



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
का प्रतिवेदन  
मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए



संघ सरकार (रेलवे)  
रेलवे वित्त  
2016 की प्रतिवेदन संख्या-37

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का  
प्रतिवेदन

*मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए*

लोक सभा/राज्य सभा में \_\_\_\_\_ को प्रस्तुत की गई

**संघ सरकार (रेलवे)**

**रेलवे वित्त**

2016 की प्रतिवेदन संख्या 37

विषय वस्तु		
विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्राक्कथन		
कार्यकारी सार		(i) - (v)
<b>अध्याय 1 - वित्तीय स्थिति</b>		
चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार	1.1	1
बजट अनुमानों की विश्वसनीयता	1.2	2
2015-16 में राजकोषीय लेन-देन -एक नजर	1.3	3
आईआर के संसाधन	1.4	5
अप्राप्य आय	1.5	11
प्रतिकूल आर्थिक सहायता	1.6	12
संसाधनों का उपयोग	1.7	15
राजस्व अधिशेष	1.8	20
दक्षता सूचकांक	1.9	20
योजना व्यय	1.10	23
रेलवे निधियां	1.11	26
लेखाओं पर टिप्पणियां	1.12	30
निष्कर्ष	1.13	36
सिफारिशें	1.14	38
<b>अध्याय 2 - विनियोजन लेखे</b>		
विनियोजन लेखाओं का सारांश	2.1	39
वित्तीय जवाबदेही तथा बजट प्रबंधन	2.2	45
अनुपूरक प्रावधान	2.3	50
अभ्यर्पित राशियाँ	2.4	51
व्यय करने वाली इकाईयों द्वारा बजट का नियंत्रण	2.5	52
अनुदान संख्या 16 - परिसंपत्तियों, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन का गहन अध्ययन	2.6	53
निर्धारित सीमा से ऊपर अधिक/बचत	2.7	56

व्यय का त्रुटिपूर्ण-वर्गीकरण	2.8	57
असंस्वीकृत व्यय	2.9	62
निष्कर्ष	2.10	63
सिफारिशें	2.11	64
<b>अध्याय 3 - लेखांकन में गलत वर्गीकरण और गलतियां और अनुवर्ती कार्रवाई</b>		
प्रस्तावना	3.1	65
पूर्व प्रवृत्ति	3.2	68
गलत वर्गीकरण की प्रकृति	3.3	69
आंतरिक जांच-तंत्र की विफलता	3.4	75
लेखों की समाप्ति से पूर्व गलत वर्गीकरण के सुधार के लिए मानीटरिंग तंत्र	3.5	75
वित्तीय प्रबंधन सूचना प्रणाली(एफएमआईएस) को शुरू करना	3.6	76
गलत वर्गीकरण तथा उसके प्रभाव का सुधारने के लिए रेलवे द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई	3.7	77
आय, जमा तथा उचंत शीर्षों के संदर्भ में अनुवर्ती कार्रवाई	3.8	82
अंतिम शीर्षों (राजस्व अनुदान तथा पूंजी अनुदान) की बजाय जमा शीर्षों के लिए ऋणों तथा डेबिटों की गलत बुकिंग के संदर्भ में अनुवर्ती कार्रवाई	3.9	84
राजस्व अनुदानों में गलत बुकिंग के संदर्भ में अनुवर्ती कार्रवाई	3.10	85
निष्कर्ष	3.11	86
सिफारिशें	3.12	86
शब्दावली		88-90
परिशिष्ट		91-101
अनुबंध		102-148

## प्राक्कथन

---

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

प्रतिवेदन के **अध्याय 1 और 2** में 31 मार्च 2016 को समाप्त वर्ष हेतु भारतीय रेल के क्रमशः वित्त लेखों और विनियोग लेखों की जांच से प्राप्त मामलों पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां हैं।

प्रतिवेदन के **अध्याय 3** में भारतीय रेल की लेखाओं में निरन्तर गलत वर्गीकरण के स्वरूप एवं प्रवृत्ति, उनकी पुनरावृत्ति के कारण, गलत वर्गीकरण एवं लेखाओं की गलतियों को सुधारने के लिए की गई अनुवर्ती कार्रवाई और इन गलतियों को सुधार न करने से वित्तीय विवरणों पर पड़ने वाला प्रभाव शामिल हैं।

## कार्यकारी सार

### पृष्ठ भूमि

भारतीय रेल (आईआर) भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। यह 66,687 मार्ग किमी\* से बनी है जिसपर प्रतिदिन 23,024 गाड़ियां चलती हैं, लगभग 22.5 मिलियन यात्री यात्रा करते हैं और लगभग 3.03 मिलियन टन माल ढोती हैं। रेलवे का नीति प्रतिपादन तथा सम्पूर्ण नियंत्रण रेलवे बोर्ड (आरबी) में निहित है जो अध्यक्ष, वित्त आयुक्त तथा अन्य कार्यकारी सदस्यों से बना है। आईआर प्रणाली को 68 संचालन मण्डलों वाले 17 जोन के माध्यम से प्रबन्धित किया जाता है। प्रणाली के संचालन भाग के द्योतक जोनल रेलवे के अतिरिक्त चल स्टॉक तथा अन्य सम्बन्धित मदों के विनिर्माण में लगी आठ 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 है।

### निष्कर्षों का सार

31 मार्च 2015 (2015 की प्रतिवेदन संख्या 53) को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेलवे) उल्लेख करता है कि 2014-15 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियां 12.43 प्रतिशत तक बढ़ी जो 2010-14 की अवधि के दौरान 13.99 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) से कम थीं। 2010-14 के दौरान प्राप्त सीएजीआर के क्रमशः 14.32 प्रतिशत और 12.30 प्रतिशत के प्रति माल भाड़ा अर्जनों तथा यात्री अर्जनों में वृद्धि क्रमशः 12.66 प्रतिशत तथा 15.49 प्रतिशत थीं। 2014-

\* 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। मार्ग कि.मी. रेलगाड़ियों की सं. और मालभाड़ा लदान का सांख्यिकीय आंकड़े अनंतिम हैं।

15 में लाभांश देयता को पूरा करने के बाद निवल अधिशेष ₹ 7,664.94 करोड़ था। 2013-14 में 93.60 प्रतिशत से 2014-15 में 91.25 प्रतिशत प्रचालन अनुपात तक उन्नत हो गया।

2015-16 के दौरान, कुल राजस्व प्राप्तियां 4.57 प्रतिशत तक बढ़ी जो 2011-15 की अवधि के दौरान 14.86 प्रतिशत के सीएजीआर से कम थी। 2015-16 में मालभाड़ा अर्जन की वृद्धि 3.23 प्रतिशत थी जो 2011-15 के दौरान सीएजीआर की 15.01 प्रतिशत से कम थी। 2015-16 में यात्री आय में 4.96 प्रतिशत तक की वृद्धि थी जो 2011-15 के दौरान दर्ज 14.31 प्रतिशत सीएजीआर से कम थी।

प्रचालन अनुपात 2014-15 में 91.25 प्रतिशत से उन्नत होकर 2015-16 में 90.49 प्रतिशत रहा। लाभांश देयता पूरी करने के बाद निवल लाभांश 2015-16 में 2014-15 में ₹ 7,664.94 करोड़ के प्रति ₹ 10,505.97 करोड़ था।

रेलवे निधि 2014-15 में ₹ 6,872.73 करोड़ की निधि अवशेष के प्रति 2015-16 की समाप्ति पर ₹ 10,806.68 करोड़ पर बंद हुई। निधि अधिशेषों में सुधार 2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान पूँजीगत निधि से भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएसी) को ₹ 12,629.49 करोड़ के पट्टा प्रभारों के पूँजीगत अवयव का भुगतान न करने के कारण था। हालांकि, आईआर ने आईआरएफसी को 2014-15 से पूँजीगत निधि से पट्टा प्रभारों के पूँजीगत अवयव का भुगतान शुरू किया और 2014-15 के दौरान ₹ 5,449.24 करोड़ और 2015-16 के दौरान ₹ 6,324.74 करोड़ का भुगतान किया। 2015-16 की समाप्ति पर पूँजीगत निधि ₹ 907.43 करोड़ पर बंद हुई। मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) और पेंशन निधि 2015-16 में क्रमशः ₹ 32.78 करोड़ और ₹ 5,657.30 करोड़ के अधिशेष के साथ बंद हुई। इसके अतिरिक्त, रेलवे प्रणाली में ₹ 41,274.49 करोड़ की अधिकवय परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का अत्यधिक बैकलॉग होने, जिसे रेलगाड़ियों के सुरक्षित परिचालन हेतु प्रतिस्थापित किया जाना है, के बावजूद आवश्यकतानुसार डीआरएफ में अंशदान नहीं किया गया था।

आईआर, यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं की अपनी परिचालन लागत पूरी करने में असमर्थ था। 2014-15 के दौरान, यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर ₹ 33,821.70 करोड़ की हानि हुई थी। माल भाड़ा सेवाओं से ₹ 38,312.59 करोड़ का लाभ अर्जित किया गया था जिसने दर्शाया कि मालभाड़ा यातायात के लाभ का 88.28 प्रतिशत यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर कमी को पूरा करने के लिए उपयोग किया गया। उपर्युक्त मामलों का भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के पूर्ववर्ती प्रतिवेदनों-संघ सरकार (रेलवे)-रेलवे वित्त में लगातार उल्लेख किया गया है।

आईआर ने सभी पाँच राजस्व विनियोजनों में अनुपूरक प्रावधान प्राप्त करने के बावजूद एक राजस्व अनुदान और पाँच राजस्व विनियोजनों में संसद द्वारा दिए गए प्राधिकार से ₹ 75.87 करोड़ अधिक खर्च किया। 13 राजस्व अनुदानों और पूंजी अनुदान के दो भागों में ₹ 100 करोड़ से अधिक बचतें थीं।

लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपनी विभिन्न रिपोर्टों में रेलवे के लेखों में आने वाले गलत वर्गीकरण की अधिक संख्या पर अपनी चिन्ता व्यक्त की और की गई कार्रवाई टिप्पणी में रेल मंत्रालय द्वारा बार-बार दिए गए आश्वासनों कि आवश्यक उपाय यह सुनिश्चित करने के लिए कि गलत वर्गीकरण को नियंत्रित किया जाएगा, के बावजूद लेखापरीक्षा द्वारा कई मामले देखे जा रहे हैं।

2010-11 से 2014-15 के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा बताए गये ₹ 3,548.95 करोड़ के लेखाओं में गलत वर्गीकरण एवं गलतियों के 560 मामलों में स्वीकार किए गए थे और रेल मंत्रालय द्वारा 'अनुबंध जे' के रूप में मुद्रित विस्तृत विनियोजन लेखाओं में शामिल कर लिया गया था। 560 मामलों में से ₹ 3,031.36 करोड़ की राशि के 426 मामलों छः क्षेत्रीय रेलों से संबंधित थे।

12 क्षेत्रीय रेलों में, सीएलडब्ल्यू और कोर (इलाहाबाद) में 193 मामलों में व्यय के गलत वर्गीकरण और गलत प्रदर्शन में ₹ 337.75 करोड़ शामिल थे जिससे रेल प्रशासन द्वारा प्रारंभिक दस्तावेजों की उचित संवीक्षा के बाद बचा जा सकता था।



11 क्षेत्रीय रेलवे में लेखापरीक्षा द्वारा ₹ 1,431.05 करोड़ की मुद्रा मूल्य वाले अनियमित समायोजनों के 66 मामले बताए और रेलवे द्वारा स्वीकार किए गए थे।

यह पाया गया कि स्पष्ट लेखा विभाग द्वारा त्रुटियों का आन्तरिक जांच के दौरान पता लगाया जा सकता था और वित्तीय वर्ष के लिए अन्तिम लेखों की समाप्ति से पूर्व सुधारा जा सकता था, जो बिना ध्यान दिए बच गए।

### **सिफारिशें**

रेलवे वित्त के विभिन्न पहलुओं पर सिफारिशें निम्नलिखित हैं:

- रेल मंत्रालय को यात्री एवं अन्य कोचिंग टैरिफ के पुनरावलोकन की आवश्यकता है ताकि प्रचालनों की लागत को एक चरणबद्ध तरीके से वसूल किया जाये और इसकी मूल गतिविधियों में हानियों को कम किया जा सके। उप-नगरीय ट्रेन सेवाओं के संचालन पर और यात्रियों की विभिन्न श्रेणियों को मुफ्त/रियायती/सम्मानार्थ पास की सुविधा के कारण प्रचालन हानियों को कम करने की आवश्यकता है।
- रेलवे को स्टाफ उत्पादकता सुधारने की आवश्यकता है जो कि पिछले कुछ वर्षों में घट रही है।
- पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेलवे कोलकाता का प्रचालन अनुपात पिछले पांच वर्षों में 100 प्रतिशत से अधिक रहा है। उनके प्रचालन/वित्तीय अक्षमता के कारणों का अविलंब विश्लेषण करने की आवश्यकता है और उपचारात्मक कार्रवाई करने की आवश्यकता है।
- आईआर भारतीय जीवन बीमा निगम (अतिरिक्त बजटीय संसाधन-संस्थागत वित्त (ईबीआर-आईएफ) से निधिकरण सहायता से जुड़ा है। यह महत्वपूर्ण है कि इस प्रकार प्राप्त निधियां विवेकपूर्ण तरीके से उपयोग की जाती हैं और निष्क्रिय नहीं रहने दी जाती हैं एवं ब्याज देयता वहन नहीं होने दी जाती है।
- अधिकवय परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए मूल्यहास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों की गैर-उपलब्धता भारतीय रेल की कमजोर

वित्तीय स्थिति का सूचक है। रेल मंत्रालय को अपने निधि शेषों में सुधार के लिए उपयुक्त साधनों का अन्वेषण करना चाहिए।

- रेल मंत्रालय को व्यय के प्रवाह और बजट आवंटन की नियमित निगरानी हेतु बजट नियंत्रण प्राधिकरणों पर प्रभाव डालना चाहिए और अतिरिक्त निधियों की माँग/आवंटित निधियों को लौटाने पर तेजी से कार्रवाई करनी चाहिये।
- रेल मंत्रालय आईटी मोड्यूल्स (आईपीएस) के माध्यम से सामान्य प्रारूप में रेलवे बोर्ड लेखाओं का क्षेत्रीय लेखाकरण इकाइयों के साथ एकीकरण करके प्रभावी कदम उठा सकता है क्योंकि वह पूर्णतः कार्यान्वित नहीं किया गया है।
- असंस्वीकृत व्यय को नियंत्रित किया जाना चाहिये; प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिये कि सभी असंस्वीकृत व्यय प्राथमिकता के आधार पर नियमित कर लिए जाएं।
- वित्तीय वर्ष के पूर्व तथा अन्त में गलतियों का पता लगाने तथा उनमें सुधार करने के लिए कार्यकारी विभाग और लेखा विभाग के बीच प्रभावी समन्वय तथा आवश्यक उपाय किए जाएं ताकि लेखांकन में गलत वर्गीकरण पर कठोर निगरानी रखी जा सके।
- आन्तरिक लेखापरीक्षा को ऐसे महत्वपूर्ण क्षेत्रों का पता लगाना चाहिए जहां गलत वर्गीकरण किए गये हों तथा आन्तरिक नियंत्रण तंत्र में बेहतर समन्वय हो।
- कर्मचारियों के मार्गदर्शन के लिए सामान्य/संभावित गलतियों का सारांश तैयार एवं परिचालित किया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के संदर्भ में कर्मचारियों के मार्गदर्शन हेतु एक जांचसूची तैयार की जानी चाहिए ताकि गलतियाँ वर्ष दर वर्ष न हो।

## अध्याय-1 वित्तीय स्थिति

यह अध्याय 2015-16 के दौरान भारतीय रेल (आईआर) की वित्तीय स्थिति का व्यापक स्वरूप दर्शाता है तथा इसमें पिछले वर्ष के संदर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतकों तथा समेकित प्रवृत्ति विश्लेषण में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण शामिल है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े भारतीय रेल के वित्त लेखे हैं, जो एक ऐसा दस्तावेज है जिसे संघ सरकार के वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए वार्षिक रूप से संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल का 2015-16 के दौरान निष्पादन के मूल्यांकन हेतु प्रमाणिक सरकारी रिपोर्टों<sup>1</sup> के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

### 1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार

नीचे तालिका 1.1 2014-15 और 2015-16 के दौरान भारतीय रेल के वित्तीय लेन-देन का सार प्रस्तुत करती है।

तालिका 1.1 भारतीय रेल की प्राप्तियों तथा व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	विवरण	वास्तविक 2014-15	बजट अनुमान 2015-16	संशोधित अनुमान 2015-16	वास्तविक 2015-16
1	यात्री आय	42,189.61 (15.49)	50,175.00	45,376.15	44,283.26 (4.96)
2	माल-भाड़ा आय	1,05,791.34 (12.66)	1,21,423.00	1,11,852.72	1,09,207.66 (3.23)
3	अन्य कोचिंग आय <sup>2</sup>	3,997.89 (8.67)	4,612.00	4,325.49	4,371.48 (9.34)
4	विविध आय <sup>3</sup>	5,092.74 (-10.99)	7,318.00	6,229.64	5,928.55 (16.41)
5	उचंत	-361.04	50.00	50.00	542.56
6	सकल यातायात प्राप्तियाँ <sup>4</sup> (मद संख्या 1 से 5)	1,56,710.54 (12.29)	1,83,578.00	1,67,834.00	1,64,333.51 (4.86)
7	सामान्य कार्यचालन व्यय <sup>5</sup>	1,05,995.88 (8.63)	1,19,410.00	1,10,690.00	1,07,735.93 (1.64)

<sup>1</sup> भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकी विवरण

<sup>2</sup> पार्सलों, सामान तथा डाकघर मेल आदि के परिवहन से अन्य कोचिंग आय

<sup>3</sup> किराये, भवनों के पहाकरण, खानपान सेवाओं, विज्ञापनों, साईडिंग्स के रख-रखाव और लेवल क्रासिंग, सामरिक लाइनों पर हानि की क्षतिपूर्ति इत्यादि से विविध आय।

<sup>4</sup> सकल यातायात प्राप्तियाँ - भारतीय रेल की दुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग यातायात और विविध प्राप्तियों से संचालनात्मक प्राप्तियाँ।

<sup>5</sup> भारतीय रेल के परिचालन खर्च

8	विनियोजन				
	मूल्यहास आरक्षित निधि	7,775.00 (-1.58)	7,900.00	5,500.00	5,600.00 (-27.97)
	पेंशन निधि	29,225.00 (17.61)	34,900.00	34,500.00	34,500.00 (18.05)
9	कुल कार्यचालन व्यय <sup>6</sup> (मद संख्या 7 तथा मद संख्या 8)	1,42,995.8 8 (9.73)	1,62,210.00	1,50,690.00	1,47,835.93 (3.38)
10	निवल यातायात प्राप्तियाँ (मद संख्या 6 - मद संख्या 9)	13,714.66 (48.47)	21,368.00	17,144.00	16,497.58 (20.29)
11	विविध प्राप्तियाँ <sup>7</sup>	4,306.72 (17.81)	4,978.70	3,970.97	4,046.09 (-6.05)
12	विविध व्यय <sup>8</sup>	1,182.89 (3.39)	1,270.25	1,217.13	1,315.20 (11.19)
13	निवल विविध प्राप्ति (मद संख्या 11 - मद संख्या 12)	3,123.83 (24.37)	3,708.45	2,753.84	2,730.90 (-12.58)
14	निवल राजस्व (मद संख्या 10 एवं मद संख्या 13)	16,838.49 (43.32)	25,076.45	19,897.84	19,228.48 (14.19)
15	सामान्य राजस्व को देय लाभांश	9,173.55 (14.55)	10,810.74	8,495.44	8,722.51 (-4.92)
16	निवल अधिशेष (मद संख्या 14 - मद संख्या 15)	7,664.94 (104.92)	14,265.71	11,402.40	10,505.97 (37.07)
17	विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि	1,374.94 (-55.29)	5,750.00	1,323.71	1,219.74 (-11.29)
	पूँजीगत निधि	6,233.36 (1,146.67)	7,615.71	6,293.00	5,798.24 (-6.98)
	ऋण सेवा निधि	56.64 (-65.75)	900.00	3,785.69	3,487.98 (6,057.73)

स्रोत: 2015-16 और 2016-17 के लिए रेल बजट तथा 2015-16 के लिए लेखाओं पर व्याख्यात्मक जापन

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

## 1.2 बजट अनुमानों की विश्वसनीयता

एक संगठन के वित्तीय तथा संचालनात्मक निष्पादन के लिए बजट का सही पूर्वानुमान बहुत महत्वपूर्ण है। इस बात का निर्धारण कि वित्तीय लक्ष्य कितने अच्छे प्रकार से प्राप्त किए जाते हैं, इस बात पर निर्भर करता है कि वित्तीय अनुमान शुरू से ही कितने यथार्थ थे। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान भारतीय रेल यात्री आय, माल-भाड़ा आय, अन्य कोचिंग आय तथा विविध

<sup>6</sup> संचालनात्मक व्यय और मूल्यहास आरक्षित निधि एवं पेंशन निधि का विनियोजन

<sup>7</sup> विविध प्राप्तियाँ में लाभांश राहत और अन्य रियायत के रूप में भारत सरकार से प्राप्त आर्थिक सहायता और रेलवे भर्ती बोर्ड इत्यादि की प्राप्तियाँ शामिल हैं।

<sup>8</sup> विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्वेक्षणों, अनुसंधान, डिजाइन एवं मानक-संगठन, भारतीय रेल की अन्य विविध स्थापनाओं, सांविधिक लेखापरीक्षा आदि पर व्यय शामिल हैं।

आय में लक्षित निष्पादन प्राप्त नहीं कर सका। 2015-16 में अनुमानित सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर) प्राप्त नहीं हुई थी और बजट अनुमानों की तुलना में 10.48 प्रतिशत (₹ 19,244.49 करोड़) तक समग्र गिरावट दर्ज की गई थी। बजट अनुमान की तुलना में मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) और पेंशन निधि के विनियोग में क्रमशः 29.11 प्रतिशत (₹ 2,300 करोड़) तथा 1.15 प्रतिशत (₹ 400 करोड़) की गिरावट दर्ज हुई। सकल यातायात प्राप्तियों में 22.79 प्रतिशत (₹ 4,870.42 करोड़) तथा निवल विविध प्राप्तियों में 18.73 प्रतिशत (₹ 932.61 करोड़) की गिरावट के कारण परिणामी निवल राजस्व बजट अनुमानों से 23.32 प्रतिशत (₹ 5847.97 करोड़) कम था।

### 1.3 2015-16 में राजकोषीय लेन-देन - एक नजर

#### 1.3.1 सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

जीटीआर 2014-15 की तुलना में चालू वित्तीय वर्ष 2015-16 के दौरान 4.86 प्रतिशत तक बढ़ गया, जैसाकि 2014-15 के दौरान प्राप्त वृद्धि 12.29 प्रतिशत थी। यह मुख्यतः यात्री आय तथा माल-भाड़ा आय की वृद्धि दर में कमी के कारण था। हालांकि, अन्य कोचिंग आय (9.34 प्रतिशत) और विविध आय (16.41 प्रतिशत) की वृद्धि दर पिछले वर्ष की तुलना में उच्चतर थी।

#### 1.3.2 निवल सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई)

निवल ओडब्ल्यूई में 2014-15 के दौरान दर्ज 8.63 प्रतिशत की वृद्धि दर तुलना में चालू वर्ष में 1.64 प्रतिशत तक वृद्धि थी।

#### 1.3.3 विविध प्राप्तियां एवं विविध व्यय

चालू वित्तीय वर्ष में, विविध प्राप्तियाँ 2014-15 में दर्ज 17.81 प्रतिशत की वृद्धि दर के प्रति 6.05 प्रतिशत तक की गिरावट थी। विविध व्यय 2014-15 में दर्ज 3.39 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में 11.19 प्रतिशत तक बढ़ गया। परिणामस्वरूप, 2015-16 में निवल विविध प्राप्तियों में 12.58 प्रतिशत की नकारात्मक वृद्धि दर्ज हुई।

#### 1.3.4 निवल राजस्व

चालू वित्तीय वर्ष में निवल राजस्व में पिछले वर्ष की तुलना में 14.19 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई।

#### 1.3.5 लाभांश भुगतान

भारत सरकार (जीओआई) को भुगतानयोग्य लाभांश सामान्य बजटीय सहायता के माध्यम से दिए गए अग्रिम पूंजीगत प्रभार<sup>9</sup> पर आधारित है। 2015-16 के लिए लाभांश की दर रेलवे कन्वेन्शन समिति (आरसीसी) 2014 द्वारा चार प्रतिशत निर्धारित की गई थी। चालू वित्तीय वर्ष में सामान्य राजस्व के लिए लाभांश के भुगतान में पिछले वर्ष से 4.92 प्रतिशत तक कमी थी। आईआर ने 2015-16 में ₹ 8,722.51 करोड़ का लाभांश भुगतान किया था।

#### 1.3.6 विनियोग हेतु उपलब्ध निवल अधिशेष

लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के पश्चात निवल अधिशेष का सृजन चालू वित्तीय वर्ष में 37.07 प्रतिशत तक बढ़ गया। निवल अधिशेष 2014-15 में ₹ 7,664.94 करोड़ की तुलना में 2015-16 में ₹ 10,505.97 करोड़ तक बढ़ गया था। हालांकि, निवल अधिशेष बजट अनुमानों से 26.36 प्रतिशत (₹ 14,265.71 करोड़) तक कम था। बजट प्राकलन में यथाअभिकल्पित निवल अधिशेष में कमी बजट अनुमानों के प्रति निवल यातायात प्राप्ति (टीडब्ल्यूई से जीटीआर की अधिकता) में 22.79 प्रतिशत (₹ 4,870.42 करोड़) तक गिरावट, निवल विविध प्राप्तियों में (विविध व्यय से विविध प्राप्तियों की वृद्धि) 26.36 प्रतिशत (₹ 977.55 करोड़) की गिरावट तथा सामान्य राजस्व के लिए लाभांश के 19.32 प्रतिशत (₹ 2,088.23 करोड़) तक कम भुगतान के कारण थी।

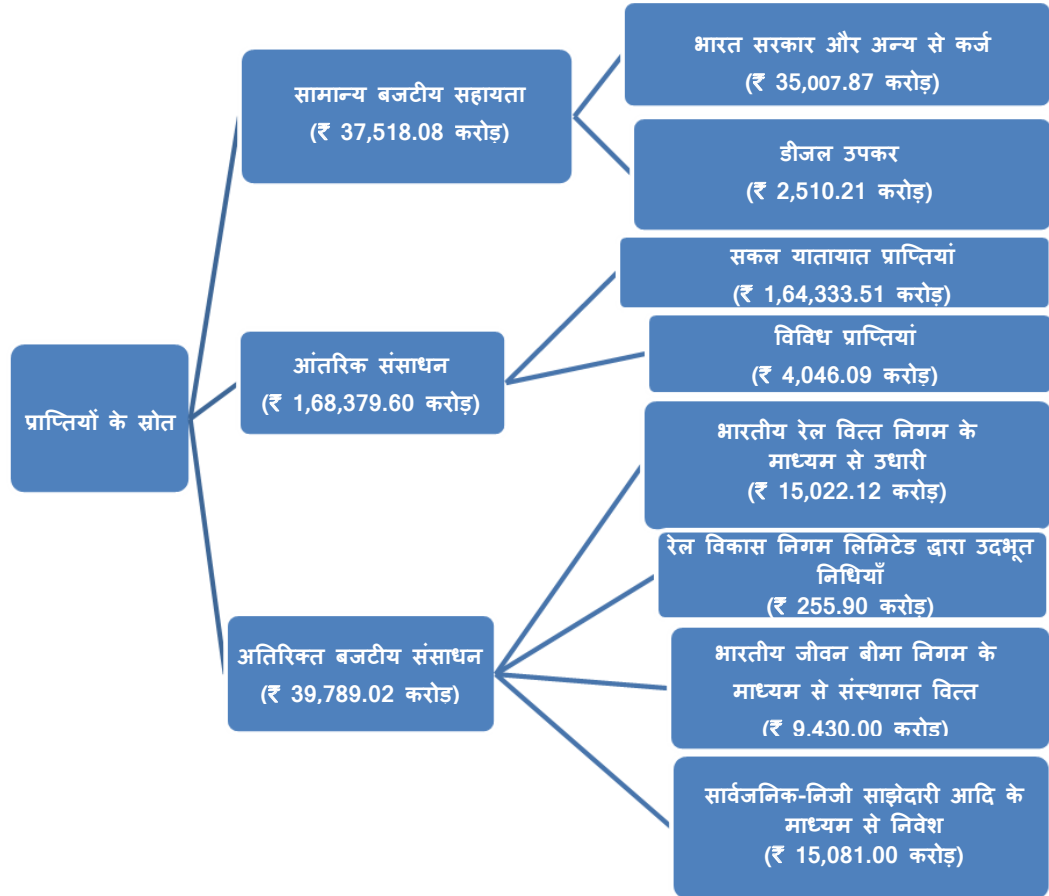
निवल अधिशेष लगभग ₹ 1,219.74 करोड़, ₹ 5,798.24 करोड़ और ₹ 3,487.98 करोड़ की राशि चालू वर्ष के दौरान क्रमशः विकास निधि, पूंजीगत निधि और ऋण सेवा निधि में विनियोजित की गई थी।

<sup>9</sup> पिछले पाँच वर्षों के दौरान पूंजीगत प्रभार- 2011-12 (₹ 1,22,772.04 करोड़), 2012-13 (₹ 1,44,812.15 करोड़), 2013-14 (₹ 1,70,168.35 करोड़), 2014-15 (₹ 1,97,991.76 करोड़), 2015-16 (₹ 2,24,685.33 करोड़)

1.4 आईआर के संसाधन

आईआर की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्नलिखित थे:

चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत

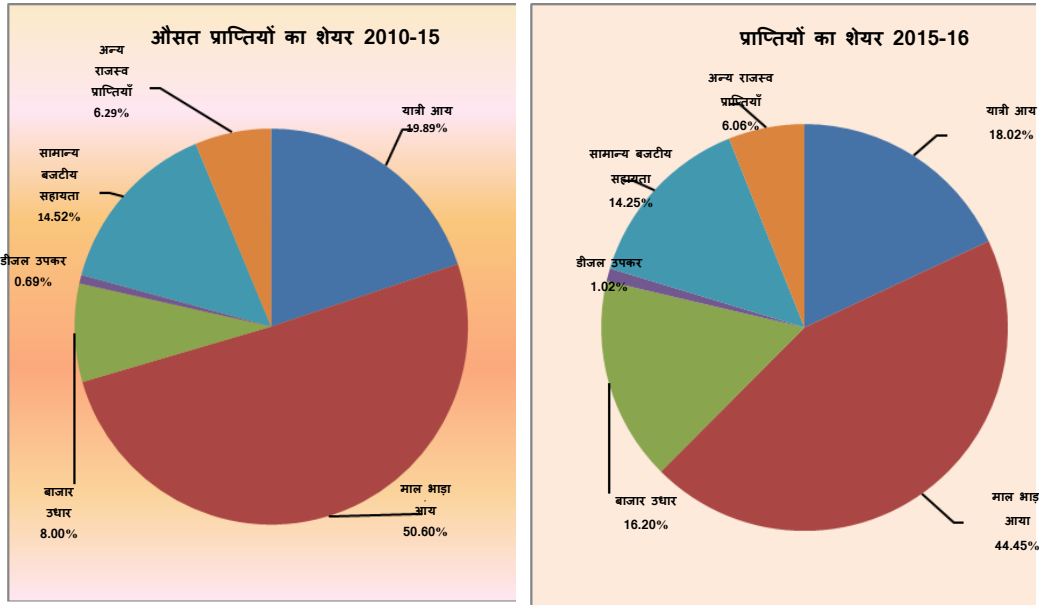


2011-15 के दौरान 14.86 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)<sup>10</sup> (संदर्भ चित्र 1.3) के प्रति 2015-16 के दौरान आन्तरिक संसाधनों से कुल राजस्व प्राप्तियों (जीटीआर एवं विविध प्राप्तियां) में 4.57 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। सामान्य बजटीय सहायता (जीबीएस)<sup>11</sup> में 2011-15 के दौरान सीएजीआर की 14.60 प्रतिशत की तुलना में 2015-16 के दौरान 16.22 प्रतिशत की वृद्धि हुई जबकि 2015-16 के दौरान अतिरिक्त बजटीय संसाधन (बाजार उधारी) में 2011-15 के दौरान 9.28 प्रतिशत नकारात्मक सीएजीआर के प्रति 2015-16 के दौरान 260.27 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

<sup>10</sup> वार्षिक संयोजन के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए कई वर्षों में वृद्धि दर

<sup>11</sup> सामान्य बजटीय सहायता का तात्पर्य भारत सरकार द्वारा रेल मंत्रालय को पूंजीगत व्यय के लिए दी गई धनराशि।

चित्र 1.2: आईआर के विभिन्न स्रोतों की सापेक्ष हिस्सेदारी



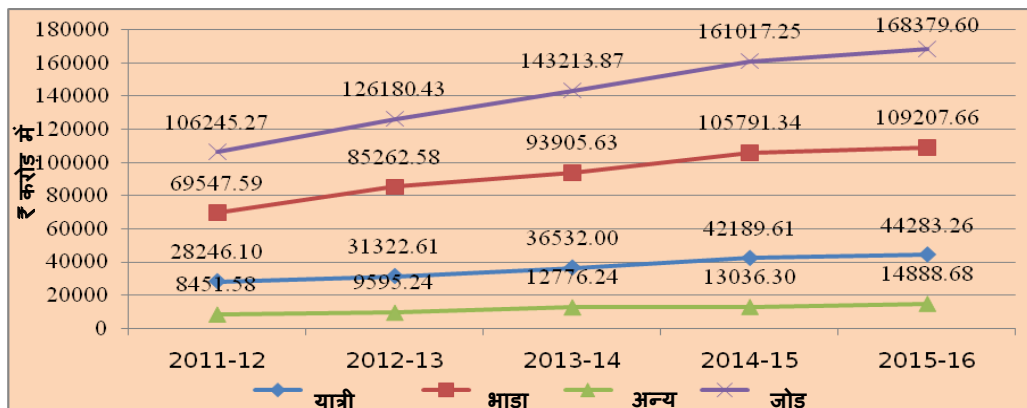
टिप्पणी : अन्य राजस्व आय में अन्य कोचिंग आय, विविध अन्य आय, उचंत तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं।

चित्र 1.2 दर्शाता है कि आईआर का सबसे बड़ा अर्जन स्रोत मालभाड़ा और उसके बाद यात्री आय था। ये दोनों स्रोत चालू वर्ष के लिए भी आईआर की प्राप्तियों के सबसे बड़े स्रोत बने रहे। 2010-15 के दौरान प्राप्तियों के औसत आंकड़ों की तुलना में चालू वर्ष में यात्री आय, माल भाड़ा आय, जीबीएस, अन्य राजस्व आय में कमी आई, जबकि बाजार उधारियों और डीजल उपकर में वृद्धि हुई।

#### 1.4.1 राजस्व प्राप्तियां

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

चित्र 1.3: 2011-12 से 2015-16 के दौरान राजस्व प्राप्तियां



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



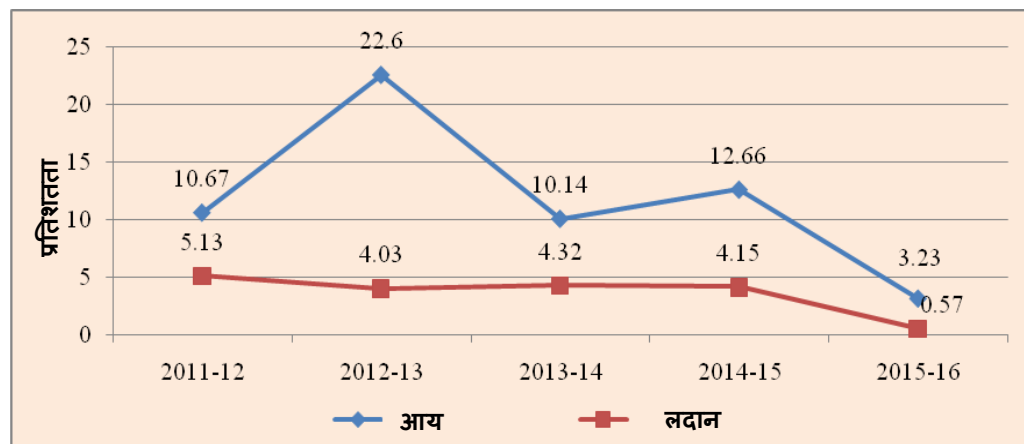
कुल राजस्व प्राप्तियां 2011-15 के दौरान 14.86 प्रतिशत के सीएजीआर पर बढ़ी तथापि, वर्ष 2015-16 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में वृद्धि 4.57 प्रतिशत थी। सभी वस्तुओं की वार्षिक स्फीति दर वर्ष 2015-16 के दौरान औसतन लगभग 7.56 प्रतिशत<sup>12</sup> थी जिसका अर्थ है कि 2015-16 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में वास्तविक वृद्धि (स्फीति के लिए घटाने के पश्चात) 2.99 प्रतिशत की गिरावट थी।

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

#### 1.4.1.1 माल-भाड़ा आय

31 मार्च 2016 को समाप्त विगत पाँच वर्षों के लिए आईआर के माल-भाड़ा लदान तथा माल-भाड़ा आय की प्रवृत्ति नीचे चित्र 1.4 में दर्शायी गई है:

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



चित्र 1.4 चालू वित्तीय वर्ष में माल-भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि में कमी दर्शाता है। पिछले पाँच वर्षों के दौरान लदान में वार्षिक वृद्धि संबंधी बढ़ोत्तरी (कुल मिलाकर) 47.32 मिलियन टन (2011-12) से घटकर 6.25 मिलियन टन (2015-16) हो गई थी। 2015-16 के दौरान माल-भाड़ा लदान में वृद्धि 0.57 प्रतिशत तक थी जो 2011-15 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से 4.17 प्रतिशत से कम थी। मालभाड़ा अर्जन में वृद्धि में पिछले वर्ष की 12.66 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 3.23 प्रतिशत तक गिरावट आई है। नेट टन किलोमीटर (एनटीकेएम) की वृद्धि दर में चालू वर्ष में गिरावट थी (अर्थात; - 3.99 प्रतिशत) (तालिका संख्या 1.2)।

<sup>12</sup> स्रोत- आर्थिक सर्वेक्षण, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय

2011-15 के दौरान प्राप्त 15.01 प्रतिशत सीएजीआर के प्रति 2015-16 में पिछले वर्ष की तुलना में माल-भाड़ा आय में 3.23 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। माल-भाड़ा सेवाओं के आंकड़ों की स्थिति तालिका सं. 1.2 में दी गई है:

तालिका 1.2 माल-भाड़ा सेवाओं के आंकड़े

वर्ष	लदान (मिलियन टन)	एनटीकेएम <sup>13</sup> (मिलियन मे) (केवल राजस्व माल भाड़ा यातायात)	आय (₹ करोड़ में)	औसत वृद्धि (किलोमीटर में)	दर प्रति टन प्रति कि. मी. (पैसे में)
2011-12	969.05 (5.13)	667607 (6.69)	69,547.59 (10.67)	689	104.17 (3.72)
2012-13	1008.09 (4.03)	649645 (-2.69)	85,262.58 (22.60)	644	131.24 (25.99)
2013-14	1051.64 (4.32)	665810 (2.49)	93,905.63 (10.14)	633	141.04 (7.46)
2014-15	1095.26 (4.15)	681696 (2.39)	1,05,791.34 (12.66)	622	155.19 (10.03)
2015-16	1101.51 (0.57)	654481 (-3.99)	109207.66 (3.23)	594	166.86 (7.52)

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

टिप्पणी: (i) कोष्ठक में आंकड़े पिछले वर्ष में वृद्धि प्रतिशतता को दर्शाते हैं।

(ii) वर्ष 2014-15 के लिए एनटीकेएम, औसत वृद्धि तथा दर प्रति टन के आंकड़े, वास्तविक आधार पर तथा संशोधित आंकड़े हैं।

(iii) 2015-16 के आंकड़े (आय को छोड़ कर) अनंतिम हैं।

2015-16 के दौरान यह देखा गया था कि माल-भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि दर में 0.57 प्रतिशत की वृद्धि हुई। हालांकि एनटीकेएम की वार्षिक वृद्धि दर ऋणात्मक (अर्थात् -3.99 प्रतिशत) थी। पिछले वर्ष में प्रति टन प्रति किलोमीटर की वृद्धि दर 2014-15 में प्राप्त 10.03 प्रतिशत के प्रति 7.52 प्रतिशत थी। चालू वर्ष के दौरान माल-भाड़ा आय की वृद्धि दर 3.23 प्रतिशत थी जो 2014-15 में दर्ज 12.66 प्रतिशत की तुलना में काफी कम थी। लदान की कम वृद्धि दर तथा एनकेटीएम में कम वृद्धि दर के कारण औसत बढ़त (माल-भाड़े के एक टन की औसत दुलाई) 2014-15 में 622 किमी से 2015-16 में 594 किमी तक घट गयी थी।

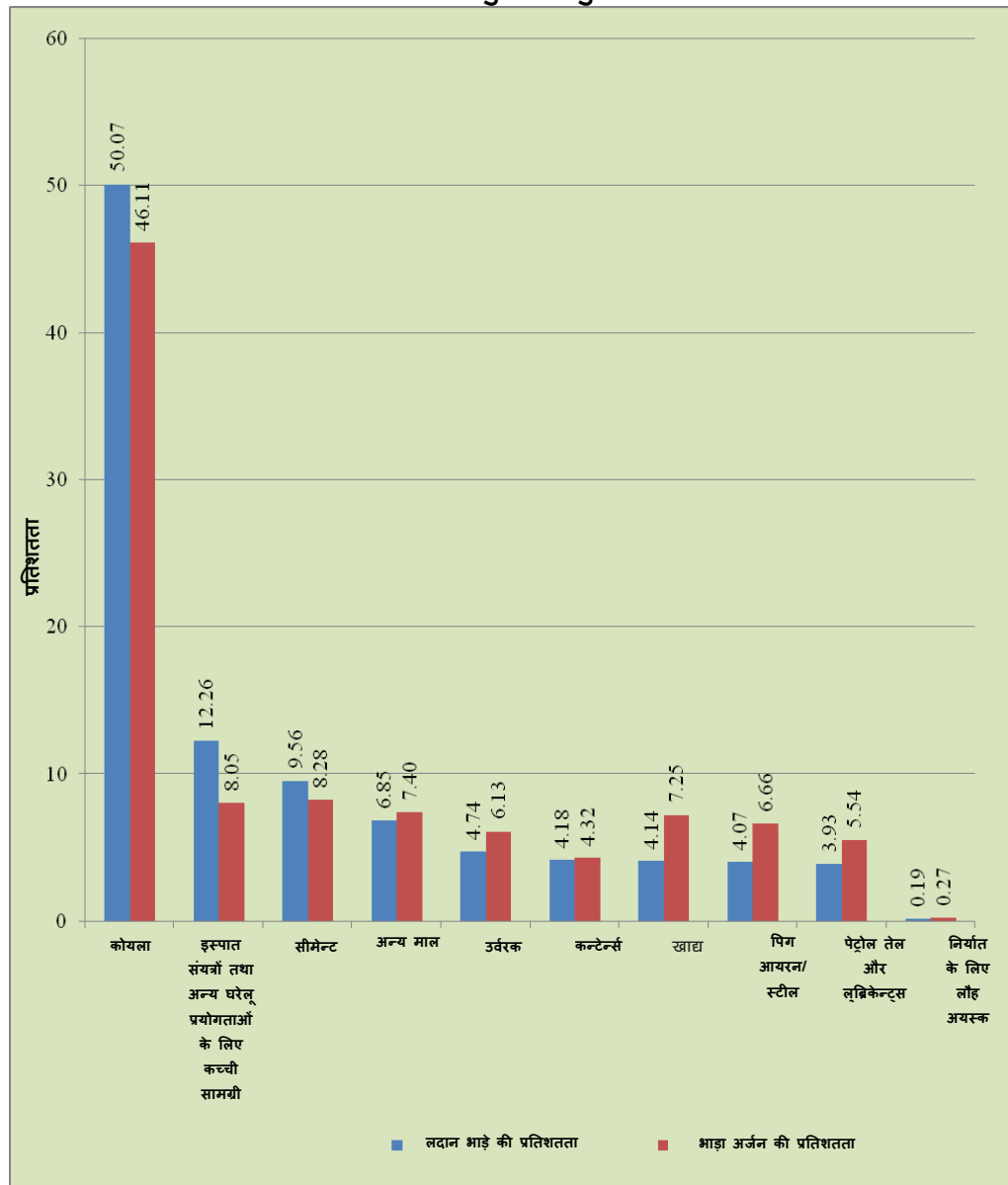
2015-16 के दौरान माल-भाड़ा लदान, बजट प्राकलन में 1,186.25 एम.टी. के लक्षित लदान के प्रति 1,101.51 मिलियन टन (एमटी) था। इस प्रकार, माल-

<sup>13</sup> 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)।

भाड़ा लदान में बजट प्राकलन (2015-16) की तुलना में 7.14 प्रतिशत तक की कमी थी। माल-भाड़ा लदान में मुख्य गिरावट इन वस्तुओं में थी: कोयला (33.48 एम.टी.- बजट प्राकलन का 5.72 प्रतिशत), खाद्यान्न (16.37 एम.टी.- बजट प्राकलन का 26.40 प्रतिशत), सीमेंट (15.15 एम.टी. - बजट प्राकलन का 12.57 प्रतिशत) तथा लौह अयस्क (8.06 एम.टी.- बजट प्राकलन का 6.45 प्रतिशत)।

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

चित्र 1.5 लदान तथा आय का प्रमुख वस्तु वार हिस्सा (2015-16)



टिप्पणी- 2015-16 के लिए लदान तथा आय (वस्तुवार) के आंकड़े अनंतिम हैं।

खदान की वस्तु होने के कारण कोयला, आईआर के लिए लदान तथा आय दोनों के लिए एक प्रमुख संघटक था। उपर्युक्त प्रमुख मदों का योगदान (“अन्य माल” को छोड़कर), आईआर की कुल माल-भाड़ा आय का 92.6 प्रतिशत था। निर्यात हेतु लौह अयस्क कुल लदान का 0.19 प्रतिशत था तथा इससे कुल माल-भाड़ा आय का 0.27 प्रतिशत अर्जन हुआ।

#### 1.4.1.2 यात्री आय

मुख्य निष्पादन संकेतकों को तालिका 1.3 में तालिकाबद्ध है।

तालिका 1.3 यात्री सांख्यिकीय सेवाएं

वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय (पैसे में)
2011-12	8224.38 (7.49)	1046522 (6.95)	28,246.10 (9.51)	127.25	26.99 (2.40)
2012-13	8420.71 (2.39)	1098103 (4.93)	31,322.68 (10.89)	130.41	28.52 (5.68)
2013-14	8397.06 (-0.28)	1140412 (3.85)	36,532.00 (16.63)	135.81	32.03 (12.30)
2014-15	8224.12 (-2.06)	1147190 (0.59)	42,189.61 (15.49)	139.49	36.78 (14.80)
2015-16	8107.33 (-1.42)	1148818 (0.14)	44283.26 (4.96)	141.70	38.55 (4.81)

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

टिप्पणी: (i) कोष्ठक में दर्शाए गए आंकड़ें पिछले वर्ष से प्रतिशत वृद्धि को दर्शाते हैं।

(ii) 2013-14 के लिए आंकड़े (यात्रियों की संख्या तथा आय के अतिरिक्त) संशोधित आंकड़े हैं।

(iii) 2015-16 के लिए आंकड़े (आय के अतिरिक्त) अनन्तित हैं।

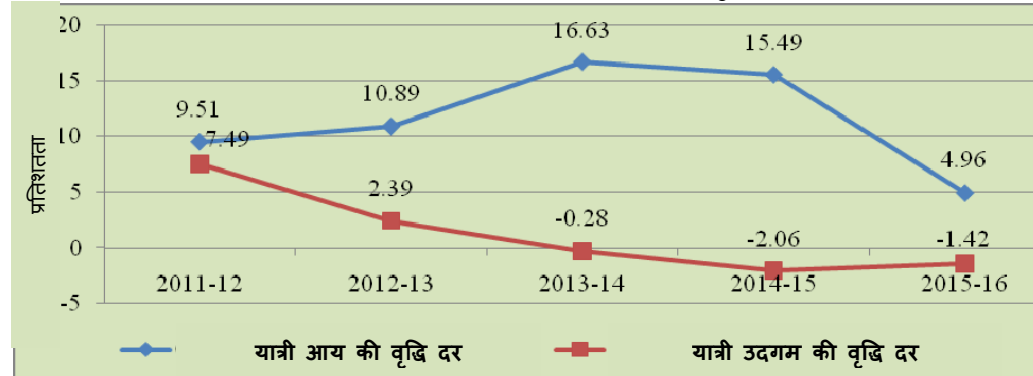
2015-16 के दौरान, यह देखा गया कि यात्री उदगम की वार्षिक वृद्धि दर ऋणात्मक थी। यात्री उदगम की नकारात्मक प्रवृत्ति 2013-14 से जारी है। 2015-16 के दौरान बजट, अनुमान में यात्री उदगम 8,601 मिलियन के प्रक्षेपित यात्री उदगम के प्रति 8,107.33 मिलियन था। अतः यात्रियों की संख्या बजट अनुमान (2015-16) से 5.74 प्रतिशत तक कम थी। उपनगरीय श्रेणी में यात्री उदगम में कमी 4.48 प्रतिशत और गैर-उपनगरीय श्रेणी में 7.23 प्रतिशत थी।

यह देखा गया कि प्रति यात्री प्रति किलोमीटर की औसत आय में 2014-15 में 36.78 पैसे से 2015-16 में 38.55 पैसे तक वृद्धि हुई थी, जोकि मुख्यतः यात्री टैरिफों में वृद्धि के कारण थी। तथापि, प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय की वृद्धि दर पिछले वर्ष की वृद्धि दर से कम थी। यद्यपि, यात्री टैरिफों

में वृद्धि के लिए पिछले वर्षों में संशोधन किया गया है, फिर भी भारतीय रेल प्रत्येक वर्ष यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानियां<sup>14</sup> वहन कर रहा है।

पिछले पांच वर्षों (2011-12 से 2015-16) के दौरान यात्री यातायात तथा यात्री उदगम से प्राप्त आय में वृद्धि चित्र 1.6 में दर्शाई गई है।

चित्र 1.6 यात्री उदगम तथा यात्री आय की वृद्धि दर



पिछले वर्ष की तुलना में 2015-16 में यात्री यातायात से आय में वृद्धि की प्रतिशतता 4.96 प्रतिशत थी जोकि 2011-15 की अवधि के लिए सीएजीआर के 14.31 प्रतिशत से काफी कम थी। पिछले वर्ष की तुलना में 2015-16 में यात्री उदगम में वृद्धि ऋणात्मक (-1.42 प्रतिशत) थी।

#### 1.4.1.3 विविध आय और अन्य कोचिंग आय

विविध तथा अन्य कोचिंग आय चालू वर्ष में जीटीआर का 6.27 प्रतिशत है। इसमें 2014-15 में दर्ज 3.29 प्रतिशत की नकारात्मक वृद्धि दर के प्रति 2015-16 में 13.30 प्रतिशत तक वृद्धि हुई थी। लेखापरीक्षा में विश्लेषण से पता चला कि कैटरिंग विभागों, बुक स्टालों से लाइसेंस फीस, साइडिंग्स के ब्याज एवं रख-रखाव प्रभारों आदि से प्राप्त आय में कमी आई थी जबकि चालू वर्ष में किराया/भूमि को पट्टे पर देने तथा विज्ञापनों से आय में पिछले वर्ष की तुलना में वृद्धि हुई थी।

### 1.5 अप्राप्य आय<sup>15</sup>

अप्राप्य आय के अंतर्गत 2015-16 के दौरान ₹ 50 करोड़ की वसूली के लक्ष्य के प्रति भारतीय रेल ने ₹ 542.56 करोड़ की अप्राप्य आय की वसूली की थी।

<sup>14</sup> रेल मंत्रालय द्वारा तैयार किए गए कोचिंग सेवाओं की उपयोगिता/यूनिट लागतों के अंतिम परिणामों के सार के अनुसार।

<sup>15</sup> यातायात के संचालन के कारण अप्राप्य आय को 'यातायात उचंत' के रूप में वर्गीकृत किया गया था जबकि किराया/भवन/भूमि के पट्टे और साइडिंग के रख-रखाव प्रभार आदि के कारण अप्राप्य आय को 'वसूली मांग' के रूप में वर्गीकृत किया गया था।

अप्राप्य आय के अंतर्गत बकाया में 2014-15 में ₹ 2,210.02 करोड़ से वित्तीय वर्ष 2015-16 की समाप्ति तक ₹ 1,665.42 करोड़ तक कमी आई थी। यातायात उचंत तथा वसूली योग्य मांग में क्रमशः ₹ 1,429.30 करोड़ और ₹ 236.12 करोड़ की राशि बकाया थीं। यातायात उचंत के अंतर्गत बकाया का मुख्य हिस्सा बिजली घर तथा राज्य विद्युत बोर्डों (एसईबीज) से वसूली न किए गए माल-भाड़ा तथा अन्य प्रभारों के कारण था जोकि ₹ 726.57 करोड़ था जो कुल यातायात उचंत का 50.83 प्रतिशत है, जिसे अभी वसूली किया जाना है। मुख्य चूककर्ताओं को तालिका 1.4 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.4- राज्य विद्युत बोर्ड से बकाया देय

(₹ करोड़ में)

क्र. म. सं.	राज्य विद्युत बोर्ड/बिजली घर	31 मार्च 2015 तक बकाया देय	31 मार्च 2016 तक बकाया देय	वर्ष के दौरान वृद्धि (+) /कमी (-)
1.	पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड (पीएसईबी)	447.08	447.00	(-) 0.08
2.	दिल्ली विद्युत बोर्ड (डीवीबी)	114.28	114.28	-
3.	राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (आरएसईबी)	39.44	39.79	(+) 0.35
4.	महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड (एमएसईबी)	90.14	59.67	(-) 30.47
5.	उत्तर प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड (यूपीएसईबी)	24.54	32.61	(+) 8.07
6.	पश्चिम बंगाल राज्य विद्युत बोर्ड (डब्ल्यूबीएसईबी)	15.08	19.29	(+) 4.21

स्रोत- राज्य विद्युत बोर्ड/बिजली घरों से वसूली योग्य देयों का विवरण

रेल मंत्रालय को एसईबीज से पुराने बकाया देयों की वसूली के लिए अपने प्रयासों को तेज करने की आवश्यकता है।

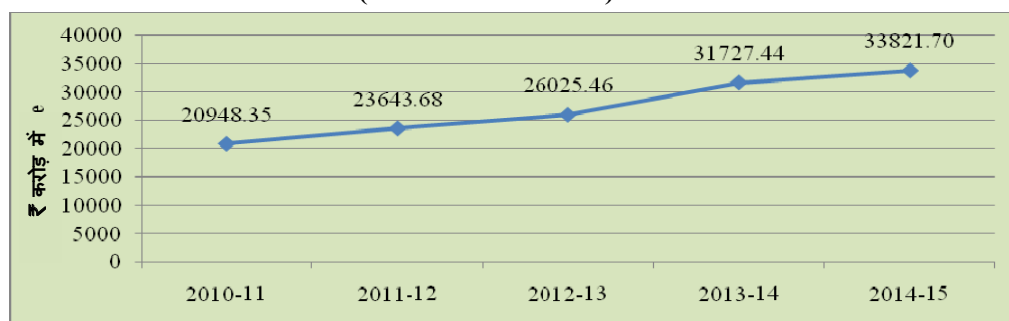
## 1.6 प्रतिकूल आर्थिक सहायता

### 1.6.1 यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर आर्थिक सहायता

भारतीय रेल, यात्री सेवाओं तथा अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ था। भारतीय रेल द्वारा वर्ष 2014-15 के लिए प्रकाशित अंतिम परिणामों-मालभाड़ा सेवा यूनिट लागतों तथा कोचिंग सेवा लाभकारिता/यूनिट लागतों के सार से पता चलता है कि मालभाड़ा आय से यात्री तथा अन्य कोचिंग आय में आर्थिक सहायता की जाती थी। यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं से हुई हानि में 2010-11 में ₹ 20,948.35 करोड़ से

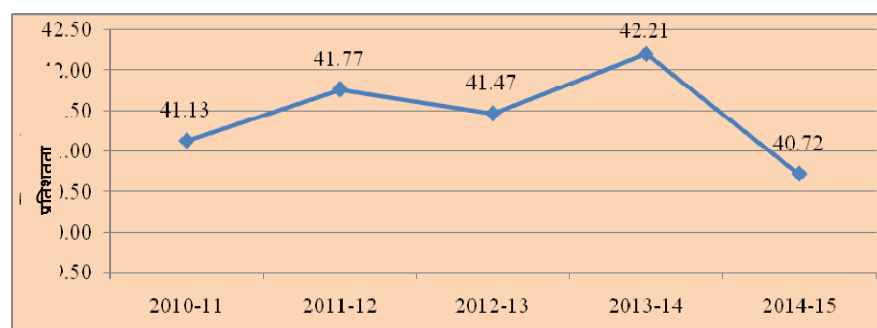
2014-15<sup>16</sup> में ₹ 33,821.70 करोड़ तक की वृद्धि हुई थी। 2010-11 से 2014-15 के दौरान यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर हुई हानि को चित्र 1.7 (क) में दर्शाया गया है।

**चित्र 1.7 (क): यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानियां  
(2010-11 से 2014-15)**



अतः यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानि में 2013-14 में ₹ 31,727.44 करोड़ से 2014-15 में ₹ 33,821.70 करोड़ तक की वृद्धि के कारण यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं के प्रति मालभाड़ा आय से प्रति सहायता में पिछले वर्ष की तुलना में 2014-15 में वृद्धि हुई थी। यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर व्यय की प्रतिशतता में अंतर को 31 मार्च 2015 तक पाँच वर्षों की अवधि के दौरान अप्राप्य छोड़ा गया जिसे चित्र 1.7 (ख) में दर्शाया गया है।

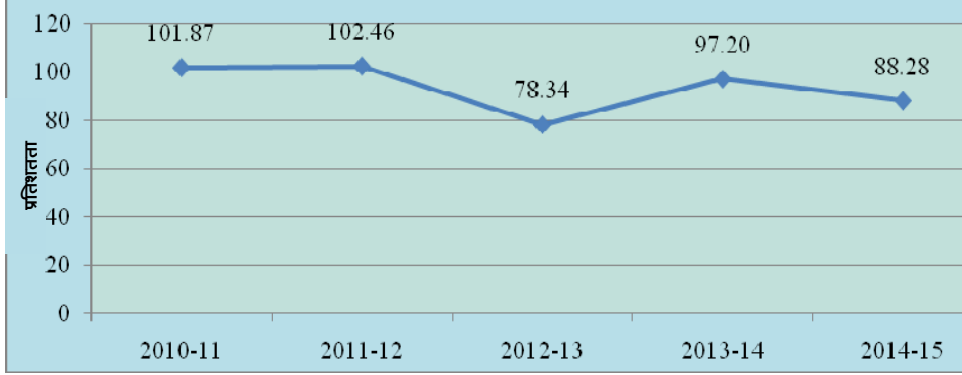
**चित्र 1.7 (ख): यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर अप्राप्य छोड़े गए व्यय की प्रतिशतता**



चित्र 1.8 यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं की हानि को पूरा करने के लिए प्रयुक्त मालभाड़ा सेवाओं से लाभ की प्रतिशतता दर्शाता है।

<sup>16</sup> 2015-16 के लिए अंतिम परिणामों-कोचिंग सेवाओं-लाभकारिता/यूनिट लागतों के सार को समेकित नहीं किया गया था (सितम्बर 2016)

चित्र 1.8 यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं की आर्थिक सहायता के लिए प्रयुक्त मालभाड़ा आय के लाभ की प्रतिशतता



यह देखा जा सकता है कि 2014-15 के दौरान मालभाड़ा यातायात से प्राप्त 88.28 प्रतिशत लाभ (2014-15 में मालभाड़ा यातायात से लाभ: ₹ 38,312.59 करोड़) का भारतीय रेल की यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर ₹ 33,821.70 करोड़ की हानि की प्रतिपूर्ति के लिए उपयोग किया गया था। भारतीय रेल पिछले वर्ष में 2.80 प्रतिशत की तुलना में 2014-15 में यात्री सेवाओं पर हानि को प्रतिकूल आर्थिक सहायता देने के बाद मालभाड़ा आय पर केवल 11.72 प्रतिशत लाभ लेने में सफल रहा जिसने परिचालन लाभ में वृद्धि दर्शायी।

#### 1.6.2 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों पर परिचालन हानियां

2010-11 से 2014-15 के दौरान यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियों को तालिका 1.5 दर्शाया गया है:

तालिका 1.5 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन लागत

(₹ करोड़ में)

यात्री सेवाओं की श्रेणी	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
एसी-प्रथम श्रेणी	(-) 46.61 (11.60)	(-) 38.78 (8.12)	(-) 40.86 (7.48)	(-) 47.39 (7.54)	(-) 127.00 (17.00)
प्रथम श्रेणी	16.47 (14.53)	(-) 39.13 (32.14)	(-) 61.36 (61.26)	(-) 92.06 (75.82)	(-) 69.00 (74.00)
एसी2 टियर	(-) 407.93 (18.80)	(-) 438.83 (17.76)	(-) 348.09 (12.53)	(-) 497.28 (15.26)	(-) 495.00 (13.00)



एसी 3 टियर	266.31 (7.53)	499.33 (12.19)	494.99 (10.29)	410.67 (6.84)	881.52 (12.57)
एसी चेयर कार	33.62 (5.39)	(-) 13.29 (1.65)	(-) 38.12 (4.00)	(-) 148.47 (11.32)	(-) 142.26 (9.90)
स्लीपर श्रेणी	(-) 6,070.58 (47.69)	(-) 6,531.75 (47.16)	(-) 6,852.72 (45.00)	(-) 8,407.85 (44.57)	(-) 8,510.06 (41.50)
दूसरी श्रेणी	(-) 3,998.08 (38.21)	(-) 4,237.60 (36.06)	(-) 5,167.53 (38.90)	(-) 7,134.42 (44.75)	(-) 7,642.13 (43.19)
सामान्य (सभी श्रेणी)	(-) 7,437.00 (60.46)	(-) 8,893.12 (66.97)	(-) 9,783.80 (67.78)	(-) 11,105.24 (67.08)	(-) 11,673.80 (65.58)
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	(-) 2,320.23 (55.56)	(-) 2,813.95 (58.21)	(-) 3,365.47 (61.70)	(-) 4,027.14 (62.98)	(-) 4,679.11 (63.98)

स्रोत- कोचिंग सेवाओं की लाभकारिता/यूनिट लागतों के अंतिम परिणामों का सार

टिप्पणी-1 यात्री सेवाओं के ऋणात्मक आंकड़े हानि को दर्शाते हैं और धनात्मक आंकड़े लाभ को दर्शाते हैं।

2. कोष्ठक में दिए गए आंकड़े हानि/लाभ की प्रतिशतता दर्शाते हैं।

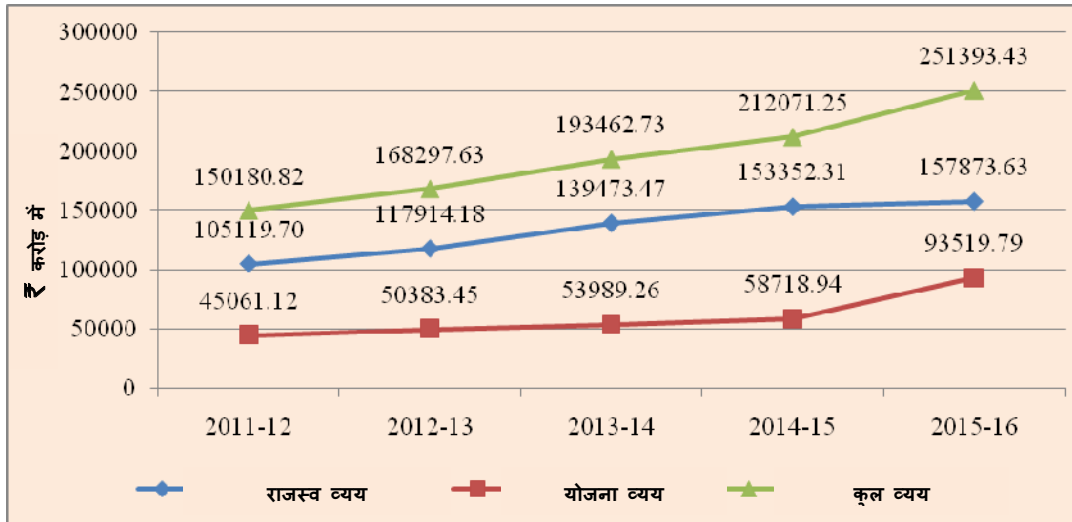
तालिका 1.5 से स्पष्ट है कि एसी-3-टियर को छोड़कर, ट्रेन सेवाओं की सभी श्रेणियों ने 2014-15 के दौरान हानियां उठाई थी जिसका तात्पर्य है कि केवल एसी-3-टियर खंड ने अपनी परिचालन लागत वसूल की थी।

सामान्य श्रेणी तथा उपनगरीय सेवाओं दोनों को दी गई आर्थिक सहायता में पिछले पांच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर अधिकतम आर्थिक सहायता दी गई है। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों में हानि<sup>17</sup> की प्रतिशतता 9.90 प्रतिशत (एसी चेयर कार) से ईएमयू उपनगरीय ट्रेन सेवाओं पर 63.98 प्रतिशत के साथ 74.71 प्रतिशत (प्रथम श्रेणी) के बीच थी।

### 1.7 संसाधनों का उपयोग

भारतीय रेल में व्यय के दो मुख्य घटक 'राजस्व व्यय' और 'योजना व्यय' हैं। राजस्व व्यय में सामान्य कार्यचालन व्यय, विविध व्यय और लाभांश भुगतान सम्मिलित हैं। कुल व्यय 2014-15 में ₹ 2,12,071.25 करोड़ से 2015-16 में ₹ 2,51,393.43 करोड़ तक वृद्धि हुई, इसमें 18.54 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज हुई। राजस्व व्यय में उसी अवधि के दौरान ₹ 1,53,352.31 करोड़ से ₹ 1,57,873.63 करोड़ तक 2.95 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

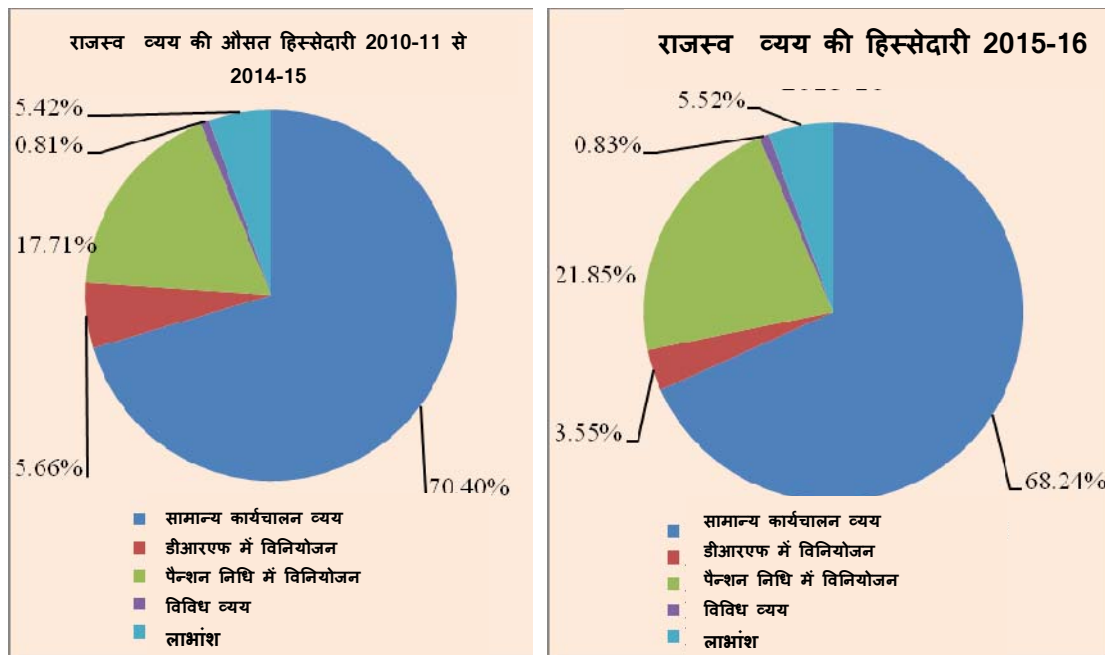
चित्र 1.9: पिछले पांच वर्षों में योजना तथा राजस्व व्यय



2015-16 के दौरान, कुल व्यय में राजस्व व्यय की हिस्सेदारी में 72 प्रतिशत (2014-15) से 63 प्रतिशत (2015-16) तक कमी आई थी जबकि योजना व्यय में 28 प्रतिशत (2014-15) से 37 प्रतिशत (2015-16) तक वृद्धि हुई थी। योजना व्यय के विस्तृत विश्लेषण पर पैराग्राफ 1.10 में चर्चा की गई है।

**1.7.1 राजस्व व्यय**

चित्र 1.10: पिछले पांच वर्षों में राजस्व व्यय की हिस्सेदारी

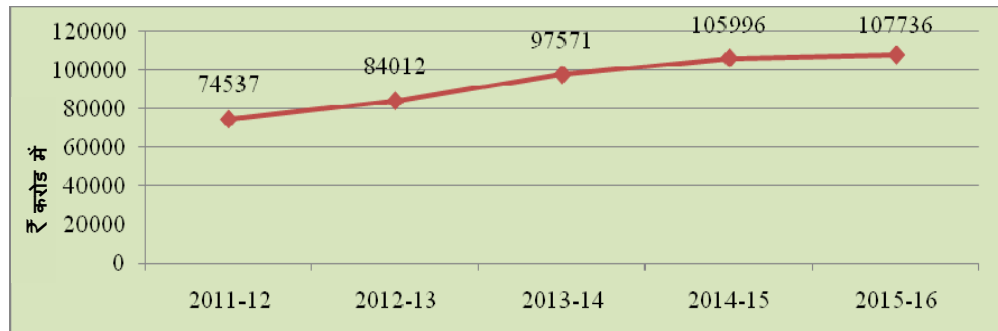


सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) में भारतीय रेल के दिन- प्रतिदिन के रख-रखाव और परिचालन पर व्यय अर्थात् कार्यालय प्रशासन पर व्यय, ट्रेक एवं पुलों, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण, कर्मिदल पर परिचालन खर्च, ईंधन, विविध व्यय, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं।

कुल राजस्व व्यय का मुख्य घटक ओडब्ल्यूई था जिसमें 2010-15 के दौरान कुल राजस्व व्यय औसतन 70.40 प्रतिशत और 2015-16 के दौरान 68.24 प्रतिशत है। डीआरएफ में विनियोजन में 2010-15 के दौरान औसतन 5.66 प्रतिशत की तुलना में 2015-16 में 3.55 प्रतिशत की कमी आई थी। पेंशन निधि में विनियोजन में बढ़ी हुई पेंशन देयताओं को पूरा करने के लिए 2010-15 के दौरान औसतन 17.71 प्रतिशतता की तुलना में 2015-16 में 21.85 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई थी।

पिछले पांच वर्षों में ओडब्ल्यूई की प्रवृत्ति को चित्र 1.11 में दर्शाया गया है:

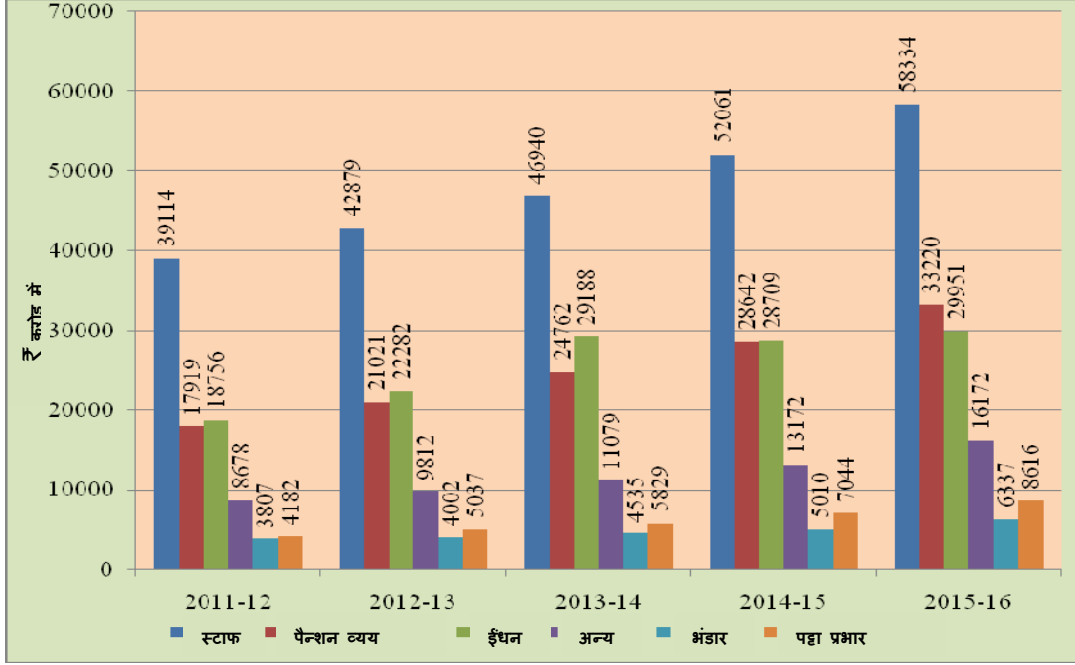
**चित्र : 1.11 सामान्य कार्यचालन व्ययों में वृद्धि (2011-12 से 2015-16)**



ओडब्ल्यूई में पिछले वर्ष में 8.63 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में 2015-16 के दौरान 1.64 प्रतिशत की दर पर वृद्धि हुई थी।

भारतीय रेल के पिछले पांच वर्षों के लिए स्टाफ, ईंधन, पट्टा प्रभारों, भंडार, अन्य तथा पेंशन व्यय के अंतर्गत कार्यचालन व्यय के ब्रेक-अप को चित्र 1.12 में दर्शाया गया है।

चित्र: 1.12- घटक वार व्यय



टिप्पणी (i) 2015-16 के आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं।

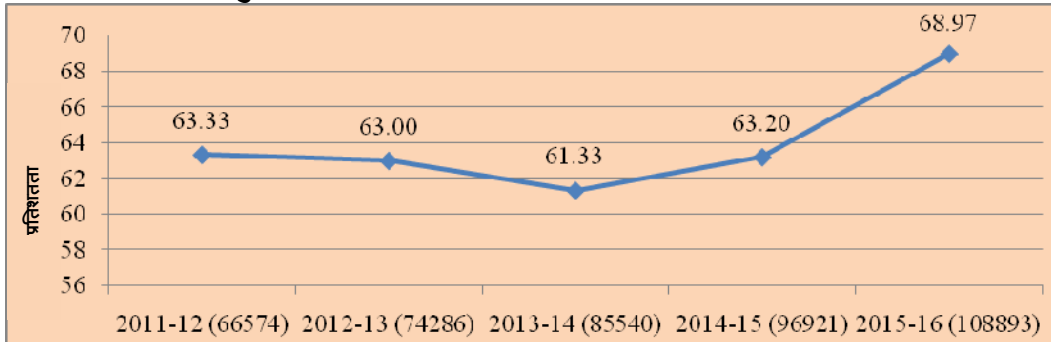
(ii) 2014-15 के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं (वास्तविक के आधार पर)

स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) चालू वर्ष के दौरान भारतीय रेल के कार्यचालन व्ययों का लगभग 60 प्रतिशत है।

### 1.7.2 प्रतिबद्ध व्यय

भारतीय रेल के प्रतिबद्ध व्यय में सामान्य राजस्वों के लाभांश भुगतान, स्टाफ लागत, पेंशन भुगतान और रॉलिंग स्टॉक पर पट्टा प्रभार शामिल थे।

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



टिप्पणी (i) कोष्ठक में दिए गए आंकड़े करोड़ रूप में कुल प्रतिबद्ध व्यय को दर्शाते हैं।

(ii) 2015-16 के आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं।

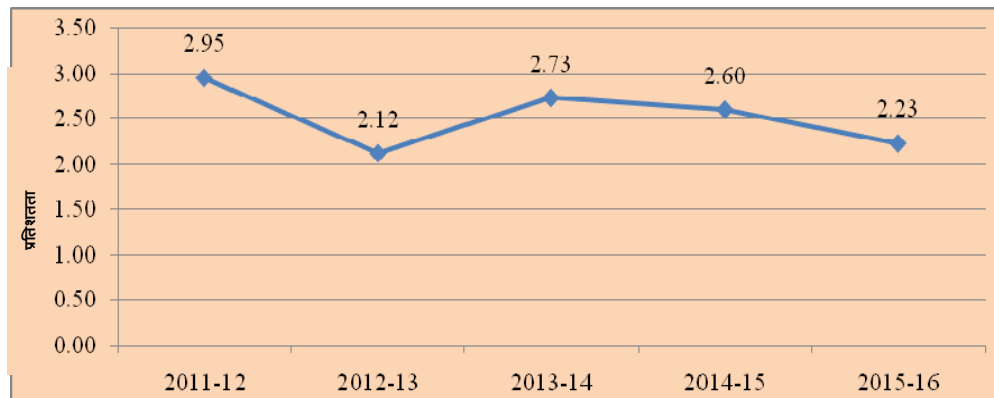
(iii) 2014-15 के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं (वास्तविक के आधार पर)।

कुल राजस्व व्यय में प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता 2015-16 में 68.97 प्रतिशत थी। भारतीय रेल के पास उसके परिचालनों को चलाने के लिए कुल राजस्व व्यय का 31.03 प्रतिशत शेष था (चित्र 1.13)

### 1.7.3 लाभांश तथा आर्थिक सहायता

‘सेपरेशन कन्वेंशन’ के अंतर्गत भारतीय रेल से आरसीसी द्वारा आवधिक रूप से निर्धारित दर पर भारत सरकार द्वारा दी गई पूंजी पर सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का भुगतान करना अपेक्षित है। आरसीसी द्वारा 2015-16 के लिए निर्धारित की गई लाभांश दर चार प्रतिशत थी। इसके अतिरिक्त, आरसीसी की सिफारिशों के अनुसार, भारतीय रेल को बड़े राष्ट्रीय हित<sup>18</sup> में निवेश की गई पूंजी के संबंध में लाभांश के भुगतान के प्रति रियायत दी गई है। ऐसी पूंजी पर प्रदत्त लाभांश भारतीय रेल को आर्थिक सहायता के रूप में वापस प्राप्त होता है। 2015-16 के दौरान प्राप्त आर्थिक सहायता ₹ 3,722.68 करोड़ थी। प्राप्त आर्थिक सहायता के समायोजन के बाद लाभांश की निवल प्रभावी दर में 2014-15 में 2.60 प्रतिशत से 2015-16 में 2.23 प्रतिशत की कमी आई थी।

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 पश्चात पहले पाँच वर्षों के लिए ऋण स्थगन की अनुमति दी। संचित लाभांश तब देय था, जब लाइनें वर्तमान देयता प्राप्त करने के बाद अधिशेष दर्शाती हैं। ऐसी सभी न पूरी की गई देयता को समाप्त करते हुए लाभांश देयता के लेखे को 20 वर्षों

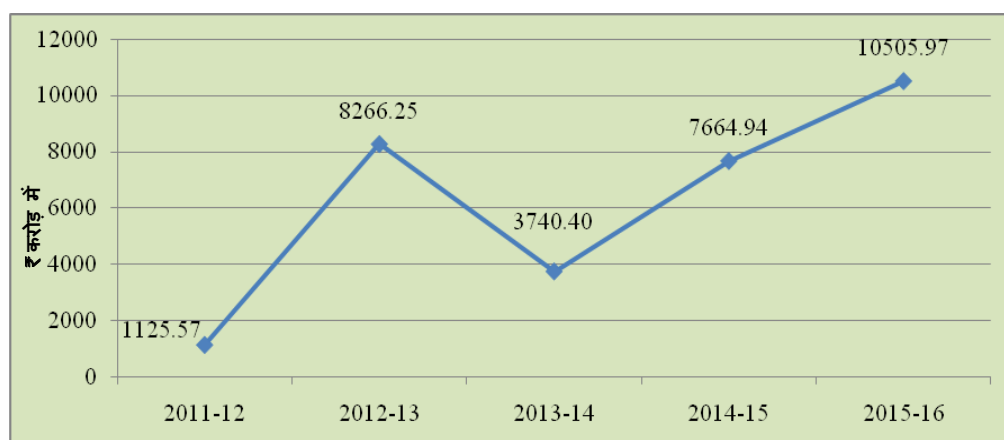
<sup>18</sup> सामरिक लाइनें, वित्तीय महत्व के अलावा शुरू की गई नई 28 लाइनें, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे की गैर सामरिक पूंजी, अलाभकारी शाखा लाइनें, अयस्क लाइनें, प्रक्रियाधीन कार्य का 50 प्रतिशत।

के बाद बंद कर दिया जाता है। इस लेख में देयता जो 2014-15 की समाप्ति पर ₹ 12,254.90 करोड़ थी वह मार्च 2016 तक बढ़कर ₹ 13,643.89 करोड़ हो गई थी।

### 1.8 राजस्व अधिशेष

2011-12 से 2015-16 के वर्षों के दौरान, लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व व्यय के भुगतान के बाद निवल राजस्व अधिशेष की प्रवृत्ति नीचे चित्र 1.15 में दर्शाई गई है।

चित्र: 1.15 राजस्व अधिशेष



निवल अधिशेष 2014-15 में ₹ 7,664.94 करोड़ से बढ़कर 2015-16 में ₹ 10,505.97 करोड़ हो गया था। निवल अधिशेष में वृद्धि, 2014-15 में वृद्धि दर (14.55 प्रतिशत) के प्रति 2015-16 में सामान्य राजस्व को प्रदत्त लाभांश की 4.92 प्रतिशत ऋणात्मक वृद्धि दर तथा 2014-15 की वृद्धि दर (9.73 प्रतिशत) के प्रति 2015-16 में टीडब्ल्यूई की वृद्धि दर (3.38 प्रतिशत) में कमी के कारण थी।

### 1.9 दक्षता सूचकांक

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

#### 1.9.1 प्रचालन अनुपात

प्रचालन अनुपात (ओआर) यातायात आय की तुलना में कार्यकारी व्यय की प्रतिशतता को प्रदर्शित करता है। भारतीय रेल के लिए प्रचालन अनुपात जो

2014-15 में 91.25 प्रतिशत था, 2015-16 में थोड़ा सुधार होकर 90.49 प्रतिशत हो गया। यह मुख्यतः इस कारण से था कि कार्यकारी व्यय पिछले वर्ष (9.51 प्रतिशत) की तुलना में कम दर (3.40 प्रतिशत) पर था, जबकि यातायात आय में पिछली वर्ष दर (12.32 प्रतिशत) से कम दर की वृद्धि (4.28 प्रतिशत) हुई थी।

31 मार्च 2016 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान जोनल रेलवे का प्रचालन अनुपात तालिका 1.6 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.6 जोनल रेलवे का प्रचालन अनुपात

क्र. सं.	जोनल रेलवे	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
1	मध्य	105.68	97.82	100.23	101.85	98.13
2	पूर्व	182.10	178.86	176.76	177.27	180.56
3	पूर्व मध्य	103.58	92.19	99.58	95.24	90.28
4	पूर्व तटीय	44.68	44.50	48.34	51.25	50.56
5	उत्तर	121.00	113.15	110.12	117.65	114.97
6	उत्तर मध्य	61.80	59.68	64.04	64.13	61.98
7	पूर्वोत्तर	202.06	200.01	207.49	193.47	196.52
8	पूर्वोत्तर सीमांत	166.40	178.39	193.08	187.08	185.71
9	उत्तर पश्चिम	99.99	88.97	98.58	90.18	91.15
10	दक्षिण	122.58	130.59	132.18	128.98	134.89
11	दक्षिण मध्य	85.90	79.63	84.13	76.03	78.71
12	दक्षिण पूर्व	72.74	70.50	72.54	73.62	71.15
13	दक्षिण पूर्व मध्य	55.24	49.14	52.53	50.83	50.52
14	दक्षिण पश्चिम	109.01	104.85	115.41	98.72	102.60
15	पश्चिम	94.61	89.84	91.74	86.51	88.72
16	पश्चिम मध्य	70.13	68.18	71.06	63.56	64.38
17	मेट्रो रेलवे/कोलकाता	310.89	328.26	302.63	253.69	237.80
समग्र भारतीय रेल		94.85	90.19	93.60	91.25	90.49

स्रोत-भारतीय रेल विनियोग लेखा - भाग-1 समीक्षा।

मध्य, पूर्व मध्य, पूर्व तटीय, उत्तर, उत्तर मध्य, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य रेल तथा मेट्रो रेल/कोलकाता के प्रचालन अनुपात में सुधार हुआ था जबकि इसमें पिछले वर्ष की तुलना में चालू वर्ष के दौरान पूर्व, उत्तर

पूर्व, उत्तर पश्चिम, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम तथा पश्चिम मध्य रेलवे में गिरावट हुई थी। पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण, दक्षिण पश्चिम रेलवे तथा मेट्रो रेलवे/कोलकाता का प्रचालन अनुपात 2015-16 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था, जो सूचित करता है कि उनका कार्यकारी व्यय उनकी यातायात आय की अपेक्षा अधिक थी। जोनल रेलवे अर्थात् पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे तथा मेट्रो रेलवे कोलकाता का प्रचालन अनुपात पिछले पांच वर्षों में 100 प्रतिशत से अधिक था।

### 1.9.2 पूंजीगत-आऊटपुट अनुपात (सीओआर)

पूंजीगत-आऊटपुट अनुपात एक यूनिट आऊटपुट के उत्पादन में नियोजित पूंजी की राशि को दर्शाता है। एनटीकेएम तथा यात्री किलोमीटर (पीकेएम) के संदर्भ में कुल यातायात को भारतीय रेल के मामले में आऊटपुट के रूप में देखा जाता है।

31 मार्च 2016 को समाप्त गत पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल का पूंजीगत आऊटपुट अनुपात तालिका 1.7 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.7 भारतीय रेल का पूंजीगत आऊटपुट

समय को	पूंजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूंजी (₹ मिलियन में)	माल यातायात (एनटीकेएम) (मिलियन में) (केवल राजस्व मालभाड़ा यातायात)	यात्री यातायात		कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएम में)	प्रभार पर पूंजी (पैसे प्रति एनटीकेएम)
			यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	मिलियन एनटीकेएम		
31-मार्च -12	1,614,480	667,607	1,046,522	74,303	741,910	218
31-मार्च -13	1,834,880	649,645	1,098,103	77,965	727,610	252
31-मार्च -14	2,088,443	665,810	1,140,412	80,969	746,779	280
31-मार्च -15	2,421,170	681,696	1,147,190	81,450	763,146	317
31-मार्च -16	2,751,353	654,481	1,148,818	81,566	736,047	374

स्त्रोत-भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण

टिप्पणी: 31 मार्च 2014 तथा 31 मार्च 2015 की अवधि के लिए आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं। पूंजीगत निधि से निवेशों सहित पूंजी को छोड़कर 2015-16 के लिए आंकड़े अनंतिम हैं।

पूंजीगत आऊटपुट अनुपात नियोजित पूंजी की तुलना में भारतीय रेल के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाते हुए 218 पैसे (2011-12) से 374 पैसे (2015-16) हो गया था (तालिका 1.7)। यह गत पांच वर्षों के दौरान लगातार बढ़ता रहा।परियोजनाओं के समय पर पूरा न होने के कारण बढ़ रही उच्चतर



लागत के साथ-साथ वित्तीय रूप से अव्यवहार्य परियोजनाओं में निवेश ने उच्चतर पूंजीगत अनुपात में योगदान दिया।

### 1.9.3 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेल के मामलों में स्टाफ उत्पादकता<sup>19</sup> को प्रति हजार कर्मचारी (मिलियन में एनटीकेएम के अनुसार) संचालित यातायात की मात्रा के अनुसार मापा जाता है। सभी जोनल रेलवे के (मेट्रो रेल/कोलकाता को छोड़कर) ओपन लाइन स्टाफ की उत्पादकता 2011-12 (611) से 2015-16 (592) से 3.11 प्रतिशत तक घट गई। पिछले पांच वर्षों में स्टाफ उत्पादकता में गिरावट एनटीकेएम में कमी के कारण थी (यानी एक किलोमीटर की दूरी पर वाहन के भार को छोड़कर एक टन माल का परिवहन)।

स्टाफ उत्पादकता के क्षेत्रवार विश्लेषण से पता चला कि 2015-16 के दौरान, 1405 मिलियन एनटीकेएम की उच्च स्टाफ उत्पादकता को पूर्व तटीय रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था जबकि पूर्व रेलवे की 195.04 मिलियन एनटीकेएम की स्टाफ उत्पादकता उसी अवधि के दौरान न्यूनतम थी।

### 1.10 योजना व्यय

भारतीय रेल धारणीय आर्थिक वृद्धि के लिए बढ़ती हुई अवसंरचना में निर्णायक भूमिका अदा करता है। सामान्यतः परिवहन क्षेत्र के साथ गति बनाए रखने के लिए तथा तेजी से बढ़ती हुई अर्थव्यवस्था के दबावों की प्रतिक्रिया में यह आवश्यक है कि इसके संसाधनों का प्रभावी रूप से प्रयोग किया जाए। नई परिसंपत्तियों का सृजन, क्षय हुई परिसंपत्तियां, जिसका उपयोग समाप्त हो गया था, का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण, नेटवर्क क्षमता का संवर्धन, ये वे कार्यकलाप थे जिन्हें उनके योजना व्यय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा किया गया था।

भारतीय रेल का योजना व्यय जीबीएस, आंतरिक संसाधनों<sup>20</sup> और अतिरिक्त बजटीय सहायता अर्थात् रोलिंग स्टॉक के लिए इंडियन रेलवे फाईनेंस कोर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरएफसी) तथा रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा नए नेटवर्क लिंक्स के माध्यम से बाजार उधारों से वित्तपोषित किया गया था।

भारतीय रेल इसके पूंजीगत कार्यों में निरंतर कम निवेशों से ग्रस्त थी। इसके परिणामस्वरूप, संस्वीकृत परियोजनाओं का एक बड़ा भाग पर्याप्त संसाधनों की

<sup>19</sup> भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकी विवरण

<sup>20</sup> मूल्य हास आरक्षित निधि, पूंजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियां

अनुपलब्धता के कारण पूरा नहीं किया जा सकता था। बजट (2015-16) में, रेल मंत्रालय ने संस्थागत स्रोतों से निधियां उधार लेने का निर्णय लिया था ताकि राजस्वों के उत्पादन के लिए रेलवे के लिए महत्वपूर्ण परियोजनाओं की पूर्णता के लिए अगले पांच वर्षों के लिए निधियों की उपलब्धता सुनिश्चित की जा सके। निधीयन के एक नए स्रोत अर्थात् अतिरिक्त बजटीय संसाधन (संस्थागत वित्त) -ईबीआर (आईएफ) को 2015-16 में रेलवे में आरंभ किया गया था। 2015-16 के दौरान, ₹ 9,430 करोड़ की राशि ईबीआर-आईएफ निधियां आईआरएफसी से प्राप्त की गई थी (लाईफ इंश्योरेंस कोर्पोरेशन ऑफ इंडिया को बांड जारी करके आईआरएफसी द्वारा आरंभ में निधियां निकाली गईं)।

तालिका 1.8 12वीं पंचवर्षीय योजना (2012-13 से 2016-17) के पहले चार वर्षों के दौरान योजना व्यय के लिए निधियों का स्रोत दर्शायी है:

तालिका 1.8 योजना व्यय के स्रोत

(₹ करोड़ में)

योजना व्यय के स्रोत	12वीं पंचवर्षीय योजना				
	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	
	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	बजट अनुमान	वास्तविक
सामान्य बजटीय सहायता <sup>21</sup>	25,710.21 (51.03)	29,055.38 (53.82)	32,327.60 (55.05)	41,646 (41.64)	37,608.47 (40.21)
आंतरिक संसाधन	9,531.31 (18.92)	9,709.00 (17.98)	15,347.24 (26.14)	17,793 (17.79)	16,845.31 (18.01)
अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईआरएफसी, आरवीएनएल, ईबीआर-आईएफ, पीपीपी)	15,141.93 (30.05)	15,224.88 (28.20)	11,044.10 (18.81)	40,572 (40.57)	39,066.01 (41.77)
जोड़	50,383.45	53,989.26	58,718.94	1,00,011	93,519.79

टिप्पणी: कोष्ठक में आंकड़े कुल योजना व्यय की प्रतिशतता को दर्शाते हैं  
स्रोत-रेलवे बजटों में व्याख्यात्मक ज्ञापन तथा विनियोग लेख

कुल योजना व्यय में जीबीएस का भाग 2014-15 में 55.05 प्रतिशत से घटकर 2015-16 में 40.21 प्रतिशत हो गया था। कुल योजना व्यय में आंतरिक संसाधनों का भाग भी 2014-15 में 26.14 प्रतिशत से घटकर 2015-16 से 18.01 प्रतिशत हो गया था। ईबीआर का भाग 2014-15 में 18.81 प्रतिशत से बढ़कर चालू वर्ष में 41.77 प्रतिशत हो गया था। आंतरिक स्रोतों के उत्पादन में कमी के कारण जीबीएस तथा बाजार उधारों (ईबीआर) पर अधिक निर्भरता हुई थी। 2015-16 के दौरान, रेल मंत्रालय ने रोलिंग स्टॉक के लिए आईआरएफसी से ₹ 13,841.16 करोड़, आरवीएनएल द्वारा निष्पादित

<sup>21</sup> रेलवे सुरक्षा निधि से व्यय शामिल है।

की जा रही दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए ₹ 255.90 करोड़, गेज रूपांतरण, दोहरीकरण तथा रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाओं के लिए ईबीआई-आईएफ से ₹ 9,430 करोड़, तथा मुख्यतः नई लाईन परियोजनाओं, यातायात सुविधाओं, सड़क सुरक्षा कार्य इत्यादि पर व्यय के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से ₹ 15,081 करोड़ प्राप्त किए थे। 2015-16 के दौरान ईबीआई-आईएफ के माध्यम से खर्च किया गया वास्तविक व्यय ₹ 9,887.95 करोड़ था।

योजना व्यय को विभिन्न योजना शीर्षों के अंतर्गत विस्तृत रूप से वर्गीकृत किया गया है, जैसा तालिका 1.9 में दिखाया गया है।

तालिका 1.9 श्रेणी-वार योजना व्यय

(₹ करोड़ में)

योजना शीर्ष	12वीं पंचवर्षीय योजना			
	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
नई लाईने, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, यार्ड रिमोडलिंग, यातायात सुविधाएं, ट्रैक नवीकरण, पुल निर्माण कार्य, सिग्नलिंग तथा दूरसंचार	16,721.19 (33.19)	18,532.34 (34.33)	21,984.62 (37.44)	36,638.42 (46.71)
रोलिंग स्टॉक तथा पट्टा प्रभार के पूंजीकरण घटक का भुगतान	22,403.29 (44.47)	22,267.49 (41.24)	21,723.98 (37.00)	24,240.71 (30.90)
कार्यशाला तथा उत्पादन इकाई तथा संयंत्र एवं मशीनरी	1,917.00 (3.80)	2,264.42 (4.19)	2,129.02 (3.63)	1,921.14 (2.45)
सरकारी उपक्रमों में निवेश	3,372.74 (6.69)	4,289.58 (7.95)	4,865.31 (8.29)	7,349.71 (9.37)
अन्य	5,969.23 (11.85)	6,635.43 (12.29)	8,016.01 (13.65)	8,288.81 (10.57)
जोड़	50,383.45	53,989.26	58,718.94	78,438.79*

\*पीपीपी के अंतर्गत ₹ 15,081 करोड़ के व्यय को छोड़कर

स्रोत-भारतीय विनियोग लेखा-अनुदान सं. 16 तथा पूंजीगत लेखा पर व्यय का विवरण - विवरण सं. 10

टिप्पणी: 1 कोष्ठकों में आंकड़े कुल योजना व्यय की प्रतिशतता दर्शाते हैं।

टिप्पणी: 2 अन्य में सड़क सुरक्षा कार्य, विद्युतीकरण परियोजनाएं, कम्प्यूटरीकरण, अन्य इलेक्ट्रिक कार्य, रेलवे अनुसंधान, अन्य विनिर्दिष्ट कार्य, भंडार उचंत, विनिर्माण उचंत, विविध अग्रिम, स्टाफ क्वार्टर, यात्री सुविधाएं, मेट्रोपोलिटन परियोजनाएं शामिल हैं।

टिप्पणी: 3 उपर्युक्त योजना व्यय में योजना शीर्षों के अन्तर्गत पीपीपी पद्धति के अन्तर्गत ₹ 15,081 करोड़ की राशि शामिल नहीं है, अर्थात् नई लाईने - ₹ 7,433.58 करोड़, यातायात सुविधाएं - ₹ 334.75 करोड़ रोलिंग स्टॉक - ₹ 1,466.74 करोड़, सड़क सुरक्षा कार्य (पुल के ऊपर/नीचे मार्ग) - ₹ 2,065.21 करोड़ तथा अन्य ₹ 3,780.72 करोड़।

तालिका 1.9 दर्शाती है कि ट्रैक से संबंधित कार्य (नई लाईन का निर्माण, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, यार्ड रिमोडलिंग और यातायात सुविधाएं, ब्रिज कार्य तथा सिग्नल एवं दूरसंचार कार्य) पर योजना व्यय के भाग में 2014-15 में 37.44

प्रतिशत से 2015-16 में 46.71 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 'रोलिंग स्टॉक तथा पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक से भुगतान' पर योजना व्यय के भाग में 2014-15 में 37 प्रतिशत से 2015-16 में 30.90 प्रतिशत की कमी हुई।

### 1.11 रेलवे निधियां

2015-16 के दौरान विभिन्न निधियों की स्थिति तालिका 1.10 में दर्शायी गई है।

तालिका 1.10 निधि शेष (₹ करोड़ में)

निधि का नाम	अथ शेष	वर्ष के दौरान वृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	अंत शेष
डीआरएफ	1,777.12	5,844.61	7,588.95	32.78
पेंशन निधि	1,360.36	34,997.60	30,700.66	5,657.30
विकास निधि	2,013.12	1,308.89	2,931.62	390.39
पूंजीगत निधि	1,388.90	5,843.27	6,324.74	907.43
रेलवे सुरक्षा निधि	97.15	2,518.97	2,600.60	15.52
ऋण सेवा निधि	236.08	3,567.18	0	3,803.26
जोड़	6,872.73	54,080.52	50,146.57	10,806.68

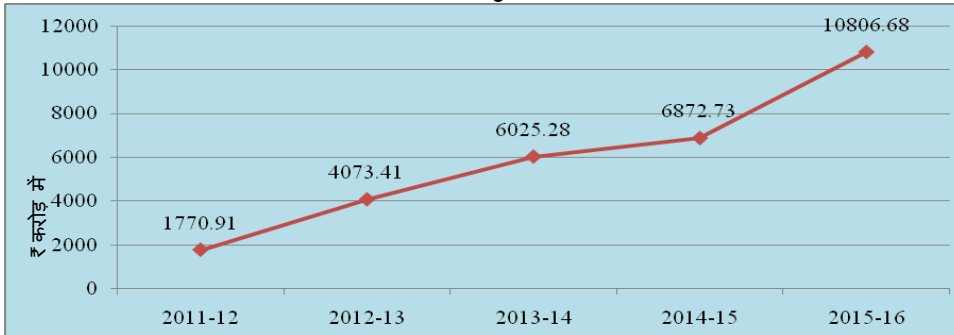
टिप्पणी- 1. वृद्धि में वित्तीय समायोजन, निधि विनियोजन तथा वर्ष के दौरान निधि शेष पर प्राप्त ब्याज शामिल हैं। रेलवे सुरक्षा निधि एक ब्याज मुक्त निधि है।

2. डीआरएफ, विकास निधि तथा रेलवे सुरक्षा निधि के अंतर्गत वृद्धि में क्रमशः ₹ 8.95 करोड़, (-) ₹ 4.75 करोड़ तथा ₹ 8.76 करोड़ के वित्तीय समायोजन शामिल हैं।

तालिका संख्या 1.10 में दर्शायी गई निधियां, रेलवे सुरक्षा निधि को छोड़कर जिसने डीजल उपकरण का भाग प्राप्त किया था, या तो राजस्व से या अधिशेष से वित्तपोषित हुई थी। विकास निधि, पूंजीगत निधि तथा ऋण सेवा निधि क्रमशः ₹ 390.39 करोड़, ₹ 907.43 करोड़ तथा ₹ 3,803.26 करोड़ के शेष पर बंद हुआ था।

निधि शेष 2011-12 से 2015-16 के दौरान वृद्धि प्रवृत्ति पर थे, जैसा नीचे चित्र में दिखाया गया है:

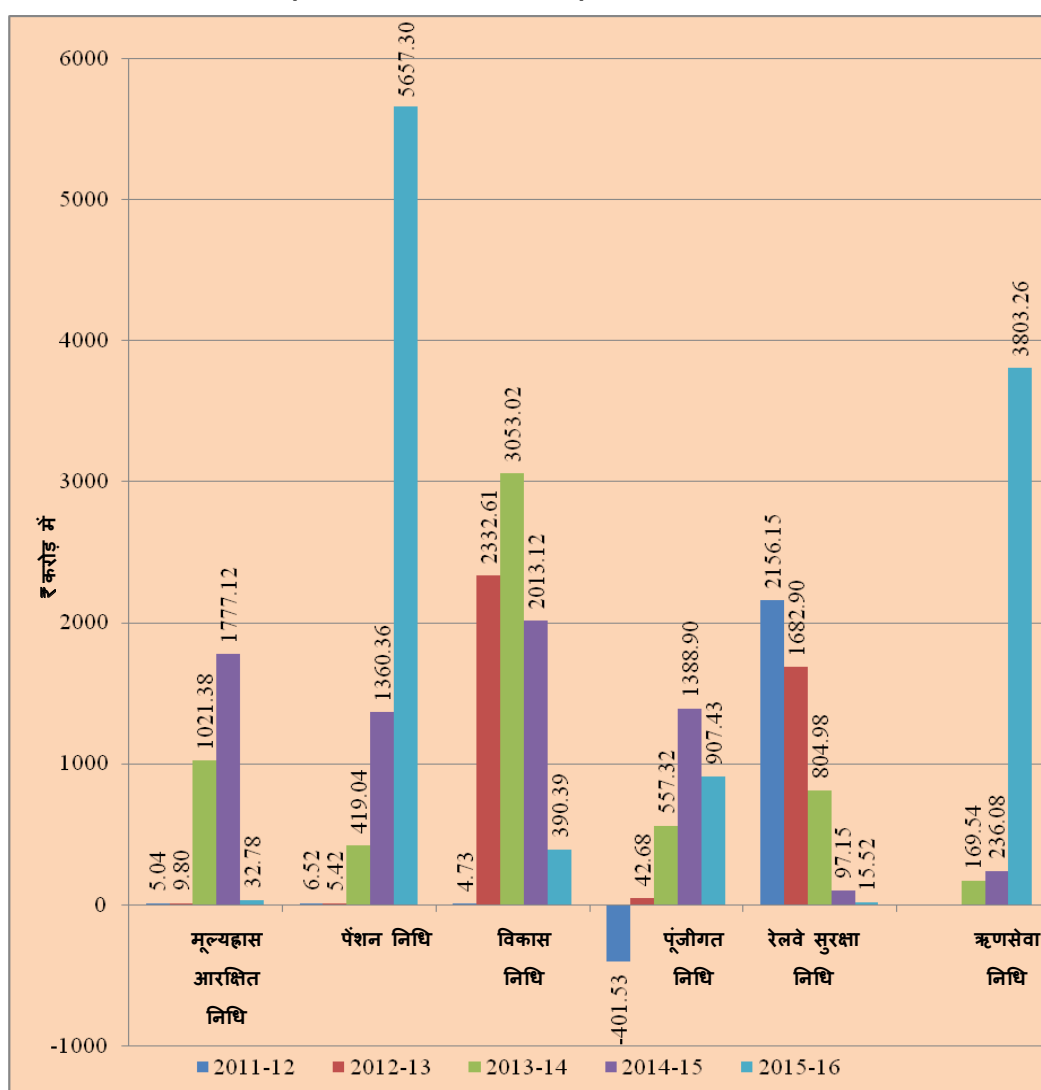
चित्र 1.16 - निधि शेषों की प्रवृत्ति (2011-12 से 2015-16)



निधि शेष में सुधार, मुख्यतः पूंजीगत निधि से, 2011-14 के दौरान आईआरएफसी<sup>22</sup> को ₹ 12,629.49 करोड़ की राशि के पट्टा प्रभारों के पूंजी घटक का भुगतान नहीं करने के कारण हुआ था। तथापि, भारतीय रेल ने आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के पूंजी घटक का भुगतान 2014-15 से पूंजीगत निधि से पुनः प्रारंभ किया था तथा 2014-15 तथा 2015-16 के दौरान क्रमशः ₹ 5449.24 करोड़ तथा ₹ 6,324.74 करोड़ का भुगतान किया था।

2015-16 की समाप्ति पर निधि शेष की स्थिति चित्र 1.17 में दर्शायी गई है।

चित्र 1.17 वर्ष (2011-12 से 2015-16) के अंत तक निधि शेष



स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा भाग-1। विस्तृत विनियोग लेखा

<sup>22</sup>आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक का भुगतान 2005-06 के बाद से पूंजीगत निधि से चुकाना है।

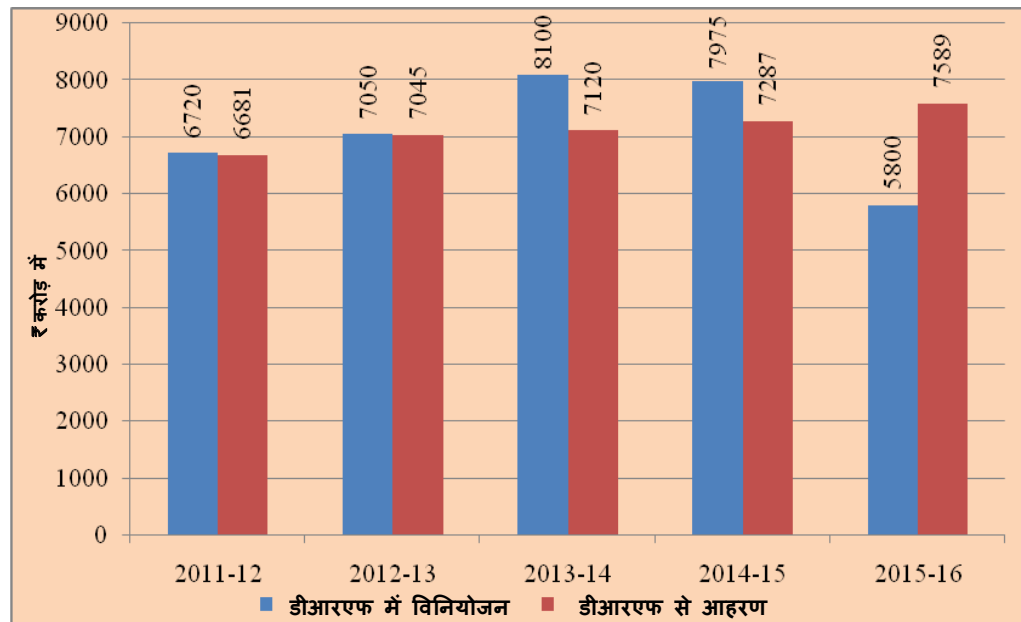
रेलवे निधियों में उपलब्ध अधिशेष 2014-15 में ₹ 6,872.73 करोड़ से बढ़कर वर्ष 2015-16 के अंत तक ₹ 10,806.68 करोड़ हो गया था। डीआरएफ तथा पूंजीगत निधि क्रमशः ₹ 32.78 करोड़ तथा ₹ 907.43 करोड़ के अधिशेष पर बंद हुई। लेखापरीक्षा द्वारा पूंजीगत निधि तथा डीआरएफ में उपलब्ध निधि शेष के विश्लेषण से निम्नलिखित पता चला:

1. भारतीय रेल ने वित्तीय पट्टा मार्ग द्वारा रोलिंग स्टॉक के अधिग्रहण के लिए आईआरएफसी के माध्यम से धन उधार लिया। इन पट्टा भुगतानों के दो घटक हैं अर्थात् मुख्य घटक तथा ब्याज। 2005-06 से पूर्व, इन भुगतानों को ओडब्ल्यूई (राजस्व अनुदान संख्या 9 - प्रचालन व्यय-यातायात) के द्वारा पूरा कर लिया गया था। तथापि, वर्ष 2005-06 से, आईआरएफसी को देय पट्टा प्रभारों के अकाउंटल के संबंध में लेखांकन नीति को आशोधित किया गया था। नई लेखांकन प्रणाली के अनुसार, मुख्य (पूंजी) घटक को पूंजीगत निधि (अनुदान संख्या 16) से प्रभारित किया जाना था तथा ब्याज घटक को राजस्व अनुदान संख्या 9 से प्रभारित किया जाना था। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल मंत्रालय ने पूंजीगत निधि से 2005-06 से 2010-11 तक आईआरएफसी के पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक का भुगतान किया था। तथापि, उसके बाद पूंजीगत निधि के अंतर्गत ऋणात्मक शेष/अपर्याप्त शेष के कारण, यह भुगतान रेल मंत्रालय द्वारा 'पूंजी'<sup>23</sup> से किया गया था। यह उनकी लेखांकन नीति का उल्लंघन था। रेल मंत्रालय ने 2011-12 से 2013-14 के दौरान पूंजीगत निधि की बजाय पूंजी से आईआरएफसी को ₹ 12,629.49 करोड़ का भुगतान किया था। 2014-15 तथा 2015-16 के दौरान ₹ 5,449.24 करोड़ तथा ₹ 6,324.74 करोड़ की राशि के पट्टा प्रभारों के पूंजी घटक का आईआरएफसी को पूंजीगत निधि से भुगतान किया गया था। 2015-16 के दौरान, ₹ 7,615.71 करोड़ के बजट प्रावधान के प्रति, रेल मंत्रालय ने केवल ₹ 5,798.24 करोड़ का विनियोग किया जो बजटीय प्रावधान से ₹ 1,817.47 करोड़ (23.86 प्रतिशत) तक कम था। पूंजीगत निधि 2015-16 के अंत तक ₹ 907.43 करोड़ के अल्प शेष पर बंद हुई। अगले वर्ष में रेल मंत्रालय की लगभग ₹ 7,000 करोड़ की प्रतिबद्ध देयता होगी जिसके लिए इस निधि के अन्तर्गत कम से कम एक समान विनियोग अनिवार्य होगा।

<sup>23</sup> पूंजी, पूंजीगत व्यय के वित्तपोषण के लिए जीबीएस के रूप में रेल मंत्रालय को भारत सरकार द्वारा दी गई अग्रिम राशि को दर्शाती है तथा उस पर रेल मंत्रालय, आरसीसी द्वारा निर्धारित दर पर लाभांश का भुगतान करता है।

2. यह देखा गया है कि डीआरएफ में योगदान परिसंपत्तियों की परंपरागत लागत, अपेक्षित उपयोगी काल तथा अपेक्षित अवशिष्ट काल के आधार पर नहीं किया गया था, परन्तु उस राशि पर निर्भर था जिसे कार्यकारी व्यय वहन कर सकते थे। रेल मंत्रालय ने रेल वित्त की लेखापरीक्षा रिपोर्ट (2015 की सं. 53) के पैरा 1.11 पर इसकी की गई कार्रवाई टिप्पणी में कहा (सितम्बर 2016) कि यह स्वीकार करता है कि डीआरएफ को विनियोग एक सुस्थापित तरीके में किया जाना चाहिए था। रेलवे का परिसंपत्ति आधार बहुत बड़ा है जबकि रेलवे की वित्तीय स्थिति बहुत से समय स्थिर नहीं रही ताकि इस निधि के विनियोग को एक निर्धारित सूत्र के अनुसार करने की अनुमति दे सके। तथापि, शुरू से ही, एक वर्ष में रेलवे की वित्तीय स्थिति द्वारा अनुमत डीआरएफ के लिए अधिकतम विनियोग को सुनिश्चित करने के प्रयास किए जा रहे हैं। 2011-12 से 2015-16 के दौरान डीआरएफ के लिए विनियोग तथा डीआरएफ से आहरण चित्र 1.18 में दर्शाया गया है।

चित्र 1.18 -डीआरएफ में विनियोजन तथा उससे आहरण



2015-16 के दौरान, ₹ 8,100 करोड़ के बजट प्रावधान के विपरीत एमओआर ने केवल ₹ 5,800 करोड़ विनियोजित किए थे जो कि बजट प्रावधान से ₹ 2,300 करोड़ (अर्थात् 28.40 प्रतिशत) कम था। एमओआर ने 2015-16 के अंत में ₹ 32.78 करोड़ का थोड़ा सा शेष रखते हुए 2015-16 के दौरान डीआरएफ से परिसंपत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन पर ₹ 7,588.95 करोड़ व्यय किए। लेखापरीक्षा ने आगे देखा

कि नौ क्षेत्रीय रेलवे जो हैं मध्य, पूर्व, पूर्व मध्य, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम मध्य रेलवे और इंडीग्रल कोच फैक्ट्री, रेलवे विद्युतीकरण का केन्द्रीय संगठन (कोर) और मेट्रोपोलिटन यातायात-परियोजना चैनल में डीआरएफ के तहत ऋणात्मक शेष था। आगे, मूल्यहास के लिए कम प्रावधानीकरण के परिणामस्वरूप पुरानी हो चुकी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण के संबंध में आगे टाले गए कार्यों का संचयन हुआ। डीआरएफ (2015-16 तक) प्रतिस्थापित की जाने वाली परिसम्पत्तियों का थ्रो फॉरवर्ड मूल्य ₹ 41,274.49 करोड़ अनुमानित किया गया था जिसमें ₹ 24,756 करोड़ रॉलिंग स्टॉक पर, ₹ 10,574 करोड़ ट्रैक नवीनीकरण पर, ₹ 1,897 करोड़ पुल कार्यों पर, ₹ 1,354 करोड़ सिग्नलिंग और दूरसंचार कार्यों पर और ₹ 989 करोड़ प्लॉट और मशीनरी में निहित है। इस प्रकार, रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का बहुत बैक लॉग था।

### 1.12 लेखाओं पर टिप्पणियां

- रेलवे ऋण शीर्ष रिपोर्ट (अधिशेष की समीक्षा) विस्तृत विनियोजन लेखा (भाग-II) में दर्शाई गई निधि अधिशेषों और संघ सरकार वित्त लेखा के विवरण संख्या 13 में दर्शाए गए रेलवे निधि अधिशेषों में असमानता रेलवे के निधि अधिशेषों को रेलवे के ऋण शीर्ष रिपोर्ट (अधिशेषों की समीक्षा) और भाग-II विस्तृत विनियोजन लेखा में दर्शाया जाता है। वर्ष की ऋण शीर्ष रिपोर्ट को संघ सरकार वित्त लेखा के विवरण संख्या 13 में सम्मिलित हेतु लेखा महानियंत्रक (सीजीए) को भेजा जाता है। यह देखा गया कि संघ सरकार वित्त लेखों के विवरण सं. 13 में दर्शाए गए रेलवे निधि शेष एमओआर द्वारा इसके विवरण/विनियोजन लेखों में दर्शाए गए निधि शेषों से मेल नहीं खाता। दो विवरणों में दर्शाए गए निधि शेषों की स्थिति तालिका 1.11 में दी गई है।



तालिका 1.11 ऋण शीर्ष रिपोर्ट और संघ सरकार वित्त लेखों के विवरण संख्या 13 में दर्शाए गए निधि शेष (₹ हजार में)

शीर्ष	निधि का नाम	वर्ष	ऋण शीर्ष रिपोर्ट के अनुसार अधिशेष	संघ सरकार वित्त लेखों के विवरण सं. 13 के अनुसार अधिशेष
8115-101	डीआरएफ (वाणिज्यिक लाइन)	2013-14	(-)1303,88,67(₹)	1851,82,33 (₹)
		2014-15	(-)682,72,78(₹)	1230,09,32 (₹)
		2015-16	(-)2543,54,62(₹)	3099,85,79 (₹)
8115-102	डीआरएफ (सामरिक लाइन)	2013-14	2325,26,30 (₹)	2325,26,28 (₹)
		2014-15	2459,84,61 (₹)	2459,84,59 (₹)
		2015-16	2576,32,24 (₹)	2576,32,22 (₹)
8117-101	विकास निधि (वाणिज्यिक लाइन)	2013-14	3053,00,68 (₹)	2268,42,17 (₹)
		2014-15	2013,10,68 (₹)	1228,52,17 (₹)
		2015-16	390,38,28 (₹)	389,44,97(₹)
8117-102	विकास निधि (सामरिक लाइन)	2013-14	1,21 (₹)	1,15 (₹)
		2014-15	1,31 (₹)	1,25 (₹)
		2015-16	1,42 (₹)	1,36 (₹)
8118-106	पूंजी निधि	2013-14	557,16,18 (₹)	189,39,92 (₹)
		2014-15	1388,90,30 (₹)	1020,98,66 (₹)
		2015-16	907,43,26 (₹)	539,51,62 (₹)
8121-103	पेंशन निधि (वाणिज्यिक लाइन)	2013-14	(-)1789,85,81 (₹)	1790,90,01 (₹)
		2014-15	(-)1273,61,66 (₹)	1274,50,48 (₹)
		2015-16	2538,42,78 (₹)	2537,53,97 (₹)
8121-104	पेंशन निधि (सामरिक लाइन)	2013-14	2209,04,87 (₹)	1895,39,82 (₹)
		2014-15	2633,97,35 (₹)	2633,97,37 (₹)
		2015-16	3118,86,74 (₹)	3118,86,77 (₹)
8231-101	रेलवे सुरक्षा निधि (वाणिज्यिक लाइन)	2013-14	804,97,79 (₹)	865,35,43(₹)
		2014-15	97,14,86 (₹)	157,52,49(₹)
		2015-16	1,55,247 (₹)	67,13,66(₹)
8231-102	रेलवे सुरक्षा निधि (सामरिक लाइन)	2013-14	0	01 (₹)
		2014-15	0	01 (₹)
		2015-16	0	01 (₹)
8230-101	विशेष रेलवे सुरक्षा निधि (वाणिज्यिक लाइन)	2013-14	0	581,12,02(₹)
		2014-15	0	581,12,02(₹)
		2015-16	0	581,12,02(₹)
8230-102	विशेष रेलवे सुरक्षा निधि (सामरिक लाइन)	2013-14	0	16,66,24(₹)
		2014-15	0	16,66,24(₹)
		2015-16	0	16,66,24(₹)

टिप्पणी- 2015-16 के अधिशेष लेखापरीक्षा/केन्द्रीय व्यय महानिदेशक के कार्यालय द्वारा दिए गए संघ सरकार वित्त लेखों के विवरण सं. 13 में दर्शाए गए आंकड़ों पर आधारित हैं

यह भी देखा गया कि विशेष रेलवे सुरक्षा निधि (एसआरएसएफ) 01-4-2008 से बंद हो गया और इस निधि में पड़े अधिशेष को रेलवे द्वारा डीआरएफ में हस्तांतरित कर दिया गया था। तथापि, इस निधि के अंतर्गत अधिशेष को सीजीए द्वारा डीआरएफ को हस्तांतरित नहीं किया गया था और निधि (एसआरएसएफ) संघ सरकार वित्त लेखा के विवरण संख्या 13 में अब भी दर्शाई जाती है।

संघ सरकार वित्त लेखों के विवरण सं. 13 में दर्शाए गए रेलवे निधि अधिशेषों के आंकड़ों में असमानता को अगस्त 2015 में रेल मंत्रालय में ले जाया गया था और मार्च 2015 को समाप्त, वर्ष 2015 के रेलवे वित्त की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 53 के पैरा 1.11 में टिप्पणी की गई। त्रुटि अब भी है और इस पैरा पर एमओआर के उत्तर के साथ-साथ एटीएन का प्राप्त नहीं हुआ था (सितम्बर 2016 तक)।

➤ **रेलवे द्वारा स्रोत पर काटे गए कर (टीडीएस) का लेखाकरण**

आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 194 (सी) के तहत प्रावधानों के अनुसार, ठेकेदार और उप-ठेकेदारों की भुगतान से काटे गए कर, मुख्य शीर्ष 0021 निगम कर के अलावा आय पर करों के तहत आते हैं। अधिनियम में यह भी बताया गया है कि कम्पनियों से कर कटौती मुख्य शीर्ष 0020- निगम कर के तहत आते हैं। मुख्य एवं लघु शीर्ष की सूची में ठेकेदारों और उप-ठेकेदारों को भुगतान से कर कटौतियों के लेखाकरण के लिए समान लेखांकन शीर्ष की वर्गीकृत किए गए हैं।

रेलवे में, ठेकेदारों (ठेकेदार के तौर पर कार्य कर रही कम्पनियों) को किये गये भुगतान से कर कटौती का लेखाकरण मुख्य शीर्ष 0021-निगम कर के अलावा आय पर करों के तहत किया जा रहा है जो कि आय कर अधिनियम, 1961 के प्रावधानों का उलंघन है। लेखापरीक्षा ने मुख्य शीर्ष 0020- निगम कर की बजाय मुख्य शीर्ष 0021- निगम कर के अलावा आय पर करों के तहत कम्पनियों से रेलवे द्वारा कर कटौती के गलत लेखाकरण के मामले को उठाया (जनवरी 2013)।

एमओआर ने इसके उत्तर में कहा (अप्रैल 2013) की मुख्य शीर्ष 0020- निगम कर निगम लाभों के लिए है और सरकारी विभागों द्वारा उनके ठेकेदारों (निकाय/निगम अन्य) से काटे गए टीडीएस को निगम कर के अलावा आय पर मुख्य शीर्ष 0021- करों के तहत निर्धारित होना चाहिए और मामला प्रक्रिया के पालन की परिशुद्धता सुनिश्चित करने के लिए महालेखा नियंत्रक (सीजीए) को भेजा गया है। तथापि जुलाई 2013 और

नवंबर 2014 में एमओआर द्वारा जारी अनुस्मारकों के बावजूद सीजीए से कोई उत्तर प्राप्त (सितंबर 2016 तक) नहीं हुआ।

रेलवे में अनियमितता अब भी है। उपरोक्त में, 2015-16 के आय कर विभाग की लेखापरीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि कम्पनियों से वसूली गई ₹ 7,89,59,045 की टीडीएस राशि मुख्य शीर्ष 0021-निगम कर के अलावा आय पर करों के तहत जमा की गई थी।

➤ **शिक्षा उपकर की वसूली**

वर्तमान निर्देशों के अनुसार, 2 प्रतिशत की दर पर प्राथमिक शिक्षा उपकर और 1 प्रतिशत की दर पर उच्चतर शिक्षा उपकर को कुल आय कर (अधिभार सहित) पर करारोपित किया जाता है और केन्द्र सरकार को हस्तांतरित किया जाता है। शिक्षा उपकर की वसूली के सही लेखाकरण के लिए पृथक लेखाकरण आवश्यक है।

मरे,पूमरे, पूतरे, पूसीरे, दपूरे, दपूमरे, मेट्रो रेलवे/कोलकाता और सीएलडब्ल्यू के मार्च खाते वर्तमान/आयकर विवरण की जांच के दौरान उच्चतर शिक्षा उपकर की वसूली अलग से नहीं दर्शायी गई। इसलिए, शिक्षा उपकर के आकड़े 2015-16 के लिए एमओआर के आयकर विवरण के शीर्ष 504 और 505 के तहत प्राथमिक और उच्चतर शिक्षा उपकर के तहत एकत्रित सही राशि नहीं दर्शाते हैं। दूसरा, कुल एकत्रित शिक्षा उपकर की राशि आयकर विवरण में ₹ 54.86 करोड़ दिखाई गई थी जबकि अधिभार (₹ 2,572.65 करोड़) सहित कुल आयकर की राशि का 3 प्रतिशत ₹ 77.18 करोड़ था। इस प्रकार, पूर्णरूपेण, 2015-16 के दौरान ₹ 22.32 करोड़ के शिक्षा उपकर की कम वसूली थी। मामले को अगस्त 2016 में रेल मंत्रालय के पास उठाया गया। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2016) कि शिक्षा उपकर को सही दिखाते हुए विवरण को संशोधित किया गया है। तथापि, ₹ 22.32 करोड़ के शिक्षा उपकर की कम वसूली पर उत्तर में उल्लेख नहीं था।

➤ **सूचना अधिकार (आरटीआई) शुल्क का लेखाकरण**

आरटीआई अधिनियम, 2005 के तहत एकत्रित शुल्क को आरटीआई अधिनियम, 2005 के तहत मुख्य शीर्ष 0070- प्रशासनिक सेवाएं- उपमुख्य शीर्ष: 60- अन्य सेवाएं- लघु शीर्ष 118- प्राप्तियों के तहत जमा किया जाता है। निर्दिष्ट मुख्य शीर्ष 0070 के तहत जमा करने के बजाय रेलवे की आय में आरटीआई शुल्क गलत जमा करने पर एक लेखापरीक्षा टिप्पणी मार्च 2013 को समाप्त वर्ष के लिए 2014 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 19- रेलवे वित्त के पैरा 1.12 में की गई थी।

एमओआर ने अपने एटीएन में, कहा (मई 2015) कि चूंकि रेलवे से संबंधित आरटीआई गतिविधियों पर व्यय रेलवे द्वारा उठाया जा रहा है आरटीआई शुल्क से प्राप्त भी इसके राजस्व शीर्षों में आनी चाहिए। तथापि, इस संबंध में निर्णय लेने के लिए मामला अप्रैल 2012, जुलाई 2013 और दिसम्बर 2014 में सीजीए को भेजा गया था। तथापि, अब भी मामला सुलझाया नहीं गया है।

उपरोक्त में, 2015-16 के दौरान, आरटीआई अधिनियम, 2005 के तहत एकत्रित ₹ 1,03,838 राशि को मुख्य शीर्ष 0070 के तहत जमा करने के बजाय रेलवे उपार्जनों (एब्सट्रैक्ट-जेड- विविध उपार्जन उप शीर्ष-650) में जमा कराया गया था। मामले को एक बार फिर अगस्त 2016 में एमओआर में उठाया गया। एमओआर ने अपने उत्तर (सितम्बर 2016) में कहा कि इसके मत में रेलवे में पालन किए जा रहे आरटीआई शुल्क के लेखाकरण की पद्धति सही है। एमओआर का उत्तर तर्कसंगत नहीं है चूंकि रेलवे उपार्जनों में आरटीआई शुल्क जमा कराना वित्त मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के विरुद्ध है।

➤ **क्षेत्रीय रेलवे द्वारा स्वच्छ भारत उपकर की वसूली**

जीओआई अधिसूचना सं. 21/2015- सेवा कर दिनांक 6-11-2015 के अनुसार, सभी कराधीन सेवाओं पर 0.5 प्रतिशत की दर पर स्वच्छ भारत उपकर 15-11-2015 से प्रभावी वसूली करना था। 2015-16 के लिए केन्द्रीय संव्यवहार के विवरण (एससीटी) और मार्च 2016 के अंत में क्षेत्रीय रेलवे के खाते की समीक्षा के दौरान यह देखा गया था कि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा नामशः दपूमरे, पूमरे, उपूरे, उपूसीरे, उपरे, दरे, दपूमरे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता स्वच्छ भारत उपकर वसूली नहीं किया गया था। इस प्रकार, स्वच्छ भारत उपकर वसूली करने के लिए जीओआई के निर्देशों का रेलवे द्वारा पूर्ण रूप से कार्यान्वयन नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप स्वच्छ भारत उपकर का कम संचयन हुआ।

मामले को अगस्त 2016 में एमओआर में ले जाया गया। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2016) में कहा कि मामले को लेखापरीक्षा द्वारा इंगित त्रुटि को सही करने के लिए संबंधित क्षेत्रीय रेलों में भेजा गया। चूंकि सभी क्षेत्रीय रेलों का मासिक चालू खाता रेलवे बोर्ड में प्राप्त होते हैं, क्षेत्रीय रेलवे द्वारा स्वच्छ भारत उपकर की गैर-उगाही को अभिनिश्चित किया और इस संबंध में तुरंत सुधारात्मक कार्यवाही की जा सकती थी।

➤ अतिरिक्त बजट संबंधी संसाधनों (संस्थागत वित्त) के तहत निधियों की उपयोगिता

आईआर अपने पूंजी कार्यों में निरंतर कम निवेश से ग्रस्त है। परिणामस्वरूप स्वीकृति परियोजनाओं का एक बड़ा शैल्फ पर्याप्त संसाधनों की गैर-उपलब्धता के कारण पूरा नहीं किया जा सकता। रेल बजट (2015-16) में एमओआर ने राजस्व उत्पन्न करने के लिए रेलवे के लिए महत्वपूर्ण परियोजनाओं के समापन के लिए अगले पांच वर्षों के लिए निधियों की उपलब्धता सुनिश्चित कराने हेतु संस्थापित स्रोतों से निधि उधार लेने का निर्णय लिया निधिकरण के नये स्रोत को अतिरिक्त बजट संबंधी संसाधन (संस्थागत वित्त) ईबीआर-आईएफ कहा गया था।

एमओआर और भारतीय जीवन बीमा निगम (एलआईसी) के बीच एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) 11 मार्च 2015 को हस्ताक्षरित हुआ था। एलआईसी ने वित्तीय वर्ष 2015-16 से प्रारंभ हो रही पांच वर्षों में ₹ 1.5 लाख करोड़ तक की निर्धारित परियोजनाओं के लिए निधिकरण की सहायता की प्रतिबद्धता की थी। एलआईसी फंड को बॉन्ड जारी करने द्वारा जिसे एलआईसी स्वीकार करेगी आईआरएफसी द्वारा प्रारंभिक तौर पर निकाला जायेगा। इन बॉन्ड द्वारा आईआरएफसी द्वारा जुटाई गई राशि आईआर को अभिज्ञात परियोजनाएं (न्यू लाइन, गेज रूपांतरण, डबलिंग, ट्रेफिक सुविधाएं, रेलवे इलैक्ट्रिफिकेशन, सिगनलिंग और दूरसंचार आदि) के निष्पादन की और प्रि-लीज संवितरणों (परियोजना अग्रिम/जमा) के तौर पर दिया गया था।

आवंटन ईबीआर-आईएफ (रेलवे बोर्ड के जारी पत्र संख्या 2015/एफएस सेल/1/2 दिनांक 23-10-2015) के तहत निधियों के आहरण और लेखाकरण पर प्रक्रिया आदेश के अनुसार पट्टा प्रभार आईआर द्वारा आईआरएफसी को दिए जायेंगे जो कि आईआरएफसी को एलआईसी को जारी बॉन्ड के मोचन के लिए योग्य बनाएगा। पट्टा अवधि के लिए प्रारंभिक पांच वर्षों के दौरान प्रभारों का ब्याज अंश को पूंजीकृत किया जायेगा। बाद में, 6 वर्ष के बाद से ब्याज अंश को राजस्व अनुदान (संख्या 9-प्रचालन व्यय-ट्रेफिक) पर निर्धारित किया जायेगा। पट्टा अवधि के लिए प्रारंभिक 10 वर्षों के लिए पट्टा प्रभारों में कोई पूंजी अंश नहीं होगा। 11वें-30वें वर्ष के दौरान पट्टा प्रभारों के पूंजी पुनः भुगतान अंश को योजना शीर्ष 2200 के तहत प्रभारित किया जायेगा।

जब तक निधि कार्य/परियोजनाओं के विरुद्ध विशेष रूप से उपलब्ध न हो, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे और सीओआरई को ईबीआर (आईएफ) के तहत व्यय बुक नहीं करने के लिए निर्देश (मार्च 2015) जारी किए थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि 2015-16 के दौरान, ₹ 9,430 करोड़ राशि के ईबीआर आईएफ आईआरएफसी से प्राप्त किए थे। तथापि, 2015-16 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे और सीओआरई द्वारा ईबीआर-आईएफ के तहत वास्तविक व्यय ₹ 9,887.95 करोड़ था जो कि ₹ 457.95 करोड़ का अधिक व्यय है। इस प्रकार, क्षेत्रीय रेलवे/सीओआरई द्वारा ईबीआर (आईएफ) के तहत निधियों की उपलब्धता से अधिक व्यय करना रेलवे बोर्ड के निर्देशों के उल्लंघन में था।

रेलवे बोर्ड ने अनुबंध किया (अक्टूबर 2015) कि व्यय की गई जमा आईएफ निधियों की राशि के लिए उपयोगिता प्रमाण पत्र को आईआरएफसी को आगे के प्रेषण के लिए संसाधन मोबिलाइजेशन निदेशालय/रेलवे बोर्ड की आगे के वित्तीय वर्ष की 30 अप्रैल तक प्रस्तुत की जा सकती है। यह देखा गया था कि क्षेत्रीय रेलवे और सीओआरई से उपयोगिता प्रमाण-पत्र अभी प्राप्त नहीं हुआ है (अक्टूबर 2016)।

आगे, चूंकि बाजारी उधार राशियों (ईबीआर-आईएफ) के बड़े ब्याज के भुगतान के रूप में और अनुबंधित समयावधियों में मूल राशि की वापसी जुड़ी वित्तीय देयताएं हैं, एमओआर को ऋण शिकंजे में नहीं फँसने के लिए सावधान रहने की आवश्यकता है और यह सुनिश्चित करना कि निधियां उन परियोजनाओं में प्रयुक्त हुई हैं जिनमें 12 प्रतिशत से अधिक वापसी की आंतरिक दर है और समयबद्ध तरीके से पूर्ण की गई है ताकि वे राजस्व उत्पन्न करना प्रारंभ कर सकें।

### 1.13 निष्कर्ष

2015-16 के दौरान, विगत वर्ष की वृद्धि दर 9.73 प्रतिशत की तुलना में टीडब्ल्यूई 3.38 प्रतिशत (₹ 4,840.05 करोड़) तक हो गया। जीटीआर पिछले वर्ष की 12.29 प्रतिशत की तुलना में 4.86 प्रतिशत तक बढ़ा और 10.48 प्रतिशत तक बजट प्रक्षेपणों के नीचे भी था। पिछले वर्ष से निवल आधिक्य 37.07 प्रतिशत तक बढ़ गया।

2015-16 के दौरान यात्रा करने वाले यात्री (यात्रियों की संख्या) की वृद्धि दर ऋणात्मक थी। यात्रा करने वाले यात्री में प्रतिकूल प्रवाह 2013-14 से चल रहा

था। आईआर अपने यात्री की प्रचालन लागत एवं अन्य कोचिंग सेवाओं को पूरा करने के लिए सक्षम नहीं था। मालभाड़ा सेवाओं से यात्री सेवाओं में क्रॉस सब्सिडाइजेशन था। आईआर ने एक ओर मालभाड़ा ट्रैफिक से ₹ 38,312.59 करोड़ का लाभ अर्जित किया और दूसरी ओर 2014-15 के दौरान यात्री के प्रचालन एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर ₹ 33,821.70 करोड़ की हानि हुई, हालांकि 2015-16 में यात्री सेवाओं की लागत की वसूली में सुधार हुआ था, एमओआर को अपने यात्री एवं अन्य कोचिंग टैरिफ को निर्धारित करने के तंत्र को पुनः अवलोकन की आवश्यकता है ताकि चरणबद्ध तरीके में प्रचालन की लागत वसूली जाये और सड़क और वायु यातायात के प्रतियोगी किराये पर यात्री सेवाओं हानियों को घटाया जाये। 2015-16 में, मालभाड़ा ढुलाई ने 0.57 प्रतिशत की असंतोषजनक वृद्धि पर देखी गई। राजस्व मालभाड़ा ट्रैफिक में निवल टन किलोमीटर में 3.99 प्रतिशत की ऋणात्मक वृद्धि दर के कारण, 2015-16 में औसत लीड (मालभाड़े का एक टन का औसत ढुलाई) 622 किलोमीटर से 594 किलोमीटर तक घट गयी।

2015-16 वर्ष के अंत में, रेलवे निधियों का शेष ₹ 10,806.68 करोड़ था। निधि शेष में पिछले वर्ष शेष ₹ 6,872.73 करोड़ से ₹ 3,933.95 करोड़ तक का सुधार हुआ था। विकास निधि ₹ 390.39 करोड़ पर और पूंजी निधि ₹ 907.43 करोड़ पर बंद हुई। 2015-16 के अंत में डीआरएफ ₹ 32.78 करोड़ के अल्प शेष पर बंद हुआ। रेलवे निधि में एक धनात्मक शेष पूंजी निधि से 2011-14 की अवधि के दौरान आईआरएफसी (पट्टा प्रभारों के प्रधान अंश की ओर) को ₹ 12,629.49 करोड़ का भुगतान न करने के कारण था। तथापि, आईआर ने 2014-15 से पूंजी निधि से आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के पूंजी अंश का भुगतान पुनः प्रारंभ किया और 2014-15 और 2015-16 के दौरान ₹ 5,449.24 करोड़ और ₹ 6,324.74 करोड़ का भुगतान किया।

एमओआर ने 2015-16 के दौरान डीआरएफ से परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन पर ₹ 7,588.95 करोड़ व्यय किए थे जबकि डीआरएफ (2015-16 तक) से प्रतिस्थापित की जाने वाली परिसम्पत्तियों का थ्रो फारवर्ड मूल्य ₹ 41,274.49 करोड़ था। इस प्रकार, रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का बहुत बड़ा बैक लॉग था जिसे ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन के लिए सामयिक रूप से प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता है। चूंकि 2015-16 के अंत में डीआरएफ में ₹ 32.78 करोड़ का अल्प शेष था, एमओआर को पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन पर व्यय को पूरा करने के लिए पर्याप्त विनियोजन करने की आवश्यकता है।

प्रचालन अनुपात (ओआर) 2014-15 में 91.25 प्रतिशत से 2015-16 में 90.49 प्रतिशत तक आंशिक रूप से बढ़ा था। सीओआर आईआर के भौतिक निष्पादन में घटाव दर्शाते हुए 2014-15 में 317 पैसे से 2015-16 में 374 पैसे तक बढ़ा था।

अनुबंधित समयावधियों में, बड़े ब्याज के भुगतान और प्रधान राशि की वापसी के रूप में बाजारी उधार राशियों से वित्तीय देयताएं जुड़ी होती हैं। एमओआर को ऋण शिंकजे में नहीं फँसने के लिए सावधान रहने की आवश्यकता है और यह सुनिश्चित करना कि निधियां उन परियोजनाओं में उपयुक्त हुई हैं जिनमें 12 प्रतिशत से अधिक वापसी की आंतरिक दर है और समयबद्ध तरीके से पूर्ण की गई है ताकि वे राजस्व उत्पन्न करना प्रारंभ कर सकें।

#### 1.14 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को यात्री एवं अन्य कोचिंग टैरिफ के पुनरावलोकन की आवश्यकता है ताकि प्रचालनों की लागत को एक चरणबद्ध तरीके से वसूल किया जाये और इसकी मूल गतिविधियों में हानियों को कम किया जा सके। उप-नगरीय ट्रेन सेवाओं के संचालन पर और यात्रियों की विभिन्न श्रेणियों को मुफ्त/रियायती/सम्मानार्थ पास की सुविधा के कारण प्रचालन हानियों को कम करने की आवश्यकता है।
- रेलवे को स्टाफ उत्पादकता सुधारने की आवश्यकता है जो कि पिछले कुछ वर्षों में घट रही है।
- पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेलवे कोलकाता का प्रचालन अनुपात पिछले पांच वर्षों में 100 प्रतिशत से अधिक रहा है। उनके प्रचालन/वित्तीय अक्षमता के कारणों का अविलंब विश्लेषण करने की आवश्यकता है और उपचारात्मक कार्रवाई करने की आवश्यकता है।
- आईआर भारतीय जीवन बीमा निगम (अतिरिक्त बजटीय संसाधन-संस्थागत वित्त (ईबीआर-आईएफ) से निधिकरण सहायता से जुड़ा है। यह महत्वपूर्ण है कि इस प्रकार प्राप्त निधियां विवेकपूर्ण तरीके से उपयोग की जाती हैं और निष्क्रिय नहीं रहने दी जाती हैं एवं ब्याज देयता वहन नहीं होने दी जाती है।
- अधिकवय परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए मूल्यहास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों की गैर-उपलब्धता भारतीय रेल की कमजोर वित्तीय स्थिति का सूचक है। रेल मंत्रालय को अपने निधि शेषों में सुधार के लिए उपयुक्त साधनों का अन्वेषण करना चाहिए।



## अध्याय 2 विनियोजन लेखे

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

बजट संसदीय वित्त नियंत्रण का एक साधन 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/अनुमोदन अनुदानों/अनुमोदनो के प्रति किए गए वास्तविक व्यय को पुनः सूचित करने की प्रणाली है। विवरण जो संसद द्वारा दत्तमत अनुदानों और राष्ट्रपति द्वारा संस्वीकृत विनियोजन की राशि से वास्तविक राशि से तुलना करते हुए संसद को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किए जाते हैं “विनियोजन लेखे” कहे जाते हैं।

विनियोजन लेखा संसद द्वारा पारित विनियोजन अधिनियम में संलग्न अनुसूची में यथा निर्दिष्ट विभिन्न परियोजनाओं के लिए विनियोजन की तुलना में किसी विशेष वर्ष के लिए भारतीय रेल के वजह से संबंधित लेखे का विवरण प्रस्तुत करता है। यह लेखाओं में मूल बजट आवंटन पूरक अनुदानों, अभ्यर्षण और स्पष्टता पुनर्विनियोजन को सूचीबद्ध करते हैं तथा बजट की भारित और दत्तमत मर्दों 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।

विनियोजन लेखाओं पर हस्ताक्षर अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड तथा वित्त आयुक्त, रेलवे दोनों द्वारा किया जाता है और लेखापरीक्षा के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (सीएजी) 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।

### 2.1 विनियोजन लेखाओं का सारांश

भारतीय रेल 15 राजस्व अनुदानों<sup>24</sup> (अनुदान संख्या 1 से 15) और एक पूंजीगत अनुदान<sup>25</sup> (अनुदान संख्या 16) को सम्मिलित करके 16 अनुदानों के प्रचालन

<sup>24</sup> अनुदान जिसमें संसद द्वारा यथा दत्तमत कार्यचालन व्यय तथा व्यय राजस्व व्यय का विवरण करता है।

माध्यम से अपने व्यय के लिए प्राधिकृत हैं। राजस्व अनुदानों का वित्तपोषण वर्ष के दौरान अपनी आय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा सृजित आंतरिक स्रोतों के माध्यम से किया गया था। पूंजी अनुदान का निधीयन मुख्यतः बजट के माध्यम से, आंतरिक संसाधनों और केन्द्रीय सड़क निधि<sup>26</sup> (सीआरएफ) से डीजल उपकरण के शेर से किया गया था।

व्यय के लिए अनुदान उनके मूल और पूरक मांगों में प्राधिकृत राशि की तुलना में 31 मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के दौरान खर्च की गई और भारत के संविधान में अनुच्छेद 114 और 115 के अंतर्गत पारित राशि के लिए विनियोजन लेखाओं (रेलवे) का सारांश तालिका 2.1 में दिया गया है:

तालिका 2.1 - विनियोजन लेखा 2015-16 का सारांश

(₹ करोड़ में)

	मूल अनुदान/ विनियोजन	अनुपूरक अनुदान	कुल संस्वीकृत अनुदान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ आधिक्य (+)
दलमत्त					
राजस्व	223506.50	शून्य	223506.50	201190.01	(-) 22316.49
पूंजी	113502.45#	1015.59	114518.04	99821.17@	(-) 14696.87
कुल दलमत्त	337008.95	1015.59	338024.54	301011.18	(-) 37013.36
भारत					
राजस्व	116.60	18.89	135.49	128.79	(-) 6.70
पूंजी	112.37	96.40	208.77	176.22	(-) 32.55
कुल भारत	228.97	115.29	344.26	305.01	(-) 39.25
कुल जोड़	337237.92	1130.88	338368.80	301316.19	(-) 37052.61

#इसमें सामान्य बजटीय सहायता के भाग के रूप में राष्ट्रीय निवेश निधि (एनआईएफ) में से वित्त मंत्रालय द्वारा दी गई ₹ 40,000 करोड़ की राशि शामिल नहीं है।

@इसमें इनआईएफ द्वारा किए गए व्यय के रूप में दर्शाए गए ₹ 23,997.91 करोड़ की राशि शामिल है

उपर्युक्त तालिका इंगित करती है कि वित्त वर्ष 2015-16 के दौरान भारतीय रेल के कुल व्यय ₹ 3,01,316.19 करोड़ में से लगभग 66.81 प्रतिशत राजस्व अनुदानों पर खर्च किया गया था जिसमें प्रशासनिक, प्रचालन और रखरखाव कार्यकलापों पर कार्यचालन व्यय शामिल था जबकि 33.19 प्रतिशत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण एवं उनके प्रतिस्थापन/नवीकरण के माध्यम से आधारभूत सुविधाओं के सृजन और संवर्धन से संबंधित पूंजीगत अनुदान पर खर्च

<sup>25</sup> अनुदान जिसमें संसद द्वारा दत्तमत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण और प्रतिस्थापन पर व्यय का विवरण होता है।

<sup>26</sup> समर्पित केन्द्रीय सड़क निधि का गठन पेट्रोल एवं डीजल से उपकरण के संग्रहण से केन्द्र सरकार द्वारा किया गया था। संग्रहण के एक हिस्से को रोड ओवर/अंडर ब्रिज के निर्माण तथा मानवरहित रेलवे क्रासिंग पर सुरक्षा कार्यों के लिए रेलवे को दिया जाता है।

किया गया था। यह तालिका 2015-16 में उपलब्ध संस्वीकृत प्रावधानों के प्रति राजस्व अनुदानों में 9.98 प्रतिशत (₹ 22,323.19 करोड़) और पूंजीगत अनुदान में 12.84 प्रतिशत (₹ 14,729.42 करोड़) की बचतें भी दर्शाती है।

अनुदाना-वार व्यय के विश्लेषण से पता चला कि निवल बचत ₹ 37,052.61 करोड़ जोकि चौदह राजस्व अनुदान, पूंजी अनुदान के चार खंड, पाँच राजस्व विनियोग<sup>27</sup> एवं तीन खंड पूंजीगत विनियोग के अंतर्गत कुल बचत ₹ 37,128.48 करोड़ का परिणाम था जो कि एक राजस्व अनुदान, पाँच राजस्व विनियोगों में ₹ 75.87 करोड़ की, के अधिकता द्वारा समायोजित किया गया 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:

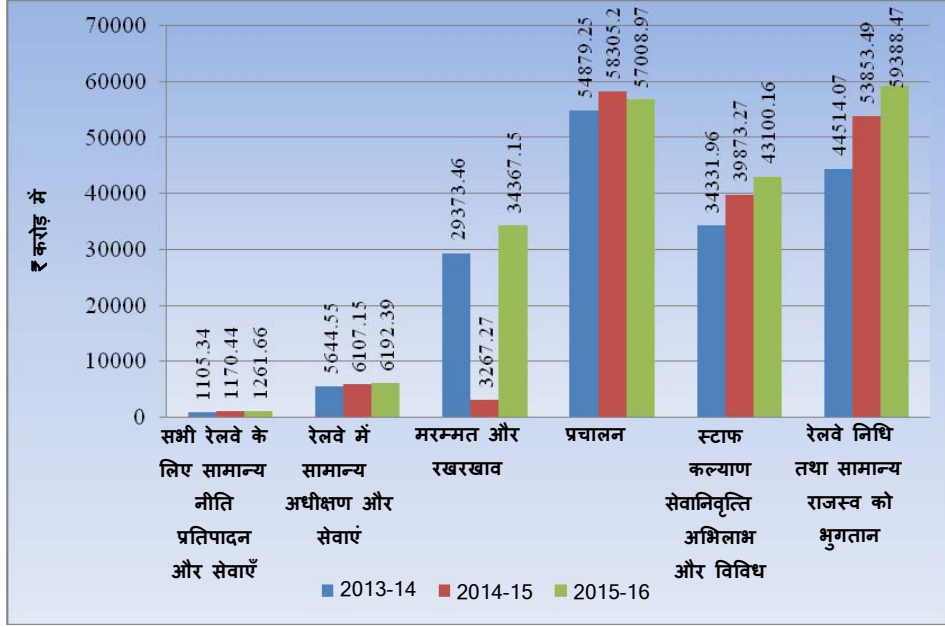
तालिका 2.2 रेलवे द्वारा प्रचालित अनुदान

संख्या	विवरण	छ: विभिन्न समूह
1	रेलवे बोर्ड	सभी रेलवे के लिए सामान्य नीति प्रातिपादन और सेवाएं
2	विविध व्यय (सामान्य)	
3	रेलवे में सामान्य अधीक्षण एवं सेवा	रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवाएं
4	स्थाई मार्ग और निर्माण की मरम्मत तथा रखरखाव	मरम्मत और रखरखाव
5	मोटिव पावर की मरम्मत और रखरखाव	
6	कैरिज़ और वैगनों की मरम्मत और रखरखाव	
7	संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव	
8	प्रचालन खर्च-चल स्टॉक और उपकरण	प्रचालन
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 का विनियोजन	रेलवे निधि तथा सामान्य राजस्व को भुगतान
15	सामान्य राजस्व का लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण को चुकाना और अधिक पूंजीकरण का परिशोधन	

निम्नलिखित चित्र पिछले तीन वर्षों जो भारतीय रेलवे के व्यय में बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाता है, के लिए समूह-वार व्यय दिखाता है:

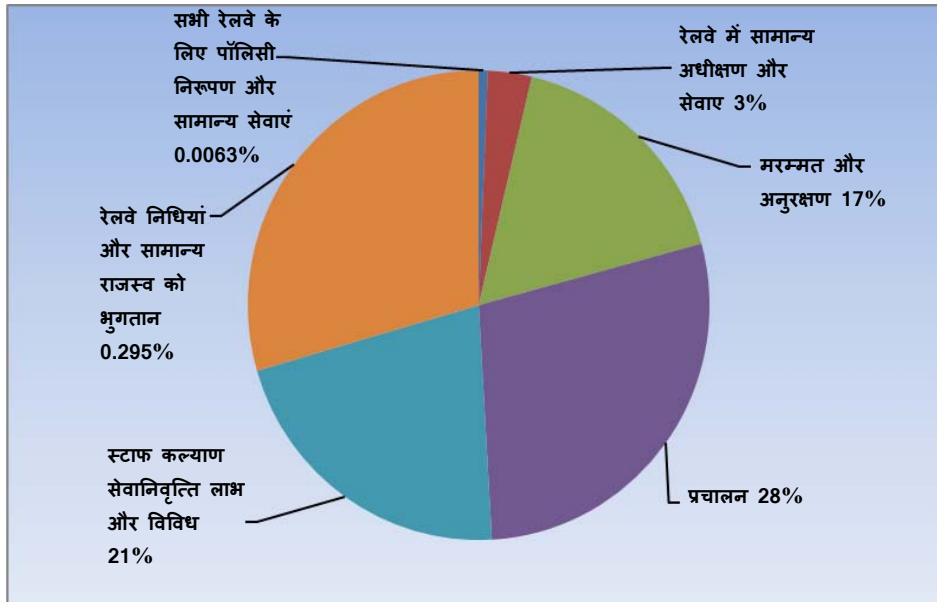
<sup>27</sup> विनियोजन भारत की समेकित निधि पर भारत व्यय का उल्लेख करता है।

चित्र 2.1 2013-14 से 2015-16 के दौरान समूह-वार-राजस्व व्यय की प्रवृत्ति



निम्नलिखित पाई डायग्राम 2015-16 में समूह-वार व्यय को दर्शाता है:

चित्र 2.2 समूह-वार राजस्व व्यय (2015-16)



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 (2015-16)

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल अनुदान/ विनियोजन	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	1210.26	0.00	1210.26	1261.66	(+) 51.40	(+) 4.24
रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	6993.96	1.44	6995.40	6192.39	(-) 803.01	(-) 11.48
मरम्मत और रखरखाव	36909.59	0.70	36910.29	34367.15	(-) 2543.14	(-) 6.89
प्रचालन	63809.11	0.24	63809.35	57008.97	(-) 6800.38	(-) 10.66
स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ और विविध	46767.49	16.52	46784.01	43100.15	(-) 3683.86	(-) 7.87
रेलवे निधि और सामान्य राजस्व का भुगतान	67936.45	0.00	67936.45	59388.47	(-) 8547.98	(-) 12.58

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

- **भारतीय रेल नीति प्रतिपादन**

वर्ष के दौरान स्टाफ लागत और सेवानिवृत्ति लाभ मुम्बई अर्बन ट्रांसपोर्ट परियोजना (एमयूटीपी) अधिभार के अंतर्गत अधिक खर्च के प्रति व्यय में वृद्धि।

- **रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवा**

वर्ष के दौरान स्टाफ लागत के प्रति व्यय में कमी, आकस्मिकताएं, अवकाश नकदीकरण, कम्प्यूटर स्टेशनरी, विज्ञापन और प्रचार और अन्य खर्च, कम विधिक व्यय और बिजली की खपत।

- **मरम्मत और रखरखाव**

वर्ष के दौरान वेतन और भत्तों, संशोधित सुनिश्चित करियर प्रगति योजना (एमएसीपी) सहित स्टाफ लागत के प्रति व्यय में कमी, कम ठेकेदारी भुगतान का किया जाना, नॉन-स्टॉक मदों की खरीद पर कम व्यय, स्टॉक से स्टोर का कम आहरण, मरम्मत कार्य पर कम व्यय, आवधिक ओवरहॉल (पीओएच) में कमी, वर्कशॉप डेबिट का कम समायोजन, विद्युत प्रसारण पर और वितरण सेवाओं पर अनुमान से कम व्यय।

- **प्रचालन**

अनुमान से स्टाफ लागत के प्रति व्यय में कमी, ठेकेदारी जिम्मेदारियों का कम कार्यान्वयन, स्टॉक से स्नेहक और उपभोज्य स्टोर का कम आहरण, यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) से संबंधित वार्षिक अनुरक्षण संविदा (एएमसी) पर कम व्यय, प्रत्यक्ष खरीद पर कम और कोयले की कम खपत, मालभाड़ा और प्रभारों पर कम व्यय, उच्च गति डीजल (एचएसडी) तेल की कीमत में विक्रय कर/उत्पाद शुल्क में कमी, डीजल इंजनों की कम गतिविधि के कारण एचएसडी तेल के प्रति कम व्यय, कर्षण सेवाओं के लिए विद्युत ऊर्जा की खपत पर कम व्यय, डेबिट का कम समायोजन और भारतीय रेल वित्त कार्पोरेशन (आईआरएफसी) के अतिरिक्त लीज़िंग प्रभारों के भुगतानों के लिए कम समायोजन।

- **स्टाफ कल्याण, सेवानिवृति लाभ तथा विविध**

पूर्वमानों से वर्ष के दौरान ट्युशन फीस की प्रति पूर्ति हेतु दावों की कम प्राप्ति के व्यय में कमी, दवाईयों की खरीद हेतु और चिकित्सक उपकरणों की मरम्मत के लिए कम व्यय, स्पोर्ट्स और स्टाफ कैंटीन के लिए कम व्यय, कम प्रत्यक्ष खरीद, स्टाफ लागत के प्रति कम व्यय, स्टॉक से स्टोर का कम आहरण, ठेकेदारी जिम्मेदारियों का कम कार्यान्वयन, रेलवे सुरक्षा बल, रेलवे सुरक्षा विशेष बल, सरकारी रेल पुलिस से संबंधित कम समायोजन, प्रादेशिक सेना से संबंधित डेबिट का कम समायोजन, पेंशन वितरण प्राधिकारियों से डेबिट की कम प्राप्ति, पेंशन और अनुग्रह पेंशन के विनियम पर कम व्यय और मृत्यु-या-सेवा निवृति ग्रेजुएटी की कम संख्या को अंतिम रूप दिया जाना।

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

वर्ष के अंत तक निवल संसाधन स्थिति में गिरावट के कारण व्यय में कमी और वर्ष के दौरान सामान्य राजस्व के लाभांश का कम भुगतान।

अनुदान-वार प्राधिकरण 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 में आगे वाले पैराग्राफ और पैराग्राफ 2.6 में की गई है।

## 2.2 वित्तीय जवाबदेही तथा बजट प्रबंधन

### 2.2.1 बजट प्रावधान से अधिक प्रबंधन

तालिका 2.4 में उन अनुदानों और विनियोजनों के विवरण दिए गए हैं, जहाँ 2015-16 के दौरान प्राधिकृत व्यय के अधिक्य में व्यय किया गया था।

तालिका 2.4 अधिक व्यय (2015-16)

(₹ करोड़ में)

क्र सं.	विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य
राजस्व-दत्तमत्त					
1	अनुदान संख्या 2 - मिश्रित व्यय (सामान्य)	905.310	0.000	980.940	75.630
राजस्व-प्रभारित					
1	विनियोजन सं. 3 कार्यचालन व्यय-सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएं	1.160	1.440	2.710	0.110
2	विनियोजन संख्या 4 - कार्यचालन व्यय-स्थायी पथ और कार्यों की मरम्मत एवं अनुरक्षण	0.386	0.668	1.058	0.004
3	विनियोजन संख्या 13 - कार्यचालन व्यय-भविष्य निधि, पेंशन एवं अन्य सेवा निवृत्त लाभ	0.516	0.152	0.801	0.133
	कुल-राजस्व-भारित	2.062	2.260	4.569	0.247
	कुल जोड़	907.372	2.260	985.509	75.877

**टिप्पणी:** एक राजस्व अनुदान तथा पाँच राजस्व विनियोजन हैं। दो राजस्व विनियोजन में अधिक व्यय नगण्य हैं जैसा कि निम्नवत पैरा में व्याख्या की गई है।

उपर्युक्त उल्लिखित अनुदान और विनियोजन जहाँ अधिक व्यय हुआ था, उन्हें पूरक प्रावधानों में अनुदान संख्या 3 - कार्यचालन व्यय सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएं, अनुदान संख्या 4 - कार्यचालन व्यय - स्थायी पथ और कार्यों की मरम्मत और रखरखाव और अनुदान संख्या 13 - कार्यचालन व्यय - भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा निवृत्त लाभ के विनियोजनों में पारित किया गया था। इसके अतिरिक्त अनुदान संख्या 6 - कैरिज और वैगन की मरम्मत और रखरखाव, और अनुदान संख्या 11 - स्टाफ कल्याण एवं सुख-सुविधाओं के

विनियोजनों में प्रत्येक पर ₹ 200 का अधिक व्यय हुआ था जहाँ पूरक प्रावधानों में लिया गया था परन्तु मूल प्रावधान में इन अनुदानों को नहीं लिया गया था। अनुदान संख्या 2 - विविध व्यय सामान्य की छोड़कर सभी में अनुपूरक प्रावधान प्राप्त कर लिए गए थे।

### **राजस्व अनुदान और विनियोजन में आधिक्य**

2015-16 के दौरान पूर्वानुमान अधिक व्यय के लिए कारण स्टाफ लागत सेवा निवृत्ति लाभ में अधिक व्यय और मुंबई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट (एमयूटीपी) अधिभार के अंतर्गत अधिक व्यय और प्रत्याशित से अधिक आज्ञा भुगतानों के कार्यान्वयन में अधिक व्यय जैसे कारण थे।

लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपनी उन्नीसवीं रिपोर्ट (16वीं लोक सभा) में “दत्तमत्त अनुदान और प्रभारित विनियोजनों आधिक्य (2012-13)” ने अपनी चिंता दर्शाई थी कि अधिक व्यय एक आवर्तक आदत बन गई है और सिफारिश की कि रेल मंत्रालय को आकलन करने के लिए एक तंत्र विकसित करना चाहिए और बजटीय और पूरक दोनों स्तरों पर निधियों की वास्तविक आवश्यकता का अनुमान लगाना चाहिए ताकि यह सुनिश्चित करने के लिए समय पर कार्यवाई की जा सके कि जहां तक संभव हो, अधिक व्यय को रोका जा सके। पीएसी की सिफारिश के उत्तर में रेल मंत्रालय ने कहा, “2014-15 में, विर्चुअल प्राइवेट नेटवर्क (वीपीएन) को संपूर्ण भारतीय रेलवे की सारी जोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों को जोड़ते हुए रेल बजट प्रणाली में लागू किया गया। इस संयोजन से 2014-15 में आधिक्य व्यय (₹ 490.36 करोड़) तक कम हो गया। समिति का अवलोकन भविष्य में और अधिक सावधान रहने के लिए ध्यान में रखा गया है।”

वर्ष 2015-16 में ₹ 75.87 करोड़ के आधिक्य व्यय और किये गये आधिक्य व्यय पर पीएसी चिंता पर रेल मंत्रालय द्वारा रेल उपरोक्त आश्वासन का रेलवे द्वारा पालन किया गया। तालिका 2.5 से यह देखा जा सकता है कि, यद्यपि वर्ष 2013-14 और 2014-15 के दौरान व्यय की गई आधिक्य राशि की तुलना में आधिक्य व्यय की राशि में कमी आई है। मेट्रो रेलवे, कोलकाता को छोड़कर एकीकृत पे रोल और लेखाकरण पद्धति (आईपीएस) द्वारा रेलवे बोर्ड के साथ भारतीय रेलवे लेखाकरण इकाई को वृहद स्तर पर जोड़ने के लिए 2015-16 के दौरान बजटीय नियंत्रण का तंत्र रेल मंत्रालय द्वारा आरंभ किया। आईटी मोड्यूल (आईपीएसएस) द्वारा एक समान स्वरूप में रेलवे बोर्ड के साथ क्षेत्रीय लेखाकरण इकाइयों का जोड़ते हुए अपेक्षित परिणाम प्राप्त करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा



अभी भी प्रभावी उपाय किये जाने हैं। इससे डाटा विचलन से बचा जा सकता है और आधिक्य व्यय की बुकिंग का व्यवहार बंद हो सकता है।

यद्यपि, रेल मंत्रालय संसद द्वारा दिये गये प्राधिकरण के बिना व्यय की बुकिंग व्यवहार का बंद करने के लिए अधिक प्रभावी नियंत्रण तंत्र को अपनाया जा सकता है। तालिका 2.5 विगत तीन वर्षों के लिए आधिक्य व्यय में विभिन्न मामले और शामिल राशि को दर्शाया गया है:

तालिका 2.5 पिछले तीन वर्षों के दौरान अधिक व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्ष	दत्तमत अनुदान की सं.	प्रभरित विनियोजन की संख्या	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य	प्रतिशत में वृद्धि दर
2013-14	7	12	1,47,178.58	7,148.26	1,57,046.59	2,719.75	62.84
2014-15	3	3	44,508.75	2,818.12	47,817.24	490.37	-81.97
2015-16	1	5	907.37	2.26	985.50	75.87	-546.33

बजटीय मंजूरीयों में आधिक्य को भारत के संविधान के अनुच्छेद 115(1)(बी) के अन्तर्गत संसद द्वारा नियमितीकरण की आवश्यकता होती है।

### 2.2.2 बचतें

वर्ष 2015-16 के दौरान कुल मिलाकर ₹ 37,128.48 करोड़ की बचतें (राजस्व एवं पूंजी अनुदान) हुई थी। 15 मामलो में तालिका 2.6 में दिए गए विवरण के अनुसार बचतें ₹ 100 करोड़ से अधिक थी:

तालिका 2.6: ₹ 100 करोड़ से अधिक बचतें

(₹ करोड़ में)

अनुदान सं.	विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत
1	अनुदान संख्या 3 - कार्यचालन व्यय-सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	6992.79	0	6189.68	-803.11
2	अनुदान संख्या 4 - कार्यचालन व्यय स्थाई-पथ और कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	11657.55	0	10887.13	-770.42
3	अनुदान संख्या 5 - कार्यचालन व्यय-मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण	5464.56	0	5273.00	-191.56
4	अनुदान संख्या 6 - कार्य चालन व्यय -कैरिज एव वैगन का रखरखाव और	12545.12	0	11951.97	-593.15

	मरम्मत				
5	अनुदान संख्या 7 - कार्यचालन व्यय - संयंत्र एवं उपस्कर का मरम्मत और अनुरक्षण	7238.18	0	6253.96	-984.22
6	अनुदान संख्या 8 कार्यचालन व्यय-परिचालन व्यय- चल स्टॉक एवं उपस्कर	11387.93	0	10400.67	-987.26
7	अनुदान संख्या 9 - कार्यचालन व्यय - संचालन व्यय - यातायात	22124.02	0	20540.44	-1583.58
8	अनुदान संख्या 10- कार्यचालन व्यय - संचालन व्यय - ईंधन	30295.84	0	26066.60	-4229.24
9	अनुदान संख्या 11 - कार्यचालन व्यय- स्टाफ कल्याण एवं सुख सुविधाएँ	5861.45	0	5316.67	-544.78
10	अनुदान संख्या 12 - कार्यचालन व्यय - मिश्रित कार्यचालन व्यय	6220.07	0	5734.04	-486.03
11	अनुदान संख्या 13 - कार्यचालन व्यय-भविष्य निधि, पेंशन एवं अन्य सेवा निवृत्ति लाभ	34574.38	0	31927.84	-2646.54
12	अनुदान संख्या 14 - निधियों का विनियोजन	57125.71	0	50665.97	-6459.74
13	अनुदान संख्या 15 - सामान्य राजस्व लाभांश, सामान्य राजस्व से प्राप्त ऋणों का पुनर्भुगतान, और पूँजीकरण पर परिशोधन	10810.74	0	8722.51	-2088.23
14	अनुदान संख्या 16 - पूँजी	91561.86	0.0001	78841.64	-12720.22
15	अनुदान संख्या 16 - रेलवे निधि	20294.80	0	18377.08	-1917.72
	कुल	334155.00	0.0001	297149.20	-37005.80

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि ₹ 100 करोड़ से अधिक कुल बचत ₹ 37005.80 करोड़ थी जो कुल बचत (₹ 37052.61 करोड़) का 99.87 प्रतिशत है।

बचत के लिए कारण संशोधित निश्चित करियर उन्नयन योजना (एमएसीपी) सहित स्टाफ लागत के लिए व्यय, वेतन और भत्ते, आकस्मिकताओं, अवकाश नकदीकरण, कंप्यूटर स्टेशनरी, विज्ञापन और प्रचार, कम विधिक व्यय, पेंशन वितरण प्राधिकरण से कम डेबिट, पेंशन, अनुग्रह-पेंशन के विनिमय के लिए कम व्यय, मृत्यु या पेंशन ग्रेजुएटी मामलों की कम संख्या को अंतिम रूप दिया जाना, कम ठेकेदारी भुगतानों का कार्यान्वयन, नॉन-स्टॉक मर्दों की खरीद पर कम व्यय, स्टोर से स्टॉक स्नेहक का कम आहरण, आवधिक ओवरहॉल (पीओएच) पर मजदूरी और सामान के लिए कम व्यय, वर्क शॉप डेबिट का कम समायोजन, यात्री आरक्षण प्रणाली से संबंधित वार्षिक अनुरक्षण ठेका (एएमसी) पर कम व्यय, उच्चतमगति डीज़ल (एचएसडी) तेल की कम खपत, खरीदे गये तेल की औसत दर में कमी, डीज़ल लोको की कम गतिविधि के कारण एचएसडी तेल की कम खपत, कर्षण सेवाओं के लिए विद्युत ऊर्जा की खपत के लिए कम खर्च, चिकित्सा उपकरणों की मरम्मत पर कम व्यय, रिक्तियों का न भरना, भारतीय रेल वित्त कार्पोरेशन (आईआरएफसी) के अतिरिक्त लीज़िंग प्रभारों का कम भुगतान पूर्वामानों से वर्ष के दौरान ट्युशन फीस की प्रति पूर्ति हेतु दावों की कम प्राप्ति, दवाईयों की खरीद हेतु कम व्यय, स्पोर्ट्स और स्टाफ कैंटीन के लिए कम व्यय, कम प्रत्यक्ष खरीद, सुरक्षा कार्य से संबंधित कम समायोजन, प्रादेशिक सेना से संबंधित डेबिट का कम समायोजन, वर्ष के अंत तक निवल संसाधन स्थिति में गिरावट के कारण व्यय में कमी, कम विविध व्यय और वर्ष के दौरान सामान्य राजस्व के लाभांश का कम भुगतान।

**अनुदान संख्या 16 - पूंजी** - बचत के मुख्य कारणों में कम संविदात्मक भुगतान, गैर/समय पर निविदाओं को अंतिम रूप देने में देरी, क्षेत्रीय रेलवे में विभिन्न परियोजनाओं में अतिरिक्त बजट के संसाधन-संस्थागत निधि (ईबीआर-आईएफ) को पूंजी से निधि के स्रोत के परिवर्तन, भूमि के अधिग्रहण में विलम्ब के कारण भूमि की लागत का गैर-भुगतान, कानून और व्यवस्था की समस्या के कारण कार्य की धीमी प्रगति, रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा कार्य निष्पादन के लिए प्राप्त कम जमा, भण्डारों और स्थायी रेलपथ में विभिन्न तरह की सामग्री की लागत के लिये कम भुगतान, आकलन की संस्वीकृति में विलम्ब, प्रत्याशित की तुलना में अन्तिम बिलों की कम प्राप्ति, यार्ड योजना को अंतिम रूप देने में गैर/विलम्ब, कम डेबिट का समायोजन, प्रत्याशित की तुलना में वर्ष के दौरान सरकार के वाणिज्यिक उपक्रमों के अन्तर्गत कम निवेश, सामग्री के मूल्यों में कमी और ईंधन की खपत में कमी और क्रेडिट की अधिक प्राप्ति है।

**अनुदान संख्या 16 - रेल निधि** - रेल निधियों में हुई बचतें कार्य की धीमी प्रगति, निविदाओं को अंतिम रूप देने में विलम्ब, विस्तृत आकलनों का गैर-

अनुमोदन, संविदात्मक बाध्यता का अमूर्त रूप, वर्ष के दौरान कार्यों का गैर-निष्पादन, प्रत्याशित की तुलना में रोलिंग स्टॉकों का अधिग्रहण/निर्माण के अन्तर्गत क्रियाकलापों का कम होना, सामग्री की कम/गैर-प्राप्ति और प्रत्याशित की तुलना में स्टोर डेबिट की कम प्राप्ति, डेबिट का गैर-समायोजन और वर्ष के दौरान क्रेडिट की अधिक प्राप्ति हैं।

### **अनुदान संख्या 16-रेल संरक्षा निधि में बचतें**

अनुदान संख्या 16 रेल संरक्षा निधि में बचत करने के कारणों में विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के सड़क सुरक्षा कार्यों की धीमी प्रगति, कम संविदात्मक भुगतानों के मूर्तरूप, निविदाओं को धीमी गति से अंतिम रूप देना और कम भण्डार डेबिट जैसे कारण उल्लिखित हैं।

उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि अनुदान संख्या -16 रेल निधियों में वर्ष 2009-10 से 2015-16 तक लगातार बचत हो रही है। अनुदान संख्या 14-निधियों के लिए विनियोग और अनुदान संख्या 16 रेल सुरक्षा निधि में 2009-10 से 2015-16 तक 2014-15 की अवधि के अलावा लगातार बचत हो रही थी।

रेल मंत्रालय को निधियों की आवश्यकताओं का सही आकलन करने और कार्यों की प्रगति की गहन निगरानी करने की आवश्यकता है ताकि आवंटित निधियों का उचित उपयोग किया जा सकता और परियोजनाओं को निर्धारित समयावधि के अन्तर्गत पूरा किया जा सकता था।

## **2.3 अनुपूरक प्रावधान**

### **2.3.1 राजस्व अनुदान और विनियोग**

₹ 18.89 करोड़ रुपये की अनुपूरक प्रावधान धनराशि आठ राजस्व प्रभारित विनियोगों में 2015-16 के दौरान लिये गये थे (विनियोग संख्या-3,4,5,6,8,11,12 एवं 13)। ये न्यायालय के आदेशों की संतुष्टि में अधिक भुगतान से प्राप्त किये गये थे।

### **2.3.2 पूंजी अनुदान और विनियोग**

अनुपूरक अनुदान (दत्तमत) ₹ 1,111.99 करोड़ रुपये के अनुदान संख्या-16-पूंजी में 2015-16 के दौरान लिये गये थे। ₹ 1015.59 करोड़ रुपये के दत्तमत, अनुपूरक प्रावधान के अधीन संरक्षा कार्यों के लिए अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए प्राप्त किया गया था।

₹ 96.40 करोड़ रुपये के अनुपूरक प्रावधानों को मध्यस्थता कार्यो और न्यायालय आदेशों की सन्तुष्टि में भुगतान के लिए 2015-16 के दौरान (अनुदान संख्या 16-पूँजी एवं आरएसएफ) प्रभारित विनियोगों के अधीन प्राप्त किया गया था, जो न्यायालय के नियम के तहत बनाये गये थे, जो पहले से प्रत्याशित नहीं थे। यद्यपि, दत्तमत और प्रभारित विनियोगों के अधीन अनुपूरक प्रावधानों के आकलन वास्तविक नहीं थे क्योंकि ₹ 14,696,87 करोड़ रुपये व्यय में बचत के रूप और क्रमशः ₹ 32.54 करोड़ रुपये दत्तमत और प्रभारित विनियोगों के रूप में थे।

#### 2.4 अभ्यर्पित राशियां

अनुदान एवं विनियोग मे बचतों को वित्तीय वर्ष की समाप्ति की प्रतिक्षा किये बिना पूर्व मे ही जैसे ही ये दिखाई दे इन्हे अभ्यर्पित किया जाना आवश्यक हैं। अभ्यर्पित मामलो की संख्या तालिका 2.7 मे दर्शायी गयी है:

तालिका 2.7 : विभिन्न अनुदानो के अधीन अभ्यर्पित

(₹ करोड़ मे)

अनुदान सं.	दत्तमत/ प्रभारित (वी/सी)	वास्तविक	अनुपूरक	वास्तविक व्यय	शुद्ध भिन्नता अधिक (+)/ (बचत) <sup>28</sup> (-)	अभ्यर्पित <sup>29</sup>
1	वी	302.84	0	278.61	-24.23	12.83
2	वी	905.31	0	980.94	+75.63	75.42
3	वी	6992.79	0	6189.68	-803.11	707.79
4	वी	11657.55	0	10887.13	-770.42	653.90
5	वी	5464.56	0	5273.00	-191.56	120.72
6	वी	12545.12	0	11951.97	-593.15	467.98
7	वी	7238.18	0	6253.96	-984.22	797.08
8	वी	11387.93	0	10400.67	-987.26	854.27
9	वी	22124.02	0	20540.44	-1583.58	1379.51
10	वी	30295.84	0	26066.60	-4229.24	4162.47
11	वी	5861.45	0	5316.67	-544.78	465.45
12	वी	6220.07	0	5734.04	-486.03	354.01
13	वी	34574.38	0	31927.84	-2646.54	65.73
14	वी	57125.71	0	50665.97	-6459.74	5663.31
15	वी	10810.74	0	8722.51	-2088.23	2315.30
16 (पूँजी)	वी	91561.86	0.0001	78841.64	-12720.22	13985.18
16 (रेलवे निधि)	वी	20294.80	0	18377.08	-1917.72	1710.08
16 (आरएसएफ)	वी	1645.78	1015.59	2602.44	-58.92	0.0018

<sup>28</sup> बचतें संस्वीकृत अनुदान और वास्तविक व्यय के मध्य भिन्नता का प्रतिनिधित्व करती हैं।

<sup>29</sup> अभ्यर्पित संस्वीकृत अनुदान और अन्तिम अनुदान के मध्य भिन्नता का प्रतिनिधित्व करती हैं।

उपरोक्त तालिका से स्पष्ट होता है; अनुदान संख्या 15 और 16- पूंजी अभ्यर्पित मूल्यराशि से बचतों में वृद्धि हुई है। अनुदान संख्या-2 के अन्तर्गत वहन किये गये अधिक व्यय के बावजूद इस अनुदान में धनराशि अभ्यर्पित की गयी थी।

### 2.5 व्यय करने वाली ईकाईयों द्वारा बजट का नियंत्रण

आईआर द्वारा बजट आकलनों की सामान्यतः गणना की जाती है क्षेत्रीय रेलवे की आवश्यकताओं को खर्चों में लेने के बाद अंतिम संशोधन<sup>30</sup> के माध्यम से निधियों का पुनः विनियोग संचालन और विश्लेषण किया जाता है। वित्तीय संहिता, खण्ड-1 का नियम 519 प्रदान करता है कि व्यय का नियंत्रण व्यय किये जाने वाले आकलनों के अग्रिम में तैयारी के माध्यम से किया जाना चाहिए। इन आकलनों के आधार पर वर्ष के लिए बजट अनुदानों के माध्यम के रूप में निधियों को आवंटन और निरंतर और व्यय की समवर्ती समीक्षा के रूप में आकलनों के विवरण के विपरीत और संस्वीकृत अनुदानों के विपरीत किये गये थे, इसलिये शीघ्र सम्भव समय बिंदु पर निधियों के पुनः विनियोगों एवं आकलनों का पुनरीक्षण की व्यवस्था की जाती है।

नियम<sup>31</sup> में प्रावधान है कि क्षेत्रीय रेलवे की अतिरिक्त आवंटित आवश्यकता को प्रदर्शित करने वाले विवरणों को प्रस्तुत करना चाहिए (दत्तमत और प्रभारित दोनों) और अभ्यर्पित किये जाने के लिए, विनियोग के प्रत्येक शीर्ष के अन्तर्गत चालू वित्तीय वर्ष के दौरान, जैसा बजट आदेशों में निर्धारित किया गया, और राष्ट्रपति की संस्वीकृति की आवश्यकता होती है। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्राप्त किये गये विवरणों पर आधारित, रेलवे बोर्ड ने अन्तिम संशोधन विवरण तैयार किये गये हैं।

लेखापरीक्षा द्वारा क्षेत्रीय रेलवे के अनुदान खाते संख्या 3 से 13 तक से सम्बन्धित पुनः विनियोग के सभी 196 मामलों की समीक्षा की गयी थी। रेलवे-वार अनुदान लेखाओं का संक्षिप्त विवरण **परिशिष्ट-2.2** में दिया गया है।

निम्नलिखित विश्लेषण से पता चलता है कि एफएमएस के परिणाम के रूप में अन्तिम अनुदानों का आकलन दोषपूर्ण था:

<sup>30</sup> अंतिम संशोधित विवरण एक ईकाई से दूसरे और एक कार्य से दूसरे कार्य के नियमों के फ्रेमवर्क के अन्तर्गत निधियों के अन्तिम पुनः विनियोग को सन्दर्भित करता है। यह सामान्यतः वर्ष के अंत में किया जाता है।

<sup>31</sup> वित्तीय संहिता-खण्ड-1 के पैरा 385 और 386

- 54 मामलों में यह देखा गया था, वास्तविक व्यय अन्तिम अनुदान से अधिक हो गयी थी।
- 37 मामलों में, वास्तविक व्यय संस्वीकृत अनुदान से भी अधिक हो गये थे जिसका अर्थ है कि इन मामलों में अभ्यर्पित करने की आवश्यकता नहीं थी।
- 16 मामलों में, क्षेत्रीय रेलवे ने वर्ष के अंत पर पुनः विनियोग के द्वारा अतिरिक्त निधियाँ प्राप्त की थी यद्यपि संस्वीकृत अनुदान वास्तविक व्यय से कम था।

**2.6 अनुदान सं. 16 - परिसंपत्तियाँ अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन का गहन अध्ययन**

आईआर पूंजी व्यय के लिए एक अनुदान संचालित करता है। अनुदान संख्या-16 अर्थात् कार्य अनुदान क्षेत्र में क्षेत्रीय गतिविधियों के आवंटन के सन्दर्भ में सबसे बड़ा अनुदान है और यह निर्माण पर व्यय, अधिग्रहण और आईआर की परिसंपत्तियों के प्रतिस्थान के साथ कार्य कराता है। इस अनुदान में तीन खंड हैं और तीन अलग स्रोतों से अपनी निधियों को प्राप्त करता है:

- पूंजी- भारत सरकार के समान्य बजट द्वारा बजट समर्थन उन्नत,
- रेल निधियां- आंतरिक संसाधनों को पृथक भंडार<sup>32</sup> के अन्तर्गत रखा गया है, और
- रेल संरक्षा निधि- केन्द्रीय सड़क निधि से डीजल उपकरण की हिस्सेदारी रेलवे द्वारा वित्त पोषण।

एक भाग के अनुदान से दूसरे भाग में निधियों को पुनः विनियोजन की अनुमति नहीं है। खंड-वार आवंटन और व्यय नीचे तालिका में दिया गया है:

**तालिका 2.8 अनुदान संख्या-16 के अन्तर्गत खंड-वार व्यय**

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ अधिक (+)
<b>दत्तमत</b>					
पूंजी	91,561.86	0.0001	91,561.86	78,841.64	-12,720.22
रेल निधियां	20,294.81	0.00	20,294.81	18,377.08	-1,917.73
रेल संरक्षा निधि	1,645.78	1,015.59	2,661.37	2,602.45	-58.92
कुल दत्तमत	113,502.45	1,015.59	114,518.04	99,821.17	-14,696.87
<b>प्रभारित</b>					
पूंजी	107.31	96.36	203.67	172.46	-31.21
रेलवे निधियां	4.92	0.00	4.92	3.63	-1.29
रेल संरक्षा निधि	0.13	0.04	0.17	0.14	-0.03
कुल प्रभारित	112.36	96.40	208.76	176.23	-32.53

<sup>32</sup> आरक्षित निधियां मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ) और पूंजी निधि (सीएफ) थी।

➤ पूंजी

2015-16 में, ₹ 91,765.53 करोड़ प्रावधान परिसम्पत्तियों/रोलिंग स्टॉकों आदि के अधिग्रहण और निर्माण के लिए किया था। अनुदान के इस खंड में आवंटित प्रावधान के संबंध में कुल बचत ₹ 12,751.43 करोड़ की थी। बचत के लिए कारणों की चर्चा पैरा 2.2.2 में बजट प्रावधान के विपरीत बचत के रूप में की गयी है।

➤ रेल निधियां

अनुदान संख्या 16 के अन्तर्गत रेल निधियों के लिए विनियोग खाते निधियों को तीन स्रोतों के माध्यम से अर्थात् मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ) और पूंजी निधि (सीएफ) से वित्तपोषण किया जाता है।

- डीआरएफ- वर्तमान परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण (कार्य करने के व्ययों के लिए शुल्क द्वारा आन्तरिक स्रोतों से निधि का वित्तपोषण)
- डीएफ- सभी यात्री और अन्य उपयोगकर्ताओं, अतिरेक और प्रतिस्थापन, श्रम कल्याण कार्यो रहित कार्यो और सुरक्षा कार्य प्रत्येक ₹ एक लाख से अधिक नहीं है।
- सीएफ- नवीन परिसम्पत्तियों के अधिग्रहण और निर्माण पर पूंजी व्यय की आवश्यकता का पूरा करने के लिए (कुल राजस्व अधिशेषो से निधि का वित्त पोषण)।

इन सभी निधियों को आईआर के आन्तरिक स्रोतों से या तो कार्य करने के व्ययों (डीआरएफ) और 'कुल राजस्व अधिशेष' डीएफ के द्वारा वित्तपोषित किया गया है। इस प्रकार आईआर का निष्पादन और अनुदान के इस खंड के अन्तर्गत निधि में जमा शेष राशि की उपलब्धता का खाते के व्यय प्रभावों की योजना बनाना। संस्वीकृत आवंटन के स्रोत-वार ब्रेक-अप और रेल निधियों के अन्तर्गत व्यय तालिका 2.9 में तालिकाबद्ध किया गया है।

तालिका-2.9 – रेल निधियों के घटक (₹ करोड़ में)

विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ अधिक(+)
<b>दत्तमत</b>					
मूल्यहास आरक्षित निधि	10,002.10	0.00	10,002.10	9,120.96	(-) 881.14
विकास निधि	3,999.70	0.00	3,999.70	2,931.39	(-) 1,068.31
पूंजी निधि	6,293.00	0.00	6,293.00	6,324.74	(+) 31.74
कुल दत्तमक	20,294.80	0.00	20,294.80	18,377.08	(-) 1,917.72
<b>प्रभारित</b>					
मूल्यहास आरक्षित निधि	1.63	0.00	1.63	1.85	(+) 0.22
विकास निधि	3.29	0.00	3.29	1.77	(-) 1.52
पूंजी निधि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल प्रभारित	4.92	0.00	4.92	3.62	(-) 1.30
अन्तिम कुल दत्तमत और प्रभारित	20,299.72	0.00	20,299.72	18,380.70	(-) 1,919.02



अनुदान के इस खंड का विश्लेषण प्रकट करता है कि कुल बचते ₹ 1,919.02 करोड़ की थी (संस्वीकृत अनुदान 9.54 प्रतिशत) आगे, निधियों के दत्तमत भाग के अन्तर्गत स्रोत-वार आवंटन और व्यय परीक्षण निम्नलिखित को प्रकट करता है:

- **डीआरएफ-** ₹ 881.14 करोड़ की कुल बचतें थीं जो संस्वीकृत प्रावधान के 8.81 प्रतिशत होता है।
- **डीएफ-** ₹ 1,608.31 करोड़ की बचतें थीं जो संस्वीकृत प्रावधानों का 26.71 प्रतिशत होता है।
- **सीएफ-** 0.50 प्रतिशत के संस्वीकृत प्रावधान का गठन करके ₹ 31.74 करोड़ के अतिरिक्त व्यय (दत्तमक अनुदान) किये गये थे।

• **रेल संरक्षा निधि**

केन्द्रीय सड़क निधि में डीजल उपकर में आईआर की हिस्सेदारी के द्वारा पूंजी व्यय के ये स्रोत वित्तपोषित हैं। उपलब्ध निधि को सड़क सुरक्षा कार्यों जैसे-मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग को मानवसहित करना और पुलों के ऊपर/नीचे सड़क का निर्माण करने के लिए उपयोग किया जाता है। 2015-16 के दौरान ₹ 2,661.37 करोड़ के संस्वीकृत अनुदान के संबंध में बचतें ₹ 58.92 करोड़ रुपये की थी जो 2.21 प्रतिशत होता है।

**2.6.1 निधियों का आहरण/उपयोगिता**

नीचे तालिका 2.10 बजट आकलन और 'निधियों के लिए विनियोग' के संबंध में वास्तविक और अन्तिम तीन वर्षों के दौरान निधियों के द्वारा धनराशि के उपयोग की स्थिति को दर्शाती है:

तालिका 2.10 - मार्च 2016 को समाप्त अन्तिम तीन वर्षों के दौरान रेल निधियों का विनियोग और आहरण

(₹ करोड़ में)

निधि	विवरण	2013-14	2014-15	2015-16
डीआरएफ	निधि (बीई) का विनियोग	7,700.00	7,050.00	8,100.00
	निधि (वास्तविक) का विनियोग	8,100.00	7,975.00	5,800.00
	अतिदेय(+)/कम (-) विनियोग	400.00	925.00	(-) 2,300.00
	निधि से आहरण/व्यय	7,119.91	7,286.93	7,588.95
डीएफ	निधि (बीई) का विनियोग	3,550.00	300.00	5,750.00
	निधि (वास्तविक) का विनियोग	3,075.00	1,374.94	1,219.74
	अतिदेय(+)/कम (-) विनियोग	(-) 475.00	1074.94	(-)4,530.26
	निधि के आहरण/व्यय	2,561.43	2,611.07	2,931.62
सीएफ	निधि (बीई) का विनियोग	5,433.80	5,662.74	7,615.71
	निधि (वास्तविक) का विनियोग	500.00	6,233.36	5,798.24

	अतिदेय(+)/कम (-) विनियोग	(-) 4,933.80	570.62	(-)1,817.47
	निधि के आहरण/व्यय fund	0	5,449.24	6,324.74
कुल	निधि (बीई) का विनियोग	16,683.80	13,012.74	21,465.71
(रेलवे	निधि (वास्तविक) का विनियोग	11,675.00	15,583.30	12,817.98
निधि)	अतिदेय(+)/कम (-) विनियोग	(-) 5,008.80	2,570.56	(-)8,647.73
	निधि से आहरण/व्यय	9,681.34	15,347.24	16,845.31

उपरोक्त द्वारा, यह देखा जा सकता है कि निधियों को विनियोग डीएफ के तहत किया गया, जो एक सीमा तक कार्य करने के व्यय को वहन कर सकता था। 2015-16 के दौरान बजट प्रावधान के 78.79 प्रतिशत के द्वारा इस खंड के पूंजी व्यय के तहत यह एक बचत थी।

डीआरएफ, जिसको निधियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए बनाया गया था, विद्यमान जीर्ण परिसम्पत्तियों के नवीकरण/प्रतिस्थापना के लिए आवश्यक था, परिसंपत्तियों के जीवन-काल के अनुसार विनियोजित नहीं किया जा रहा है लेकिन निधियों को विनियोग के लिए बनाया गया था जो एक सीमा तक कार्य करने के लिए व्यय को वहन कर सकता था। 2015-16 के दौरान, डीआरएफ के अन्तर्गत निधि का विनियोग, यद्यपि, बजट प्रावधान के 28.40 प्रतिशत द्वारा कम हो गया था।

सीएफ, पट्टे की परिसंपत्तियों पर व्यय करने के लिए इस खंड के पूंजी व्यय के तहत बजट प्रावधान के 23.86 प्रतिशत के द्वारा बचत की गयी थी।

## 2.7 निर्धारित सीमा से ऊपर अधिक/बचत

निर्धारित सीमाओं<sup>33</sup> के ऊपर आधिक्य/बचत की बड़ी संख्या में उदाहरण देखे गये थे। मध्य रेलवे (05 मामले), पूर्व रेलवे (14 मामले), पूर्व मध्य रेलवे (14 मामले), पूर्व तटीय रेलवे (4 मामले), उत्तर मध्य रेलवे (7 मामले), पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (26 मामले), उत्तर रेलवे (68 मामले), उत्तर पश्चिम रेलवे (26 मामले), दक्षिण रेलवे (25 मामले), दक्षिण पूर्व रेलवे (11 मामले), दक्षिण मध्य रेलवे (27 मामले) दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (10 मामले), दक्षिण पश्चिम रेलवे (51 मामले), पश्चिम रेलवे (09 मामले), पश्चिम मध्य (25 मामले), रेल पहिया कारखाना (07 मामले), कोर/एएलडी (02 मामले), इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (08 मामले), सीएलडब्लू (07 मामले) और मेट्रो रेल प्रोजेक्ट/चेन्नई (01 मामला)

<sup>33</sup> भारतीय रेलवे वित्तीय कोड (खण्ड-1) के पैराग्राफ 409 और 410 में अनुज्ञेय विभिन्नता के लिए निर्धारित सीमा जो 5 प्रतिशत एवं ₹50 लाख रुपये जो भी कम है और अनुदान संख्या 16 के लिए यह 10 प्रतिशत है एवं ₹100 लाख रुपये जो भी कम हो।

निर्धारित सीमा के ऊपर महत्वपूर्ण अधिक/बचत के साथ रेलवे/ईकाई के पास मामले थे। इस प्रकार के कुछ उदाहरण नीचे तालिका 2.11 में दिये गये हैं।

तालिका 2.11 – निर्धारित सीमाओं के ऊपर आधिक्य/बचत के मामलों।

क्षेत्रीय रेलवे	अनुदान सं./नाम (दत्तमत)	माइनर शीर्ष/योजना शीर्ष	अधिक/कम प्रावधान	₹ करोड़ में	प्रतिशत डब्लू.आर.टी अन्तिम अनुदान
उमरे	12-विविध कार्यचालन व्यय	100-सुरक्षा	अधिक	19.44	8.08
उमरे	13-भविष्य निधि पेन्शन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	100-सेवा निवर्तन और सेवा-निवृत्ति पेंशन	अधिक	552.88	18.12
उमरे	13-भविष्य निधि पेन्शन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	400-पारिवारिक पेंशन	अधिक	134.54	13.24
उमरे	16-डीएफ	4200-वर्कशॉप उत्पादन ईकाई सहित	अधिक	8.32	30.62
उपरे	12-विविध कार्यचालन व्यय	100-सुरक्षा	अधिक	19.66	16.25
उपरे	16-पूँजी	1500-दोहरीकरण	कम	68.39	63.81
दपूमरे	16-पूँजी	1500-दोहरीकरण	कम	271.68	261.23
दमरे	01-कार्यचालन व्यय - सामान्य अधीक्षक और सेवाएं	300-कार्मिक प्रबंधन	कम	6.66	18.41
दमरे	05- कार्यचालन व्यय - मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण की उद्देश्य शक्ति	300-डिजल लोकोमोटिव	कम	17.59	10.36
दमरे	07- कार्यचालन व्यय - संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और अनुरक्षण	800-अन्य संयंत्र और उपकरण सामान्य और यातायात विभाग	कम	8.79	60.30
दमरे	10- कार्यचालन व्यय - परिचालन व्यय - ईंधन	200-डीजल कर्षण	कम	195.46	14.60
परे	13- भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	800-भविष्य निधि में योगदान	अधिक	9.77	10.07
परे	16-डीआरएफ	5300-यात्री सुविधाएं	अधिक	1.95	25.53
पमरे	02-विविध व्यय (सामान्य)	सर्वेक्षण	अधिक	0.74	71.84
पमरे	05-मरम्मत और अनुरक्षण-मोटिव पावर	300-डिजल कर्षण	अधिक	11.32	5.71
पमरे	11- कार्यचालन व्यय कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	500-आवासीय और कल्याण इमारतें-मरम्मत और अनुरक्षण	अधिक	8.84	11.90
पमरे	16-पूँजी	2100-रोलिंग स्टॉक	कम	23.22	443.21
पमरे	16-डीआरएफ	2100- रोलिंग स्टॉक	कम	128.25	4971.22

आईआर को अपने अनुमानों को अपने अनुसार ठीक करने की आवश्यकता है।

## 2.8 व्यय का त्रुटिपूर्ण-वर्गीकरण

व्यय के त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण और अन्य लेखांकन त्रुटियों के उदाहरणों को क्षेत्रीय रेलवे के लेखाओं की समीक्षा के दौरान पाया गया। व्यय की त्रुटियों के मामले और महत्वपूर्ण लेखांकन त्रुटियों को आईआर 2015-16 विस्तृत लेखांकन भाग II

‘विनियोग लेखे’ मे सूचीबद्ध किया गया है। एक राजस्व अनुदान से दूसरे में व्यय के त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण और राजस्व से पूंजी अनुदान द्वारा और इसके विपरीत क्रम भी इन मामलों में सम्मिलित किये गये हैं। पूंजी से लेखाओं के जमा शीर्षों के लिए व्यय के त्रुटिपूर्ण-वर्गीकरण का भी लेखापरीक्षा में पता लगाये गये थे। लेखाओं के पूंजी शीर्षों और राजस्व द्वारा व्यय के त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण एवं जमा शीर्षों के लिए पूंजी, राजस्व और खातों में पूंजीगत व्यय कम दर्शित हुआ।

एमओआर द्वारा त्रुटिपूर्ण- वर्गीकरण और वर्ष 2014-15 के दौरान लेखाओं में इंगित की गयी त्रुटियों के मामलों पर कोई सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गयी है। वर्ष 2010-11 से 2014-15 (पांच वर्षों) के दौरान घटित त्रुटियों और त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण के मामलों और एमओआर द्वारा इस पर सुधारात्मक कार्रवाई पर लेखापरीक्षा में एक विश्लेषणात्मक समीक्षा की गयी। रेलवे लेखाओं में त्रुटियों और त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण और एमओआर द्वारा की गयी कार्रवाई पर विस्तृत प्रतिवेदन का इस प्रतिवेदन के **अध्याय-3** में विस्तार से वर्णन किया गया है।

2015-16 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे के लेखाओं में व्यय और प्राप्तियों के त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण प्राप्तियों के कुछ उदाहरणों को नीचे उल्लेखित किया है।

• **राजस्व व्यय और पूंजी व्यय के बीच त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण**

- (i) एनआरमें, गिट्टी के मालभाडे के संबंध में ₹ 1.17 करोड़ धनराशि का व्यय पूंजी अनुदान संख्या 16-पूंजी के स्थान पर राजस्व अनुदान संख्या 4- कार्यरत व्यय (स्थायी रेलपथ की मरम्मत एवं अनुरक्षण और कार्य) के लिए डेबिट किया गया था।
- (ii) एनआर में, रेलवे अधिकारियों के क्लोज यूजरस ग्रुप (सीयूजी), फोन बिलों पर व्यय ₹ 0.66 करोड़ के संबंधित व्यय को राजस्व अनुदान संख्या 7- कार्यचालन व्यय- संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण के स्थान पर अनुदान 16-डीआरएफ को डेबिट किया गया था।
- (iii) उमरे में विकासक को भूमि की पट्टा लागत के ब्याज और वापसी के भुगतान के प्रति ₹ 17.87 का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 12 (विविध कार्यचालन व्यय) के बजाय पूंजी (योजना शीर्ष 1100) से डेबिट किया गया।
- (iv) दरे में, ₹ 1.96 करोड़ का व्यय (पुलों के विकास और मजबूतीकरण के लिये ₹ 0.65 करोड़ बैलस्ट की लागत और ₹ 1.31 करोड़ कार्य प्रभारित पोस्ट के वेतन और भत्तों) के प्रति पूंजीगत अनुदान संख्या 16 की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 04-मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।

- (v) दमरे में, पुरानी कॉपर कैडमियम केटेनरी को बदलने की लागत के प्रति ₹ 0.46 करोड़ की राशि को पूंजीगत अनुदान संख्या 16-डीआरएफ की अपेक्षा अनुदान संख्या 7-संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
- (vi) दमरे में, अपूर्ण क्वार्टरों को पूर्ण करने की लागत के प्रति ₹ 0.35 करोड़ का व्यय पूंजीगत अनुदान संख्या 16-डीआरएफ की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 11-स्टाफ कल्याण और सुविधाओं से डेबिट किया गया।
- **राजस्व अनुदानों के अंतर्गत व्यय का गलत वर्गीकरण**
    - (i) मरे में, मृत रेलवे कर्मचारियों को दिये गये अनुग्रहपूर्वक क्षतिपूर्ति के प्रति ₹ 1.92 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 13-भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 12- विविध कार्यचालन व्यय से डेबिट किया गया।
    - (ii) पूरे में, वेतन और भत्तों के प्रति ₹ 1.94 करोड़ का व्यय अनुदान संख्या 11 - स्टाफ कल्याण और सुविधाओं की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 07 - संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
    - (iii) पूमरे में, सहरसा में कैरिज एवं वैगन डिपो में मैकेनिकल कोच क्लिनिंग के प्रति ₹ 0.34 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 8-परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक और उपकरण की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 06-कैरिज एवं वैगन की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
    - (iv) उरे में, गेट कीपर्स के वेतन और भत्तों के प्रति ₹ 4.79 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 09-परिचालन व्यय-यातायात की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 04-स्थाई पथ और निर्माणकार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
    - (v) उरे में, मैकेनिकल कोच क्लिनिंग के प्रति ₹ 4.78 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 08-परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक और उपकरण की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 06-कैरिज एवं वैगन की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
    - (vi) उरे में, जेनरेटर कार में प्रयोग होने वाले एचएसडी तेल के प्रति ₹ 2.46 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 08-परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक और उपकरण की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 10-परिचालन व्यय-ईंधन से डेबिट किया गया।

- (vii) उमरे में, प्रशिक्षण स्टाफ के वेतन और भत्तों के प्रति ₹ 0.46 करोड़ की राशि को राजस्व अनुदान संख्या 03-सामान्य अधीक्षण और सेवाओं की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 12-विविध कार्यकारी व्यय से डेबिट किया गया।
- (viii) दमरे में, चिकित्सा अधिकारी के वेतन और भत्तों के प्रति ₹ 0.07 करोड़ की राशि को राजस्व अनुदान संख्या 11-स्टाफ कल्याण और सेवाओं की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 06-कैरिज एवं वैगन की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
- (ix) दपूमे में, चिकित्सा को छोड़कर सभी विभाग के प्रशिक्षार्थियों और व्यापार प्रशिक्षुओं के वेतन और भत्तों के प्रति ₹ 1.29 करोड़ की राशि को राजस्व अनुदान संख्या 12-विविध कार्यकारी व्यय की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 08-परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक और उपकरण से डेबिट किया गया।
- (x) परे में, रतलाम डिविजन में गेट कीपरों की मजदूरी के प्रति ₹ 2.20 करोड़ की राशि को राजस्व अनुदान संख्या 09-परिचालन व्यय-यातायात की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 04- स्थाई पथ और निर्माण कार्य की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
- **पूँजीगत अनुदान के अंतर्गत व्यय का गलत वर्गीकरण**
- (i) मरे में, दुर्घटना से क्षतिग्रस्त इलैक्ट्रिक लोको की पूँजीगत लागत के प्रति ₹ 8.16 करोड़ का व्यय पूँजीगत अनुदान संख्या 16-पूँजीगत की अपेक्षा पूँजीगत अनुदान संख्या 16-डीआरएफ से डेबिट किया गया।
- (ii) उरे में, वाराणसी में लिनेन की वाशिंग के लिये विभागीय मैकेनाइज्ड लौन्ड्री बनाने के प्रति ₹ 0.77 करोड़ का व्यय पूँजीगत अनुदान संख्या 16-डीएफ की अपेक्षा 16-डीआरएफ से डेबिट किया गया।
- (iii) दरे में, खरीदे गये और गेज परिवर्तन कार्य में प्रयुक्त बैलस्ट की लागत के प्रति ₹ 1.84 करोड़ का व्यय अनुदान संख्या 16-डीआरएफ की अपेक्षा अनुदान संख्या 16-पूँजीगत से डेबिट किया गया।
- (iv) दरे में, भूमि की लागत के प्रति ₹ 23.23 करोड़ का व्यय पूँजीगत अनुदान संख्या 16-पूँजीगत की अपेक्षा पूँजीगत अनुदान सं. 16-डीआरएफ से डेबिट किया गया।
- (v) दमरे में, तीन-फेज विद्युत आपूर्ति और ट्रैक मशीन साइडिंग के लिये अधिक प्रकाश व्यवस्था के प्रति ₹ 0.76 करोड़ का व्यय पूँजीगत अनुदान संख्या 16-डीएफ (अन्य इलैक्ट्रिकल कार्य 3600) की अपेक्षा 16-डीआरएफ (ट्रैक नवीनीकरण) से डेबिट किया गया।

- (vi) दमरे में, रनिंग रूम के सुधार के प्रति ₹ 0.98 करोड़ का व्यय पूंजीगत अनुदान संख्या 16-डीएफ (अन्य निर्धारित कार्य 6400) की अपेक्षा 16-डीआरएफ (अन्य निर्धारित कार्य 6400) से डेबिट किया गया।
- (vii) दपूरे में, नये क्वाटरों की लागत के प्रति ₹ 0.56 करोड़ का व्यय पूंजीगत अनुदान संख्या 16-पूंजीगत की अपेक्षा 16-डीआरएफ से डेबिट किया गया।
- (viii) परे में, पटन और भिल्डी के बीच नई बीजी लाइन के प्रति ₹ 96.73 करोड़ का व्यय पूंजीगत अनुदान संख्या 16-पूंजीगत - नई लाइन (1100) की अपेक्षा 16-पूंजीगत-गेज परिवर्तन (1400) से डेबिट किया गया।

• **प्राप्तियों का गलत वर्गीकरण**

- (i) पमरे में, कमीशन प्रभारों से संबंधित ₹ 0.59 करोड़ की राशि को राजस्व अनुदान संख्या 09-परिचालन व्यय - यातायात की अपेक्षा आय सार X-कोचिंग से डेबिट किया गया।

पीएसी ने अपनी नौवीं रिपोर्ट (16वीं लोकसभा) में यह अवलोकन किया कि “समिति द्वारा बार-बार दबाव डालने के बावजूद, रेल मंत्रालय अपने आगामी लेखाओं में व्यय का गलत वर्गीकरण नहीं रोक पाया”। समिति ने आगे कहा कि “ऐसा प्रतीत होता है कि रेल मंत्रालय द्वारा ऐसी स्पष्ट गलतियों हेतु उत्तरदायी अधिकारियों के प्रति जवाबदेही तय करने अथवा उनकी मौजूदा लेखांकन प्रणाली में सुधार करने हेतु कोई तर्कसंगत कार्रवाई नहीं की गई है जैसा कि पीएसी द्वारा लगातार सिफारिश की गई थी। समिति ने रेल मंत्रालय द्वारा ऐसी त्रुटियों का समय से पता न लगाने के ऐसे लापरवाह दृष्टिकोण को गम्भीरता से लिया है जिसके कारण, बजटीय व्यवस्था अव्यवस्थित हुई। चूँकि रेल मंत्रालय के लेखा विभाग के प्रमुख कार्यों को विभिन्न एप्लीकेशनों के साथ कम्प्यूटरीकृत करने के लिए कहा गया था ताकि विभिन्न लेखांकन गतिविधियों को मजबूत किया जा सके, समिति को उम्मीद है कि मंत्रालय भविष्य में गलत वर्गीकरण की आदत को दूर करने तथा प्रणालीगत कमियों/खामियों से निपटने में सक्षम होगा”।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा कि पीएसी की सिफारिशों को कड़ाई से पालन करने हेतु नोट कर लिया गया है। उचित स्तरों पर चूक हेतु जवाबदेही निर्धारित करने के अलावा रेल मंत्रालय अपने कार्य में दक्षता और उपयोगिता लाने के लिए विभिन्न लेखांकन गतिविधियों पर कम्प्यूटरीकरण हेतु प्रतिबद्ध है। रेल मंत्रालय गलत वर्गीकरण/त्रुटियों से बचने का सदैव प्रयास करेगा। गलत वर्गीकरण पर पीएसी की टिप्पणियों के बावजूद 2015-16 के दौरान भी गलत

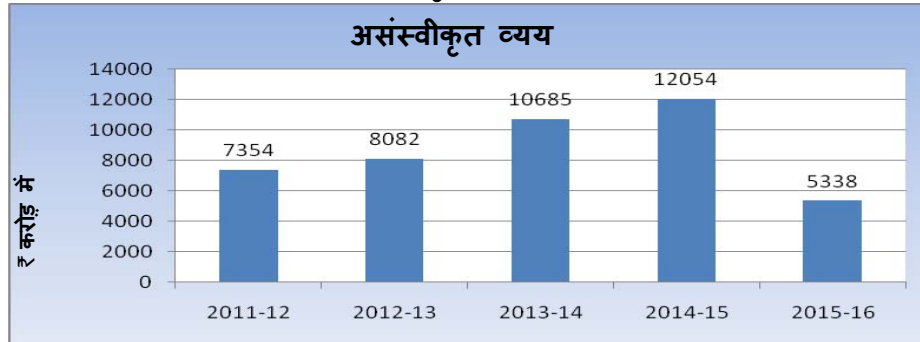
वर्गीकरण की घटनायें देखी गई थी। इसके अतिरिक्त रेल मंत्रालय ने 2014 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 19 के अध्याय 2 पर अपनी की गई कार्यवाही टिप्पणी में उल्लेख किया है कि क्षेत्रीय रेल को प्रणाली को सुदृढ़/सख्त करने और व्यय के आबंटन की यथार्थता हेतु जवाबदेही सुनिश्चित करने के अलावा व्यय की बुकिंग करते समय गलत वर्गीकरण से बचने के लिये स्टाफ को जागरूक करने हेतु निर्देशों को दोहराया है।

रेल मंत्रालय द्वारा बार-बार निर्देश जारी करने के बावजूद गलत वर्गीकरण के मामले निरंतर सामने आ रहे हैं। रेल मंत्रालय को निर्देशों का क्रियान्वयन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

## 2.9 असंस्वीकृत व्यय

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

चित्र-2.3 असंस्वीकृत व्यय (संचयी आंकड़े)



असंस्वीकृत व्यय, 2011-12 से 2015-16 के दौरान कुल व्यय के प्रति प्रतिशतता और शामिल मदों की संख्या तालिका 2.12 में दी गई है।

तालिका 2.12-असंस्वीकृत व्यय के मामले

(₹ करोड़ में)

वर्ष	कुल व्यय	असंस्वीकृत व्यय		कुल व्यय की प्रतिशतता
		शामिल मदों की संख्या	शामिल राशि	
2011-12	191997	3243	7354	3.87
2012-13	226339	3324	8082	3.57
2013-14	253939	3078	10685	4.21
2014-15	285133	3744	12054	4.23
2015-16	301316	3567	5338	1.77

आपत्ति के अंतर्गत रखे गये ऐसे व्यय की समीक्षा से मदों की बढ़ती संख्या के साथ 2011-12 से 2014-15 तक वृद्धि की प्रवृत्ति का पता चला। तथापि, पूर्व



वर्ष की तुलना में, 2015-16 के दौरान मदों की संख्या 177 मदों तक कम हुई और राशि 55.71 प्रतिशत तक कम हुई। 31 मार्च 2016 तक असंस्वीकृत व्यय में 1941 मदों के संबंध में ₹ 395 करोड़ शामिल है। (कुल असंस्वीकृत व्यय का 7.40 प्रतिशत) जो पिछले दो वर्षों से अधिक था।

### 2.10 निष्कर्ष

विनियोजन लेखा संसद द्वारा दत्तमत अनुदानों और राष्ट्रपति द्वारा अनुमोदित विनियोजन की राशि की वास्तविक व्यय की तुलना दर्शाता है। संविधान के अनुच्छेद 114(3) में प्रावधान है कि अनुच्छेद के प्रावधानों के अनुसार पारित कानून द्वारा किए गए विनियोजनों को छोड़कर भारत की समेकित निधि से कोई भी धन नहीं निकाला जाएगा। इसके अलावा, सामान्य वित्तीय नियम 52(3) में प्रावधान है कि केवल अनुपूरक अनुदान अथवा आकस्मिक निधि से अग्रिम प्राप्त करने को छोड़कर ऐसा कोई व्यय न किया जाए जो एक वित्तीय वर्ष हेतु संसद द्वारा प्राधिकृत कुल अनुदान या विनियोजनों से अधिक हो।

2015-16 के दौरान, रेल मंत्रालय ने 15 राजस्व अनुदानों और एक पूँजीगत अनुदान के संबंध में ₹ 338,368.80 करोड़ की संस्वीकृत अनुदान<sup>34</sup> के प्रति ₹ 301,316.19 करोड़ खर्च किया जिससे ₹ 37,052.61 करोड़ की निवल बचत हुई। अनुदान-वार व्यय के विश्लेषण से पता चला कि ₹ 37052.61 करोड़ की निवल बचत एक राजस्व अनुदान और पांच राजस्व विनियोजनों में ₹ 75.87 करोड़ अधिक समायोजित करके, चौदह राजस्व अनुदानों, पूँजीगत अनुदान के तीन भागों, पांच राजस्व विनियोजन और पूँजीगत विनियोजन के तीन भाग के तहत ₹ 37,128.48 करोड़ की बचत का परिणाम था।

राजस्व अनुदान और पूँजीगत अनुदान में बचत दर्शाती है कि मूल गतिविधियाँ, परिसंपत्ति निर्माण, मूल्यवर्धन, जिसके लिए अनुदानों हेतु माँग के माध्यम से निधियों की माँग की गई थी, नहीं किया गया और रेलवे द्वारा वांछित लाभ प्राप्त नहीं किया जा सका। उसी समय, संस्वीकृत अनुदानों से अधिक किया गया व्यय दर्शाता है कि अप्राधिकृत व्यय किया गया।

अधिक व्यय, निधियों का अभ्यर्पण, राजस्व अनुदान से पूँजीगत अनुदान और विपरीत क्रम में गलत वर्गीकरण, प्रभारित व्यय को दत्तमत व्यय, एक राजस्व अनुदान को दूसरे में, असंस्वीकृत व्यय आदि को लेखापरीक्षा द्वारा नियमित रूप बताया जा रहा है।

लोक लेखा समिति ने रेल मंत्रालय द्वारा लगातार और अप्राधिकृत अधिक व्यय करने पर नाराजगी जताई। लोक लेखा समिति ने रेल मंत्रालय को

<sup>34</sup> मूल और अनुपूरक अनुदान का योग

बजटीय आवश्यकताओं के आकलन हेतु अपने मौजूदा तंत्र की समीक्षा करने तथा इसमें बदलाव करने की भी सिफारिश की। रेल मंत्रालय ने पीएसी की बार-बार की गई सिफारिशों पर कदम उठाए। रेल मंत्रालय द्वारा पिछले दो वर्षों में किये गये अतिरिक्त व्यय की तुलना में वर्ष 2015-16 में अतिरिक्त व्यय काफी हद तक कम हुआ है।

व्यय के गलत वर्गीकरण के मामले भारतीय रेल (विवरण के अध्याय 3 में पिछले पांच वर्षों हेतु समीक्षा की गई है) के लेखे में हमेशा देखे गए। पीएसी ने अवलोकन किया कि रेल मंत्रालय द्वारा संचालित विभिन्न अनुदानों/विनियोजनों के तहत व्यय के गलत वर्गीकरण के बहुत से मामलों की लगातार पुनरावृत्ति हो रही है। समिति ने सिफारिश की, कि प्रणालीगत खामियों/कमियों को दूर करने तथा गलत वर्गीकरण की प्रवृत्ति को दूर करने और पायी जाने वाली चूकों के लिए जिम्मेदार व्यक्ति पर जिम्मेदारी तय करने के लिए भारतीय रेल के मौजूदा बजटीय तंत्र को ठीक करने की आवश्यकता है।

हालांकि, व्यय करने वाली इकाइयों द्वारा व्यय के गलत वर्गीकरण की घटनाओं अभी भी देखी जा रही थी।

### 2.11 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को व्यय के प्रवाह और बजट आवंटन की नियमित निगरानी हेतु बजट नियंत्रण प्राधिकरणों पर प्रभाव डालना चाहिए और अतिरिक्त निधियों की माँग/आवंटित निधियों को लौटाने पर तेजी से कार्रवाई करनी चाहिये।
- रेल मंत्रालय आईटी मोड्यूल्स (आईपीएस) के माध्यम से सामान्य प्रारूप में रेलवे बोर्ड लेखाओं का क्षेत्रीय लेखाकरण इकाइयों के साथ एकीकरण करके प्रभावी कदम उठा सकता है क्योंकि वह पूर्णतः कार्यान्वित नहीं किया गया है।
- असंस्वीकृत व्यय को नियंत्रित किया जाना चाहिये; प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिये कि सभी असंस्वीकृत व्यय प्राथमिकता के आधार पर नियमित कर लिए जाएं।

## अध्याय 3 लेखांकन में गलत वर्गीकरण और गलतियां और अनुवर्ती कार्रवाई

### 3.1 प्रस्तावना

भारतीय रेलवे का वित्तीय लेन-देन व्यापक रूप से राजस्व व्यय (नीति निर्माण और सेवाएँ, सामान्य कार्यकारी व्यय (ओडब्ल्यूई), निधि के विनियोजन और सामान्य राजस्व को देय लाभांश पूँजीगत व्यय (निर्माण कार्य व्यय) और आय के रूप वर्गीकृत है। प्रत्येक उप-मुख्य शीर्ष के लिये अलग सार के साथ उप-मुख्य शीर्ष में व्यय का वर्गीकरण नीचे तालिका में विस्तृत रूप से दिया गया है:

तालिका 3.1: राजस्व और पूँजीगत व्यय का वर्गीकरण

समूह	अनुदान संख्या	मांग की तालिका
राजस्व व्यय		
सभी रेलवे के लिये समान सेवाएँ और नीति निर्माण	1	रेलवे बोर्ड
	2	विविध व्यय (सामान्य)
सामान्य कार्यकारी व्यय		
सामान्य अधीक्षण और रेलवे में सेवाएँ	3	सामान्य अधीक्षण और रेलवे में सेवाएँ (सार ए)
मरम्मत और अनुरक्षण	4	स्थाई पथ और निर्माणकार्य की मरम्मत और अनुरक्षण (सार बी)
	5	मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण (सार सी)
	6	कैरिज एवं वैगन की मरम्मत और अनुरक्षण (सार डी)
	7	संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और अनुरक्षण (सार ई)
परिचालन	8	परिचालन व्यय - रोलिंग स्टॉक और उपकरण ( सार एफ)
	9.	परिचालन व्यय - यातायात (सार जी)
	10.	परिचालन व्यय - ईंधन (सार एच)
स्टाफ कल्याण, विविध और सेवानिवृत्ति लाभ	11.	स्टाफ कल्याण और सुविधाएँ (सार जे)
	12	विविध कार्यकारी व्यय (सार के, एन)
	13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ (सार एल)

रेलवे निधि का विनियोजन	14.	निधि का विनियोजन (सार एम)
सामान्य राजस्व को लाभांश का भुगतान	15.	सामान्य राजस्व और अधिक पूंजीकरण के परिशोधन से लिये गये ऋण का भुगतान, सामान्य राजस्व को लाभांश।
पूँजीगत व्यय		
पूँजीगत और अन्य निर्माण कार्य व्यय	16.	परिसंपत्ति-अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापना

स्रोत: भारतीय रेल वित्तीय कोड खण्ड- II

पूँजीगत व्यय पूर्ण करने के लिये निधि के विभिन्न स्रोत पूंजी, मूल्याहारास अनुरक्षित निधि (डीआरएफ), पूँजीगत निधि (सीएफ), विकास निधि (डीएफ) और रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ) हैं। वित्त के स्रोत के बावजूद, पूँजीगत व्यय मांग संख्या 16-परिसंपत्ति - अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापना के अंतर्गत बुक किया जाता है। पूँजीगत/निर्माणकार्य व्यय के वर्गीकरण हेतु 33 योजना शीर्ष हैं।

इसके अतिरिक्त, भविष्य निधि, भारतीय रेलवे जमा राशि, और पीएंडटी, रक्षा और राज्यों के साथ लेखा बैंक चैक और बिलों में प्रेषण जैसे कुछ ऋण, जमा राशि, उचंत और प्रेषण शीर्ष भी रेलवे की लेखा बहि में संचालित होते हैं।

रेलवे की आय प्रत्येक मुख्य शीर्ष के लिये अलग सार सहित तीन उप मुख्य शीर्षों के अंतर्गत वर्गीकृत होती है जैसा नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 3.2: आय का वर्गीकरण

सार	आय की प्रकृति
सार 'एक्स'	कोचिंग यातायात से आय
सार 'वाई'	माल गाड़ी यातायात से आय
सार 'जेड'	विविध अन्य आय

स्रोत: भारतीय रेलवे वित्तीय कोड (खण्ड II)

### 3.1.1 लेखांकन में गलत वर्गीकरण और गलतियों पर लोक लेखा समिति के अवलोकन

'गलत वर्गीकरण' लेखों के गलत शीर्ष के अंतर्गत वर्गीकृत आय या व्यय को संदर्भित करता है। लेखांकन की गलतियों में लेन-देन का गैर-लेखांकन, लेन-

देन का गलत लेखांकन, लेखे में विलम्बित समायोजन और लेखों के अनाधिकृत शीर्षों का संचालन आदि शामिल होता है।

लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपनी विभिन्न रिपोर्टों<sup>35</sup> में रेलवे के लेखों में आने वाली अनियमितताओं की अधिक संख्या पर अपनी चिन्ता व्यक्त की। पीएसी ने अपनी रिपोर्ट में निम्नलिखित देखा:

- गलत वर्गीकरण सिन्ड्रोम की प्रगतिशील रूप से समाप्ति के लिए रेलवे के बजटीय तंत्र को सुधारने की आवश्यकता है ताकि नीतिगत खामियों/कमियों से उबरा जा सके।
- असावधानी पूर्वक तरीके जिनमें लेखों का अनुरक्षण किया जाता है के दृष्टिगत रेल मंत्रालय (एमआर) को लेखा बहियों के उचित रख रखाव और अनुरक्षण सुनिश्चित करना चाहिए ताकि व्ययों के गलत वर्गीकरण/गलत बुकिंग का समय पर पता लग सके और तदनुसार उसका सुधार किया जा सके।
- रेल मंत्रालय को गलत वर्गीकरण के मामलों को कम करने के लिए इसे गंभीर रूप से सम्बोधित करने के लिए एक तंत्र बनाना चाहिए क्योंकि यह न केवल लेखाकरण प्रणाली में स्पष्ट अपर्याप्तताएं किन्तु लेखांकन अधिकारियों की ओर से भी स्पष्ट चूकें दर्शाती है।
- खामियों की गंभीरता (गलत वर्गीकरण, काल्पनिक समायोजन, बेमेल कार्यों की राशियों का समायोजन, क्रेडिटों का अनियमित समायोजन, डेबिटों का असमायोजन इत्यादि) तब अधिक स्पष्ट हो जाती हैं जब उन्हें उन समान चूकों के संदर्भ में देखा जाता है जो पूर्व में भी हुई थी।
- व्यय का निरन्तर गलत वर्गीकरण प्रणाली विफलता का सूचक है जो रेल मंत्रालय के व्यय के गलत वर्गीकरण जैसी मूलभूत त्रुटियों को समाप्त करने में विफलता दर्शाता है।
- मंत्रालय द्वारा न तो परिहार्य त्रुटियों के लिए उत्तरदायित्व निर्धारित करने के लिए कोई ठोस कार्रवाई की गई नहीं या परिभाषिक अनिश्चितता को सुधारने के लिए जिसके परिणामस्वरूप गलत वर्गीकरण हुआ।

<sup>35</sup> पीएसी की 20<sup>वीं</sup> रिपोर्ट (2000-01), पीएसी की 31<sup>वीं</sup> रिपोर्ट (2001-02), पीएसी की 35<sup>वीं</sup> रिपोर्ट (2001-02), पीएसी की 45<sup>वीं</sup> रिपोर्ट (2002-03), पीएसी की 15<sup>वीं</sup> और 19<sup>वीं</sup> रिपोर्ट (2014-15)।

- पीएसी ने ई-गवर्नेंस का इष्टतम उपायों करने पर बल दिया।
- रेल मंत्रालय को अपना आन्तरिक नियंत्रण तंत्र और सुदृढ़ बनाना चाहिए क्योंकि व्यय के गलत वर्गीकरण के काफी अधिक मामलों से अप्रभावी आन्तरिक नियंत्रण का पता चलता है जो लेखांकन और बजटिंग में प्रामाणिकता और पारदर्शिता के उद्देश्यों को निष्फल करता है।

### 3.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

समीक्षा का उद्देश्य निम्न का निर्धारण करना है:

- (i) रेलवे के लेखों में लगातार गलत वर्गीकरण की प्रकृति और प्रचलन और उनकी पुनरावृत्ति के कारण।
- (ii) रेलवे द्वारा लेखों में गलत वर्गीकरण और त्रुटियों को सुधारने के लिए की गई अनुवर्ती कार्रवाई और वित्तीय विवरणों और मुख्य संकेतको पर त्रुटियों का सुधार न करने का प्रभाव।

### 3.1.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

अध्ययन में 2010-11 से 2014-15 की पांच वर्षों की अवधि कवर की गई है। इसमें अनुबन्ध जे में शामिल करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे और डिविजनल रेलवे मुख्यालयों सहित संबद्ध फील्ड यूनिटों में अनुरक्षित गलत वर्गीकरण और त्रुटियों के अभिलेखों की जांच शामिल हैं।

### 3.1.4 लेखापरीक्षा मानदण्ड

इस समीक्षा के लिए मानदण्ड प्रासंगिक नियमों और प्रावधानों और लेखा विभाग (भाग-I) के लिए भारतीय रेलवे संहिता, भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता- (खण्ड-I और खण्ड-II), रेलवे बोर्ड द्वारा जारी दिशानिर्देशों और आदेशों, पीएसी रिपोर्टों और रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई से लिए गए थे।

### लेखापरीक्षा निष्कर्ष

### 3.2 पूर्व प्रवृत्ति

अर्जन और व्यय के लेखाकरण में गलत वर्गीकरण और अन्य महत्वपूर्ण त्रुटियों को प्रत्येक वित्तीय वर्ष के विनियोजन लेखों को अनुबन्ध जे<sup>36</sup> में

<sup>36</sup> गलत वर्गीकरण और अन्य त्रुटियों के महत्वपूर्ण विवरण

शामिल किया गया है। समीक्षावधि के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा लेखों में ₹ 3,548.95 करोड़ मूल्य के गलत वर्गीकरण और त्रुटियों के 560 मामलों के बारे में बताया गया था जिन्हें स्वीकार किया गया था और रेल मंत्रालय द्वारा 'अनुबन्ध जे' के रूप में प्रकाशित विस्तृत विनियोजन लेखा भाग-II में शामिल किया गया था। मामलों का वर्ष वार विवरण नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 3.3-गलत वर्गीकरण और त्रुटियों की वर्ष वार स्थिति

वर्ष	गलत वर्गीकरण		लेखों में त्रुटियाँ		कुल जोड़	
	मामलों की संख्या	राशि (₹ करोड़ में)	मामलों की संख्या	राशि (₹ करोड़ में)	मामलों की संख्या	राशि (₹ करोड़ में)
2010-11	48	54.03	40	328.75	88	382.78
2011-12	63	34.90	28	243.57	91	278.47
2012-13	79	45.89	66	999.29	145	1045.16
2013-14	80	47.98	81	875.45	161	923.43
2014-15	56	36.71	19	882.40	75	919.11
<b>कुल</b>	<b>326</b>	<b>219.51</b>	<b>234</b>	<b>3329.44</b>	<b>560</b>	<b>3548.95</b>

स्त्रोत- भाग-II विस्तृत विनियोजन लेखे-अनुबन्ध 'जे'

अभिलेखों की संवीक्षा से आगे पता चला कि ₹ 3,548.95 करोड़ के 560 मामलों में से ₹ 3,031.36 करोड़ की राशि के 426 मामलों छः जेडआर<sup>37</sup> से संबंधित थे जिससे कि गलत वर्गीकरण की पुनरावृत्ति से बचने के लिए पर्याप्त प्रणाली के अभाव का पता चलता है। लेखों को तैयार करने में आए गलत वर्गीकरणों के मामलों का बड़ी संख्या पर पीएसी द्वारा समय समय पर गंभीर चिंता जताने के बावजूद रेल मंत्रालय प्रभावी रूप से गलत वर्गीकरण की समस्या को सामना नहीं कर सका है।

### 3.3 गलत वर्गीकरण की प्रकृति

विस्तृत रूप से, रेलवे के लेखों में व्यय के गलत वर्गीकरण और लेखाकरण में त्रुटियाँ निम्नलिखित प्रकार की हैं:

- बजट की संस्वीकृति के समय गलत वर्गीकरण।
- व्यय की बुकिंग करते समय गलत वर्गीकरण।
- वर्गीकरण की व्याख्या के संबंध में समझ में अन्तर।
- रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित लेखांकन वर्गीकरण में परिवर्तनों का कार्यान्वयन न करना।

<sup>37</sup> दमरे-138 मामले-₹ 290.52 करोड़, उरे-126 मामले-₹ 283.73 करोड़, दरे-64 मामले- ₹ 304.82 करोड़, उमरे-51 मामले-₹ 73.61 करोड़, दपरे-45 मामले-₹ 1,461.68 करोड़ और उसीरे-2 मामले-₹ 617.00 करोड़।

v. अन्य विविध

**3.3.1 बजट संस्वीकृति के समय गलत वर्गीकरण**

भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता (खण्ड I) के पैरा 717 में प्रावधान है स्थायी रूप से ली गई भूमि चाहे वह पूंजी, विकास निधि या रेलवे राजस्व उद्देश्यों के लिए हो, को लागत पर ध्यान दिए बिना “पूंजी” पर प्रभारित किया जाना है।

दमरे और उरे में, भूमि अधिग्रहण के लिए निधियों का प्रावधान और आवंटन विकास निधि और पूंजीगत निधि के तहत किया जाता था जैसा नीचे विस्तृत वर्णन दिया गया है:

**दक्षिण मध्य रेलवे:** तिरुपति में भूमि अधिग्रहण (पिंक बुक-पीबी) (पीबी-522-2011-12 पीबी-539-2012-13 एवं पीबी-615-2013-14)

**उत्तरी रेलवे:** होलांबी में माल-भाडा टर्मिनल के विकास के लिए भूमि अधिग्रहण (पीबी-86-2014-15)

अभिलेखों की संवीक्षा से आगे पता चला कि वर्ष 2014-15 के अनुलग्नक-जी में भूमि अधिग्रहण के लिए व्यय को केवल “पूंजी” के तहत करने के बजाय निधियों के अन्य स्त्रातों के तहत बुक किया गया था। रेलवे वार विवरण नीचे तालिका में दर्शाया गया है:-

**तालिका 3.4 -डीआरएफ,डीएफ एवं आरएसएफ के तहत भूमि लागत की रेलवे वार बुकिंग**

रेलवे	डीआरएफ		डीएफ		आरएसएफ	
	योजना शीर्ष	राशि (₹ करोड़ में)	योजना शीर्ष	राशि (₹ करोड़ में)	योजना शीर्ष	राशि (₹ करोड़ में)
पूरे			1600	0.62		
पूमरे	3100	0.22				
दरे	3200	1.76	4100 & 5300	0.05	3000	0.02
दपरे			4200	0.03		
पमरे			1600	11.72		
कुल		1.98		12.42		0.02



भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता (खण्ड 1) के पैरा 711 में निर्धारित है कि यात्री और अन्य रेलवे प्रयोक्ताओं के लिए सुविधाओं, से संबंधित कार्यों, मौजूदा कार्यों में जोड़ों सहित नया मजदूरी कल्याण कार्य, नोट (2), (ए), (बी), (सी) में सूचियों में आने वाले मौजूदा कार्यों सहित परिचालनात्मक दक्षता के सुधार हेतु गैर लाभकारी कार्यों की लागत को विकास निधि में प्रभारित किया जाता है।

रेलवे के निर्माण कार्य, मशीनरी और रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम (पिंक बुक-2014-15) के माध्यम से संस्वीकृत मद वार कार्यों की नमूना जांच से पता चला कि वित्तीय संहिता (खण्ड 1) में प्रदत्त आवंटन नियमों का अनुपालन किए बिना समान प्रकृति के कार्यों के लिए विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे द्वारा भेजे गए प्रस्तावों पर निधियों के प्रावधान और आवंटन को वित्त के विभिन्न स्रोतों अर्थात् पूंजी, पूंजीगत निधि, मूल्यहास रिजर्व निधि और विकास निधि के तहत किया गया था। कुछ मामले **परिशिष्ट 3.1** में सारबद्ध हैं।

भारतीय रेलवे परियोजनाओं संस्वीकृतियों और प्रबंधन (आईआरपीएसएम) और रेलवे बजट प्रणाली (वरचुअल प्राइवेट नेटवर्क के माध्यम से आरबीएस) रेलवे के निर्माण कार्य, मशीनरी और रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम (पिंक बुक) में शामिल करने के लिए आनलाइन संस्वीकृतियां प्रदान करने के लिए कार्यों के प्रसंस्करण के समय आवंटन नियमों पर कोई ध्यान नहीं दिया गया था जिसके परिणामस्वरूप मूलभूत त्रुटियां हुईं।

### 3.3.2 व्यय की बुकिंग करते समय गलत वर्गीकरण

लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता खण्ड-1 के पैरा 217 में प्रावधान है कि प्राप्तियों और व्ययों के आवंटन का मुख्य उत्तरदायित्व संबंधित विभाग के अधिकारियों का होता है। लेखा विभाग प्रारंभिक दस्तावेज में दर्शाए गए आवंटन की शुद्धता सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है।

समीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा बताया गए ₹ 53.47 करोड़ तक के व्यय के निरन्तर गलत वर्गीकरण के 64 मामलों को रेल मंत्रालय द्वारा स्वीकार किया गया था।

(अनुबन्ध - 1)

समान प्रकृति के गलत वर्गीकरण को वर्ष दर वर्ष दोहराया जा रहा था जिसका विस्तृत वर्णन परिशिष्ट 3.2 में दिया गया है।

भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड I के पैरा 303 के अनुसार किसी निर्णय, अदालत द्वारा डिक्री या मध्ययता द्वारा अधिनिर्णय को संतुष्ट करने के लिए अपेक्षित किसी भी राशि को प्रभारित व्यय के रूप में माना जाता है। इसके विपरीत मध्ययता अधिनिर्णय के भुगतान, न्यायालय के आदेश पर दुर्घटना के मामलों में दत्त क्षतिपूर्ति और न्यायालय डिक्री के आधार पर भूमि अधिग्रहण के लिए संवर्धित क्षतिपूर्ति को प्रभारित व्यय के बजाय दत्तमत व्यय के रूप में बुक किया गया था। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि पांच जोनों<sup>38</sup> और कोर/इलाहाबाद में आन्तरिक जांच-तंत्र की विफलता के कारण दत्तमत और प्रभारित व्यय के बीच गलत वर्गीकरण के ₹ 0.95 करोड़ के दस मामले पाए गए थे।

(अनुबन्ध - 2)

12 क्षेत्रीय रेलवे<sup>39</sup>, सीएलडब्ल्यू और कोर (इलाहाबाद) में 193 मामलों में व्यय के गलत वर्गीकरण और गलत प्रदर्शन में ₹ 337.75 करोड़ शामिल थे जिससे रेल प्रशासन द्वारा प्रारंभिक दस्तावेजों की उचित संवीक्षा के बाद बचा जा सकता था।

(अनुबन्ध - 3)

इसके अलावा पूरे, उरे और दरे में लाभांश और आर्थिक सहायता के गलत दर्ज होने के कारण ₹ 12.27 करोड़ के आर्थिक सहायता के अधिक दावे और ₹ 11.83 करोड़ के लाभांश का कम भुगतान हुआ।

पूतरे में वर्ष 2013-14 में ₹ 1.08 करोड़ की आर्थिक सहायता का अधिक दावा अलाभकारी ब्रांच लाइनों के प्रति निवेश पूंजी के गलत प्रबंधन के कारण और कार्य प्रगति पर वर्ग के अन्तर्गत अधिस्थगन अवधि के बाद संबलपुर- तलचेर लाइनों के लिए निवेश पूंजी की अनियमित समाविष्टि रेलवे कन्वेंशन समिति की सिफारिशों के उल्लंघन में थी।

<sup>38</sup> दरे-3( ₹ 0.25 करोड़), दमरे-2 (₹0.06 करोड़), उमरे-1 (₹0.06 करोड़), दपरे-2 (₹ 0.42 करोड़), पमरे-1 (₹0.14 करोड़), कोर/इलाहाबाद-1 (₹ 0.02 करोड़)

<sup>39</sup> मरे-1( ₹ 0.01 करोड़), पूरे-13 (₹128.35 करोड़), उरे-45 (₹17.66 करोड़), दरे-16 (₹ 20.51 करोड़), दमरे-44 (₹19.81 करोड़), परे-8 (₹ 5.59 करोड़), पूमरे-3 (₹ 0.37 करोड़), पूतरे-6 (₹7.76 करोड़), उमरे-15(₹4.52 करोड़), उपरे-19 (₹ 30.49 करोड़), दपूमरे-2 (₹0.12 करोड़), दपरे-18(₹88.71 करोड़), सीएलडब्ल्यू2 (₹1.34 करोड़), आरई-1(₹12.51 करोड़)

वर्ष दर वर्ष गलत वर्गीकरण की समान प्रकृति की आवृत्ति को रोक कर प्रणाली को कारगर बनाने के लिए जनवरी 2011, जनवरी 2012 और जून 2014 में रेलवे बोर्ड द्वारा एफएएंडसीएओ को स्पष्ट निर्देश जारी किए गये थे, किन्तु आवृत्ति से बचने के लिए ऐसा कोई तंत्र नहीं बनाया गया और कई बार अनुवर्ती वर्षों में मामले दोहराए गए थे जिससे लेखाओं के उचित अनुरक्षण पर पर्याप्त ध्यान न देने के बारे में पता चलता है।

### 3.3.3 वर्गीकरण की व्याख्याओं के संबंध में समक्ष में अन्तर

रेलवे बोर्ड (अप्रैल 2013) ने जोर दिया कि रेल प्रशासन और लेखापरीक्षा के बीच वर्गीकरण की भिन्न व्याख्याओं के कारण उठे मामलों की अनिवार्य रूप से पहचान की जाय और बोर्ड के कार्यालय से परामर्श से सुधारात्मक कार्रवाई की जाए, ताकि यदि आवश्यक हो तो भविष्य में गलत वर्गीकरण के ऐसे मामलों से बचा जाए।

2010-11 से 2014-15 में विनियोजन लेखों के प्रमाणीकरण के दौरान, तीन क्षेत्रीय रेलवे<sup>40</sup> प्रशासन द्वारा ₹ 95.22 करोड़ तक के 14 मामलों को रेलवे बोर्ड से आवंटन नियमों के दिशानिर्देशों/सुधारों के अभाव में आस्थगित कर दिया गया यद्यपि प्रथम दृष्टया रेलवे लेखापरीक्षा के तर्क से सहमत था।

(अनुबन्ध-4)

### 3.3.4 रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित लेखांकन वर्गीकरण में परिवर्तनों का कार्यान्वयन न करना

अभिलेखों की समीक्षा से रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित लेखांकन वर्गीकरण में परिवर्तनों का कार्यान्वयन न करने के कारण गलत वर्गीकरण और चूकों के मामलों का पता चला जैसा नीचे चर्चा की गई है:

1. चार क्षेत्रीय रेलवे<sup>41</sup> ने रेलवे बोर्ड द्वारा जारी एडवांस सुधार स्लिप पर निर्देशों का अनुसरण नहीं किया जिसमें अनुदान संख्या 7 के तहत लघु शीर्ष 800 के अन्तर्गत विभिन्न उप शीर्षों में परिवर्तनों की सलाह दी गई

<sup>40</sup> पूमरे- (₹0.60 करोड़), दमरे-12 (₹93.58 करोड़) और दमरे-1 (₹1.04 करोड़)

<sup>41</sup> दरे, दमरे, परे और पूमरे

थी। पूमरे में स्टेशनों पर कचरे को साफ और हटाने पर व्यय को अनुदान संख्या 9- विस्तृत शीर्ष-299 के बजाय अनुदान संख्या 9- विस्तृत शीर्ष-291 के अर्न्गत बुक किया गया था। दो क्षेत्रीय रेलवे<sup>42</sup> में क्लोस्ड यूजर ग्रुप और बैडविडथ प्रभारों को अनुदान संख्या 7 में बुक किया जाना था जबकि इस व्यय को संबंधित राजस्व अनुदानों में बुक किया गया था।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय लेखांकन वर्गीकरण में परिवर्तनों का कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए एक प्रभावी तंत्र प्रतिष्ठापित करने में विफल रहा।

### 3.3.5 लेखांकन में अन्य विविध त्रुटियां

लोक लेखा समिति की अपनी तीसरी रिपोर्ट में राय थी कि त्रुटियों की गंभीरता (काल्पनिक समायोजन, बेमेल कार्यों की राशि का समायोजन, क्रेडिटों का अनियमित समायोजन, डेबिटों का समायोजन न करना इत्यादि) अधिक स्पष्ट हो जाती है जब उन्हें समान तरह की चूकों के संदर्भ में देखा जाता है जो पूर्व में भी हुई थी।

11 क्षेत्रीय रेलवे<sup>43</sup> में लेखापरीक्षा द्वारा ₹ 1431.05 करोड़ की मुद्रा मूल्य वाले अनियमित समायोजनों के 66 मामले बताए और रेलवे द्वारा स्वीकार किए गए थे। लेखाकरण में त्रुटियों के कुछ महत्वपूर्ण मामलों को **परिशिष्ट 3.3** में दर्शाया गया है।

पीएसी ने अपनी 31वीं रिपोर्ट (2001-2002) में कहा कि ऐसी लेखांकन अनियमितताओं से रेलवे में लेखों के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार अधिकारियों की और से लापरवाही और संवेदनहीन प्रवृत्ति का पता चलता है। रेल मंत्रालय (अक्टूबर 2012) ने सभी क्षेत्रीय रेलों को सूचना दी थी कि लेखापरीक्षा ने पाया है कि लेखापरीक्षा और लोक लेखा समिति द्वारा बार-बार बताए जाने के बावजूद ऐसे गलत वर्गीकरण को समाप्त करने के लिए विभिन्न स्तरों पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया था।

<sup>42</sup> दरे और परे

<sup>43</sup> मरे-4 (₹ 37.71 करोड़), पूरे-4 (₹ 11.45 करोड़), उरे-17 (₹ 150.53 करोड़), उसीरे-2 (₹ 617.00 करोड़), दरे-20 (₹ 244.12 करोड़), दपूरे-1 (₹ 21.71 करोड़), दमरे-9 (₹ 102.34 करोड़), परे-1 (₹ 7.31 करोड़), पूतरे-1 (₹ 2.88 करोड़), दपरे-6 (₹ 230.57 करोड़), पमरे-1 (₹ 5.43 करोड़)।

प्रति वर्ष सभी क्षेत्रीय रेलों को निर्देश जारी करने के बादजूद स्थिति में कोई सुधार नहीं था और वर्ष दर वर्ष समान प्रकृति की गलतियों की आवृत्ति हो रही हैं।  
(अनुबन्ध-5)

### 3.4 आन्तरिक जांच-तंत्र की विफलता

मई 2011 और सितम्बर 2011 में, कार्यकारी निदेशक (लेखा) ने पूर्व लेखापरीक्षा और पश्च लेखापरीक्षा स्तरों पर उचित कार्रवाई की कमी पर बोर्ड की चिंता के बारे में बताया था ताकि वार्षिक लेखों की समाप्ति से पहले त्रुटियों के सुधार हेतु सुधारात्मक कार्रवाई की जाए और संव्यवहारों के वर्गीकरण पर पूर्व लेखापरीक्षा और पश्च लेखापरीक्षा आन्तरिक जांच करने और गलत वर्गीकरण के मामलों पर कम्प्यूटरीकरण की आवश्यकता पर जोर दिया।

तथापि, समीक्षा की अवधि के दौरान, यह पाया गया कि स्पष्ट लेखा विभाग द्वारा त्रुटियों का आन्तरिक जांच के दौरान पता लगाया जा सकता था और वित्तीय वर्ष के लिए अन्तिम लेखों की समाप्ति से पूर्व सुधारा जा सकता था, जो बिना ध्यान दिए बच गए। कुछ महत्वपूर्ण मामलों का **परिशिष्ट 3.4** में उल्लेख किया गया है।

### 3.5 लेखों की समाप्ति से पूर्व गलत वर्गीकरण के सुधार के लिए मानीटरिंग तंत्र

रेलवे बोर्ड (मई 2011) ने वार्षिक लेखों की समाप्ति से पूर्व गलत वर्गीकरण और त्रुटियों की सुधारात्मक कार्रवाई/सुधार की निगरानी हेतु एक मानीटरिंग तंत्र तैयार किया। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई करने की आवश्यकता है:

- प्रत्येक महीने बताए गए गलत वर्गीकरण और त्रुटियों की एफएएवंसीएओ स्तर पर समीक्षा की जानी है।
- गलत वर्गीकरणों तथा त्रुटियों पर एक तिमाही समीक्षा रिपोर्ट भेजी जाती है ताकि यह प्रत्येक तिमाही की समाप्ति पर 10 दिनों के अंदर रेलवे बोर्ड के कार्यालय पहुंच सके।

अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- यद्यपि, व्यय की मासिक समीक्षा कर ली गई थी, फिर भी किसी भी जोनल रेलवे द्वारा रेलवे बोर्ड को समीक्षा रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की गई थी।
- लेखांकन में गलत वर्गीकरणों/त्रुटियों की आवृत्ति रोकने के लिए नौ जोनल रेलवे<sup>44</sup> में उचित अनुदेश जारी किए गए थे।
- गलत वर्गीकरणों/गलतियों, जिन्हें अनुबन्ध जे में शामिल किया गया है, में संबंधित स्टाफ के प्रति किसी भी जोनल रेलवे में जिम्मेदारी निर्धारित नहीं की गई थी।

### 3.6 वित्तीय प्रबंधन सूचना प्रणाली (एफएमआईएस) को शुरू करना

रेलवे बोर्ड (फरवरी 2015) ने लगातार कई वर्षों से बार-बार किए जा रहे समान प्रकृति के गलत वर्गीकरण/त्रुटियों पर एफएमआईएस में आवश्यक वैधीकरण एवं जांच सुनिश्चित करने हेतु सभी जोनल रेलवे तथा उत्पादन यूनिटों को निर्देश दिए थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि निष्क्रिय विभागों लघु/उप/विस्तृत शीर्षों तथा प्राइमरी यूनिटों के अंतर्गत किए गए व्यय को वहन दर्शाया गया था।

- अनुदान सं.3,4,5,7,10 और 12 के अंतर्गत प्राइमरी यूनिट 10-किलो मीटररेज यात्री के प्रति बजट प्रावधान बनाया गया था और तदनुसार व्यय बुक किया गया था। तथापि, यह प्राइमरी यूनिट उपरोक्त अनुदानों के प्रति बजटिंग के आईटी अनुप्रयोग में उपलब्ध नहीं है। (दमरे-2012-13 और 2013-14)
- गैर-मौजूद लघु शीर्षों/उप शीर्षों/प्राइमरी यूनिटों के परिचालन तथा विभाग '00' का परिचालन तथा उक्त को लघु शीर्षों/उप शीर्षों/प्राइमरी यूनिटों के अंतर्गत विनियोजन लेखा में दर्शाना। (दमरे-2012-13 और 2013-14 दरे-2014-15)

<sup>44</sup> पूमरे, पूतरे, उसीरे, दपूरे, परे, पमरे, दरे, दमरे और उरे

- भारतीय रेल की वित्तीय संहिता (खण्ड II) के सार 'एफ' के अंतर्गत व्याख्यात्मक टिप्पणी के अनुसार, उत्पादित या खरीदी गई विद्युत को पहले अनुदान सं. 8-620 के तहत बुक किया गया है। अंततः, व्यय को अंतिम विस्तृत शीर्षों में आबंटित किया जाता है तथा उप शीर्ष 620 के तहत व्यय को 'शून्य' तक घटाया जाना चाहिए। इसलिए, कम्प्यूटर अनुप्रयोग वर्ष की समाप्ति पर उप-शीर्ष 620 के अंतर्गत सवतः ही व्यय को स्वीकार नहीं करेगा। दमरे तथा उमरे ने सूचना दी कि यह सुनिश्चित करने के लिए ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है कि उप शीर्ष 620 के तहत राशि वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर 'शून्य' है।
- चार क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, पूमरे, दरे, दपूरे) और एक उत्पादन यूनिट (आरडब्ल्यूएफ/ येलहंका) ने सूचना दी कि कम्प्यूटरीकृत परिवेश (एफएमआईएस) में आवश्यक वैकीकरण तथा जांच का अभाव है।
- सीओआरई/इलाहाबाद में एफएमआईएस को शुरू नहीं किया था और यह बताया गया कि अपेक्षित सूचना हेतु इसे सीआरआईएस को भेज दिया गया है।

अतः लेखाओं में गलत वर्गीकरण/गलती को रोकने के लिए एफएमआईएस में कोई वैधीकरण नियंत्रण कमजोर था।

### 3.7 गलत वर्गीकरण तथा उसके प्रभाव को सुधारने के लिए रेलवे द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई

भारतीय रेल वित्तीय संहिता (खण्ड I) का पैरा 922 पूंजी तथा राजस्व लेखों तथा वित्त लेखों की प्रस्तुति के पश्चात देखे गए गलत वर्गीकरण तथा चूकों में सुधार के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया पर विचार करता है। यदि लेखा शाखा द्वारा संकलित लेखाओं में कोई चूक देखी हो तो पता लगाई गई चूकों का नीचे दी गई प्रक्रिया के अनुसार सुधार किया जाए:

- यदि मद एक राजस्व अथवा सेवा शीर्ष से सम्बंध रखती है तो कोई सुधार नहीं किया जाना चाहिए परन्तु यदि यह अन्य के अन्तर्गत गलत रूप से वर्गीकृत हो तो मूल प्रविष्टि के तहत एक नोट ही पर्याप्त है।

- ऐसी चूकें जो पूंजीगत प्रमुख शीर्षों को प्रभावित करती हैं, को वर्तमान वर्ष के लेखाओं की अनावश्यक वृद्धि से बचने के लिए वित्तीय समायोजन के बिना हस्तांतरित (टीडब्ल्यूएफए) के माध्यम से पूंजीगत परिव्यय के बढ़ते हुए आंकड़ों में हेर-फेर करके प्रभावित किया जाना चाहिए।
- यदि त्रुटि एक ऋण, डिपॉजिट अथवा विप्रेषण शीर्ष को प्रभावित करती है तो सुधार को लेखाओं के सही शीर्ष को स्थानांतरित करके किया जाना चाहिए जिसके अन्तर्गत इसे मूल रूप में प्रतीत होना चाहिए।

यदि गलत वर्गीकरण या गलती में सुधार के कारण संसद द्वारा दत्तमत अनुदान या अनुदानों अथवा राष्ट्रपति द्वारा स्वीकृत एक विनियोजन की अधिकता हो अथवा सामान्य राजस्वों के लिए वर्ष के दौरान देय लाभांश में अधिक परिवर्तन हो तो पहले वित्त आयुक्त (रेलवे) के आदेशों को प्राप्त किया जाना चाहिए।

### 3.7.1 पूंजीगत प्रमुख शीर्षों के संदर्भ में अनुवर्ती कार्रवाई

पूंजीगत शीर्ष को प्रभावित करने वाली गलतियों को वर्तमान वर्ष के लेखाओं में वृद्धि से बचने के लिए टीडब्ल्यूएफए के माध्यम से पूंजीगत परिव्यय के बढ़ते हुए आंकड़ों को बदलकर सुधार किया जाना चाहिए।

रिकॉर्डों की समीक्षा से यह पता चला कि पूंजीगत प्रमुख शीर्षों से संबंधित गलत वर्गीकरण/चूको के ऐसे मामले थे जिन्हें भारतीय रेल वित्त संहिता (खण्ड 1) में परिकल्पित के रूप में टीडब्ल्यूएफए के माध्यम से सुधारा नहीं गया था।

#### **क. राजस्व अनुदान के बजाय पूंजीगत अनुदान के लिए व्यय की बुकिंग का प्रभाव**

आठ क्षेत्रीय रेलवे<sup>45</sup> में अनुदान संख्या -16-पूंजीगत के लिए राजस्व व्यय की गलत बुकिंग के कारण ₹ 15.96 करोड़ की धनराशि वाले 22 मामलों के परिणामस्वरूप निम्नलिखित हुआ:

- ₹ 2.14 करोड़ की राशि के लाभांश का परिहार्य भुगतान हुआ।

<sup>45</sup> उरे-2 (₹ 2.02 करोड़), दरे-5 (₹ 8.52 करोड़), दपूरे-3 (₹ 0.73 करोड़), दमरे-2 (₹ 0.44 करोड़), उमरे-1 (₹ 0.32 करोड़), उपरे-2 (₹ 0.02 करोड़), दपूमरे-2 (₹ 0.04 करोड़), दपरे-5 (₹ 3.87 करोड़),



- **लाभ और हानि लेखा:** ₹ 15.96 करोड़ की सीमा तक कार्यकारी व्ययों को कम बताया गया तथा लाभ एवं हानि लेखा के ऋण पक्ष पर ₹ 2.14 करोड़ का अधिक लाभांश हुआ।
- **ब्लॉक एकाउंट तथा तुलन पत्र:** ब्लॉक एकाउंट में पूंजी के तहत वास्तविक अभिग्रहण के बिना ₹ 15.96 करोड़ की सीमा तक परिसम्पत्तियों के मूल्य को अधिक बताया गया तथा तुलन पत्र में पूंजी निवेश तथा परिसम्पत्तियों का गलत वर्णन हुआ। **(अनुबन्ध-6)**

**ख. राजस्व अनुदान की बजाय डीआरएफ के लिए व्यय की बुकिंग का प्रभाव**

चार क्षेत्रीय रेलवे<sup>46</sup> में अनुदान संख्या 16-डीआरएफ के लिए राजस्व व्यय की गलत बुकिंग के कारण ₹ 20.26 करोड़ की धनराशि वाले 14 मामलो के परिणामस्वरूप निम्नलिखित हुआ:

- ₹ 3.30 करोड़ की सीमा तक डीआरएफ शेष पर ब्याज की हानि हुई।
- **अंतिम चालू खाता:** प्राप्ति की ओर एसक्यू संख्या 23100-निधि शेष पर ब्याज तथा निर्गामी की ओर एसक्यू संख्या 86700-₹ 3.30 करोड़ तक भारतीय रिजर्व बैंक के पास जमा तथा अनुसूची संख्या 11-बैंक जमा के अन्तर्गत समायोजित संव्यवहार।
- **डेब्ट शीर्ष रिपोर्ट:** व्यय की गलत बुकिंग तथा उसके तहत कम ब्याज के कारण अधिक वापसी की वजह से ₹ 3.30 करोड़ सहित ₹ 20.26 करोड़ की डीआरएफ राशि के तहत निधि शेषो को कम बताया गया।
- **लाभ तथा हानि लेखा:** ₹ 20.26 करोड़ (डेबिट साइड की ओर) की सीमा तक कार्यकारी व्ययों को कम बताने के परिणामस्वरूप अधिशेष की वृद्धि हुई।
- **ब्लॉक एकाउंट:** ब्लॉक एकाउंट में ₹ 20.26 करोड़ की डीआरएफ राशि के तहत व्यय को अधिक बताया गया।
- **तुलन पत्र:** ₹ 3.30 करोड़ (देयता पक्ष की ओर) की डीआरएफ राशि पर ब्याज सहित ₹ 20.26 करोड़ तक डीआरएफ के तहत निधि शेष का गलत वर्णन हुआ और तुलन पत्र के दोनों ओर पूंजीगत निवेश तथा परिसम्पत्ति मूल्य का गलत वर्णन हुआ। **(अनुबन्ध-7)**

<sup>46</sup> उरे-१(₹14.27 करोड़), दमरे-३(₹ 0.92 करोड़), परे-1,(₹ 0.11 करोड़), उमरे-1(₹ 4.96 करोड़).

**ग. पूंजी, डीआरएफ तथा डीएफ की बुकिंग की बजाय राजस्व अनुदानों के लिए व्यय की बुकिंग का प्रभाव**

- **लाभांश का अधिक भुगतान:** दरे में पूंजी के तहत ₹ 1.94 करोड़ के व्यय की अधिक बुकिंग हुई। चार क्षेत्रीय रेलवे<sup>47</sup> में व्यय की कम बुकिंग के कारण ₹ 7.99 करोड़ की धनराशि वाले 8 मामलों के परिणामस्वरूप ₹ 0.05 करोड़ तक लाभांश का अधिक निवल भुगतान हुआ।
- **डीआरएफ शेष पर ब्याज की गलत संगणना:** तीन क्षेत्रीय रेलवे<sup>48</sup> में डीआरएफ के तहत ₹ 13.82 करोड़ की राशि के व्यय की अधिक बुकिंग के कारण पांच मामले देखे गए। पांच क्षेत्रीय रेलवे<sup>49</sup> में व्यय की कम बुकिंग के कारण ₹ 31.45 करोड़ वाले 25 मामलों के परिणामस्वरूप ₹ 1.92 करोड़ तक डीआरएफ पर अधिक निवल ब्याज हुआ।
- **चालू अंतिम खाते पर प्रभाव: प्राप्ति की ओर एसक्यू संख्या 23100-निधि शेष पर अधिक ब्याज तथा बाहर की ओर एसक्यू संख्या 86700-₹ 1.92 करोड़ की सीमा तक भारतीय रिजर्व बैंक के पास जमा तथा अनुसूची संख्या 11-बैंक प्रतिभूतियों के तहत समायोजित संव्यवहार प्रदर्शित हुआ था।**
- **लाभांश विवरण पर प्रभाव:** ₹ 0.05 करोड़ की अधिक लाभांश राशि हुई।
- **ऋण शीर्ष रिपोर्ट पर प्रभाव:** ₹ 17.63 करोड़ की राशि के व्यय की गलत बुकिंग के कारण आहरणों के कम प्रदर्शन की वजह से डीआरएफ के तहत शेष को अधिक बताया गया।
- **लाभ तथा हानि लेखों पर प्रभाव:** ऋण की ओर देय अधिक लाभांश के कारण ₹ 32.36 करोड़ तथा ₹ 0.05 करोड़ की राशि के कार्यकारी व्ययों को अधिक बताया गया जिसका संबंध अधिशेष से है।
- **ब्लॉक एकाउंट पर प्रभाव:** डीआरएफ/डीएफ के तहत ब्लॉक एकाउंट में क्रमशः ₹ 17.63 करोड़ तथा ₹ 8.59 करोड़ की सीमा तक व्यय को कम बताया गया।

<sup>47</sup> उरे-2(₹ 0.14 करोड़), दरे-1(₹ 6.86 करोड़), दमरे-3(₹ 0.12 करोड़), उपरे-2(₹ 0.87 करोड़)

<sup>48</sup> दरे-2(₹ 10.84 करोड़), उमरे-2(₹ 0.52 करोड़), पूतरे-1(₹ 2.46 करोड़)

<sup>49</sup> उरे-13(₹ 27.19 करोड़), दरे-2(₹ 1.33 करोड़), दमरे-6(₹ 0.67 करोड़), उमरे-3(₹ 2.18 करोड़), उपरे-1(₹ 0.08 करोड़)

- तुलन-पत्र पर प्रभाव: देयता की ओर डीआरएफ ₹ 17.63 करोड़ तथा डीएफ ₹ 8.59 करोड़ के तहत शेष का गलत वर्णन हुआ। (अनुबन्ध-8)
- घ. डीआरएफ/डीएफ के लिए बुकिंग की बजाय पूंजी के लिए व्यय की बुकिंग का प्रभाव
  - लाभांश का परिहार्य भुगतान: छ: क्षेत्रीय रेलवे<sup>50</sup> में ₹ 6.38 करोड़ वाले 11 मामलों में किए गए व्यय को डीएफ की बुकिंग की बजाय पूंजी के तहत गलत तरीके से बुक किया गया जिसके फलस्वरूप ₹ 1.21 करोड़ के लाभांश का अधिक भुगतान हुआ।
  - लाभांश विवरण पर: ₹ 1.21 करोड़ तक व्यय की गलत बुकिंग के कारण अधिक लाभांश हुआ।
  - ऋण शीर्ष रिपोर्ट पर: व्यय की गलत बुकिंग के कारण डीआरएफ तथा डीएफ के तहत क्रमशः ₹ 84.82 करोड़ तथा ₹ 6.38 करोड़ के शेष को अधिक बताया गया।
  - लाभ तथा हानि लेखों में : देय अधिक लाभांश के कारण ऋण की ओर व्यय को अधिक बताने में ₹ 1.21 करोड़ की अधिशेष राशि थी।
  - ब्लॉक एकाउंट पर: ब्लॉक एकाउंट में डीआरएफ /डीएफ के तहत व्यय का कम बताया गया।
  - तुलन पत्र पर: तुलन पत्र के दोनों ओर दर्शाई गई ब्लॉक परिसम्पत्तियों के देयता पक्ष तथा मूल्य पर डीआरएफ तथा डीएफ के तहत शेष का गलत वर्णन। (अनुबन्ध-9)

### 3.7.2 डीएफ की बजाय डीआरएफ के लिए व्यय की बुकिंग का प्रभाव

- I. डीआरएफ पर ब्याज हानि: सात क्षेत्रीय रेलवे<sup>51</sup> में ₹ 15.78 करोड़ के व्यय के 20 मामलों में डीएफ की बजाय डीआरएफ को गलत तरीके से बुक किया गया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 2.36 करोड़ तक ब्याज की

<sup>50</sup> उरे-2(₹ 0.40 करोड़), दमरे-2(₹ 0.78 करोड़), परे-1(₹ 3.43 करोड़), पूतरे-1(₹ 0.37 करोड़), उमरे-4(₹ 0.72 करोड़), दपरे-1(₹ 0.68 करोड़)

<sup>51</sup> पूरे-1(₹ 1.44 करोड़), उरे-4(₹ 3.67 करोड़), दरे-1(₹ 2.83 करोड़), दमरे-7(₹ 7.42 करोड़), पूतरे-3(₹ 0.19 करोड़), उमरे-3(₹ 0.17 करोड़), दपरे-1(₹ 0.06 करोड़)

हानि हुई। इसी प्रकार पांच क्षेत्रीय रेलवे<sup>52</sup> में ₹ 2.19 करोड़ की व्यय राशि वाले दस मामले को डीआरएफ के तहत कम बुक किया गया था जिसके फलस्वरूप ₹ 0.37 करोड़ तक अधिक ब्याज हुआ। इसलिए डीआरएफ पर ब्याज की निवल हानि ₹ 1.99 करोड़ थी।

- II. **चालू अंतिम खाते पर: प्राप्ति की ओर एसक्यू संख्या 23100-निधि शेष पर कम ब्याज तथा बाहरी ओर एसक्यू 86700- ₹ 1.99 करोड़ तक भारतीय रिजर्व बैंक के पास जमा तथा अनुसूची संख्या 11 में दर्शाए बैंक जमा में शेष-बैंक जमा के तहत समायोजित संव्यवहार हुआ।**
- III. **ऋण शीर्ष रिपोर्ट पर: ₹ 1.99 करोड़ के ब्याज सहित ₹ 21.34 करोड़ के डीआरएफ के तहत शेष को कम बताया गया तथा व्यय की गलत बुकिंग के कारण डीएफ ₹ 0.09 करोड़ के तहत शेष को कम बताया गया।**
- IV. **अंतिम खाते पर प्रभाव:**
  - (i) **ब्लॉक एकाउंट:** ब्लॉक एकाउंट में डीआरएफ के तहत व्यय को अधिक बताया गया (₹ 21.34 करोड़) और ब्लॉक एकाउंट में डीएफ के तहत व्यय का अधिक बताया गया (₹ 0.09 करोड़)।
  - (ii) **तुलन पत्र:** देयता की ओर डीआरएफ तथा डीएफ के तहत शेष और तुलन पत्र के दोनों ओर दशोई ब्लॉक परिसम्पत्तियों के मूल्य का गलत वर्णन हुआ।

(अनुबन्ध -10)

### 3.8, आय, जमा तथा उचन्त शीर्षों के संदर्भ में अनुवर्ती कार्रवाई

भारतीय रेल वित्त संहिता (खण्ड 1) के पैरा 922 के अनुसार यदि कोई चूक एक ऋण, जमा अथवा प्रेषण शीर्ष को प्रभावित करती है तो लेखा शीर्ष को सही करने के लिए स्थानांतरित करके सुधार किए जाने चाहिए जिसके तहत यह मूल रूप से प्रतीत होगा। हालांकि यदि अन्य शीर्ष राजस्व अनुदान या आय है तो इसमें राजस्व लेखांकन शीर्षों के रूप में सुधार करने की कोई गुंजाइश नहीं है अथवा आय का वित्तीय वर्ष के लिए परिसमापन किया जाता है।

<sup>52</sup> उरे-3(₹ 0.67 करोड़), दमरे-2(₹ 0.68 करोड़), पूतरे-1(₹ 0.17 करोड़), उमरे-3(₹ 0.47 करोड़), दपरे-1(₹ 0.20 करोड़)

समीक्षा के दौरान यह पता चला कि सात क्षेत्रीय रेलवे<sup>53</sup> में ₹ 418.79 करोड़ की राशि के 12 मामले जिसके लिए लेखा बहियों में कोई सुधार नहीं किया गया था, के परिणामस्वरूप निम्नलिखित हुआ:

- ❖ आय को अधिक बताया गया तथा इसके फलस्वरूप परिचालन अनुपात में सुधार हुआ। कुछ महत्वपूर्ण मामले निम्नानुसार हैं:
  - i. पूर्व तटीय रेलवे में कार्यों के लिए वर्ष 2010-11 में ₹ 2.45 करोड़ के एक अग्रिम को जमा कार्यों की बजाय आय के रूप में जमा किया गया। (परिचालन अनुपात-0.01 प्रतिशत)।
  - ii. उत्तर रेलवे में वर्ष 2010-11 में ₹ 13.04 करोड़ के जमा का अनियमित स्थानांतरण एवं वर्ष 2011-12 में ₹ 1.85 करोड़ की आय के लिए संग्रहित अग्रिम की उगाही हुई। (परिचालन अनुपात-2010-11 में 0.15 प्रतिशत)।
  - iii. मध्य रेलवे में वॉर्फेज और डेमरेज प्रभार पर संग्रहित सेवा कर (वर्ष 2012-13 में ₹ 13.56 करोड़ एवं वर्ष 2013-14 में ₹ 4.32 करोड़) का प्रेषण नहीं किया गया था। (परिचालन अनुपात -2012-13 में 0.13 प्रतिशत एवं 2013-14 में 0.04 प्रतिशत)।
  - iv. दक्षिण पश्चिम रेलवे में अप्राप्य अवप्रभारों को तब अनियमित रूप से आय में जमा किया गया था जब मामला विचाराधीन था, (परिचालन अनुपात-7.93 प्रतिशत-2014-15)।
- ❖ लाभ तथा हानि लेखा में आय को अधिक बताने के परिणामस्वरूप वास्तविक आय की तुलना में प्रक्षेपित किए जा रहे ₹ 402.15 करोड़ की सीमा तक अधिक अधिशेष हुआ।
- ❖ तुलन पत्र ₹ 34.23 करोड़ के ऋण शीर्ष रिपोर्ट तथा देयता की ओर भारतीय रेलवे जमा के तहत शेष का गलत वर्णन हुआ।
- ❖ ₹ 1.85 करोड़ तक ब्लॉक खाते में विविध अग्रिमों (पूंजी) [एमएसी] के तहत शेष का गलत वर्णन हुआ।

<sup>53</sup> उमरे-1 (₹ 0.02 करोड़), दरे-1 (₹ 0.17 करोड़), पूतरे-1 (₹ 2.45 करोड़), मरे-2 (₹ 17.88 करोड़), दपरे-1 (₹ 367.72 करोड़), उरे-2 (₹ 14.89 करोड़), तथा दमरे-3 (₹ 0.86 करोड़) आईसीफ-1 (₹ 14.80 करोड़)

❖ ₹ 367.72 करोड़ की सीमा तक तुलन पत्र की परिसम्पत्ति की ओर ट्रेफिक उचन्त के अन्तर्गत राशि का गलत वर्णन हुआ। (अनुबन्ध - 11)

**3.9 अंतिम शीर्षों (राजस्व अनुदान तथा पूंजी अनुदान) की बजाय जमा शीर्ष के लिए ऋणों तथा डेबिटों की गलत बुकिंग के संदर्भ में अनुवर्ती कार्रवाई**

केवल जमा शीर्षों तथा पूंजी शीर्षों के मामले में चूक में सुधार को टीडब्ल्यूएफए के परिचालन के माध्यम से किया जा सकता है। चूंकि राजस्व व्यय का वित्तीय वर्ष हेतु समापन किया गया है अतः राजस्व अनुदानों से संबंधित चूकों में सुधार की कोई गुंजाइश नहीं है।

नौ क्षेत्रीय रेलवे<sup>54</sup> में ₹ 161.81 करोड़ की व्यय राशि की गलत बुकिंग के बावजूद 25 मामलों में लेखा बहियों में कोई सुधार नहीं किया गया क्योंकि वे या तो राजस्व व्यय से या आय से संबंधित हैं। एक महत्वपूर्ण मामला क्रेडिट के रूप में संबंधित राजस्व अनुदानों को दो शाखाओं में बांटने की बजाय भारतीय रेल जमा के अन्तर्गत रखा गया सेनेवेट क्रेडिट था, वर्ष 2014-15 में पूतरे में 0.51 प्रतिशत की सीमा तक महत्वपूर्ण वित्तीय संकेतक अर्थात् परिचालन अनुपात प्रभावित हुआ।

पूंजी के बजाय भारतीय रेल जमा के लिए व्यय की गलत बुकिंग के कारण ₹ 36.64 करोड़ की धनराशि वाले 6 मामले थे।

दपरे में ₹1.96 करोड़ के पीएससी स्लीपरों की लागत एवं ₹ 9.00 करोड़ की सहायक ऋण राशि को डिपॉजिट में दर्ज किया गया इसी प्रकार उरे, दरे, एवं परे में ₹ 25.04 करोड़ के कार्यों से संबंधित व्यय को भी डिपॉजिट में दर्ज किया गया।

इसमें ₹ 724.79 करोड़ वाले 5 मामलों में भारतीय रेल डिपॉजिट की बजाय पूंजी अनुदान के लिए व्यय की गलत बुकिंग थी।

दपरे में रेलवे शेयर के अलावा पूंजी अनुदान में ₹ 665.17 करोड़ की राशि के दर्ज व्यय की वजह से बाहरी लोगों को वैगनों के पीओएच पर व्यय के समायोजन में विलम्ब हुआ जिसके फलस्वरूप ₹ 59.33 करोड़ के आईसीएफ में

<sup>54</sup> पूरे-2(₹40.70 करोड़), उरे-1(₹3.63 करोड़), दरे-2(₹6.26 करोड़), दमरे-6(₹37.04 करोड़), परे-2(₹0.04 करोड़), पूतरे-6(₹67.82 करोड़), उमरे-2(₹2.31 करोड़), उपरे-3(₹3.31 करोड़), दपरे-1(₹0.34 करोड़)

डब्ल्यूएमएस के तहत अधिक व्यय तथा उमरे में ₹ 0.29 करोड़ की ओएफसी केबल के प्रतिस्थापन की लागत हुई।

सुधार न करने के प्रभाव के कारण निम्नलिखित हुआ:

- (i) ₹ 5.53 करोड़ के लाभांश की अधिक राशि का भुगतान हुआ तथा ₹ 1.46 करोड़ के लाभांश का कम भुगतान हुआ इसी प्रकार ₹ 4.07 करोड़ के लाभांश का अधिक भुगतान हुआ।
- (ii) **अंतिम चालू खाता तथा ऋण शीर्ष रिपोर्ट:** भारतीय रेल डिपॉजिट, पूंजी आदि के अन्तर्गत व्यय तथा ऋण शीर्ष रिपोर्ट और तुलन पत्र में भारतीय रेल डिपॉजिट के तहत बकाया शेष का गलत वर्णन हुआ।
- (iii) **ब्लॉक एकाउंट:** ब्लॉक एकाउंट में परिसम्पत्तियों के अधिग्रहण पर किए गए व्यय का गलत वर्णन हुआ। (अनुबन्ध 12)

### 3.10 राजस्व अनुदानों में गलत बुकिंग के संदर्भ में अनुवर्ती कार्रवाई

पूंजीगत तथा राजस्व खातों के परिसमापन से पूर्व देखी गई चूकों को जर्नल वाउचर के माध्यम से सुधारना है। पूंजीगत तथा राजस्व खातों के परिसमापन के पश्चात देखी गई चूकों में मूल प्रविष्टि के प्रति एक उपयुक्त टिप्पणी ही पर्याप्त है।

क्षेत्रीय रेलवे कोडल प्रावधानों का अनुपालन नहीं कर रहे हैं तथा मूल प्रविष्टि प्रति बनी कोई उपयुक्त टिप्पणी को रिकॉर्ड तथा अनुदान खातों में नहीं डाला जा रहा है।

पांच क्षेत्रीय रेलवे<sup>55</sup> में वित्त तथा पूंजीगत तथा राजस्व खातों को तैयार नहीं किया जा रहा है।

सामान्य तौर पर, क्षेत्रीय रेलवे ने गलत वर्गीकरण का 'शून्य' विवरण प्रस्तुत किया। इस प्रकार, यह प्रमाणित होता है कि रेल प्रशासन संहिताओं में परिकल्पित रूप में आरंभिक वाउचरों के साथ लेखा बहियों में व्यय की बुकिंग के सत्यापन का आवश्यक कार्य नहीं कर रहा है तथा गलत वर्गीकरणों की सूची में मामलों को प्रदर्शित कर रहा है।

<sup>55</sup> पूमरे, पूसीरे, पमरे, दरे, दमरे

मार्च के लिए अंतिम चालू खाते की जांच के दौरान बताई गई चूकों तथा गलत वर्गीकरण को अंतिम चालू खाते के लिए सुधार स्लिप के माध्यम से क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सुधारा जा रहा है। विनियोजन लेखों के प्रमाणीकरण के दौरान देखे गए गलत वर्गीकरण तथा गलतियों को लेखांकन में गलत वर्गीकरण तथा महत्वपूर्ण चूकों के अनुबन्ध -जे-विवरण के रूप में विनियोजन लेखों में संलग्न किया गया है।

### 3.11 निष्कर्ष

यद्यपि लोक लेखा समिति ने अपनी विभिन्न रिपोर्टों में रेलवे लेखों में होने वाले गलत वर्गीकरण की अधिक संख्या पर गंभीर चिन्ता व्यक्त की है तथा रेल मंत्रालय द्वारा अपनी की गई कार्रवाई रिपोर्ट में बार-बार दिए गए इस आश्वासन कि गलत वर्गीकरण नियंत्रण में है, इसे सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक सुधारात्मक उपाय किए गए हैं, के बावजूद लेखापरीक्षा द्वारा अभी भी गलत वर्गीकरण के बहुत से मामले देखे जा रहे हैं। रेल मंत्रालय ने क्षेत्रीय रेलवे को परिपत्र/पत्र जारी किए हैं। हालांकि क्षेत्रीय रेलवे को विनियोजन लेखों में सुधार की अवधि के दौरान बताई गई चूकों में सुधार के लिए संहिताओं में परिकल्पित प्रक्रिया का अभी कठोरता से अनुपालन करना है।

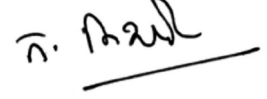
### 3.12 सिफारिशें

*वित्तीय अनुशासन लागू करने में गलत वर्गीकरण तथा चूकों से बचने हेतु निम्नलिखित उपाय परामर्शित किए गए हैं:*

- *वित्तीय वर्ष के पूर्व तथा अन्त में गलतियों का पता लगाने तथा उनमें सुधार करने के लिए कार्यकारी विभाग और लेखा विभाग के बीच प्रभावी समन्वय तथा आवश्यक उपाय किए जाएं ताकि लेखांकन में गलत वर्गीकरण पर कठोर निगरानी रखी जा सके।*
- *आन्तरिक लेखापरीक्षा को ऐसे महत्वपूर्ण क्षेत्रों का पता लगाना चाहिए जहां गलत वर्गीकरण किए गये हों तथा आन्तरिक नियंत्रण तंत्र में बेहतर समन्वय हो।*
- *कर्मचारियों के मार्गदर्शन के लिए सामान्य/संभावित गलतियों का सारांश तैयार एवं परिचालित किया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के*



संदर्भ में कर्मचारियों के मार्गदर्शन हेतु एक जांचसूची तैयार की जानी चाहिए ताकि गलतियाँ वर्ष दर वर्ष न हों।

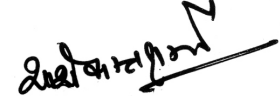
  
(नन्द किशोर)

नई दिल्ली

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

दिनांक: 26 दिसम्बर 2016

प्रतिहस्ताक्षरित

  
(शशि कान्त शर्मा)

नई दिल्ली

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

दिनांक: 26 दिसम्बर 2016

## शब्दावली

शब्द	विवरण
भारतीय रेल के -17क्षेत्र	मध्य रेलवे (म रे), पूर्व रेलवे (पू रे), पूर्व मध्य रेलवे (पू म रे), पूर्व तटीय रेलवे (पू त रे), उत्तर रेलवे (उ रे), उत्तर मध्य रेलवे (उ म रे), पूर्वोत्तर रेलवे (उ पू रे), पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पू सी रे), उत्तर पश्चिम रेलवे (उ प रे), दक्षिण रेलवे (द रे), दक्षिण मध्य रेलवे (द म रे), दक्षिण-पूर्व रेलवे (द पू रे), दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (द पू म रे), दक्षिण पश्चिम रेलवे (द म रे), पश्चिम रेलवे (प रे), पश्चिम मध्य रेलवे (म म रे), मेट्रो रेलवे, कोलकाता (मे रे)
8-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 (आरडब्ल्यूएफ), येलहंका; रेल व्हील फैक्ट्री (आरडब्ल्यूएफ), बेला; डीजल लोको मोडर्नाईजेशन वर्क्स (डीएमडब्ल्यू) पटियाला, रेल कोच फैक्टरी रायबरेली;
औसत दूरी	यात्री या माल ढुलाई के टन की औसत ढुलाई
शाखा लाइन	केवल एक छोर पर मुख्य लाइनों से जुड़े ब्रॉड गेज और मीटर गेज और सभी मीटर गेज लाइनें
ब्रॉड गेज	यह एक रेल गेज (1,676 मिमी) आमतौर पर माल यातायात की आवाजाही के लिए भारत में उपयोग किया जाता है।
पूँजीगत प्रभार	रेलवे की पूँजीगत 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
वसूलीयोग्य मांग	भूमि और भवनों के किराया/पट्टा, ब्याज और साइडिंग आदि के अनुरक्षण प्रभारों के कारण उगाही न की गई उपार्जित वसूलीयोग्य आय
लाभांश	'वियोजन सम्मेलन' के अंतर्गत भारतीय रेल (आईआर) को रेलवे सम्मेलन समिति (आरसीसी) द्वारा आवधिक रूप से निर्धारित दर पर भारत सरकार (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 संसाधनों के अलावा आईआर के संसाधन
सकल घरेलू उत्पाद	दिये गये वर्ष में देश में सभी तैयार मालों और सेवाओं का कुल बाजार मूल्य,
सकल यातायात प्राप्तियाँ	अपने परिचालनों के माध्यम से रेलवे की प्राप्तियाँ

मीटर गेज	यह एक रेल गेज (1,000 मिमी) है जिसका रेल यातायात के संचलन के लिए भारत के कुछ भागों में अभी भी उपयोग किया जाता है।
लघु शीर्ष	सरकार की प्राप्तियाँ और व्यय को दर्ज करने के लिए वर्गीकरण संरचना
नैरो गेज	यह एक रेल गेज (762 या 610 मिमी) है जिसका अभी भी रेल यातायात के संचलन के लिए भारत के कुछ भागों में उपयोग किया जाता है।
राष्ट्रीय परियोजनाएं	राष्ट्रीय महत्व की परियोजनाएँ जिनका भारत सरकार से अतिरिक्त बजटीय सहायता द्वारा निष्पादित किया जा रहा है।
निवल टन किलोमीटर (एनटीकेएम)	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 पैकिंग के भार सहित) के परिवहन को दर्शाती है।
नई लाइनें	नये रेलवे लिंक/पहले से न विद्यमान लाइनों का निर्माण/बिछाना
परिचालन अनुपात	सकल आय के कार्यचालन व्यय (उचंत को छोड़कर लेकिन मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन सहित) का अनुपात
सामान्य कार्यचालन व्यय	प्रशासन, परिचालन, अनुरक्षण और मरम्मत मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए अंशदान पर व्यय
योजना व्यय	सृजन, अधिग्रहण, निर्माण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए किया जाने वाला व्यय
राजस्व व्यय	लाभांश अदायगी सहित दैनिक परिचालनों, रेलवे के अनुरक्षण के लिए किया जाने वाला व्यय
सामरिक लाइनें	रक्षा मंत्रालय के अनुरोध पर निर्मित सामरिक महत्व की रेलवे लाइनें
यातायात उचंत	रेलवे की वसूली न की गई परिचालनात्मक आय
खर्चीली शाखा लाइनें	शाखा लाइनें जहां उत्पादित राजस्व परिचालन लागत से कम है
निर्माण बजट	निर्माण, अधिग्रहण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए तैयार किए गए अनुमान
मार्ग किलोमीटर	उनसे सम्बद्ध लाइनों अर्थात 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 मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन

स्टाफ उत्पादकता	इसे प्रति हजार कर्मचारियों (एनटीकेएम के रूप में) द्वारा संभाले गये यातायात की मात्रा के रूप में मापा जाता है।
पूँजी उत्पादन अनुपात	उत्पादन के एक यूनिट उत्पादन यातायात के लिए नियोजित पूँजी की राशि (कुल एनटीकेएमएस में यातायात) राशि
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 यात्री परिवहन से आय
माल-भाड़ा आय	रेल द्वारा माल ढुलाई से आय
पीएसी	लोक लेखा समिति
आरडीएसओ	अनुसंधान, डिजाइन एवं मानक-संगठन
राईट्स	भारतीय तकनीकी एवं आर्थिक रेल सेवाओं
आरएसपी	रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम

**परिशिष्ट - 1**  
**रेलवे निधियों की स्थिति**  
**(पैरा 1.11 देखें)**

निधि	विवरण
मूल्यहास आरक्षित निधि	1 अप्रैल 2015 को इस निधि खाते में आदि शेष ₹ 1,777.12 करोड़ था। इस निधि से विनियोजन भारतीय रेल द्वारा अर्जित राजस्व से पूरा किया जाता है। इस निधि से सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर से ब्याज प्राप्त किया जाता है। यह निधि काफी पुरानी परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए है। इस निधि में ₹ 5,800 करोड़ की राशि (उत्पादन यूनिटों के लिए ₹ 200 करोड़ सहित) विनियोजित की गई थी। यह निधि परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण पर ₹ 7,588.95 करोड़ की राशि का व्यय करने के बाद 2015-16 की समाप्ति पर ₹ 32.78 करोड़ पर बंद की गई थी। डीआरएफ में विनियोजन बजटीय प्रावधान से 28.40 प्रतिशत कम किया गया था।
पेंशन निधि	1 अप्रैल 2015 को इस निधि-खाते में ₹ 1,360.36 करोड़ आदि शेष था। इस निधि में भी विनियोजन भारतीय रेल द्वारा अर्जित राजस्व से पूरा किया जाता है यह निधि सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर से ब्याज प्राप्त करती है। 2015-16 के दौरान निधि में विनियोजन, आहरणों से अधिक था। 31 मार्च 2016 को वर्ष के अंत पर निधि के अन्तर्गत उपलब्ध शेष ₹ 5657.30 करोड़ था। पेंशन निधि में विनियोजन बजटीय प्रावधान से 1.13 प्रतिशत कम था।
विकास निधि	अप्रैल 1,2015 तक निधि खाते में ₹ 2,013.12 करोड़ था, इस निधि में विनियोजन कुल कार्यचालन व्यय और लाभांश पूरा करने के बाद भारतीय रेल के पास उपलब्ध अधिशेष राजस्व पर पहले प्रभार के रूप में किया जाता है। 2015-16 में, ₹ 1,219.74 करोड़ तक का राजस्व अधिशेष इसमें विनियोजित किया गया था। 2015-16 के दौरान इस निधि में से ₹ 2,931.62 करोड़ की राशि का पूंजीगत व्यय किया गया था। 2015-16 की समाप्ति पर यह निधि ₹ 390.39 करोड़ पर बंद की गई थी। विकास निधि का विनियोजन, बजटीय प्रावधान से 78.79 प्रतिशत तक कम था।
पूंजीगत निधि	1 अप्रैल 2015, तक निधि खाते में ₹ 1,388.90 करोड़ थे। इस निधि में विनियोजन कुल कार्यकारी व्यय और लाभांश पूरा करने के बाद भारतीय रेल के पास उपलब्ध राजस्व अधिशेष से ही पूरा किया जाता है। 2015-16 में इसमें ₹ 5,798.24 करोड़ तक का राजस्व अधिशेष विनियोजित किया गया था। 2015-16 के दौरान इस निधि में से ₹ 6,324.74 करोड़ तक का पूंजीगत व्यय किया गया था। 2015-16 के अंत पर यह निधि ₹ 907.43 करोड़ पर बंद हुई थी। पूंजीगत निधि का विनियोजन बजटीय प्रावधान से 23.86 प्रतिशत कम था।
रेलवे सुरक्षा निधि	1 अप्रैल 2015 तक इस निधि खाते में आदि शेष ₹ 97.15 करोड़ था। 2015-16 में इस निधि में जमा की गई ₹ 2,518.97 करोड़ की राशि के प्रति ₹ 2,600.60 करोड़ की राशि का उपयोग किया गया था। 2015-16 के अंत तक निधि खाता ₹ 15.52 करोड़ पर बंद हुआ था।
ऋण सेवा निधि	निधि वर्ष 2013-14 में ऋणों और उधार सेवाओं अर्थात् रेल मंत्रालय द्वारा विश्व बैंक और अन्य बहुपक्षीय एजेंसियों से वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के कारण वेतन एवं भत्तों और पेंशन के भुगतान को पूरा करने के लिए लिए गए ऋण के पुर्न भुगतान के लिए खोला गया था। 1 अप्रैल 2015 तक इस निधि खाते में आदि शेष ₹ 236.08 करोड़ था। 2015-16 में इस निधि में ₹ 3,487.98 करोड़ की राशि विनियोजित की गई थी। वर्ष 2015-16 के दौरान इस निधि से कोई व्यय नहीं किया गया था। 31 मार्च 2016 तक निधि ₹ 3,803.26 करोड़ पर बंद हुई थी। ऋण सेवा निधि में विनियोजन विनियोजित बजटीय प्रावधान से 287.55 प्रतिशत अधिक था।

स्रोत - भारतीय रेलवे विनियोजन लेखा भाग-II-विस्तृत विनियोजन लेखे।

## परिशिष्ट-2.1- विनियोजन लेखे 2015-16

(पैरा 2.1 देखे)

(₹ की इकाइयों में)

अनुदान/विनियोजन की संख्या और नाम	मूल अनुदान/विनियोजना	अनुपूरक	अन्तिम विनियोजन	अनुदान/वास्तविक व्यय	वास्तविक व्यय	आधिक्य बचत (+) (-)
1	राजस्व-रेलवे बोर्ड					
	दत्तमत	3028400000	0	3028400000	2786093552	-242306448
2	राजस्व-विविध व्यय (सामान्य)					
	प्रभारित	21100000	0	21100000	21100000	0
	दत्तमत	9053132000	0	9053132000	9809425767	756293767
3	राजस्व-कार्यचालन व्यय-सामान्य अधीक्षण और सेवाएं					
	प्रभारित	11630000	14413000	26043000	27078362	1035362
	दत्तमत	69927948000	0	69927948000	61896820897	-8031127103
4	राजस्व-कार्यचालन व्यय-रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत एवं अनुरक्षण					
	प्रभारित	3861000	6681000	10542000	10584943	42943
	दत्तमत	116575485000	0	116575485000	108871290919	-7704194081
5	राजस्व-कार्यचालन व्यय-मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण					
	प्रभारित	0	78000	78000	77622	-378
	दत्तमत	54645619000	0	54645619000	52729975158	-1915643842
6	राजस्व-कार्यचालन व्यय-कैरिजों और वैगनों की मरम्मत और अनुरक्षण					
	प्रभारित	0	221000	221000	221158	158
	दत्तमत	125451169000	0	125451169000	119519671217	-5931497783
7	राजस्व-कार्यचालन व्यय-संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण					
	प्रभारित	315000	0	315000	0	-315000
	दत्तमत	72381846000	0	72381846000	62539645078	-9842200922
8	राजस्व - कार्यचालन व्यय - परिचालन व्यय - चल स्टॉक एवं उपस्कर					
	प्रभारित	0	2366000	2366000	2365398	-602
	दत्तमत	113879309000	0	113879309000	104006670708	-9872638292
9	राजस्व-कार्यचालन व्यय-प्रचालन व्यय-यातायात					
	प्रभारित	13200000	0	13200000	10273226	-2926774
	दत्तमत	221240241000	0	221240241000	205404383629	-15835857371
10	राजस्व-कार्यचालन व्यय-प्रचालन व्यय-ईंधन					
	प्रभारित	0	0	0	0	0
	दत्तमत	302958373000	0	302958373000	260666014029	-42292358971
11	राजस्व-कार्यचालन व्यय-स्टाफ कल्याण और सुख सुविधाएँ					
	प्रभारित	0	57000	57000	57200	200
	दत्तमत	58614485000	0	58614485000	53166658486	-5447826514
12	राजस्व-कार्यचालन व्यय-विविध कार्यचालन व्यय					
	प्रभारित	1110762000	163606000	1274368000	1208089200	-66278800
	दत्तमत	62200722000	0	62200722000	57340355286	-4860366713
13	राजस्व-कार्यचालन व्यय-भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ					

	प्रभारित	5160000	1520000	6680000	8005381	1325381
	दत्तमत	345743814000	0	345743814000	319278350569	-2646543431
14	राजस्व-निधियों में विनियोजन- मूल्यहास आरक्षित निधि विकास निधि, पेंशन निधि, पूंजीगत निधि, ऋण सेवा निधि					
	दत्तमत	5712571000000	0	5712571000000	506659674840	-64597425160
15	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण का पुनः भुगतान और अधिक पूंजी का शोधन					
	दत्तमत	108107400000	0	108107400000	87225078530	-20882321470
16	परिसम्पत्तियां-अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन-अन्य व्यय-पूंजी					
	प्रभारित	1073106000	963587000	2036693000	1724617935	-312075065
	दत्तमत	915618615000	1000	915618616000	788416409845	-126960230143
	परिसम्पत्तियां -अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन-अन्य व्यय-रेलवे सुरक्षा निधि					
	प्रभारित	1300000	408000	1708000	1362215	-345785
	दत्तमत	16457784000	10155892000	26613676000	26024439379	-589236621
	परिसम्पत्तियां-अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन-अन्य व्यय-रेलवे-निधि					
	प्रभारित	49243000	0	49243000	36260294	-12982706
	दत्तमत	202948061000	0	202948061000	183770824425	-19177236575
	सकल योग					
	प्रभारित	22896770000	1152937000	3442614000	3050092934	-392521066
	प्रभारित	3370089503000	10155893000	3380245396000	3010111782314	-370133613686
	सकल योग	3372379180000	11308830000	3383688010000	3013161875248	-370526134752

परिशिष्ट 2.2 - अनुदान लेखा (अनुदान संख्या 3 से 13) का अनुदान वार रेलवे वार सारांश  
(पैरा 2.5 देखें)

(₹ हजार में)

अनुदान सं.	रेलवे यूनिट	दत्तमत (वी)	मूल (ओ)	पूरक (एस)	अवशिष्ट	अंतिम अनुदान (एफ)	वास्तविक व्यय (ए)	अंतर (ए-एफ)	निवल अंतर (ए-ओ-एस)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	म.रे.	वी	349147	0	-18517	330630	330075	-555	-19072
3	पू.रे.	वी	365847	0	57847	423694	419583	-4111	53736
3	पू.म.	वी	266482	0	31774	298256	303077	4821	36595
3	पू.त.	वी	161928	0	23625	185553	186248	695	24320
3	उ.रे.	वी	423912	0	-3927	419985	486806	66821	62894
3	उ.म.	वी	268708	0	-40589	228119	215595	-12524	-53113
3	उ.पू.	वी	264106	0	-40523	223583	224595	1012	-39511
3	पू.सी.	वी	223769	0	-15185	208584	208494	-90	-15275
3	उ.प.	वी	469639	0	9544	479183	468774	-10409	-865
3	द.रे.	वी	373703	0	-17851	355852	348115	-7737	-25588
3	द.म.	वी	321263	0	-34587	286676	280147	-6529	-41116
3	द.पू.	वी	235265	0	-24994	210271	213240	2969	-22025
3	द.पू.म.	वी	138208	0	2083	140291	140291	0	2083
3	द.प.	वी	145498	0	-19222	126276	138259	11983	-7239
3	प.रे.	वी	492191	0	-44910	447281	439634	-7647	-52557
3	प.म.	वी	262573	0	19902	282475	289649	7174	27076
3	मेट्रो	वी	39533	0	-7633	31900	30456	-1444	-9077
4	म.रे.	वी	8967401	0	-181321	8786080	8789165	3085	-178236
4	पू.रे.	वी	6340400	0	54471	6394871	6218554	-176317	-121846
4	पू.म.	वी	7788000	0	-1007557	6780443	6817398	36955	-970602
4	पू.त.	वी	7236139	0	-796248	6439891	6192350	-247541	-1043789
4	उ.रे.	वी	12801720	0	-994387	11807333	11511247	-296086	-1290473
4	उ.म.	वी	7467118	0	-411532	7055586	6875494	-180092	-591624
4	उ.पू.	वी	4391810	0	-350992	4040818	4060232	19414	-331578
4	पू.सी.	वी	7505900	0	-484232	7021668	7020631	-1037	-485269
4	उ.प.	वी	5179891	0	-506264	4673627	4593029	-80598	-586862
4	द.रे.	वी	7078000	0	266030	7344030	7398337	54307	320337
4	द.म.	वी	11506029	0	-853734	10652295	10667909	15614	-838120
4	द.पू.	वी	6344200	0	525314	6869514	6860919	-8595	516719
4	द.पू.म.	वी	4322766	0	-213334	4109432	4118708	9276	-204058
4	द.प.	वी	3749700	0	-63147	3686553	3583149	-103404	-166551
4	प.रे.	वी	9337711	0	-872654	8465057	8544573	79516	-793138
4	प.म.	वी	6281000	0	-607892	5673108	5386245	-286863	-894755
4	मेट्रो	वी	277700	0	-41511	236189	233351	-2838	-44349
5	म.रे.	वी	4887218	0	-482382	4404836	4397444	-7392	-489774
5	पू.रे.	वी	4046351	0	427709	4474060	4480446	6386	434095
5	पू.म.	वी	3299000	0	1042145	4341145	4394935	53790	1095935
5	पू.त.	वी	2291515	0	28300	2319815	2197436	-122379	-94079
5	उ.रे.	वी	7003749	0	-1371319	5632430	5541309	-91121	-1462440
5	उ.म.	वी	2616963	0	-141368	2475595	2465205	-10390	-151758
5	उ.पू.	वी	1522200	0	-65998	1456202	1397151	-59051	-125049
5	पू.सी.	वी	2185600	0	22589	2208189	2140393	-67796	-45207
5	उ.प.	वी	1900511	0	-290985	1609526	1550334	-59192	-350177
5	द.रे.	वी	3950900	0	58122	4009022	3998579	-10443	47679
5	द.म.	वी	5191960	0	-634880	4557080	4464043	-93037	-727917
5	द.पू.	वी	3931200	0	16600	3947800	4022303	74503	91103



5	द.पू.म.	वी	1590393	0	54657	1645050	1640023	-5027	49630
5	द.प.	वी	1788488	0	-117308	1671180	1619977	-51203	-168511
5	प.रे.	वी	3711926	0	126075	3838001	3850250	12249	138324
5	प.म.	वी	4727645	0	120874	4848519	4570148	-278371	-157497
5	मैट्रो	वी	0	0	0	0	0	0	0
6	म.रे.	वी	11602119	0	-891533	10710586	10705334	-5252	-896785
6	पू.रे.	वी	15114559	0	28861	15143420	14903821	-239599	-210738
6	पू.म.	वी	7924700	0	-508620	7416080	7553696	137616	-371004
6	पू.त.	वी	5129136	0	347987	5477123	5323466	-153657	194330
6	उ.रे.	वी	15858017	0	-1658673	14199344	13902217	-297127	-1955800
6	उ.म.	वी	3452325	0	290736	3743061	3797672	54611	345347
6	उ.पू.	वी	4072435	0	-283520	3788915	3618779	-170136	-453656
6	पू.सी.	वी	5953400	0	-238580	5714820	5695578	-19242	-257822
6	उ.प.	वी	4175166	0	125721	4300887	4109212	-191675	-65954
6	द.रे.	वी	10373900	0	-327103	10046797	10000904	-45893	-372996
6	द.म.	वी	9055061	0	-582979	8472082	8257855	-214227	-797206
6	द.पू.	वी	9487900	0	-237700	9250200	9267136	16936	-220764
6	द.पू.म.	वी	3322440	0	911471	4233911	4234118	207	911678
6	द.प.	वी	4737801	0	-112422	4625379	4442471	-182908	-295330
6	प.रे.	वी	10687635	0	-1040867	9646768	9521864	-124904	-1165771
6	प.म.	वी	3979975	0	-392748	3587227	3777022	189795	-202953
6	मैट्रो	वी	524600	0	-109812	414788	407669	-7119	-116931
7	म.रे.	वी	6318371	0	-563866	5754505	5508330	-246175	-810041
7	पू.रे.	वी	5948240	0	-485479	5462761	5336918	-125843	-611322
7	पू.म.	वी	6111588	0	-1350994	4760594	4845276	84682	-1266312
7	पू.त.	वी	3137068	0	-211791	2925277	2927866	2589	-209202
7	उ.रे.	वी	7642712	0	-517692	7125020	6709785	-415235	-932927
7	उ.म.	वी	5196719	0	-725160	4471559	4270052	-201507	-926667
7	उ.पू.	वी	2412191	0	-42637	2369554	2328574	-40980	-83617
7	पू.सी.	वी	2923500	0	-468406	2455094	2453612	-1482	-469888
7	उ.प.	वी	2694807	0	-411393	2283414	2180784	-102630	-514023
7	द.रे.	वी	5236763	0	-437263	4799500	4433742	-365758	-803021
7	द.म.	वी	5971715	0	-755517	5216198	5018716	-197482	-952999
7	द.पू.	वी	4019400	0	-139000	3880400	3880339	-61	-139061
7	द.पू.म.	वी	2246477	0	-105014	2141463	2071174	-70289	-175303
7	द.प.	वी	1353953	0	17940	1371893	1273054	-98839	-80899
7	प.रे.	वी	6610100	0	-1116039	5494061	5403799	-90262	-1206301
7	प.म.	वी	4127042	0	-605317	3521725	3525211	3486	-601831
7	मैट्रो	वी	431200	0	-53238	377962	372413	-5549	-58787
8	म.रे.	वी	11254202	0	-504020	10750182	10538911	-211271	-715291
8	पू.रे.	वी	9355500	0	-1523514	7831986	7754295	-77691	-1601205
8	पू.म.	वी	7737482	0	-596969	7140513	7047068	-93445	-690414
8	पू.त.	वी	5450945	0	-837509	4613436	4485901	-127535	-965044
8	उ.रे.	वी	15286496	0	-1920182	13366314	13215065	-151249	-2071431
8	उ.म.	वी	6110435	0	-257436	5852999	5877699	24700	-232736
8	उ.पू.	वी	3157255	0	154980	3312235	3245601	-66634	88346
8	पू.सी.	वी	3772000	0	-194936	3577064	3591398	14334	-180602
8	उ.प.	वी	4244444	0	-415691	3828753	3705021	-123732	-539423
8	द.रे.	वी	6899600	0	11900	6911500	6939065	27565	39465
8	द.म.	वी	8815688	0	-865546	7950142	7750054	-200088	-1065634
8	द.पू.	वी	7389500	0	136963	7526463	7579556	53093	190056
8	द.पू.म.	वी	5122953	0	155727	5278680	5276053	-2627	153100
8	द.प.	वी	3399720	0	-230157	3169563	3108507	-61056	-291213
8	प.रे.	वी	9863300	0	-880700	8982600	8929554	-53046	-933746
8	प.म.	वी	5346192	0	-732692	4613500	4352389	-261111	-993803

8	मेट्रो	वी	673597	0	-42724	630873	603784	-27089	-69813
9	मरे	वी	18714545	0	-1002754	17711791	17521013	-190778	-1193532
9	पूरे	वी	10025900	0	-748145	9277755	8882487	-395268	-1143413
9	पूम	वी	19272000	0	-1506810	17765190	17785719	20529	-1486281
9	पूत	वी	13036041	0	292767	13328808	13229194	-99614	193153
9	उरे	वी	28661000	0	-2245415	26415585	26115037	-300548	-2545963
9	उम	वी	19018200	0	89414	19107614	19393038	285424	374838
9	उ.पू.	वी	7994200	0	-670520	7323680	7314611	-9069	-679589
9	पू.सी.	वी	6261700	0	-728244	5533456	5542508	9052	-719192
9	उप	वी	8304650	0	570694	8875344	9369109	493765	1064459
9	दरे	वी	13322900	0	-1621586	11701314	11563850	-137464	-1759050
9	दम	वी	19214265	0	-1335630	17878635	17485583	-393052	-1728682
9	दपू	वी	8448400	0	-1221724	7226676	6494720	-731956	-1953680
9	दपूम	वी	14264420	0	-88291	14176129	14359571	183442	95151
9	दप	वी	7109420	0	-866310	6243110	6195488	-47622	-913932
9	परे	वी	17040600	0	-2712454	14328146	14301035	-27111	-2739565
9	पम	वी	10197900	0	3219	10201119	9499168	-701951	-698732
9	मेट्रो	वी	354100	0	-3302	350798	352252	1454	-1848
10	मरे	वी	30181300	0	-5062734	25118566	25288531	169965	-4892769
10	पूरे	वी	14775012	0	-1740012	13035000	12953908	-81092	-1821104
10	पूम	वी	16684800	0	-1175252	15509548	15287546	-222002	-1397254
10	पूत	वी	15999889	0	-1242900	14756989	14853915	96926	-1145974
10	उरे	वी	31369200	0	-5481584	25887616	25958940	71324	-5410260
10	उम	वी	18395915	0	-2996240	15399675	14876625	-523050	-3519290
10	उ.पू.	वी	11292157	0	-247999	11044158	10960371	-83787	-331786
10	पू.सी.	वी	11292157	0	-247999	11044158	10960371	-83787	-331786
10	उप	वी	18972700	0	-3915417	15057283	14723227	-334056	-4249473
10	दरे	वी	18925300	0	-2855300	16070000	15973195	-96805	-2952105
10	दम	वी	31171200	0	-4314625	26856575	26234520	-622055	-4936680
10	दपू	वी	13980600	0	-1172200	12808400	12968556	160156	-1012044
10	दपूम	वी	10952600	0	-252600	10700000	10699207	-793	-253393
10	दप	वी	13864000	0	-2007689	11856311	11937939	81628	-1926061
10	परे	वी	26371700	0	-4027413	22344287	22026520	-317767	-4345180
10	पम	वी	14291100	0	-676564	13614536	14658501	1043965	367401
10	मेट्रो	वी	470500	0	-5500	465000	461416	-3584	-9084
11	मरे	वी	4840664	0	-327529	4513135	4384773	-128362	-455891
11	पूरे	वी	4349290	0	-225456	4123834	4122886	-948	-226404
11	पूम	वी	2719200	0	-450551	2268649	2361403	92754	-357797
11	पूत	वी	2701422	0	-299722	2401700	2401603	-97	-299819
11	उरे	वी	7091500	0	-763663	6327837	6100047	-227790	-991453
11	उम	वी	2307000	0	-122716	2184284	2213991	29707	-93009
11	उ.पू.	वी	2369477	0	-124033	2245444	2261539	16095	-107938
11	पू.सी.	वी	4043500	0	-171418	3872082	3873463	1381	-170037
11	उप	वी	2252540	0	-138117	2114423	2109271	-5152	-143269
11	दरे	वी	4641300	0	-298300	4343000	4292108	-50892	-349192
11	दम	वी	5745900	0	-594970	5150930	4921061	-229869	-824839
11	दपू	वी	3877800	0	-259000	3618800	3584028	-34772	-293772
11	दपूम	वी	2154888	0	312	2155200	2154617	-583	-271
11	दप	वी	1790370	0	-43700	1746670	1734018	-12652	-56352
11	परे	वी	5352200	0	-912323	4439877	4480795	40918	-871405
11	पम	वी	2273734	0	89008	2362742	2080472	-282270	-193262
11	मेट्रो	वी	103700	0	-12329	91371	90583	-788	-13117
12	मरे	वी	4729467	0	-211282	4518185	4607561	89376	-121906
12	पूरे	वी	6920004	0	77676	6997680	6712235	-285445	-207769
12	पूम	वी	3942950	0	-895104	3047846	2987143	-60703	-955807

12	पूत	वी	2278530	0	-860753	1417777	1447462	29685	-831068
12	उरे	वी	11303913	0	697245	12001158	12152802	151644	848889
12	उम	वी	3694254	0	-278200	3416054	3110857	-305197	-583397
12	उ.पू.	वी	2454489	0	116305	2570794	2461942	-108852	7453
12	पू.सी.	वी	3233900	0	-755873	2478027	2376295	-101732	-857605
12	उप	वी	1778146	0	-45158	1732988	1507090	-225898	-271056
12	दरे	वी	3918500	0	-208936	3709564	3674118	-35446	-244382
12	दम	वी	4243432	0	-289078	3954354	3639010	-315344	-604422
12	दपू	वी	3877800	0	-259000	3618800	3584028	-34772	-293772
12	दपूम	वी	901267	0	68733	970000	1203135	233135	301868
12	दप	वी	2492040	0	-594430	1897610	1904190	6580	-587850
12	परे	वी	4945707	0	-436822	4508885	3934418	-574467	-1011289
12	पम	वी	1364276	0	90432	1454708	1602312	147604	238036
12	मेट्रो	वी	246200	0	51263	297463	302753	5290	56553
13	मरे	वी	36815400	0	-1925729	34889671	31960347	-2929324	-4855053
13	पूरे	वी	40698000	0	-1851290	38846710	37627606	-1219104	-3070394
13	पूम	वी	20998000	0	1763100	22761100	22624923	-136177	1626923
13	पूत	वी	7364228	0	-490128	6874100	6538049	-336051	-826179
13	उरे	वी	31390884	0	1007472	32398356	29026240	-3372116	-2364644
13	उम	वी	47619400	0	-224717	47394683	41449539	-5945144	-6169861
13	उ.पू.	वी	6496270	0	637300	7133570	6398444	-735126	-97826
13	पू.सी.	वी	11934000	0	-140900	11793100	10590086	-1203014	-1343914
13	उप	वी	18600000	0	1078936	19678936	15987885	-3691051	-2612115
13	दरे	वी	29848600	0	1404790	31253390	30758701	-494689	910101
13	दम	वी	26727795	0	-1387709	25340086	25131157	-208929	-1596638
13	दपू	वी	14314840	0	-507041	13807799	12561375	-1246424	-1753465
13	दपूम	वी	6207600	0	444835	6652435	5953036	-699399	-254564
13	दप	वी	9650498	0	20195	9670693	8585821	-1084872	-1064677
13	परे	वी	18483544	0	-159919	18323625	17692178	-631447	-791366
13	पम	वी	15815700	0	-128669	15687031	13911803	-1775228	-1903897
13	मेट्रो	वी	200400	0	29900	230300	254143	23843	53743
13	सीएलडब्ल्यू	वी	809200	0	-93690	715510	698813	-16697	-110387
13	डीएलडब्ल्यू	वी	438700	0	-99719	338981	276284	-62697	-162416
13	आईसीएफ	वी	510650	0	-43917	466733	460688	-6045	-49962
13	आरडब्ल्यूएफ	वी	97900	0	12187	110087	110048	-39	12148
13	डीएमडब्ल्यू	वी	98300	0	-20771	77529	76465	-1064	-21835
13	आरसीएफ	वी	241200	0	10973	252173	249659	-2514	8459
13	आईआरआई एसईटी	वी	52905	0	-4115	48790	46458	-2332	-6447
13	आरएससी/ बीआरसी	वी	18800	0	4300	23100	21289	-1811	2489
13	लेखापरीक्षा	वी	311000	0	7000	318000	287314	-30686	-23686

टिपपणी: - ऋणात्मक चिह्न अभ्यर्पण (कॉलम संख्या 5) या बचत (कॉलम संख्या 8 और 9) को निर्दिष्ट करता है।

परिशिष्ट 3.1

बजट मंजूरी के समय गलत वर्गीकरण दर्शाने वाला विवरण  
(पैरा 3.6.2.1 देखें)

- I. योजना शीर्ष-1600- यातायात सुविधाएं, यार्ड रिमाडलिंग तथा अन्य ।  
3 रनिंग लाईन (686 एम क्षमता प्रत्येक): उपरे [पीबी-26, 41 - डीएफ(3), पीबी-31 से 33, 38 और 40 - पूंजी], पूमरे-[पीबी-59 से 61 और 80 - डीएफ(3)], पूतरे [पीबी-60 -पूंजी], उमरे [पीबी-34 - डीएफ(3)]  
अतिरिक्त लूप लाईन: दमरे [पीबी-56 और 67 - पूंजी, पीबी-39 और 79 - डीएफ(3)], दपूरे [पीबी-43 - डीएफ(1)], परे [पीबी-47, 59 और 66 - पूंजी], पूमरे [पीबी-49 - डीएफ(4), पीबी-82 - डीएफ(3) और पीबी-89 और 92 - पूंजी], पूतरे [पीबी-29 - पूंजी], उमरे [पीबी-35 - डीएफ(3)] दपूमरे [पीबी-19, 35 और 46 - डीएफ(3), पीबी-47, 55, 57, 63 और 64 -पूंजी], दपरे [पीबी-38 और 57 - डीएफ(3)]
- मानक III इंटरलॉकिंग, केन्द्रीय पैनल, बहु-रूप कलर लाईटिंग सिग्नलिंग तथा एक्सल काऊंटर द्वारा ब्लॉक प्रूविंग: उपरे [पीबी-32 और 33 - डीएफ(3) और पीबी-34-पूंजी]
- नया क्रासिंग स्टेशन: पूसीरे [पीबी-43-डीएफ(3)], दमरे [पीबी-53, 63, 64, 65 और 72 - पूंजी], दपूरे [पीबी-48 - डीएफ(3)], परे [पीबी-30 - डीएफ(3)], पूमरे [पीबी-51 - डीएफ(3), पीबी-70 - पूंजी], पूतरे-[पीबी-42 - पूंजी], दपरे [पीबी-43 और 48- पूंजी, पीबी-56-डीएफ(3)]
- II. योजना शीर्ष- 3300 - सिग्नलिंग तथा दूरसंचार  
पारंपरिक सिग्नल लैंप का प्रकाश देने वाले डिओड सिग्नल से प्रतिस्थापन: मरे [पीबी-326- डीएफ(4), पीबी-327-डीआरएफ], पूमरे [पीबी-527-डीएफ(4)], पमरे [पीबी-482-डीएफ(4), पीबी-492-डीआरएफ] सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग से लीवर फ्रेम का प्रतिस्थापन: पूमरे [पीबी-542- डीएफ(4), पीबी-544-डीआरएफ] इलैक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग से सिग्नलिंग गियर का प्रतिस्थापन: उरे [पीबी-637, 640 और 705 - डीआरएफ, पीबी-646 - डीएफ(4)], उमरे [पीबी-374 - पूंजी और ईबीआर] एक्सल काऊंटर द्वारा ब्लॉक प्रूविंग: दपूरे [पीबी-339और359-डीएफ(4)], दपरे (पीबी-278,279,282,283,288-डीएफ(4) पीबी-280-डीआरएफ)
- III. योजना शीर्ष-3600-अन्य इलैक्ट्रिकल कार्य  
रेलवे क्वाटरों की प्रत्यक्ष पैमाइश: मरे [पीबी-339,340और343-डीआरएफ, पीबी-341-पूंजी].
- IV. योजना शीर्ष-5200- स्टाफ के लिए सुविधाएं  
स्टाफ क्वाटरों में महत्वपूर्ण सुधार/व्यापक मरम्मत: मरे [पीबी-434, 441 और 446 - डीएफ(2) पीबी-444 - डीआरएफ], पूरे [पीबी-551-डीएफ(2)], दरे [पीबी-675-डीआरएफ], दमरे [पीबी-540 - डीआरएफ, पीबी-542 - डीएफ(2)], पूतरे [पीबी-475 - डीएफ(2)], दपूमरे [पीबी-379 - डीएफ(2), पीबी-383 - डीआरएफ].  
जल आपूर्ति में सुधार: परे [पीबी-475 - डीएफ(2), पीबी-476-डीआरएफ].
- V. योजना शीर्ष-5300- यात्री सुविधाएं  
प्लेटफार्म को ऊँचा उठाना या विस्तारण: पूमरे [पीबी-678 - डीएफ(1), पीबी-679 - डीआरएफ], दरे [पीबी-709 - डीआरएफ]  
धुलाई योग्य एग्रन: उमरे [पीबी-508 - डीआरएफ], उपूसीरे [पीबी-300 - डीआरएफ].

**परिशिष्ट 3.2**  
**व्यय की बुकिंग के दौरान गलत वर्गीकरण दिखाता विवरण**  
**(पैरा 3.6.2.2 देखें)**

1. 'प्रशिक्षण पर स्टाफ के वेतन एवं भत्ते' और 'शिक्षुओं को वृत्तिका' को अनुदान संख्या 12- विविध कार्यरत व्ययों (मरे, उरे, दरे, दमरे, दपूरे, पूमरे, उपरे, दपरे और दपूमरे) के बजाय विभागीय अनुदान के संबंध में सीधे तौर पर बुक किए गए थे।
2. स्टेशन सीमा के बाहर लेवल क्रांसिंग गेट पर अभियांत्रिकी द्वारपाल के वेतन एवं भत्ते अनुदान सं.9- प्रचालन व्ययों-ट्रैफिक (उरे, दपूरे और परे) के बजाय अनुदान संख्या 4- स्थायी रेलपथ और कार्यों की मरम्मत एवं अनुरक्षण में बुक किए गए थे।
3. यांत्रिक कोच की सफाई की लागत, ऑन बोर्ड कोच क्लीनिंग, और लिनेन और बेड रौल संविदाओं का अनुरक्षण अनुदान संख्या 8- प्रचालन व्यय- रॉलिंग स्टॉक एवं उपकरण (दमरे दपूरे और दपरे) के बजाय अनुदान संख्या 6 कैरिज एवं वैगनों की मरम्मत एवं अनुरक्षण के तहत बुक की गई थी।
4. कार्य प्रभारित स्थाना के वेतन एवं भत्ते पूंजी अनुदान संख्या 16 (उरे, दरे, दमरे और उमरे) के तहत संबंधित कार्यों के बजाय अनुदान संख्या 4- स्थायी रेलपथ एवं कार्यों की मरम्मत एवं रखरखाव के तहत राजस्व व्यय के तौर पर बुक किए गए थे।
5. वाहन किराये पर लेने की लागत संबंधित अनुदानों (पूतरे और दमरे) के तहत के बजाय अनुदान संख्या 7 संयंत्र एवं उपकरण के तहत बुक किया गया था।
6. छुट्टी वेतन अंशदानों को विविध प्राप्तियों (मरे, दरे एवं पूतरे) के नामे करने के बजाय अनुदान संख्या 13 के नामे किया गया था।
7. इलैक्ट्रानिकल परिसम्पत्तियों के अनुरक्षण अनुदान संख्या 7 संयंत्र एवं उपकरण की मरम्मत और अनुरक्षण के बाजय अनुदान संख्या 5- लोकोज की मरम्मत और अनुरक्षण के तहत बुक की गई थी।
8. कामगार मुआवजा अधिनियम भुगतानों और अनुग्रह भुगतान अनुदान संख्या 12 (दरे के बजाय) अनुदान सं. 13 के तहत बुक किया गया था।
9. दिवंगत कर्मचारियों के अनुग्रह भुगतान अनुदान संख्या 13 (उरे एवं दपरे) के बजाय अनुदान संख्या 12 के तहत बुक किए गए थे।
10. रनिंग कमरों के विस्तारण, सुधार और अतिरिक्त समायोजन के संबंध में व्यय अन्य विनिर्दिष्ट कार्यों (दमरे) के बजाय ट्रैफिक सुविधा कार्यों के तौर पर बुक किए गए।

**परिशिष्ट 3.3**  
**लेखांकन में अन्य गलतियां दर्शाता विवरण**  
**(पैरा 3.6.2.5 देखें)**

‘विविध प्राप्तियों’ की बजाय निर्णीत हर्जाने ने या तो उपार्जन या कटौती के तौर पर बुकिंग। (पूतरे-2011-12 में ₹1.13 करोड़ और दमरे-2012-13 में 2011-12 ₹1.03 करोड़)

1. अनुदान संख्या 16 के तहत व्यय रेलवे कार्याक की बजाय जमा कार्यों में जमा होता है (दपरे- 2010-11-₹1.95 करोड़ दरे-2010-11 में ₹4.34 और 2013-14 में ₹1.09 करोड़ और उरे- ₹20.09 करोड़)
2. जमा कार्यों में राशि के स्थानांतरण की बजाय रेलवे शेयर से अधिक व्यय अनुदान संख्या 16 के तहत बुक किया गया। (2012-13 में दपरे-₹44.81 करोड़ और 2013-14 में ₹338.89 करोड़)
3. अधीनस्थ ऋण अनुदान संख्या 16-7300- एमएसी (दपरे- 2012-13 ₹9 00 करोड़) के बजाय जमा कार्यों के नामे किए गए।
4. आउटसाइडरों को वैगनों के पीओएच पर व्यय के समायोजन में विलम्ब के परिणामस्वरूप डब्ल्यूएमएस के तहत अधिक व्यय हुआ (आईसीएफ-2013-14 में ₹5.932 करोड़)
5. सामग्री की प्राप्ति के बावजूद (डब्ल्यूसीआर-2011-12 में ₹5.43 करोड़) जबरन जमा की स्वीकृति (उरे- 2010-11 में 51.23 करोड़ सामग्री के वास्तविक हस्तांतरण/प्राप्ति के बिना जमा की स्वीकृति) (मरे 2010-11 में ₹12.24 करोड़, दरे-2011-12 में ₹1.92, 2012-13 में ₹21.00 2013-14 में ₹8.55 और परे-2010-11 में ₹7.31), विलम्बित समायोजन (उरे-2013-14 में ₹3.52 करोड़, दरे- 2012-13 में ₹17.33 करोड़, 2013-14 में ₹13.05 करोड़ और दपरे- 2013-14 में ₹21.71 करोड़) और जमा की गैर स्वीकृति।
6. अवशिष्ट मूल्य के कारण क्रेडिट कार्य अनुदान के बजाय राजस्व अनुदानों में बुक किए गए (दरे- 2012-13 में ₹10.85 करोड़, पूतरे- 2013-14 में ₹2.46 करोड़ और उमरे 2013-14 में ₹0.52 करोड़)
7. कार्य अनुदान के तहत अस्तित्वहीन शीर्ष के प्रचालन और बिना उचित जमा के क्रेडिट को शीर्ष में बुक किया गया (दमरे-2010-11 में ₹23.67 करोड़ और 2011-12 में ₹72.50 करोड़)
8. दंडात्मक प्रभारों, ट्रिप एवं शंटिंग प्रभागों के गैर-लेखाकरण के परिणामस्वरूप उपार्जनों की कम बयानी (दमरे- 2012-13 में ₹1.39 करोड़)
9. स्ट्रैटेजिक लाइन के बजाय वाणिज्यिक लाइनों के तहत व्यय की गलत बुकिंग (पसीरे-2012-13 में ₹610.59 करोड़)
10. डीएफ से डीआरएफ तक यात्री सुविधा कार्यों से संबंधित व्यय की बुकिंग का गलत हस्तांतरण (उरे पूरे और दमरे)
11. अंत शीर्ष- अनुदान संख्या 3 से 16 (उरे, दमरे, पूमरे, दरे और सीएलडब्ल्यू/चिंतरंजन) के बजाय उचंत शीर्ष (विविध अग्रिम-राजस्व (एमएआर) के तहत व्यय की बुकिंग)
12. पूरे ने इंगित किया कि ब्रांच लाइन (2011-12) पर अनुवृत्ति के गलत दावे के गैर समायोजन के कारण लगभग ₹1.92 करोड़ के लाभांश और अनुवृत्ति का अधिक विवरण था

परिशिष्ट 3.4 आंतरिक जांच तंत्र की असफलता दर्शाता विवरण (पैरा 3.6.3 देखें)	
I.	योजना शीर्ष- 1500- डबलिंग के तहत बुक किए गए योजना शीर्ष- 1100 न्यूलाइन्स से संबंधित व्यय (2010-11 में पूरे- ₹ 5.99 करोड़ और उरे- 2011-12 में ₹ 1.28 करोड़)
II.	मेसर्स दामोदर पोर्ट कम्पनी से कार्यों के लिए प्राप्त अग्रिम की राशि को भारतीय रेल जमा के तहत रखने के बजाय उपार्जनों के नामे किया गया (पूरे- 2010-11 में ₹ 2.45 करोड़)
III.	ओएफसी केबल के अनुरक्षण की ओर व्यय अनुदान संख्या 7 (उरे-2010-11 में ₹ 1.12 करोड़) के बजाय अनुदान संख्या 16- रेलवे सुरक्षा निधि के तहत बुक किया गया।
IV.	योजना शीर्ष- 1100- न्यू लाइन्स (पूरे- 2011-12 में ₹ 83.67 करोड़) के तहत बुक किया गया योजना शीर्ष- 1400- गेज रूपांतरित संबंधित व्यय।
V.	अनुदान संख्या 8 (दरे-2011-12 में ₹ 3.39 करोड़) के बजाय अनुदान संख्या 6 के तहत लोको पायलट (रनिंग स्टाफ) के वेतनों से संबंधित व्यय।
VI.	मोबिलाइजेशन अग्रिम की वसूली माइनस डेबिटिंग एमए-सी (उरे-2011-12 में ₹ 1.85 करोड़) के बजाय उपार्जनों के नामे किया गया।
VII.	ईंधन लागत की बुकिंग अनुदान संख्या 16- स्टोर उचंत (दमरे- 2012-13 में ₹ 1.68 करोड़) की बजाय अनुदान सं.16- ट्रैफिक सुविधा कार्यों के तहत।
VIII.	नये योजना शीर्ष - 3700 (दमरे- ₹ 1.19 करोड़) के तहत जुटाये गये अधिक क्रेडिट और गेज रूपांतरण परियोजना (दपरे-2012-13 में ₹ 2.60 करोड़) के बजाय नई लाइन परियोजना में अधिक क्रेडिट।
IX.	अनुदान संख्या 3 (दपरे 2013-14 में ₹ 1.35 करोड़) के बजाय अनुदान संख्या 16- पूंजी के तहत ओपन लाइन अधिकारियों के वेतन एवं भत्ते की बुकिंग
X.	ब्लॉस्ट नवीनीकरण द्वारा और वेल्ड नवीनीकरण द्वारा (दमरे- 2013-14 में ₹ 4.42) जैसे गैर-संबंधित कार्यों के स्लीपर की लागत की बुकिंग।
XI.	अनुदान संख्या 4 (उरे-2014-15 में ₹ 1.15) की बजाय अनुदान संख्या 9 के तहत स्थायी रेलपथ कार्यों में कार्यरत अनुरक्षण स्टाफ के वेतन एवं भत्तों से संबंधित व्यय की बुकिंग।
XII.	गेज रूपांतरण कार्य (योजना शीर्ष - 1400-पूंजी) (दरे- 2014-15 में ₹ 6.65 करोड़) के तहत बुक किया गया सड़क सुरक्षा कार्यों (योजना शीर्ष - 1400-पूंजी) पर व्यय।

अनुबंध 1 (पैरा 3.3.2 देखें)										
आंतरिक जांच तंत्र की विफलता के कारण राजस्व अनुदान में निरंतर गलत वर्गीकरण दर्शाता विवरण										
रेलवे	मामले का संक्षिप्त विवरण	वर्गीकरण		2010-11 (₹ करोड़ में)	2011-12 (₹ करोड़ में)	2012-13 (₹ करोड़ में)	2013-14 (₹ करोड़ में)	2014-15 (₹ करोड़ में)	सार (₹ करोड़ में)	
		गलत	सही							
पूतरे	वाहन किराये पर लेने की लागत	7	3&12	10193724	2951821				2	13145545
दमरे	वाहन किराये पर लेने की लागत	7	3				152280	368010	2	520290
दपूरे	प्रशिक्षण के तहत भण्डारण विभाग के स्टाफ का वेतन एवं भत्ते	3	12	333038					1	333038
दमरे	नियमित मरम्मत एवं अनुरक्षण प्रभारों की निर्धारित वृत्ति राशि	7 एवं 9	12		156900				1	156900
उरे	प्रशिक्षण/प्रशिक्षक के लिए तैनात स्टाफ को प्रदत्त स्टाफ को प्रदत्त वृत्ति का और ट्रेनिंग स्कूल के स्टाफ को वेतन एवं भत्ते	4 एवं 6	12		4195184	2790595		3285279	3	10271058
उरे	प्लांट एवं उपकरण की मरम्मत एवं अनुरक्षण के तौर पर निर्धारित शिक्षार्थियों को भुगतये वृत्तिका की ओर व्यय	7 एवं 9	12		1285999	308290			2	1594289
दपूरे	सामान्य प्रशासन सेवाओं के तहत निर्धारित प्रशिक्षण संस्थान के स्टाफ के वेतन एवं भत्ते	3 एवं 4	12			321200			1	321200
दपूरे	सी एंड डबल्यू की मरम्मत एवं अनुरक्षण के तौर पर निर्धारित प्रशिक्षण की लागत	6	12			69660			1	69660
उपूरे	टैफिक प्रशिक्षण स्कूल एवं डीटीसी में प्रशिक्षक के वेतन एवं भत्ते	9 एवं 4	12			6351999			1	6351999
पूमरे	अनुरक्षण व्यय के तौर पर निर्धारित डीटीसी/पीटीआरयू के स्टाफ के वेतन एवं भत्ते	7 एवं 8	12			785441			1	785441
मरे	सामान्य प्रशासन सेवाओं के तहत निर्धारित प्रशिक्षण संस्थान के स्टाफ के वेतन एवं भत्ते	3	12				13662024		1	13662024
उरे	अनुरक्षण और प्रचालन व्ययों के तहत निर्धारित पुनश्चर्या कार्यक्रम के दौरान स्टाफ के वेतन एवं भत्ते	4,6 एवं 8	12				789852		1	789852
उमरे	प्रशिक्षण संस्थान और प्रशिक्षु स्टाफ के वेतन एवं भत्ते	4 एवं 5	12				1190769		1	1190769
दरे	अधिष्ठापन प्रशिक्षण के दौरान प्रशिक्षु	5 एवं 7	12				1320466		1	1320466



दपूमेरे	टेकनिशियन, प्रशिक्षु जेईएस कारीगर वेतन एवं भत्ते प्रचालन व्ययों के तहत निर्धारित नागपुर के इलेक्ट्रिकल विभाग के प्रशिक्षु के वेतन एवं भत्ते	4,6 एवं 8	12							3100000	1363663	2	4463663
दमेरे	प्रशिक्षण के तहत स्टाफ के वेतन एवं भत्ते और अध्यक्ष/डीटीसी/के एंड जे के वेतन एवं भत्ते	9 एवं 5	12								1259540	1	1259540
दपूरे	पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के लिए प्रशिक्षण पर भेजे गए अधिकारियों के वेतन एवं भत्ते	4	12								23854	1	23854
उरे	स्टेशन सीमा के बाहर लेवल क्रॉसिंग गेट पर अभियांत्रिकी द्वारपाल के वेतन एवं भत्ते	4	9	23763724	33831789	11294378	789694	1278710	5	70958295			
परे	स्टेशन सीमा के बाहर लेवल क्रॉसिंग गेट पर अभियांत्रिकी द्वारपाल के वेतन एवं भत्ते	4	9			32000000			1	32000000			
दपूरे	स्टेशन सीमा के बाहर लेवल क्रॉसिंग गेट पर अभियांत्रिकी द्वारपाल के वेतन एवं भत्ते	4	9				9932132	15918526	2	25850658			
दमेरे	यांत्रिक कोच की सफाई की लागत	9 एवं 6	8	12934650	9581733			6565705	3	29082088			
दपूरे	यांत्रिक कोच की सफाई की लागत	6	8					60842108	1	60842108			
दमेरे	लिनेन के अनुरक्षण की लागत	9 एवं 6	8		972963	576236			2	1549199			
दपरे	प्रचालन व्यय-ट्रैफिक के लिए निर्धारित बेड रोल सुविधाओं पर व्यय	9	8				67928890		1	67928890			
दरे	राजस्व व्यय के तौर पर बुक किए गए प्रभारित कार्य पदों के वेतन एवं भत्ते	3 एवं 1	16-पूजी	715160	3391348				2	4106508			
उमरे	राजस्व अनुदानों के तहत बुक किये गए प्रभारित कार्य पदों का वेतन	3&4	16-डीआरएफ		10241716				1	10241716			
उरे	कार्य प्रभारित पदों के वेतन एवं भत्ते	3	16-पूजी एवं डीआरएफ			248193		941304	2	1189497			
दमेरे	राजस्व व्यय के तौर पर बुक किए गए प्रभारित कार्य प्रभारित के वेतन एवं भत्ते	4, 7 एवं 12	16- डीआरएफ			761341			1	761341			
उमरे	राजस्व व्यय के तहत बुक किए गए आईआरपीएमयू में कार्यरत कर्मचारियों के वेतन एवं भत्ते	7	16-डीआरएफ				466975		1	466975			
मेरे	प्राप्त किया गया छुटी वेतन अंशदान विविध प्राप्तियों के बजाय अनुदान संख्या 13 के नामे किए	13	विविध प्राप्तियों	387832					1	387832			



अनुबंध- 2 (पैरा 3.3.2 देखें)											
आंतरिक नमूना तंत्र के विफल होने के कारण दत्तमत्त और प्रभारित व्यय दोनों के बीच लगातार गलत वर्गीकरण को दर्शाता विवरण											
रेलवे	मामले का संक्षिप्त विवरण	वर्गीकरण		2010-11 (₹ करोड़ में)	2011-12 (₹ करोड़ में)	2012-13 (₹ करोड़ में)	2013-14 (₹ करोड़ में)	2014-15 (₹ करोड़ में)	सार		
		गलत	सही							(₹ करोड़ में)	
दमरे	दत्तमत्त व्यय के रूप में किये गये विवाचन निर्णय का भुगतान	दत्तमत्त-अ.सं.11	प्रभारित-अ.सं.11	424415					1	424415	
दरे	दत्तमत्त व्यय के रूप में किये गये विवाचन निर्णय का भुगतान	दत्तमत्त -अ.सं.16-पूंजी	प्रभारित-अ.सं.16-पूंजी	141908					1	141908	
दरे	दत्तमत्त व्यय के रूप में किये गये विवाचन निर्णय का भुगतान	दत्तमत्त -अ.सं.7	प्रभारित-अ.सं.7		981281				1	981281	
आरई/एएलडी	आदेशानुसार भूमि अधिग्रहण और स्टाफ का बकाया भुगतान के प्रति बढ़ाई गई क्षतिपूर्ति अदा की गई	दत्तमत्त -अ.सं.16	प्रभारित-अ.सं.16			266169			1	266169	
दपरे	दत्तमत्त व्यय के रूप में बुक उच्च न्यायालय के निर्णय पर दुर्घटना मामले में क्षति पूर्ति भुगतान किया गया।	दत्तमत्त -अ.सं.12	प्रभारित-अ.सं.12		357769		599948		2	4177717	
उमरे	दत्तमत्त व्यय के रूप में किये गये विवाचन निर्णय का भुगतान	दत्तमत्त -अ.सं.7&11	प्रभारित-अ.सं.7&11				636934		1	636934	
दरे	दत्तमत्त व्यय के रूप में किये गये विवाचन निर्णय का भुगतान	दत्तमत्त -अ.सं.9,13&16	प्रभारित -अ.सं.9,13&16				1330032		1	1330032	
दमरे	दत्तमत्त व्यय के रूप में किये गये विवाचन निर्णय का भुगतान	दत्तमत्त -अ.सं.4	प्रभारित-अ.सं.4				128932		1	128932	
पमरे	दत्तमत्त व्यय के रूप में बुक की गई विवाचन राशि	दत्तमत्त -अ.सं.4	प्रभारित-अ.सं.4	0			1397501		1	1397501	
कुल				566323	4559050	266169	4093347	0	10	9484889	
स्रोत	भाग II विस्तृत विनियोजन लेखा - अनुबन्ध जे										

अनुबंध-3 (धारा 3.3.2 देखें)

रेलवे	मामले का संक्षिप्त विवरण	वर्गीकरण		2010-11 (₹ करोड़ में)	2011-12 (₹ करोड़ में)	2012-13 (₹ करोड़ में)	2013-14 (₹ करोड़ में)	2014-15	वर्गीकरण	
		गलत	सही							(₹ करोड़ में)
पूरे	दोहरीकरण के अंतर्गत बुक की गईं नई लाईन से संबंधित व्यय	16-1500	16-1100	59997000						
पूरे	रॉलआउट पीएमएस हेतु हार्डवेयर की खरीद पर व्यय	9-281		4078000						
उरे	रेलवे के राजस्व व्यय के रूप में बुक की गईं आरपीएफ अकादमी और भारतीय रेलवे ट्रांसपोर्ट प्रबंधन के विद्युत प्रभार	7 और 8	2	13827639						
उरे	संचालन के व्यय के रूप में बुक किये गये ट्रेन लाइटिंग हेतु स्टार की लागत	8	6	225700						
उरे	स्टाफ कल्याण व्यय के रूप में बुक किये गये वाणिज्यिक अधिकारी के प्रति विदेश नियुक्ति की लागत	11	8	80119						
उरे	संचालन व्यय ईंधन के स्थान पर रोलिंग स्टॉक संचालन व्यय के रूप में बुक किये गये एचएसडी तेल की लागत	8	10	4453237						
उरे	स्टाफ कल्याण व्यय के अंतर्गत बुक किये गये यूटीएसकार्डर का प्रावधान	11	12	5087729						
उरे	सुरक्षा निधि के अंतर्गत पूंजीगत व्यय के रूप में बुक किये गये ओएफसी उपस्कर के अनुरक्षण प्रभार	16-एसएफ	7	11222510						
उरे	अनुदान संख्या 16 सुरक्षा निधि के अंतर्गत पूंजीगत व्यय के रूप में बुक किये गये नियमित अनुरक्षण हेतु खरीदी गईं सिग्नलिंग सामग्री की लागत	16-डीएफ	7	1857445						
उरे	अनुदान संख्या 16 सुरक्षा निधि में बुक किये गये स्टेशन भवन की मरम्मत और कलर वॉश	16-एसएफ	4	8487424						
उरे	नवीकरण कार्यों के लिए सुरक्षा निधि में बुक किये गये एलसी पर रोड सरफेस बैरियर हटाना और भारी मरम्मत का प्रावधान	16-डीआर एफ	16-आरएस एफ	2128209						
उरे	अनुदान संख्या 16 के अंतर्गत मिश्रित उचंचत में बुक किये गये वहील चक्रयंत्र की लागत	मिश्रित उचंचत	16	34604727						
उपूरे	पूजी के अंतर्गत बुक किये गये क्वाटर की 102 यूनिट के प्रतिस्थापन के लिए नकारात्मक डेबिट	16-पूजी	16-डीआरए	359994						

उपरे	दावा संगठन का भुगतान और भत्ते	3	फ	9834432																	
उपरे	सुरक्षा निधि के अंतर्गत बुक किये गेज परिवर्तन व्यय	16-आरएस एफ	16-पूजी	1863655																	
दरे	ट्रेक मशीन का पीओएच हेतु किया गया अधिक डेबिट			327288																	
दरे	स्टोर बिल की बुकिंग न करना			39777412																	
दमरे	स्टाफ कल्याण व्यय के अंतर्गत बुक किये गये ग्रुप डी कर्मचारियों के वेतन और भत्ते	11	3	127354																	
दमरे	मिश्रित कार्यकारी व्यय के अंतर्गत बुक किये गये बाल शैक्षिक भत्ता	12	11	68000																	
दमरे	सुरक्षा निधि के अंतर्गत बुक किये गये क्वाटर पर व्यय की अनियमित बुकिंग	16-आरएस एफ	16-पूजी	3667207																	
दमरे	एसपीएस के अंतर्गत मृत्यु ग्रेजुएटी भुगतानों अल्पकालीन व्यय की बुकिंग	13	12-एन	240956																	
दमरे	कोचिंग अर्जन के रूप में बुक किये गये साईडिंग और ओडीसी प्रभार	एकस-कोचिंग	वाई-गुड्स	83082661																	
दमरे	पीएच-2900-एलसी के अंतर्गत बुक किये गये आरयूबी के निर्माण से संबंधित व्यय	16-2900	16-3000	296000																	
दपरे	डीआरएफ-करोड के स्थान पर कार्य आदेश के लिए गलत बुक किये गये निपटारे गये एम एंड पी	16-डबल्यूएमएस	16-डीआरएफ	921236																	
परे	मरममत और अनुरक्षण व्यय - संयंत्र और उपस्कर के रूप में सुरक्षा स्टाफ के अन्य भत्ते	7	12	125616																	
परे	इंजनों की मरममत और अनुरक्षण पर व्यय के रूप में बुक किये गये वैगनों की मरममत और अनुरक्षण पर व्यय	5	6	1409896																	
उमरे	नये लाइन कार्य के स्थान पर दोहरीकरण कार्य के रूप में बुक किये गये इटीडबल्यूएमएनओ के लिए आपूर्ति	16-1500	16-1100	897638															2010-11	27	289049084
उरे	रेलवे राजस्व अनुदान से बुक किये गये आईआरआईटीएम के कटर कुलर भवन लाइटिंग के लिए एमएमसी की लागत	7	2	18706																	
उमरे	अनुदान सं. के अंतर्गत 2 बुक किये गये सोलिड हार्ड ड्रान कॉपर की लागत	2	7	2418202																	

पूतरे	अंतिम शीर्ष की अपेक्षा उचंचत में बुक की गई मशीनों की रिवाइडिंग / मरम्मत की लागत	12-मार्च	5		1398000						
उरे	रेलवे कॉलोनी और जेआरआरपीएफ अकादमी में स्टाफ क्वार्टर में टूटे हुए सेनेटरी फिटिंग और जीआई पाईप की मरम्मत, विज्ञापन प्रभार और सड़क की मरम्मत	4	11		8550498						
उरे	स्टाफ कल्याण वयय के रूप में बुक किये गये कौचों में इवटर में एमसी कार्य, ट्रेन लाइटिंग की लागत	11	6		330178						
उरे	स्टेशन भवन के विद्युत प्रभार की लागत और संचालन वयय के रूप में बुक किये गये गैर रेलवे संस्थानों की विक्रित्सा वयय की प्रतिपूर्ति	8	11		2085996						
उरे	संचालन वयय के रूप में बुक किये गये आरपीएसएफ/डीबीएसआई हेतु बस की खरीद	8	12		1093969						
उरे	अनुदान सं. 3 के अंतर्गत बुक किये गये युटीलिटी वैन की लागत	3	7		42850						
उरे	संचालन वयय की अपेक्षा मरम्मत और अनुरक्षण के अंतर्गत बुक किये गये शोड में सनेहक और डीजल इंजनों पर अन्य स्टोर की लागत	5	8		618233						
उपूरे	अनुदान सं. 6 के अंतर्गत बुक किये गये मालभाड़ा और पी.वे. सामग्री पर वयय	6	4		2192707						
उपरे	पी.वे. की मरम्मत के रूप में बुक किये गये रेलवे अस्पताल में मरीज संबंधी कमरे की मरम्मत हेतु ठेकेदारी भुगतान	4	11		283939						
दरे	लौकी पायलट मुख्य कृ नियंत्रकों की तरह रनिंग स्टाफ के वेतन	6	8		33900000						
दरे	अनुदान सं. 4 के रूप में बुक किये गये मोटर वैन ड्राइवरों के वेतन और भत्ते	4	7		315241						
दमरे	अनुदान सं. 4 के रूप में बुक किये गये स्टाफ क्वार्टर से संबंधित वयय	4	11		274350						
दमरे	अनुदान सं. 9 के रूप में बुक किये गये राजपत्रित अधिकारियों के वेतन और भत्ते	9	3		542603						
दमरे	केयरिंग स्टाफ के वेतन और भत्ते	9	12		5537155						
दपूमरे	अनुदान सं. 16 डीएफ के अंतर्गत बुक किये गये ओपन लाईन अभियांत्रिकी कार्य	16-डीएफ	4		988235						
उरे	सुरक्षा निधि के अंतर्गत बुक किये गये ट्रैक कार्यों के संबंध में ठेकेदारी भुगतान	16-एसएफ	16-डीआएफ		88143						

उरे	सुरक्षा निधि के अंतर्गत बुक किये गये पैन्ल इंटरलॉकिंग कार्य की लागत	16-एसएफ	16-डीएफ	583051						
उरे										
पूरे	नई लाईनों सुरक्षा निधि के अंतर्गत बुक किये गये गेज परिवर्तन से संबंधित व्यय	16-1100	16-1400	836769000						
उरे	पीएच-4200 वर्कशाप के स्थान पर पीएच 4100-एम एंड पी के अंतर्गत बुक किये गये आरएस कंप्रेसर की लागत	16-4100	16-4200	638370						
उरे	दोहरीकरण के अंतर्गत बुक की गई नई लाईन परियोजना में प्रयुक्त स्लीपर/पीवीसी स्लीपर की लागत	16-1500	16-1100	12824750						
उमरे	पीएच-3200 के स्थान पर पीएच-3100 के अंतर्गत गलत बुक किये गये एम बैंक मेट पिचिंग और पियर स्काअर पर नवीकरण पर व्यय	16-डीआर एफ-3100	16-डीआर एफ-3200	6545947						
दरे	दोहरी के अंतर्गत बुक किये गये व्यय के रूप में सिग्नल वर्क्स के लिए प्रयुक्त सामग्री की लागत	16-1500	16-3300	16628357						
दमरे	पीएच-2900 के स्थान पर पीएच-3000 के अंतर्गत दोबारा व्यय की बुकिंग	16-3000	16-2900	953761						
मरे	बैंक में विप्रेषण के स्थान पर अंत नकद शेष सहित निकासी की प्रतिक्षा में बैंक में जमा किये गये चैक	नकद	आरआई बी	115544						
पूरे	विशेष कार्यों के लिए स्टोर के अंतर्गत रखे गये अनियमित शेष			10742000						
पूतरे	डेबिट के स्थान पर नकारात्मक क्रेडिट के रूप में की गई वापसी के कारण रेल जमा के अंतर्गत गलत लेन-देन	ऋणात्मक क्रेडिट	डेबिट	693361						
दपरे	अन्य मंडलों को जारी किये गये सामान हेतु डेबिट का न बताना			3343135					2011-12	29
पूमरे	कार्यालयों और कोचिंग यार्ड की मरम्मत, पेंटिंग सफाई की लागत	11	4	310048						
पूमरे	कल्याण भवन में जल आपूर्ति और सेनिटेशन की मरम्मत की लागत	7	11	176866						
पूमरे	रेलवे स्टेशन और कॉलोनी के कचरे की सफाई और हटाये जाने से संबंधित व्यय का गैर-वर्गीकरण	11	9	3175147						
उरे	मरम्मत और अनुरक्षण लागत के रूप में बुक किये गये उपभोग्य और सनेहक तेल	5	8	4617667						

उरे	पी एंड एम की मरम्मत और अनुरक्षण के रूप में बुक किये गये कंप्यूटर की लागत	7	11						198581										
उरे	संचालन व्यय के रूप में बुक किये गये धर्मकांटे की मरम्मत	8	7						281838										
उरे	गैर रेलवे संस्थानों का चिकित्सा व्यय की प्रतिपूर्ति का भुगतान	8	11						19794										
उरे	कर्मचारियों को ट्यूशन की अदा की गई ट्यूशन फीस की प्रति पूर्ति	3	11						422967										
उमरे	पेशेन अदालत की अधिसूचना के लिए प्रकाशन प्रभार	8	12						46108										
उमरे	मृतक शवों के निपटान पर मिश्रित व्यय	9	12						66400										
उपरे	सीएंडब्ल्यू की मरम्मत और अनुरक्षण के रूप में बुक किये गये एनटी एक्सआर का वेतन	6	8						1392577										
दरे	विद्युत और एस एंड टी विभाग के तकनीकविद के वेतन और भत्ते	12	7						501171										
दरे	प्रधान/आरएचएएस के वेतन और वेतन	3	11						1963735										
दमरे	अनुदान सं. 2 के अंतर्गत बुक किये गये सामान्य प्रबंधन द्वारा सामग्री की प्रत्यक्ष खरीद	2	3						170600										
दमरे	संचालन व्यय ट्रेफिक के अंतर्गत बुक किये गये लैंडस्केप, क्रोटन बैंड आदि के प्रबंधन की लागत	9	4						1707225										
दमरे	अनुदान सं. 11 के स्टेशन की सफाई और कचरा उठाने के अनुरक्षण पर व्यय	11	9						1544733										
दमरे	अनुदान सं. 4 के अंतर्गत बुक किये गये स्टाफ क्वार्टर की जलआपूर्ति की लागत	4	11						6142309										
दमरे	ट्यूशन फीस की प्रति पूर्ति से संबंधित व्यय	12	11						169100										
दमरे	विद्युत ऊर्जा प्रभार का गैर समायोजन	उपशीर्ष- 620 अनुदान सं. 8	11						4870000										
दरे	प्रतिसंपत्तियों के निपटान से प्राप्त राशि	डीएफ और आरएस एफ	डीआए फ						372200										
दमरे	ट्रेफिक सुविधा कार्यों के रूप में दर्शाई गई स्टेशन भवन के नवीकरण की लागत	16- 1600	16-5300						6652010										
दमरे	नये आरंभ किये गये योजना शीर्ष से प्राप्त क्रेडिट की अनियमित बुकिंग	16- 3700	16-3600						11893720										







उरे	ओक ग्रीव स्कूल द्वारा फंडर डे पर किया गया व्यय	12	11						500000				
उरे	की जार की मरम्मत और अनुरक्षण की लागत	12	6						73536				
उरे	वेगन की टाली की मरम्मत की लागत और सी और डबल्यू की मरम्मत और अनुरक्षण की लागत	8	6						3439674				
उरे	सबमसीबल पंप की एएमसी की लागत और पीएफ की बेहतर प्रकाश हेतु एयरकंडिशनिंग और रियारिंग की लागत	11	7						1485526				
उरे	मिश्रित कार्यकारी व्यय के अंतर्गत बुक किये गये वाटर कुलर की लागत	12	7						971449				
उरे	अनुदान सं. 7 के अंतर्गत बुक किये गये पिस्टन और रिंग की	7	12						84118				
उरे	बैटरी और अन्य रेलवे सामग्री की लागत	10	5						565517				
उमूरे	मरम्मत और संचालन अनुदानों के अंतर्गत रेलवे बुक किये गये रेलवे डिजल संस्थापन हेतु कार्यरत कर्मचारियों के वेतन और भत्ते	6 और 8	10						4612237				
उमूरे	गोल्ड प्लेटिड मेटल की लागत	3	12						4819029				
उमूरे	संचालन और स्टाफ सुविधा अनुदानों के अंतर्गत बुक किये गये अनुरक्षण और सिकलाईन के प्रबंधन हेतु कम्प्रेसड आक्सीजन गैस की लागत	8 और 11	6						221115				
उपरे	ईजनों की मरम्मत और अनुरक्षण के अंतर्गत बुक किये गये रेलवे युनियन के चुनाव हेतु स्टाफ का दिया गया मानदेय	5	3						41330				
उपरे	मरम्मत और संचालन व्यय के अंतर्गत बुक की गई ट्रेशन फीस और अतिथय व्यय की प्रति प्रति	7,8 और 9	12						150708				
उपरे	मिश्रित कार्यकारी व्यय के अंतर्गत सेवा भवन और स्टाफ क्वाटर को जल आपूर्ति पर व्यय	12	4 और 11						18007842				
उपरे	सेवाभवन के अनुरक्षण हेतु मद खरीद	3	4						10000				
दमरे	रेलवे यार्ड में काटिदार झाड़ियों की सफाई लागत	11	4						190864				
दमरे	सीईटीएस के प्रधान का वेतन	4	12						765227				
दमरे	वर्कस व्यय के रूप में दर्शाई गई ट्रेन में वीएचएफ एल ईडीडिसप्ले सिस्टम के अनुरक्षण से संबंधित व्यय	16-डीएफ-3300	6						594768				
दमरे	स्टेशन पर पहुंचने हेतु रेटो रिफ्लेक्टिव सूचनात्मक और निदेशात्मक संकेत बोर्ड (त्रिकोणात्मक) उपलब्ध कराने और लगाने की लागत	16-एसएफ-2900	16-डीएफ-5300						778303				

दमरे	गैर वर्गीकरण के कारण अनुदान सं. 11 को जल आपूर्ति व्यय की अनियमित बुकिंग	11	4 और 9						2111200				
दमरे	बजट प्रावधान के बिना विभिन्न के अंतर्गत किलोमीटर भत्ता की	4,5,6,7, 10&12	8 और 9						4824200				
दमरे	मैनड एलसी हेतु बूम लोकिंग प्रबंधनों पर व्यय	16- एफ-3000	16- एफ-2900						1632409				
दमरे	स्टाफ सुविधा कार्यों के रूप में बुक किये गये अधिकारियों/अधीनस्थ रेस्ट हाऊस के निर्माण पर व्यय	16- 5200	16-6400						1948000				
दमरे	टैफिक सुविधा कार्यों के रूप में बुक किये गये एसएंडटी प्रबंधनो से संबंधित व्यय	16- 1600	16-3300						307000				
दमरे	टैक मशीनों की मरम्मत और प्रबंधन से जुड़े सीपीओएच डिपो के स्टाफ की लागत	4	7						29089430				
दपरे	टैक मशीन उपयोगिता प्रभार	7	4						17676040				
परे	पी एवं ई के अनुरक्षण और मरम्मत के अन्तर्गत बुक विविध मदों पर वहन व्यय	7	3						88708				
दरे	पीएचई की मरम्मत और अनुरक्षण के रूप में बुक एमब्लैस को किराये पर देने की लागत	7	11						950950				
उमरे	एसी लोकोमोटिव के लिए ऋण का त्रुटिपूर्ण लेखाकरण								7435000				
उमरे	कॉपर कन्टेनर वायर के क्रम पर व्यय डीआरएफ- 3700 टीआरडी के अन्तर्गत बुक किया गया	16- डीआर एफ-3700	16- डीआर एफ-3600						11403881				
उमरे	पीएच-1500- दोहरीकरण के अन्तर्गत बुक किया गया त्रुटिपूर्ण व्यय	16	16						5321735				
दपरे	सीआरआरएम के अन्तर्गत रेल स्कैप की लागत में से क्रेडिट के स्थान पर काम को दोगुना किया गया	16- शून्य डेबिट	16- सीआर सीआर आरएम						3409250				
पूरे	टैक नवीकरण कार्यों के स्थान पर पुल कार्यों के अन्तर्गत व्यय बुक किये गये	16- 3200	16-3100						1326922				
पूरे	भण्डार और घाटभाड़े से प्राप्त आय	वाई- 812	Y-813						20389061				
पूरे	अनुदान सं. 6 के अन्तर्गत बाहरी पार्टियों से वसूली के संबंध में क्रेडिट के स्थान पर व्यय को विविध डेबिट के रूप में बुक किया गया	शून्य डेबिट	क्रेडिट और वसूली						36100857				







अनुबंध - 4 (पैरा 3.3.3 देखें)										
नीति मामलों में अंतर अवधारणात्मक और शून्य व्यय आदि के रूप में देय राशि की विलम्ब प्राप्ति के लेखे को दर्शाता विवरण										
रेलवे	मामले का संक्षिप्त विवरण	वर्गीकरण		2010-11 (₹ करोड़ में)	2011-12 (₹ करोड़ में)	2012-13 (₹ करोड़ में)	2013-14 (₹ करोड़ में)	2014-15 (₹ करोड़ में)	अभार	
		गलत	सही							
पूरु	इलेक्ट्रिकल लोको शेड की सुरक्षा लागत	5	12		6008000				मरम्मत लागत में प्रशासकीय लागत सहित परिणामस्वरूप पीओएच की लागत ईकाई में वृद्धि	
दमरे	ओ एण्ड एम समझौते की गैर-अंतिम रूप दिए जाने के कारण मैसर्स कृष्णपतनम पोर्ट ट्रस्ट के लिए आय का गैर-प्रभाजन	आय			413530415				बुकिंग वर्ष में आम अतिदर्शित और समायोजन वर्ष में आय अल्पदर्शित	
दमरे	राजस्व शीर्ष के लिए मैसर्स कृष्णपतनम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अनुरक्षण की उगाही का गैर-प्रभाजन परिणामस्वरूप व्यय अतदर्शित	आय	राजस्व अनुदान		167826012				आय अतिदर्शित कार्यरत व्यय अतिदर्शित	
दमरे	एचएसडी तेल का मूल्य गाड़ी और बैगन की मरम्मत के रूप में गरीबरथ और डरुतों की पावर कार के लिए निर्गत किये गये थे	6	8			56026546			मरम्मत लागत में सम्मिलित परिचालन व्यय के परिणामस्वरूप पीओएच की लागत ईकाई में वृद्धि	
दमरे	एचएसडी तेल का मूल्य रेल प्राइन्डींग मशीनों के लिए निर्गत किये थे	7	4			5609333				
दमरे	इलेक्ट्रिक लोको शेड की सुरक्षा लागत	5	12			237712			मरम्मत लागत में सम्मिलित प्रशासकीय लागत के परिणामस्वरूप पीओएच लागत ईकाई में वृद्धि	
दमरे	अग्निशमक के अनुरक्षण और आपूर्ति पर व्यय	587	12			1656318	1554222		चालू वर्ष में अनुदान के तहत त्रुटिपूर्ण व्यय परिणामस्वरूप उत्तरवर्ती वर्ष के लिए बीई/आरई का त्रुटिपूर्ण प्रक्षेपण	
दमरे	बाहर से पूर्व वर्ष के बिल प्राप्त राशियों के लेखाकरण व्यय में कमी के रूप में दर्शाना	राजस्व अनुदान के तहत शून्य व्यय	सार-जेड आय फुटकर			200900000			चालू वर्ष में अनुदान के तहत त्रुटिपूर्ण व्यय परिणामस्वरूप उत्तरवर्ती वर्ष के लिए बीई/आरई का त्रुटिपूर्ण प्रक्षेपण	



दमरे	कर्मचारियों की लागत पहले वर्ष के लिए संबंधित साइडिंग से पुनः वसूली व्यय में कमी के रूप में समायोजित किया गया	राजस्व अनुदान के तहत शून्य व्यय	सार-जोड आय फुटकर			459000000				चाहू वर्ष में अनुदान के तहत त्रुटिपूर्ण व्यय परिणामस्वरूप उत्तरवर्ती वर्ष के लिए बीई/आरई का त्रुटिपूर्ण प्रक्षेपण
दमरे	राज्य सरकार से भूमि की लागत की वसूली के रूप में विविध प्राप्तियों के बजाय व्यय में कमी के रूप में दर्शित	अनुदान सं.-16 पीएच 6400 के तहत शून्य व्यय	विविध प्राप्तियां			9842677				बलॉक लेखे में व्यय का त्रुटिपूर्ण प्रदर्शन
उमरे	अन्य रेलवे से प्राप्त आरएमसी भाडा प्रभाजन की गैर बुकिंग	NA	सार-वाई सामान से आय				10424334			आय अल्पदर्शित
दमरे	टैक मशीन उपयोग के लिए ईकाई प्रभारों में पूंजी वसूली के समावेश के कारण अधिक वसूली के परिणामस्वरूप कार्य में कमी	7	विविध प्राप्तियां				30951242			
दमरे	पैट्री कार में केन्द्रीकृत गैस पाइप लाइन के अनुरक्षण और संस्थापना, आपूर्ति के संबंध में व्यय	8	6				1699636			चाहू वर्ष में अनुदान के तहत त्रुटिपूर्ण व्यय परिणामस्वरूप उत्तरवर्ती वर्ष के लिए बीई/आरई के त्रुटिपूर्ण प्रक्षेपण
	<b>कुल राशि</b>		<b>0</b>	<b>587364427</b>	<b>320172586</b>	<b>44629434</b>	<b>0</b>			
	<b>कुल योग</b>							<b>952166447</b>		
	<b>कुल मामले</b>		<b>0</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>0</b>			<b>14</b>
स्रोत	भाग II विसृत विनियोग लेखे परिशिष्ट-जे									

अनुबंध-5 (पैरा 3.3.5 देखें)									
लेन-देन के काल्पनिक/अनियमित समापन के मामलों की दर्शाता विवरण									
रेलवे	मामले का संक्षिप्त विवरण	वर्गीकरण		2010-11 (₹ करोड़ में)	2011-12 (₹ करोड़ में)	2012-13 (₹ करोड़ में)	2013-14 (₹ करोड़ में)	2014-15 (₹ करोड़ में)	अभार
		गलत	सही						
मरे	सामग्री के प्रत्यक्ष गति के बिना पीडब्लू सामग्री के लिए गलत/बलपूर्वक डेबिट की स्वीकृति	16-1500		122394198					व्यय का अधिक बताना
पूरे	माइनर शीर्ष 400 के तहत व्यय को बुक करना	12-400		40607844					व्यय का अधिक बताना
पूरे	अनुदान सं.-16 पीएच-5300 एण्ड पीएच-6400 के तहत कृतिम डेबिट	16-5300 16-6400		3981000					व्यय का अधिक बताना
उरे	यात्री वाहन डिब्लों पर पीओएच के संबंध में कृतिम/काल्पनिक समापन	16- डब्ल्यूएमएस	6	390000000					बजट प्रावधान से अधिक व्यय को परिहार करने के लिए व्यय का कम बताना
उरे	ट्रेक नवीकरण कार्यों के स्थान पर इंजीनियरिंग स्टोर अग्रदाय के तहत बुक किये गये ट्रेक डिपो से निर्गत पी.वे सामग्री की लागत	16-Suspense	16- डिआरएफ- 3100	215580456					बजट प्रावधान से अधिक व्यय को परिहार करने के लिए व्यय का कम बताना
एनएफ	शून्य डेबिट के स्थान पर क्रेडिट वसूली के रूप में बुक वेतन और भत्तों की वसूलियां	4.5,6,7,8 (क्रेडिट)	4.5,6,7,8 (शून्य डेबिट)	64128058					
दरे	दुधटना मुआवजा दावे पर व्यय की गैर-बुकिंग		12	108576496					बजट प्रावधान से अधिक व्यय को परिहार करने के लिए व्यय का कम बताना
परे	सामग्री की प्राप्ति के बिना डेबिट की गलत स्वीकृति	16-5&C	16	73100000					व्यय का अधिक बताना
दपरे	सर्वेक्षण के तहत वर्ल्ड क्लास स्टेशन की गलत बुकिंग	2-A	2-F	7663000					
दपरे	उचित डेबिट के बिना शीर्षों में क्रेडिट की बुकिंग और कार्य अनुदान के तहत गैर-माजूदा परिचालन	Odd Renewals	16-कार्य	236700000	725000000				व्यय का अधिक बताना
दपरे	दंडात्मक प्रभारों का गैर लेखाकरण परिणामस्वरूप अर्जन अल्पदर्शित		वाई-माल अर्जन	2499871					आय का कम बताना

दमरे	एचएमआरडीसी गैर-सरकारी उपक्रम में निवेश का गैर-प्रदर्शन	2-A	2-F	111100000					व्यय का अधिक बताना
दमरे	सर्वेक्षण के तहत वर्ल्ड क्लास स्टेशन के विकास के लिए परामर्श प्रभारों की गलत बुकिंग			395000					
दमरे	उचत के लिए बुक डीजल इलेक्ट्रीक लोको पुर्जों की लागत	12-MAR	5		79231				व्यय का कम बताना
उरे	प्रत्यक्ष प्राप्ति के बिना पावरपैक एसेम्बली सलेन्डरो की आपूर्ति से संबंधित डेबिट	5			1368906				व्यय का अधिक बताना
उरे	विभिन्न विभाग के निर्गत यूनिफॉर्म की लागत से जिसे संबंधित विभागों को आवंटित नहीं किया गया	MAC			1116047				व्यय का कम बताना
दमरे	ट्रस्टी बैंक को पहले ही स्थानांतरित राशि लिक किये बिना जमा राशि के तहत रखी गई पेंशन योजना की राशि पर ब्याज	जमा राशि	ट्रस्टी बैंक		9800664				व्यय का कम बताना
पूरे	ब्रांच लाइनों पर सब्सिडी के गलत दावे के गैर समायोजना से पीएडएल खाते में लाभांश और सब्सिडी को अधिक बताया गया	लाभांश सब्सिडी	सब्सिडी लाभांश		19200000				व्यय का अधिक बताना
पूतरे	भविष्य निधि में क्रेडिट किये गये अनंतिम ब्याज और ग्राहक के खातों में कमियों का गैर समायोजन	आरबीडी	आरबीडी		11400540				आय का कम बताना
दरे	नई पेंशन योजना शेष राशि का क्लियर न होना	एमएआर-पीएफ			22321560				भारतीय रेल जमा में शेषों का अधिक बताना
पमरे	रेल के डेबिट सामग्री की प्राप्ति के बावजूद कार्यकारी द्वारा स्वीकृत नहीं किये गये थे।	16	16		19200000				
उरे	विभिन्न अनुमानों के प्रति अंतरण लेन-देन के माध्यम से फर्जी बुकिंग	16-5300	एनए		28758440				
दरे	इकाइयों को डेबिट के स्थानांतरण का विलम्बित समायोजन				5217658	874098	2588585		
दरे	जीसी कार्य के अंतर्गत रेल की लागत से संबंधित व्यय की अनियमित बुकिंग				54332386				बजट प्रावधान से अधिक व्यय को परिहार करने के लिए व्यय का कम बताना

दरे	प्रत्यक्ष प्राप्ति के बिना सामग्री की लागत का लेखाकरण	16	16			11749984							
दरे	डिविजनों को स्थानांतरित सामग्री की लागत का गैर समायोजन					173344251	66145242						व्यय का अधिक बताना
दरे	पूर्व वर्ष में प्राप्त सामग्री की लागत का लंबित लेखाकरण						387181099						व्यय का अधिक बताना
दरे	लोको के पीओएच और बोबी वेगनों को परिवर्तित करने के प्रति डेबिट का लंबित समायोजन	16- डब्ल्यूएमएस	5एवं6			210030392	85494150						ब्लॉक लेखा एवं अंनुदान संख्या 16 में व्यय का अधिक बताना
दपूरे	डिविजनोरेलवे को स्थानांतरित सामग्री की लागत का गैर समायोजन					4376625	33995147						
दमरे	प्रभार की उच्च श्रेणी में माल-भाड़ा अनियमित रूप से प्रभारित करने और 30% रियायत की अनुमति न देने और विकास अधिभार की उगाही के कारण परियोजना के अंतर्गत व्यय को अधिक बताया गया।	आय	16-पूँजीगत				7218187						
दमरे	दक्षिण पश्चिम और दक्षिण रेलवे को समय-सारणी प्रिंट करने के लिये व्यय का गैर-अंतरण						23227698						पूँजी व्यय का अधिक बताना जिससे अधिक लाभोश का भुगतान
उरे	टैक मशीनों के लिये माल-भाड़ा प्रभार, सामग्री लागत, डेबिट का लंबित लेखाकरण	16	16				217064610						
उरे	पी.वे. सामग्री की बिक्री का आरडब्ल्यूएमएस में समायोजन न करना	16-3100	आय				4566987						पूँजी व्यय का अधिक बताना जिससे अधिक लाभोश का भुगतान
उरे	पी.वे. सामग्री की बिक्री का अन्य इकाईयों में समायोजन न करना						3408575						
उरे	सामान्य रखरखाव हेतु सामग्री जारी करने के लिये समायोजन मेमो तैयार किया गया लेकिन स्वीकृत नहीं						2630319						
दरे	समायोजन मेमो का गैर-लेखाकरण						24406148						
दरे	कल्याण सेस और जुमानि प्रभारों की गलत बुकिंग						35251264						
उरे	2012-13 से संबंधित स्टाफ क्वार्टरों की रखरखाव की लागत 2013-14 में						1608402						





अनुबंध-6 ( पैरा 3.7.1.क देखें )													
पूँजीगत के अंतर्गत राजस्व व्यय का गलत वर्गीकरण दर्शाता विवरण													
रेलवे	मामले का संक्षिप्त विवरण	वर्गीकरण		2010-11 (₹ करोड़ में)	2011-12 (₹ करोड़ में)	2012-13 (₹ करोड़ में)	2013-14 (₹ करोड़ में)	2014-15 (₹ करोड़ में)	पूँजी पर परिहार्य लाभांश भुगतान की गणना उस दर पर जिस पर उस वित्तीय वर्ष में लाभांश निकाला गया था				
		गलत	सही						2010-11 (₹ करोड़ में)	2011-12 (₹ करोड़ में)	2012-13 (₹ करोड़ में)	2013-14 (₹ करोड़ में)	2014-15 (₹ करोड़ में)
दरे	निर्माण लागत के रूप में बुक किये गये ओपन लाइन कार्य हेतु विशेष कार्य और बैलस्ट की लागत	16-पूँजीगत	4	5400347					162010	270017	216014	270017	270017
दरे	पूँजीगत व्यय के रूप में दशयि गये लोको को जारी ईंधन की लागत	16-पूँजीगत	10	40518242					1215547	2025912	1620730	2025912	2025912
दपूरे	अनुदान संख्या 16-पूँजीगत के अंतर्गत बुक किये गये ओपन लाइन इंजीनियरिंग कार्य	16-पूँजीगत	4	1738280					52148	86914	69531	86914	86914
दपूरे	गेज परिवर्तन व्यय के रूप में बुक किये गये होस्पिटल उपकरण की लागत	16-पूँजीगत	11	87919					2638	4396	3517	4396	4396
उमरे	पूँजीगत व्यय के रूप में बुक किये गये स्टाफ के प्रशिक्षण की लागत	16-पूँजीगत	12		3174000					79350	126960	158700	158700
दपूरे	ट्रेक की रखरखाव लागत	16-पूँजीगत	4		3463075					86577	138523	173154	173154
दपूरे	पूँजीगत कार्य के अंतर्गत बुक किये गये ओपन लाइन इंजीनियरिंग कार्य की लागत	16-पूँजीगत	4		322899					8072	12916	16145	16145
दपूरे	ट्रेक की रखरखाव लागत	16-पूँजीगत	4			3738240					74765	186912	186912

उरे	पुल कार्यशाला में रास्ते, दरवाजों और खिड़कियों की मरम्मत की लागत	16-पूजीगत	4							781795						15636	39090	39090
उरे	पूजीगत व्यय के रूप में बुक किये गये फर्श की मरम्मत के कार्य और पानी की सफाई की लागत	16-पूजीगत	4							19425372						388507	971269	971269
दपरे	पूजीगत व्यय में निर्माण लागत के रूप में बुक किये गये ओपन लाइन पर स्टाफ क्वार्टरों की मरम्मत की लागत	16-पूजीगत	11							16801469						336029	840073	840073
दरे	परियोजना के अंतर्गत पूजीगत व्यय के रूप में बुक किये गये प्रशिक्षुओं का वजीफा	16-पूजीगत	12							1480383						29608	74019	74019
दरे	परियोजना के अंतर्गत पूजीगत व्यय के रूप में बुक किये गये प्रशिक्षुओं का वजीफा	16-पूजीगत	12											2041596			51040	102079.8
उपरे	कोचों की मरम्मत से संबंधित कार्यशाला में कार्यकारी अधिकारियों का वेतन	16-पूजीगत	3 & 4														3383	6766
उपरे	स्टाफ को नकद पुरस्कार	16-पूजीगत	2														1625	3250
दरे	अनुदान संख्या 16-पूजीगत-निर्माण के अंतर्गत बुक किये गये ओपन लाइन इंजीनियरिंग कार्य	16-पूजीगत	4														891696	1783393
दपूरे	यातायात हेतु आंशिक रूप से खुले ट्रेक के रखरखाव की लागत	16-पूजीगत	4														117330	234660



दमरे	यातायात हेतु आंशिक रूप से खुले ट्रेक के रखरखाव की लागत	4								4048039					101201	202402
दपरे	पूँजीगत व्यय में कार्य प्रभारित पदों के रूप में बुक किये गये ओपन लाइन संगठन के कर्मचारी के वेतन और भत्ते	3	16-पूँजीगत							13182250					329556	659112.5
दमरे	सार्वजनिक उद्घोषण प्रणाली की पुनः तार बिछाने और महाप्रबंधक के सभाकक्ष में कॉफ़िस टेबल की चारों ओर तार उपलब्ध कराने की लागत	4	16-पूँजीगत							399034					9976	19952
दपरे	उद्घाटन समारोह व्यय	3	16-पूँजीगत							1565000					39125	78250
दपरे	ओपन लाइन संगठन/मुख्यालय के अधिकारियों के वेतन	3&4	16-पूँजीगत								846664					21167
	<b>कुल</b>			<b>47744788</b>	<b>6959974</b>	<b>42227259</b>	<b>61797287</b>	<b>846664</b>	<b>1432344</b>	<b>2561239</b>	<b>3032736</b>	<b>159575972</b>	<b>6391533</b>	<b>7957632</b>		
	<b>कुल योग</b>															
	<b>कुल मामले</b>															
			10-11		4	3	5	9	1	9		22				
			11-12	1432344	173999	844545	1544932	21167								
			12-13	0	2387239	278399	2111363	3089864.3	5							
			13-14	0	0	1909792	347999	2111363								
			14-15	0	0	0	2387239	347999								
			Total	1432344	2561239	3032736	6391533	7957632								
स्रोत	<b>भाग II विस्तृत विनियोजन खाते-अनुबंध जे</b>															

अनुबंध- 7 (पैरा 3.7.1.ख देखें)														
डीआरएफ के अंतर्गत राजस्व व्यय का गलत वर्गीकरण दर्शाता विवरण														
रेलवे	मामले का संक्षिप्त विवरण	वर्गीकरण		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	वित्तीय वर्ष हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दरों पर डीआरएफ शेष पर ब्याज की हानि की गणना					
		गलत	सही	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
उरे	उर्ध्व की अपेक्षा विविध ट्रैक कार्य के संबंध में संविदात्मक भुगतान	16- डीआरएफ	12	203302.15						609906	1016511	813209	1016511	1016511
उरे	प्रतिस्थापना और नवीनीकरण कार्य के रूप में अनुदान संख्या 16 के अंतर्गत भूमि के वाणिज्य कर का भुगतान	16- डीआरएफ	12	77515909						2325477	3875795	3100636	3875795	3875795.45
उरे	ट्रैक नवीनीकरण कार्य के रूप में बुक किये गये पी.वे. सामग्री की लोडिंग और स्टैकिंग की लागत	16- डीआरएफ	4	6983447						209503	349172	279338	349172	349172
परे	पूँजीगत व्यय के रूप में बुक किया गया राजस्व व्यय	16- डीआरएफ	6	1112282						33368	55614	44491	55614	55614
उरे	डीआरएफ में बुक किये गये अनुपयोगी टाई बार/स्टील स्लीपर्स की लागत	16- डीआरएफ	16- अधिशेष	1255393						37662	62770	50216	62770	62770
उरे	राजस्व की अपेक्षा अनुदान संख्या 16 के अंतर्गत ट्रैक प्रतिस्थापना कार्य के रूप में दर्शाई गई प्रतिपूर्ति के लिये बैलस्ट और बैलस्ट की सफाई करने की मशीन के कार्य की लागत	16- डीआरएफ-3100	4		23085200						577130	923408	1154260	1154260
उरे	डीआरएफ के अंतर्गत स्वचालित स्तर क्रॉसिंग पर कर्मियों को लाने की लागत	16- डीआरएफ	16- एसएफ		243735						6093	9749	12187	12187
उरे	ट्रैक प्रतिस्थापना कार्य के अंतर्गत बुक किये गये रेल की लागत यद्यपि दैनिक राजस्व रखरखाव हेतु उपयोग किया जाता है	16- डीआरएफ	4			9955890						199118	497795	497795
उरे	पी.वे. गैर-स्टॉक मद	16- डीआरएफ	4			366106						7322	18305	18305



अनुबंध – 8 (पैर 3.7.1. ग देखें)											
राजस्व और निर्माण कार्य अनुदान संख्या 16 (पूजी, डीआरएफ, डीएफ) के बीच व्यय का गलत वर्गीकरण दर्शाता विवरण											
रेलवे	मामले का संक्षिप्त विवरण	वर्गीकरण		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	समीक्षार्थीन अवधि के लिए पूंजी के तहत राशि का कम/अधिक विवरण	समीक्षार्थीन अवधि के लिए डीआरएफ के तहत राशि का विवरण	समीक्षार्थीन अवधि के लिए डीए के तहत राशि का कम विवरण
		गलत	सही	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)
उरे	अनुदान सं.6 के तहत राजस्व व्यय के रूप में दर्ज मशीनरी की अधिप्राप्ति	6	सही 16-पूजी	1017505					1017505		
उरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में दर्ज डीजल इंजन के अधिग्रहण की लागत	5	16-डीआरएफ-2100	16422302						16422302	
उरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में दर्शाई गई स्लीपरों, बलास्ट, पी वे सामग्री इंजन किराया प्रभार, और मालभाडा प्रभार पर ट्रेक नवीकरण में प्रयुक्त स्टीन बालास्ट की लागत	4	16-डीआरएफ-3100	19650786						19650786	
उरे	राजस्व व्यय के रूप में दर्ज रेलवे कर्मियों को खेल सुविधाएं	8	16-डीएफ	50801604							50801604
उरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में दर्ज सूचना बूथ की लागत	7	16-डीएफ	524658							524658
उरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में दर्शाई गई स्लीपरों, बलास्ट, जी वे सामग्री इंजन किराया प्रभार, और मालभाडा प्रभार पर ट्रेक नवीकरण में प्रयुक्त स्टीन बालास्ट की लागत।	4	16-डीआरएफ-3100		31651576					31651576	

उरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में बुक यात्री प्लेटफार्म शेल्टर/एफओबी के लिए सामग्री की लागत।	4	16- डीआरएफ-5300	14167883	14167883				14167883	
उरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में दर्शायी गई स्लीपर ट्रेक नवीकरण के लिए पीआरसी की लागत	9	16- डीआरएफ-3100	5483519	5483519				5483519	
उमरे	राजस्व के तहत मरम्मत लागत के रूप में दर्शाया गया स्थायी वे सामग्री पर मालभाडा प्रभार	6	16- डीआरएफ-3100	6907502	6907502				6907502	
दमरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में दर्ज स्टाफ कर्वाटों के प्रतिस्थापन की लागत पर किया गया व्यय	11	16- डीआरएफ	976848	976848				976848	
दरे	राजस्व के अन्तर्गत पूंजी के बजाय रोलिंग स्टाक को व्यय की कमी के रूप में दर्शाया गया	6 (घटा व्यय)	16-पूंजी-2100-क्रेडिट	19428000	19428000				19428000	
दमरे	पी.वे की मरम्मत और अनुरक्षण क्वार्टरों के निर्माण और विकास की लागत के अन्तर्गत बुक	4	16-पूंजी	238472	238472				238472	
दमरे	पी.वे की मरम्मत और अनुरक्षण के तहत क्वार्टरों के निर्माण और विकास की लागत बुक की गई	4	16- डीएफ	1129534	1129534					1129534
दमरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में बुक स्टाक क्वार्टरों के प्रतिस्थापन की लागत पर व्यय	11	16- डीएफ	2437413	2437413					2437413
दमरे	मशीनीकृत लाई की अधिप्राप्ति	8	16-डीएफ	1347946	1347946					1347946
पूतरे	पी.वे की मरम्मत और अनुरक्षण के रूप में बुक बाहरी दीवार बनाने की लागत	4	16-डीएफ	575767	575767					575767

उरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में दर्शाई गई स्लीपरों, बलास्ट, जी वे सामग्री ईजन किराया प्रभार, और मालभाडा प्रभार पर ट्रेक नवीकरण में प्रयुक्त स्टोन बालास्ट की लागत	4	16- डीआरएफ-3100	4909911	4909911				4909911				
उरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में दर्शायी गयी पुनः स्थापित ईजन बलाक फ्यूल एफिशिएंट पावर पैक इत्यादि की लागत	5	16- डीआरएफ-2100	19973160	19973160				19973160				
उरे	रेलों की लागत	6	16- डीआरएफ	2049097	2049097				2049097				
दमरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में बुक प्वाइंट्स एवं क्रॉसिंग्स की लागत	4	16- डीआरएफ	2246872	2246872				2246872				
उरे	ट्रेक्शन मोटर की लागत	6	16- डीआरएफ-2100	4100000	4100000				4100000				
दरे	परिसम्पत्तियों से प्राप्त क्रेडिट को राजस्व अनुदान के रूप में दर्शाया गया घटा व्यय	3&6	16- डीआरएफ-क्रेडिट	100670000	100670000				100670000				
दरे	सक्रिय की बिक्री को राजस्व व्यय में क्रेडिट किया गया	5	16- डीआरएफ-क्रेडिट	7756000	7756000				-7756000				
उपरे	कोचों के पीओएच पर सामान्य लागत	12	16-पूजी-डब्ल्यूएमएस	839040	839040					839040			
उरे	ईजन कंट्रोल पेनल की अधिप्राप्ति की लागत	6	16-पूजी	391650	391650					391650			
उरे	रनिंग रूम के प्रावधान की लागत	11	16-डीएफ	1524973	1524973								1524973
उरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में दर्शाई गई स्लीपरों, बलास्ट, पी वे सामग्री ईजन किराया प्रभार, और मालभाडा प्रभार पर ट्रेक नवीकरण में प्रयुक्त स्टोन बालास्ट की	4	16- डीआरएफ-3100					25224255	25224255				25224255



उपरे	जीसी कार्य में लगे पीवे स्टाफ की लागत को राजस्व अनुदान के तहत बुक किया गया	4	16-पूजी				7876349		7876349	
दमरे	सीएटी वाकपिट लाइन से संबंधित अपशिष्ट कार्य की लागत को राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में दर्शाया गया	4	16-डीएफ				3668881		3668881	
दमरे	मशीनीकृत लाई की अधिप्राप्ति	8	16-डीएफ				898631		898631	
उरे	राजस्व अनुरक्षण व्यय के रूप में दर्शाई गई सलीपरो, बलास्ट, जी वे सामग्री ईजन किराया प्रभार, और मालभाडा प्रभार पर टैक नवीकरण में प्रयुक्त स्टोन बालास्ट की लागत	4	16-डीआरएफ-3100				7957852	7957852	7957852	
उरे	सीटीआर कार्य के विज्ञापन की लागत	4	16-डीआरएफ				194721	194721	194721	
उमरे	राजस्व व्यय के रूप में बुक उपकरणों की लागत	7	16-डीआरएफ				12124003	12124003	12124003	
दरे	इंजन किराया प्रभार (ब्लास्ट) और स्थापना प्रभाव (कार्य प्रभारित पद)	3 & 4	16-डीआरएफ				1594750	1594750	1594750	
दमरे	निर्माण और सीएमएस क्रॉसिंस की आपूर्ति पर व्यय	4	16-डीआरएफ				547498	547498	547498	
दमरे	नियंत्रक कार्यालय के नवीकरण के संबंध में नियंत्रण कार्यालय की पुनः वायरिंग की लागत	7	16-डीआरएफ				568496	568496	568496	
दरे	विविध अग्रिम राजस्व के तहत व्यय कि गलत बुकिंग	12	16-पूजी-7100				68627448	68627448	68627448	
दमरे	ग्रुबर्ड रबर सोल प्लेट्स पर व्यय	4	16-पूजी डीआरएफ				861984	861984	861984	



दमरे	ट्रैक्शन वितरण सहित वार्ड पास लाइन प्रावधान की लागत को पिवे मरम्मत राजस्व के रूप में बुक किया गया	4	16-डीएफ-1600							1633943		1633943
दमरे	सर्क्युलिंग क्षेत्र के सुधार प्रतीक्षा हाल में लाइटिंग प्रबन्धन और गार्डन लाइटिंग पर व्यय	7	16-डीएफ							3817437		3817437
दमरे	शौचालय सुविधाओं के प्रावधान की लागत	4	16-डीएफ							551783		551783
दपरे	पुलों में सुधार और मजबूती को राजस्व व्यय के रूप में बुक किया गया	4	16-डीएफ							10694221		10694221
पूतरे	टाइप-II कवार्टरों के सुधार से संबंधित व्यय	4&11	16-डीएफ							6320973		6320973
सत्रोत	<b>कुल</b>									<b>88416855</b>		<b>84344460</b>
	<b>विनियोजन लेखे विसृत विवरण भाग-II अनुबंध जे</b>									<b>205312690</b>		<b>144460703</b>
										<b>115495109</b>		<b>60515695</b>
										<b>176273264</b>		<b>85927764</b>

अनुबंध- 9 (पैरा 3.7.1. घ देखें)													
पूँजीगत और आन्तरिक स्रोतों (डीआरएफएवंडीएफ) के बीच व्यय का गलत वर्गीकरण दर्शाता विवरण													
रेलवे	मामले का संक्षिप्त विवरण	वर्गीकरण		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	पूँजी पर परिहार्य लाभश भुगतान की गणना उस दर पर की जाए जिस पर उस वित्तीय वर्ष में लाभांश की गणना की गई थी				
		गलत	सही						2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
उरे	यात्री सुविधाओं से संबंधित व्यय	16-पूँजी	सही 16-डीएफ	1941857	(₹ करोड़ में)		(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	58256	97093	77674	97093	97093
उमरे	पीवीसी वायर, लूपों का प्रावधान इत्यादि और केएफडब्ल्यू कार्य	16-पूँजी	16-डीएफ	4703314			(₹ करोड़ में)		141099	235166	188133	235166	235166
दमरे	स्टाफ क्वार्टरों के प्रतिस्थापन पर व्यय	16-पूँजी	16-डीआरएफ	3265919					97978	163296	130637	163296	163296
दपरे	सब वे कार्य के लिए किए गए व्यय को डीएफ के बजाय पूँजी में डेबिट किया गया	16-पूँजी	16-डीएफ	6803720					204112	340186	272149	340186	340186
दपरे	2009-10 के दौरान पूँजी में डेबिट ट्रेक नवीकरण कार्य निधियन को सुधारा नहीं गया	16-पूँजी	16-डीआरएफ	838600000					25158000	41930000	33544000	41930000	41930000
परे	सिग्नलिंग केबल को अनियमित रूप से डीएफ के बजाय पूँजी में सामग्री के स्थानांतरण के बिना आवंटित किया गया	16-पूँजी	16-डीएफ	34309928					1029298	1715496	1372397	1715496	1715496
पूतरे	इलैक्ट्रिकल डिटेक्टर के साथ मैकेनिकल डिटेक्टर के प्रतिस्थापन	16-पूँजी	16-डीआरएफ		149000					3725	5960	7450	7450





अनुबंध- 10 (पैर 3.7.2 देखें)

आन्तरिक सत्रों में अर्थात् डीआरएफएवंडीएफ और डीएफ और पूंजी के बीच व्यय का गलत वर्गीकरण दर्शाता विवरण													
रेलवे	मामले का संक्षिप्त विवरण	वर्गीकरण		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	पूंजी के अन्तर्गत राशि का कम विवरण (₹ करोड़ में)	डीआरएफ के तहत राशि का अधिक विवरण (₹ करोड़ में)	डीएफआर की राशि का कम विवरण (₹ करोड़ में)	लाभ/आर्थिक सहायता का कम विवरण (₹ करोड़ में)	डीआर एफ पर ब्याज की कम गणना (₹ करोड़ में)
		गलत	सही	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)
पूरे	डीएफ से डीआरएफ को निधियों का हस्तांतरण	16-डीआरएफ-5200	16-डीएफ-5200	14435000						-14435000	14435000		
उरे	यात्री सुविधाओं से संबंधित व्यय को डीआरएफ के अन्तर्गत एवं प्रतिस्थापन नवीकरण कार्यों में दर्ज किया गया	16-डीआरएफ	16-डीएफ	4231995						-4231995	4231995		
दमरे	इलैक्ट्रिकल रीवारिंग कारोडड के पाइपलाइन पर प्रतिस्थापन व्यय की गलत बुकिंग को विकास कार्य के रूप में दर्ज किया गया	16-डीएफ	16-डीआरएफ	6584618						6584618	-6584618		
दपरे	पार्सल लिफ्ट का प्रतिस्थापन डीएफ के तहत बुक किया गया	16-डीएफ	16-डीआरएफ	2000880						2000880	-2000880		
दमरे	स्टाफ क्वार्टरों का निर्माण कार्य प्रतिस्थापन व्यय के अन्तर्गत किया	16-डीआरएफ	16-पूंजी	1196204					1196204				

पूतरे	गया	वीएसकेपी पर रेस्ट हाऊस में अतिरिक्त आवास की लागत	16-डीआरए फ	16-डीएफ	494386	-494386	494386													
उरे		स्टाफ सुविधाओं की लागत टैक नवीकरण कार्यों में बुक की गई	16-डीआरए फ	16-डीएफ	654241	-654241	654241													
उरे		सिगनलिंग और ओएफसी संचार कार्य की लागत को डीआरएफ के अन्तर्गत प्रतिस्थापन लागत के रूप में बुक किया गया	16-डीआरए फ	16-डीएफ	31387343	-31387343	31387343													
दमरे		यात्री सुविधा कार्यों पर व्यय की डीआरएफ के प्रतिस्थापन कार्यों के अन्तर्गत गलत बुकिंग की गई	16-डीआरए फ	16-डीएफ	41062655	-41062655	41062655													
दमरे		डीआरएफ पर दर्ज यात्री सुविधा कार्यों तथा सेनड हम्प तथा ट्रेप सचिव पर किया गया व्यय	16-डीआरए फ	16-डीएफ	583018	-583018	583018													
उरे		डीआरएफ के बजय डीएफ में दर्ज आरआरआई कार्य की निर्माण लागत	16-डीएफ	16-डीआरएफ	5000000	5000000	-5000000													







दमरे	टेक नवीनीकरण के रूप में बुक मशीन की साइडिंग की स्थापना पर व्यय	16-डीआरए फ	16-डीएफ	5017476	5017476	-5017476	5017476			
दमरे	यात्री सुविधा अर्थात् विकास कार्यों पर व्यय	16-डीआरए फ	16-डीएफ	4628693	4628693	-4628693	4628693			
उरे	यात्री सुविधा कार्यों के तहत बुक क्रॉसिंग कार्यों की लागत	16-डीएफ	16-डीआरएफ	1156731	1156731	1156731	-1156731			
उमरे	विकास कार्यों के रूप में दर्ज दरवाजों के प्रतिस्थापन की लागत	16-डीएफ	16-डीआरएफ	1452732	1452732	1452732	-1452732			
दमरे	पूँजीगत के बजाय डीएफ के अन्तर्गत दर्ज भूमि के अधिग्रहण पर व्यय	16-डीएफ	16-पूँजीगत	135000000	135000000		-135000000	3375000		
दमरे	डेबिटो का हस्तांतरण न होने के कारण नई लाइन के लिए ईडी एवं सीएसटी का समायोजन न होना	16-डीआरए फ	16-पूँजीगत	1170154	1170154	-1170154				
दमरे	स्लीपरो की लागत के प्रति डेबिट तथा कार्यों में स्लीपरो की अनियमित बुकिंग जिसमें थू बेलैस्ट रिनयुवल (टीबीआर) तथा थू वेल्ड रिनयुवल	16-डीआरए फ	16-पूँजीगत	44178039	44178039	-44178039				



अनुबंध- 11 ( पैरा 3.8 देखें)									
आय तथा डिपॉजिट/उचनत के बीच गलत वर्गीकरण के कारण आय को अधिक दर्शाने वाला विवरण									
रेलवे	मामले का संक्षिप्त विवरण	वर्गीकरण		2010-11 (₹ करोड़ में)	2011-12 (₹ करोड़ में)	2012-13 (₹ करोड़ में)	2013-14 (₹ करोड़ में)	2014-15 (₹ करोड़ में)	
		गलत	सही						
पूतरे	आय में जमा कार्यो हेतु अग्रिम में मै. दामोदर पोर्ट को. से प्राप्त राशि	आय	डिपॉजिट	24466893					
उरे	डिपॉजिट से आय में राशि के हस्तांतरण के माध्यम से अनियमित समायोजन	आय	डिपॉजिट	130388714					
उरे	आय में जमा मोबाइलेशन अग्रिम की उगाही	आय	एमएसी	18525078					
मरे	मालभाड़ा तथा विलम्ब शुल्क पर संग्रहित सेवा कर में छूट नहीं दी गई	आय	0044 सेवाकर		13560000		43205064		
उमरे	माल आय के तहत बुक सेवा कर के रूप में प्राप्त राशि	आय	0044 सेवाकर				242901		
दरे	उचनत शीर्षो की आय की गलत बुकिंग	उचनत	आय		1651566				
दमरे	एक फर्म द्वारा जमा राशि	विविध आय	भारतीय रेल डिपॉजिट		107600				
दमरे	उचनत के तहत राशि रखने की बजाय जमा से व्यय का अनियमित आवंटन	डिपॉजिट-एक्स	एमएआर-एक्स		206328				
आईसीएफ	उचनत शीर्ष के तहत शेष की निकासी न होना	डिपॉजिट-एक्स	आय				147999166		
दमरे	स्टील क्राइब की आपूर्ति के लिए निर्माण यूनिट से वसूला गया सीमेंट साइडिंग तथा हायर प्रभार के डिपॉजिट कार्यो पर उपरि शीर्ष प्रभार, लाभ विभागीय प्रभार	डिपॉजिट-एक्स	आय					8257485	
दपरे	एबस्ट्रेक्ट-वाई -माल आय में सम्मिलित किए बिना उगाही किए हुए कम प्रभार (जब मामला नयायालय में हो)	आय	ट्रैफिक उचनत					3677225923	
	<b>कुल राशि</b>			<b>154855607</b>	<b>18525078</b>	<b>13756494</b>	<b>191447131</b>	<b>3685483408</b>	
	<b>कुल जोड़ राशि</b>							<b>4187876718</b>	
	<b>मामले की संख्या</b>			<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	
	<b>कुल मामले</b>							<b>12</b>	
<b>स्रोत</b>	<b>भाग 11 विस्तृत विनियोजन लेखे -अनुलग्नक जे</b>								

अनुबंध-12 (धारा 3.9 देखें)									
राजस्व अनुदान एवं आय/विविध प्राप्तियों आदि तथा भारतीय रेल जमा तथा पूंजीगत व्यय के बीच गलत वर्गीकरण को दर्शाने वाला विवरण									
रेलवे	मामले का संक्षिप्त विवरण	वर्गीकरण		2010-11 (₹ करोड़ में)	2011-12 (₹ करोड़ में)	2012-13 (₹ करोड़ में)	2013-14 (₹ करोड़ में)	2014-15 (₹ करोड़ में)	
		गलत	सही						
दमरे	व्यय में कमी के रूप में परिसमापन क्षतियों का लेखा-जोखा	राजस्व अनुदान	विविध प्राप्तियां	462962					
दपरे	16-आरएसएफ की बजाय डिपॉजिट में बुक पीएससी स्लीपरो की लागत	जमा	16-आरएसएफ	19576964					
परे	डिपॉजिट कार्यों में वर्णित दोहरीकरण कार्य से संबंधित व्यय के परिणामस्वरूप कार्य अनुदान के तहत कम व्यय हुआ।	भारतीय रेल जमा	अनुदान सं.16-1500	43461875					
दपरे	एमएसी के बजाय डिपॉजिट में क्रेडिट किए गए सहायक ऋण	भारतीय रेल जमा	अनुदान सं.16-7300-एमएसी			90000000			
दरे	डिपॉजिट के तहत कार्य व्यय की गलत बुकिंग के परिणामस्वरूप कार्य अनुदान के तहत कम व्यय हुआ	भारतीय रेल जमा	16				1388196		
परे	डिपॉजिट कार्य में बुक अनुदान संख्या 16 डीआरएफ/डीएफ में जमा योग्य व्यय	जमा कार्य	16- डीआरएफ और 16-डीएफ				10948314		
उरे	अंतिम शीर्ष के बजाय डिपॉजिट कार्य में जमा किया गया व्यय	भारतीय रेल जमा	16					200984704	
पूतरे	क्रेडिटो के रूप में संबंधित अनुदानों को दो शाखाओं में बांटने के बजाय भारतीय रेल डिपॉजिट के तहत रखे गए सेनेट क्रेडिट की राशि	भारतीय रेल जमा	राजस्व अनुदान					649272452	
दपरे	डिपॉजिट कार्य से डेबिट करने के बजाय नई लाइन परियोजना में बार-बार बुक रेलवे शेयर का अधिक व्यय	16-1100-नई लाइन	जमा कार्य			448100000	3388862000		
दपरे	जीओके तथा जीओपी के तहत निधियों की उपलब्धता के बावजूद रेलवे अन्तिम शीर्षों में व्यय की बुकिंग	16-1100-नई लाइन	जमा कार्य					2814800000	
आईसीएफ	बाहरी लोगो को वैगनो के पीओएच पर व्यय के समायोजन में विलम्ब के परिणामस्वरूप	16-डब्ल्यूएमएस	जमा कार्य				593291087		

उमरे	डब्ल्यूएमएस के तहत अधिक व्यय हुआ	16-पूँजीगत	जमा कार्य			2927000			
पूरे	पूँजीगत में दर्ज ओएफसी केबल के प्रतिस्थापन की लागत	आय-जेड विविध	भारतीय रेल जमा				406809068		
पूतरे	केटरिंग बिलों पर 7 प्रतिशत कुशन प्रभारों की व्यवस्था करने के लिए निधियों का सृजन न होना तथा अन्य आयों के साथ कुशन प्रभारों का अनियमित लेखा जोखा	आय-जेड विविध	एमएच-0070	20983					
दरे	प्रमुख शीर्ष 0070- अन्य प्रशासनिक सेवाओं के बजाय विविध आयों में क्रेडिट की गई आरटीआई फीस	5-क्रेडिट और 9-क्रेडिट	आय	38000756					
दरे	राजस्व व्यय के तहत क्रेडिट के रूप में दर्शाए गए सक्रेप तथा अपशिष्ट के बिक्री मूल्य के फलस्वरूप कार्यकारी व्ययों में कमी हुई	एमएआर जमा	ट्रस्टी बैंक	24603335					
परे	ट्रस्टी नामल को हस्तांतरण के बिना डिपॉजिट के तहत रखी गई नई पेंशन योजना में योगदान तथा अंतिम शीर्षों को हस्तांतरण के बिना एमएआर के तहत रखा गया योगदान	12	विविध जमा	40000					
पूतरे	अनुदान संख्या 12 के तहत बुक बिक्री कर कानूनी फीस तथा शास्ति	4	जमा कार्य	365595					
पूतरे	डिपॉजिट कार्यों के बजाय राजस्व के लिए कार्य प्रभारी पद से संबंधित वेतन तथा भते		विविध प्राप्तियाँ	179643					
उरे	व्यय में कमी के रूप में प्रोद्भूत शास्ति का अनियमित लेखा जोखा	10	एबस्ट्रेक्ट-वाई-माल आय	36279442					
पूतरे	एबस्ट्रेक्ट-वाई-माल आय के बजाय अनुदान संख्या 10 में बुक माल ट्रैफिक से आय के प्रति डेबिट	विविध आय	विविध प्राप्तियाँ	111333646					
दमरे	विविध प्राप्तियों की बजाय आय के रूप में परिसमापन क्षतियों का लेखा-जोखा	स्टोर उचत-16-7100	विविध प्राप्तियाँ			10038637			
दमरे	आपूर्तिकर्ताओं से वसूली गई परिसमापन क्षतियों की बुकिंग	आय	राजस्व अनुदानों के तहत क्रेडिट			339688885			

उमरे	डिपॉजिट के तहत रखी नई पेंशन योजना की राशि को ट्रस्टी बैंक को पहले ही हस्तांतरण की गई राशि से लिक किए बिना उस पर ब्याज	जमा	जमा	ट्रस्टी बैंक		21996174			
पूरे	पीएंडएल खाते के क्रेडिट की और आय के रूप में दर्शाए गए बिक्री कर का संग्रहण	आय	जमा	जमा		160062			
उपरे	आरटीआई अधिनियम के तहत संग्रहित फीस	आय	आय	एमएच-0070				93165	
दमरे	आय के लिए बाहरी लोगो को आपूर्ति की गई विद्युत की यूनिट लागत सहित सेवा प्रभारों की वसूली का समायोजन न होना	अनुदान सं.8 के तहत क्रेडिट	आय	आय				19200000	
दमरे	व्यय में कमी के रूप में दर्शाए गए एसईबी के साथ डिपॉजिट पर अर्जित ब्याज	अनुदान सं.8	आय	आय				199235	
उपरे	दवाईयों की आपूर्ति न होने के लिए शासति के रूप में परिसमापन क्षति	डिपॉजिट-एक्स	डिपॉजिट-एक्स	एमएच-1001				36446	
दपरे	रेल व्यय को अंकित करना	एमएआर-एक्स	एमएआर-एक्स	3				3370656	
परे	सर्वेक्षण विभाग में कार्यकारी कर्मचारियों के वेतन तथा भत्तों पर किया गया व्यय	जमा कार्य	जमा कार्य	2				3933000	
उपरे	अप्रदत्त वेतन डिपॉजिट के तहत वर्कशॉप के अधुनिकीकरण पर भुगतान किए गए करारात्मक भुगतानों की गलत बुकिंग	अप्रदत्त वेतन डिपॉजिट	अप्रदत्त वेतन डिपॉजिट	16				32925397	
पूतरे	राजसव अनुदान की बजाय स्टेशन आय में डेबिट किया गया हाल्ट कमीशन	आय	आय	9				17148259	
दमरे	ठेकेदारों से वसूला गया किराया प्रभार	16-पूंजीगत एवं 16-एसएफ	16-पूंजीगत एवं 16-एसएफ	विविध प्राप्तियाँ				768742	
उमरे	वर्कशॉप द्वारा की गई निजी वाहन वेगन की मरम्मत के प्रति व्यय	6	6	विविध जमा				1128960	
	<b>राशि</b>					126166875	48158326	912910758	4461056564
	<b>कुल राशि</b>								3684103117
	<b>मामलों की संख्या</b>								9232395640
	<b>मामलों की कुल संख्या</b>					7	4	7	12
<b>स्रोत</b>	<b>भाग 1। विस्तृत विनियोजन लेखे -अनुबंध जे</b>								6
									36

© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
[www.cag.gov.in](http://www.cag.gov.in)