

कार्यकारी सार

पृष्ठ भूमि

भारतीय रेल (आईआर) भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। यह 66,030 मार्ग किमी* से बनी है जिसपर प्रतिदिन 22,300 गाड़ियां चलती हैं, लगभग 23 मिलियन यात्री यात्रा करते हैं और लगभग 3.02 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 घोटक जोनल रेलवे के अतिरिक्त चल स्टॉक तथा अन्य सम्बन्धित मदों के विनिर्माण में लगी सात 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 2014 (2015 की प्रतिवेदन संख्या 15) को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेलवे) उल्लेख करता है कि 2013-14 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियां 13.50 प्रतिशत तक बढ़ी जो 2009-13 की अवधि के दौरान 12.24 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) से अधिक थीं। 2009-13 के दौरान प्राप्त सीएजीआर के क्रमशः 13.38 प्रतिशत और 10.07 प्रतिशत के प्रति माल भाड़ा अर्जनों तथा

* 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।

यात्री अर्जनों में वृद्धि क्रमशः 10.14 प्रतिशत तथा 16.63 प्रतिशत थीं। 2013-14 में लाभांश देयता को पूरा करने के बाद निवल अधिशेष ₹ 3,740.40 करोड़ था। संचालन अनुपात 2012-13 में 90.19 प्रतिशत से 2013-14 में 93.60 प्रतिशत तक अवनत हुआ।

2014-15 के दौरान, कुल राजस्व प्राप्ति 12.43 प्रतिशत तक बढ़ी जो 2010-14 की अवधि के दौरान 13.99 प्रतिशत के सीएजीआर से कम था। 2014-15 में मालभाड़ा अर्जन की वृद्धि 12.66 प्रतिशत थी जो 2010-14 के दौरान सीएजीआर की 14.32 प्रतिशत से कम थी। 2014-15 में यात्री आय में 15.49 प्रतिशत तक की वृद्धि थी जो 2010-14 के दौरान दर्ज 12.30 प्रतिशत सीएजीआर से अधिक था।

संचालन अनुपात 2013-14 में 93.60 प्रतिशत से उन्नत हो कर 2014-15 में 91.25 प्रतिशत रहा। लाभांश देयता पूरी करने के बाद 2014-15 में निवल अधिशेष ₹ 7,664.94 करोड़ था जो 2013-14 में ₹ 3740.40 करोड़ था।

रेलवे निधि 2010-11 में ₹ 342.51 करोड़ की निधि अवशेष के प्रति 2014-15 की समाप्ति पर ₹ 6,872.73 करोड़ पर बंद हुई। निधि अधिशेषों में सुधार 2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान पूँजीगत निधि से भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) 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 का भुगतान किया। 2014-15 की समाप्ति पर पूँजीगत निधि ₹ 1,388.90 करोड़ पर बंद हुई। मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) और पेंशन निधि 2014-15 में क्रमशः ₹ 1,777.12 करोड़ और ₹ 1,360.36 करोड़ के अधिशेष के साथ बंद हुई। इसके अतिरिक्त, रेलवे प्रणाली में अधिक वय परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन के ₹ 47,678.65 करोड़ के 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। 2013-14 के दौरान, यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर ₹ 31,727.44 करोड़ की हानि हुई थी और माल भाड़ा सेवाओं से ₹ 32,641.69 करोड़ का लाभ अर्जित किया गया था जिसने दर्शाया कि मालभाड़ा यातायात के लाभ का 97.20 प्रतिशत यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानि 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 एक राजस्व अनुदान को छोड़कर सभी में पूरक प्रावधान प्राप्त करने के बावजूद दो राजस्व अनुदानों, पूंजी अनुदान का एक भाग, और तीन राजस्व विनियोग और पूंजीगत विनियोग के एक भाग में संसद द्वारा दिए गए प्राधिकार से ₹ 490.37 करोड़ अधिक खर्च किया। नौ राजस्व अनुदानों और पूंजीगत अनुदान के दो भाग में, ₹ 100 करोड़ से अधिक की बचत थी।

रेलवे ने नियमित बजट चक्र के अलावा अनुदान की अनुपूरक मांग के माध्यम से सुरक्षा और परिचालन दक्षता के आधार पर एक वित्तीय वर्ष के दौरान 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर नए कार्य शुरू किए। 2006 की रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5-संघ सरकार (रेलवे) के अध्याय II के लेखापरीक्षा पैरा की सिफारिशों के अनुपालन के लिए रेल मंत्रालय द्वारा किए गए वचनबद्धताओं के विषय में यथोचित आश्वासन प्राप्त करने के लिए अनुवर्ती लेखापरीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि आईआर नियमित बजट चक्र से पूर्व 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर इन कार्यों को शुरू करके अर्जित समय का लाभ उठाने में विफल रहा। अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से लिए गए 254 नए कार्य (लेखापरीक्षा में समीक्षित 443 में से) संसद द्वारा उनके अनुमोदन से एक से पांच वर्ष बीत जाने के बाद भी पूर्ण नहीं किए जा सके। 2006 की रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 5- संघ सरकार (रेलवे) में लेखापरीक्षा द्वारा की गई और रेल मंत्रालय द्वारा मान ली गई सिफारिशों के अनुपालन में कोई सुधार नहीं देखा गया। इसके अलावा अनुदान की अनुपूरक मांग में 'आउट ऑफ टर्न'

आधार पर कार्यों हेतु मंजूरी मांगते समय बताई गई तत्कालिकता, मंजूरी के बाद के वर्षों में नहीं रखी गई।

प्रमुख सिफारिशें

रेलवे वित्त के विभिन्न पहलुओं पर सिफारिशें इस प्रतिवेदन के संबंधित अध्यायों में दी गई हैं; कुछ प्रमुख सिफारिशों का सार निम्नलिखित है:

- रेल मंत्रालय को यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफ पुनरावलोकन करने की आवश्यकता है ताकि चरणबद्ध तरीके से परिचालन की लागत वसूली जा सके तथा इसकी मूल गतिविधियों में हानि को कम किया जा सके।
- अधिकव्यय परिसंपत्तियों के विस्थापन के लिए मूल्यह्रास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों की अनुपलब्धता भारतीय रेल की कमजोर वित्तीय स्थिति का सूचक है। रेल मंत्रालय को अपने निधि अवशेषों में सुधार करने हेतु उपयुक्त साधनों को ढूँढना चाहिए।
- रेल मंत्रालय को बजटीय प्राक्कलन की प्रक्रिया को और मजबूत करना चाहिए ताकि अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगें अप्रयोज्य न रहें अथवा आवश्यकता से कम न हों। बजट में कमियों का विश्लेषण किया जाए और भविष्य में इसकी पुनरावृत्ति रोकने हेतु उपाय किए जाने चाहिए।
- व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टांतों को कम करने के लिए आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत बनाया जाना चाहिए। महत्वपूर्ण नियंत्रक अधिकारियों के स्तर पर व्यापक जिम्मेदारियों और जवाबदेही के लिए निवारक संस्वीकृतियाँ होनी चाहिए।
- रेल मंत्रालय को चयन, निष्पादन के विस्तृत प्राक्कलन तैयार करने, निविदाकरण प्रक्रिया, निधि के प्रावधान इत्यादि जैसे प्रत्येक चरण पर कार्यों की आवधिक निगरानी तंत्र को और मजबूत बनाने की आवश्यकता है ताकि कार्यों को अनुदान की अनुपूरक मांग में शामिल करने का महत्व समाप्त न हो।