

कार्यकारी सार

पृष्ठ भूमि

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

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

निष्कर्षों का सार

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

प्रमुख सिफारिशें

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

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