

कार्यकारी सार

पृष्ठभूमि

भारतीय रेलवे (आई आर) भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। रेल बजट का केन्द्रीय बजट में विलय करने के कारण, भारतीय रेलवे के विनियोग लेखाओं पर सारांश और टिप्पणियां अब भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन संघ सरकार के लेखे (वित्तीय लेखापरीक्षा) में शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन का अध्याय 1 पिछले वर्ष के संदर्भ में भारतीय रेल के वित्तीय निष्पादन के साथ-साथ समग्र रूझानों पर केन्द्रित है।

अध्याय 2 में रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) के वित्तीय निष्पादन का अवलोकन शामिल है।

प्रतिवेदन के अध्याय 3 में वांछित परिणाम प्रदान करने में एकीकृत पे रोल और लेखा प्रणाली (आईपीएस) की दक्षता और प्रभावशीलता पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां शामिल हैं।

निष्कर्षों का सार

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2019-20 के दौरान, कुल प्राप्तियों में 2018-19 में 6.47 प्रतिशत की वृद्धि की तुलना में 8.30 प्रतिशत की कमी आई। 2019-20 में 2018-19 की तुलना में कमी मुख्य रूप से माल दुलाई आय और विविध आय में गिरावट के कारण हुई थी। कोयले के परिवहन पर अत्यधिक निर्भरता थी जो माल दुलाई आय का 48.82 प्रतिशत थी। थोक वस्तुओं के परिवहन पद्धति में कोई भी बदलाव माल दुलाई आय को काफी प्रभावित कर सकता है।

[पैरा-1.1 और 1.2.3 (क)]

2019-20 के दौरान, माल दुलाई यातायात से प्राप्त लाभ (₹ 28,746.06 करोड़) को यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हुई ₹ 63,364.25 करोड़ की हानि की क्षतिपूर्ति के लिए उपयोग किया गया था। यात्री परिचालनों में ₹ 34,618.20 करोड़ की हानि 2019-20 के दौरान अपूरित रही।

[पैरा-1.3]

निवल अधिशेष, 2018-19 में ₹ 3,773.86 करोड़ की तुलना में 2019-20 में ₹ 1,589.62 करोड़ था। वस्तुतः यदि जोनल रेलवे के पेंशन भुगतानों पर व्यय को पूरा करने के लिए अपेक्षित वास्तविक राशि (₹ 48,626 करोड़) को पेंशन निधि (₹ 20,708 करोड़ के बजाय) में विनियोजित की गई होती तो रेलवे के पास ₹ 1589.62 करोड़ के अधिशेष की बजाय ₹ 26,328.39 करोड़ का ऋणात्मक शेष होता।

[पैरा-1.5]

बजट अनुमान में 95 प्रतिशत लक्ष्य के प्रति वर्ष 2019-20 में रेलवे का परिचालन अनुपात (ओआर) 98.36 प्रतिशत था। परिचालन अनुपात 2018-19 में 97.29 प्रतिशत से गिरकर 2019-20 में 98.36 प्रतिशत हो गया। इसके अलावा, यदि पेंशन भुगतान पर वास्तविक व्यय को गणना में लिया गया होता, तो रेलवे का

परिचालन अनुपात 98.36 प्रतिशत के बजाय 114.35 प्रतिशत होता। इस प्रकार, रेलवे द्वारा दर्शाया गया 98.36 प्रतिशत का परिचालन अनुपात रेलवे के सही वित्तीय निष्पादन को नहीं दर्शाता है।

[पैरा-1.6.1]

समग्र निधि शेष, जो 2015-16 में ₹ 10,806.68 करोड़ उच्चतम था, पहली बार 2019-20 में ₹ 25,730.65 करोड़ के ऋणात्मक शेष में बदल गया। प्रतिकूल निधि शेष पेंशन निधि में वास्तविक विनियोजन की तुलना में पेंशन भुगतानों पर अधिक व्यय का परिणाम था।

[पैरा-1.7]

2019-20 के दौरान, पिछले वर्षों की तुलना में मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) में विनियोजन महत्वपूर्ण रूप से कम रहा (2015-16 में ₹ 5,800 करोड़ से 2019-20 में ₹ 600 करोड़) मूल्यहास के लिए कम प्रावधान करने के परिणामस्वरूप 2019-20 तक अनुमानतः ₹ 95,217 करोड़ के 'थ्रो फारवर्ड' कार्य इकट्ठे हो गये।

[पैरा-1.7.1]

रेलवे पीएसयू में इक्विटी और ऋणों में निवेश की राशि मार्च 2020 के अन्त तक ₹ 3,16,437 करोड़ थी। विगत दो वर्षों के दौरान, रेलवे पीएसयू में निवेश का मुख्य अशंदात वित्तीय संस्थाओं तथा अन्य से दीर्घावधि ऋणों के माध्यम से था। दीर्घावधि ऋण 2018-19 में ₹ 1,98,585 करोड़ (कुल निवेश का 84 प्रतिशत) से बढ़कर 2019-20 में ₹ 2,68,126 करोड़ (कुल निवेश का 85 प्रतिशत) हो गया।

[पैरा-2.6]

31 मार्च 2020 तक, पांच रेलवे पीएसयू (कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, इस्कॉन इंटरनेशनल लिमिटेड, राइटस लिमिटेड, इंडियन रेलवे क्रेटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड और रेल विकास निगम लिमिटेड) के शेयर भारत में विभिन्न शेयर बाजारों में सूचीबद्ध थे। 31 मार्च 2020 तक इन रेलवे पीएसयू के शेयरों के बाजार पूंजीकरण का कुल मूल्य ₹ 48,337 करोड़ था।

[पैरा-2.6.3]

विगत तीन वर्षों के दौरान रेलवे पीएसयू का समग्र लाभ ₹ 4,999 करोड़ (2017-18) से बढ़कर ₹ 6,536 करोड़ (2019-20) हो गया। विगत तीन वर्षों में, वित्तपोषण, परामर्श और खान-पान, पर्यटन और आतिथ्य गतिविधियों में लाभप्रदता में निरंतर वृद्धि हुई। हालांकि, निर्माण, रसद तथा संचार और नेटवर्क गतिविधियों में लाभप्रदता में कमी आई।

[पैरा-2.7.1 और 2.7.2]

40 रेलवे पीएसयू में से, 30 रेलवे पीएसयू ने 2019-20 के दौरान कर के पश्चात लाभ अर्जित किया। वर्ष के दौरान 11 रेलवे पीएसयू ने ₹ 1,856 करोड़ राशि के लाभांश की घोषणा की थी।

[पैरा -2.7.3]

रेलवे पीएसयू की इक्विटी पर प्रतिफल 2017-18 में 9.17 प्रतिशत तेजी से घटकर 2019-20 में 7.53 प्रतिशत हो गया, यद्यपि 2018-19 के दौरान इक्विटी पर प्रतिफल में थोड़ी वृद्धि हुई थी। वर्ष 2019-20 के दौरान इंडियन रेलवे केटरिंग एंड टूरिज्म कॉरपोरेशन लिमिटेड का इक्विटी पर प्रतिफल सर्वाधिक 39.81 प्रतिशत रहा उसके पश्चात राइटस लिमिटेड (23.15 प्रतिशत) और रेल विकास निगम लिमिटेड (17.55 प्रतिशत) रहे।

[पैरा-2.7.4]

भारतीय रेलवे ने 2008 में, पूर्व तटीय रेलवे में एक वेब आधारित अनुप्रयोग 'एकीकृत पे रोल और लेखा प्रणाली' (आईपीएएस) को विकसित और क्रियान्वित किया। इसके पश्चात इस अनुप्रयोग को 2011-16 के दौरान शेष जोनल रेलवे में कार्यान्वित किया गया। आईपीएएस का मुख्य उद्देश्य पे रोल, वित्त और बजटिंग के स्वचालन के अलावा वित्तीय संव्यवहार डेटा की वास्तविक समय में प्राप्त करना था।

[पैरा-3.1]

आईपीएएस में 20 मॉड्यूल और 64 उप-मॉड्यूल हैं। इन मॉड्यूलों/उप-मॉड्यूलों के क्रियान्वयन की समग्र स्थिति 59 प्रतिशत (पमरे) और 90 प्रतिशत (परे) के मध्य है। क्वार्टर, विद्युत, ट्रैफिक मॉड्यूल जैसे कुछ मॉड्यूलों का क्रियान्वयन नगण्य था।

[पैरा-3.3]

लेखापरीक्षा में पाया गया कि भारतीय रेलवे आईपीएएस के कार्यान्वयन के माध्यम से बजटीय नियंत्रण के स्वचालन को प्राप्त करने में विफल रही। आईपीएएस से इतर, बजट संकलन और मैनुअल मिलान जारी रहा।

[पैरा-3.4.1 और 3.5.1]

आईपीएएस क्रियान्वयन दिशानिर्देशों के अनुसार, जोनल रेलों को आईपीएएस में पुराने (लीगेसी) डेटा स्थानांतरित करने और अपेक्षित सत्यापन करने की आवश्यकता थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईपीएएस में डेटा को पूर्ण रूप से पोर्ट नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप कर्मचारी डेटाबेस, भविष्य निधि (पीएफ) के लिए कर्मचारियों का गलत वर्गीकरण और कर्मचारियों के पीएफ शेष की असमानता आदि के आंकड़ों में विसंगतियां रहीं। बुक्स मॉड्यूल को पुराने डेटा के अपूर्ण/पोर्ट न करने के कारण प्रभावी रूप से उपयोग नहीं किया जा सका।

[पैरा-3.5.1]

दक्षता के साथ परिणाम प्राप्त करने के लिये आईपीएएस में उचित सत्यापन नियंत्रण तथा अंतर्निहित प्रासंगिक नियमों/प्रावधानों का अभाव था। आईपीएएस द्वारा गलत आंकड़ों को स्वीकार करने, पीएफ, राष्ट्रीय पेशान प्रणाली (एनपीएस) का अनियमित आहरण और कर्मचारियों को भत्तों का अधिक भुगतान के कई मामलों लेखापरीक्षा में पाये गए। आईपीएएस में प्रासंगिक प्रावधानों के अभाव में इनपुट टैक्स क्रेडिट की गलत सूचना के कारण ब्याज का परिहार्य भुगतान हुआ।

[पैरा-3.5.2 और 3.5.3]

लेखापरीक्षा में पाया गया कि भारतीय रेल में प्रयुक्त अन्य आईटी अनुप्रयोगों के साथ आईपीएस के आंशिक एकीकरण के कारण डेटा का निर्बाध प्रवाह प्रभावित रहा। उपयोगकर्ताओं के अकुशल प्रबंधन के उदाहरण थे। इस प्रणाली के उन्नयन के लिए जोनल रेलवे द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों के समाधान में आरबी स्तर या सीआरआईएस स्तर पर असामान्य विलंब हुआ।

[पैरा-3.4.1.2, 3.5.4 और 3.5.5]

सिफारिशें

रेल मंत्रालय -

- i. माल ढुलाई से आय बढ़ाने के लिए अपनी माल ढुलाई बास्केट में विविधता लाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है और अन्य आय बढ़ाने के लिए अपनी निष्क्रिय संपत्तियों का दोहन करने पर भी विचार करें।
- ii. अपने आंतरिक राजस्व को बढ़ाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है, ताकि जीबीएस और ईबीआर पर निर्भरता सीमित रहे।
- iii. यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफ पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है ताकि चरणबद्ध तरीके से परिचालनों की लागत को वसूला जा सके और अपनी मुख्य गतिविधियों में हानियों को कम किया जा सके।
- iv. यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि अधिशेष और परिचालन अनुपात वित्तीय प्रदर्शन का वास्तविक चित्रण प्रस्तुत करते हैं।
- v. ट्रेनों के सुरक्षित संचालन के लिए अधिक पुरानी संपत्तियों के नवीनीकरण के बैकलॉग को समाप्त करने की आवश्यकता है।
- vi. गैर-कार्यरत रेलवे सार्वजनिक उपक्रमों की समापन प्रक्रिया में तेजी लाना।
- vii. हानि में चल रहे रेलवे पीएसयूओ के कामकाज की समीक्षा करना।
- viii. अनुप्रयोगों के तदर्थ विकास के स्थान पर ब्रह्म स्तर पर नीतिगत आईटी योजना तैयार करना;
- ix. डेटाबेस को सेनिटाइज करने में शीघ्रता लाना और अपेक्षित सत्यापन नियंत्रण के साथ आईपीएस में लेगेसी डेटा को पोर्ट करना;
- x. आईपीएस के प्रभावी कार्यचालन के लिए सभी मॉड्यूल और उप-मॉड्यूल में उपयुक्त व्यावसायिक कारोबार नियमों को लागू करना;
- xi. आईपीएस के अनुचित प्रबंधन के लिए उत्तरदायित्व तय करना;
- xii. निरंतरता के लिए आंतरिक विशेषज्ञता विकसित करके प्रबंधन में सीआरआईएस की दक्षता में सुधार और आईपीएस के निरंतर उन्नयन के लिए समयबद्ध प्रभावी कार्य योजना तैयार करना।