ (54.55 प्रतिशत)
रेलवे निधि	1700 - कंप्यूटरीकरण	(-) ₹ 209.67 करोड़ (75.17 प्रतिशत)
रेलवे निधि	3300 - सिग्नल और दूरसंचार	(-) ₹ 100.67 करोड़ (54.29 प्रतिशत)
रेलवे निधि	3600 - अन्य इलेक्ट्रिक कार्य	(-) ₹ 255.25 करोड़ (72.71 प्रतिशत)
रेलवे निधि	5100 - कर्मचारी आवास	(-) ₹ 104.36 करोड़ (50.92 प्रतिशत)
रेलवे निधि	2200 - आईआरएफसी को पट्टे प्रभार के पूँजी घटक का भुगतान	(-) ₹ 4,230.00 करोड़ (100 प्रतिशत)
रेलवे संरक्षा निधि	3000 - सड़क सुरक्षा कार्य - रोड ओवर ब्रिज/रोड अंडर ब्रिज में समपार का परिवर्तन	(-) ₹ 309.78 करोड़ (22.15 प्रतिशत)

टिप्पणी- कोष्ठक में आंकड़े संस्वीकृत अनुदान की प्रतिशतता दर्शाता हैं

लेखांकन परिवर्तन (अर्थात राजस्व अनुदान संख्या 9 के ब्याज घटक और पूँजी अनुदान के अंतर्गत पूँजी निधि से आईआरएफसी के पट्टा प्रभार के पूँजी घटक का प्रभारित करना) को प्रस्तुत करते समय लिये गये नीति निर्णय के अनुसार 2005-06 के बाद से भारतीय रेल वित्तीय कॉरपोरेशन (आईआरएफसी) को पट्टा प्रभार के पूँजी घटक का भुगतान पूँजी निधि से किया जा रहा है। 2012-13 के दौरान रेल मंत्रालय ने अन्य योजना शीर्षों से ₹ 4,230 करोड़ के पुनर्विनियोजन द्वारा निधि पूँजी (सामान्य बजटीय सहायता) से स्रोत से ₹ 4,204.29 करोड़ की राशि आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के पूँजी घटक के भुगतान किया था। यद्यपि इस व्यय के लिये वास्तविक प्रावधान बजट अनुमान (2012-13) में पूँजी निधि में किया गया था, रेल मंत्रालय ने 2013-14 के लिये अनुदानों के लिये मांग के माध्यम से 2013-14 के बजट अनुमान बनाते समय, संशोधित अनुमान में पूँजी (सामान्य बजटीय सहायता) से इस व्यय के लिये पुनर्विनियोजन बनाया। क्योंकि पूँजी (सामान्य बजटीय सहायता) से इस व्यय के लिये कोई वास्तविक बजट प्रावधान/अनुपूरक प्रावधान बनाये गये थे, पूँजी में पुनर्विनियोजन अनियमित पुनर्विनियोजन था। रेल मंत्रालय का तर्क कि पूँजी से वित्तपोषित विषय योजना के

लिये संशोधित अनुमान (2012-13) की स्थिति अनुदान (2013-14) के लिए मांग मुद्रित किया गया है और इसलिये अनियमित पुनर्विनियोजन न होना तर्कसंगत नहीं है।

एक योजना शीर्ष से दूसरे में अथवा एक जोनल रेलवे से दूसरे जोनल में मूल रूप से आबंटित संसाधनों की प्राथमिकता और पुनर्विनियोजन में बड़े पैमाने पर परिवर्तन, परिसम्पत्तियों के अधिग्रहण, विनिर्माण और प्रतिस्थापन/नवीनीकरण के लिए बजटीय अनुमानों को तैयार करने में विश्वसनीयता के अभाव के सूचक थे। इसने परिसम्पत्तियों के निर्माण और अधिग्रहण की दीर्घकालिक अग्रिम योजना को ही नहीं निर्माणकार्यों/परियोजनाओं के समापन की अनुसूची को भी प्रभावित किया।

पूँजीगत अनुदान (संख्या 16) के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- अपर्याप्त योजना
- नीति बनाने, योजना और बजटिंग के बीच कमजोर संबंध
- बजट बनाने और बजट निष्पादित करने के बीच अपर्याप्त संबंध

2.7 बजट में कमियां

त्रुटिपूर्ण बजट (446 मामले) के उदाहरण अत्यधिक देखे गये जिसके परिणामस्वरूप निर्धारित सीमा³¹ से अधिक व्यय/बचतें हुईं। उत्तर (65 मामले), उत्तर मध्य (45 मामले), पश्चिम (41 मामले) और दक्षिण मध्य (38 मामले) ऐसे रेलवे थे जहां त्रुटिपूर्ण बजट के सबसे अधिक मामले थे। बजट में कमियों के कुछ उदाहरण नीचे तालिका में दिये गये हैं:

तालिका 2.13-बजट में कमियों के मामले

जोनल रेलवे	अनुदान संख्या	लघु शीर्ष/ योजना शीर्ष	अधिक/कम प्रावधान	₹ करोड़ में	प्रतिशतता
डब्ल्यूसीआर	10-संचालन व्यय-ईंधन	200	कम	84.71	14.6
डब्ल्यूसीआर	7-संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव	800	कम	1.62	29.57
डब्ल्यूआर	4-स्थाई मार्ग और निर्माण की	100	कम	1.4	2.01

³¹ भारतीय रेल वित्त संहिता का पैराग्राफ 409 और 410 अनुमत अंतर के लिये सीमा निर्धारित करते हैं जो कि 5 प्रतिशत या ₹ 50 लाख है जो भी कम हो और अनुदान संख्या 16 के लिये - यह 10 प्रतिशत या ₹ 100 लाख है जो भी कम हो।

	मरम्मत और रखरखाव				
सीआर	13-भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	500	कम	49.06	24.55
सीआर	9-संचालन व्यय-यातायात	100	कम	2.08	32.85
सीआर	7-संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव	700	कम	1.72	53.89
सीआर	16-परिसंपत्तियां, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापना-डीआरएफ	योजना शीर्ष-3600	कम	3.72	144.24
डब्ल्यूआर	3- सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	300	अधिक	33.94	3.57
डब्ल्यूआर	9-संचालन व्यय-यातायात	700	अधिक	26.57	9
डब्ल्यूआर	16-परिसंपत्तियां, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापना-डीआरएफ	योजना शीर्ष-3300	अधिक	5.55	24.3
सीआर	16-परिसंपत्तियां, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापना-डीआरएफ	योजना शीर्ष-4200	अधिक	1.65	57.66

आईआर को अपनी बजट प्रक्रिया पर व्यापक रूप से पुनर्विचार और प्रक्षेपण को अधिक यथार्थ बनाने की आवश्यकता है, जिससे यह सुनिश्चित हो कि निधियां संसद द्वारा संस्वीकृत उद्देश्य के लिये पूर्ण रूप से उपयोग हो।

2.8 व्यय का गलत वर्गीकरण

जोनल रेलवे के लेखाओं को सत्यापित करते समय व्यय के गलत वर्गीकरण और अन्य लेखाकरण गलतियों के दृष्टांत ध्यान में आए थे। व्यय के गलत वर्गीकरण और महत्वपूर्ण लेखाकरण गलतियों के मामलों को “भारतीय रेल 2012-13 के विनियोग लेखे-विस्तृत लेखे-भाग-11” में सूचीबद्ध किया गया है। व्यय के गलत वर्गीकरण के इन मामलों को एक राजस्व अनुदान से दूसरे में और राजस्व से पूँजीगत अनुदान में भी और इसके विपरीत शामिल किया जाता है। पूँजी से जमा लेखा शीर्षों में व्यय के गलत वर्गीकरण पर मामलों की लेखापरीक्षा में भी पहचान की गई थी। राजस्व से पूँजी लेखा शीर्ष अथवा पूँजी से जमा शीर्षों में व्यय के गलत वर्गीकरण को लेखाओं में राजस्व एवं पूँजी व्यय में कम बताया गया था। ऐसे गलत वर्गीकरण के मामलों को *परिशिष्ट-2.3* में सूचीबद्ध किया गया है।

नमूना लेखापरीक्षा से पता चला कि राजस्व लेखा शीर्ष से संबंधित ₹ 4.77 करोड़ के व्यय को पूँजी लेखा शीर्ष और ₹ 5.49 करोड़ को पूँजी लेखा शीर्ष से राजस्व

लेखा शीर्ष में गलत वर्गीकृत किया गया था जिसके कारण ₹ 0.72 करोड़ की सीमा तक पूँजीगत व्यय कम बताया गया था। इसके अतिरिक्त लेखांकन में कई त्रुटियों के साथ-साथ राजस्व और पूँजीगत अनुदानों तहत गलत वर्गीकरण पाया गया।

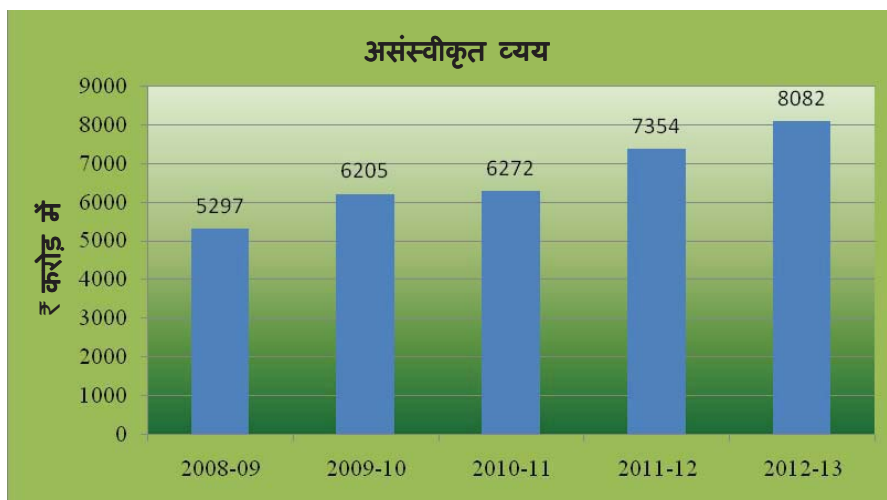
लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपने चौसठवें प्रतिवेदन (15^{वीं} लोकसभा) में खेद जताया कि व्यय के गलत वर्गीकरण की लगातार बेरोकटोक प्रवृत्ति स्थानिक अनुपात तक पहुँच गयी है और वे इस तरह के बुनियादी दोष का पता लागने और उसे दूर करने में बार-बार विफल हुए। जाहिर है या तो परिहार्य त्रुटियों के लिए जिम्मेदारी नियत करने या परिभाषिक उभयवृत्तिता जिसके कारण गलत वर्गीकरण हुआ के सुधार के लिए मंत्रालय द्वारा कोई ठोस कार्रवाई नहीं की गई। पीएसी के गलत वर्गीकरण पर टिप्पणी के बावजूद, 2012-13 के दौरान भी गलत वर्गीकरण के उदाहरण देखे गये।

2.9 असंस्वीकृत व्यय

भारतीय रेल द्वारा अनियमित व्यय की सभी मदें जैसे संस्वीकृत प्राक्कलनों से अधिक किया गया व्यय, विस्तृत प्राक्कलनों के बिना किया गया व्यय और विविध अधिक भुगतानों आदि जोनल रेलवे प्रशासन द्वारा आपत्ति पुस्तिकाओं में दर्ज किया जाता है और असंस्वीकृत व्यय माना जाता है।

आपत्ति के अंतर्गत रखे गये ऐसे व्यय की समीक्षा से ₹ 5,297 करोड़ (मार्च 2009) से ₹ 6,205 करोड़ (मार्च 2010), ₹ 6,272 करोड़ (मार्च 2011), ₹ 7,354 करोड़ (31 मार्च 2012) और ₹ 8,082 करोड़ (31 मार्च 2013) की बढ़ती प्रवृत्ति उजागर हुई। 31 मार्च 2013 को उन मदों से संबंधित, ₹ 6,448 करोड़ (कुल असंस्वीकृत व्यय का 79.78 प्रतिशत) का असंस्वीकृत व्यय जो दो वर्ष से अधिक पुरानी थी, में शामिल था।

चित्र-2.3 असंस्वीकृत व्यय



असंस्वीकृत व्यय की बढ़ती प्रवृत्ति, बजट की शुद्धता के लिये रेल प्रशासन की लापरवाही को दर्शाती थी।

2.10 निष्कर्ष

अनुपूरक अनुदान प्राप्त करने के बावजूद भी अधिक व्यय होने की प्रवृत्ति बढ़ रही है, रेल मंत्रालय को अपने बजट नियंत्रण अधिकारियों को प्रस्ताव संसद में प्रस्तुत करने से पहले अनुपूरक मांग के लिये प्रस्ताव की उचित समीक्षा और संवीक्षा सुनिश्चित करने और उचित दूरदर्शिता के साथ अतिरिक्त निधियों के लिये प्रस्ताव का पूर्ण रूप से निरीक्षण करने के लिये समझाना चाहिये ताकि अतिरिक्त प्रावधान निधियों की वास्तविक आवश्यकताओं के साथ सम्मेल्य हों।

भारतीय रेल निरन्तर संसद द्वारा संस्वीकृत बजटीय प्रावधानों से अधिक व्यय कर रहा है। व्यय के गलत वर्गीकरण के उदाहरणों की नियमित रूप से रेलवे लेखांकन में निरन्तर आवृत्ति होती है। लोक लेखा समिति (पीएसी) ने कई बार संस्वीकृत अनुदानों से अधिक व्यय पर अपनी असन्तोष व्यक्त किया है। समिति ने व्यय के गलत वर्गीकरण के आवर्ती उदाहरणों को बार-बार गम्भीरता से लिया था।

लोक लेखा समिति (पीएसी) द्वारा अपने चौसठवें प्रतिवेदन (15^{वाँ} लोक सभा) में व्यय के निरन्तर गलत वर्गीकरण की अक्षुण्ण प्रवृत्ति के संबंध में अपनी चिंता

जताने के बावजूद आईआर के इस प्रकार के बुनियादी दोष का पता लगाने और उसे दूर करने में विफल हुई। असंस्वीकृत व्यय के उदाहरण निरंतर बढ़ते रहे।

दत्तमत अनुदानों और प्रभारित विनियोजन से अधिक व्यय की निरंतर प्रवृत्ति दर्शाती है कि रेलवे का मौजूदा बजट प्रक्रिया वास्तविक रूप से निधियों की आवश्यकता का उपयोग करने में विफल रहा। अनुपूरक अनुदान भी सटीकता से नहीं किये गये थे क्योंकि अनुपूरक अनुदानों की अधिकता के और अप्रयुक्त अनुपूरक अनुदानों के मामलें लेखापरीक्षा में देखे गये थे।

2.11 सिफारिशें

- आईआर को अपनी बजट प्रक्रिया और विभिन्न स्तरों पर व्यय पर निगरानी की प्रणाली को सुदृढ़ बनाना चाहिये ताकि प्राधिकार से अधिक व्ययों, बचतों के उदाहरण न्यूनतम हों। बजट में कमियों के मामलों के विश्लेषण और भविष्य में पुनरावृत्ति रोकने के लिये उपायों की आवश्यकता है।
- आईआर को वास्तविक रूप से अनुदानों की अनुपूरक मांग के निर्धारण के लिये प्रक्रिया खोजनी चाहिये ताकि अनुदानों के लिये अनुपूरक मांगों के माध्यम से प्राप्त राशि अप्रयुक्त न रह जाये या आवश्यकता से कम न पड़ जाये।
- आईआर को व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टान्तों को प्रभावी रूप से कम करने के लिए अपने आन्तरिक नियंत्रण को सुदृढ़ करना चाहिए। निवारक संस्वीकृतियों का महत्वपूर्ण नियंत्रक अधिकारियों के स्तर पर विकसित वृहत जिम्मेवारियों का निर्वहन किया जाना चाहिए।
- असंस्वीकृत व्यय की बढ़ती प्रवृत्ति को नियंत्रित किया जाय; प्रशासन यह सुनिश्चित करे कि सभी असंस्वीकृत व्यय प्राथमिकता के आधार पर नियमित कर लिए गए हैं।

अध्याय-3 भारतीय रेल में परियोजनाओं का लेखांकन

3.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल कम हो रही परिसम्पत्ति के नवीनीकरण तथा प्रतिस्थापन सहित नेटवर्क क्षमता के संवर्धन हेतु समय-समय पर विभिन्न परियोजनाएं आरंभ करता है। 2012-13 के दौरान वार्षिक योजना परिव्यय ₹ 60,100 करोड़³² था। जबकि ऐसे कार्यों/परियोजनाओं पर व्यय करते समय, यह अनिवार्य है कि संसाधनों के उपयोग को उचित प्रकार से संगणित किया जाए तथा आवधिक रूप से मॉनीटर किया जाए।

3.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा ने परियोजनाओं के लेखांकन की यह निर्धारित करने हेतु समीक्षा की कि:

- I. परियोजना लेखों को रेलवे संहिता तथा नियमावली में निर्धारित मानकों के अनुसार अनुरक्षित किया गया था;
- II. निर्माण संगठन की बहियों में व्यय की बुकिंग कोडल प्रावधानों के अनुसार थी ; तथा
- III. भौतिक तथा वित्तीय प्रगति के संदर्भ में व्यय का मॉनीटरिंग दक्ष थी।

3.3 लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा मानदण्डों को कार्य रजिस्टर³³ के अनुरक्षण के व्यय नियंत्रण आदि हेतु आवधिक समीक्षा के संबंध में भारतीय रेल वित्तीय संहिता (वित्तीय संहिता-खण्ड I), में वर्णित विभिन्न प्रावधानों से लिया गया था। समापन रिपोर्ट बनाने के संदर्भ में इंजीनियरिंग विभाग (इंजीनियरिंग संहिता) हेतु भारतीय रेल में विद्यमान प्रावधानों, भौतिक तथा वित्तीय प्रगति के बीच संबंध को मॉनीटर करने, एक ही वित्तीय वर्ष में स्टोरों के स्थानांतरण की ओर लेन-

³² भारतीय रेलवे में निधियों के लिए डिमांड बुक के अनुसार कुल लागत

³³ कार्य रजिस्टर लेखों एवं कार्यकारी द्वारा परियोजना वार व्यय की विस्तृत बुकिंग के रिकार्ड को दर्ज करता है।

देन को समायोजित करने, मेटिरियल-एट-साइट एकाउंट को परियोजना लेखांकन के मानकों के अनुपालन को निर्धारित करने के लिए मानदण्डों के रूप में लिया गया था।

3.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा अध्ययन ने परियोजना लागत (सामग्री तथा करार हेतु लेखांकन सहित) का मूल्यांकन, लेखांकन, मॉनीटरिंग तथा 2012-13 के दौरान निर्माण संगठनों के परियोजना लेखाओं में विवरण के प्रकटन से सम्बंधित तथ्यों का कवर किया। 2012-13 से पूर्व अवधि से संबंधित समाधान, रिपोर्ट पूर्ण करने की तैयारी, मेटिरियल-एट-साइट एकाउंट तथा अन्य लेन-देन जहां पर भी प्रांसगिक तथा अनिर्वाय हो, को कवर किया।

3.5 लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली तथा नमूना आकार

2012-13 की पिंक बुक³⁴ चार योजना शीर्षों {योजना शीर्ष -11 (नई लाइनें), 14 (गेज परिवर्तन), 15 (दोहरीकरण) तथा 33 (संकेतक एवं दूरसंचार)} के अन्तर्गत 1,180 परियोजनाओं को शामिल करती है। लेखापरीक्षा में इन चार योजना शीर्षों का समीक्षा हेतु चयन किया गया। इन 1180 परियोजनाओं में से कुल 525 परियोजनाओं की परियोजनाओं के लेखांकन से सम्बंधित मामलों के आधार पर समीक्षा की गई। नमूने के विवरण की परिशिष्ट 3.1 में व्याख्या की गई है।

3.6 लेखापरीक्षा परिणाम

3.6.1 कार्य रजिस्टर

इंजीनियरिंग संहिता के पैरा 1472 तथा वित्तीय संहिता-खण्ड I के पैरा 521 प्रत्येक कार्य पर सवीकृत आकलन, बजट आवंटन तथा व्यय के विवरण के संदर्भ में व्यय के नियंत्रण की सुविधा देने हेतु कार्य रजिस्टर के अनुरक्षण की प्रक्रिया को अनुबंधित करता है। इंजीनियरिंग संहिता का पैरा 1478 आकलन

³⁴ पिंक बुक विभिन्न परियोजनाओं के लिए रेल बजट में किए बजट आवंटन से संबंधित है।

के साथ-साथ आवंटन के प्रति कार्य व्यय पर नियंत्रण को सुविधाजनक बनाने हेतु अपनाई जाने वाली प्रक्रिया को अनुबंधित करता है। लेखा अधिकारी को आवधिक रूप से अनुमानित लागत आवंटन, कार्यकारी इंजीनियर के लिए वर्ष के दौरान प्रत्येक कार्य पर व्यय तथा अधतित व्यय प्रस्तुत करना चाहिए। लेखा बहियों में सम्मिलित चालू तथा पूर्ण परियोजनाओं की लागत को कार्य रजिस्टर में दर्ज व्यय में सामंजस्य स्थापित करके विधिमान्य किया जाना है। लेखा बहियों में प्रदर्शित आंकड़ों की शुद्धता को सुनिश्चित करने के लिए, परियोजनाओं के अन्तर्गत दर्ज व्यय को शीघ्र सामंजस्यित करना आवश्यक है। लेखापरीक्षा ने लेखों द्वारा अनुरक्षित कार्य रजिस्टर में 164 चयनित परियोजनाओं में बुक किए गए व्यय की कार्यकारी के कार्य रजिस्टर में दर्ज व्यय के साथ तुलना की। रिकॉर्ड की समीक्षा से पता चला कि एनआर तथा ईसीओआर जहां कार्य रजिस्टर केवल लेखा अनुभाग द्वारा अनुरक्षण किए जा रहे थे, को छोड़कर सभी जोनल रेलवे में कार्यकारी तथा लेखाओं दोनों द्वारा पृथक कार्य रजिस्टर बनाए गए।

रिकॉर्ड की समीक्षा से पता चला कि लेखा कार्यालयों द्वारा अनुरक्षित 144 परियोजनाओं (एनआर तथा ईसीओआर में प्रत्येक 10 परियोजनाओं को छोड़कर) के संदर्भ में 305 कार्य रजिस्टर में ₹ 51,667.83 करोड़ का कुल व्यय बुक किया गया (मार्च 2013 तक) जबकि कार्यकारियों की बुक में वर्णित व्यय केवल ₹ 35,960.86 करोड़ था। ₹ 15,706.97 करोड़ व्यय के अन्तर का समाधान नहीं किया गया।

305 कार्य रजिस्टर में बुक किए गए व्यय की स्थिति निम्नानुसार थी:

तालिका 3.1 कार्य रजिस्ट्रों में दर्ज व्यय के समाधान की स्थिति

(₹ करोड़ में)

समाधान की स्थिति	जोनल रेलवे में कार्य रजिस्ट्रों की संख्या	कार्य रजिस्ट्रों की संख्या	लेखा कार्य रजिस्ट्रों में दर्ज राशि	कार्यकारी कार्य रजिस्टर में दर्ज राशि	भिन्नता
परियोजनाएं जहां समाधान अद्यतन था	एनईआर-26, एससीआर-24, एसआर-3, डब्ल्यूआर-6, डब्ल्यूसीआर-1, एसईआर-7, ईसीआर-2, सीआर-2, ईआर-2	73	28,936.74	28,964.71	(-)27.97

परियोजनाएं जहां समाधान शेष था	एसआर-13, डब्ल्यूआर-3,ईसीआर-8,एसडब्ल्यूआर-7	31	7,510.80	5,134.29	2376.51
परियोजनाएं जहां कोई समाधान नहीं किया था	एसआर-10, डब्ल्यूआर-24, डब्ल्यूसीआर-8, एसईआर-19, ईसीआर-16, एसईसीआर-30, एसडब्ल्यूआर-19, सीआर-28, एनएफआर-10, एमआर-4, ईआर-8, एनसीआर-12	188	15,220.29	1,861.86	13,358.43
परियोजनाएं जहां कोई व्यय दर्ज नहीं किया गया	एसआर-1, डब्ल्यूआर-4, डब्ल्यूसीआर-4 एसईआर-4	13	0	0	0
जोड़		305	51,667.83	35,960.86	15,706.97

इस प्रकार, कार्य रजिस्ट्रो में दर्ज व्यय का समाधान न करने से, परियोजना पर किए गए वास्तविक व्यय को सुनिश्चित करना संभव नहीं था। इसके अतिरिक्त, कोडल प्रावधान में परिकल्पित रूप से प्रत्येक परियोजना पर संस्वीकृत आकलन, बजट आवंटन तथा व्यय के विवरण के संदर्भ में व्यय को नियंत्रित करने का उद्देश्य भी विफल हुआ।

लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार करते हुए, जोनल रेल प्रशासन³⁵ ने कहा कि समाधान में बकाया स्टॉफ की कमी, समय अभाव आदि के कारण था।

परियोजनाओं के तहत दर्ज व्यय के शीघ्र समन्वय तथा लेखा बहियों (ब्लॉक एकाउंट³⁶) में प्रदर्शित आंकड़ों की सटीकता सुनिश्चित करने के लिए तत्काल उचित कदम उठाने की आवश्यकता है। इसी प्रकार के उदाहरण/मामलों की रेल मंत्रालय के वित्त आयुक्त तथा सदस्य (इंजीनियरिंग) द्वारा समीक्षा की जाए तथा लेखापरीक्षा को परिणाम सूचित किए जाए।

परिशिष्ट 3.2

3.6.2 समापन रिपोर्ट

इंजीनियरिंग संहिता का पैरा 1704 अनुबंधित करता है कि परियोजना से संबंधित प्रभार तथा क्रेडिट को परियोजना की बहियों में दर्ज किया गया है

³⁵ एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, एससीआर, एनईआर, एनईएफआर एवं एमआर

³⁶ ब्लॉक एकाउंट ली गई सभी भौतिक परिसम्पत्तियों को प्रस्तुत करता है चाहे वे ऋण पूंजी अथवा रेलवे की अपनी सृजित निधि से वित्तपोषित हो।

अतः परियोजना की एक समापन रिपोर्ट तैयार की जानी चाहिए। इसके अलावा यह कहा गया है कि समापन रिपोर्ट की लेखा कार्यालयों में यह देखने के लिए जांच की जानी चाहिए कि प्रविष्टियों को उचित रूप तथा इसमें जो प्रविष्टि स्वीकृत तथा दर्ज प्रारूप की विशेषताओं के अनुरूप हो, उसके आधार पर किया गया है। इंजीनियरिंग सहिता के पैरा 1705 के अनुसार, समापन रिपोर्ट पिछले स्वीकृत अनुमान में उपलब्ध कार्य की लागत का वास्तविक व्यय की तुलना के लिए बनाई जाती है।

लेखापरीक्षा ने लेखा/कार्यकारी द्वारा निर्मित समापन रिपोर्ट बनाने की मॉनीटरिंग से सम्बंधित रिकॉर्डों की जांच की तथा यह पाया कि मार्च 2011 से पूर्व पूर्ण/अधिकृत 674 परियोजनाओं के लिए समापन रिपोर्ट नहीं बनाई गई। इसमें पिछले तीन वर्षों (2008-09 से 2010-11) के दौरान चालू 92 परियोजनाएं तथा तीन वर्ष से अधिक पूर्व चालू 466 परियोजनाएं सम्मिलित हैं जिनमें से 78 परियोजनाओं को बीस वर्ष पूर्व चालू किया गया था। हालांकि, शेष 116 परियोजनाओं की पूर्णता तिथि का भी विवरण रिकॉर्ड में नहीं था।

जोनल रेल प्रशासन³⁷ ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया तथा कहा कि समापन रिपोर्ट बनाने के लिए आवश्यक कार्रवाई की गई थी।

इस प्रकार समापन रिपोर्ट के निर्माण को देखने के लिए बेहतर आन्तरिक नियंत्रण तंत्र के अभाव के परिणामस्वरूप कई नई लाइनों, बहुत पहले चालू दोहरीकरण तथा गेज परिवर्तन परियोजनाओं की समापन रिपोर्ट नहीं बनाई गई तथा वित्त द्वारा पुनरीक्षित नहीं हुई। समापन रिपोर्ट के अभाव में, एक परियोजना पर किए गए अंतिम व्यय को सुनिश्चित करना तथा पिछले स्वीकृत आकलन में उपलब्ध व्यय से इसकी तुलना करना संभव नहीं है। चूंकि लेखा बहियां खुली हैं अतः इसमें इसके समापन के पश्चात भी व्यय के जुड़ने की संभावना/जोखिम हैं।

यह संसद द्वारा घोषित बजट के प्रति व्यय का यथार्थ वर्णन सुनिश्चित करने में एक महत्वपूर्ण कमी है। रेल मंत्रालय के वित्त आयुक्त तथा सदस्य (इंजीनियरिंग) को लेखा बहियों तथा कार्य रजिस्ट्रों में पूर्ण परियोजनाओं की

³⁷ एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, एससीआर, एनईआर, एनईएफआर एवं एमआर

लागत में मूल्यांकन तथा सत्यापन हेतु एक मजबूत प्रणाली विकसित करनी चाहिए।

परिशिष्ट-3.3

3.6.3 परियोजना मूल्यांकन

वित्तीय संहिता-खंड-I का पैरा 243 अनुबंधित करता है कि अगर अनुमान स्तर पर एक परियोजना से प्रत्याशित वित्तीय प्रतिदाय की वास्तव में देय सीमा में उगाही की गई, तो उसका पता लगाने के लिए एक पश्च परियोजना मूल्यांकन आवश्यक होता है। इसे सभी प्रमुख कार्यों के लिए एक उत्पादकता जांच करके किया जाता है। पैरा 244 (वित्तीय संहिता-खंड-I) अनुबंधित करता है कि यातायात के लिए खुली प्रत्येक नई लाइन के संबंध में, रेल प्रशासन को फार्म एफ-244 में अपने कार्य के वित्तीय परिणामों को दर्शाने वाला एक विवरण रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत करना चाहिए। सार्थक तथा यथार्थवादी होने वाली किसी ऐसी तुलना के लिए, यह महत्वपूर्ण है कि वास्तविक अतिरिक्त आय तथा कार्य व्यय के परियोजना अनुमान चरण पर ऐसी लाइन पर किया जाता है।

रेलवे समन्वय समिति यातायात के लिए नई लाइन खुलने के पश्चात् निर्माण अवधि के दौरान तथा प्रथम पांच वर्षों के लिए नई लाइन परियोजनाओं में निवेश पर लाभांश के भुगतान पर स्थगन को मंजूरी देती है। जब लाइन वर्तमान दायित्व पूरा करने के पश्चात् अधिशेष दर्शाती है, तब संचयी लाभांश देय होते हैं। ऐसे सभी अपरिनिर्धारित दायित्व को समाप्त करने के 20 वर्षों के पश्चात् लाभांश देयता की राशि को समाप्त किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने पश्च परियोजना मूल्यांकन से सम्बंधित स्थिति की जांच की तथा पाया कि 2007-08 से 2011-12 के दौरान 93 पूर्ण हुई प्रमुख परियोजनाओं (नई लाइन, दोहरीकरण एवं गेज परिवर्तन) में से किसी भी की, जोनल रेलवे द्वारा उत्पादकता जांच नहीं की गई। इस प्रकार, अनुमानित प्रतिदाय की तुलना में परियोजनाओं का वास्तविक वित्तीय प्रतिदाय प्राप्त करने के लिए सभी जोनल रेलवे की लेखापरीक्षा में समीक्षित सभी 93 परियोजनाओं में अनिवार्य जांच नहीं की गई। प्रमुख परियोजनाओं का पश्च

परियोजना मूल्यांकन न करने से वित्तीय संहिता के पैरा 243-244 के कोडल प्रावधानों का ही उल्लंघन नहीं हुआ है अपितु इसके परिणामतः नई लाइनों पर भारत सरकार को आस्थगित लाभांश देयता का भुगतान भी नहीं हुआ। जोनल रेलवे के महाप्रबंधक तथा वित्त सलाहकार तथा मुख्य लेखा अधिकारी को वित्तीय संहिता-खंड-I के पैरा 243,244 तथा 252 के कोडल प्रावधानों के अनुसार पूर्ण परियोजनाओं का पश्च परियोजना मूल्यांकन करने की आवश्यकता है।

परिशिष्ट-3.4

जोनल रेल प्रशासन³⁸ ने उत्पादकता जांच न करने पर लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया। नई लाइनों (अथवा नई लाइनों के खण्डों) के कार्य के वित्तीय परिणाम निकालने की विफलता के फलस्वरूप वित्तीय संहिता-खंड-I के पैरा 243 का अनुपालन नहीं हुआ था।

3.6.4 परिसम्पत्ति रजिस्टर

इंजीनियरिंग संहिता के पैरा 1720 के अनुसार, परिसम्पत्तियों के मूल्य को साबित करने के लिए, फार्म ई-1720 में एक परिसम्पत्ति रजिस्टर बनाया जाना है जिसमें परियोजनाओं की निवेश लागत को रजिस्टर में लिखना चाहिए तथा स्थायी रिकॉर्ड में रखने के लिए रिकॉर्ड सौंपने के एक भाग के रूप में परियोजना समापन के पश्चात रजिस्टर खुली लाइन को सौंपने चाहिए। ब्लॉक एकांउंट पूंजीगत, मूल्यह्रास आरक्षित निधि, विकास निधि आदि जैसे वित्त के विभिन्न स्रोतों से रेलवे द्वारा बनाई गई परिसम्पत्ति के मूल्य को प्रदर्शित करते हैं। रेलवे वित्त पर रेलवे की स्थायी समिति की 9वीं रिपोर्ट (1997-98) में निहित की गई कार्रवाई टिप्पणी में रेल मंत्रालय (नवम्बर 2000) ने रेल स्थायी समिति को सूचित किया कि परिसम्पत्ति रजिस्टर हेतु मानकीकृत स्वरूप विकसित किया गया था तथा सभी जोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों को परिचालित किया गया था। लेखापरीक्षा ने निर्माण संगठनों में मौजूदा स्थिति की जांच की तथा यह पाया कि:

³⁸ एसईसीआर, एमआर, एनईएफआर

- i. 525 कार्यों की नमूना जांच में, 500 कार्यों में परिसम्पत्ति रजिस्टर नहीं बनाया गया। शेष 25 कार्यों में, दो जोनो (एसईआर-12 तथा सीआर-13) में परिसम्पत्ति रजिस्टर बनाया गया,
- ii. चालू परियोजनाओं की लागत को डिविजनों को हस्तांतरित नहीं किया गया।

जोनल रेल प्रशासन³⁹ ने अपने उत्तर में कहा कि कर्मचारियों की कमी के कारण, परिसम्पत्तियों के विवरण नहीं बनाए गए तथा खुली लाइन आदि को परिसम्पत्ति सौंपते समय सौंपे नहीं गए। एससीआर प्रशासन ने कहा कि इंजीनियरिंग संहिता के कोडल प्रावधानों के अनुसार परिसम्पत्ति रजिस्टर खोलने तथा इसके अनुरक्षण के लिए सभी क्षेत्रीय इकाईयों को निर्देश जारी किए जा रहे हैं।

जोनल रेल प्रशासन की टिप्पणियों ने लेखापरीक्षा निष्कर्ष की पुष्टि की। इस प्रकार, निर्माण संस्थानों के ब्लॉक एकाउंट विश्वसनीय हैं तथा इन्हें अधिकृत नहीं किया जा सकता है।

रेल मंत्रालय के सदस्य (इंजीनियरिंग) तथा वित्तीय आयुक्त को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि इंजीनियरिंग संहिता के पैरा 1720 के कोडल प्रावधानों के अनुसार परिसम्पत्ति रजिस्टर बनाए जायें। परिसम्पत्ति रजिस्टर के मानकीकृत प्रारूप के विकास तथा परिसम्पत्ति रजिस्टर के संकलन हेतु इसके सॉफ्टवेयर के संदर्भ में रेलवे स्थायी समिति को रेल मंत्रालय द्वारा दिए गए आश्वासन का अनुपालन करने की आवश्यकता है।

परिशिष्ट-3.5

3.6.5 परियोजना खाता

सामग्री की लागत परियोजनाओं की लागत के मुख्य घटकों में से एक है। लेखापरीक्षा ने स्टोरो के लेखांकन में निर्माण संगठनों द्वारा अपनाए गए तरीकों तथा पद्धतियों की समीक्षा की। परिणामों को निम्न के तहत प्रस्तुत किया गया है:

³⁹ एसईसीआर, एससीआर

3.6.5.1 मेटिरियल-एट-साइट खाता

इंजीनियरिंग संहिता के पैरा 1436 के अनुसार, कार्यस्थल पर प्राप्त विशिष्ट निर्माण कार्यों के लिए प्राप्त सामग्री हेतु और निर्माण कार्यों पर तुरन्त उपयोग ने किए गए, को निर्माण कार्य रजिस्टर में मेटिरियल-एट-साइट खाते के तहत निर्माण कार्यों के उपशीर्ष में अस्थायी रूप से दर्शाया जाना चाहिए। जब भी निर्माण कार्यों पर सामग्री को जारी या वास्तव में उपयोग किया जाए तो उपशीर्ष को समय-समय पर समाशोधित करना है। प्रत्येक माह पणधारी को कार्यकारी को फार्म ई-1441 में स्थल पर सामग्री के संख्यात्मक खाते प्रस्तुत करने चाहिए। प्रत्येक वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर, लेखा अधिकारी को बकाया मेटिरियल-एट-साइट की अनुसूची बनानी चाहिए। विशेष परियोजना/कार्य में दर्ज सामग्री की लागत के सत्य तथा निष्पक्ष विचार प्रदर्शित करने के लिए, इसे यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सामग्री को वास्तव में विशेष परियोजना/कार्य में उपयोग किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जांच किए गए 525 कार्यों में से, डब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर, एसईआर (केवल सिग्नल तथा दूरसंचार विभाग), एसडब्ल्यूआर, सीआर तथा एनआर में केवल 94 कार्यों में मेटिरियल-एट-साइट खाता बनाया गया। शेष 431 कार्यों में, मेटिरियल-एट-साइट खाता नहीं बनाया गया। स्थल पर सामग्री के आवधिक प्रतिदाय को कार्यकारी द्वारा बनाया नहीं गया तथा खातो को सत्यापन के लिए नहीं भेजा गया।

मालसूची (इन्वेन्टरी) के अनुरक्षण में कोडल प्रावधानों का पालन न करना सामग्री की हानि के जोखिम से भरा है। रेल मंत्रालय को सभी कार्यों में “मेटिरियल-एट-साइट एकाउंट” के अनुरक्षण में कोडल प्रावधानों के अनुपालन हेतु सम्बंधित कार्यकारी विभागों को प्रभावित करने की जरूरत है।

परिशिष्ट-3.5

3.6.5.2 भण्डार का स्थानांतरण

लेखा संहिता का पैरा 322 वर्णित करता है कि भण्डार के स्थानांतरण तथा सेवा प्रदान करने के लिए सभी लेन-देनों को उसी वित्तीय वर्ष जिसमें लेन-देन हुआ था, में समायोजित करना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि ईसीआर, एसईसीआर तथा मेट्रो रेलवे/कोलकता द्वारा एक ही वित्तीय वर्ष के अन्दर समायोजन किया गया। योजना शीर्ष 11-नई लाइनें, 14-गेज परिवर्तन तथा 15-दोहरीकरण के तहत 56 परियोजनाओं में भण्डारों के स्थानांतरण से सम्बंधित रिकॉर्डों की नमूना जांच से पता चला कि अन्य इकाइयों को भण्डारों के स्थानांतरण के लिए ₹ 235.37 करोड़ तथा अन्य इकाइयों से ₹ 122.94 करोड़ की सामग्री की प्राप्ति के लेन-देन 31 मार्च 2013 तक असमायोजित रहे।

जोनल रेलवे प्रशासन⁴⁰ ने अपने स्तर में लेखापरीक्षा अवलोकनों के लिए यह कहा है कि इकाइयों द्वारा सामग्रियों की स्वीकृति में विलम्ब, वित्त की कमी आदि के कारण उसी वित्तीय वर्ष में भण्डारों के स्थानांतरण के लिए लेन-देन नहीं किए जा सकें। तथापि, उसी वित्तीय वर्ष में यथासंभव समायोजना ज्ञापनों को स्वीकार करने के लिए प्रयास किए जाएंगे।

इस प्रकार, परियोजना की बुको में प्रदर्शित रूप से खरीदे गए तथा उपयोग किए गए भण्डारों की लागत के असमायोजन के कारण, परियोजना पर वास्तविक व्यय को सुनिश्चित नहीं किया जा सका। परिणामस्वरूप, परियोजना लेखाओं में एक विशिष्ट परियोजना में उपयुक्त भण्डारों के रिपोर्टिंग मूल्य में पारदर्शिता का अभाव था। लेन-देन के असमायोजन के परिणामस्वरूप योजना शीर्ष 11-नई लाइनों, 14-गेज रूपांतरण तथा 15-दोहरीकरण के तहत कार्यान्वित परियोजना/कार्यों के लेखाओं में व्यय का गलत प्रकटन हुआ। एक ही वित्तीय वर्ष में भण्डारों की लागत के समायोजन के तरीके से जवाबदेही लाने में लेखा विभागों की असफलता से, विशेष परियोजनाओं के प्रति संसद द्वारा किए गए निधि आबंटन को विवेकपूर्ण तरीके से उपयोग नहीं किया गया।

रेल मंत्रालय को एक ही वित्तीय वर्ष में भण्डारों के स्थानांतरण से सम्बंधित लेन-देनों का लेखांकन सुनिश्चित करने के लिए उचित कार्रवाई करने की आवश्यकता है ताकि परियोजनाओं में उपयुक्त भण्डारों की वास्तविक लागत का प्रकटन किया जाए।

परिशिष्ट-3.6

⁴⁰ एससीआर

3.6.6 अनुरक्षण व्यय की बुकिंग

निर्माण संगठन द्वारा विभिन्न कार्यों/परियोजनाओं के कार्यान्वयन में किए गए व्यय को अनुदान संख्या 16-परिस्म्पत्तियों, अधिग्रहण तथा प्रतिस्थापना को आवंटित किया जाना है। स्थायी रास्ते, रोलिंग स्टॉक तथा अन्य परिस्म्पत्तियों की मरम्मत तथा रख-रखाव के सम्बंध में डिविजन, कार्यशाला एवं भण्डारों तथा मुख्यालय में किए गए व्यय को राजस्व अनुदानों में बुक किया जाता है। एसडब्ल्यूआर तथा एनईएफआर के रिकॉर्डों की नमूना जांच से स्थापना तथा अनुरक्षण प्रभारों के प्रति व्यय की अनियमित बुकिंग का पता चला जैसाकि नीचे वर्णित है:

- i. श्रवणबेलगोला नई लाइन मार्ग से हस्सन-बेंगलोर शहर में आंशिक रूप से खुले ट्रैक पर अनुरक्षण प्रभारों पर ₹ 0.37 करोड़ के व्यय को राजस्व की बजाय पूंजी में दर्ज किया गया। कोट्टूर-हरिहर नई लाइन परियोजना के लिए आकलन में किए सिग्नल विभाग के स्थापना प्रभारों की ओर प्रावधानों के प्रति, ₹ 3.27 करोड़ के व्यय को 2007-08 से 2010-11 की अवधि के दौरान दर्ज किया गया। अतिरिक्त बुकिंग को नियमित करने के लिए, 2012-13 के दौरान ₹ 1.52 करोड़ की राशि को बीरूर-शिवानी तथा कडुर-चिक्कमगलुर दोहरीकरण परियोजना को हस्तांतरित किया गया। एक नई लाइन परियोजना के लिए व्यय की आरंभिक बुकिंग तथा दो दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए आंशिक राशि के बाद हस्तांतरण लेखा विभाग द्वारा व्यय की मॉनीटरिंग (एसडब्ल्यूआर) की अप्रभावी प्रणाली के संकेत थे।
- ii. लोको कॉलोनी, पांडु में पवेलियन के निर्माण तथा फुटबॉल मैदान के विकास के लिए किए गए ₹ 0.12 करोड़ के व्यय को सेनचोआ-सिलघाट गेज परिवर्तन परियोजना जो बहुत पहले पूरी हो गई थी, के लिए दर्ज किया गया। इसके परिणामस्वरूप निधि का अनियमित विपथन, परियोजना की लागत में वृद्धि, खातों के समापन में विलम्ब तथा समापन रिपोर्ट (एनईएफआर) का आहरण हुआ।

इस प्रकार, निधि के गलत लेखांकन से केवल कोडल प्रावधानों का ही उल्लंघन नहीं हुआ अपितु इसके परिणामस्वरूप राजस्व तथा पूंजी अनुदानों के तहत आवंटित/अधिकृत निधियों के उपयोग के संदर्भ में संसद को गलत रिपोर्टिंग भी हुई। रेल मंत्रालय को वित्तीय संहिता के कोडल प्रावधानों के अनुसार व्यय की बुकिंग के लिए कार्यकारी तथा लेखा विभाग को कठोरता से निर्देश जारी करने तथा वित्तीय अनुशासन को बनाए रखने की आवश्यकता है।

3.6.7 संविदात्मक भुगतान का लेखांकन

संविदात्मक भुगतान परियोजना लेखा का एक प्रमुख भाग बनाता है। लेखापरीक्षा ने परियोजनाओं में संविदात्मक भुगतान की रिकॉर्डिंग प्रणाली का विश्लेषण किया तथा यह पाया कि संविदा से सम्बन्धित लेन-देन को इंजीनियरिंग संहिता (पैरा 1483 तथा 1484) में दिए गए कोडल प्रावधानों का उल्लंघन करने वाले कार्यकारी कार्यालयों की पृथक फाइलों में अलग से निपटाया गया। इसके परिणामस्वरूप, अधिकारियों के पास एक विशेष ठेकेदार का समेकित विवरण नहीं था। इसके अलावा, ठेकेदार की लेजर का रखरखाव न होने कारण अग्रिमों के अनुदान तथा सामग्रियों के गैर-प्रतिदाय के लिए ठेकेदार से ली जाने वाली देयताओं को सुनिश्चित नहीं किया जा सका। उचित प्रकार से ठेकेदारों के लेन-देन का अनुरक्षण करने में कार्यकारी विभागों की विफलता के परिणामों की आगे के पैराग्राफों में चर्चा की गई है:

3.6.7.1 ठेकेदारों के लेखे

इंजीनियरिंग संहिता के पैरा 1484 के अनुसार, ठेकेदारों के लेखाओं को कार्य के समापन पर बिना विलम्ब किए बन्द किया जाना चाहिए। यदि एक ठेकेदार अंतिम भुगतान प्राप्त करने में एक माह जब अन्तिम प्रमाणपत्र पारित किया गया है, से अधिक का विलम्ब करता है तो कार्य तथा ठेकेदार के लेखे को बन्द किया जाना चाहिए और देय बकाया को ठेकेदार के दावे के निपटान तक विविध जमा हेतु क्रेडिट किया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने 4,407 करारों जो चयनित 164 परियोजना के संदर्भ में पूर्ण थे, की समीक्षा की तथा यह पाया कि 3,523 करारों से सम्बंधित लेखाओं को

सामग्री समेकन विवरण को विधिवत बनाकर कार्यों के समापन पर बंद किया गया। शेष 884 करारों में लेखे अन्तिम रूप में नहीं थे। लेखाओं के अंतिम रूप में न होने के कारण, सामग्रियों के गैर-प्रतिदाय के लिए ठेकेदारों से वसूली हेतु देय राशि को सुनिश्चित नहीं किया जा सका। लेखाओं के विलम्ब/अन्तिम रूप में न होने के कारण अंतिम माप की रिकॉर्डिंग में विलम्ब, सामग्री समेकन विवरण तथा अंतिम भिन्नता विवरण बनाने में विलम्ब, निधियों की अनुपलब्धता आदि थे।

जोनल रेल प्रशासन⁴¹ ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर अपने उत्तर में यह कहा है कि माप में विलम्ब, भिन्नता विवरण बनाने में विलम्ब, निधियों की अनुपलब्धता, मध्यस्थता मामलों आदि के कारण करारों को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। रेल मंत्रालय को ठेकेदारों के लेखाओं को शीघ्र अंतिम रूप देने के लिए कार्यकारी विभागों को प्रभावित करने की आवश्यकता है ताकि परियोजनाओं में किया गया वास्तविक व्यय सुनिश्चित हो।

परिशिष्ट-3.8

3.6.7.2 ठेकेदार की लेजर का रखरखाव

इंजीनियरिंग संहिता का पैरा 1483 अनुबंधित करता है कि ठेकेदारों से सम्बंधित खातों को फार्म ई 1483 में ठेकेदार की लेजर में व्यक्तिगत खातों के रूप में रखा जाना चाहिए तथा एक अलग फोलियो को प्रत्येक ठेकेदार के लिए लेजर में खोला जाना चाहिए। प्रत्येक ठेकेदार के खातों को उसके साथ किए गए सभी लेन-देनों को प्रदर्शित करना चाहिए चाहे वे उससे खरीदे गए या उसको आपूर्ति किए गए माल हेतु एक या कई कार्यों से सम्बंधित हों। ठेकेदार की लेजर में यह लिखा जाना चाहिए कि बिलों का भुगतान कर दिया गया है तथा इसे मासिक रूप से समापन तथा संतुलित किया जाना चाहिए।

चयनित 164 परियोजनाओं हेतु करारों के माध्यम से कार्यान्वित 6,551 अनुबन्धों के संविदात्मक भुगतान की रिकॉर्डिंग प्रणाली से सम्बंधित रिकॉर्डों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

⁴¹ एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, एससीआर, एनईआर, एनईएफआर एवं एमआर

- i. 9 जोनल रेलवे⁴² द्वारा कार्यान्वित सभी करार (4,299) के लिए ठेकेदार की लेजर बनाई गई;
- ii. पांच जोनल रेलवे⁴³ में, 1046 करारों में, केवल 379 करारों के लिए ही ठेकेदार की लेजर बनाई गई; तथा
- iii. एसडब्ल्यूआर तथा ईसीओआर में 1,104 करारों में से किसी में भी लेजर नहीं बनाई गई; तथा
- iv. 102 करारों में से, डब्ल्यूसीआर में 100 अनुबन्धों के लिए ठेकेदार की लेजर बनाई गई।

परिशिष्ट 3.7

चूंकि ठेके से सम्बन्धित लेन-देन को कार्यकारी कार्यालयों की व्यक्तिगत फाइलों में पृथक रूप से निपटाया गया, तथापि एक विशेष ठेकेदार का समेकित विवरण अधिकारियों के पास उपलब्ध नहीं था। ठेकेदार की लेजर का रखरखाव न होने के कारण अग्रिमों के अनुदान तथा सामग्रियों के गैर-प्रतिदाय के लिए ठेकेदार से ली जाने वाली देयताओं को भी सुनिश्चित नहीं किया जा सका। रेल मंत्रालय को कार्यकारी विभागों द्वारा ठेकेदार लेजर के उचित रखरखाव के लिए आवश्यक कार्रवाई करने की जरूरत है।

3.6.7.3 सामग्री समाधान विवरण

रेलवे बोर्ड ने अनुबंधित किया (सितम्बर 2009) कि अंतिम सामग्री समाधान विवरण बनाने का इन्तजार किए बिना प्रत्येक लेखागत बिल पारित करते समय जारी की जाने वाली तथा ठेकेदार द्वारा उपयोग की गई सामग्री का समेकन किया जाना चाहिए। सामग्री समाधान विवरण के बिना लेखागत बिलों को पारित करना ऐसे मामलों का कारण बनेगा जहां ठेकेदारों को जारी की गई अधिक सामग्रियों की उनसे वसूली नहीं होगी जिसके कारण उगाही करने से रह गया अनुचित लाभ उत्पन्न होगा।

⁴² डब्ल्यूआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, ईसीआर, एसईसीआर, सीआर, एनएफआर, एमआर, एवं एनसीआर

⁴³ एसआर, एसईआर, एनईआर, एनआर एवं ईआर

लेखापरीक्षा ने 164 चयनित परियोजनाओं के संदर्भ में 5,737 लेखागत बिलों की समीक्षा की तथा यह पाया कि 619 बिलों⁴⁴ को सामग्री समाधान विवरण बनाने के पश्चात् पारित किया गया। शेष 5,118 लेखागत बिलों को सामग्री समाधान विवरण⁴⁵ बनाए बिना पारित किया गया।

जोनल रेल प्रशासन⁴⁶ ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया तथा यह कहा कि सामग्री समाधान विवरण को अंतिम बिल बनाते समय बनाया जाता है। जोनल रेल प्रशासन का तर्क स्वीकार्य नहीं है। क्योंकि अनुसरित प्रक्रिया प्रत्येक लेखागत बिल को पारित करते समय सामग्री के समेकन के मौजूदा प्रावधान के समान नहीं थी। उचित समेकन के बिना लेखागत बिलों को पारित करने से लोक निधियों के स्राव की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता।

परिशिष्ट-3.9

3.6.8 विमुक्त सामग्री

संसद द्वारा समर्थित व्यय सकल आधार⁴⁷ पर है परन्तु योजना शीर्षों द्वारा व्यय का संकलन निवल आधार पर विमुक्त सामग्री के लिए क्रेडिट की वसूली द्वारा किए गए क्रेडिट अथवा वसूलियों के कारण किया जाता है। तथापि, आकलन में उपलब्ध रूप से क्रेडिट की वास्तविक उगाही पर ध्यान रखना आवश्यक है गेज परिवर्तन तथा ट्रैक नवीनीकरण कार्यों के लिए आकलन करते समय, विमुक्त सामग्री के लिए क्रेडिट के कारण आकलन को तैयार किया जाता है। आकलन⁴⁸ को जारी की जानी वाली उस संभावित सामग्री की मात्रा पर आधारित होना चाहिए जिसे उनके आवंटित सेक्शनों में स्थायी पथ निरीक्षकों द्वारा अच्छी तरह से सर्वेक्षण के आधार पर आकलित किया जाना है। व्यवहार्य स्थिति में विमुक्त सामग्री को कम प्राथमिकता के कार्यों के लिए पुरानी सामग्री के रूप में उपयोग किया जाता है तथा विमुक्त अव्यवहार्य

⁴⁴ डब्ल्यूसीआर, एसईआर, एसडब्ल्यूआर, एससीआर, ईआर एवं एनएफआर के संदर्भ में

⁴⁵ एसआर, डब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर, एसईआर, एनडब्ल्यूआर, एनईआर, ईसीआर, एसईसीआर, एसडब्ल्यूआर, सीआर, एनआर, एनएफआर, एमआर, ईसीओआर, ईआर एवं एनसीआर

⁴⁶ एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, एससीआर, एनईआर, एनईएफआर एवं एमआर

⁴⁷ इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता का पैरा 1514

⁴⁸ परमानेंट वे मैन्युअल का पैरा 320

सामग्री को स्क्रेप के रूप में बेचा जाता है। इस प्रकार, विमुक्त सामग्री का उचित आकलन तथा लेखाकरण केवल व्यय की बुकिंग की दृष्टि से ही आवश्यक नहीं है अपितु सभी सामग्रियों की भौतिक वसूली के लिए भी आवश्यक है।

53 आमान (गेज) परिवर्तन परियोजनाओं की समीक्षा से पता चला कि ₹ 1,870.15 करोड़ की विमुक्त सामग्री के लिए आकलित क्रेडिट के प्रति, वास्तविक प्राप्ति ₹ 1,240.57 करोड़ थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 629.58 करोड़ की कम वसूली हुई। इसके अलावा रिकॉर्डों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. विमुक्त सामग्रियों के लिए क्रेडिट की वास्तविक उगाही से सम्बंधित रिकॉर्ड न तो उपलब्ध थे तथा न ही एसईआर तथा एनडब्ल्यूआर में उन्हें बनाया गया;
- ii. निर्गत रेल सामग्रियों के लिए क्रेडिट की वास्तविक वसूली और प्राकलन के कार्य विवरण एनईआर और ईसीआर में उपलब्ध नहीं थे और इस प्रकार वसूली की सटीकता (चाहे गेज परिवर्तन परियोजनायें अथवा ट्रैक नवीनीकरण कार्य) और निर्गत रेल सामग्रियों के लिए क्रेडिट के लेखा को भी सत्यापित नहीं किया जा सका; और
- iii. जैसा कि ₹1,150.47 करोड़ की अनुमानित मूल्य के प्रति वास्तविक वसूली केवल ₹473.37 करोड़ थी जिसके कारण 26 परियोजनाओं⁴⁹ में ₹677.10 करोड़ (58.85 प्रतिशत) की कम वसूली हुई। 16 अन्य परियोजनाओं⁵⁰ में ₹274.95 करोड़ के अनुमानित मूल्य के प्रति वास्तविक वसूली ₹590.89 करोड़ थी। एसईसीआर और ईआर में, कोई क्रेडिट अर्जित नहीं किया गया था जबकि चार परियोजनाओं के संबंध निर्गत रेल सामग्रियों के लिए ₹70.32 करोड़ का अनुमान था।

परिशिष्ट-3.10

⁴⁹ एसआर, डब्ल्यूआर, एसईसीआर, एनएफआर, एनसीआर, ईआर और ईसीओआर से संबंधित

⁵⁰ एसआर, डब्ल्यूआर, एससीआर और एसडब्ल्यूआर से संबंधित

जोनल रेल प्रशासन⁵¹ ने लेखापरीक्षा आपतियों पर अपने जवाब में लेखापरीक्षा तर्क को मान लिया तथा बताया कि कार्य के इस चरण को पूरा करने की पहल आरंभ हो चुकी है।

इस प्रकार, क्रेडिट की वास्तविक वसूली पर नजर रखने में विफलता के कारण परियोजना की शुद्ध लागत को सुनिश्चित नहीं किया जा सका। परियोजनाओं से निर्गत सामग्रियों के प्रति क्रेडिट्स की भी अनुमान के अनुसार वसूली नहीं की गई थी और निर्गत सामग्रियों का भी कार्यवार हिसाब नहीं रखा गया। इस प्रकार जोनल रेलवे द्वारा निर्गत सामग्रियों के क्रेडिट और प्राकलन से अधिक वसूली गई क्रेडिट राशि से कम नहीं, का रिकार्ड न बनाने से लोक निधियों के गबन की संभावना बढ़ती है।

3.6.9 लागत साझाकरण आधार पर निर्माण कार्य

रेलवे द्वारा अन्य पार्टियों की ओर से किए गए किसी योजना व्यय के साथ-साथ अन्य पार्टियों द्वारा किया गया ऐसा निवेश/व्यय रेलवे द्वारा सकल बजटीय सहायता/आंतरिक संसाधनों/सुरक्षा निधि द्वारा वित्तपोषित नहीं है, इसे अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर) के अंतर्गत सही रूप में लेखांकित किया जाना चाहिए। ऐसे मदों/गतिविधियों में अन्य बातों के साथ-साथ निहित हैं:

- (i) रेलवे द्वारा निष्पादित निजी/सार्वजनिक सत्त्वों के जमा निर्माण कार्य
- (ii) नई लाइनों/गेज परिवर्तन/दोहरीकरण इत्यादि के परियोजनाओं का लागत साझाकरण।
- (iii) सार्वजनिक निजी साझेदारी (पीपीपी) परियोजनायें
- (iv) सड़क ऊपरीपुल (आरओबीज़)/सड़क के नीचे पुल (आरयूबीज़) में राज्य सरकार का हिस्सा

रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को सुझाव दिया (मई 2013) कि अन्य स्रोतों के माध्यम से वित्तपोषित ईबीआर के माध्यम से रेल बुनियादी ढाँचे में सभी निवेश के मासिक चालू खाता के साथ-साथ मासिक आधार पर संग्रहीत/रेलवे

⁵¹ एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, एससीआर, एनईआर, एनईएफआर और एमआर

बोर्ड को भेजने की आवश्यकता है। जोनल रेलवे को मार्च के विवरण सहित 2012-13 से संबंधित सूचना प्रस्तुत करने का भी सुझाव दिया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि ईबीआर के माध्यम से अन्य पार्टियों द्वारा किए गए निवेश/व्यय की मासिक रिपोर्टिंग से संबंधित रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देशों को लागू नहीं किया गया था। आगे की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा वित्तपोषित और निष्पादित परियोजनाओं के अनुरक्षण और संचालन के लिए ओपन लाइन को हस्तांतरित किया गया था। लेकिन परियोजनाओं की लागत को ओपन लाइन अथवा निर्माण संगठन की बहियों में न तो 'पट्टाकृत परिसम्पतियों', न ही 'वित्त पोषित परिसम्पत्ति' के रूप में दर्शाया गया था। लोक लेखा समिति (2012-13) ने 'रेल विकास निगम लिमिटेड की कार्यप्रणाली' पर अपनी सड़सद्वी रिपोर्ट (दिसम्बर 2012) में कहा कि समिति ने गम्भीर रूप से यह देखा है कि रेल मंत्रालय को रेलवे के ब्लॉक अकाउंट में शामिल करने के लिए आरवीएनएल से समाप्त परियोजनाओं के स्थानान्तरण को प्रभावी करने हेतु रूपात्मकता को अभी भी अंतिम रूप देना है जबकि आरवीएनएल 2003 से मौजूद था।

अप्रैल 2006 में, रेल मंत्रालय ने निर्णय लिया कि आरवीएनएल द्वारा परियोजना को भौतिक रूप से पूरा कर लेने के बाद परिसंपत्तियों को संबंधित जोनल रेलवे द्वारा उनके ब्लॉक अकाउंट में पूँजीगत परिसंपत्तियों के मूल्य पर परिसंपत्तियों को सीधे स्थानान्तरित कर दिया जाएगा। समिति ने सिफारिश किया कि आरवीएनएल से पूरा हुए परियोजनाओं के स्थानान्तरण को प्रभावी करने हेतु रूपात्मकता को निश्चित समय सीमा के भीतर अंतिम रूप दिया जाना चाहिए तथा तदनुसार समिति को सूचित किया जाये।

इस प्रकार, आरवीएनएल के माध्यम से सृजित परिसंपत्तियों का मूल्य खाता बहियों में समुचित रूप से नहीं दर्शाया गया था और वित्तीय रिपोर्टिंग में पारदर्शिता का अभाव था। लोक लेखा समिति की सिफारिशों (दिसम्बर 2012) का अक्षरशः पालन नहीं किया गया है।

- ii. लागत साझाकरण आधार पर निष्पादित नीचे दी गई 13 परियोजनाओं में रेलवे ने उपगत लागत के अपने सहमत प्रतिशत हिस्से से अधिक ₹ 394 करोड़ उपगत किया। मुंबई रेल विकास कारपोरेशन लिमिटेड (एमआरवीसी) द्वारा निष्पादित की जा रही मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी) के लिए महाराष्ट्र सरकार से निधियों की कम प्राप्ति के कारण रेल मंत्रालय द्वारा ₹ 270.38 करोड़ राशि के अधिक व्यय की वर्ष 2012-13 के एमआरवीसी के वार्षिक लेखाओं में टिप्पणी की गई है। इसके कारण रेल मंत्रालय पर वित्तीय भार पड़ा जो पहले से ही संसाधनों की कमी का सामना कर रहा है।

तालिका 3.2 लागत साझाकरण के आधार पर निष्पादित कार्य

(₹ करोड़ में)

रेलवे	परियोजनाओं की संख्या	सहमत प्रतिशतता के अनुसार सृजित होने वाले वास्तविक व्यय का हिस्सा		बुक किए गए व्यय का हिस्सा		रेलवे द्वारा सृजित सहमत प्रतिशत से अधिक
		रेलवे	राज्य सरकार (एसजी)	रेलवे	एसजी	
एसआर	1	204.03	204.03	263	144.73	59.30
एसडब्ल्यूआर	6	1,383.62	1,045.61	1,531.51	897.62	147.99
एससीआर	1	7.06	2.35	9.41	0	2.35
ईसीआर	1	511.49	453.58	574.38	390.69	62.89
एनआर	3	349.47	332.56	369.3	312.73	19.83
ईआर	1	111.85	111.85	214	10	101.85
कुल	13	2,567.52	2,149.98	2,961.60	1755.77	394.21

परिशिष्ट-3.11

जोनल रेलवे प्रशासन⁵² ने कहा कि राज्य सरकार से परियोजनाओं के प्रगति पर आधारित निधियों को मुक्त करने का अनुरोध किया जा रहा है। तदनुसार रेलवे बोर्ड से भी अगस्त में निधि आवंटन करने तथा समीक्षा और संशोधित अनुमान के लिए अनुरोध किया जा रहा है। हालांकि, रेलवे बोर्ड द्वारा अतिरिक्त निधियों के अंतिम आवंटन का केवल अंतिम अनुदान के आवंटन के समय पता चला। अतः राज्य और रेलवे बोर्ड द्वारा निधियों के आवंटन में भिन्नता

⁵² एससीआर

है। हालांकि भिन्नताएं यदि कोई हों, को आगामी वर्षों में समायोजित कर दिया जाता है।

रेल मंत्रालय को ईबीआर (आरवीएनएल सहित) से वित्तपोषित परियोजनाओं की लागत को दर्शाने से संबंधित पहलुओं की जाँच करनी चाहिए और एक समयसीमा में ब्लॉक अकाउंट में समुचित लेखांकन और प्रदर्शन के लिए दिशा-निर्देश जारी करना तथा वित्तीय रिपोर्टिंग पारदर्शिता सुनिश्चित करनी चाहिए। इसके अतिरिक्त लागत साझाकरण परियोजनाओं से संबंधित करारों के नियम व शर्तों का राज्य सरकारों द्वारा समानुपातिक और समय पर वित्तपोषण सुनिश्चित करने हेतु सख्ती से पालन किया जाना चाहिए।

3.6.10 प्रतिस्थापन और नवीकरण कार्य

इंजीनियरिंग कोड के पैरा 723 के अनुसार प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए प्राकलन को प्रस्तावित कार्य में कोई सुधार दर्शाना चाहिए और यदि ऐसा हो तो ऐसी सुधार की घटना को ब्लॉक अकाउंट बनाने में प्राकलन में दर्शाया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 17 जोनल रेलवे में किए गए 48 निर्माण कार्यों के प्रति 2012-13 के दौरान मूल्यहास आरक्षित निधि तथा विकास निधि के अंतर्गत ₹ 62.43 करोड़ की राशि अवरूद्ध हो गयी थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि निहित सुधार की घटना केवल चार प्राकलनों (ईआर-1, एनईएफआर-3) में दर्शायी गई थी और बाकी 44 प्राकलनों में सुधार अवयव की प्रतिशतता नहीं दर्शायी गई थी। परिणामस्वरूप, मूल्यहास आरक्षित निधि और विकास निधि के प्रति ब्लॉक अकाउंट में दर्शायी गई राशि की सटीकता सुनिश्चित नहीं की जा सकी।

परिशिष्ट-3.12

जोनल रेलवे प्रशासन⁵³ ने लेखापरीक्षा के तर्कों को स्वीकार किया और भविष्य में मौजूदा प्रावधानों को लागू करने का आश्वासन दिया। ब्लॉक अकाउंट में

⁵³ एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, एससीआर, एनईआर, एनईएफआर एवं एमआर

परिसंपत्तियों का सही मूल्य दर्शाना सुनिश्चित करने के लिए जोनल रेलवे को प्राकलनों में सुधार तत्व दर्शाने चाहिए।

3.6.11 समाप्त परिसंपत्तियों के लिए पूँजीगत क्रेडिट

वित्तीय संहिता-खंड 1 के पैरा 436 के अनुसार, अनुदान सं.16 के प्रत्येक उपशीर्ष के तहत कुल राशि दर्शाने वाला विवरण समाप्त परिसंपत्तियों⁵⁴ की लागत को हटाने के परिणामस्वरूप मूल्यहास आरक्षित निधि से डेबिट करते हुए पूँजी के लिए क्रेडिट की जाती है, से तैयार किया जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड ने निर्धारित किया (सितम्बर 2006) कि जब मीटर गेज/नैरो गेज परिसम्पत्तियों को बंद कर दिया गया और सेक्शन को गेज परिवर्तन हेतु हस्तांतरित कर दिया गया है, समायोजना की वापसी मूल्यहास आरक्षित निधि से डेबिट करने के विपरीत पूँजी के मूल मीटर/नैरो गेज परिसम्पत्ति (अनुमानित, यदि मूल लागत ज्ञात न हो) का मूल्य क्रेडिट करके किया जाय। समाप्त परिसम्पत्तियों के लिए पूँजी के क्रेडिट में विलम्ब या विफलता से खाता बहियों में परिसम्पत्तियों के मूल्य का गलत उल्लेख तथा सामान्य राजस्व को लाभांश का परिहार्य भुगतान हो सकता है।

31 मार्च 2013 तक कार्यरत 12 जोनल रेलवे में 45 गेज परिवर्तन निर्माण कार्यो जो प्रगति पर थे, की समीक्षा से पता चला कि जबकि 10 परियोजनाओं (एसआर) में समायोजन को वापस लिया गया था, को अग्रेनीत किया गया था, 12 जोनल रेलवे⁵⁵ में 35 परियोजनाओं के संबंध में ऐसा नहीं किया गया।

परिशिष्ट-3.13

जोनल रेलवे प्रशासन⁵⁶ ने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार किया और भविष्य में मौजूदा प्रावधान लागू करने का आश्वासन दिया।

⁵⁴ समाप्त परिसंपत्तियाँ वे परिसंपत्तियाँ हैं जो लंबे समय से परिचालन गतिविधियों से नहीं जुड़ी थी और भारतीय रेल के ब्लॉक अकाउन्ट से अर्थहीन थी और हटा दी गई थी।

⁵⁵ एसआर-1, डब्ल्यूआर-7, एनडब्ल्यूआर-7, एनईआर-2, एससीआर-4, ईसीआर-1, एसईसीआर-3, एसडब्ल्यूआर-3, एनएफआर-2, ईसीओआर-1, ईआर-1 और एनसीआर-1

⁵⁶ एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, एससीआर, एनईआर, एनईएफआर एवं एमआर

3.6.12 व्यय पर नियंत्रण

वित्तीय संहिता-खंड-I के पैरा 519 के अनुसार अनुदान सं.16 के तहत निष्पादित कार्यों पर व्यय का नियंत्रण निम्नलिखित के माध्यम से किया जाता है:

- (क) व्यय किए जाने के अनुमान की तैयारी अग्रिम में की जाए
- (ख) इन प्राकलनों के आधार पर वर्ष हेतु बजट अनुदान के माध्यम से निधियों का आवंटन और
- (ग) प्राकलनों के विवरणों और मंजूर अनुदान के प्रति किए गए व्यय की निरंतर और समवर्ती समीक्षा ताकि प्राकलनों का संशोधन अथवा निधि का पुनर्विनियोजन यथा समय में ही किया जा सके

वित्तीय संहिता-खंड-I के पैरा 524 में प्रावधान है कि लेखा अधिकारी को प्रत्येक माह दो समीक्षाएँ तैयार करनी चाहिए, एक अनुदान के योजना शीर्ष द्वारा और दूसरा व्यक्तिगत कार्य द्वारा।

व्यय की मासिक समीक्षा से संबंधित 525 कार्यों की नमूना जाँच से निम्नलिखित का पता चला:

- i. जबकि 367 कार्यों⁵⁷ के संबंध में लेखा कार्यालय द्वारा योजना शीर्षवार मासिक समीक्षा की गई थी; बाकी 158 कार्यों⁵⁸ के लिए ऐसा नहीं किया गया;
- ii. 210 कार्यों⁵⁹ के संबंध में लेखा कार्यालय द्वारा कार्यवार मासिक समीक्षा नहीं की गई। हालांकि बाकी 315 कार्यों⁶⁰ के लिए मासिक समीक्षा की गई थी और;

⁵⁷ डब्ल्यूआर-32, डब्ल्यूसीआर-10, एसईआर-40, एनडब्ल्यूआर-35, एनईआर-10, ईसीआर-52, एसडब्ल्यूआर-39, सीआर-25, एनआर-49, एनएफआर-40 और ईसीओआर-35 से संबंधित

⁵⁸ एसआर-53, एससीआर-45, एसईसीआर-24, एमआर-4, ईआर-10 और एनसीआर-22

⁵⁹ एसआर-53, एससीआर-45, ईसीआर-52, एसईसीआर-24, एमआर-4, ईआर-10 और एनसीआर-22

⁶⁰ डब्ल्यूआर-32, डब्ल्यूसीआर-10, एसईआर-40, एनडब्ल्यूआर-35, एनईआर-10, एसडब्ल्यूआर-39, सीआर-25, एनआर-49, एनएफआर-40, ईसीओआर-35

916 परियोजनाओं के संबंध में 2012-13 के दौरान निधियों के आवंटन और उपयोग के आंकड़ों का मिलान करने पर पता चला कि जबकि 207 परियोजनाओं में आवंटित निधियों को पूरा उपयोग किया गया था, 310 परियोजनाओं में ₹572.24 करोड़ तक अधिक बजट अनुदान उपगत किया गया था। हालांकि 399 परियोजनाओं के संबंध में ₹902.32 करोड़ तक निधियों को वापस कर दिया गया था। इसने व्यय पर अपर्याप्त नियंत्रण के अलावा परियोजनाओं पर निधियों की आवश्यकता का गलत मूल्यांकन दर्शाया।

परिशिष्ट- 3.5 एवं 3.14

जोनल रेलवे प्रशासन⁶¹ ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया और भविष्य में मौजूदा प्रावधानों के अनुपालन का आश्वासन दिया।

रेल मंत्रालय को वित्तीय संहिता में दिए गए प्रावधानों के अनुसार प्रभावी मासिक समीक्षाओं को करने और उनका रिकार्ड बनाने तथा व्यय की मासिक समीक्षा पर आधारित प्रबंधकीय निर्णय लेने की आवश्यकता है। परियोजनाओं पर व्यय का प्राकलन करने और निधियों का आवंटन करते समय अत्यधिक सावधानी बरतने की आवश्यकता है।

3.6.12.1 प्रगति रिपोर्ट-सह-वित्तीय समीक्षा

प्रभावी वित्तीय नियंत्रण में भौतिक प्रगति और व्यय के बीच संबंध की मॉनीटरिंग की प्रणाली की आवश्यकता होती है। वित्तीय प्रगति भौतिक प्रगति⁶² के अनुरूप होनी चाहिए।

505 कार्यों की जाँच से पता चला कि 210 कार्यों में भौतिक प्रगति, वित्तीय प्रगति के अनुरूप नहीं थी। 51 परियोजनाओं के संबंध में भौतिक प्रगति और वित्तीय प्रगति के बीच 50 प्रतिशत से अधिक का अंतर था।

परिशिष्ट-3.15

जोनल रेलवे प्रशासन⁶³ ने लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार किया और आगामी दिशा-निर्देश के लिए नोट कर लिया। एससीआर प्रशासन ने बताया

⁶¹ एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, एससीआर, एनईआर, एनईएफआर और एमआर

⁶² इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता का पैरा 1518

कि भौतिक प्रगति सामान्यतः वित्तीय प्रगति से अधिक होगी जिसमें भौतिक कार्य किए गए सम्मिलित हैं किन्तु निधियों के अभाव के कारण भुगतान नहीं किया गया। ऐसे मामले में जहाँ वित्तीय प्रगति, भौतिक प्रगति से अधिक होती है, व्यय संस्वीकृत लागत से अधिक होता है जो संशोधित प्राकलन/समापन प्राकलन के माध्यम से नियमित किया जाता है।

लेखा विभाग और कार्यकारी विभागों को परियोजनाओं के तहत बुक किए गए व्यय का समाधान करने की आवश्यकता है। परियोजनाएं जो अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के माध्यम से चलाई जा रही हैं, में रेलवे निधियों के अवरोधन को रोकने के लिए राज्य सरकारों, पणधारकों आदि से निधियों का बकाया शेयर संग्रहीत और परियोजनाओं में उपयोग किया जाना चाहिए।

3.6.12.2 कार्य रजिस्टर का अनुरक्षण करना

वित्तीय संहिता-खंड-1, के पैरा 521 के अनुसार, प्रत्येक कार्य पर किए गए व्यय और कार्य के लिए प्राकलन में विस्तृत प्रावधान तथा कार्य के लिए बजट आवंटन और माह के अन्त में वास्तविक व्यय के बीच एक चालू तुलना करने के लिए फार्म ई.1473 में कार्य रजिस्टर का अनुरक्षण किया जाना चाहिए।

164 कार्यों के लिए लेखाओं द्वारा अनुरक्षित कार्य रजिस्ट्रों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. 72 कार्यों के लिए कार्य रजिस्ट्रों में अनुमानित लागत नहीं दर्शाया गया था;
- ii. 115 कार्यों के लिए कार्य रजिस्ट्रों में वर्ष हेतु बजट आवंटन नहीं दर्शाया गया था; और
- iii. 159 कार्य रजिस्ट्रों में साइट पर सामानों का मूल्य नहीं दर्शाया गया था जोनल रेलवे प्रशासन⁶⁴ ने अपने उत्तर में लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया है और भविष्य में मौजूदा प्रावधान को लागू करने का आश्वासन दिया। अन्य जोनल रेलवे की टिप्पणियाँ प्रतीक्षित हैं।

⁶³ एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, एससीआर, एनईआर, एनईएफआर एवं एमआर

⁶⁴ एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, एससीआर, एनईआर, एनईएफआर एवं एमआर

लेखा विभाग द्वारा कार्य रजिस्ट्रों का अनुचित अनुरक्षण, लेखाकरण और परियोजनाओं पर व्यय के नियंत्रण में लेखा विभाग की ओर से लापरवाही दर्शाता है।

परिशिष्ट-3.16

3.6.12.3 संस्वीकृत प्राकलन से आधिक्य

इंजीनियरिंग संहिता के पैरा 1136 के अनुसार, कार्य पर संस्वीकृत प्राकलन से अधिक व्यय अथवा देयता सक्षम प्राधिकारी की पूर्व मंजूरी के बिना नहीं किया जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड ने जोर दिया (फरवरी 2000) कि प्राकलन सावधानीपूर्वक तैयार किए जाने चाहिए और यदि संस्वीकृत प्राकलन में बढ़ोत्तरी की संभावना हो तो संशोधित प्राकलन को अच्छी तरह से समय के भीतर तैयार किया जाना चाहिए और जब तक संशोधित प्राकलन की मंजूरी नहीं मिल जाती, संस्वीकृत प्राकलन के 10 प्रतिशत से अधिक व्यय नहीं किया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 60 कार्यों/परियोजनाओं के संबंध में प्राकलन की मंजूरी के बिना ₹44.35 करोड़ और 555 परियोजनाओं/कार्यों के संबंध में संस्वीकृत प्राकलन से ₹4,957.52 करोड़ अधिक व्यय किया गया था। इस प्रकार एक वर्ष से बीस वर्षों से अधिक की रेंज तक 615 परियोजनाओं पर ₹5,001.87 करोड़ व्यय किया गया जैसा कि मार्च 2013 तक बाकी असंस्वीकृत का विवरण तालिका 3.3 दर्शाया गया है।

तालिका 3.3 असंस्वीकृत व्यय

(₹ करोड़ में)

अवधि (वर्ष में)	मदों की संख्या	राशि
5 तक	261	3,195.73
5 से 10	94	802.51
10 से 15	84	415.04
15 से 20	71	169.06
20 से अधिक	47	189.74
नहीं दर्शायी गई अवधि	58	229.79
कुल	615	5,001.87

जोनल रेल प्रशासन⁶⁵ ने लेखापरीक्षा आपत्तियों पर अपने उत्तर में लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया तथा भविष्य में मौजूदा प्रावधान लागू करने का आश्वासन दिया।

इस प्रकार कार्यकारी विभागों द्वारा समुचित स्वीकृति के बिना व्यय न करने के संहिता के प्रावधानों का उल्लंघन किया गया था और लेखा विभाग भी असंस्वीकृत व्यय की ऐसी घटनाओं की जाँच करने में विफल रहा। इसके अतिरिक्त दो दशकों से पड़े अविनियमित असंस्वीकृत व्यय संबंधित कार्यकारी/लेखा विभागों की ओर से दिखाई दर्शाता है। मंत्रालय को आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत करने की आवश्यकता है ताकि सक्षम प्राधिकारी द्वारा समुचित मंजूरी के बिना व्यय को रोकना सुनिश्चित करने तथा असंस्वीकृत व्यय को भी समय पर विनियमित किया जा सके।

परिशिष्ट-3.17

3.6.13 विविध

3.6.13.1 व्यय की अनियमित बुकिंग

विभिन्न परियोजनाओं के निष्पादन और रेल लाइनों की मरम्मत के संबंध में जोनल रेलवे द्वारा प्रस्तुत रेलों की आवश्यकता के आधार पर रेलवे बोर्ड द्वारा किए गए आवंटनों के अनुसार जोनल रेलवे द्वारा मै. स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) को क्रय आदेश दिए जाते हैं और रेलवे बोर्ड द्वारा आवंटन किया जाता है। रेलों को या तो पैनल में वेल्डिंग के लिए फ्लैश बट वेल्डिंग प्लांट्स (एफबीडब्ल्यू) अथवा सीधे संबंधित परियोजनाओं को भेज दिया जाता है।

तीन जोनल रेलवे (एसआर, एसडब्ल्यूआर और एनईएफआर) में निर्माण संगठन द्वारा रेलों की खरीद से संबंधित अभिलेखों की नमूना जाँच से पता चला कि एक परियोजना हेतु माँग किए गए रेलों को अन्य कहीं अथवा अन्य परियोजनाओं को भेज दिया गया था और रेलों का मूल्य उस परियोजनाओं में

⁶⁵ एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, एनईआर, एनईएफ एवं एमआर

नहीं बुक किया गया जहाँ वास्तव में इनका उपयोग किया गया। कुछ मामलों में लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि परियोजना में माल प्राप्ति के बिना ही व्यय बुक किया गया था। ऐसी अनियमित बुकिंग के कुछ मामले तालिका 3.4 में दिए गए हैं।

तालिका 3.4 व्यय की अनियमित बुकिंग

सामग्री	मात्रा (एमटी)	मूल्य (₹ करोड़ में)	बुक की गई लागत	टिप्पणियां
दक्षिण रेलवे				
60 कि.ग्रा. रेल	4,619	17.62	एसए- केआरआर एनएल	एमएनटीटी-केआरपीपी एवं सीजीवी-सीएनजीआर दोहरीकरण के बजाए एसए-केआरआर नई लाइन में ₹17.62 करोड़ बुक किया गया
52 कि.ग्रा. रेल	728.463	4.48	एमवी-टीवीआर जीसी	एमवी - टीवीआर जीसी परियोजना में रेलों का उपयोग नहीं किया गया
60 कि.ग्रा. रेल	2,717.29	9.29	एमएसबी- एआईपी चौथी लाइन	रेलों की प्राप्ति के बिना एमएसबी-एआईपी परियोजना में बुक की गई रेलों की कीमत
60 कि.ग्रा. रेल	2,726.31	16.53	एमवी-टीवीआर जीसी	₹15 करोड़ जीओसी-टीजे दोहरीकरण को स्थानांतरित
दक्षिण पश्चिम रेलवे				
मुक्त रेल	उपलब्ध नहीं	6.31	डीआरयू- एसकेएलआर एनएल	माल की वास्तविक प्राप्ति के बिना बुक किया गया व्यय
रेल	उपलब्ध नहीं	2.6	डीआरयू- एसकेएलआर एनएल	परियोजना को वहन की गई एसआर द्वारा स्थानांतरित अधिक क्रेडिट
मुक्त रेल	उपलब्ध	9.91	आरआरबी-	माल की वास्तविक प्राप्ति के

	नहीं		एसएचवी	बिना बुक किया गया व्यय
पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे				
52 कि.ग्रा. रेल	2,345.428	8.28	केआईआर- जेबीएन जीसी	2009-10 में ओपन लाइन पर उठाई गई डेबिट्स का गैर समायोजन

एसआर के निर्माण संगठन ने बताया कि डिप्टी सीई/ईडब्ल्यूएस/एजेजे से मासिक/तिमाही रिपोर्ट के माध्यम से एक प्रभावी मॉनीटरिंग सिस्टम लगाकर प्रक्रियाओं को व्यवस्थित करने का इस पर प्रस्ताव दिया गया था (क) निर्माण लेखाओं के प्रति एफबीडब्ल्यू पर प्राप्त रेलों की मात्रा (ख) एफबीडब्ल्यू द्वारा विभिन्न निर्माण परियोजनाओं को भेजी गई रेलों की मात्रा और परियोजना स्थल पर प्राप्त रेलों की मात्रा पर क्षेत्रीय स्तर के डिप्टी सीईज/सीएन से मासिक/त्रैमासिक रिपोर्ट। परियोजना लेखाओं में रेलों की लागत सटीक उल्लेख सुनिश्चित करने के लिए निर्माण संगठन को एक उपयुक्त प्रणाली बनानी चाहिए।

जब कभी भी बाहरी एजेंसियों को सामग्री भेजी जाती है, सामग्री की लागत समुचित रूप से वसूली जानी चाहिए। लेखापरीक्षा ने देखा कि जुलाई 2009 में चेंगलपट्ट-विलुपुरम (सीजीएल-वीएम) दोहरीकरण परियोजना से मै. आरवीएनएल को ₹ 0.50 करोड़ मूल्य के 2,891.20 मीटर के 90 आर अवमुक्त किया। यद्यपि जुलाई 2009 में आरवीएनएल को रेलों की लागत का भुगतान करने का सुझाव दिया गया था, राशि की वसूली अभी भी की जानी थी। इस प्रकार सीजीएल-वीएम का लेखा ₹ 0.50 करोड़ (एसआर) अधिक बताया गया है।

जोनल रेल प्रशासन (एसआर) ने बताया कि कार्यकारी को वसूली के लिए आवश्यक कार्रवाई करने का पहले ही सुझाव दिया जा चुका है और एनईएफआर के संबंध में फरवरी 2014 में ही एक फ्रेश डेबिट की माँग की गई है।

परियोजनाओं में व्यय की गलत बुकिंग जहाँ सामग्री का उपयोग नहीं किया गया था और इस प्रकार लेखाओं को बनाने में वित्तीय विवेक के सिद्धांतों का स्पष्ट उल्लंघन दर्शाता है।

3.7 निष्कर्ष

भारतीय रेल ने सामान्यतः वित्तीय लेन-देन के समुचित लेखांकन हेतु वित्तीय संहिता और इंजीनियरिंग संहिता में निहित विनियमों और अपने नियमों का पालन नहीं किया है। समुचित अभिलेखों के अभाव में एक परियोजना के निष्पादन में हुए व्यय को सुनिश्चित करना संभव नहीं है। यह परियोजनाओं के कार्यान्वयन में सामग्री और वित्तीय दोनों हानियों का जोखिम बढ़ाना तथा वित्तीय अनुशासन का अभाव दर्शाता है। रेलवे में कार्यान्वयन के तहत बहुत सी परियोजनाओं के मद्देनजर इसे अधिक महत्व दिया जाता है।

समुचित परियोजना लेखांकन प्रणाली के अभाव के कारण ब्लॉक लेखा जो भारतीय रेल के तुलन-पत्र का एक महत्वपूर्ण भाग है, उचित दस्तावेजीकरण द्वारा समर्थित योजना शीर्षों के अंतर्गत विश्वसनीय राशि नहीं दर्शाता है।

संस्वीकृत प्राकलन से अधिक व्यय इत्यादि के मामले दशकों से अविनियमित पड़े हैं और पूँजीगत कार्यों पर व्यय पर कोई नियंत्रण/जांच न होने को दर्शाते हैं।

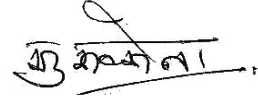
रेल मंत्रालय ने लागत साझाकरण परियोजनाओं से संबद्ध राज्य सरकारों के साथ निष्पादित करारों के नियमों व शर्तों का अनुपालन न करने के कारण लागत की अपनी सहमत प्रतिशतता से अधिक व्यय किया।

3.8 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने के लिए मॉनीटर तन्त्र स्थापित करने की आवश्यकता है कि संहिताओं तथा नियमपुस्तकों में निर्धारित प्रावधानों का वित्तीय अनुशासन बनाए रखने के लिए सख्ती से पालन किया जाता है। परियोजनाओं के प्रति संस्वीकृत अनुमानों तथा बजट

आबंटनों के संदर्भ में व्यय पर प्रभावी नियंत्रण रखने के लिए उचित परियोजना लेखाकरण हेतु कार्यकारियों को उत्तरदायी बनाए जाने की आवश्यकता है।

- क्षेत्रीय यूनिटों (मण्डलों, निर्माण संगठनों आदि) द्वारा प्रत्येक कार्य के अन्तर्गत सृजित परिसम्पत्तियों की लागत को सटीक लेखाबद्ध किए जाने की आवश्यकता है, ताकि उन्हें सही मूल्य पर ब्लॉक लेखा में प्रदर्शित किया जा सके।
- लागत साझाकरण परियोजनाओं का वित्तपोषण राज्य सरकारों के साथ किए गए करारों के नियम व शर्तों के अनुसार किया जाना चाहिए।



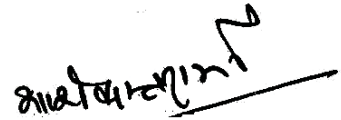
(सुमन सक्सेना)

नई दिल्ली

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

दिनांक 21 जुलाई 2014

प्रतिहस्ताक्षरित



(शशि कान्त शर्मा)

नई दिल्ली

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

दिनांक 21 जुलाई 2014

शब्दावली

शब्द	विवरण
भारतीय रेल के -17 क्षेत्र	मध्य रेलवे (सीआर), पूर्व रेलवे (ईआर), पूर्व मध्य रेलवे (ईसीआर), पूर्व तटीय रेलवे (ईसीओआर), उत्तर रेलवे (एनआर), उत्तर मध्य रेलवे (एनसीआर), पूर्वोत्तर रेलवे (एनईआर), पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (एनईएफआर), उत्तर पश्चिम रेलवे (एनडब्लूआर), दक्षिण रेलवे (एसआर), दक्षिण मध्य रेलवे (एससीआर), दक्षिण पूर्व रेलवे (एसईआर), दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (एसईसीआर), दक्षिण पश्चिम रेलवे (एसडब्लूआर), पश्चिम रेलवे (डब्लूआर), पश्चिम मध्य रेलवे (डब्लूसीआर), मेट्रो रेलवे, कोलकत्ता (एमआर)
6-रेलवे उत्पादन यूनिट	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू), चितरंजन डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू) वाराणसी; इंटिग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ), चेन्नई; रेल कोच फैक्ट्री (आरसीएफ), कपूरथला; रेल व्हील फैक्ट्री (आरडब्लूएफ), येलेहंका; डीजल लोको मोडनाईजेशन वर्क्स (डीएमडब्ल्यू) पटियाला
औसत दूरी	यात्री या माल ढुलाई के टन की औसत ढुलाई
शाखा लाइन	केवल एक छोर पर मुख्य लाइनों से जुड़े ब्राड गेज और मीटर गेज और सभी मीटर गेज लाइन
ब्राड गेज	यह एक रेल गेज (1676 मिमी) आमतौर पर माल यातायात की आवाजाही के लिए भारत में इस्तेमाल किया जाता है।
प्रभार्य पूँजी	रेलवे की पूँजी परिसम्पत्ति का अंकित मूल्य
चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर	वार्षिक चक्रवृद्धि के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए वर्षों की अवधि से अधिक विकास की दर
वसूली की मांग	भूमि और भवनों के किराया /प ट्टा, ब्याज और साइडिंग

शब्द	विवरण
	आदि के अनुरक्षण प्रभारों के कारण उगाही न की गई उपार्जित वसूलीयोग्य
लाभांश	‘वियुक्ति सम्मेलन’ के अंतर्गत आईआर को आरसीसी द्वारा आवधिक रूप से निर्धारित दर पर जीओआई द्वारा पूँजी अग्रिम पर सामान्य राजस्वों के लिए लाभांश अदा करना अपेक्षित है।
अतिरिक्त बजटीय संसाधन	सामान्य बजट सहायता और आंतरिक रूप से सृजित किए गए संसाधनोंके अलावा आईआर के संसाधन
सकल धरेलु उत्पाद	अपने परिचलनों के माध्यम से रेलवे की प्राप्तियां
मीटर गेज	यह एक रेल गेज (1000 मिमी) जिसका अभी भी रेल यातायात की आवाजाही के लिए भारत के कुछ भागों में उपयोग किया जाता है।
लघु शीर्ष	सरकार की प्राप्तियां और व्यय को दर्ज करने के लिए वर्गीकरण संरचना
नैरो गेज	यह एक रेल गेज (762 या 610 मिमी) जिसका अभी भी रेल यातायात की आवाजाही के लिए भारत के कुछ भागों में उपयोग किया जाता है
राष्ट्रीय परियोजनाएं	राष्ट्रीय महत्व की परियोजनाओं की जीओआई से अतिरिक्त बजटीय समर्थन द्वारा निष्पादित की जा रही हैं
निवल टन किलोमीटर (एनटरकेएम)	माल यातायात की माप की यूनिट जो एक किलोमीटर की दूरी से अधिक के लिए एक टन माल (परिवहन के लिए उपयोग किए गए वाहन के भार को छोड़कर लेकिन कोई पैकिंगके भार सहित) का परिवहन करती है।
नई लाइने	पहले से विद्यमान नहीं नई रेलवे लिनको/लाइनों के निर्माण/विछाना
परिचालन अनुपात	सकल आय के कार्यचालन व्यय (उचंत को छोड़कर

शब्द	विवरण
	लेकिन मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन सहित) का अनुपात
सामान्य कार्यचालन व्यय	प्रशासन, परिचालन, अनुरक्षण और मरम्मत मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए अंशदान पर व्यय
योजना व्यय	सृजन, अधिग्रहण, निर्माण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए उपगत व्यय
राजस्व व्यय	लाभांश अदायगी सहित दैनिक परिचालनों, रेलवे के अनुरक्षण के लिए उपगत व्यय
सामरिक लाइनें	रक्षा के अनुरोध पर निर्मित सामरिक महत्व की रेलवे लाइन
यातायात उंचंत	रेलवे की वसूली न की गई परिचालनात्मक उपार्जन
अमितव्ययी शाखा लाइनें	शाखा लाइनें जहां उत्पादित राजस्व परिचालन लागत से कम हैं
कार्य बजट	निर्माण, अधिग्रहण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए तैयार किए गए अनुमान
मार्ग किलोमीटर	उनसे सम्बद्ध लाइनों अर्थात् एकल लाइन, दोहरी लाइन आदि की संख्या का ध्यान किए बिना रेलवे के दो स्थानों के बीच की दूरी
कुल कार्यचालन व्यय	साधारण कार्यचालन व्यय और मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन
स्टाफ उत्पादकता	यह प्रति हजार कर्मचारियों (एनटीकेएमएस के रूप में) प्रहस्तित यातायात की मात्रा के रूप में मापा जाता है।
पूँजी उत्पादन अनुपात	उत्पादन के एक यूनिट उत्पादन (एनटीकेएमएस में कुल यातायात) के लिए नियोजित पूँजी की राशि

शब्द	विवरण
निवल अधिशेष	सामान्य राजस्वों के लिए लाभांश की अदायगी के पश्चात सकल आय और कार्यचालन व्यय का अन्तर
अन्य कोचिंग आय	पार्सलों, लगेज और डाक घर मेल और खानपान आदि के परिवहन से आय
यात्री आय	रेल द्वारा यात्रियों को ले जाने से आय
माल भाड़ा आय	रेल द्वारा माल ढुलाई से आय

परिशिष्ट – 2.1 विनियोजन लेखें 2012-13
(पैराग्राफ सं. 2.1 देखें)

(₹ इकाइयों में)

अनुदान/विनियोजन की संख्या और नाम	मूल अनुदान/विनियोजन	अनुपूरक	अन्तिम अनुदान/विनियोजन	वास्तविक व्यय	आधिक्य (+) बचत (-)	
1	राजस्व- रेजवे बोर्ड					
	दत्तमत	2258200000	0	2258200000	2250423969	-7776031
2	राजस्व-विविध व्यय (सामान्य)					
	भारित	7100000	28166000	35266000	21265625	-14000375
	दत्तमत	7642900000	0	7642900000	7299880744	-343019256
3	राजस्व- कार्यचालन खर्च- सामान्य अधीक्षण और सेवाएं					
	भारित	0	91000	91000	4273995	4182995
	दत्तमत	53125686000	309316000	53435002000	52313674617	-1121327383
4	राजस्व- कार्यचालन खर्च-स्थायी मार्ग और निर्माण कार्यों की मरम्मत एवं अनुरक्षण					
	भारित	3301000	1821000	5122000	9741936	4619936
	दत्तमत	87867895000	0	87867895000	82334112491	-5533782509
5	राजस्व- कार्यचालन खर्च-मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण					
	भारित	0	0	0	412746	412746
	दत्तमत	40156859000	0	40156859000	39236291266	-920567734
6	राजस्व- कार्यचालन खर्च - कैरिजों और वेंगनों की मरम्मत और अनुरक्षण					
	भारित	200000	0	200000	0	-200000
	दत्तमत	93111330000	0	93111330000	92125598997	-985731003
7	राजस्व- कार्यचालन खर्च - संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण					

	भारित	0	17000	17000	228968	211968
	दत्तमत	50622354000	0	50622354000	48053085037	-2569268963
8	राजस्व- कार्यचालन खर्च - प्रचालन खर्च - चल स्टॉक और उपस्कर					
	भारित	0	0	0	496123	496123
	दत्तमत	73607470000	5000324000	78607794000	78889497579	281703579
9	राजस्व- कार्यचालन व्यय - परिचालन खर्च-यातायात					
	भारित	300000	10701000	11001000	5346102	-5654898
	दत्तमत	151322127000	972746000	152294873000	150840314683	-1454558317
10	राजस्व- कार्यचालन खर्च - परिचालन व्यय - ईंधन					
	भारित	1376000	0	1376000	0	-1376000
	दत्तमत	213467240000	3826162000	217293402000	223881645046	6588243046
11	राजस्व- कार्यचालन खर्च - कार्मिक कल्याण और सुविधाएं					
	भारित	0	469000	469000	1921241	1452241
	दत्तमत	43426815000	0	43426815000	40648265723	-2778549277
12	राजस्व- कार्यचालन खर्च - विविध कार्यचालन खर्च					
	भारित	1617317000	263129000	1880446000	1456508817	-423937183
	दत्तमत	46054564000	0	46054564000	42230556939	-3824007061
13	राजस्व- कार्यचालन खर्च - भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ					
	भारित	5820000	0	5820000	7383329	1563329
	दत्तमत	191206595000	14560605000	205767200000	215586720896	9819520896
14	राजस्व- निधियों को विनियोग - मूल्हास आरक्षित निधि, विकास निधि, पेंशन निधि, पूंजीगत निधि					

	दत्तमत	435670000000	0	435670000000	358362476444	-77307523556
15	सामान्य राजस्वों को लांभाश, सामान्य राजस्व से लिए गए कर्जों की चुकौती					
	और अधिक पूँजीगत का शोधन					
	दत्तमत	98043200000	0	98043200000	84665067744	-13378132256
16	परिसम्पत्तियाँ – अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन-ओपन लाइन कार्य-राजस्व					
	भारित	1000000	0	1000000	0	-1000000
	दत्तमत	599000000	0	599000000	280212323	-318787677
	परिसम्पत्तियाँ – अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन-अन्य व्यय-पूँजीगत					
	भारित	890000000	510000000	1400000000	1313400981	-86599019
	दत्तमत	609745137000	2650001000	612395138000	607628289569	-4766848431
	परिसम्पत्तियाँ – अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन-अन्य व्यय-रेलवे सुरक्षा निधि					
	भारित	16000000	0	16000000	47999	-15952001
	दत्तमत	19984000000	0	19984000000	15840842229	-4143157771
	परिसम्पत्तियाँ – अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन-अन्य व्यय- रेलवे निधि					
	भारित	50000000	0	50000000	22572812	-27427188
	दत्तमत	200257500000	0	200257500000	118082452880	-82175047120
	कुल जोड़					
	भारित	2592414000	814394000	3406808000	2843600674	-563207326
	दत्तमत	2418168872000	27319154000	2445488026000	2260549409177	-184938616823
	कुल जोड़	2420761286000	28133548000	2448894834000	2263393009851	-185501824149

परिशिष्ट 2.2 – अनुदान लेखा का अनुदान वार –रेलवे वार सारांश
(अनुदान सं. 3 से 13) (पैरा 2.5 देखें)

(₹ हजार में)

अनुदान संख्या	रेलवे/यूनिट	वी/सी	मूल (ओ)	अनुपूरक (एस)	अव शिष्ट (आर)	अन्तिम (एफ)	वास्तविक (ए)	अन्तर (ए-एफ)	निवल अन्तर (ए-ओ-एस)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	सी.आर	दत्तमत	4180900	23260	-25459	4178701	4143092	-35609	-61068
3	ई.आर	दत्तमत	5444300	10400	-19400	5435300	5222326	-212974	-232374
3	ई.सी.	दत्तमत	2936200	0	-136200	2800000	2893583	93583	-42617
3	ई.सी.ओ.	दत्तमत	1617025	0	-45594	1571431	1540947	-30484	-76078
3	एन.आर	दत्तमत	5663200	0	18927	5682127	5686825	4698	23625
3	एन.सी.	दत्तमत	2453732	10000	4086	2467818	2303977	-163841	-159755
3	एन.ई.	दत्तमत	2787100	121972	152228	3061300	2815150	-246150	-93922
3	एन.एफ.	दत्तमत	3092200	0	-50000	3042200	3033660	-8540	-58540
3	एन.डब्ल्यू	दत्तमत	2545300	0	-40500	2504800	2504912	112	-40388
3	एस.आर	दत्तमत	4564000	0	-62505	4501495	4485695	-15800	-78305
3	एस.सी.	दत्तमत	3874908	0	-46166	3828742	3780655	-48087	-94253
3	एस.ई.	दत्तमत	4366400	27006	21594	4415000	4311047	-103953	-82359
3	एस.ई.सी.	दत्तमत	1657500	0	-30000	1627500	1603738	-23762	-53762
3	एस.डब्ल्यू	दत्तमत	1520330	53078	34592	1608000	1528252	-79748	-45156
3	डब्ल्यू.आर.	दत्तमत	4297700	63600	171200	4532500	4370593	-161907	9293
3	डब्ल्यू.सी.	दत्तमत	1962191	0	54227	2016418	1931569	-84849	-30622
3	मेट्रो	दत्तमत	162700	0	-1030	161670	157654	-4016	-5046
4	सी.आर	दत्तमत	6894300	0	-105390	6788910	6866410	77500	-27890
4	ई.आर	दत्तमत	4650000	0	-144230	4505770	4346808	-158962	-303192
4	ई.सी.	दत्तमत	5062018	0	-573500	4488518	4463908	-24610	-598110
4	ई.सी.ओ.	दत्तमत	3841425	0	-119011	3722414	3641810	-80604	-199615
4	एन.आर	दत्तमत	10255120	0	-773880	9481240	9463223	-18017	-791897
4	एन.सी.	दत्तमत	5490689	0	-79600	5411089	5333985	-77104	-156704
4	एन.ई.	दत्तमत	3345277	0	332405	3677682	3238929	-438753	-106348
4	एन.एफ.	दत्तमत	6282200	0	-70000	6212200	6178256	-33944	-103944
4	एन.डब्ल्यू	दत्तमत	4138970	0	-398282	3740688	3734317	-6371	-404653
4	एस.आर	दत्तमत	5545000	0	-181179	5363821	5442755	78934	-102245
4	एस.सी.	दत्तमत	9108790	0	-1384290	7724500	7804834	80334	-1303956
4	एस.ई.	दत्तमत	4824419	0	-139997	4684422	4653754	-30668	-170665

4	एस.ई.सी.	दत्तमत	2764100	0	-117227	2646873	2632557	-14316	-131543
4	एस.डब्ल्यू	दत्तमत	2472007	0	161142	2633149	2654080	20931	182073
4	डब्ल्यू.आर.	दत्तमत	8121000	0	-778772	7342228	7278072	-64156	-842928
4	डब्ल्यू.सी.	दत्तमत	4815580	0	-408309	4407271	4361698	-45573	-453882
4	मेट्रो	दत्तमत	257000	0	-19805	237195	238716	1521	-18284
5	सी.आर	दत्तमत	3241673	0	122234	3363907	3350264	-13643	108591
5	ई.आर	दत्तमत	3437724	0	-112250	3325474	3307799	-17675	-129925
5	ई.सी.	दत्तमत	2416900	0	-366867	2050033	2085278	35245	-331622
5	ई.सीओ.	दत्तमत	1470132	0	-88356	1381776	1295153	-86623	-174979
5	एन.आर	दत्तमत	5490625	0	-29176	5461449	5123569	-337880	-367056
5	एन.सी.	दत्तमत	1886015	0	108185	1994200	2131804	137604	245789
5	एन.ई.	दत्तमत	1368500	0	-310200	1058300	1181681	123381	-186819
5	एन.एफ.	दत्तमत	1345900	0	80000	1425900	1366191	-59709	20291
5	एन.डब्ल्यू	दत्तमत	1156980	0	-210781	946199	1001960	55761	-155020
5	एस.आर	दत्तमत	2967400	0	-85800	2881600	2881787	187	-85613
5	एस.सी.	दत्तमत	3826602	0	-51597	3775005	3829214	54209	2612
5	एस.ई.	दत्तमत	2790600	0	65800	2856400	2947266	90866	156666
5	एस.ई.सी.	दत्तमत	1124124	0	-48624	1075500	1043753	-31747	-80371
5	एस.डब्ल्यू	दत्तमत	1565195	0	15903	1581098	1474607	-106491	-90588
5	डब्ल्यू.आर.	दत्तमत	2703220	0	8754	2711974	2724243	12269	21023
5	डब्ल्यू.सी.	दत्तमत	3365269	0	68976	3434245	3491722	57477	126453
5	मेट्रो	दत्तमत	0	0	0	0	0	0	0
6	सी.आर	दत्तमत	8560277	0	199093	8759370	8756847	-2523	196570
6	ई.आर	दत्तमत	10917269	0	431892	11349161	11314682	-34479	397413
6	ई.सी.	दत्तमत	5786100	0	-213846	5572254	5565658	-6596	-220442
6	ई.सीओ.	दत्तमत	2898273	0	45429	2943702	3101201	157499	202928
6	एन.आर	दत्तमत	12474959	0	-1532165	10942794	11298141	355347	-1176818
6	एन.सी.	दत्तमत	2095757	0	272018	2367775	2396090	28315	300333
6	एन.ई.	दत्तमत	3216363	0	-27517	3188846	3239886	51040	23523
6	एन.एफ.	दत्तमत	4494400	0	0	4494400	4474015	-20385	-20385
6	एन.डब्ल्यू	दत्तमत	3384388	0	-29028	3355360	3223970	-131390	-160418
6	एस.आर	दत्तमत	8090300	0	-456500	7633800	7600458	-33342	-489842
6	एस.सी.	दत्तमत	6573336	0	-132635	6440701	6534432	93731	-38904
6	एस.ई.	दत्तमत	7535000	0	-4500	7530500	7677375	146875	142375
6	एस.ई.सी.	दत्तमत	2206466	0	318534	2525000	2499150	-25850	292684
6	एस.डब्ल्यू	दत्तमत	3116250	0	342647	3458897	3530682	71785	414432
6	डब्ल्यू.आर.	दत्तमत	8796000	0	-829800	7966200	8059072	92872	-736928
6	डब्ल्यू.सी.	दत्तमत	2622692	0	-96341	2526351	2539406	13055	-83286

6	मेट्रो	दत्तमत	343500	0	-11131	332369	314533	-17836	-28967
7	सी.आर	दत्तमत	4556253	0	-434245	4122008	4247433	125425	-308820
7	ई.आर	दत्तमत	4302851	0	-2916	4299935	4188260	-111675	-114591
7	ई.सी.	दत्तमत	4047812	0	-586265	3461547	3527034	65487	-520778
7	ई.सीओ.	दत्तमत	1979604	0	-145317	1834287	1902256	67969	-77348
7	एन.आर	दत्तमत	5702450	0	-824373	4878077	4848303	-29774	-854147
7	एन.सी.	दत्तमत	3253256	0	324695	3577951	3622897	44946	369641
7	एन.ई.	दत्तमत	1901975	0	-11456	1890519	1822176	-68343	-79799
7	एन.एफ.	दत्तमत	2101700	0	60000	2161700	2153996	-7704	52296
7	एन.डब्ल्यू	दत्तमत	1855934	0	-100370	1755564	1822397	66833	-33537
7	एस.आर	दत्तमत	3724400	0	-289400	3435000	3304952	-130048	-419448
7	एस.सी.	दत्तमत	4066542	0	-49042	4017500	3930518	-86982	-136024
7	एस.ई.	दत्तमत	2820000	0	36400	2856400	2933965	77565	113965
7	एस.ई.सी.	दत्तमत	1525026	0	-51526	1473500	1479754	6254	-45272
7	एस.डब्ल्यू	दत्तमत	1021227	0	43024	1064251	899166	-165085	-122061
7	डब्ल्यू.आर.	दत्तमत	4636066	0	-318700	4317366	4321777	4411	-314289
7	डब्ल्यू.सी.	दत्तमत	2756258	0	-155002	2601256	2682761	81505	-73497
7	मेट्रो	दत्तमत	371000	0	1300	372300	365440	-6860	-5560
8	सी.आर	दत्तमत	7411900	580100	10444	8002444	7873303	-129141	-118697
8	ई.आर	दत्तमत	6583357	229578	30000	6842935	6847415	4480	34480
8	ई.सी.	दत्तमत	5418364	77482	-203538	5292308	5365829	73521	-130017
8	ई.सीओ.	दत्तमत	3091703	0	2521	3094224	3288243	194019	196540
8	एन.आर	दत्तमत	9061258	647157	44880	9753295	9995415	242120	287000
8	एन.सी.	दत्तमत	4076798	332600	-77488	4331910	4126377	-205533	-283021
8	एन.ई.	दत्तमत	2319549	178536	-8077	2490008	2425573	-64435	-72512
8	एन.एफ.	दत्तमत	2526800	150000	10000	2686800	2648963	-37837	-27837
8	एन.डब्ल्यू	दत्तमत	2525468	407840	24749	2958057	2986183	28126	52875
8	एस.आर	दत्तमत	4885300	343900	28000	5257200	5300023	42823	70823
8	एस.सी.	दत्तमत	4950495	707291	-27639	5630147	5601055	-29092	-56731
8	एस.ई.	दत्तमत	5077900	72100	77500	5227500	5406709	179209	256709
8	एस.ई.सी.	दत्तमत	3365422	184278	0	3549700	3562977	13277	13277
8	एस.डब्ल्यू	दत्तमत	2011565	218781	47386	2277732	2274356	-3376	44010
8	डब्ल्यू.आर.	दत्तमत	6280200	572400	30000	6882600	6877649	-4951	25049
8	डब्ल्यू.सी.	दत्तमत	3553991	259711	31238	3844940	3821230	-23710	7528
8	मेट्रो	दत्तमत	467400	38570	-22176	483794	488197	4403	-17773
9	सी.आर	दत्तमत	12769300	20400	-5443	12784257	12863450	79193	73750
9	ई.आर	दत्तमत	8619300	107100	706255	9432655	9074659	-357996	348259
9	ई.सी.	दत्तमत	13751200	78800	-980518	12849482	12909734	60252	-920266

9	ई.सीओ.	दत्तमत	8112471	0	121190	8233661	8301672	68011	189201
9	एन.आर	दत्तमत	18460793	288690	907681	19657164	19583423	-73741	833940
9	एन.सी.	दत्तमत	11332600	0	530218	11862818	12039138	176320	706538
9	एन.ई.	दत्तमत	5156500	0	-80938	5075562	5133492	57930	-23008
9	एन.एफ.	दत्तमत	5058600	0	-565925	4492675	4439046	-53629	-619554
9	एन.डब्ल्यू	दत्तमत	5985200	0	-592373	5392827	5553521	160694	-431679
9	एस.आर	दत्तमत	10153300	0	-546523	9606777	9708757	101980	-444543
9	एस.सी.	दत्तमत	12496381	115367	224436	12836184	12571029	-265155	-40719
9	एस.ई.	दत्तमत	5015700	58709	529428	5603837	4737103	-866734	-337306
9	एस.ई.सी.	दत्तमत	9605457	52843	-343026	9315274	9435187	119913	-223113
9	एस.डब्ल्यू	दत्तमत	4799025	65237	565855	5430117	5102332	-327785	238070
9	डब्ल्यू.आर.	दत्तमत	13041300	0	-735589	12305711	12040411	-265300	-1000889
9	डब्ल्यू.सी.	दत्तमत	6660100	185600	296982	7142682	7074860	-67822	229160
9	मेट्रो	दत्तमत	304900	0	-31710	273190	272501	-689	-32399
10	सी.आर	दत्तमत	21176300	625300	669000	22470600	22647483	176883	845883
10	ई.आर	दत्तमत	11082812	0	-226500	10856312	11413282	556970	330470
10	ई.सी.	दत्तमत	13504100	0	-54100	13450000	13517055	67055	12955
10	ई.सीओ.	दत्तमत	11820374	0	-570400	11249974	11681083	431109	-139291
10	एन.आर	दत्तमत	21452200	520300	443000	22415500	23072997	657497	1100497
10	एन.सी.	दत्तमत	14136861	0	-210316	13926545	14548541	621996	411680
10	एन.ई.	दत्तमत	7161367	200216	180000	7541583	8237887	696304	876304
10	एन.एफ.	दत्तमत	8572724	0	-150000	8422724	8571291	148567	-1433
10	एन.डब्ल्यू	दत्तमत	8466700	209050	437803	9113553	9780236	666683	1104486
10	एस.आर	दत्तमत	13203700	53000	50000	13306700	13660448	353748	403748
10	एस.सी.	दत्तमत	22435750	590300	466900	23492950	24088264	595314	1062214
10	एस.ई.	दत्तमत	9074900	596800	450000	10121700	10613809	492109	942109
10	एस.ई.सी.	दत्तमत	7846850	0	-394750	7452100	7610871	158771	-235979
10	एस.डब्ल्यू	दत्तमत	9081792	110796	92681	9285269	9500381	215112	307793
10	डब्ल्यू.आर.	दत्तमत	21049110	855200	-100060	21804250	21468607	-335643	-435703
10	डब्ल्यू.सी.	दत्तमत	13109100	0	-1069000	12040100	13126919	1086819	17819
10	मेट्रो	दत्तमत	292600	65200	-14258	343542	342491	-1051	-15309
11	सी.आर	दत्तमत	3746400	0	-383800	3362600	3438929	76329	-307471
11	ई.आर	दत्तमत	3483200	0	-217853	3265347	3168620	-96727	-314580
11	ई.सी.	दत्तमत	1894800	0	-244800	1650000	1632559	-17441	-262241
11	ई.सीओ.	दत्तमत	1525268	0	-293	1524975	1519536	-5439	-5732
11	एन.आर	दत्तमत	5389600	0	-214184	5175416	4922315	-253101	-467285
11	एन.सी.	दत्तमत	1726100	0	-164908	1561192	1521184	-40008	-204916
11	एन.ई.	दत्तमत	1882203	0	73351	1955554	1769521	-186033	-112682

11	एन.एफ.	दत्तमत	3243900	0	-119999	3123901	3072876	-51025	-171024
11	एन.डब्ल्यू	दत्तमत	1700216	0	-160095	1540121	1605376	65255	-94840
11	एस.आर	दत्तमत	3727900	0	-172900	3555000	3422131	-132869	-305769
11	एस.सी.	दत्तमत	4090000	0	-403750	3686250	3753448	67198	-336552
11	एस.ई.	दत्तमत	2988700	0	-115100	2873600	2925370	51770	-63330
11	एस.ई.सी.	दत्तमत	1317500	0	102500	1420000	1379022	-40978	61522
11	एस.डब्ल्यू	दत्तमत	1291300	0	28895	1320195	1225557	-94638	-65743
11	डब्ल्यू.आर.	दत्तमत	3693500	0	-28925	3664575	3657002	-7573	-36498
11	डब्ल्यू.सी.	दत्तमत	1648428	0	47851	1696279	1556465	-139814	-91963
11	मेट्रो	दत्तमत	77800	0	-200	77600	78355	755	555
12	सी.आर	दत्तमत	3307950	0	406920	3714870	3714990	120	407040
12	ई.आर	दत्तमत	4680423	0	57520	4737943	4970235	232292	289812
12	ई.सी.	दत्तमत	2554150	0	302700	2856850	2720520	-136330	166370
12	ई.सीओ.	दत्तमत	3970241	0	-2493721	1476520	1287830	-188690	-2682411
12	एन.आर	दत्तमत	8659558	0	-492353	8167205	6929624	-1237581	-1729934
12	एन.सी.	दत्तमत	2309391	0	188263	2497654	2196328	-301326	-113063
12	एन.ई.	दत्तमत	2177840	0	-252763	1925077	1645873	-279204	-531967
12	एन.एफ.	दत्तमत	2020800	0	190000	2210800	2191153	-19647	170353
12	एन.डब्ल्यू	दत्तमत	1220545	0	-455798	764747	634020	-130727	-586525
12	एस.आर	दत्तमत	3026050	0	-632512	2393538	2283148	-110390	-742902
12	एस.सी.	दत्तमत	3309233	0	240016	3549249	3976763	427514	667530
12	एस.ई.	दत्तमत	2932347	0	-401400	2530947	2352624	-178323	-579723
12	एस.ई.सी.	दत्तमत	790600	0	-204000	586600	653503	66903	-137097
12	एस.डब्ल्यू	दत्तमत	1028588	0	193107	1221695	1529056	307361	500468
12	डब्ल्यू.आर.	दत्तमत	2937996	0	471337	3409333	3602214	192881	664218
12	डब्ल्यू.सी.	दत्तमत	1007052	0	226040	1233092	1403922	170830	396870
12	मेट्रो	दत्तमत	121800	0	6800	128600	138754	10154	16954
13	सी.आर	दत्तमत	18557000	2220923	-132323	20645600	21576183	930583	798260
13	ई.आर	दत्तमत	25313100	1382000	105000	26800100	28379357	1579257	1684257
13	ई.सी.	दत्तमत	10003100	236900	105000	10345000	11341652	996652	1101652
13	ई.सीओ.	दत्तमत	4385734	142452	5000	4533186	4784594	251408	256408
13	एन.आर	दत्तमत	15175660	1901070	18117	17094847	18733375	1638528	1656645
13	एन.सी.	दत्तमत	24489100	1881570	10723	26381393	26324218	-57175	-46452
13	एन.ई.	दत्तमत	3237570	127900	0	3365470	4024851	659381	659381
13	एन.एफ.	दत्तमत	6878100	117900	0	6996000	7748561	752561	752561
13	एन.डब्ल्यू	दत्तमत	9391900	1191400	30041	10613341	10890604	277263	307304
13	एस.आर	दत्तमत	19504850	833250	55883	20393983	21431262	1037279	1093162
13	एस.सी.	दत्तमत	15380109	1095800	99585	16575494	17692931	1117437	1217022

13	एस.ई.	दत्तमत	7975530	600478	17700	8593708	9125144	531436	549136
13	एस.ई.सी.	दत्तमत	4261189	192800	12156	4466145	4486440	20295	32451
13	एस.डब्ल्यू	दत्तमत	5973367	515507	-179555	6309319	5963385	-345934	-525489
13	डब्ल्यू.आर.	दत्तमत	10449895	2058755	-346058	12162592	11856582	-306010	-652068
13	डब्ल्यू.सी.	दत्तमत	8411700	60600	30	8472330	9205198	732868	732898
13	मेट्रो	दत्तमत	160300	1300	18400	180000	181913	1913	20313
13	सी एल डब्ल्यू	दत्तमत	437700	0	81069	518769	531660	12891	93960
13	सी एल डब्ल्यू	दत्तमत	0	0	0	0	0	0	0
13	डी एल डब्ल्यू	दत्तमत	308500	0	-46139	262361	254632	-7729	-53868
13	आई सी एफ	दत्तमत	468700	0	45381	514081	515556	1475	46856
13	आर डब्ल्यू एफ	दत्तमत	30600	0	16330	46930	46866	-64	16266
13	डी एम डब्ल्यू	दत्तमत	44300	0	14378	58678	58107	-571	13807
13	आर सी एफ	दत्तमत	104000	0	24901	128901	128078	-823	24078
13	आई आर आई सी ई टी	दत्तमत	41091	0	4970	46061	46061	0	4970
13	आर एस सी/ बी आर सी	दत्तमत	9600	0	1485	11085	11020	-65	1420

नोट:- ऋणात्मक चिन्ह अभ्यर्पण (कॉलम 5) अथवा बचत (कॉलम 8 और 9) को दर्शाता है।

परिशिष्ट 2.3- व्यय के गलत वर्गीकरण के मामले
(पैराग्राफ 2.8 देखें)

क्र.सं.	विवरण	₹ हजार में
	विविध व्यय और दूसरे राजस्व/कार्य अनुदानों के बीच गलत वर्गीकरण सं. 16 (₹ की यूनिट में)	
1	निम्नलिखित के प्रति व्यय	
	अनुदान सं. 3 के बजाए अनुदान सं. 2 पर बुक किए गए महा प्रबंधन विभाग द्वारा सामग्रियों की सीधी खरीद की लागत (₹ 170600);	171
	राजस्व अनुदानों में गलत वर्गीकरण (चालू व्यय)	
1	क्रोस ट्रेन की मरम्मत की लागत (₹ 39614), एआरए स्टेशन पर पेंटिंग, लकड़ी के काम, डैडो, स्टील कार्य, मरम्मत पर लागत (₹ 30916) और अनुदान सं. 4 (₹ 310048) के बजाय अनुदान सं. 11 के अन्तर्गत बुक किए गए कार्यालय के परिसरों और कोचिंग याडर्स की सफाई की लागत (₹ 239518); अनुदान सं. 11 (₹ 176866) के बजाय अनुदान सं. 7 में बुक किए गए वेलफेयर भवन में जल आपूर्ति और स्वच्छता के लिए विद्युतीय मरम्मत और रख-रखाव की लागत; अनुदान सं. 12 (₹ 785441) के बजाय अनुदान सं. 5 (₹ 545633) और अनुदान सं. 8 (₹ 239808) के अन्तर्गत बुक किए गए डीटीटीसी/पीटीआरयू के कर्मचारियों के वेतन और भत्ते; विभिन्न स्टेशनों पर रेलवे स्टेशन और कालोनी की सफाई और कचरे के उठाने को अनुदान सं. 9 और 11 के बीच विभक्त करने की बजाय अनुदान सं. 11 (₹ 3175147) के अन्तर्गत बुक किए गए हैं।	207787
2	डीजल लोकोमोटिव्स (₹ 4429985) पर उपयोग किए गए दूसरे स्टोरो की लागत और अनुदान सं. 8 (₹ 4617667) के बजाय अनुदान सं. 5 में बुक किए गए लुब्रिकेंट ऑयल की लागत (₹ 187682); अनुदान सं. 4 (₹ 6562720) के बजाय अनुदान सं. 7 में बुक किए गए ट्रॉली मैन पीडब्ल्यू और कार्य के वेतन और भत्ते; अनुदान सं. 11 (₹ 198581) के बजाय अनुदान सं. 7 पर बुक किए गए प्रीलोडिड प्रचालन प्रणाली विन्यास के साथ डेस्कटॉप कम्प्यूटर की लागत; अनुदान सं. 7 (₹ 281838) के बजाय अनुदान सं. 8 पर बुक किए गए ब्रिज की मरम्मत और रख-रखाव की	

	<p>लागत; अनुदान सं. 09 (₹ 11294378) के बजाय अनुदान सं. 04 में बुक किए गए रेलवे क्रॉसिंग गेट पर कार्यरत इंजीनियर्स विभाग के गेटमैन के वेतन और भत्ते; अनुदान सं. 12 के बजाय अनुदान सं. 09 पर बुक किए गए प्रशिक्षण पुनश्चर्चा पाठ्यक्रम के दौरान अराजपत्रित स्टाफ के वेतन तथा भत्ते/वृत्ति (₹ 308290); अनुदान सं. 11 के बजाय अनुदान सं. 8 में बुक किए चिकित्सा व्ययों की प्रतिपूर्ति के लिए गैर-रेलवे संस्थानों को भुगतान (₹ 19794); अनुदान सं. 11 के बजाय अनुदान सं. 03 में बुक किए गए कर्मचारियों को भुगतान की गई शिक्षा शुल्क की प्रतिपूर्ति (₹ 422967); अनुदान सं. 12 (₹ 2790595 के बजाय अनुदान सं. 04 में बुक किए गए स्टाफ के एटी वेल्लिंग प्रशिक्षण की लागत (₹ 2587000) और प्रशिक्षण/पुनश्चर्चा पाठ्यक्रम के दौरान अराजपत्रित स्टाफ को वेतन/वृद्धि (₹ 203595);</p>	
3	<p>अनुदान सं. 12 के बजाय अनुदान सं. 8 में बुक किए गए पेंशन अदालत के नोटिस के लिए प्रकाशन प्रभार (₹ 46108); अनुदान सं. 12 के बजाय अनुदान सं. 9 में बुक किए गए पहचाने न गए शवों के निपटान पर विविध व्यय (₹ 66400);</p>	
4	<p>अनुदान सं. 12 के बजाय अनुदान सं. 9 के अन्तर्गत बुक किए गए यातायात प्रशिक्षण स्कूल में प्रशिक्षण के वेतन और भत्ते (₹ 5700484); अनुदान सं. 12 के बजाय अनुदान सं. 4 के अन्तर्गत बुक किए गए डिवीजन प्रशिक्षण स्कूल (इंजी) बीकेआई के प्रशिक्षक का वेतन (₹ 651515); अनुदान सं. 8 के बजाय अनुदान सं. 6 के अन्तर्गत बुक किए गए एनटीएक्सआर का वेतन (₹ 1392577);</p>	
5	<p>अनुदान सं. 7 के बजाय अनुदान सं. 12 में बुक किए गए इलेक्ट्रिकल और एस एवं टी विभागों के तकनिशियनों के वेतन और भत्ते (₹ 501171); अनुदान सं. 11 के बजाय अनुदान सं. 03 में बुक किए गए प्रधानाचार्य/आरएचएसएस/पीजीटी, मुख्य अध्यापक/ईडी एवं पीटीजे के वेतन और भत्ते (₹ 1963735);</p>	

6	<p>अनुदान सं. 8 के बजाय अनुदान सं. 6 में बुक किए गए गरीब रथ और दुरन्तो एक्सप्रेस गाड़ियों के पावर कार पर एचएसडी ऑयल की लागत (₹ 56026546); अनुदान सं. 4 के बजाय अनुदान सं. 7 में बुक किए गए रेल पथ/रेल ग्राईडिंग मशीनों को जारी एचएसडी ऑयल की लागत (₹ 56093333); अनुदान सं. 4 के बजाय अनुदान सं. 9 में बुक किए गए लैंडस्केप, क्रोटन बैड्स के रख-रखाव की लागत (₹ 17072225); अनुदान सं. 7 के बजाय अनुदान सं. 5 में बुक किए गए इलेक्ट्रिकल परिसम्पत्तियों के रख-रखाव की लागत (₹ 577065); अनुदान सं. 12 के बजाय अनुदान सं. 5 में बुक किए गए सुरक्षा व्यवस्थाओं पर हुआ व्यय (₹ 237712); अनुदान सं. 9 के बजाय अनुदान सं. 11 में बुक किए गए रख-रखाव, सफाई, कचरे की एकत्र करना आदि पर स्टेशनों पर हुआ व्यय (₹ 1544733); अनुदान सं. 11 के बजाय अनुदान सं. 4 पर बुक किए गए स्टाफ क्वार्टरों को जल आपूर्ति की लागत (₹ 6142309); अनुदान सं. 8 के बजाय अनुदान सं. 6 में बुक किए गए लिनेन के रख-रखाव की लागत (₹ 576236); अनुदान सं. 11 के बजाय अनुदान सं. 12 के अन्तर्गत शिक्षण शुल्क की प्रतिपूर्ति के प्रति व्यय की त्रुटिपूर्ण बुकिंग (₹ 169100); अनुदान सं. 12 (₹ 1656318); के बजाय अनुदान सं. 5 (₹ 52000) और 7 (₹ 1604318); में बुक किए गए अग्नि शामक की आपूर्ति और रख-रखाव की लागत अनुदान सं. 11 के अन्तर्गत अन्तिम शीर्षों (डीएन/एससी) के बजाय अनुदान सं. 8 के उप शीर्ष 620 के अन्तर्गत इलेक्ट्रिकल उर्जा प्रभारों की लागत का दिखाना (₹ 4870000) ;</p>	
7	<p>अनुदान सं. 12 (₹ 321200); के बजाय अनुदान सं. 3 (₹ 208826) और अनुदान सं. 4 (₹ 112374) ; में बुक किए गए प्रशिक्षण हेतु भेजे गए अधिकारी के वेतन और भत्ते;</p>	
8	<p>अनुदान सं. 3 के बजाय अनुदान सं. 12 में बुक किए गए जीएम के विदेश में एएलपी कोर्स की लागत (₹ 505602); अनुदान सं. 4 के बजाय</p>	

	अनुदान सं. 5 में बुक किए गए केजीएम लोको शेड पर लॉन और फलावर बैडस के रख-रखाव की लागत (₹ 231211); अनुदान सं. 11 के बजाय अनुदान सं. 4 में बुक किए गए स्टाफ क्वार्टरों और स्टेशन भवन को पेय जल की आपूर्ति की लागत (₹ 304950); अनुदान सं. 12 के बजाय अनुदान सं. 6 में बुक किए गए प्रशिक्षण की लागत (₹ 69660); अनुदान सं. 9 और अनुदान सं. 11 को आनुपातिक आवंटन के बजाय अनुदान सं. 9 (₹ 600048); को आवंटित रेलवे स्टेशन और कालोनियों पर कचरा उठाने की लागत;	
9	अनुदान सं. 7 (₹ 366336) के बजाए अनुदान सं. 3 के अन्तर्गत बुक किए गए क्रमशः स्टाफ कार की मरम्मत और रख-रखाव की लागत (₹ 215746) और पेट्रोल लागत (₹ 150590) ; अनुदान सं. 3 (₹ 519527) ; के बजाय अनुदान सं. 12 (₹ 2,11,299); और अनुदान सं. 7 (₹ 308228); के अन्तर्गत बुक किए गए वाहनों को किराए पर लेने की लागत; अनुदान सं. 12 के बजाय अनुदान सं. 3 में बुक किए गए मुम्बई के अपने अध्ययन दौरों के दौरान रेलवे सम्मेलन समिति और संसद स्थायी समिति के सदस्यों पर हुआ व्यय (₹ 2485815); अनुदान सं.9 के बजाय अनुदान सं. 4 में बुक किए गए स्टेशनों की सीमाओं में गेटों पर तैनात किए गए गेट कीपरों की मजदूरी (₹ 32000000); अनुदान सं. 12 की बजाय चैक और बिलों को क्रेडिट देते हुए अनुदान सं. 3के अन्तर्गत ग्रुप 'डी' स्टाफ की भर्ती पर व्यय की अनियमित गणना (₹ 50000000) ;	
	कार्यों की बजाय राजस्व अनुदानों के अन्तर्गत बुकिंग के कारण उत्पन्न हुए गलत वर्गीकरण	
	निम्नलिखित के प्रति व्यय:-	
1	अनुदान सं. 16 (डीआरएफ-रेल पथ नवीकरण) के बजाय अनुदान सं. 4 में बुक की गई रोडी की लागत (₹ 4909911); डब्ल्यू डीएम-3 लोकोमोटिव का नियंत्रण उपस्कर की लागत (₹ 3807193), अनुदान सं. 16-डीआरएफ-चल	54867

	<p>स्टॉक (₹ 19973160) के बजाय अनुदान सं. 05 में बुक किए गए लोको के पीओएच/आईओएच के दौरान खपत किए गए 07 पुनःस्थापित इंजिन ब्लॉकों की लागत (₹ 6665967) और आवर्तित्र (डब्ल्यूडीएम 3 ए) 3100 एचपी के बिना धन बचाने वाले पावर पैक की लागत (₹ 9500000); अनुदान सं. 16 पूंजीगत आरपीएस के ब्याज अनुदान सं. 6 में बुक किए गए इंजन नियंत्रण पैनल की खरीद की लागत (₹ 391650); अनुदान सं. 16 डीआरएफ चल स्टॉक के बजाय अनुदान सं. 6 में बुक किए गए संकषण मोटर की खरीद की लागत (₹ 4100000); अनुदान सं. 16 - डीएफ (रेल पथ नवीकरण) के बजाय अनुदान सं. 6 में की गई पटरी की लागत (₹ 2049097); अनुदान सं. 16-डीएफ के बजाय अनुदान सं. 11 में बुक किए गए रनिंग रूम के प्रावधान की लागत (₹ 1524973); अनुदान सं. 16 -पूजीगत के बजाय अनुदान सं. 3 में बुक किए गए कार्य प्रभार पद के वेतन और भत्ते (₹ 248193) ;</p>	
2	<p>कोचो के पीओएच पर लागत पर जनरल को जेयू-डब्ल्यू एण्ड एस द्वारा अनुदान सं. 16- डब्ल्यू एम एस (कोचो का पीओएच) के बजाए अनुदान सं; 12-671 में लेखांकित किया गया (₹ 839040)</p>	
3	<p>वरि. डीएसओ/एमडीयू (कार्य प्रभारित पद) के वेतन तथा भत्तो तथा परिसम्पत्तियों से उगाही किए गए क्रेडिटों को अनुदान सं. 16-डीआरएफ (₹ 10067000) के बजाए अनुदान सं. 03 (₹ 13,18,000) तथा अनुदान सं. 06(₹ 87,49,000) को बुक किया गया; स्क्रेप की बिक्री के लिए क्रेडिट के हस्तांतरण से संबंधित वाउचरों को अनुदान सं. 16-डीआरएफ (₹ 7756000) के बजाए अनुदान सं. 5 को क्रेडिट किया गया।</p>	
4	<p>थो फिटिंग रिनिवल (टीएफआर) थो रिनिवल आफ प्वाइंट्स तथा क्रेसिंग कार्यों की लागत अनुदान सं. 16-डीआरएफ (₹ 2246872) के बजाए अनुदान सं. 4 को ; कार्य प्रभारित पदों के वेतन तथा भत्ते अनुदान सं. 16-</p>	

	डीआरएफ (₹ 761341) के बजाए राजस्व अनुदान सं. 4 (₹ 225198) तथा अनुदान सं. 7(₹ 536143) को बुक की गई।	
	राजस्व अनुदान के बजाए कार्य अनुदान के बुकिंग के कारण उदभूत हुए गलत वर्गीकरण	
	निम्न के प्रति व्यय	
1	स्थायी पथ सामाग्री/गैर-स्टाक मदों की लागत अनुदान सं. 4 (₹ 366106) के बजाए अनुदान सं. 16(डीआरएफ) में बुक की गई। बुक कार्यशाला में रास्तों, दरवाजों, खिड़कियों इत्यादि के मरम्मत कार्य की लागत अनुदान सं. 4(₹ 781795) के बजाए अनुदान सं. 16 पूँजी-डब्ल्यू-एमएस में बुक की गई; जल मार्ग इत्यादि की फ्लोरिंग, सफाई, डीसाल्टिंग के मरम्मत कार्यों की लागत अनुदान सं. 4 (₹ 19425372) के बजाए अनुदान सं. 16-पूँजी में बुक की गई।	47718
2	शिक्षार्थियों को भुगतान किये गए वेतन तथा भत्ते (वेतन) अनुदान सं. 12 (₹ 1480383) के बजाए अनुदान सं. 16 पूँजी को आबंटित किये गये थे।	
3	ओपन लाईन कार्यों (भवन, मकानों की मरम्मत इत्यादि) की लागत अनुदान सं. 11(₹ 16801469)के बजाए अनुदान सं. 16-पूँजी में बुक की गई; ऑंशिक रूप से खुले ट्रैक पर अनुरक्षण प्रभारों पर व्यय की अनियमित बुकिंग अनुदान सं. 4 (₹ 3738240) के बजाए अनुदान सं. 16-पूँजी में बुक की गई; विद्यमान टेनिस कोर्ट के अद्यतन की लागत अनुदान सं. 12 (₹ 1734124) के बजाए अनुदान सं. 16 डीएफ में बुक की गई.	
4	अधिकारी विश्राम गृह की मरम्मत की लागत अनुदान सं. 11(₹ 3390088) के बजाए अनुदान सं. 16-डीआरएफ में बुक की गई;	
	दत्तमत्त तथा प्रभारित व्यय के बीच गलत वर्गीकरण	
	निम्न के प्रति व्यय	375

1	अधिवक्ता की फीस अनुदान सं. 16(₹ 108618) के तहत 'दत्तमत व्यय' के बजाए 'प्रभारित व्यय' के तहत बुक की गई;	
2	सीएटी चैनने के आदेशों पर भूमि अधिग्रहण के प्रति भुगतान की गई बढ़ी हुई क्षतिपूर्ति (₹ 203626) तथा श्री एम. ओबकार को भुगतान किया गया बकाया (₹ 62543) अनुदान सं. 16 के तहत प्रभारित व्यय के बजाए दत्तमत के रूप में बुक किया गया;	
कार्य अनुदान सं. 16 के विभिन्न स्रोतों में गलत वर्गीकरण		
निम्न के प्रति व्यय		
1	रायगदा स्टेशन पर पीआरएस कॉम्पलैक्स तथा अन्य सुविधाओं के प्रावधान की लागत डीआरएफ के बजाए डीएफ में बुक की गई (₹ 1721298); रायगदा स्टेशन पर 3 बेज प्लेटफार्म शेल्टर के प्रावधान की लागत अनुदान सं. 16 के तहत डीएफ (₹ 670058) के बजाए डीआरएफ को प्रभारित की गई।	57360
2	एफओबी के प्रतिस्थापन के लिए क्रेन के कार्य करने की लागत (₹ 241069) तथा एफओबी (₹ 234722) से संबंधित क्रेन के किराये तथा ढुलाई प्रभारों की लागत अनुदान सं. 16 डीएफ (₹ 475791) के बजाए अनुदान सं. 16 डीआरएफ को बुक की गई।	
3	5 स्टेशनों पर सिग्नलिंग गियर की प्रतिस्थापन की लागत डीएफ (₹ 698254) के बजाए डीआरएफ को बुक की गई; ओरएफसी द्वारा केबल की प्रतिस्थापना की लागत डीएफ (₹ 284036) के बजाए पूँजी को बुक की गई; एमटीसी कालोनी कानपुर में टाईप आरबी II 100 ईकाईयों से संबंधित व्यय पूँजी (₹12060000) के बजाए डीआरएफ को डेबिट किया गया था; नई लाईनों पर रेल पटरियों की लागत पूँजी (₹ 11967531) के बजाए डीआरएफ को बुक की गई थी, ₹ 12,89,084 राशि का व्यय डीएफ11 के	

	बजाए पूँजी को डेबिट किया गया तथा विलम्बित रूप से अगले वर्ष के लेखा में संशोधित किया गया; भारतीय रेलवे ट्रेक मशीन प्रशिक्षण केन्द्र इलाहाबाद का विस्तारण डीएफ-11 (₹ 227967) के बजाए अनुदान सं. 16 डीआरएफ के तहत बुक किया गया;	
4	₹ 5,000 से अधिक की मूल लागत वाली परिसम्पत्तियों निपटान से वसूल हुई राशि डीआरएफ (₹3,72,200) के बजाए डीएफ (₹ 18,900) तथा आरएसएफ (₹3,53,300) को क्रेडिट की गई;	
5	प्रतिस्थापना के कारण स्टाफ क्वार्टरों के निर्माण की लागत अनुदान सं. 16 डीआरएफ-5100 (₹ 142953) के बजाए अनुदान सं. 16 पूँजी-5100 को बुक की गई; रेलवे स्टाफ क्वार्टरों में फ्लोरिंग, शौचालय, ड्रेन, जल आपूर्ति में सुधार की लागत गलती से अनुदान पूँजी सं. 16-डीएफ (₹ 6103000) के बजाए, अनुदान सं. 16-पूँजी में बुक की गई योजना शीर्ष 5300 यात्री सुविधाएँ से संबंधित कार्यों पर निधि तथा व्यय का डीएफ (₹ 20157000) के बजाए डीआरएफ के तहत गलत आवंटन किया गया। प्लेटफार्म सतह को सुधारने/प्लेटफार्म को ऊंचा उठाने तथा प्लेटफार्मों पर जलपान गृह के निर्माण की लागत अनुदान सं. 16-डीएफ (₹ 1190391) की बजाए अनुदान सं. 16-डीआरएफ को बुक की गई।	
राजस्व अनुदानों में गलतियाँ		
1	मार्च, 13 के भारत के लिए वेतन के भुगतान के संबंध में गैर-उन्मुक्त देयताओं को अनुदान सं. 12 के तहत भुगतान योग्य माँग में नहीं दर्शाया गया (₹ 50664000); विशेष प्रदर्शनी रेल गाड़ियों के लिए जनरेटर कार को चलाने हेतु एचएसडी तेल जारी करना अनुदान सं. 10 (₹ 349742) को किया गया;	846619

2	अनुदान सं. 3 के लघु शीर्ष 110 के तहत व्यय की गलत बुकिंग जो जीएम तथा उसके कार्यालय स्थापना के लिए है (₹ 51000); उपशीर्ष 400 से 900 से संबंधित व्यय को अनुदान सं. 03 (₹ 136600000)के तहत उपशीर्ष 120 में लेखांकित किया गया;	
3	भंडार/सामग्रियों के लिए एएम का उदभूत करना डिवीजन/सीएन ईकाईयों को जारी किया गया (₹ 4376625); एमएआर/बहियों के तहत शेषों की गैर-निकासी (₹ 654577849)	
कार्य अनुदान सं. 16 में गलतियाँ		
1	“औपचारिक अवसर” पर व्यय की अनुदान सं. 16 पूँजी (₹4994075) के तहत “पीएनवीएल”- पेन डब्लिंग” के पूँजी कार्य के बजाए “सामान्य राजस्व” को मजबूरन बुकिंग;	7594017
2	कार्य प्रभारित पद के संबंध में वेतन तथा भत्तों को विभिन्न डीआरएफ योजना शीर्षों (₹ 4746813) के तहत दर्शाने के बजाए डब्ल्यू एमएस खातों में बुक करना; वैगनों के निकारण हेतु (₹ 11459426); योजना शीर्ष 21 (पूँजी) को लेखा माननस डेबिट तथा योजना शीर्ष 21 (डीआरएफ) को लेखा डेबिट	
3	निर्माण संगठन से संबंधित पीएससी स्लीपर की लागत स्वीकार की गई तथा अनुदान-16 डीआरएफ ट्रेक को बुक की गई (₹ 1514376); निर्माण को डेबिट न किये जाने के कारण (₹ 1043740) निर्माण संगठन द्वारा छोड़ दिये गए विविध स्थायी पथ कार्यों के प्रति व्यय; विभिन्न अनुमानों (₹ 11749984) के प्रति योजना शीर्ष 5300 यात्री सुविधाएं के तहत हस्तांतरण संव्यवहार के माध्यम से व्यय की गई मिथ्या बुकिंग; निर्माण संगठन से संबंधित ट्रैक सर्कुलेटिंग कार्यों के प्रति व्यय यूएमबी को बुक किया गया तथा अनुदान 16-डीएफ 3300 (₹ 1102500) को बुक किया	

	<p>गया; विशेष ट्रैक नवीनीकरण कार्य के लिए खरीदी गई नई रेल पटरियों जिनकी लागत पहले ही अनुदान 16 डीआरएफ को डेबिट की जा चुकी है, अनुदान सं. 4 (₹ 9955890) के तहत प्रतिदिन के अनुरक्षण कार्य में प्रयुक्त हुई; उपसीई/सी/सीडीजी तथा उपसीई सर्वेक्षण/टीकेजेड के अधिकारिक उपयोग हेतु कम्प्यूटरों की लागत अनुदान 16 (₹ 156366) के तहत संबंधित अधिकारियों के तहत कार्य के बजाए वर्क कोड अनुदान 16 को डेबिट की गई; बड़े स्टेशनों पर स्वचालित सीढ़ियों की लागत अनुदान 16 डीएफ-1 (₹ 400404) के तहत कार्य कोड सं. 53090 के बजाए अनुदान डीएफ-II कार्य कोड सं. 52039 को बुक की गई; चिकित्सा अग्रिम के प्रति व्यय को चिकित्सा अग्रिम (₹ 36250658) के अन्तिम उपयोग के वाउचरों को निश्चित किये बिना विविध-अग्रिम को माइनस डेबिट करके अनुदान सं. 11 को बुक किया गया;</p>	
4	<p>अनुदान सं. 16 पूँजी (₹ 6105935000) के तहत नीतिगत लाइन के बजाए वाणिज्यिक लाइनों के तहत व्यय की गलत बुकिंग;</p>	
5	<p>सीएमडी/जेपी द्वारा खरीदी गई मशीन की लागत आवंटन 20-411104 (₹ 519750) के बजाए 20-119305 को आंबटित की गई; सामान्य विद्युत-सेवा के लिए उत्पादक स्टेशनों/उपस्टेशन से संबंधित उपशीर्ष 620 के तहत अनियमित शेष (₹ 24330000);</p>	
6	<p>सामग्रियों की वास्तविक प्राप्ति के बिना/स्वीकृति के बिना व्यय की गलत बुकिंग (₹ 210030392); अन्य इकाईयों को हस्तान्तरित सामग्री की लागत का गैर समायोजन (₹ 160491353); पुरानी परिसम्पत्तियों के लिए पूँजी को क्रेडिटों का गलत लेखाकेंन (₹ 1068541); सीएन इकाईयों को आपूर्ति की गई सामग्रियों के लिए एएमज का उदभूत न करना (₹ 12852898); योजना शीर्ष 14-गेज रूपान्तरण के तहत व्यय की अधिक बुकिंग (₹ 11115000); एक परियोजना के लिए माँग की गई रेल पटरियों पर</p>	

	व्यय की अन्य परियोजना के तहत बुकिंग जहां सामग्रियों का उपयोग नहीं किया गया था (₹ 630658845);	
7	ईंधन की लागत से संबंधित व्यय अनुदान सं. 16-डी-एफ-योजना शीर्ष 7100-भण्डार उंचत (₹ 16786192) को बुक करने के बजाए अनुदान सं. 16-डीएफ-योजना शीर्ष-1600 यातायात सुविधाओं को बुक किया गया; 5 स्टेशनों पर साइडिंग रेल ग्राइन्डिंग मशीन के लिए एस एंव टी प्रबन्धों के प्रावधान की लागत तथा डिवीजन/गुन्दूर के पैनल इन्टरलॉकिंग के प्रावधान पर व्यय अनुदान सं.-16 योजना शीर्ष-3300 एस एण्ड टी कार्य (₹ 2112000) के बजाए अनुदान सं. 16-योजना शीर्ष-1600 यातायात सुविधाएँ को बुक किया गया; स्टेशन के नवीनीकरण की लागत अनुदान सं. 16-योजना शीर्ष-5300-यात्री सुविधाएं (₹6652010) के बजाए अनुदान सं. 16-योजना शीर्ष-1600-यातायात सुविधाएं को बुक की गई; रनिंग रूम के विस्तारण, सुधार, नवीनीकरण तथा अतिरिक्त संयोजन से संबंधित व्यय अनुदान सं.16-योजना शीर्ष-6400 डीएफ (डीएन/एससी एण्ड जीएनटी) के बजाए अनुदान सं. 16-योजना शीर्ष-1600 यातायात-सुविधाएं-डीएफ को बुक किया गया (₹ 5769000); पुराने योजना शीर्ष-3600 (₹ 11893720) के बजाए नए योजना शीर्ष 3700 (डीआरएफ एवं डीएफ) के प्रति अनुदान सं. 16 के तहत क्रेडिटों की गलत बुकिंग;	
8	रामनगरम - मैसूर (डब्लिंग) के बजाए कोलर-चिकाबालापुरा (जीसी) का व्यय की अनियमित बुकिंग (₹ 568197); अन्य डिवीजनों के लिए किये गए कार्यों के लिए दो बार डेबिट उठाना (₹ 6481858); उत्तरी रेलवे से प्राप्त रेल पटरी की लागत के लिए डेबिट संबंधित कार्य को डेबिट किये बिना डीआरएफ को आबंटित किया गया (₹ 3021534); सामग्री की वास्तविक प्राप्ति के बिना ही सामग्री के व्यय की बुकिंग {पीएच-11 एसबीसी-एचएस एनएल (₹ 99107129) के बजाए पीएच15 आरआरबी-एस	

	एचबी डीएल को बुक किया गया; } {पीएच-11 एसबीसी-एचएएस एन एल (₹ 63095001) के बजाए पीएच 11 डीआरयू-सीएमजीआर एनएल को बुक किया गया; } केक्यूजेड-सीकेबीवी (जीसी) (₹ 26000000) के बजाए डीआरयू-सीएमएनआर एनएल को अधिक क्रेडिट; आनुपातिक ओएफसी अनुरक्षण प्रभारों पर एनआर से रेलटेल को प्राप्त डेबिट उचंत को बुक किये गए (₹ 2990223) ; डीएच-31 के बजाए डीएच 41 (₹ 43440098) तथा डीएच-14 (₹ 10558025) को डेबिट व्यय;	
9	विविध अधिम पूँजी के तहत क्रेडिट मदों का दिखाना (₹ 29168583);	
10	ग्रुप 157 के बजाए ग्रुप 154 को खरीद बिलों की अनुचित बुकिंग। ग्रुप 157 में खपत किये गए ज्वाइंट लेस गुवड कॉपर कान्टेक्ट वायर की खरीद से संबंधित आपूर्तिकर्ता का बिल ग्रुप 154 पर प्रभारित किया गया था (₹ 125104687)	
11	शीर्ष डीआरएफ के तहत उन्मुक्त सामग्री के लिए क्रेडिट अनुदान सं. 16 डीआरएफ के तहत शून्य के रूप में दिखाया गया;	
राजस्व/ कार्य अनुदान सं. 16 तथा आय के बीच गलतियाँ/गलत वर्गीकरण		
1	उचंत शीर्ष को विविध आय (₹ 14,10,823) तथा विविध आय को कल्याण उपकर (₹ 2,40,743) की अनियमित बुकिंग;	598286
2	विभागीय वैगनों में रेलवे सामग्री के परेषण के संचलन पर भाड़ा प्रभार को खर्च करने वाले विभागों के माइनस व्यय के रूप में आय के समायोजन के बजाए माल आय-एब्स्ट्रेक्ट- वाई के रूप में गलत लेखांकन के परिणामस्वरूप आय तथा कार्यचालन खर्च अधिक बताए गए (₹ 339688885); आपूर्तिकर्ताओं से वसूल किए गए निर्णीत हरजाने की विविध प्राप्तियों (₹ 10038637) के रूप में बजाए अनुदान सं. 16 योजना	

	<p>शीर्ष-7100 के तहत भण्डार उचंत में गलत बुकिंग; एक फर्म द्वारा जमा कराई गई राशि भारतीय रेलवे जमा (₹ 107600) को क्रेडिट करने के बजाए गलती से विविध आय को आबंटित की गई; केआरसीएल से वसूले गए पिछले साल के ओ एण्ड एम प्रभारों की आस्थगित देय राशियां विविध आय-एब्सट्रेक्ट-जेड (₹ 200900000) में लेखांकित करने के बजाए गलती से राजस्व अनुदानों के तहत व्यय में कमी के रूप में दर्शायी गई; महाराष्ट्र राज्य सरकार से पिछले वर्षों 2007-08 से 2011-12 तक एलसी-गेट के अनुरक्षण हेतु स्टाफ की लागत की वसूली का समय बिल ना उदभूत करने के कारण व्यय में कमी के रूप में गलत लेखांकन तथा इसे विविध आय के रूप में दर्शाने के बजाए वसूली योग्य मांग के तहत लेखांकित करना (₹ 45900000);</p>	
	राजस्व/कार्य अनुदान सं. 16 तथा जमा के बीच गलतियाँ/गलत वर्गीकरण	
1	<p>नई पेंशन योजना के तहत शेष राशि एनएसडीएल (न्यासी बैंक का खाता) के बजाए रेलवे खाते (मुख्यशीर्ष 8445 'रेलवे जमा') के तहत पड़ी है (₹ 21996174)</p>	587495
2	<p>ठेकेदारों के बिलों से संग्रह किये गए कल्याण उपकर की निकासी ना होना (₹ 4598266); डीएमआर के तहत रेलवे बोर्ड की मुक्त मदों के लिए अनियमित डेबिट (₹ 21719781) तथा एनपीएस वसूली (₹ 874098) का गैर-प्रेषण;</p>	
3	<p>एमएआर एक्स के बजाए जमा- 'एक्स' का व्यय का अनियमित आवंटन-आईआरएफए के लिए इनवार्ड टीसीज तथा पीओएच संव्यवहार एमएआर 'एक्स' के बजाए जमा 'एक्स' थे को डेबिट किये गए तथा उत्तरी रेलवे द्वारा उदभूत किए गए डेबिट एमएआर 'एक्स' के बजाए जमा 'एक्स' के तहत रखा गया (₹ 206328);</p>	

4	गौण ऋण (एचएमआरडीसी से प्राप्त' राशि) एचएमआरडीसी में एमएसी निवेश को क्रेडिट करने के बजाए जमा को किया गया (₹ 90000000) टुमकुर तथा रायदुर्गा के बीच नई लाईल के परियोजना निर्माण पर रेलवे द्वारा अपने हिस्से से अधिक व्यय किये गये व्यय को जमा के तहत निधियों की उपलब्धता के बावजूद जमा के बजाए रेलवे शीर्ष को बुक किया गया (₹ 448100000);	
	विविध गलतियाँ	
1	भाडे तथा डेमरेज पर संग्रह किया गया सेवा कर प्रेषित नहीं किया गया (₹ 135600000)	267146
2	अनुदान सं. 6 (₹ 1554358) तथा अनुदान सं. 7 (₹ 115 822721) को डेबिट तथा डब्ल्यू एमएस खाते (₹ 117377079) को क्रेडिट के बीच अन्तर; विक्री कर संग्रह लाभ एवं हानि खाते में क्रेडिट की ओर दर्शाया गया तथा रेलवे राजस्व के रूप में माना गया (₹ 160062)	
3	ओरएफसी द्वारा केबिल की प्रतिस्थापना की लागत आरवीएनएल को जमा-कार्य (₹ 2927000) की बजाए पूँजी को बुक की गई;	
4	महाराष्ट्र राज्य सरकार से भूमि की कीमत की वसूली विविध प्राप्तियां (क्रेडिट) (₹ 9842677) के बजाय अनुदान संख्या 16-योजना शीर्ष-6400 ओएसडब्ल्यू के अंतर्गत व्यय में कमी; निष्क्रिय उप शीर्ष '100' के अंतर्गत कंप्यूटर स्टेशनरी पर किया गया व्यय और निष्क्रिय विभाग 'ओओ' और निष्क्रिय उप शीर्ष '060' के अंतर्गत पीएवंटी किराये पर किया गया व्यय विनियोजन लेखा अनुदान संख्या 3 (₹ 343100) में लघु शीर्ष 100-उप शीर्ष 110 के अंतर्गत गलत दर्शाने; उप शीर्ष 520 के अंतर्गत व्यय की गलत बुकिंग जो कि व्यय को नियमित (डीएन/एनईडी) (₹ 205000) एफजी स्तर पर निधियों के आबंटन और वर्गीकरण नियमों में उपलब्ध नहीं है;	

विनियोग-लेखों (₹ (-) 133371) में लघु शीर्ष 100 के अंतर्गत व्यय का विलय और निष्क्रिय विभाग 'ओओ' के अंतर्गत निष्क्रिय लघु शीर्ष '020' और '080' के अंतर्गत किया गया व्यय विनियोग लेखाओं (₹ 177600) में लघु शीर्ष 200 के अंतर्गत व्यय का विलय और निष्क्रियविभाग 'ओओ' के अंतर्गत निष्क्रिय लघु शीर्ष '020' के अंतर्गत किया गया व्यय; लेखा एवं कार्मिक विभागों (₹ 256000) द्वारा नई प्राथमिक इकाई 25 के बजाय प्राथमिक इकाई 13 के अंतर्गत अनुदान संख्या 11-एमएच-100-एचएच-120 के अंतर्गत ट्यूशन फीस के प्रतिदाय से संबंधित व्यय की गलत बुकिंग; अनुदान संख्या 12-एन-सस्पेंस के अंतर्गत डीएन/जीटीएल द्वारा यात्री बीमा (दत्तमत) के अंतर्गत एमएआर (अन्य) की गलत बुकिंग जो कि मण्डलीय लेखा कार्यालय (₹ 250900) में निष्क्रिय है; संचालन विभाग द्वारा (₹ 140000) बजट/अंतिम अनुदान के बिना निष्क्रिय उप शीर्ष अंतर्गत व्यय की अनियमित बुकिंग

परिशिष्ट 3.1- नमूना चयन और परिशिष्ट के लिये जांच की सीमा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैरा संख्या 3.5)				
क्र. सं.	पैरा संख्या	परिशिष्ट	विवरण	कार्य क्षेत्र
1	3.5	3.1	लेखापरीक्षा पद्धति और नमूना आकार	
2	3.6.1	3.2	कार्य रजिस्ट्रों में बुकिंग के समाधान में बकाया	पीएच-11-नई लाइनें, पीएच-14 गेज परिवर्तन, पीएच-15-दोहरीकरण और पीएच-33-सिग्नलिंग और दूरसंचार (16 जेडआरएस x 10 + मेट्रो 4 = 164 परियोजनायें) कवर करने वाली प्रत्येक जोनल रेलवे में कोई भी 10 परियोजनायें
3	3.6.2	3.3	समापन रिपोर्ट का गैर-आहरण	31 मार्च 2011 से पूर्व पूर्ण सभी कार्य
4	3.6.3	3.4	परियोजना के पश्च मूल्यांकन की स्थिति	2007-08 से 2011-12 के दौरान पीएच 11, 14, 15 के अंतर्गत पूर्ण सभी कार्य
5	3.6.4, 3.6.5.1	3.5	अभिलेखों का रखरखाव	2012-13 के लिये पिक पुस्तिका में शामिल पीएच-33 के 10 चयनित कार्य और पीएच-11, 14, 15 के अंतर्गत सभी पूर्ण कार्य
7	3.6.5.2	3.6	उसी वित्तीय वर्ष के अंदर अंतरण लेनदेन का गैर समायोजन	प्रत्येक जोनल रेलवे में कोई भी 10 परियोजनायें कवर करने वाला पीएच-11-नई लाइनें, पीएच-14 गेज परिवर्तन, पीएच-15-दोहरीकरण और पीएच-33-सिग्नलिंग और दूरसंचार (16 जेडआरएस x 10 + मेट्रो 4 = 164 परियोजनायें)
8	3.6.7.2	3.7	ठेकेदार के लेजर का रखरखाव	प्रत्येक जोनल रेलवे में कोई भी 10 परियोजनायें कवर करने वाला पीएच-11-नई लाइनें, पीएच-14 गेज परिवर्तन, पीएच-15-दोहरीकरण और पीएच-33-सिग्नलिंग और दूरसंचार (16 जेडआरएस x 10 + मेट्रो 4 = 164 परियोजनायें)
9	3.6.7.1	3.8	निर्माण कार्य के लिये ठेकेदार के खातों को बंद करना	प्रत्येक जोनल रेलवे में कोई भी 10 परियोजनायें कवर करने वाला पीएच-11-नई लाइनें, पीएच-14 गेज परिवर्तन, पीएच-15-दोहरीकरण और पीएच-33-सिग्नलिंग और दूरसंचार (16 जेडआरएस x 10 + मेट्रो 4 = 164 परियोजनायें)
10	3.6.7.3	3.9	सामग्री विवरण तैयार करना	प्रत्येक जोनल रेलवे में कोई भी 10 परियोजनायें कवर करने वाला पीएच-11-नई लाइनें, पीएच-14 गेज परिवर्तन, पीएच-15-दोहरीकरण और पीएच-33-सिग्नलिंग और दूरसंचार (16 जेडआरएस x 10 + मेट्रो 4 = 164 परियोजनायें)

11	3.6.8	3.10	समाप्त परिसंपत्तियों के लिये पूँजी से जारी सामग्री ऋण की वसूली	सभी गेज परिवर्तन कार्य प्रगति पर (चाबू) या 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान पूर्ण
12	3.6.9	3.11	लागत साझेदारी के आधार पर निष्पादित कार्य	2008-09 से 2012-13 के दौरान साझा लागत आधार पर किये गये पीएच 11, 14, 15, के अंतर्गत सभी पूर्ण कार्य
13	3.6.10	3.12	प्रतिस्थापन लेखाओं पर किया गया कार्य	योजना शीर्ष पुल (पुल का पुनर्निर्माण), कर्मचारी आवास (आवास का पुनर्निर्माण) और यात्री सुविधा कार्य (16 जेडआरएस-3+एनईआर 2+मेट्रो 1) के अंतर्गत डीआरएफ और डीएफ के तहत कोई भी तीन कार्य
14	3.6.11	3.13	समाप्त परिसंपत्तियों के लिये पूँजी से क्रेडिट	सभी गेज परिवर्तन कार्य प्रगति पर (चाबू) या 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान पूर्ण
15	3.6.12	3.14	निधियों का आबंटन और वास्तविक व्यय 2012-13	पीएच-11, 14, 15 और 33
16	3.6.12.1	3.15	वित्तीय और भौतिक प्रगति की तुलना	2012-13 के लिये पिंक पुस्तिका में शामिल पीएच-33 के 10 चयनित कार्य और पीएच-11, 14, 15 के अंतर्गत सभी पूर्ण कार्य
17	3.6.12.2	3.16	निर्माण रजिस्ट्रों का रखरखाव	प्रत्येक जोनल रेलवे में कोई भी 10 परियोजनाये कवर करने वाला पीएच-11-नई लाइनें, पीएच-14 गेज परिवर्तन, पीएच-15-दोहरीकरण और पीएच-33-सिग्नलिंग और दूरसंचार (16 जेडआरएस x 10 + मेट्रो 4 = 164 परियोजनायें)
18	3.6.12.3	3.17	संस्वीकृत अनुमान से अधिक में व्यय करना	2012-13 के विनियोग खातों से अस्वीकृत व्यय/अनुमान की मांग/अनुमान से अधिक-परिशिष्ट क के विवरण में प्रकट सभी कार्य

रेलवे	परिशिष्ट-3.2-निर्माण कार्य रजिस्ट्रारों में बुकिंग के समाधान में बकाया (संदर्भ पैरा संख्या 3.6.1)												(₹ करोड़ में)			
	समीक्षा किये गये कुल निर्माण कार्य रजिस्ट्रारों में समाधान किया गया	समाधान नहीं किया गया	बकाया में समाधान	वर्तमान समाधान	शून्य बुकिंग	के अनुसार कुल व्यय		अंतर	डेबिट				लेखा रजिस्ट्रारों में व्यय			
						कार्यकारी रिकार्ड	लेखा रिकार्ड		अनिवार्य	सं.	राशि	अप्राप्य	राशि	परियोज नाओं की सं.	अधिक बताया गया	राशि
एसआर	27	16	10	13	3	1	1911.03	2116.34	205.31	3	55.49	81.63	250	6	44.69	4
डब्ल्यूआर	37	9	24	3	6	4	931.04	1243.27	312.67	0	0.00	0	312.23	8	0	0
डब्ल्यूसीआर	13	1	8	0	1	4	31.53	37.69	6.16		उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0	20.58	3
एसईआर	30	7	19	0	7	4	9.99	116.65	106.66		उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0.44	2	0	0
एनडब्ल्यूआर	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0
एनईआर	26	26	0	0	26	0	23020.42	23020.42	0		0	0	0	0	0	0
एससीआर	24	24	0	0	24	0	2921.61	2921.61	0		0	0	0	0	0	0
ईसीआर	26	10	16	8	2	0	1274.20	3797.62	2523.42		उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	1404.66	6	36.65	1

परिशिष्ट-3.2-निर्माण कार्य रजिस्ट्रों में बुकिंग के समाधान में बकाया (संदर्भ पैरा संख्या 3.6.1)										
(₹ करोड़ में)										
रेलवे	मिलान नहीं किया गया	बकाया का मिलान	वर्तमान मिलान	कुल	मिलान नहीं किया गया	बकाया का मिलान	वर्तमान मिलान	कुल	निर्माण कार्य रजिस्ट्र नहीं बनाया गया	प्राचीनतम अवधि
रसआर	304.17	1742.64	69.53	2116.34	218.28	1609.83	82.92	1911.03		दिसम्बर-03
डब्ल्यूआर	328.18	779.1	135.99	1243.27	135.62	659.43	135.99	931.04		जनवरी-11
डब्ल्यूसीआर	37.69	0	0	37.69	31.53	0	0	31.53		अप्रैल-09
रसईआर	106.22	0	10.43	116.65	0	0	9.99	9.99		मई-13
रनडब्ल्यूआर	0	0	0	0	0	0	0	0	10	उपलब्ध नहीं
रनईआर	0	0	23020.42	23020.42	0	0	23020.42	23020.42		शून्य
रससीआर	0	0	2921.61	2921.61	0	0	2921.61	2921.61		शून्य
ईसीआर	377.79	3388.58	31.25	3797.62	67.05	1164.7	42.45	1274.2		मार्च-06
सीईसीआर	837.83	0	0	837.83	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	30	उपलब्ध नहीं

एसबल्यूआर	266.16	1600.48	0	1866.64	308.47	1700.33	0	2008.8	मार्च-09
सीआर	1234.76	0	17.08	1251.84	0	0	17.08	17.08	मार्च-13
एनआर			953.15	953.15			953.15	953.15	उपलब्ध नहीं
एनएफआर	8276.66	0	0	8276.66	0	0	0	0	उपलब्ध नहीं
ईसीओआर			1591.27	1591.27			1591.27	1591.27	उपलब्ध नहीं
मेट्रो	14.9	0	0	14.9	0	0	0	0	उपलब्ध नहीं
ईआर	1457.72	0	186.01	1643.73	0	0	189.83	189.83	उपलब्ध नहीं
एनसीआर	1978.21	0	0	1978.21	1100.91	0	0	1100.91	उपलब्ध नहीं
कुल	15220.29	7510.8	28936.74	51667.83	1861.86	5134.29	28964.71	35960.86	97

परिशिष्ट-3.3-समापन रिपोर्ट का गैर आहरण
(संदर्भ पैरा संख्या 3.6.2)

रेलवे	परियोजना की संख्या	<3	वर्षों में				समाप्ति की तिथि उपलब्ध नहीं	नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण के अंतर्गत समाप्त परियोजना (₹ करोड़ में)												
			3 से 5	5 से 10	10 से 20	20 से अधिक		3 से 5 वर्ष			5 से 10 वर्ष			10 से 20 वर्ष			> 20 वर्ष			कुल
			5	10	20	अधिक		सं.	लागत	सं.	लागत	सं.	लागत	सं.	लागत	सं.	लागत	सं.	लागत	
एसआर	133	0	11	14	14	20	74	4	0	4	0	1	0	5	0	14	0			
डब्ल्यूआर	36	7	2	8	14	5	0	0	0	0	0	4	279.03	1	8.27	5	287.3			
डब्ल्यूसीआर	42	17	6	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
एसईआर	16	6	5	5	0	0	0	1	19.58	0	0	0	0	0	0	1	19.58			
एनडब्ल्यूआर	41	7	7	8	16	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
एनईआर	19	5	4	2	4	4	0	4	0	2	0	4	0	4	0	14	0			
एससीआर	43	2	1	7	14	13	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ईसीआर	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
सीईसीआर	31	18	6	7	0	0	0	4	247.1	0	0	0	0	0	4	247.1				

एसडब्ल्यूआर	78	1	16	7	26	14	14	6	1005.37	2	186.87	5	768.86	3	202.19	16	2163.3
सीआर	59	8	12	16	13	10	0	0	0	4	198.89	5	153.41	3	74.3	12	426.6
एनआर	15	3	7	2	3	0	0								0	0	0
एनएफआर	35	5	11	3	7	7	2	11	0	9	0	4	0	9	0	33	0
ईसीओआर	77	7	17	33	11	1	8	5	0	4	0	2	0	0	0	11	0
मेट्रो	0	0	0	0	0	0	0								0	0	0
ईआर	7	1	2	2	1	1	0	2	381.45	2	235.31	1	36.8	1	16.8	6	670.36
एनसीआर	40	5	17	5	1	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
कुल	674	92	124	140	124	78	116	37	1653.5	27	621.07	26	1238.1	26	301.56	116	3814.2

परिशिष्ट-3.4-परियोजना के पश्च मूल्यांकन की स्थिति (परियोजना वार) (संदर्भ पैरा संख्या 3.6.3)			
रेलवे	2007-08 से 2011-12 के दौरान समाप्त परियोजनाओं की संख्या	संख्या जिसके लिये परियोजना मूल्यांकन हुआ	
		किया गया	नहीं किया गया
एसआर	9	0	9
डब्ल्यूआर	9	0	9
डब्ल्यूसीआर	0	0	0
एसईआर	4	0	4
एनडब्ल्यूआर	17	0	17
एनईआर	7	0	7
एससीआर	1	0	1
ईसीआर	1	0	1
सीईसीआर	4	0	4
एसडब्ल्यूआर	8	0	8
सीआर	2	0	2
एनअर	12	0	12
एनएफआर	0	0	0
ईसीओआर	7	0	7
मेट्रो	0	0	0
ईआर	4	0	4
एनसीआर	8	0	8
कुल	93	0	93

परिशिष्ट 3.5- रिकॉर्ड का अनुरक्षण

(पैरा संख्या 3.6.4, 3.6.5.1 देखें)

रेलवे	समीक्षित कार्यों की संख्या	पैरा अनुसार व्यय की समीक्षा तथा रिकॉर्ड का अनुरक्षण				रजिस्टर/रिकॉर्ड का अनुरक्षण			
		525 एफआई-योजना-शीर्षवार		526 एफआई कार्यवार		परिसम्पत्ति रजिस्टर		मेटिरियल-एट-साइट	
		हाँ	नहीं	हाँ	नहीं	हाँ	नहीं	हाँ	नहीं
एसआर	53	0	53	0	53	0	53	0	53
डब्ल्यूआर	32	32	0	32	0	0	32	2	30
डब्ल्यूसीआर	10	10	0	10	0	0	10	2	8
एसईआर**	40	40	0	40	0	12	28	12	28
एनडब्ल्यूआर	35	35	0	35	0	0	35	0	35
एनईआर	10	10	0	10	0	0	10	0	10
एससीआर	45	0	45	0	45	0	45	0	45
ईसीआर	52	52	0	0	52	0	52	0	52
एसईसीआर	24	0	24	0	24	0	24	0	24
एसडब्ल्यूआर	39	39	0	39	0	0	39	16	23
सीआर	25	25	0	25	0	13	12	23	2
एनआर	49	49	0	49	0	0	49	39	10
एनएफआर	40	40	0	40	0	0	40	0	40
इसीओआर	35	35	0	35	0	0	35	0	35
मेट्रो	4	0	4	0	4	0	4	0	4
ईआर	10	0	10	0	10	0	10	0	10
एनसीआर	22	0	22	0	22	0	22	0	22
जोड़	525	367	158	315	210	25	500	94	431

** केवल एसईआर में एस एवं टी विभाग में 12 कार्यों के लिए परिसम्पत्ति रजिस्टर तथा एमएएस रजिस्टर का अनुरक्षण किया गया।

परिशिष्ट 3.6- एक ही वित्तीय वर्ष के अन्दर हस्तांतरित लेन-देन का गैर-समायोजन
(पैरा संख्या 3.6.5.2 देखें)

(₹ करोड़ में)

रेलवे	कार्यो की संख्या	इनवर्ड		आउटवर्ड		अनुरक्षित नहीं किए गए
		संख्या	राशि	संख्या	राशि	
एसआर	3	2	0.44	9	2.13	0
डब्ल्यूआर	6	2	2.44	118	16.57	0
डब्ल्यूसीआर	1	0	0	4	5.79	0
एसईआर	2	2	6.86	3	1.8	0
एनडब्ल्यूआर	8	46	23.52	49	37.95	0
एनईआर	4	64	1.09	137	67.06	0
एससीआर	5	5	0.89	29	2.19	0
ईसीआर	0	0	0	0	0	0
एसईसीआर	0	0	0	0	0	0
एसडब्ल्यूआर	3	0	0	22	47.91	0
सीआर	5	2	0.55	13	2.06	0
एनआर	7	9	2.50	113	7.73	0
एनएफआर	4	41	75.60	10	26.83	0
इसीओआर	1	0	0.00	3	0.57	0
मेट्रो	0	0	0.00	0	0	0
ईआर	1	0	0.00	1	0.306	0
एनसीआर	6	51	9.05	24	16.48	0
जोड़	56	224	122.94	535	235.37	0

परिशिष्ट 3.7 ठेकेदार के बही खाते का अनुरक्षण
(पैरा संख्या 3.6.7.2 देखें)

रेलवे	कार्यों की संख्या	करारों की संख्या	संख्या जिसके लिए ठेकेदार का बही खाता	
			अनुरक्षित किया गया	अनुरक्षित नहीं किया गया
एसआर	10	429	17	412
डब्ल्यूआर	10	179	179	0
डब्ल्यूसीआर	10	102	100	2
एसई	10	154	126	28
एनडब्ल्यू	10	145	145	0
एनई	10	227	43	184
एससी	10	783	783	0
ईसी	10	303	303	0
एसईसीआर	10	111	111	0
एसडब्ल्यूआर	10	479	0	479
सीआर	10	253	253	0
एनआर	10	120	119	1
एनएफआर	10	2412	2412	0
ईसीओआर	10	625	0	625
मेट्रो	4	4	4	0
ईआर	10	116	74	42
एनसीआर	10	109	109	0
जोड़	164	6551	4778	1773

परिशिष्ट 3.8 पूर्ण कार्यों के लिए ठेकेदार के लेखाओं का समापन
(पैरा संख्या 3.6.7.1 देखें)

रेलवे	परियोजनाओं की संख्या	करारों की संख्या	कार्यों की संख्या जिसके लिए अंतिम बिल	
			पारित किए गए	पारित नहीं किए गए
एसआर	10	310	245	65
डब्ल्यूआर	10	152	101	51
डब्ल्यूसीआर	10	67	42	25
एसईआर**	10	70	60	10
एनडब्ल्यूआर	10	86	75	11
एनईआर	10	163	92	71
एससीआर	10	783	684	99
ईसीआर	10	218	95	123
एसईसीआर	10	111	52	59
एसडब्ल्यूआर	10	298	211	87
सीआर	10	236	165	71
एनआर	10	59	47	12
एनएफआर	10	729	728	1
इसीओआर	10	625	517	108
मेट्रो	4	1	0	1
ईआर	10	116	64	52
एनसीआर	10	383	345	38
जोड़	164	4407	3523	884

परिशिष्ट 3.9 सामग्री समाधान विवरण तैयार करना
(पैरा संख्या 3.6.7.3 देखें)

रेलवे	परियोजनाओं की संख्या	पारित ऑन-अकाउंट बिलों की संख्या	संख्या जहां बिल पारित किए गए	
			समाधान सहित	समाधान के बिना
एसआर	10	265	0	265
डब्ल्यूआर	10	294	0	294
डब्ल्यूसीआर	10	284	176	108
एसईआर	10	102	2	100
एनडब्ल्यूआर	10	263	0	263
एनईआर	10	477	0	477
एससीआर	10	318	318	0
ईसीआर	10	222	0	222
एसईसीआर	10	210	0	210
एसडब्ल्यूआर	10	624	101	523
सीआर	10	247	0	247
एनआर	10	139	0	139
एनएफआर	10	1491	13	1478
इसीओआर	10	159	0	159
मेट्रो	4	7	0	7
ईआर	10	336	9	327
एनसीआर	10	299	0	299
जोड	164	5737	619	5118

परिशिष्ट 3.10 निर्गत सामग्री के प्रति क्रेडिट की वसूली
(पैरा संख्या 3.6.8 देखें)

(₹ करोड़ में)

रेलवे	परियोजनाओं की संख्या	आकलन के अनुसार सीआरआरएम प्रावधान	वास्तव में निर्गत किया गया सीआरआरएम	वसूली में कमी
एसआर	11	500.17	418.02	82.15
डब्ल्यूआर	9	276.61	278.41	-1.8
डब्ल्यूसीआर	0	0	0	0
एसईआर	1	2	उपलब्ध नहीं	
एनडब्ल्यूआर	8	375.06	उपलब्ध नहीं	
एनईआर	उपलब्ध नहीं	35	80.83	-45.83
एससीआर	2	48.98	135.76	-86.78
ईसीआर	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	63.41	0
एसईसीआर	3	57.77	0	57.77
एसडब्ल्यूआर	5	60.18	111.3	-51.12
सीआर	1	32.07	32.07	0
एनआर	0	0	0	0
एनएफआर	8	255.01	109.08	145.93
ईसीओआर	1	10.06	5.19	4.87
मेट्रो	उपलब्ध नहीं			
ईआर	1	12.55	0	12.55
एनसीआर	3	204.69	6.5	198.19
जोड़	53	1870.15	1240.57	629.58

परिशिष्ट 3.11-लागत शेयरिंग आधार पर कार्यान्वित कार्य (पैरा संख्या 3.6.9 देखें)

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	रेलवे	कार्य का नाम	कुल आकलित लागत	वास्तविक व्यय	बुक किए जाने वाले व्यय का शेयर		दर्ज किए व्यय का शेयर		रेलवे द्वारा किया गया अधिक व्यय
					रेलवे	राज्य सरकार	रेलवे	राज्य सरकार	
1	एसआर	कल्लाकुरुची-सलेम नई लाइन सहित सीयूपीजे- वीआरआई	300.01	408.06	204.03	204.03	263.33	144.73	59.3
2	एसडब्ल्यूआर	रामनगरम-मैसूर-दोहरीकरण	482.7	398.09	132.7	265.39	168.76	229.33	36.06
3	एसडब्ल्यूआर	कदूर-चीकमंगलुर-सकेलेशपुर नई बीजी लाइन	245	290.27	186.28	103.99	217.69	72.58	31.41
4	एसडब्ल्यूआर	बैंगलोर शहर से हसन वाया श्रवणबेलागोवा नई बीजी लाइन	412.91	615.45	485.48	129.97	517.95	97.5	32.47
5	एसडब्ल्यूआर	सोलापुर-गदग गैज परिवर्तन	417.07	500.84	311.43	189.41	336.98	163.86	25.55
6	एसडब्ल्यूआर	एसएमईटी-टीएलजीपी जी.सी	218.1	273	150.47	122.53	156.98	116.02	6.51
7	एसडब्ल्यूआर	कोट्टूर-हरीहर नई बीजी लाइन	302.22	351.48	117.16	234.32	133.15	218.33	15.99
8	एससीआर	कोटीपल्ली-नरसापुर	785.25	9.41	7.06	2.35	9.41	0	2.35
9	ईसीआर	मुंगेर गंगा ब्रिज	2362	965.07	511.49	453.58	574.38	390.69	62.89
10	एनआर	रेवाड़ी-रोहतक	476.48	508.36	254.18	254.18	262.52	245.84	8.34
11	एनआर	देयोबन्द-रूडकी	336.91	139.86	69.93	69.93	72.97	66.89	3.04
12	एनआर	भानुपल्ली-बिलासपुर बेर	350.33	33.81	25.36	8.45	33.81	0	8.45
13	ईआर	बुरदवन से कटवा	245.15	223.71	111.86	111.85	213.71	10	101.85
	कुल		6934.13	4717.41	2567.43	2149.98	2961.64	1755.77	394.21

परिशिष्ट-3.12- प्रतिस्थापन लेखे पर किया गया कार्य (पैरा 3.6.10 देखें)							
रेलवे	कार्यों की सं.	वित्तीय स्रोत	सुधार प्रतिशतता	की तत्व	कुल अनुमानित आय	2012-13 के दौरान व्यय	ब्लॉक अकाउंट के अनुसार लागत
					(₹ करोड़ में)		
एसआर	3	डीआरएफ	नहीं दर्शाया गया		33.80	3.90	नहीं दर्शाया गया
डब्ल्यूआर	3	डीआरएफ	नहीं दर्शाया गया		21.13	6.26	13.81
डब्ल्यूसीआर	3	डीआरएफ/ डीएफ	नहीं दर्शाया गया		16.42	2.86	2.86
एसईआर	3	डीआरएफ/ डीएफ	नहीं दर्शाया गया		24.93	6.97	14.3
एनडब्ल्यूआर	3	डीआरएफ	नहीं दर्शाया गया		23.12	0	नहीं दर्शाया गया
एनईआर	2	डीआरएफ/ डीएफ	नहीं दर्शाया गया		20.05	0.66	नहीं दर्शाया गया
एससीआर	3	डीआरएफ/ डीएफ	नहीं दर्शाया गया		79.07	3.31	78.76
ईसीआर	3	डीआरएफ/ डीएफ	नहीं दर्शाया गया		22.53	3.83	नहीं दर्शाया गया
एसईसीआर	3	डीआरएफ/ डीएफ	नहीं दर्शाया गया		20.94	1.92	नहीं दर्शाया गया
एसडब्ल्यूआर	3	डीआरएफ/ डीएफ	नहीं दर्शाया गया		69.54	6.3	1.9

सीआर	3	डीआरएफ/ डीएफ	नहीं दर्शाया गया	15.05	0.22	नहीं दर्शाया गया
एनआर	3	डीआरएफ/ डीएफ	नहीं दर्शाया गया	30.96	3.55	5.22
एनएफआर	3	डीआरएफ/ डीएफ	100	20.64	0.63	20.64
ईसीओआर	3	डीआरएफ/ डीएफ	नहीं दर्शाया गया	40.31	1.87	नहीं दर्शाया गया
मेट्रो	1	डीआरएफ/ डीएफ	नहीं दर्शाया गया	1.95	0.05	नहीं दर्शाया गया
ईआर	1	डीआरएफ/ डीएफ	100	37.55	0.67	नहीं दर्शाया गया
	2		नहीं दर्शाया गया	6.79	0.615	नहीं दर्शाया गया
एनसीआर	3	डीआरएफ/ डीएफ	नहीं दर्शाया गया	19.34	18.82	नहीं दर्शाया गया
कुल	48	0	200	504.12	62.43	137.49

परिशिष्ट-3.13 समाप्त परिसंपत्तियों के पूंजी क्रेडिट
(पैरा 3.6.11)

रेलवे	कार्यों की संख्या	कार्यों की संख्या जिसके लिए विस्तृत प्राकलन को मंजूरी दी गई थी	परियोजनाओं की संख्या जिसमें वापस समायोजन हुआ		विलम्ब की सीमा	परियोजनाओं की संख्या
			किया गया	नहीं किया गया		
एसआर	11	10	10	1	> 1 वर्ष	4
डब्ल्यूआर	7	7	0	7	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
डब्ल्यूसीआर	0	0	0	0	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
एसईआर	0	0	0	0	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
एनडब्ल्यूआर	7	7	0	7	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
एनईआर	2	2	0	2	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
एससीआर	4	2	0	4	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
ईसीआर	1	1	0	1	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
एसईसीआर	3	3	0	3	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं

एसडब्ल्यूआर	5	5	0	5	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
सीआर	0	0	0	0	उपलब्ध नहीं	0
एनआर	0	0	0	0	उपलब्ध नहीं	0
एनएफआर	2	2	0	2	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
ईसीओआर	1	1	0	1	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
मेट्रो	उपलब्ध नहीं					
ईआर	1	1	0	1	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
एनसीआर	1	1	0	1	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
कुल	45	42	10	35	0	4

परिशिष्ट-3.14- निधियों का आवंटन और वास्तविक व्यय 2012-13

(पैरा सं. 3.6.12 देखें)

रेलवे	कुल आवंटन और उपयोग								अधिक उपयोग						(₹ करोड़ में)
	कार्य की संख्या	बीबी 2012-13	पुनर्विधायन	कुल	वास्तविक व्यय	शिल्ला	कार्य की संख्या	बीबी 2012-13	पुनर्विधायन	कुल	वास्तविक व्यय	शिल्ला			
एसआर	86	863.22	-231.00	632.22	624.08	8.14	33	340.05	-109.96	230.08	298.78	68.70			
डब्ल्यूआर	71	709.26	-70.06	639.20	623.75	15.45	10	132.47	-34.71	97.75	99.35	1.59			
डब्ल्यूसीआर	19	110.56	1.54	112.10	118.39	-6.29	5	62.85	0.00	62.85	102.14	39.29			
एसईआर	77	658.08	-156.04	502.05	496.52	5.52	21	299.42	-80.82	218.60	232.60	14.00			
एनडब्ल्यूआर	41	506.70	35.45	542.15	540.74	1.41	8	166.57	76.88	243.45	245.08	1.63			
एनईआर	28	441.51	10.11	451.62	471.47	-19.85	23	431.00	17.35	448.35	471.57	23.23			
एससीआर	63	514.54	19.87	534.41	474.13	60.28	3	54.50	29.43	83.93	111.46	27.53			
ईसीआर	55	669.21	0.00	669.21	712.00	-42.79	34	264.72	0.00	264.72	156.74	-107.98			

एसईसीआर	44	235.81	-53.24	182.57	109.28	73.29	11	82.41	-51.39	31.02	65.34	34.32
एसडब्ल्यूआर	51	408.58	-2.22	406.36	469.14	-62.78	22	212.66	-0.53	212.87	386.45	173.58
सीआर	27	192.22	-32.49	159.73	174.78	-15.05	7	61.69	9.70	71.39	93.18	21.79
एनआर	90	463.36	-10.00	453.36	409.74	43.61	33	164.79	-10.00	154.79	264.88	110.08
एनएफआर	33	2434.22	298.68	2732.90	2737.55	-4.65	23	1284.22	58.88	1343.10	1336.43	-6.67
ईसीओआर	106	265.83	-44.47	221.36	232.70	-11.34	55	199.75	-55.40	144.35	159.41	15.06
मेट्रो	5	20.33	-8.24	12.08	12.08	0.00	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ईआर	59	1179.72	0.00	1179.72	904.41	275.30	14	328.09	0.00	328.09	483.78	155.69
एनसीआर	61	258.79	42.31	301.10	291.00	10.10	8	42.47	-18.61	23.86	24.26	0.40
कुल	916	9931.93	-199.80	9732.13	9401.78	330.35	310	4127.65	-169.19	3959.20	4531.43	572.24

परिशिष्ट-3.14- निधियों की आवंटन और वास्तविक व्यय 2012-13 (संदर्भ पैरा सं. 3.6.12)														
रेलवे	निधियों की वापसी							कोई भिन्नता नहीं						(₹ करोड़ में)
	कार्यों की संख्या	बीसी 2012-13	पुनर्विनिवेशन	क्रॉस लेड	वास्तविक व्यय	भिन्नता	कार्यों की संख्या	बीसी 2012-13	पुनर्विनिवेशन	क्रॉस लेड	वास्तविक व्यय	भिन्नता		
रसआर	38	479.50	-87.51	391.98	315.15	76.84	15	43.68	-33.53	10.16	10.16	0.00		
डब्ल्यूआर	46	538.26	-2.18	536.08	519.03	17.05	15	38.54	-33.16	5.37	5.37	0.00		
डब्ल्यूसीआर	14	47.71	1.54	49.25	16.25	33.00	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
रएईआर	20	171.25	-11.81	159.45	139.92	19.52	36	187.41	-63.41	124.00	124.00	0.00		
एनडब्ल्यूआर	17	192.86	19.67	212.54	209.50	3.04	16	147.27	-61.10	86.16	86.16	0.00		
एनईआर	4	5.51	-2.35	3.16	-0.21	3.37	1	5.00	-4.89	0.11	0.11	0.00		
रससीआर	8	215.50	46.43	261.93	174.12	87.81	52	244.54	-55.99	188.55	188.55	0.00		
ईसीआर	21	404.50	0.00	404.50	555.27	-150.77	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		

एसईसीआर	16	107.16	37.46	144.62	37.02	107.60	17	46.24	-39.31	6.93	6.93	0.00
एसइब्ल्यूआर	26	193.01	-1.69	191.32	80.79	110.53	3	1.90	-0.01	1.89	1.89	0.00
सीआर	13	99.20	-18.02	81.19	74.45	6.74	7	31.32	-24.17	7.15	7.15	0.00
एनआर	56	298.55	0.00	298.55	144.86	153.69	1	0.01	0.00	0.01	0.01	0.00
एनएफआर	10	1150.00	239.80	1389.80	1401.12	-11.32	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ईसीओआर	36	59.42	-4.44	54.99	51.27	3.72	15	6.65	15.37	22.02	22.02	0.00
मेट्रो	5	20.33	-8.24	12.08	12.08	0.00	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ईआर	45	851.63	0.00	851.63	420.63	431.00	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
एनसीआर	24	173.41	80.88	254.29	243.79	10.50	29	42.91	-19.96	22.96	22.96	0.00
कुल	399	5007.79	289.55	5297.35	4395.03	902.32	207	795.47	-320.16	475.31	475.31	0.00

परिशिष्ट-3.15- 31.3.2013 तक वित्तीय और प्रत्यक्ष प्रगति की तुलना

(पैरा सं. 3.6.12.1 देखें)

(₹ करोड़ में)

रेलवे	कार्यों की कुल संख्या	वित्तीय प्रगति के अनुरूप प्रत्यक्ष प्रगति नहीं			वित्तीय और प्रत्यक्ष प्रगति के बीच अंतर 50% से अधिक था		
		कार्यों की संख्या	अनुमानित लागत	व्यय	कार्यों की संख्या	अनुमानित लागत	व्यय
एसआर	53	16	3216.81	1525.11	11	1224.81	1696.73
डब्ल्यूआर	32	11	1971.68	1518.94	1	34.40	55.68
डब्ल्यूसीआर	15	12	1109.49	655.93	2	390.49	353.98
एसईआर	40	13	733.70	353.09	2	121.06	72.59
एनडब्ल्यूआर	35	14	2267.57	1055.54	0	0	0
एनईआर	10	7	1549.55	1146.66	1	218.19	168.27
एससीआर	36	16	786597.26	470236.54	2	26355.24	25370.11
ईसीआर	10	5	3261.76	1609.21	0	0	0
एसईसीआर	24	13	2995.41	753.90	1	2.26	2.34
एसडब्ल्यूआर	38	17	2558.82	2965.33	6	726.70	1232.89

सीआर	26	15	1986.93	1690.8202	4	37.65	47.69
एनआर	45	19	2640.12	2205.09	2	273.59	514.97
एनएफआर	34						
ईसीओआर	34	16	2354.80	1053.25	4	231.22	199.45
मेट्रो	4	3	21.66	12.15	0	0	0
ईआर	59	28	4404.49	3363.39	15	2108.01	2091.58
एनसीआर	10	5	294.63	244.79	0	0	0
कुल	505	210	817964.68	490389.74	51	31723.62	31806.28

परिशिष्ट-3.16- फार्म ई.1473 में कार्य रजिस्टर का अनुरक्षण (₹ हजार में)												
रेलवे	कार्यों की संख्या जहां विवरण उपलब्ध है						कार्यों की संख्या जहां विवरण उपलब्ध है					
	अनुमानित लागत		बजट आवंटन		साइट पर सामगियों का मूल्य		अनुमानित लागत		बजट आवंटन		साइट पर सामगियों का मूल्य	
	सं.	राशि	सं.	राशि	सं.	राशि	सं.	राशि	सं.	राशि	सं.	राशि
एसआर	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	10	10
डब्ल्यूआर	10	24191147	2	10500	2	141560	0	8	8	8	8	8
डब्ल्यूसीआर	5	4715169	0	0	0	0	5	10	10	10	10	10
एसईआर	10	18366458	10	1048294	0	0	0	0	0	0	10	10
एनडब्ल्यूआर	0	0	0	0	0	0	10	10	10	10	10	10
एनईआर	10	34268600	10	2339758	0	0	0	0	0	0	10	10
एससीआर	0	0	0	0	0	0	10	10	10	10	10	10
ईसीआर	0	0	0	0	0	0	10	10	10	10	10	10
एसईसीआर	10	प्रस्तुत नहीं	10	प्रस्तुत नहीं	0	0	0	0	0	0	0	10

एसडब्ल्यूआर	10	30015527	0	0	0	3	114904	0	10	7
सीआर	10	32838067	7	248300	0	0	0	0	3	10
एनआर	0	0	0	0	0	0	0	10	10	10
एनएफआर	3	प्रस्तुत नहीं	6	प्रस्तुत नहीं	0	0	0	7	4	10
ईसीओआर	10	20402760	0	0	0	0	0	0	10	10
मेट्रो	4	244066	4	185660	0	0	0	0	0	4
ईआर	0	0	0	0	0	0	0	10	10	10
एनसीआर	10	प्रस्तुत नहीं	0	0	0	0	0	0	10	10
कुल	92	165041794	49	3832512	5	256464	72	115	159	

परिशिष्ट-3.17- स्वीकृत अनुमान से अधिक किया गया व्यय
(पैरा सं. 3.6.12.3 देखें)

रेलवे	वांछित प्राकलन		प्राकलन से अधिक		पुराना मद	अवधि												नहीं दर्शायी गयी अवधि	
	कार्यों की संख्या	राशि	कार्यों की संख्या	राशि		< 1 वर्ष		1 से 5 वर्ष		5 से 10 वर्ष		10 से 15 वर्ष		15 से 20 वर्ष		> 20 वर्ष		सं.	राशि
						सं.	राशि	सं.	राशि	सं.	राशि	सं.	राशि	सं.	राशि	सं.	राशि		
एसआर	40	342376.51	144	12192113.92	1984-85	0	0	66	5330884	23	1001784.75	37	3080018.93	20	722311.94	16	644347.55	22	1755143.57
डब्ल्यूआर	0	0	70	3486834	1994-95	8	30555	34	2462951	17	526534	7	327508	4	139286	0	0	0	0
डब्ल्यूसी आर	0	0	7	703604.67	1981-82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	703604.67	0	0
एसईआर	0	0	35	223453	1982-83	0	0	0	0	0	0	7	50759	20	145002	8	27692	0	0
एनडब्ल्यू आर	0	0	5	148784	1993-94	0	0	0	0	1	58890	0	0	4	89894	0	0	0	0
एनईआर	0	0	18	301543	नहीं दर्शाया गया													18	301543
एससीआर	0	0	13	9455049	2004-05	1	494630	9	6868266	3	2092153	0	0	0	0	0	0	0	0

