

अध्याय-1 वित्तीय स्थिति

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

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार

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

तालिका 1.1 आईआर की प्राप्तियों तथा व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

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

¹ भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकी विवरण

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

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

अध्याय-1 वित्तीय स्थिति

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

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

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

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

⁵ आईआर के परिचालन खर्चे

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

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

1.2 बजट अनुमानों की विश्वसनीयता

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

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

1.3.1 सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

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

1.3.2 सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई)

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

1.3.3 विविध प्राप्तियां एवं व्यय

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

1.3.4 निवल राजस्व

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

1.3.5 लाभांश भुगतान

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

1.3.6 विनियोग हेतु उपलब्ध निवल अधिशेष

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

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

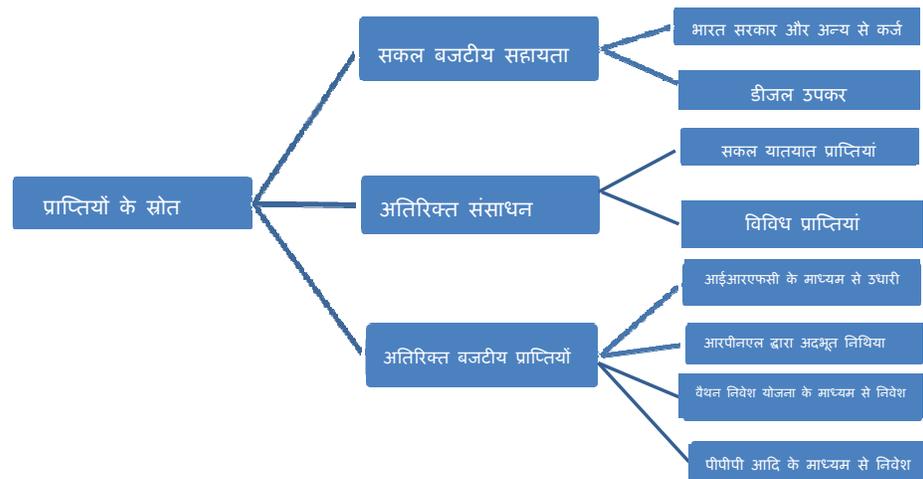
यातायात प्राप्तियों की अधिकता) और निवल विविध प्राप्ति (विविध व्यय पर प्राप्तियों की अधिकता) में क्रमशः 39.66 प्रतिशत और 30.10 प्रतिशत की कमी के कारण था।

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

1.4 आईआर के संसाधन

आईआर प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्न प्रकार से थे:

चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत

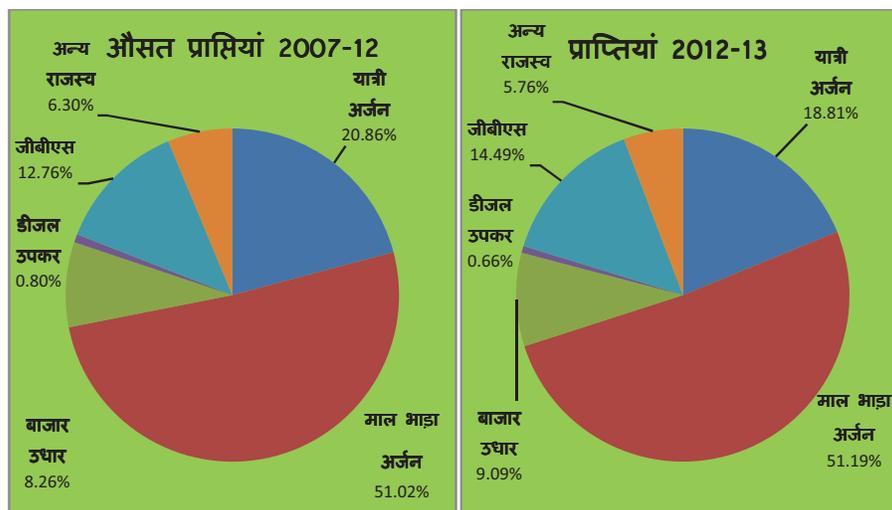


2008-12 के दौरान 9.17 प्रतिशत के प्रति 2012-13 के दौरान आन्तरिक संसाधनों से राजस्व प्राप्तियों की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)⁸ में 18.76 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। सामान्य बजटीय सहायता में 2008-12 के दौरान सीएजीआर के 27.99 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति 2012-13 के दौरान 20.58 प्रतिशत की वृद्धि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

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

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

चित्र 1.2: आईआर के विभिन्न स्रोतों का सापेक्ष हिस्सा



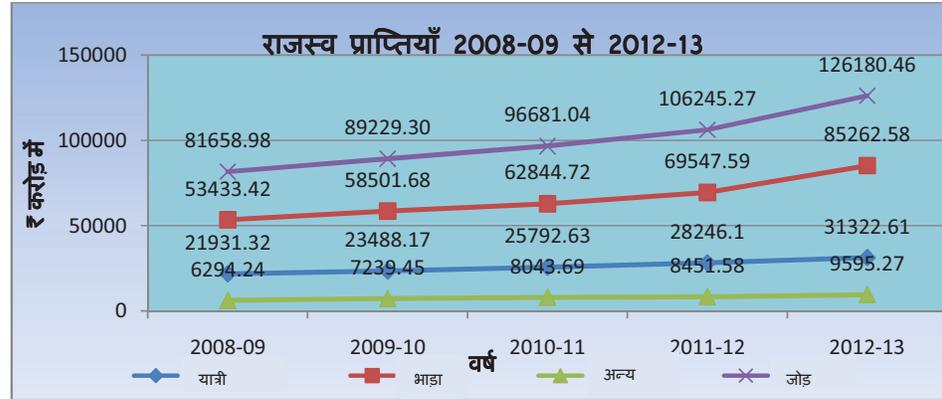
टिप्पणी : अन्य राजस्व आय में अन्य कोचिंग आय, विविध, अन्य आय तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं; जीबीएस-सामान्य बजटीय सहायता

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

1.4.1 राजस्व प्राप्तियां

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

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



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

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

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

1.4.1.1 माल भाड़ा आय

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

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



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

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

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

तालिका 1.2 भाड़ा सेवाओं के आंकड़े

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

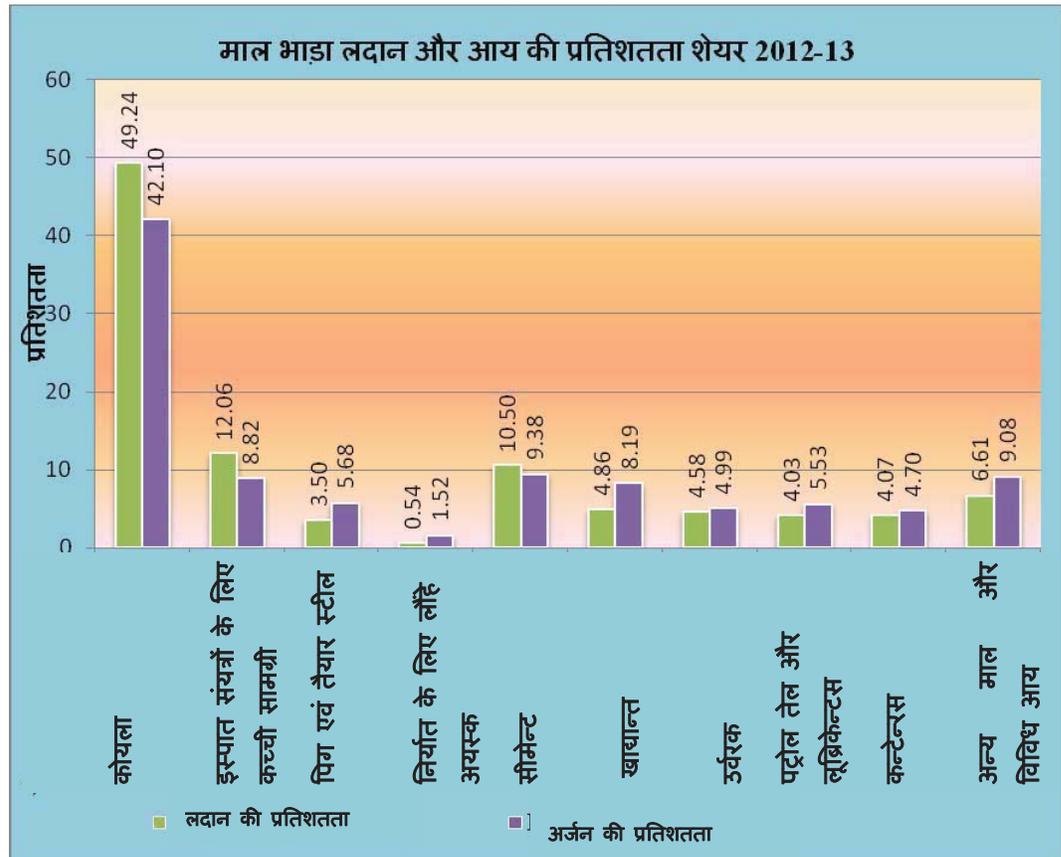
स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण (विवरण सं. 13-माल राजस्व सांख्यिकी)

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

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

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

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



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

1.4.1.2 यात्री आमदनी

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

तालिका 1.3 यात्री सेवा आंकड़े

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

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

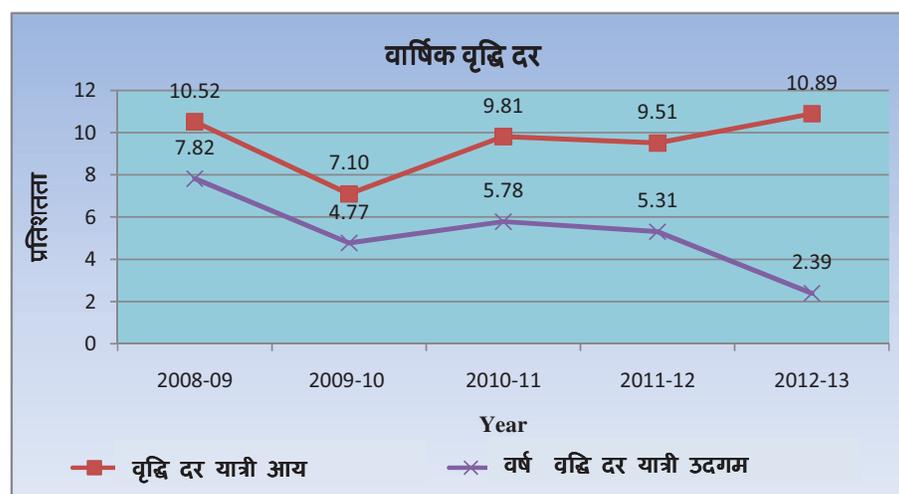
टिप्पणी: कोष्ठक में दर्शाए गए आंकड़े पिछले वर्ष से प्रतिशत वृद्धि दर्शाते हैं।

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

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

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

चित्र 1.6 यात्री उद्गम और यात्री आमदनी की वृद्धि दर



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

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

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

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

1.4.1.3 विविध आय और अन्य कोचिंग आय

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

1.5 उगाही न की गई आय²

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

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

तालिका 1.4 राज्य विद्युत बोर्ड से बकाया देय

(₹ करोड़ में)

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

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

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

1.6 प्रतिकूल आर्थिक सहायता

1.6.1 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर आर्थिक सहायता

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

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

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

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

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



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

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



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

1.6.2 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों पर परिचालन हानियां

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

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

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

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

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

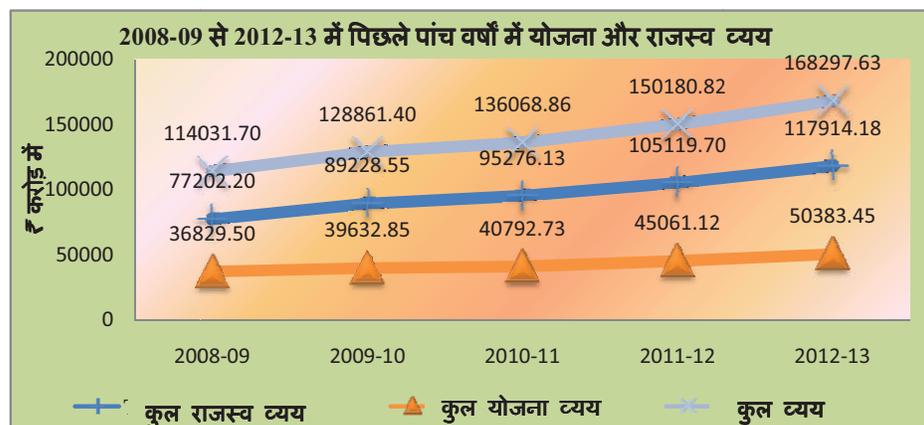
दोनों सामान्य श्रेणी और उपनगरीय सेवा को प्रदान की गई आर्थिक सहायता में पिछले पांच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर अधिकतम आर्थिक सहायता दी गई थी। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की आमदनी में हानि¹⁵ की प्रतिशतता 2 प्रतिशत (एसी चेरर) से ईएमयू उपनगरीय सेवाओं पर 139 प्रतिशत के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

1.7 संसाधनों का उपयोग

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

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

चित्र 1.9 : पिछले पांच वर्षों में योजना और राजस्व व्यय

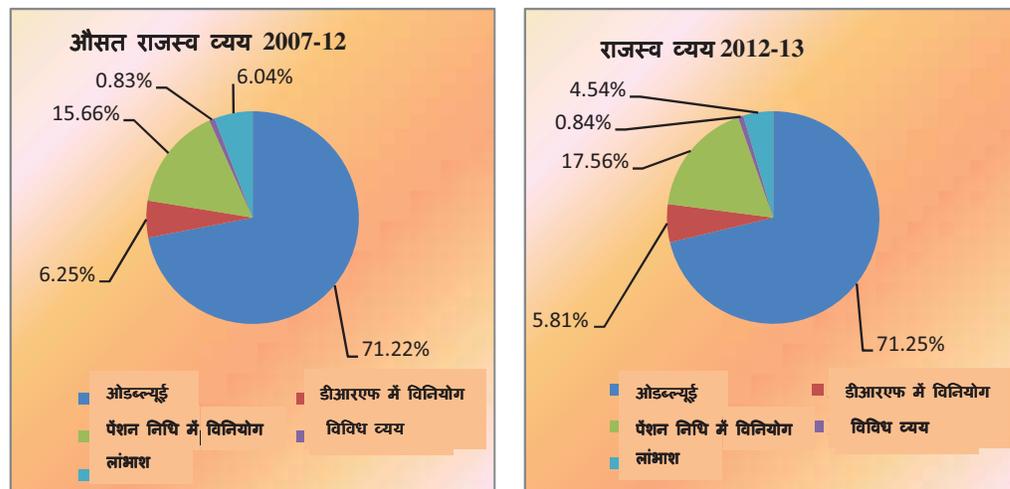


पिछले पांच वर्षों की अवधि में कुल व्यय में से राजस्व व्यय और योजना व्यय का अंश 68 प्रतिशत से 70 प्रतिशत और क्रमशः 32 प्रतिशत से 30 प्रतिशत के बीच लगभग स्थायी रहा। योजना व्यय के विस्तृत विश्लेषण की चर्चा पैराग्राफ 1.10 में की गई है।

1.7.1 राजस्व व्यय

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

चित्र 1.10: विगत पाँच वर्षों में राजस्व व्यय



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

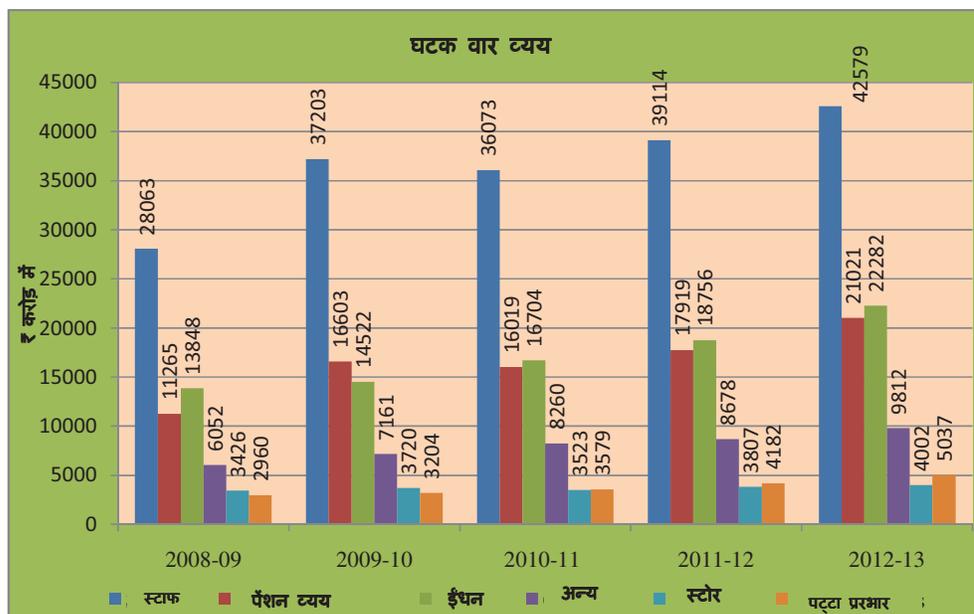
चित्र: 1.11 – सामान्य कार्यचालन व्यय में वृद्धि (2008-09 to 2012-13)



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

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

चित्र : 1.12 –घटक वार व्यय

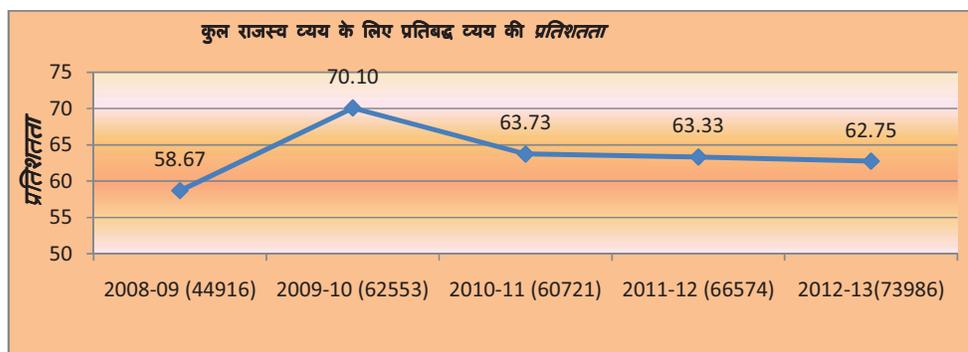


स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) चालू वर्ष के दौरान आईआर के कार्यचालन व्यय का 61 प्रतिशत बनती थी।

1.7.2 प्रतिबद्ध व्यय

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

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



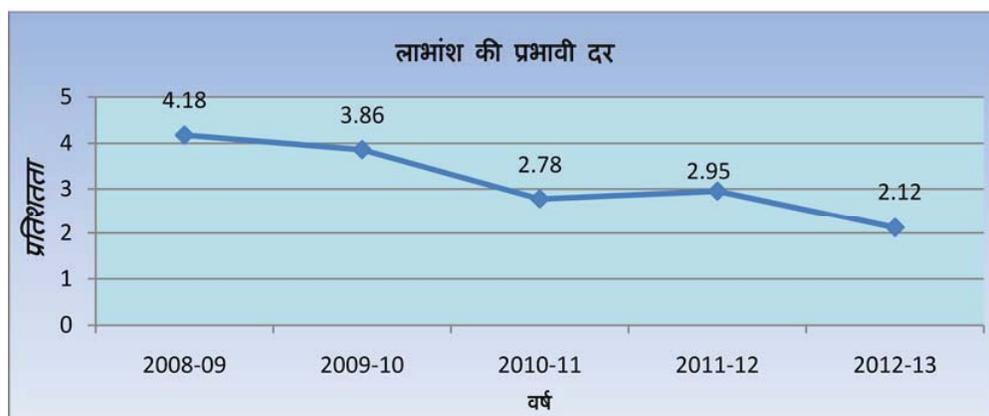
(कोष्ठक में दिए गए आँकड़े कुल प्रतिबद्ध व्यय को दर्शाते हैं)

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

1.7.3 लाभांश और आर्थिक सहायता

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

चित्र : 1.14 लाभांश की प्रभावी दर



1.7.4 निर्वहन न की गई देयताएं

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

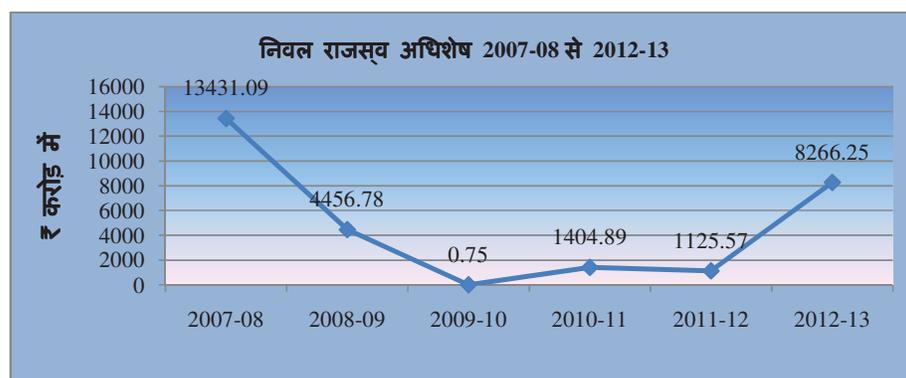
¹⁶ सामरिक लाइनें, वित्तीय प्रतिफल के अलावा शुरू की गई 28 नई लाइनें, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे की गैर सामरिक पूँजी, अलाभकारी शाखा लाइनें, अयस्क लाइनें, प्रक्रियाधीन कार्य का 50 प्रतिशत

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

1.8 राजस्व अधिशेष

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

चित्र : 1.15 राजस्व अधिशेष



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

1.9 दक्षता सूचकांक

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

1.9.1 प्रचालन अनुपात

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

तालिका 1.6 जोनल रेलवे का प्रचालन अनुपात

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

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-भाग-1 समीक्षा

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

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

1.9.2 पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात

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

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

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

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण

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

1.9.3 स्टाफ उत्पादकता

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

¹⁷ भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकी विवरण

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

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

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

1.10 योजना व्यय

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

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

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

¹⁹ आरएसएफ से व्यय शामिल किया जाता है।

तालिका 1.8 योजना व्यय के स्रोत

(₹ करोड़ में)

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

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

स्रोत- रेल बजटों और विनियोग लेखाओं के व्याख्यात्मक ज्ञापन

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

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

तालिका 1.9 श्रेणी-वार योजना व्यय

(₹ करोड़ में)

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

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

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

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

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

1.11 रेलवे निधियाँ

तालिका 1.10 रेलवे निधियाँ की प्रास्थिति

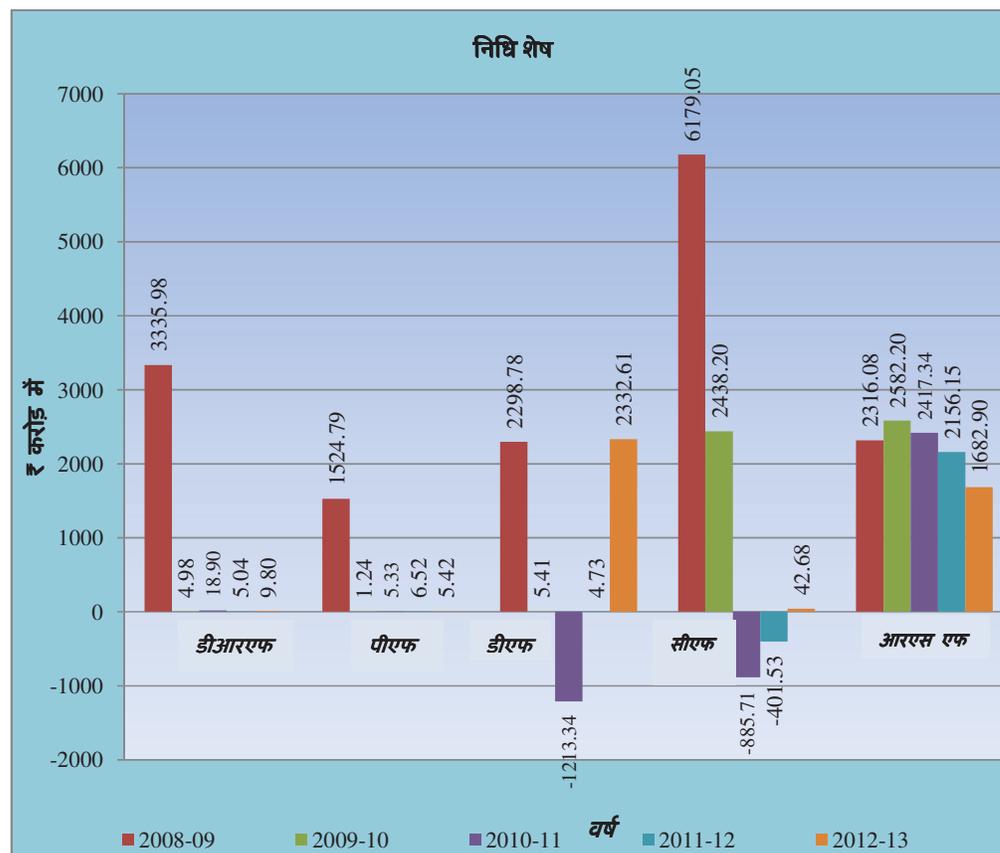
निधि	विवरण
मूल्यहास निधि	इस निधि में विनियोजन भारतीय रेल द्वारा अर्जित राजस्व से पूरा किया जाता है। यह पुरानी परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए है। इस निधि पर सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर पर ब्याज मिलता है। निधि (₹ 7,050 करोड़) से विनियोजित राशि की अपेक्षा परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.12 लेखाओं पर टिप्पणियां

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

➤ बोनस शेयर की गणना न किया जाना

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

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

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

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

➤ **फीस का गलत लेखांकन**

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

अन्य महत्वपूर्ण कमी

➤ **फीस का गलत लेखांकन**

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

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

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

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

1.13 निष्कर्ष

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

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

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

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

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

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

1.14 सिफारिशें

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

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