

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 मर्दों 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 हों।