

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2017 को समाप्त वर्ष के लिए

_____ को लोकसभा/राज्यसभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)
रेलवे वित्त
2018 की प्रतिवेदन संख्या 1

| विषय सूची | | |
|---|------|------------|
| विवरण | पैरा | पृष्ठ |
| प्राक्कथन | | |
| संकेताक्षरों की सूची | | |
| कार्यकारी सार | | (i) – (vi) |
| अध्याय 1 –वित्त की स्थिति | | |
| चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार | 1.1 | 1 |
| 2016-17 में राजकोषीय संव्यवहार – एक विहंगावलोकन | 1.2 | 2 |
| भारतीय रेल के संसाधन | 1.3 | 4 |
| वसूल न की गई आय | 1.4 | 10 |
| प्रतिकूल आर्थिक सहायता | 1.5 | 11 |
| संसाधनों का उपयोग | 1.6 | 14 |
| राजस्व अधिशेष | 1.7 | 17 |
| दक्षता सूचकांक | 1.8 | 18 |
| योजना व्यय | 1.9 | 20 |
| रेलवे निधियाँ | 1.10 | 22 |
| लेखाओं पर टिप्पणियाँ | 1.11 | 26 |
| निष्कर्ष | 1.12 | 29 |
| सिफारिशें | 1.13 | 30 |

| अध्याय 2 – विनियोजन लेखे | | |
|--|-----|----|
| विनियोजन लेखाओं का सार | 2.1 | 31 |
| वित्तीय जवाबदेही तथा बजट प्रबंधन बजट प्रावधानों से आधिक्य | 2.2 | 36 |
| पूँजीगत अनुदान सं. 16 – परिसंपत्तियाँ, अधिग्रहण, निर्माण तथा प्रतिस्थापन | 2.3 | 38 |
| व्यय का गलत वर्गीकरण | 2.4 | 41 |
| निधियों का अनियमित पुनः विनियोजन | 2.5 | 44 |
| असंस्वीकृत व्यय | 2.6 | 44 |
| निष्कर्ष | 2.7 | 45 |
| सिफारिशें | 2.8 | 46 |
| अध्याय 3- भारतीय रेल में परिसंपत्तियों का लेखाकरण | | |
| लेखापरीक्षा निष्कर्ष | | 47 |
| ब्लॉक लेखा | 3.1 | 47 |
| तुलन पत्र में परिसंपत्तियों को दर्शाना | 3.2 | 51 |
| अभिलेखों का रखरखाव | 3.3 | 52 |
| भारतीय रेल वित्त निगम के माध्यम से रोलिंग स्टॉक का अधिग्रहण | 3.4 | 54 |

| | | |
|---|------|-------|
| ईबीआर(आईएफ) वित्तपोषित परियोजनाओं का लेखाकरण और प्रकटीकरण | 3.5 | 57 |
| रेलवे विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) परियोजनाओं का लेखाकरण | 3.6 | 58 |
| भारतीय रेल की मूल्यहास नीति | 3.7 | 59 |
| भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार | 3.8 | 61 |
| निष्कर्ष | 3.9 | 62 |
| सिफारिशें | 3.10 | 62 |
| शब्दावली | | 64-66 |
| परिशिष्ट | | 67-70 |

प्राक्कथन

यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के तहत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

31 मार्च 2017 को समाप्त वर्ष के लिए भारतीय रेल के क्रमशः वित्त लेखाओं तथा विनियोग लेखाओं की जांच से उत्पन्न मामलों पर लेखापरीक्षा आपत्तियाँ रिपोर्ट के [अध्याय 1 तथा 2](#) में अन्तर्विष्ट है।

रिपोर्ट के [अध्याय 3](#) में परिसंपत्तियों के लेखांकन, परिसंपत्ति अभिलेखों के अनुरक्षण, परिसंपत्तियों का मूल्यहास, पट्टे पर ली गई परिसंपत्तियों के प्रकटन, निराकृत परिसंपत्तियों का लेखांकन, भारतीय रेलवे में अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के माध्यम से सृजित परिसंपत्तियों के प्रकटन पर लेखापरीक्षा आपत्तियां शामिल है।

प्रतिवेदन में प्रयुक्त संकेताक्षरों की सूची

| इकाई | संकेताक्षरों का विस्तार रूप |
|-------------|-----------------------------|
| म.रे. | मध्य रेलवे |
| पू.रे. | पूर्व रेलवे |
| पू.म.रे. | पूर्व मध्य रेलवे |
| पू.त.रे. | पूर्व तट रेलवे |
| उ.रे. | उत्तर रेलवे |
| उ.म.रे. | उत्तर मध्य रेलवे |
| उ.पू.रे. | पूर्वोत्तर रेलवे |
| उ.पू.सी.रे. | पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे |
| उ.प.रे. | उत्तर पश्चिम रेलवे |
| द.पू.म.रे. | दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे |
| द.म.रे. | दक्षिण मध्य रेलवे |
| द.पू.रे. | दक्षिण पूर्व रेलवे |
| द.रे. | दक्षिण रेलवे |
| द.प.रे. | दक्षिण पश्चिम रेलवे |
| प.रे. | पश्चिम रेलवे |
| प.म.रे. | पश्चिम मध्य रेलवे |
| मेट्रो रे. | मेट्रो रेलवे कोलकाता |

कार्यकारी सार

पृष्ठभूमि

भारतीय रेल (आईआर) भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। इसमें 67,368 कि.मी.* मार्ग हैं जिस पर 22,550 ट्रेनें चलती हैं, लगभग 22.24 मिलियन यात्रियों को ले जाती हैं तथा प्रतिदिन करीबन 3.04 मिलियन टन माल ढोती हैं। रेलवे की नीति निर्माण एवं सम्पूर्ण नियंत्रण अध्यक्ष, वित्त आयुक्त तथा अन्य कार्यात्मक सदस्यों से बने रेलवे बोर्ड में निहित है। भारतीय रेल प्रणाली 68 प्रचालन मंडलों वाले 17 जोनों के माध्यम से प्रबन्धित है। प्रणाली के प्रचालन भाग का प्रतिनिधित्व करने वाले क्षेत्रीय रेलवे के अलावा, रोलिंग स्टॉक तथा इससे संबंधित वस्तुओं के निर्माण में आठ उत्पादन यूनिटें लगी हुई हैं।

01 अप्रैल 1950 से, प्रतिवर्ष सामान्य बजट के प्रस्तुतीकरण से पूर्व रेलवे बजट अलग से प्रस्तुत किया जा रहा है। वर्ष 2016-17 तक रेलवे बजट संसद को अलग से प्रस्तुत किया गया था तथा भारतीय रेल की प्राप्ति एवं व्यय से संबंधित आंकड़े सामान्य बजट में दिखाए गए थे क्योंकि रेलवे बजट भारत सरकार के कुल बजट का हिस्सा था। तथापि, सरकार ने वर्ष 2017-18 और आगे से संघ बजट के साथ रेलवे बजट का विलय करने का निश्चय किया है।

निष्कर्षों का सार

31 मार्च 2016 (2016 का प्रतिवेदन सं. 37) को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन -संघ सरकार (रेलवे) में उल्लेख किया गया कि 2015-16 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियाँ 4.57 प्रतिशत तक बढ़ गईं जो 2011-15 की अवधि के दौरान 14.86 प्रतिशत के कम्पाउंड वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) से पर्याप्त रूप से कम थी। 2015-16 में भाड़ा आय की वृद्धि 3.23 प्रतिशत थी जो 2011-15 के दौरान दर्ज 15.01 प्रतिशत के सीएजीआर से कम थी। 2015-16 में यात्री आय की वृद्धि 4.96 प्रतिशत थी जो 2011-15 के दौरान दर्ज 14.31 प्रतिशत के सीएजीआर से भी कम थी। 2015-16 में निवल वेशी लाभांश देयता पूरी करने के बाद ₹ 10,505.97 करोड़ थी। परिचालन दर 2014-15 में 91.25 प्रतिशत से 2015-16 में 90.49 प्रतिशत हो गई।

2016-17 के दौरान, ₹ 1,65,382.49 करोड़ की कुल राजस्व प्राप्तियाँ 2015-16 के दौरान ₹ 1,68,379.60 करोड़ की कुल राजस्व प्राप्तियों की तुलना में 1.78 प्रतिशत तक कम हो गईं। यह 2012-16 की अवधि के दौरान 10.09 के सीएजीआर से पर्याप्त रूप से कम थी।

* मार्ग कि.मी.- उनको जोड़ने वाली लाईनों यथा एकल लाइन, दोहरी लाइन, आदि की संख्या के निरपेक्ष रेलवे के दो बिन्दुओं के बीच की दूरी। ऊपर उल्लिखित मार्ग कि.मी. का सांख्यिकी डाटा, गाड़ियों की संख्या यात्रियों की संख्या और भाड़ा लदान अनन्तिम हैं।

2016-17 में ₹ 1,04,338.54 करोड़ की भाड़ा आय 2015-16 के दौरान ₹ 1,09,207.66 करोड़ की तुलना में 4.46 प्रतिशत तक कम हो गई। पिछले वर्ष की 3.23 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में मालभाड़ा आय में नकारात्मक वृद्धि थी। यह 2012-16 के दौरान दर्ज 8.60 प्रतिशत के सीएजीआर से कम थी। 2016-17 के दौरान मालभाड़ा लोडिंग (पूर्ण टर्म में) 1008.09 मिलियन टन (2012-13) से 1106.15 मिलियन टन तक बढ़ा। मालभाड़े में 2015-16 की मालभाड़ा लोडिंग की तुलना में 2016-17 के दौरान 0.42 प्रतिशत तक वृद्धि 2012-16 की अवधि में प्राप्त 3.00 प्रतिशत के सीएजीआर से कम थी। 2016-17 में 620175 मिलियन एनटीकेएम के राजस्व मालभाड़ा टैफिक के संबंध में निवल टन किलोमीटर (एनटीकेएम) 2015-16 के दौरान 654481 एनटीकेएम की तुलना में 5.24 प्रतिशत तक कम था।

₹ 46,280.46 करोड़ की यात्री आय 2015-16 के दौरान ₹ 44,283.26 करोड़ की तुलना में 2016-17 में 4.51 प्रतिशत तक बढ़ी। यह 2012-16 के दौरान दर्ज 12.23 प्रतिशत के सीएजीआर से कम थी।

2016-17 के दौरान कुल कार्यकारी व्यय 2015-16 के दौरान ₹ 1,47,835.93 करोड़ की तुलना में ₹ 1,59,029.61 करोड़ था।

सभी राजस्व देयताएं पूरी करने के बाद निवल अधिशेष 2015-16 में ₹ 10,505.97 करोड़ के प्रति 2016-17 में ₹ 4,913.00 करोड़ पर स्थिर था, भले ही 2015-16 के दौरान प्रदत्त ₹ 8,722.51 करोड़ लाभांश की तुलना में 2016-17 में लाभांश का भुगतान नहीं किया गया। यह पाया गया कि क्षेत्रीय रेलवे के संबंध में, वर्ष के दौरान पेंशन भुगतान पर किए व्यय को पूरा करने के लिए अपेक्षित वास्तविक राशि ₹ 40,025.95 करोड़ थी। तथापि ₹ 35,000 करोड़ (₹ 42,500 करोड़ के बजट प्रावधान के प्रति) को पेंशन निधि में विनियोजित किया गया। इस प्रकार, पेंशन निधि के तहत ₹ 5,025.95 करोड़ का कम प्रावधान था जिससे कुल कार्यकारी व्यय को कम बताया गया। क्या पेंशन भुगतानों पर किए व्यय को पूरा करने के लिए अपेक्षित वास्तविक राशि (₹ 40,025.95 करोड़) को विनियोजित किया गया था, निधियों (डीएफ, सीएफ तथा ऋण सेवा निधि) के विनियोजन के लिए उपलब्ध कोई अधिशेष न छोड़ते हुए ₹ 112.95 करोड़ (₹ 4,913 करोड़ के अधिशेष के बजाय) का एक नकारात्मक शेष होगा।

परिचालन अनुपात टैफिक आय पर कार्यकारी व्ययों की प्रतिशतता दर्शाता है तथा यह भारतीय रेल के परिचालनों में कार्यक्षमता का सूचक है। 2015-16 में परिचालन अनुपात 90.49 प्रतिशत था, यह 2016-17 में 96.50 प्रतिशत तक कम हुआ। वर्तमान वर्ष के दौरान परिचालन अनुपात 2000-01 से निम्नतम स्तर तक कम हो गया था जबकि यह 98.34 प्रतिशत था। क्या क्षेत्रीय रेलवे के पेंशन भुगतान पर किए व्यय को पूरा करने के लिए अपेक्षित ₹ 40,025.95 करोड़ की वास्तविक राशि को पेंशन निधि (₹ 35,000 करोड़ के बजाय) से विनियोजित किया गया था, भारतीय रेल का सकल कार्यकारी व्यय ₹ 1,64,537.93 करोड़ तक बढ़ा होगा (₹ 5,025.95 करोड़ तक) तथा परिचालन अनुपात

99.54 प्रतिशत होगा। इस प्रकार, 96.50 प्रतिशत का परिचालन अनुपात रेलवे के यथार्थ वित्तीय निष्पादन को परिलक्षित नहीं करता।

2016-17 के दौरान कुल पूंजीगत व्यय (पीपीपी के तहत व्यय सहित) 2015-16 के दौरान ₹ 93,519.79 करोड़ के प्रति ₹ 1,08,290.14 करोड़ था।

रेलवे निधियाँ ₹ 8229.87 करोड़ की कमी दर्ज करते हुए 2015-16 में ₹ 10,806.68 करोड़ की निधि शेष के प्रति 2016-17 की समाप्ति पर ₹ 2,576.81 करोड़ (रेलवे सुरक्षा निधि ₹ 23.26 करोड़, विकास निधि ₹ 402.63 करोड़, पेंशन निधि ₹ 594.76 करोड़, ऋण सेवा निधि ₹ 800.23 करोड़, मूल्यहास आरक्षित निधि ₹ 450.50 करोड़ तथा पूंजीगत निधि ₹ 305.43 करोड़) पर बन्द हुई। निधि शेषों में कमी वर्ष के दौरान निधियों में क्रेडिट राशि की तुलना में पेंशन निधि, पूंजीगत निधि तथा ऋण सेवा निधि से मुख्य रूप से अधिक व्यय के कारण थी। ब्याज का क्रेडिट न करना निधि शेषों में कमी के कारणों में से एक था। इसके अलावा, ट्रेनों के सुरक्षित चलन के लिए प्रतिस्थापित किये जाने के लिए अपेक्षित रेलवे प्रणाली में ₹ 47,679 करोड़ की राशि की पुरानी परिसंपतियों का भारी बैकलॉग होने के बावजूद मांग के अनुसार डीआरएफ को अंशदान नहीं किया गया था।

भारतीय रेल अपने यात्रियों तथा अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में सक्षम नहीं थी। 2015-16 के दौरान यात्रियों एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर ₹ 36,286.33 करोड़ की हानि हुई थी। माल भाड़ा सेवाओं से ₹ 42,426.63 करोड़ का लाभ अर्जित किया गया जिसने सूचित किया कि माल भाड़ा यातायात से 85.53 प्रतिशत लाभ यात्रियों तथा अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हानि की क्षतिपूर्ति के लिए प्रयोग किया गया था। उपरोक्त मामलों को भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक -संघ सरकार (रेलवे)-रेलवे वित्त व्यवस्था के पूर्ववर्ती प्रतिवेदनों में नियमित रूप से उल्लेखित किया गया है।

भारतीय रेल 15 राजस्व अनुदानों (अनुदान संख्या 1 से 15) तथा एक पूंजीगत अनुदान (अनुदान संख्या 16) सहित 16 अनुदानों के परिचालन के माध्यम से व्यय हेतु प्राधिकृत है। 2016-17 में उपलब्ध संस्वीकृत प्रावधानों के प्रति राजस्व अनुदानों के तहत 13.15 प्रतिशत (₹ 31,927.91 करोड़) बचते तथा पूंजीगत अनुदान के तहत 4.97 प्रतिशत (₹ 5,926.31 करोड़) बचते थी। हालांकि, राजस्व अनुदानों के तहत ₹ 31,927.91 करोड़ की बचते केवल काल्पनिक तथा राजस्व के उचित प्रवाह की अवज्ञा करते हुए प्रावधान को परिलक्षित करती है।

रेलवे ने वर्ष 2016-17 के दौरान ₹ 33.13 करोड़ (दत्तमत ₹ 22.42 करोड़ तथा प्रभारित ₹ 10.71 करोड़) का अधिक व्यय किया। अधिक व्यय संसदीय नियंत्रण को कमजोर करने के अलावा राजस्व विवेकपूर्णता के लिए सही पूर्वसूचना नहीं देता। बजटीय संस्वीकृति से अधिक व्यय को भारत के संविधान के अनुच्छेद 115(1) के तहत संसद द्वारा विनियमित करने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा में एक राजस्व अनुदान से दूसरे में तथा राजस्व से पूंजीगत अनुदान में तथा इसके प्रतिकूल व्यय के गलत वर्गीकरण तथा दत्तमत्त और प्रभारित से व्यय के गलत वर्गीकरण के मामले भी देखे गए। व्यय के गलत वर्गीकरण के कुछ ऐसे मामले रिपोर्ट में दिए गए हैं। लोक लेखा समिति ने अपनी विभिन्न रिपोर्टों में रेलवे के लेखाओं में होने वाले गलत वर्गीकरण की अधिक संख्या पर गहरी चिंता व्यक्त की है तथा रेल मंत्रालय द्वारा अपनी कार्रवाई टिप्पणियों में बारंबार दिए गए आश्वासनों के बावजूद यह सुनिश्चित करने के लिए कि आवश्यक सुधार की कार्यवाही की गई है, गलत वर्गीकरण पर रोक लगाई गई है, लेखापरीक्षा द्वारा गलत वर्गीकरण के कई उदाहरण अभी भी देखे जा रहे हैं।

भारतीय रेल एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम के रूप में ब्लॉक लेखा के अतिरिक्त तुलन पत्र तथा लाभ एवं हानि लेखा तैयार करता है, परन्तु महत्वपूर्ण लेखांकन नीतियों को प्रकट नहीं करता है जो निर्धारित परिसंपत्तियों का लेखांकन, मूल्यहास, निवेशों के मूल्यांकन आदि जैसे वित्तीय विवरणों को तैयार करने का आधार बनाता है। महत्वपूर्ण सूचना अर्थात् चालू पूंजीगत निर्माण कार्य, परिसंपत्तियों का मूल्यहासित मूल्य, संपत्ति, संयंत्र एवं मशीनरी में निवेश आदि या तो हैं नहीं या वित्तीय विवरणों से आसानी से पहचाना नहीं जा सकता है।

भारतीय रेलवे में परिसम्पत्तियों के सृजन का प्रमुख स्रोत कुल सृजित परिसम्पत्तियों की मूल्यहास आरक्षित निधि (14.15 प्रतिशत) तथा पूंजीगत निधि (11.69 प्रतिशत) द्वारा अनुसरित सकल बजटीय सहायता (59.07 प्रतिशत) थी।

बिल्लिंग, ट्रैक संरचना आदि जैसी अचल परिसम्पत्तियों को ब्लॉक लेखे में पृथक रूप से नहीं दर्शाया गया है। लेखों में पारदर्शिता रखने तथा सभी अचल परिसम्पत्तियों को सही प्रकार से दर्शाने के लिए, ब्लॉक लेखे के मौजूदा प्रारूप में संशोधन करने की आवश्यकता है। ब्लॉक लेखे तथा तुलन पत्र के प्रारूप को ब्लॉक लेखे में पूंजीगत प्रगति स्पष्ट रूप से दर्शाने, तुलन पत्र में निवेशों को दर्शाने आदि के लिए संशोधित नहीं किया गया है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि भारतीय रेल वित्त निगम से निधियन से प्राप्त परिसंपत्तियों (चल स्टॉक) के लिए कोई प्रकटीकरण नहीं किया गया था तथा अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (संस्थागत वित्त) के तहत निष्पादित परियोजनाओं को ब्लॉक लेखाओं तथा क्षेत्रीय रेलवे एवं भारतीय रेल के भी तुलन पत्रों में शामिल नहीं किया गया था। क्षेत्रीय रेलवे तथा उत्पादन इकाइयों में परिसम्पत्ति रजिस्टर तथा बिल्लिंग रजिस्टर आदि या तो अनुरक्षित नहीं किये गए थे या सृजित परिसम्पत्तियों के वास्तविक मूल्य को प्रकट करने के लिए अद्यतित नहीं किये गये थे।

भारतीय रेल उन महत्वपूर्ण लेखांकन नीतियों को प्रकट करने के तंत्र का अनुसरण नहीं करती जिसे अचल परिसम्पत्तियों के लेखांकन, मूल्यहास तथा पेंशन के लिए देयता प्रावधान आदि जैसे किसी वित्तीय विवरण को बनाने का आधार बनाना चाहिए। भारतीय रेल का तुलन पत्र ब्लॉक परिसम्पत्तियों को उनकी वास्तविक लागत पर दर्शाता है तथा मूल्यहासित मूल्य पर नहीं। हालांकि यह प्रतिस्थापन/नवीनीकरण तथा प्रतिस्थापन के

बिना निराकरण के समय इसके खाते से कम किया जाता है। इस प्रकार, तुलन पत्र में दर्शाए अनुसार ब्लॉक परिसम्पत्तियों का मूल्य परिसम्पत्तियों के यथार्थ लिखित मूल्य को प्रदर्शित नहीं करता।

भारतीय रेल में प्रचलित प्रणाली कार्यचालन व्यय को प्रभारित न करके डीआरएफ को अंशदान के प्रति एक तदर्थ राशि अलग रखी जाती है। वर्तमान नीति का परिणाम मूल्यहास एवं अपर्याप्त रखरखाव/परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन का कम प्रावधान करना होता है। मूल्यहास की विद्यमान नीति एक वांछित स्तर पर निवल राजस्व अधिशेष का प्रबंध करने के लिए भारतीय रेल को शक्ति देती है।

सिफारिशें

रेलवे वित्त व्यवस्था के विभिन्न पहलुओं पर सिफारिशें नीचे दी गई हैं:

- 2016-17 के दौरान प्रचालन अनुपात 96.50 प्रतिशत के न्यूनतम स्तर तक क्षरित हो गया , प्रचालन अनुपात 2000-01 में 98.34 प्रतिशत था। पेंशन भुगतान के वास्तविक व्यय को ध्यान में रखते हुए प्रचालन अनुपात 99.54 प्रतिशत होता । चूंकि प्रचालन अनुपात रेलवे के कार्यचालन का प्रत्यक्ष सूचक है, रेल मंत्रालय को राजस्व सृजन तथा व्यय को अच्छी तरह मॉनीटर करने के लिए विभिन्न नए उपाय भी करने चाहिए।
- रेल मंत्रालय को यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफों पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है ताकि प्रचालन लागत की चरणबद्ध तरीके से वसूली की जा सके और मुख्य गतिविधियों में अपनी हानि को कम कर सके। यात्री किराये और मालभाड़े का निर्धारण, उससे जुड़ी लागत के आधार पर होना चाहिये ताकि रेलवे की वित्तीय स्थिति और मौजूदा बाजार स्थिति को ध्यान में रखते हुये मूल्य निर्धारण को तर्कसंगत और सुविधाजनक बनाया जा सके। एसी 1 श्रेणी, प्रथम श्रेणी तथा एसी 2-टीयर के मामले में यात्री सेवाओं की लागत का पूर्ण रूप से वसूल न करने का कोई औचित्य नहीं है। तथापि, इन श्रेणियों से पूरी लागत की वसूली न करने के कारणों में से एक काफी संख्या में विभिन्न लाभार्थियों को मुफ्त तथा रियायती किराया पास/टिकट जारी करना हो सकता था, इस पद्धति को कम किए जाने की आवश्यकता है।
- पुरानी परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापना के लिये मूल्यहास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधि की अनुपलब्धता भारतीय रेल की कमजोर वित्तीय स्थिति को दर्शाता है। रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापना के बैकलॉग को ट्रेनों के सुरक्षित प्रचालन हेतु समय पर प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता है।
- कुल पूंजी में 31 मार्च 2013 को ₹ 1,83,488 करोड़ से 31 मार्च 2017 तक ₹ 3,12,635 करोड़ की वृद्धि हुई, कुल ट्रैफिक में क्रमशः 727610 मिलियन निवल टन किलोमीटर से 7,01,813 मिलियन निवल टन किलोमीटर तक कमी आई थी। रेलवे को सड़क तथा वायु परिवहन की तुलना में इसकी सेवाओं की प्रतिस्पर्धात्मकता सुधारने के लिए उपाय करने की आवश्यकता है।

- राजस्व प्रवाहों के वास्तविक निर्धारण को ध्यान में रखते हुए आवंटन वास्तविक एवं अपरिवर्तनवादी होना चाहिए।
- रेल मंत्रालय को व्यय की निगरानी के लिए बजट नियंत्रण प्राधिकरणों पर प्रभाव डालना चाहिए।
- आंतरिक नियंत्रण प्रणाली को व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टांतों को घटाने के लिए मजबूत होना चाहिए।
- असंस्वीकृत व्यय पर नियंत्रण होना चाहिए, प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सभी असंस्वीकृत व्यय को प्राथमिकता से नियमित किया जाता है।
- भारतीय रेल को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाइयों के ब्लॉक लेखे और तुलन पत्र परिसम्पत्ति रजिस्ट्रों द्वारा विधिवत समर्थित परिसम्पत्तियों के वास्तविक मूल्य को प्रतिबिंबित करते हैं। प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाइयों के लिए परिसम्पत्ति रजिस्ट्रों को तैयार करना अनिवार्य होना चाहिए।
- भारतीय रेल को स्थाई परिसम्पत्तियों, मूल्यहास, निवेशों आदि के लेखाकरण जैसे वित्तीय विवरण तैयार करने का आधार बनाने वाली महत्वपूर्ण लेखाकरण नीतियों को उजागर करने की प्रणाली का पालन करना चाहिए।
- रेल मंत्रालय को प्रासंगिक लेखाकरण नीतियों को अपनाकर अधिक वैज्ञानिक पद्धति में मूल्यहास के लिए प्रावधान बनाने की आवश्यकता है।

अध्याय-1 वित्त की स्थिति

यह अध्याय 2016-17 के दौरान भारतीय रेल (आईआर) की वित्त व्यवस्था की स्थिति का व्यापक परिदृश्य दर्शाता है तथा पिछले वर्ष तथा समेकित प्रवृत्ति के संदर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतकों में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े भारतीय रेल के वित्त लेखे हैं, जो एक ऐसा दस्तावेज है जिसे संघ सरकार के वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए वार्षिक रूप से संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, 2016-17 के दौरान भारतीय रेल के निष्पादन का विश्लेषण करने के लिए प्रमाणिक सरकारी रिपोर्टों¹ के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार

नीचे तालिका 1.1 (क) 2015-16 तथा 2016-17 दौरान भारतीय रेल के वित्तीय लेन-देन का सार प्रस्तुत करती है।

तालिका 1.1 (क) भारतीय रेल की पूंजी तथा राजस्व व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

| क्र.सं. | विवरण | वास्तविक 2015-16 | बजट अनुमान 2016-17 | संशोधित अनुमान 2016-17 | वास्तविक 2016-17 |
|---------|---|---------------------|--------------------------|------------------------------|---------------------|
| 1 | पूंजी व्यय (सकल बजटीय सहायता, आंतरिक संसाधन और अतिरिक्त बजटीय संसाधन) | 93,519.79 | 1,21,000 | 1,21,000 | 1,08,290.14* |
| 2 | राजस्व व्यय | 1,68,379.61 | 1,89,270.64 | 1,72,305 | 1,65,382.49# |

*पैरा 1.9 में विवरण दिया गया है # पैरा 2.1 में विवरण दिया गया है

तालिका 1.1(ख) भारतीय रेल की राजस्व प्राप्तियों तथा राजस्व व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

| क्र.सं. | विवरण | वास्तविक 2015-16 | बजट अनुमान 2016-17 | संशोधित अनुमान 2016-17 | वास्तविक 2016-17 |
|---------|--|-----------------------|--------------------------|------------------------------|------------------------|
| 1 | यात्री आय | 44,283.26 (4.96) | 51,012.00 | 48,000.00 | 46,280.46 (4.51) |
| 2 | भाड़ा आय | 1,09,207.66 (3.23) | 1,17,932.75 | 1,08,900.00 | 1,04,338.54 (-4.46) |
| 3 | अन्य कोचिंग आय ² | 4,371.48 (9.34) | 6,184.80 | 5,000.00 | 4,312.00 (-1.36) |
| 4 | विविध आय ³ | 5,928.55 (16.41) | 9,590.29 | 10,100.00 | 10,368.04 (74.88) |
| 5 | उचन्त | 542.56 | 100.00 | 155.00 | -6.84 |
| 6 | सकल यातायात प्राप्तियाँ ⁴ (मद संख्या 1 से 5) | 1,64,333.51 (4.86) | 1,84,819.84 | 1,72,155.00 | 1,65,292.20 (0.58) |

¹ भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

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

³ किराये, भवनों के पट्टाकरण, खानपान सेवाओं, विज्ञापनों, साईडिंग्स के रख-रखाव और लेवल क्रॉसिंग, नीतिगत लाइनों पर हानि की प्रतिपूर्ति इत्यादि से विविध आय।

⁴ सकल यातायात प्राप्तियाँ - भारतीय रेल की दुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग टैरिफ से परिचालन प्राप्तियाँ और विविध प्राप्तियाँ।

| | | | | | |
|----|---|------------------------|-------------|-------------|------------------------|
| 7 | निवल सामान्य कार्यचालन व्यय ⁵ | 1,07,735.93 (1.64) | 1,23,560.00 | 1,22,760.00 | 1,18,829.61 (10.30) |
| 8 | निम्न को विनियोजन | | | | |
| | मूल्यहास आरक्षित निधि | 5,600.00 (-27.97) | 3,200.00 | 5,200.00 | 5,200.00 (-7.14) |
| | पेंशन निधि | 34,500.00 (18.05) | 42,500.00 | 35,000.00 | 35,000.00 (1.45) |
| 9 | कुल कार्यचालन व्यय ⁶ (मद सं. 7 तथा मद सं. 8) | 1,47,835.93 (3.38) | 1,69,260.00 | 1,62,960.00 | 1,59,029.61 (7.57) |
| 10 | निवल यातायात प्राप्तियां (मद सं. 6 - मद सं. 9) | 16,497.58 (20.29) | 15,559.84 | 9,195.00 | 6,262.59 (-62.04) |
| 11 | विविध प्राप्तियां ⁷ | 4,046.09 (-6.05) | 4,450.80 | 150.00 | 90.29 (-97.77) |
| 12 | विविध व्यय ⁸ | 1,315.20 (11.19) | 1,800.00 | 1,650.00 | 1,439.88 (9.48) |
| 13 | निवल विविध प्राप्ति (मद सं. 11 - मद सं. 12) | 2,730.90 | 2,650.80 | -1,500.00 | -1,349.59 |
| 14 | निवल राजस्व (मद सं. 10 एवं मद सं. 13) | 19,228.48 (14.19) | 18,210.64 | 7,695.00 | 4,913.00 (-74.45) |
| 15 | सामान्य राजस्व को देय लाभांश | 8,722.51 (-4.92) | 9,731.29 | - | - |
| 16 | निवल अधिशेष (मद सं. 14 - मद सं. 15) | 10,505.97 (37.07) | 8,479.35 | 7,695.00 | 4,913.00 (-53.24) |
| 17 | निम्न को विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष | | | | |
| | विकास निधि | 1,219.74 (-11.29) | 2,515.00 | 2,515.00 | 2,515.00 (106.19) |
| | पूँजीगत निधि | 5,798.24 (-6.98) | 5,750.00 | 5,180.00 | 2,398.00 (-58.64) |
| | ऋणशोधन निधि | 3,487.98 (6,057.73) | 214.35 | 0 | 0 |

स्रोत: 2015-16 और 2016-17 के लिए रेल बजट तथा 2016-17 लेखाओं पर व्याख्यात्मक ज्ञापन
टिप्पणी: कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशतता में वृद्धि/कमी को दर्शाते हैं।

1.2 2016-17 में राजकोषीय संव्यवहार एक विहंगावलोकन

1.2.1 सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

2015-16 के दौरान प्राप्त 4.86 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 2015-16 के प्रति 2016-17 के दौरान जीटीआर आंशिक रूप से 0.58 प्रतिशत तक बढ़ गया। यह गौण बढ़त मुख्यतः भाड़ा आय; में पिछले वर्ष की तुलना में कमी के कारण थी। तथापि, विविध आय की वृद्धि दर (74.88 प्रतिशत), पिछले वर्ष की तुलना में अधिक थी।

⁵ भारतीय रेल के परिचालन खर्चें।

⁶ परिचालन व्यय तथा मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि को विनियोजित।

⁷ विविध प्राप्तियों में अन्य रियायत, रेलवे भर्ती बोर्ड द्वारा प्राप्तियां आदि शामिल हैं।

⁸ विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्वेक्षणों, अनुसंधान, डिजाईन एवं मानक-संगठन, भारतीय रेल की अन्य विविध स्थापनाओं, सांविधिक लेखापरीक्षा, आदि पर व्यय शामिल है।

1.2.2 निवल सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई)

2015-16 के दौरान दर्ज 1.64 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में वर्तमान वर्ष में निवल ओडब्ल्यूई में 10.30 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। निवल ओडब्ल्यूई में वृद्धि का एक कारण सातवां वेतन आयोग भी हो सकता है।

1.2.3 कुल कार्यचालन व्यय (टीडब्ल्यूई)

वर्ष के दौरान ₹ 1,59,029.61 टीडब्ल्यूई थी। जोनल रेलवे के संबंध में यह भी देखा गया कि (उत्पादन इकाईयां तथा विविध प्रतिष्ठानों के अलावा), वर्ष के दौरान पेंशन निधि से पेंशन भुगतान पर ₹ 40,025.95 करोड़ का वास्तविक व्यय हुआ था। तथापि, केवल ₹ 35,000 करोड़ (₹ 42,500 करोड़ के बजट प्रावधान के प्रति) पेंशन निधि के लिए विनियोजित किये गये थे। इस प्रकार, पेंशन निधि के अंतर्गत ₹ 5,025.95 करोड़ का कम प्रावधान था, जिससे उस सीमा तक टीडब्ल्यूई कम बताना हुआ। पेंशन भुगतान पर हुए व्यय को पूरा करने के लिए आवश्यक वास्तविक राशि (₹ 40,025.95 करोड़) विनियोजित की गई थी, तो वहां ₹ 112.95 करोड़ का ऋणात्मक शेष होता (₹ 4,913 करोड़ के अधिशेष के अलावा)।

1.2.4 निवल राजस्व

पिछले वर्ष की तुलना में चालू वित्त वर्ष में निवल राजस्व 74.45 प्रतिशत तक कम हो गया।

1.2.5 लाभांश भुगतान

भारत सरकार (जीओआई) को भुगतान योग्य लाभांश सामान्य बजटीय सहायता के माध्यम से अग्रिम में दी गई ब्याजदेय पूंजी पर आधारित है। वर्ष 2016-17 के लिए लाभांश की दर पर विचार-विमर्श करते हुए रेलवे समन्वय समिति (आरसीसी) ने यह सिफारिश की कि वर्ष 2016-17 को सामान्य राजस्वों के लिए रेलवे द्वारा देय लाभांश दर को एक बार में हटा दिया जाए। तथापि, 2017-18 से आम बजट के साथ रेलवे बजट के विलयन के बाद, भारत सरकार ने यह निर्णय लिया है कि रेलवे को सामान्य राजस्व के लाभांश के भुगतान से छूट प्रदान की जाएगी और उसकी ब्याजदेय पूंजी 2017-18 से अस्वीकार मानी जाएगी। अतः 2016-17 से किसी लाभांश का भुगतान नहीं किया जाएगा।

1.2.6 विनियोग हेतु उपलब्ध निवल अधिशेष

सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के पश्चात निवल अधिशेष का सृजन चालू वर्ष में 53.24 प्रतिशत तक घट गया। निवल अधिशेष 2015-16 में ₹ 10,505.97 करोड़ की तुलना में 2016-17 में ₹ 4,913.00 करोड़ तक घट गया था। निवल अधिशेष भी बजट अनुमानों से 42.06 प्रतिशत (₹ 8479.35 करोड़) तक कम था।

वर्ष 2016-17 में ₹ 4,913.00 करोड़ का निवल अधिशेष विकास निधि (₹ 2,515.00 करोड़) और पूंजीगत निधि (₹ 2,398.00 करोड़) के लिए विनियोजित किया गया। चालू वर्ष के दौरान ऋण शोधन निधि को कोई निधि विनियोजित नहीं की गई यद्यपि, ₹ 214.35 करोड़ की राशि बजट प्रावधानों में शामिल की गई थी।

यदि ज़ोनल रेलवे के पेंशन भुगतान पर व्यय को पूरा करने के लिए आवश्यक वास्तविक राशि (₹ 40,025.95 करोड़) को पेंशन फंड के लिए विनियोजित किया जाता (₹ 35,000 करोड़ के बजाय) तो वहां ₹ 112.95 करोड़ का ऋणात्मक शेष होता (₹ 4,913 करोड़ के अधिशेष के बजाय), निधियों (डीएफ, सीएफ तथा डेबिट सर्विस फंड) के विनियोजन के लिए कोई अधिशेष उपलब्ध नहीं होता।

1.3 भारतीय रेल के संसाधन

भारतीय रेल की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्नलिखित थे:

चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत



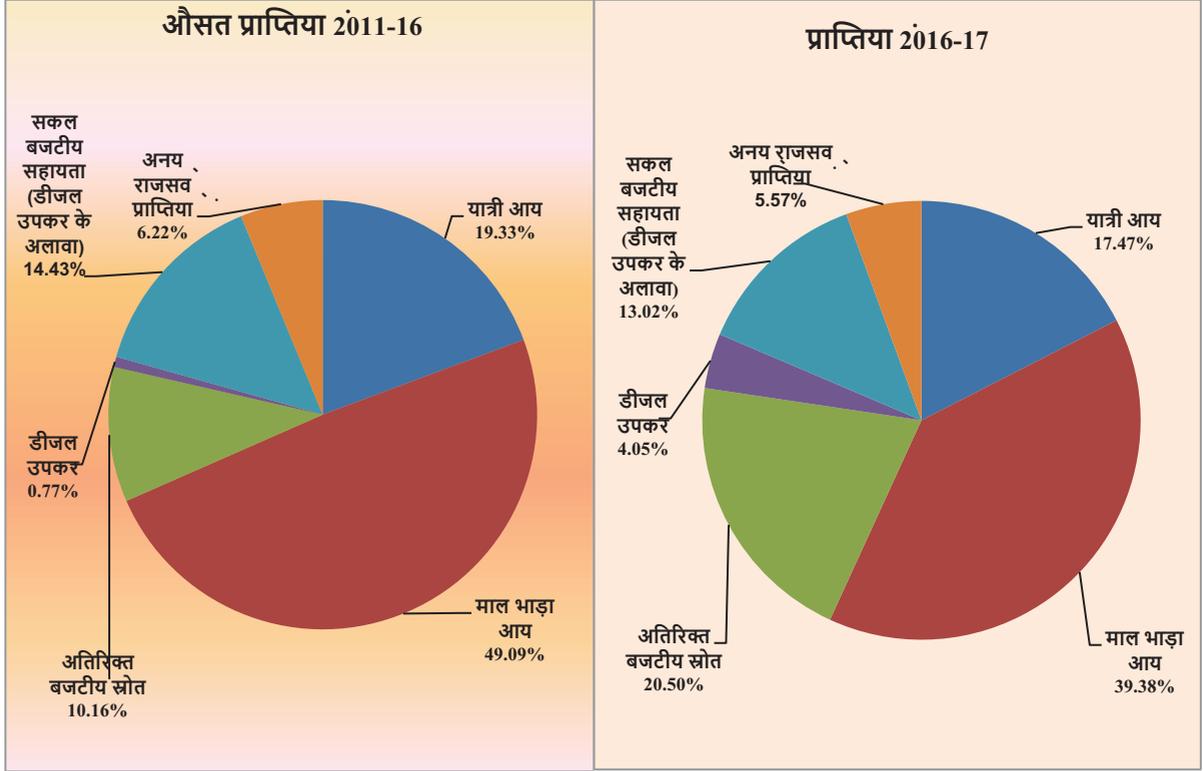
2012-16 के दौरान 10.09 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)⁹ के प्रति 2016-17 (आकृति 1.3 देखें) के दौरान आन्तरिक संसाधनों से कुल राजस्व प्राप्तियों (जीटीआर और विविध प्राप्ति) में 1.78 प्रतिशत तक की कमी हुई। सकल बजटीय सहायता (जीबीएस)¹⁰ में 2012-16 के दौरान 13.20 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति 2016-17 के दौरान 1.45 प्रतिशत की कमी भी हुई जबकि 2016-17 के दौरान अतिरिक्त

⁹ वार्षिक संयोजन के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए कई वर्षों से वृद्धि दर

¹⁰ सकल बजटीय सहायता का तात्पर्य भारत सरकार द्वारा रेल मंत्रालय को पूंजीगत व्यय के लिए अग्रिम धनराशि।

बजटीय संसाधनों (ईबीआर) में 2012-16 के दौरान 37.99 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति 2016-17 के दौरान 36.53 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

चित्र 1.2: भारतीय रेल के विभिन्न स्रोतों का सापेक्ष हिस्सा



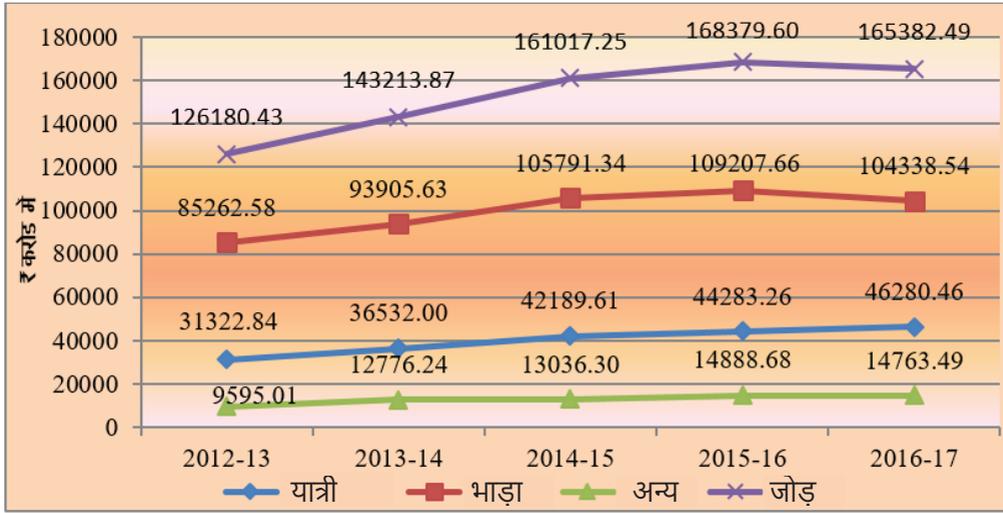
टिप्पणी: अन्य राजस्व आय में अन्य कोचिंग आय, विविध अन्य आय तथा विविध प्राप्ति शामिल हैं

चित्र 1.2 दर्शाता है कि भारतीय रेल का सबसे बड़ा अर्जन स्रोत मालभाड़ा क्षेत्र और उसके बाद अतिरिक्त बजटीय स्रोत थे। 2011-16 के दौरान अतिरिक्त बजटीय स्रोत और डीजल उपकरण का भाग बढ़ गया जबकि प्राप्ति के औसत आंकड़ों की तुलना में चालू वर्ष में माल भाड़ा आय, यात्री आय, जीबीएस और अन्य राजस्व प्राप्ति में थोड़ी कमी आई।

1.3.1 राजस्व प्राप्ति

विगत पाँच वर्षों के लिए कुल राजस्व प्राप्ति की प्रवृत्ति चित्र 1.3 में दी गई है।

चित्र 1.3: 2012-13 से 2016-17 के दौरान राजस्व प्राप्तियां



टिप्पणी: अन्य में अन्य कोचिंग, विविध अन्य, उच्च तथा विविध प्राप्तियां शामिल है।

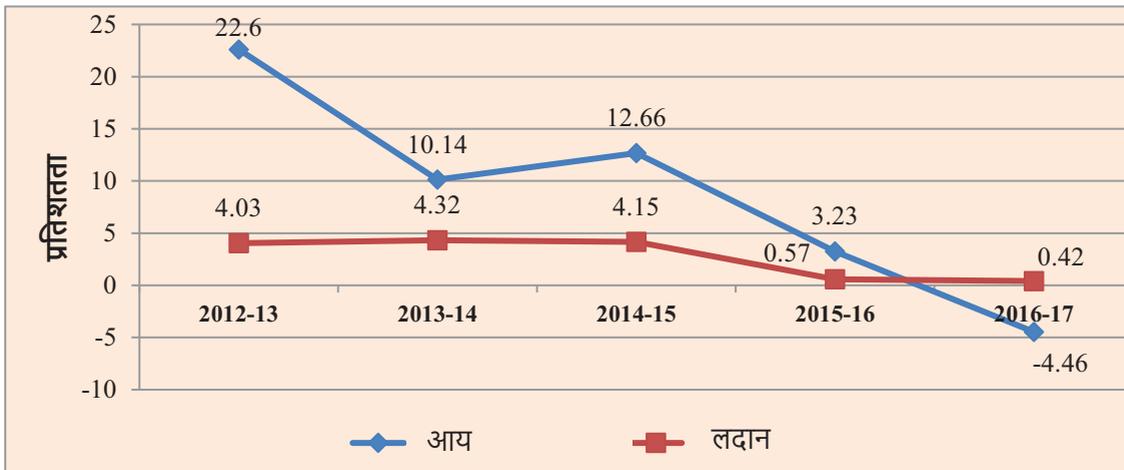
2012-16 के दौरान 10.09 प्रतिशत के सीएजीआर पर कुल राजस्व प्राप्तियां बढ़ी, तथापि, वर्ष 2016-17 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में 1.78 प्रतिशत की कमी हुई थी।

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

1.3.1.1 माल भाड़ा आय

31 मार्च 2017 को समाप्त विगत पाँच वर्षों के लिए भारतीय रेल की भाड़ा लदान तथा भाड़ा आय की प्रवृत्ति नीचे चित्र 1.4 में दर्शायी गई है:

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



चित्र 1.4 चालू वर्ष में लदान भाड़े की वार्षिक वृद्धि में कमी को दर्शाता है। पिछले पाँच वर्षों के दौरान लदान में वार्षिक क्रमिक वृद्धि बढ़ोत्तरी में (कुल मिलाकर) 39.04 मिलियन टन (2012-13) से 4.64 मिलियन टन (2016-17) तक कम हुई है। 2016-17 के दौरान भाड़ा लदान में 0.42 प्रतिशत तक की वृद्धि 2012-16 के दौरान प्राप्त 3.00 प्रतिशत के सीएजीआर से कम थी। मालभाड़ा अर्जन में वृद्धि में पिछले वर्ष की 3.23 प्रतिशत वृद्धि

की तुलना में ऋणात्मक (अर्थात्-4.46 प्रतिशत) थी। चालू वर्ष में (तालिका संख्या 1.2) नेट टन किलोमीटर (एनटीकेएम) की वृद्धि दर ऋणात्मक (अर्थात्-5.24 प्रतिशत) थी।

2012-16 के दौरान प्राप्त 8.60 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति पिछले वर्ष की तुलना में भाड़ा आय में 2016-17 में, 4.46 प्रतिशत की कमी हुई। भाड़ा सेवाओं के आंकड़ों की स्थिति तालिका सं. 1.2 में दी गई है:

तालिका 1.2 भाड़ा सेवाओं के आंकड़े

| वर्ष | लदान (मिलियन टन) | एनटीकेएम ¹¹ (मिलियन में केवल राजस्व भाड़ा यातायात) | आय (₹ करोड़ में) | औसत दूरी (किलोमीटर में) | दर प्रति टन प्रति कि.मी. (पैसे में) |
|---------|---------------------|--|------------------------|----------------------------|--|
| 2012-13 | 1008.09 (4.03) | 649645 (-2.69) | 85,262.58 (22.60) | 644 | 131.24 (25.99) |
| 2013-14 | 1051.64 (4.32) | 665810 (2.49) | 93,905.63 (10.14) | 633 | 141.04 (7.46) |
| 2014-15 | 1095.26 (4.15) | 681696 (2.39) | 1,05,791.34 (12.66) | 622 | 155.19 (10.03) |
| 2015-16 | 1101.51 (0.57) | 654481 (-3.99) | 1,09,207.66 (3.23) | 594 | 166.86 (7.52) |
| 2016-17 | 1106.15 (0.42) | 620175 (-5.24) | 1,04,338.54 (-4.46) | 561 | 168.24 (0.83) |

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

टिप्पणी: (i) कोष्ठक में आंकड़े पिछले वर्ष वृद्धि प्रतिशतता को दर्शाते हैं।

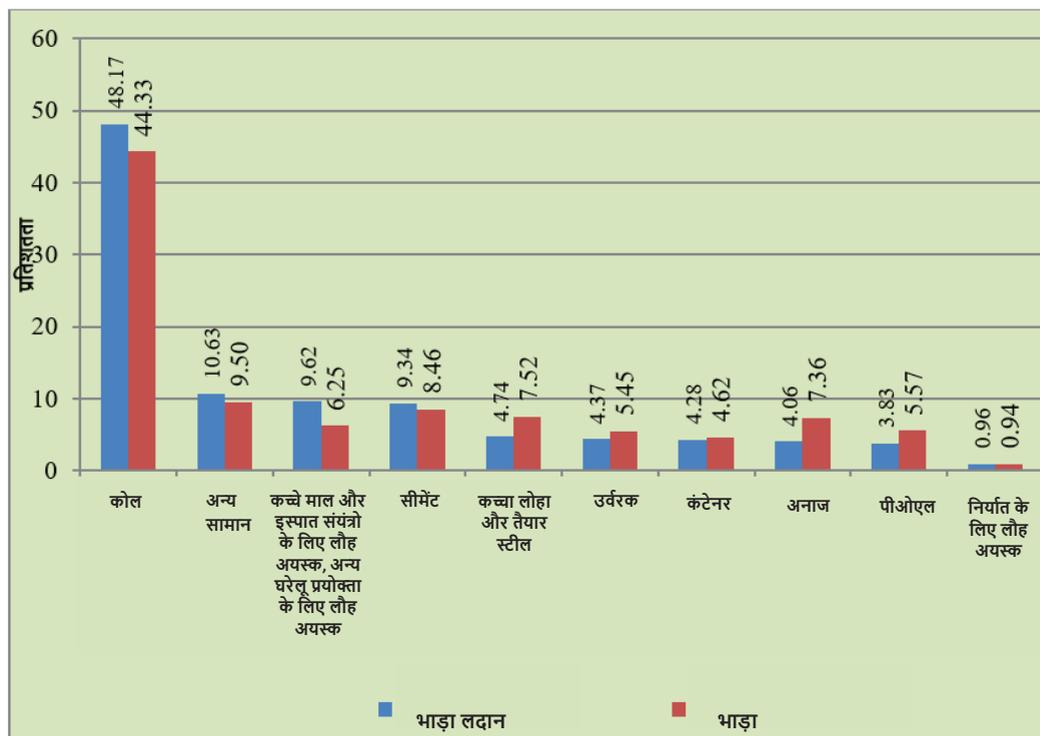
(ii) वर्ष 2016-17 (आय को छोड़कर) के आंकड़े अस्थायी हैं।

2015-16 के दौरान 1,101.51 मी.टन के लदान की तुलना में 2016-17 के दौरान, भाड़ा लदान 1,106.15 मी.टन था। यह देखा गया था कि 2016-17 के दौरान भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि दर 0.42 प्रतिशत की दर पर बढ़ गई थी। तथापि एनटीकेएम की वृद्धि दर ऋणात्मक थी (अर्थात् -5.24 प्रतिशत)। पिछले वर्ष से प्रति टन प्रति किलोमीटर दर की वृद्धि दर 0.83 प्रतिशत 2015-16 में अर्जित 7.52 की वृद्धि दर के प्रति थी। चालू वर्ष के दौरान भाड़ा आय की वृद्धि दर 2015-16 में दर्ज 3.23 प्रतिशत की वृद्धि दर के प्रति ऋणात्मक (अर्थात्-4.46 प्रतिशत) थी। लदान की निम्न वृद्धि दर और एनटीकेएम की ऋणात्मक वृद्धि दर के कारण औसत लीड (माल भाड़ा के टन का औसत ढुलाई) 2015-16 में 594 कि.मी से 2016-17 में 561 कि.मी तक घट गयी।

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

¹¹ 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 के भार सहित किन्तु परिवहन के लिए प्रयोग किए गए वाहन के भार को छोड़कर)।

चित्र 1.5 लदान तथा आय का प्रमुख वस्तुवार हिस्सा (2016-17)



नोट- 2016-17 के लिए लदान और आय (मदवार) के आंकड़े अनन्तिम हैं।

2015-16 की तुलना में, 2016-17 के दौरान, माल भाड़ा लदान में प्रमुख कमी पण्यों: कोयला (2015-16 में 551.52 मी.टन से 2016-17 में 532.83 मी.टन की कमी-- 3.39 प्रतिशत की कमी), सीमेंट (2015-16 में 105.35 मी.टन से 2016-17 में 103.29 मी.टन की कमी-- 1.96 प्रतिशत की कमी), उर्वरक (2015-16 में 52.23 मी.टन से 2016-17 में 48.34 मी.टन की कमी-- 7.45 प्रतिशत की कमी) खाद्यान्न (2015-16 में 45.63 मी.टन से 2016-17 में 44.86 मी.टन की कमी-- 1.69 प्रतिशत की कमी) तथा पीओएल (2015-16 में 43.24 मी.टन से 2016-17 में 42.42 मी.टन की कमी-- 1.90 प्रतिशत की कमी) में थी।

कोयला रेलवे के कुल लादान का 45 प्रतिशत बनता है। कोयले की भाड़ा आय में 2015-16 के दौरान ₹ 49,305.85 करोड़ से 2016-17 के दौरान ₹ 45,228.57 करोड़ की कमी हुई जिससे 8.27 प्रतिशत की कमी दर्ज हुई।

एमओआर ने बताया कि थर्मल पावर प्लान्ट में उर्जा उत्पन्न करने के लिए कोयले का बड़ा हिस्सा इस्तेमाल किया जाता है और रेलवे द्वारा कोयले की ढुलाई उर्जा क्षेत्रों से निकट रूप से जुड़ी हुई है। कोयले के लादान में कमी का प्रमुख कारण उर्जा क्षेत्रों में क्षमताओं से अधिक और कोयले की खदानों के समीप ही नये उर्जा संयंत्रों का परिचालन, तटीयक्षेत्र आधारित उर्जा संयंत्रों द्वारा कोयले के आयातों में कमी और उच्च अंतरराष्ट्रीय कीमते होने के कारण स्टील क्षेत्र द्वारा 2016-17 में कोकिंग कोयले की आयातों में कमी थी।

एमओआर ने स्वीकार कर लिया था कि भाड़ा दरें बहुत अधिक हैं (सर्विस की औसत लागत ₹ 0.99 प्रति दस किलोमीटर थी, वहीं रेलवे ₹ 1.60 प्रति दस किलोमीटर वसूल कर रहा था) जोकि यात्री यातायात के प्रति आर्थिक-सहायता के रूप में उपयोग किया जाता है

वहां रेलवे सेवा की लागत का लगभग 50 प्रतिशत वसूल रहा है। इस प्रकार, दरें अधिक होने के कारण भाड़ा यातायात सड़क की ओर जा रहा है।

1.3.1.2 यात्री आमदनी

यात्री सेवा के मुख्य निष्पादन संकेतकों को नीचे तालिका 1.3 में तालिकाबद्ध किया है।

तालिका 1.3 यात्री सेवा आंकड़े

| वर्ष | यात्रियों की सं. (लाख में) | | | यात्री किलोमीटर (मिलियन में) | आय (₹ करोड़ में) | औसत दूरी (किलोमीटर में) | प्रति यात्री प्रति किलोमीटर आय का औसत (पैसे में) |
|---------|----------------------------|--------------------|----------------------------------|------------------------------|----------------------|-------------------------|--|
| | गैर - उपनगरीय | उपनगरीय | यात्रियों की संख्या (मिलियन में) | | | | |
| 2012-13 | 3944.15 (2.53) | 4476.56 (2.26) | 8420.71 (2.39) | 1098103 (4.93) | 31,322.84 (10.89) | 130.41 | 28.52 (5.68) |
| 2013-14 | 3844.88 (-2.52) | 4552.18 (1.69) | 8397.06 (-0.28) | 1140412 (3.85) | 36,532.00 (16.63) | 135.81 | 32.03 (12.30) |
| 2014-15 | 3719.09 (-3.27) | 4505.03 (-1.04) | 8224.12 (-2.06) | 1147190 (0.59) | 42,189.61 (15.49) | 139.49 | 36.78 (14.80) |
| 2015-16 | 3648.47 (-1.90) | 4458.86 (-1.02) | 8107.33 (-1.42) | 1143039 (-0.36) | 44,283.26 (4.96) | 140.99 | 38.74 (5.34) |
| 2016-17 | 3549.67 (-2.71) | 4566.43 (2.41) | 8116.10 (0.11) | 1149834 (0.59) | 46,280.46 (4.51) | 141.67 | 40.25 (3.89) |

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरणी (विवरणी सं. 12-यात्री राजस्व सांख्यिकीय)

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

(ii) 2015-16 के लिए आंकड़े (यात्रियों की संख्या और आय) संशोधित आंकड़े हैं।

(iii) 2016-17 के लिए आंकड़े (आय के अतिरिक्त) अनन्तिम हैं।

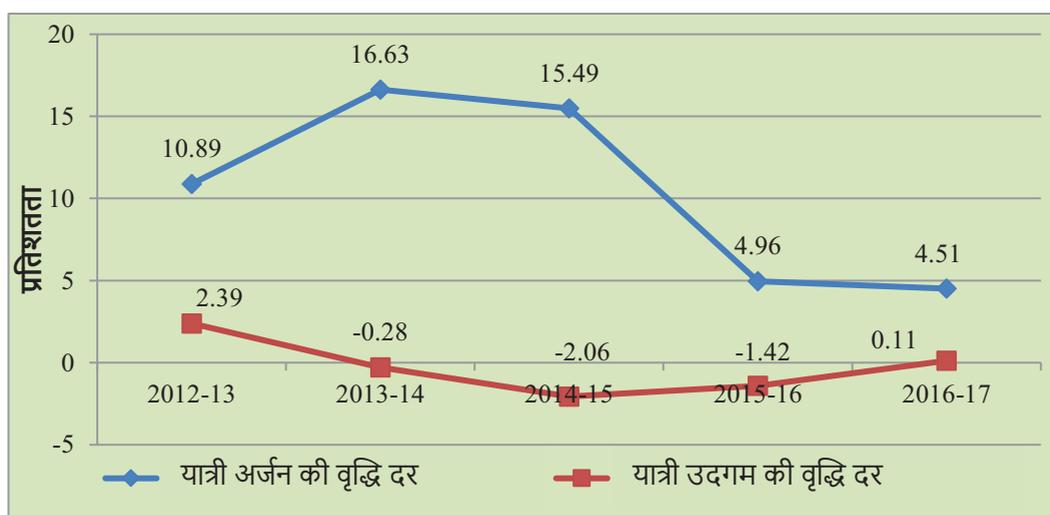
2016-17 के दौरान, पिछले वर्ष की तुलना में यात्री उदगम की वार्षिक वृद्धि दर में 0.11 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 2016-17 के दौरान, बजट आकलन में 8,116.10 मिलियन के प्रस्तावित यात्री उदगम के प्रति यात्री उदगम 8,182 मिलियन था। इस प्रकार, बजट आकलन (2016-17) की तुलना में यात्रियों की संख्या 0.81 प्रतिशत कम थी। यात्री उदगम में गैर-उप शहरी श्रेणी में 4.86 प्रतिशत की कमी और उपशहरी श्रेणी में 2.59 प्रतिशत की वृद्धि देखी गई।

2016-17 में यह देखा गया कि प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय में 2015-16 में 38.74 पैसे से 2016-17 में 40.25 पैसे तक वृद्धि हुई थी। पिछले वर्ष की वृद्धि दर 5.34 प्रतिशत की तुलना में प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय वृद्धि दर 3.89 प्रतिशत थी। यद्यपि विगत समय में यात्री किराये में वृद्धि की गई है, फिर भी भारतीय रेल को प्रति वर्ष यात्रियों और अन्य कोचिंग सेवाओं पर घाटा¹² हो रहा है।

पिछले पांच वर्षों के दौरान (2012-13 से 2016-17) यात्री यातायात और यात्री उदगम से अर्जन में वृद्धि चित्र 1.6 में दर्शायी गई है।

¹² रेल मंत्रालय द्वारा तैयार किए गए अंतिम परिणामों के सारांश के अनुसार कोचिंग सेवा लाभप्रदता/यूनिट लागत।

चित्र 1.6 यात्री उदगम और यात्री आमदनी की वृद्धि दर



2016-17 में, पिछले वर्ष की तुलना में 2012-16 के दौरान 12.23 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति पूर्व वर्ष (4.96 प्रतिशत की वृद्धि) की तुलना में यात्री यातायात से आय में 4.51 प्रतिशत की वृद्धि आई। पिछले वर्ष की तुलना में 2016-17 में यात्री उदगम में 0.11 प्रतिशत की मामूली वृद्धि हुई। तथापि, पिछले पांच वर्षों के दौरान यात्री उदगम की संख्या में गिरावट की प्रवृत्ति हो रही है। वर्ष 2012-13 की तुलना में (8420.71 मिलियन यात्री उदगम) 2016-17 के दौरान यात्री उदगम में 3.62 प्रतिशत की कमी थी।

1.3.1.3 विविध आय और अन्य कोचिंग आय

विविध और कोचिंग आय चालू वर्ष में सकल यातायात प्राप्तियों का 8.88 प्रतिशत है। यह वर्ष 2015-16 में दर्ज 13.30 प्रतिशत की वृद्धि दर के प्रति 2016-17 में 42.52 प्रतिशत तक बढ़ी है। लेखापरीक्षा में विश्लेषण से पता चला कि खानपान विभाग, सामरिक लाइनों पर परिचालन हानि की प्रतिपूर्ति, भूमि का किराया/पट्टे, पीएसयू आदि से लाभांश, ब्याज और साइडिंग आदि के अनुरक्षण प्रभार और ब्याज आदि से आय में वृद्धि हुई जबकि पिछले वर्ष की तुलना में अन्य के लिए राइट ऑफ वे लीव सुविधा, विज्ञापनों, ओवरहेड प्रभार, और बाह्यपक्षों के लिए किये गये कार्य पर प्राप्त लाभ, भर्ती प्रकोष्ठ से प्राप्ति आदि से होने वाली आय में वर्तमान वर्ष में पिछले वर्ष की तुलना में कमी हुई।

1.4 वसूल न की गई आय¹³

2016-17 के दौरान अप्राप्त आय के अन्तर्गत ₹ 100 करोड़ की वसूली के लक्ष्य के प्रति भारतीय रेल ने वसूल न की गई आय के रूप में ₹ 6.84 करोड़ संचित किए। वसूल न की गई आय 2015-16 में ₹ 1665.42 करोड़ से बढ़कर 2016-17 के अन्त में ₹ 1672.26 करोड़ हो गई थी। यातायात उचंत और वसूली योग्य मांग के अन्तर्गत क्रमशः ₹ 1394.68 करोड़ और ₹ 277.58 करोड़ बकाया था। यातायात उचंत के अन्तर्गत बकाया का मुख्य भाग पावरहाऊस और राज्य विद्युत बोर्डों (एसईबी) से वसूल न किए गए ₹ 688.60 करोड़ के माल भाड़े और अन्य प्रभार के रूप में के कारण था जो कुल यातायात उचंत का

¹³ यातायात के प्रचालन से वसूल 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 था।

49.37 प्रतिशत था जिसकी अभी वसूली की जानी थी। मुख्य चूककर्ताओं को नीचे तालिका 1.4 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.4 राज्य विद्युत बोर्ड से बकाया प्राप्य

(₹ करोड़ में)

| क्र.सं. | राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाउस | 31 मार्च 2016 को बकाया प्राप्य | बकाया 31 मार्च 2017 को बकाया प्राप्य | वर्ष के दौरान वृद्धि (+)/कमी(-) |
|---------|---|--------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|
| 1. | पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड (पीएसईबी) | 447.00 | 446.95 | (-) 0.05 |
| 2. | दिल्ली विद्युत बोर्ड (डीवीबी) | 114.28 | 114.28 | - |
| 3. | महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड (एमएसईबी) | 59.67 | 39.81 | (-) 19.86 |
| 4. | राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (आरएसईबी) | 39.79 | 39.55 | (-) 0.24 |
| 5. | उत्तर प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड (यूपीएसईबी) | 32.61 | 31.35 | (-) 1.26 |
| 6. | पश्चिम बंगाल राज्य विद्युत बोर्ड (डब्ल्यूबीएसईबी) | 19.29 | 3.40 | (-) 15.89 |

स्रोत-राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाउस से वसूली योग्य प्राप्यों का विवरण

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

1.5 प्रतिकूल आर्थिक सहायता

1.5.1 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के लिए आर्थिक सहायता

भारतीय रेल यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। वर्ष 2015-16 के लिए भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित अंत परिणाम-भाड़ा सेवा इकाई लागत और कोचिंग सेवा लाभप्रदता/इकाई लागत का सार यह दर्शाता है कि यात्रियों को भाड़ा आय और अन्य कोचिंग सेवाओं से प्रतिकूल आर्थिक सहायता दी गई थी। यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा हो रही हानि 2011-12 में ₹ 23,643.68 करोड़ से 2015-16¹⁴ में ₹ 36,286.33 करोड़ तक बढ़ गई।

यात्रियों की विभिन्न श्रेणियों (अर्थात् शारीरिक रूप से पिछड़े व्यक्ति, रोगी, वरिष्ठ नागरिक, इज्जत एमएसटी, प्रैस संवाददाता, खिलाड़ी, युद्ध विधवा) की रियायत के कारण यात्री अर्जन में छोड़ा गया राजस्व वर्ष 2015-16 के दौरान ₹ 1,602.94 करोड़ तथा 2016-17 के दौरान ₹ 1,670.05 करोड़ था। सेवारत/सेवानिवृत्त कर्मचारियों के रेलवे पास के संबंध में, रेलवे द्वारा न तो लागत की गणना की जाती है और न ही छोड़े गए राजस्व अनुरक्षित किया जाता है।

2011-12 से 2015-16 के दौरान यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर हुई हानि को आकृति 1.7(क) में दर्शाया गया है।

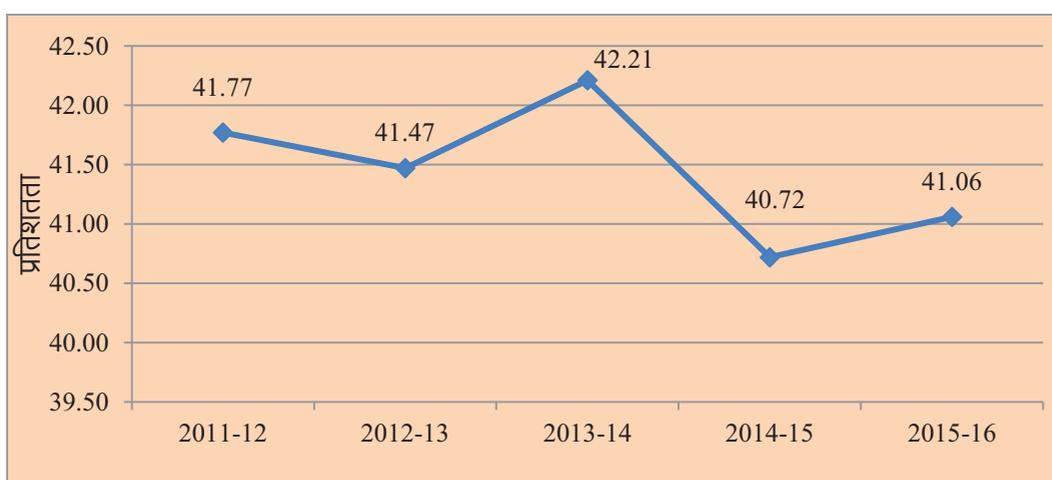
¹⁴2016-17 के लिए अंतिम परिणामों-कोचिंग सेवाओं-लाभप्रदता युनिट लागतों के सार को समेकित नहीं किया गया। (दिसम्बर-2017)

**चित्र 1.7 (क): यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानियां
(2011-12 से 2015-16)**



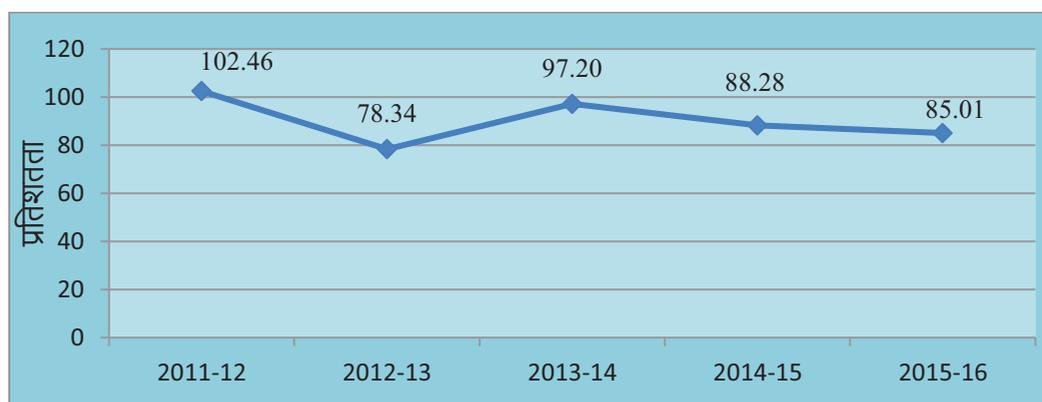
अतः यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानि में 2014-15 में ₹ 33,821.70 करोड़ से 2015-16 में ₹ 36,286.33 करोड़ तक की वृद्धि के कारण यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं के प्रति मालभाड़ा आय के प्रति सहायता में पिछले वर्ष की तुलना में 2015-16 में वृद्धि हुई है। यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर व्यय की प्रतिशतता में अंतर को 31 मार्च 2016 तक पांच वर्षों की अवधि के दौरान अप्राप्य छोड़ा गया व्यय जिसे चित्र 1.7 (ख) में दर्शाया गया है।

चित्र 1.7 (ख): यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर अप्राप्य छोड़े गए व्यय की प्रतिशतता



चित्र 1.8 यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं की हानि को पूरा करने के लिए प्रयुक्त मालभाड़ा सेवाओं से लाभ की प्रतिशतता दर्शाता है।

चित्र 1.8: यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं की आर्थिक सहायता के लिए प्रयुक्त मालभाड़ा आय के लाभ की प्रतिशतता



यह देखा जा सकता है कि 2015-16 के दौरान मालभाड़ा यातायात से 85.53 प्रतिशत लाभ (2015-16 में मालभाड़ा यातायात से लाभ: ₹ 42,426.63 करोड़) का भारतीय रेल की यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर ₹ 36,286.33 करोड़ की हानि की प्रतिपूर्ति के लिए उपयोग किया गया था। भारतीय रेल पिछले वर्ष में 11.72 प्रतिशत की तुलना में 2015-16 में यात्री सेवाओं पर हानि का आर्थिक सहायता देने के बाद मालभाड़ा आय पर केवल 14.47 प्रतिशत लाभ लेने में सफल रहा जिसने परिचालन लाभ में वृद्धि दर्शायी।

1.5.2 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों पर परिचालन हानियाँ

2011-12 से 2015-16 के दौरान यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियों को तालिका 1.5 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.5 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियाँ

(₹ करोड़ में)

| यात्री सेवाओं की श्रेणी | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
| एसी-प्रथम श्रेणी | (-)38.78 (8.12) | (-)40.86 (7.48) | (-)47.39 (7.54) | (-) 127.49 (17.68) | (-) 175.79 (23.05) |
| प्रथम श्रेणी | (-) 39.13 (32.14) | (-)61.36 (61.26) | (-)92.06 (75.82) | (-) 69.50 (74.71) | (-) 58.00 (81.03) |
| एसी 2 टियर | (-) 438.83 (17.76) | (-)348.09 (12.53) | (-) 497.28 (15.26) | (-) 495.59 (13.32) | (-) 463.11 (12.01) |
| एसी 3 टियर | 499.33 (12.19) | 494.99 (10.29) | 410.67 (6.84) | 881.52 (12.57) | 898.06 (11.69) |
| एसी चैयर कार | (-)13.29 (1.65) | (-)38.12 (4.00) | (-)148.47 (11.32) | (-) 142.26 (9.90) | (-) 5.58 (0.40) |
| स्लीपर श्रेणी | (-) 6,531.75 (47.16) | (-)6,852.72 (45.00) | (-) 8,407.85 (44.57) | (-) 8,510.06 (41.50) | (-) 8,301.15 (38.65) |
| दूसरी श्रेणी | (-) 4,237.60 (36.06) | (-)5,167.53 (38.90) | (-)7,134.42 (44.75) | (-)7,642.13 (43.19) | (-) 8,569.77 (45.37) |
| सामान्य (सभी श्रेणी) | (-)8,893.12 (66.97) | (-)9,783.80 (67.78) | (-)11,105.24 (67.08) | (-) 11,673.80 (65.58) | (-) 13,237.74 (69.14) |
| ईएमयू उपनगरीय सेवाएं | (-) 2,813.95 (58.21) | (-) 3,365.47 (61.70) | (-) 4,027.14 (62.98) | (-) 4,679.11 (63.98) | (-) 5,124.74 (65.19) |

स्रोत: कोचिंग सेवाओं की लाभकारिता/यूनिट लागतों के अंतिम परिणामों का सार
टिप्पणी-1. यात्री सेवाओं के ऋणात्मक आंकड़े हानि को दर्शाते हैं और धनात्मक आंकड़े लाभ को दर्शाते हैं।
2. कोष्ठक में दिए गए आंकड़े हानि/लाभ की प्रतिशतता दर्शाते हैं।

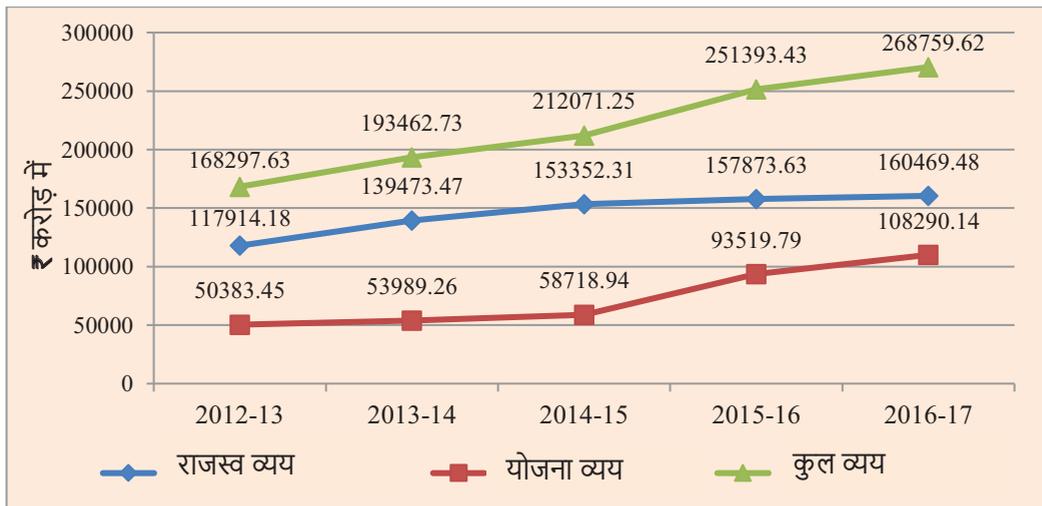
तालिका 1.5 से स्पष्ट है कि एसी-3-टियर को छोड़कर, ट्रेन सेवाओं की सभी श्रेणियों ने 2015-16 के दौरान हानियां उठाई थी जिसका तात्पर्य है कि केवल एसी-3-टियर खंड ने अपनी परिचालन लागत वसूल की थी।

सामान्य श्रेणी तथा उपनगरीय सेवाओं दोनों को दी गई आर्थिक सहायता में पिछले पांच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर अधिकतम आर्थिक सहायता दी गई है। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों में हानि¹⁵ की प्रतिशतता 0.40 प्रतिशत (एसी चेयर कार) में ईएमयू उपनगरीय ट्रेन सेवाओं पर 65.19 प्रतिशत के साथ 81.03 प्रतिशत (प्रथम श्रेणी) के बीच थी। इन श्रेणियों में से गैर वसूली पूर्ण लागत के लिए कारको में से एक अच्छी संख्या में विभिन्न लाभार्थियों को निशुल्क एवं रियायत किराया पास/टिकट जारी की जा सकती है।

1.6 संसाधनों का उपयोग

भारतीय रेल में व्यय के दो मुख्य घटक 'राजस्व व्यय' और 'योजना व्यय' है। राजस्व व्यय में सामान्य कार्यचालन व्यय और विविध व्यय सम्मिलित है। कुल व्यय 2015-16 में ₹ 2,51,393.43 करोड़ से 2016-17 में ₹ 2,68,759.62 करोड़ तक वृद्धि हुई, इसमें 6.91 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज हुई। राजस्व व्यय में उसी अवधि के दौरान ₹ 1,57,873.63 करोड़ से ₹ 1,60,469.48 करोड़ तक 1.64 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

चित्र 1.9: पिछले पांच वर्षों में योजना तथा राजस्व व्यय



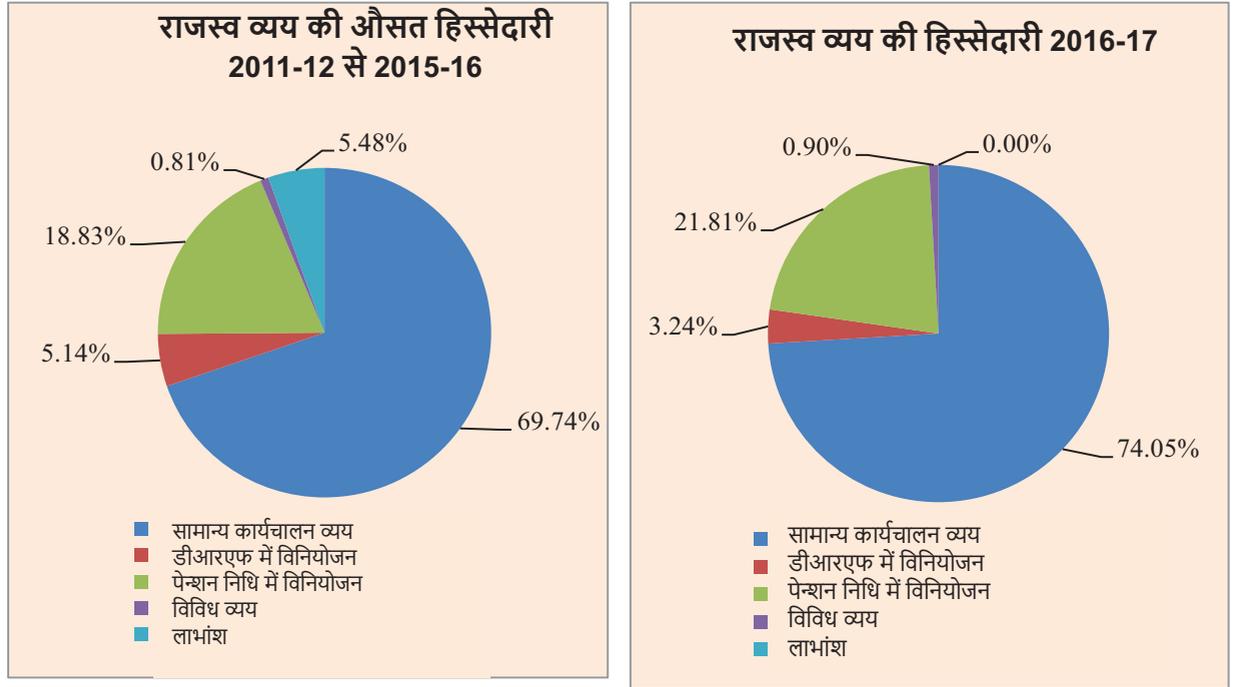
*विकास निधि, पूंजीगत निधि तथा ऋण सेवा निधि के लिए अधिशेष विनियामित की राशि को छोड़कर (2012-13 ₹ 8,266.25 करोड़, 2013-14 ₹ 3,740.40 करोड़, 2014-15 ₹ 7,664.94 करोड़, 2015-16 ₹ 10,505.97 करोड़ तथा 2016-17 ₹ 4,913.00 करोड़)

2016-17 के दौरान कुल व्यय में राजस्व व्यय की हिस्सेदारी में 63 प्रतिशत (2015-16) से 60 प्रतिशत (2016-17) तक कमी आई जबकि योजना व्यय में 37 प्रतिशत (2015-16) से 40 प्रतिशत (2016-17) तक वृद्धि हुई। योजना व्यय के विस्तृत विश्लेषण पर पैराग्राफ 1.10 में चर्चा की गई है।

¹⁵ हानि की गणना अंतिम परिणामों का सार-कोचिंग सेवा लाभ/यूनिट लागत (2015-16) में दिए गए व्यय एवं आय के आकड़ों पर आधारित है।

1.6.1 राजस्व व्यय

चित्र 1.10: पिछले पांच वर्षों में राजस्व व्यय की हिस्सेदारी

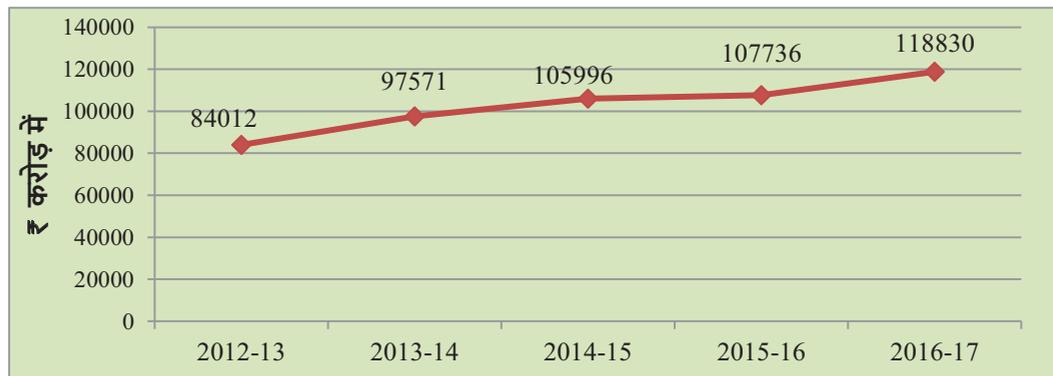


सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) में भारतीय रेल के दिन-प्रतिदिन के रख-रखाव और परिचालन पर व्यय अर्थात् कार्यालय प्रशासन पर व्यय, ट्रैक एवं पुलों, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण, कर्मिदल पर परिचालन खर्च, ईंधन, विविध व्यय, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं।

कुल राजस्व व्यय का मुख्य घटक ओडब्ल्यूई था जिसमें 2011-16 के दौरान कुल राजस्व व्यय औसतन 69.74 प्रतिशत और 2015-16 के दौरान 74.05 प्रतिशत है। डीआरएफ में विनियोजन में 2011-16 के दौरान औसतन 5.14 प्रतिशत की तुलना में 2016-17 में 3.24 प्रतिशत की कमी आई थी। पेंशन निधि में विनियोजन में बढ़ी हुई पेंशन देयताओं को पूरा करने के लिए 2011-16 के दौरान औसतन 18.83 प्रतिशत की तुलना में 2016-17 में 21.81 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई थी।

पिछले पांच वर्षों में ओडब्ल्यूई की प्रवृत्ति को चित्र 1.11 में दर्शाया गया है:

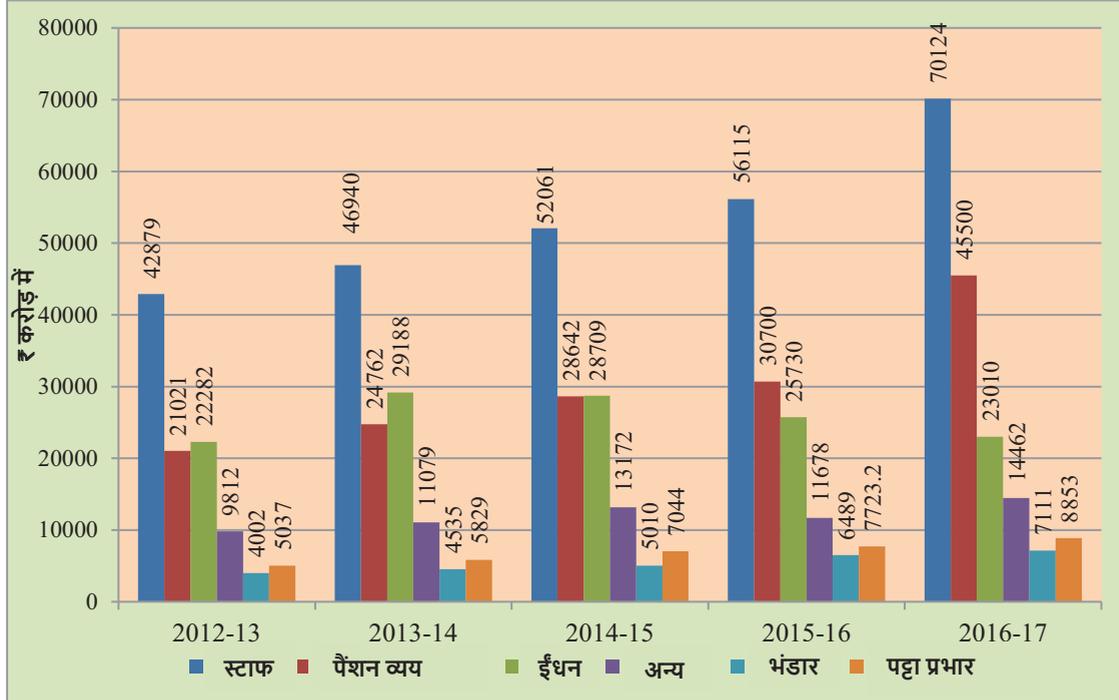
चित्र: 1.11 सामान्य कार्यचालन व्ययों में वृद्धि (2012-13 से 2016-17)



ओडब्ल्यूई में पिछले वर्ष में 1.64 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में 2016-17 के दौरान 10.30 प्रतिशत की दर पर वृद्धि हुई।

भारतीय रेल के पिछले पांच वर्षों के लिए स्टाफ, ईंधन, पट्टा प्रभारों, भंडारों, अन्य तथा पेंशन व्यय के अंतर्गत कार्यचालन व्यय के ब्यौरों को चित्र 1.12 में दर्शाया गया है।

चित्र: 1.12 घटक वार व्यय



टिप्पणी (i) 2016-17 के आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं।

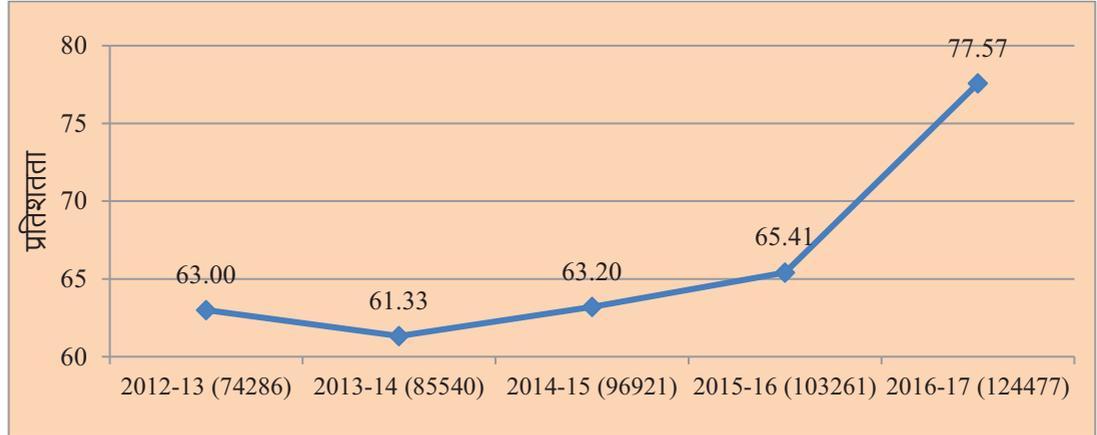
(ii) 2015-16 के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं (वास्तविक के आधार पर)।

स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) चालू वर्ष के दौरान भारतीय रेल के कार्यचालन व्ययों का लगभग 68 प्रतिशत है। सातवें वेतन आयोग के प्रभाव के कारण संभवतः कर्मचारियों और पेंशन आउटगो के तहत व्यय में तेजी आई थी।

1.6.2 प्रतिबद्ध व्यय

भारतीय रेल में प्रतिबद्ध व्यय में स्टाफ लागत, पेन्शन भुगतान और रॉलिंग स्टॉक पर पट्टा प्रभार शामिल थे

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



टिप्पणी-(i) कोष्ठक में दिए गए आंकड़े रूप में कुल प्रतिबद्ध व्यय को दर्शाती हैं।
 (ii) 2016-17 के आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं।
 (iii) 2015-16 के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं (वास्तविक के आधार पर)।
 (iv) वर्ष 2015-16 तक के लिए सामान्य राजस्व के लिए लाभांश भुगतान प्रतिबद्ध व्यय में शामिल किया गया।

कुल राजस्व व्यय में प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता 2016-17 में 77.57 प्रतिशत थी। भारतीय रेल के पास उसके परिचालनों को चलाने के लिए कुल राजस्व व्यय का 22.43 प्रतिशत शेष था (चित्र 1.13)।

1.7 राजस्व अधिशेष

2012-13 से 2016-17 के वर्षों के दौरान, सभी राजस्व व्यय के भुगतान के बाद निवल राजस्व अधिशेष की प्रवृत्ति नीचे चित्र 1.14 में दर्शाई गई है।

चित्र: 1.14 राजस्व अधिशेष



निवल अधिशेष, जो 2015-16 में ₹ 10,505.97 करोड़ तक बढ़ गया था, 2016-17 में घटकर ₹ 4,913.00 करोड़ हो गया था। 2016-17 के दौरान निवल अधिशेष में कमी 2015-16 में 3.23 प्रतिशत वृद्धि दर के प्रति मालभाड़ा आय की 4.46 प्रतिशत की ऋणात्मक वृद्धि दर, पिछले वर्ष की तुलना में विविध प्राप्तियों की 97.77 प्रतिशत की ऋणात्मक वृद्धि दर और 2015-16 की तुलना में (3.38 प्रतिशत) अधिक टीडब्ल्यूई (7.57 प्रतिशत) की वृद्धि दर के कारण थी।

1.8 दक्षता सूचकांक

एक उद्यम के प्रचालनों में वित्तीय निष्पादन तथा दक्षता को इसके वित्तीय और निष्पादन अनुपातों से सर्वोच्च तरीके से मापा जा सकता है। भारतीय रेल के लिए इस संबंध में सुसंगत अनुपात 'प्रचालन अनुपात' 'पूँजीगत व्यय अनुपात' और 'स्टाफ उत्पादकता' हैं, जिसकी चर्चा नीचे दी गई है:

1.8.1 प्रचालन अनुपात

प्रचालन अनुपात (ओआर) यातायात आय के लिए कार्यचालन व्यय की प्रतिशतता को प्रदर्शित करता है। भारतीय रेल के लिए प्रचालन अनुपात जो 2015-16 में 90.49 प्रतिशत था, 2016-17 में 96.50 प्रतिशत तक क्षरित हो गया। यह मुख्यतः इस कारण से था कि कार्यचालन व्यय पिछले वर्ष (3.40 प्रतिशत) की तुलना में उच्च दर (7.63 प्रतिशत) पर था, जबकि यातायात आय में पिछले वर्ष दर (4.28 प्रतिशत) से कम दर की वृद्धि (0.92 प्रतिशत) हुई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि चालू वर्ष के दौरान प्रचालन अनुपात में 2000-01 से 96.50 प्रतिशत के न्यूनतम स्तर तक कमी आई थी जो तब 98.34 प्रतिशत था।

31 मार्च 2017 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान क्षेत्रीय रेलवे का प्रचालन अनुपात तालिका 1.6 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.6 क्षेत्रीय रेलवे का प्रचालन अनुपात

(प्रतिशत में)

| क्रम सं. | क्षेत्रीय रेलवे | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 |
|----------|----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1 | मध्य | 97.82 | 100.23 | 101.85 | 98.13 | 105.00 |
| 2 | पूर्व | 178.86 | 176.76 | 177.27 | 180.56 | 165.27 |
| 3 | पूर्व मध्य | 92.19 | 99.58 | 95.24 | 90.28 | 101.83 |
| 4 | पूर्व तट | 44.50 | 48.34 | 51.25 | 50.56 | 53.78 |
| 5 | उत्तर | 113.15 | 110.12 | 117.65 | 114.97 | 118.85 |
| 6 | उत्तर मध्य | 59.68 | 64.04 | 64.13 | 61.98 | 70.50 |
| 7 | उत्तर पूर्व | 200.01 | 207.49 | 193.47 | 196.52 | 197.01 |
| 8 | पूर्वोत्तर सीमांत | 178.39 | 193.08 | 187.08 | 185.71 | 130.45 |
| 9 | उत्तर पश्चिम | 88.97 | 98.58 | 90.18 | 91.15 | 95.17 |
| 10 | दक्षिण | 130.59 | 132.18 | 128.98 | 134.89 | 147.83 |
| 11 | दक्षिण मध्य | 79.63 | 84.13 | 76.03 | 78.71 | 86.24 |
| 12 | दक्षिण पूर्व | 70.50 | 72.54 | 73.62 | 71.15 | 73.46 |
| 13 | दक्षिण पूर्व मध्य | 49.14 | 52.53 | 50.83 | 50.52 | 56.24 |
| 14 | दक्षिण पश्चिम | 104.85 | 115.41 | 98.72 | 102.60 | 119.56 |
| 15 | पश्चिम | 89.84 | 91.74 | 86.51 | 88.72 | 103.00 |
| 16 | पश्चिम मध्य | 68.18 | 71.06 | 63.56 | 64.38 | 73.90 |
| 17 | मेट्रो रेलवे कोलकाता | 328.26 | 302.63 | 253.69 | 237.80 | 260.06 |
| | समग्र भारतीय रेल | 90.19 | 93.60 | 91.25 | 90.49 | 96.50 |

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-भाग-1 समीक्षा

पूर्व तथा पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के प्रचालन अनुपात में सुधार हुआ था जबकि पूर्व वर्ष की तुलना में चालू वर्ष के दौरान अन्य क्षेत्रीय रेलवे में गिरावट हुई थी। पूर्वोत्तर, उत्तर मध्य, उत्तर पश्चिमी, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य तथा पश्चिम मध्य रेल में 2016-17 के दौरान 100 प्रतिशत से कम रही। मध्य, पूर्व, पूर्व मध्य, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत,

दक्षिण, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम रेलवे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता का प्रचालन अनुपात यह सूचित करते हुए कि उनका कार्यचालन व्यय उनके यातायात आय की अपेक्षा अधिक था, 2016-17 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था। पूर्व, उत्तर, उत्तर पूर्व, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता नामक क्षेत्रीय रेलवे का प्रचालन अनुपात पिछले पाँच वर्षों में 100 प्रतिशत से अधिक था।

₹ 40,025.95 करोड़ की वास्तविक राशि की पेंशन निधि में (₹ 35,000 करोड़ की अपेक्षा) विनियोजन करने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, भारतीय रेल के प्रचालन व्यय ₹ 5,025.95 करोड़ की वृद्धि के साथ ₹ 1,59,511.98¹⁶ करोड़ की अपेक्षा ₹ 1,64,537.93 करोड़ तक बढ़ सकता है। अतः, भारतीय रेल का प्रचालन अनुपात उपरोक्तानुसार 96.50 प्रतिशत के स्थान पर 99.54 प्रतिशत हो गया। इस प्रकार, 96.50 प्रतिशत का प्रचालन अनुपात रेलवे की वास्तविक वित्तीय प्रदर्शन को प्रदर्शित नहीं करता।

प्रचालन अनुपात = कुल सकल कार्यचालन व्यय / कुल सकल आय x 100

₹ 1,64,537.93 करोड़ / ₹ 1,65,299.04¹⁷ करोड़ x 100 = 99.54 प्रतिशत

1.8.2 पूँजीगत आऊटपुट अनुपात (सीओआर)

पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात (सीओआर) आऊटपुट की एक यूनिट के उत्पादन में नियोजित पूँजी की राशि को दर्शाता है। एनटीकेएमज़ तथा यात्री किलोमीटर (पीकेएम) के अनुसार कुल यातायात को भारतीय रेल के मामले में आऊटपुट के रूप में देखा जाता है।

31 मार्च 2017 को समाप्त गत पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल का पूँजीगत आऊटपुट अनुपात तालिका 1.7 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.7 भारतीय रेल का पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात

| निम्न को | पूँजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूँजी (मिलियन में) | माल यातायात (एनटीकेएमएस) (मिलियन में) (केवल राजस्व माल भाड़ा यातायात) | यात्री यातायात | | कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएम (एस में)) | ब्याज देय पूँजी (एनटीकेएमएस में प्रति) |
|-------------|---|---|------------------------------|-------------------|--|--|
| | | | यात्री किलोमीटर (मिलियन में) | मिलियन एनटीकेएमएस | | |
| 31-मार्च-13 | 1,834,880 | 649,645 | 1,098,103 | 77,965 | 727,610 | 252 |
| 31-मार्च-14 | 2,088,443 | 665,810 | 1,140,412 | 80,969 | 746,779 | 280 |
| 31-मार्च-15 | 2,421,170 | 681,696 | 1,147,190 | 81,450 | 763,146 | 317 |
| 31-मार्च-16 | 2,751,353 | 654,481 | 1,143,039 | 81,566 | 736,047 | 374 |
| 31-मार्च-17 | 3,126,349 | 620,175 | 1,149,835 | 81,638 | 701,813 | 445 |

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

टिप्पणी : 31 मार्च 2016 की अवधि के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं। पूँजीगत निधि से निवेशों सहित पूँजी को छोड़कर 2016-17 के आंकड़े अंतिम हैं।

नियोजित पूँजी (तालिका 1.7) की तुलना में भारतीय रेल का भौतिक निष्पादन में कमी दर्ज करते हुए सीओआर 252 पैसे (2012-13) से बढ़कर 445 पैसे (2016-17) हो गया। यह गत पांच वर्षों के दौरान लगातार बढ़ता रहा।

¹⁶ कुल कार्यचालन व्यय (₹ 1,59,029.61 करोड़) घटा उंचत (₹-482.37 करोड़) = कुल सकल कार्यचालन व्यय (₹ 1,59,511.98 करोड़)

¹⁷ सकल ट्रेफिक प्राप्तियां (₹ 1,65,292.20 करोड़) घटा ट्रेफिक उंचत (₹-6.84 करोड़) = कुल सकल आय (₹ 1,65,299.04 करोड़)

1.8.3 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेल के मामले में स्टाफ उत्पादकता¹⁸ को प्रति हजार कर्मचारी (मिलियन में एनटीकेएम के अनुसार) संचालित यातायात की मात्रा के अनुसार मापा जाता है। सभी क्षेत्रीय रेलवे के (मेट्रो रेल/कोलकाता को छोड़कर) ओपन लाइन स्टाफ की उत्पादकता 2012-13 (596) से 2016-17 (572) तक 4.02 प्रतिशत तक कम हो गई। पिछले पाँच वर्षों की अवधि में स्टाफ उत्पादकता में गिरावट एनटीकेएम में कमी के कारण थी (अर्थात एक किलोमीटर की दूरी पर वाहन के भार को छोड़ कर एक टन माल का परिवहन)।

स्टाफ उत्पादकता के क्षेत्रवार विश्लेषण से पता चला कि 2016-17 के दौरान 1491 मिलियन एनटीकेएम की उच्च स्टाफ उत्पादकता को पूर्व तट रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था जबकि पूर्व रेलवे की 202.02 मिलियन एनटीकेएम की स्टाफ उत्पादकता उसी अवधि के दौरान न्यूनतम थी।

1.9 योजना व्यय

भारतीय रेल धारणीय आर्थिक वृद्धि के लिए बढ़ती हुई अवसंचरना में निर्णायक भूमिका अदा करता है। सामान्यतः परिवहन क्षेत्र के साथ गति बनाए रखने के लिए तथा तेजी से बढ़ती हुई अर्थव्यवस्था के दबावों की प्रतिक्रिया में यह आवश्यक है कि इसके संसाधनों का प्रभावी रूप से उपयोग किया जाए। नई परिसम्पत्तियों का सृजन, क्षय हुई परिसम्पत्तियों जिनका उपयोग समाप्त हो गया था, का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण, नेटवर्क क्षमता का संवर्धन, वे कार्यकलाप थे जिन्हें अपने योजना व्यय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा किया गया था।

भारतीय रेल का योजना व्यय जीबीएस, आन्तरिक संसाधनों¹⁹ और अतिरिक्त बजटीय सहायता अर्थात रोलिंग स्टॉक के लिए भारतीय रेल वित्त निगम लिमिटेड, (आईआरएफसी) और रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा नए नेटवर्क लिंक्स के माध्यम से बाजार उधारों से वित्तपोषित किया गया था।

2016-17 के दौरान ₹ 13,170 करोड़ की (संस्थागत वित्त) ईबीआर (आईएफ)²⁰ निधियाँ आईआरएफसी से प्राप्त की गई थी (भारतीय जीवन बीमा निगम को बांड जारी करके आईआरएफसी द्वारा आरंभ में निधियाँ निकाली गई)।

तालिका 1.8, 12वीं पंचवर्षीय योजना (2012-13 से 2016-17) के दौरान योजना व्यय के लिए निधियों का स्रोत दर्शाती है:

तालिका 1.8 योजना व्यय के स्रोत

(₹ करोड़ में)

| योजना व्यय के स्रोत | 12वीं पंचवर्षीय योजना | | | | | |
|--------------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|
| | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | |
| | वास्तविक | वास्तविक | वास्तविक | वास्तविक | बजट अनुमान | वास्तविक |
| सकल बजटीय सहायता ²¹ | 25,710.21 (51.03) | 29,055.38 (53.82) | 32,327.60 (55.05) | 37,608.47 (40.21) | 45,000.00 (37.19) | 45,231.64 (41.77) |
| आन्तरिक संसाधन | 9,531.31 (18.92) | 9,709.00 (17.98) | 15,347.24 (26.14) | 16,845.31 (18.01) | 16,675.00 (13.78) | 10,479.84 (9.68) |

¹⁸ भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

¹⁹ मूल्यहास आरक्षित निधि, पूँजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियाँ

²⁰ 2015-16 में रेलवे में अतिरिक्त बजटीय स्रोतों (संस्थागत वित्त) - ईबीआर (आईएफ) को आरम्भ किया गया था।

²¹ रेलवे सुरक्षा निधि से व्यय शामिल है।

| | | | | | | |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| कुल (जीबीएस तथा आन्तरिक संसाधन) | 35,241.52 (69.95) | 38,764.38 (71.80) | 47,674.84 (81.19) | 54,453.78 (58.23) | 61,675.00 (50.97) | 55,711.48 (51.45) |
| अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईआरएफसी, आरवीएनएल, ईबीआर-आईएफ, पीपीपी) | 15,141.93 (30.05) | 15,224.88 (28.20) | 11,044.10 (18.81) | 39,066.01 (41.77) | 59,325.00 (49.03) | 52,578.66 (48.55) |
| कुल | 50,383.45 | 53,989.26 | 58,718.94 | 93,519.79 | 121,000.00 | 1,08,290.14 |

* पैरा 1.1 (क) तथा पैरा 2.1

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

स्रोत- रेल बजटों पर व्याख्यात्मक ज्ञापन और विनियोग लेखे

कुल योजना व्यय में जीबीएस का भाग 2015-16 में 40.21 प्रतिशत से बढ़ कर 2016-17 में 41.77 प्रतिशत हो गया था। कुल योजना व्यय में आंतरिक संसाधनों का भाग भी 2015-16 में 18.01 प्रतिशत से घटकर 2016-17 में 9.68 प्रतिशत हो गया था। ईबीआर का भाग 2015-16 में 41.77 प्रतिशत से बढ़कर चालू वर्ष में 48.55 प्रतिशत हो गया था। आंतरिक स्रोतों के उत्पादन में कमी के परिणामस्वरूप जीबीएस तथा ईबीआर पर अधिक निर्भरता हुई थी। 2016-17 के दौरान, रेल मंत्रालय ने रोलिंग स्टॉक के लिए आईआरएफसी से ₹ 14,280.84 करोड़, आरवीएनएल द्वारा निष्पादित की जा रही दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए ₹ 37.13 करोड़ गेज रूपान्तरण दोहरीकरण तथा रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाओं के लिए ईबीआर-आईएफ से ₹ 13.170 करोड़ तथा मुख्यतः नई लाईन परियोजनाओं, यातायात सुविधाओं और सड़क सुरक्षा कार्यों इत्यादि पर व्यय के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से ₹ 26,834.09 करोड़ प्राप्त किए थे। 2016-17 के दौरान ईबीआर-आईएफ के माध्यम से वास्तविक व्यय ₹ 11,465.15 करोड़ था। इसप्रकार ईबीआर-आईएफ के अन्तर्गत ₹ 1,704.85 करोड़ की अव्ययित राशि थी।

योजना व्यय को विभिन्न योजना शीर्षों के अन्तर्गत विस्तृत रूप से वर्गीकृत किया गया है जैसा तालिका 1.9 में दिखाया गया है।

तालिका 1.9 श्रेणी-वार योजना व्यय

(₹ करोड़ में)

| योजना शीर्ष | 12वीं पंचवर्षीय योजना | | | | |
|--|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 |
| नई लाईने, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण यार्ड रिमोडलिंग, यातायात सुविधाएं, रेलपथ नवीकरण पुल कार्य, सिग्नल और दूरसंचार | 16,721.19 (33.19) | 18,532.34 (34.33) | 21,984.62 (37.44) | 36,638.42 (46.71) | 36,246.12 (44.50) |
| रोलिंग स्टॉक और पट्टा प्रभार के पूँजीगत अवयव का भुगतान | 22,403.29 (44.47) | 22,267.49 (41.24) | 21,723.98 (37.00) | 24,240.71 (30.90) | 26,610.98 (32.67) |
| वर्कशाप एवं उत्पादन इकाई एवं संयंत्र एवं मशीनरी | 1,917.00 (3.80) | 2,264.42 (4.19) | 2,129.02 (3.63) | 1,921.14 (2.45) | 1,965.00 (2.41) |
| सरकारी उपक्रम में निवेश | 3,372.74 (6.69) | 4,289.58 (7.95) | 4,865.31 (8.29) | 7,349.71 (9.37) | 7,184.13 (8.82) |
| अन्य | 5,969.23 (11.85) | 6,635.43 (12.29) | 8,016.01 (13.65) | 8,288.81 (10.57) | 9,449.82 (11.60) |
| कुल | 50,383.45 | 53,989.26 | 58,718.94 | 78,438.79 | 81,456.05* |

* पीपीपी के अन्तर्गत ₹ 26,834.09 करोड़ के व्यय को छोड़कर

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

टिप्पणी: 1 कोष्ठकों में आँकड़े कुल योजना व्यय से 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, यात्री सुविधाएँ, मेट्रोपोलिटन प्रोजेक्ट्स शामिल हैं।

टिप्पणी: 3 उपर्युक्त योजना व्यय में योजना शीर्षों अर्थात् नई लाईनें, यातायात सुविधाएँ, रोलिंग स्टॉफ, सड़क सुरक्षा कार्य (पुल के ऊपर/नीचे सड़क) पीएसयू में निवेश आदि के अन्तर्गत पीपीपी पद्धति के अन्तर्गत ₹ 26,834.09 करोड़ की राशि शामिल नहीं है।

तालिका 1.9 दर्शाती है कि टैक से संबंधित कार्यों (नई लाइनों का निर्माण, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, यार्ड रिमोडलिंग और यातायात सुविधाएँ, ब्रिज कार्य तथा सिगनल एवं दूरसंचार कार्य) पर योजना व्यय के भाग में 2015-16 में पिछले वर्ष की तुलना में लाभप्रद उछाल देखी गई और यह स्तर 2016-17 के दौरान जारी रहा। रोलिंग स्टॉक पर योजना व्यय तथा पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक से भुगतान के भाग में 2015-16 तथा 2016-17 में सकारात्मक वृद्धि बनाए रखी।

1.10 रेलवे निधियां

मूल्यहास आरक्षित निधि (डी आर एफ): परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापना और नवीनीकरण के लिए रेलवे जोनल रेलवे के मामले में राजस्व से अंतरण द्वारा और उत्पादन इकाइयों के मामले में कार्यशाला विनिर्माण उचंत से अंतरण द्वारा वित्तपोषित डीआरएफ का रखरखाव करता है।

पेंशन निधि- यह निधि वर्तमान पेंशन भुगतानों को पूरा करने के साथ साथ सेवा के प्रत्येक वर्ष में अर्जित पेंशन लाभों के खातों पर एकत्रित देनदारियों को पूर्ण करने के लिए निर्मित की जाती है। रेलवे जोनल रेलवे के मामले में राजस्व से अंतरण द्वारा और उत्पादन इकाइयों के मामले में कार्यशाला विनिर्माण उचंत से अंतरण द्वारा वित्तपोषित डीआरएफ का रखरखाव करता है।

विकास निधि (डीएफ)- यह निधि (अधिशेष) से विनियोजन द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। इस निधि का प्रयोग रेल परिवहन के प्रयोक्ताओं श्रमिक कल्याण कार्यों, अलाभकारी कार्यचालन सुधार कार्यों तथा सुरक्षा कार्यों के व्यय को पूर्ण करने के लिए किया जाता है।

पूंजीगत निधि (सीएफ)- यह निधि पूंजीगत प्रकृति के कार्यों की आवश्यकताओं के भाग को वित्त सहायता देने के विशेष उद्देश्य से 1992-93 में निर्मित किया गया। डीएफ को विनियोजन प्रदान करने के बाद, शेष का 'अधिशेष' सीएफ का विनियोजित कर दिया जाता है। यह निधि 2001-02 तक प्रचालित रही। तदोपरांत, पांचवें वेतन आयोग की सिफारिशों को कार्यान्वित करने के पश्चात, रेलवे इस निधि में विनियोजित करने के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन उत्पन्न नहीं कर पाया। अतः, 2002-03 से 2004-05 तक इस निधि को परिचालित अवस्था में रखा गया और 2005-06 से परचालित किया गया।

ऋण सेवा निधि (डीएसएफ)- यह निधि जापान अंतर्राष्ट्रीय सहकारी एजेंसी (जेआईसीए), वर्ल्ड बैंक से लिए ऋणों तथा वेतन आयोगों के भविष्य कार्यान्वयनों के लिए भविष्य ऋण सेवा दायित्वों के निर्वहन के एकमात्र उद्देश्य से 2013-14 में निर्मित की गई। इस निधि का वित्तपोषण लाभांश देनदारियों और सीएफ तथा डीएफ की अनिवार्य आवश्यकताओं को पूरा करने के पश्चात शेष 'अधिशेष' से विनियोजन द्वारा किया जाता है।

रेल सुरक्षा निधि (आरएसएफ): इस निधि का निर्माण 1 अप्रैल 2001 को मानवरहित स्तर क्रॉसिंग के परिवर्तन से संबंधित कार्यों और व्यस्त स्तर क्रॉसिंग पर उपरिगामी रोड/उध्वार्गामी पुलों के निर्माण के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए किया गया। तथापि, 2016-17 में इस निधि के कार्यक्षेत्र का विस्तारण नई लाइनों को कवर करने, गेज परिवर्तन, विद्युतीकरण और सुरक्षा कार्यों तक कर दिया गया। इस निधि का वित्तपोषण

केंद्र सरकार द्वारा केंद्रीय सड़क निधि (डीजल उपकर में से) के साथ-साथ सामान्य राजस्वों को रेल मंत्रालय द्वारा भुगतान किये जा रहे लाभांश में से रेलवे सुरक्षा कार्य निधि को किये गये योगदान में से किया जाता है। इसके अतिरिक्त, राशि रेल राजस्व अर्थात सामान्य राजस्वो को लाभांश के भुगतान के पश्चात बचे 'अधिशेष' में से भी विनियोजित किया जा सकता है।

2016-17 के दौरान विभिन्न निधियों की स्थिति तालिका 1.10 में दर्शायी गई है।

तालिका 1.10 निधि शेष

(₹ करोड़ में)

| निधि का नाम | अथ शेष | वर्ष के दौरान वृद्धि | वर्ष के दौरान आहरण | अंत शेष |
|--------------------|-----------|----------------------|--------------------|----------|
| डीआरएफ | 32.78 | 5,399.73 | 4,982.01 | 450.50 |
| पेंशन निधि | 5,657.30 | 35,400.00 | 40,462.54 | 594.76 |
| विकास निधि | 390.39 | 2,510.07 | 2,497.83 | 402.63 |
| पूँजीगत निधि | 907.43 | 2,398.00 | 3,000.00 | 305.43 |
| रेलवे सुरक्षा निधि | 15.52 | 10,739.77 | 10,732.03 | 23.26 |
| ऋण सेवा निधि | 3,803.26 | 0.00 | 3,003.03 | 800.23 |
| कुल | 10,806.68 | 56,447.57 | 64,677.44 | 2,576.81 |

टिप्पणी-1 वृद्धि में वित्तीय समायोजन, निधि विनियोजन तथा वर्ष के दौरान निधि शेष पर प्राप्त ब्याज शामिल है।

2. डीआरएफ, विकास निधि तथा रेलवे सुरक्षा निधि के अन्तर्गत वृद्धि में क्रमशः ₹ (-) 0.27 करोड़ ₹ (-) 4.93 करोड़ तथा ₹ 7.74 करोड़ के वित्तीय समायोजन शामिल है।

तालिका सं. 1.10 में दर्शाई गई निधियाँ या तो राजस्व अथवा रेलवे सुरक्षा निधि के अलावा आधिक्य के माध्यम से वित्तपोषित थी, जिसमें डीजल उपकर का एक शेयर प्राप्त किया गया। रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ), विकास निधि, पेंशन निधि और ऋण शोधन निधि क्रमशः ₹ 23.26 करोड़, ₹ 402.63 करोड़, ₹ 594.76 करोड़ और ₹ 800.23 करोड़ अंतशेष रहा।

(परिशिष्ट-1)

निधि शेष जिसमें 2012-13 से 2015-16 के दौरान वृद्धि हो रही थी, उसमें 2016-17 के दौरान तेजी से गिरावट आई जैसा कि चित्र 1.15 में दर्शाया गया है।

चित्र 1.15 – निधि शेष की प्रवृत्ति (2012-13 से 2016-17)

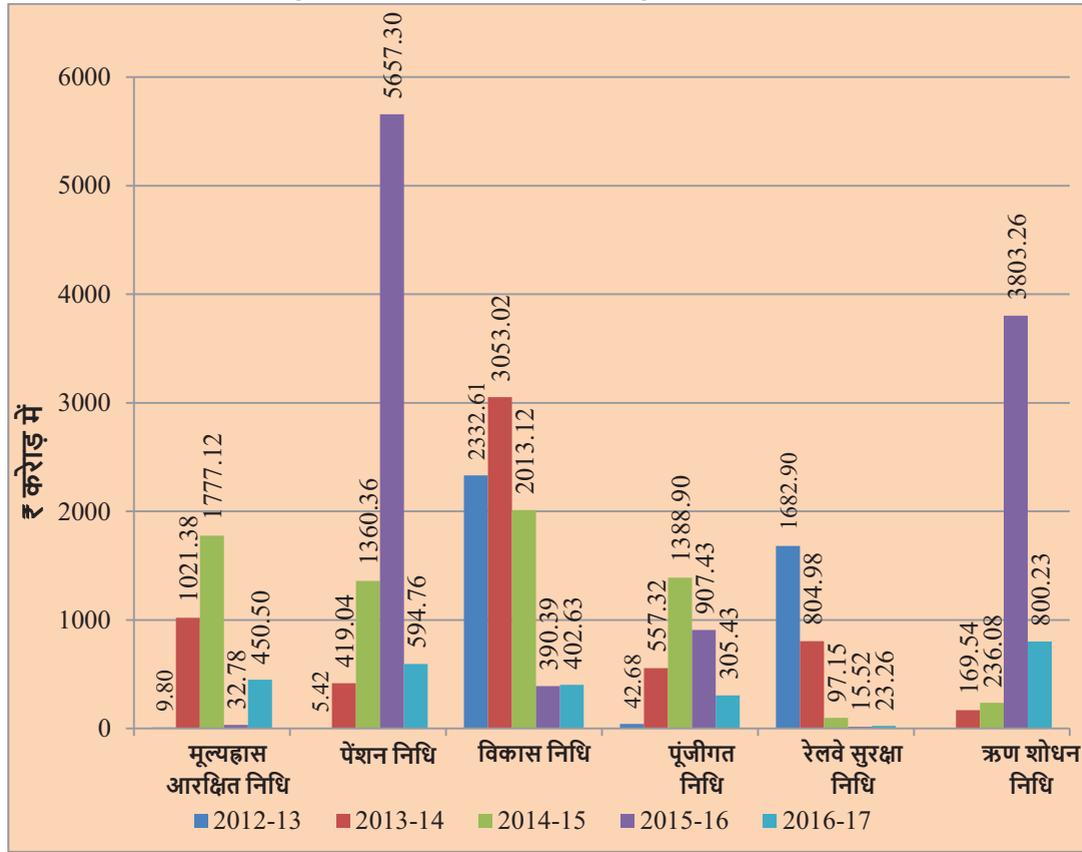


2015-16 में ₹ 10806.68 करोड़ की निधि शेष ₹ 8229.87 करोड़ से घटकर 2016-17 में ₹ 2576.81 करोड़ रह गई। निधि शेष में गिरावट मुख्यतः वर्ष के दौरान निधियों में जमा राशि की तुलना में पेंशन निधि, पूँजीगत निधि और ऋणशोधन निधि से अधिक व्यय के कारण था। वर्ष के दौरान ऋण शोधन निधि के अंतर्गत कोई विनियोजन नहीं किया गया

था। रेल निधियों (रेलवे सुरक्षा निधि को छोड़कर) का सृजन लोक लेखा में ब्याजयुक्त खण्ड में किया गया है। यह देखा गया कि वर्ष के दौरान रेलवे निधियों (डीआरएफ, डीएफ, पीएफ, सीएफ और डीएसएफ) में कोई ब्याज नहीं जमा किया गया था। इसे लेखापरीक्षा में बताया गया है, हालांकि रेल मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

2016-17 की समाप्ति पर निधि शेषों की स्थिति चित्र 1.16 में दर्शाई गई है।

चित्र 1.16 – (वर्ष 2012-13 से 2016-17) के अंत तक निधि शेष



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

रेलवे निधियों में उपलब्ध शेष 2015-16 में ₹ 10806.68 करोड़ से तेजी से घटकर वर्ष 2016-17 की समाप्ति पर ₹ 2576.81 करोड़ उपलब्ध रहा। डीआरएफ और पूंजीगत निधि शेष क्रमशः ₹ 450.50 करोड़ और ₹ 305.43 करोड़ रहा। लेखापरीक्षा द्वारा पूंजीगत निधि और डीआरएफ में उपलब्ध निधि शेषों के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

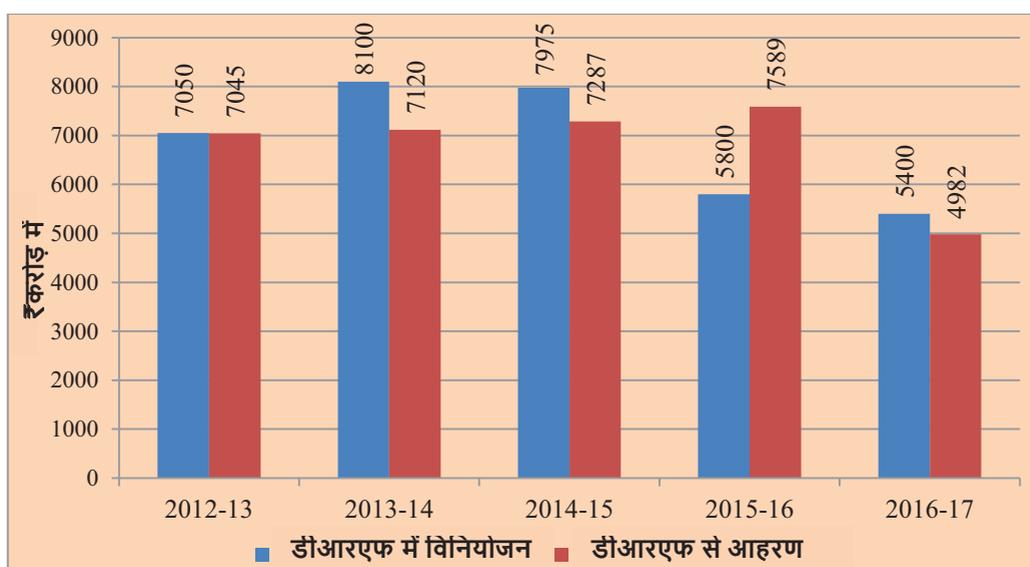
1. भारतीय रेल ने वित्तीय पट्टा रूट द्वारा चल स्टॉक के अधिग्रहण के लिए आईआरएफसी के माध्यम से धन उधार लिया। पट्टा भुगतान में दो घटक अर्थात् प्रमुख घटक और ब्याज शामिल है। 2005-06 से पूर्व, इन भुगतानों को पूर्ण रूप से सामान्य कार्य व्ययों (राजस्व अनुदान सं. 9 प्रचालन व्यय यातायात) के माध्यम से पूरा किया गया था। तथापि, वर्ष 2005-06 से आईआरएफसी को देय पट्टा प्रभारों के लेखाकरण के संबंध में लेखाकरण नीति को आशोधित किया गया था। नई लेखाकरण प्रणाली के अनुसार मूल (पूंजीगत) घटक को पूंजीगत निधि (अनुदान सं. 16) पर प्रभारित किया जाना था और ब्याज घटक को राजस्व अनुदान सं.9 पर प्रभारित किया जाना था। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल मंत्रालय ने पूंजीगत निधि से 2005-06 से 2010-11 तक आईआरएफसी के पट्टे प्रभारों के मुख्य घटक का भुगतान किया। तथापि, उसके बाद पूंजीगत निधि के अंतर्गत

ऋणात्मक शेष/अपर्याप्त शेष के कारण, यह भुगतान रेल मंत्रालय द्वारा 'पूँजीगत'²² से किया गया। यह उनकी लेखाकरण नीति का उल्लंघन था। रेल मंत्रालय ने 2011-12 से 2013-14 के दौरान पूँजीगत निधि के बजाय पूँजीगत से आईआरएफसी को ₹ 12,629.49 करोड़ का भुगतान किया। 2014-15 और 2015-16 के दौरान आईआरएफसी को पूँजीगत निधि से ₹ 5449.24 करोड़ तथा ₹ 6324.74 करोड़ के पट्टा प्रभार राशि के पूँजीगत अवयव का भुगतान किया गया था। 2016-17 के दौरान रेल मंत्रालय ने पट्टा प्रभारों के मुख्य अवयव के भुगतान के प्रति आईआरएफसी को पूँजी से ₹ 3999.99 करोड़ राशि का भुगतान किया। इस प्रकार रेल मंत्रालय ने अपनी लेखाकरण नीति का फिर से उल्लंघन किया और पूँजी से भुगतान किया। पूँजीगत निधि के अंतर्गत निधि शेष ₹ 3999.99 करोड़ तक घट गया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 3694.56 करोड़ का नकारात्मक शेष रहा। 2016-17 के दौरान ₹ 5750 करोड़ के बजट प्रावधान के प्रति रेल मंत्रालय ने केवल ₹ 2,398 करोड़ का विनियोजन किया जो बजट प्रावधान से ₹ 3552 करोड़ (58.30 प्रतिशत) तक कम था। 2016-17 की समाप्ति पर पूँजीगत निधि ₹ 305.43 करोड़ के मामूली शेष पर बंद हुआ। रेल मंत्रालय के ऊपर अगले वर्ष में लगभग ₹ 8,000 करोड़ की प्रतिबद्ध देनदारी होगी जिसमें इस निधि के अंतर्गत कम से कम उपयुक्त विनियोजन अनिवार्य रूप से किया जाना है।

2. यह देखा जाता है कि डीआरएफ में अंशदान परम्परागत लागत, अपेक्षित उपयोग अवधि और परिसंपत्ति की अपेक्षित अवशिष्ट अवधि के आधार पर नहीं किया गया था, बल्कि यह उस राशि पर निर्भर था जिसे कार्यचालन व्यय में वहन किया जा सकता था। रेल मंत्रालय ने रेलवे वित्त (2016 की संख्या 37) के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के पैरा 1.11 पर अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में कहा (जुलाई 2017) कि वह सहमत है कि डीआरएफ में विनियोजन निर्धारित प्रणाली के अनुसार किया जाना चाहिए। रेलवे के पास बहुत अधिक परिसंपत्तियाँ हैं, जबकि रेलवे की वित्तीय स्थिति ऐसी नहीं है कि निर्धारित तरीके से इस निधि के विनियोजन की अनुमति दी जाती। हालांकि, कुल मिलाकर आवश्यकता सह उपलब्धता के आधार पर डीआरएफ में अधिकतम विनियोजन सुनिश्चित किया गया है। 2012-13 से 2016-17 के दौरान डीआरएफ में विनियोजन और डीआरएफ से आहरण, चित्र 1. 17 में दर्शाया गया है।

²² पूँजी, पूँजीगत व्यय के वित्तपोषण के लिए रेल मंत्रालय को भारत सरकार द्वारा दी गई राशि का प्रतिनिधित्व करती है और रेल मंत्रालय रेलवे कन्वेंशन समिति द्वारा निर्धारित दर पर इस पर लाभांश का भुगतान करता है।

चित्र 1.17-डीआरएफ में विनियोजन एवं उससे आहरण



2016-17 के दौरान, ₹ 3400 करोड़ के बजट प्रावधान के प्रति रेल मंत्रालय ने ₹ 5400 करोड़²³ का विनियोजन किया जो बजट प्रावधान से 2000 करोड़ तक (अर्थात् 58.82 प्रतिशत) अधिक था। रेल मंत्रालय ने 2016-17 की समाप्ति पर ₹ 450.50 करोड़ का शेष छोड़ते हुए 2016-17 के दौरान डीआरएफ से परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण पर ₹ 4982.01 करोड़ व्यय किया था। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि ग्यारह क्षेत्रीय रेलवे नामतः मध्य, पूर्व, उत्तर मध्य, उत्तर पूर्व, उत्तर पश्चिम, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम, पश्चिम मध्य रेलवे और इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, सेंट्रल आर्गनाइजेशन फॉर रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन (कोर) और महानगरीय परिवहन परियोजना-चेन्नई में डीआरएफ के अंतर्गत नकारात्मक शेष था। इसके अतिरिक्त, मूल्यहास के कम प्रावधान के परिणामस्वरूप उपयोगिताविधि पूर्ण हो चुकी परिसंपत्तियों के नवीनीकरण से जुड़े कार्य लटक गए। डीआरएफ से बदली जाने वाली परिसंपत्तियों की थ्रो फारवर्ड वैल्यू ₹ 47,679 करोड़ प्राक्कलित थी जिसमें (2016-17 तक) मुख्यतः रोलिंग स्टॉक पर ₹ 27,437 करोड़, ट्रैक नवीनीकरण पर ₹ 13,642 करोड़ पुल निर्माण पर ₹ 2,019 करोड़ सिग्नलिंग और टेलीकम्युनिकेशन कार्यों पर ₹ 1,728 करोड़ और मशीनरी एवं संयंत्रों पर ₹ 961 करोड़ शामिल है। इस प्रकार रेलवे प्रणाली में परिसमापन योग्य परिसंपत्तियों को बदलने और उनके नवीनीकरण का अत्यधिक बैकलॉग है जिसे ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन के लिए समय पर बदले जाने की आवश्यकता है।

1.11 लेखाओं पर टिप्पणियां

- रेलवे के ऋण शीर्ष रिपोर्ट (शेषों की समीक्षा)/विस्तृत विनियोजन लेखे (भाग-II) और संघ सरकार के वित्त लेखे के विवरण सं.13 में दर्शाए गए निधि अधिदेशों में विसंगति

रेलवे के निधि शेष रेलवे के ऋण शीर्ष रिपोर्ट (शेषों की समीक्षा) और भाग-II विस्तृत तथा विनियोजन लेखे में दर्शाए जाते हैं। वर्ष की ऋण शीर्ष रिपोर्ट संघ सरकार के वित्त लेखे के विवरण सं. 13 में शामिल करने के लिए लेखा

²³ इसमें उत्पादन इकाइयों के लिए डीआरएफ के अंतर्गत विनियोजन के प्रति ₹ 200 करोड़ शामिल है।

महानियंत्रक (सीजीए) को भेजी जाती है। यह देखा गया था कि संघ सरकार के वित्त लेखे के विवरण सं.13 में दर्शाए गए रेलवे के निधि शेष रेल मंत्रालय द्वारा अपने विवरण/विनियोजन लेखे में दर्शाई गई निधि शेष के अनुरूप नहीं थे।

मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए 2015 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट सं.53-रेल वित्त में एक संदर्भ दिया गया था। रेल मंत्रालय ने अपने एटीएन में कहा (मई 2017) कि लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए अंतर पुराने है। हालांकि अंतर का पता लगाने और विसंगति को ठीक करने के प्रयास किए जा रहे हैं। निधि शेषों में अंतर 2016-17 की समाप्ति पर भी जारी था। जून 2017 में रेल मंत्रालय के साथ मामले को फिर से उठाया गया। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2017) में कहा कि अवधि पूर्व समायोजन (पीपीए) प्रस्तावित है और सुधारात्मक कार्रवाई हेतु सीजीए को भेजा गया है। हालांकि, इन पीपीए के बावजूद भी संघ सरकार के 2016-17 के वित्त लेखे के विवरण सं.13 में दर्शाई गई निधि शेष में अंतर है। विवरण सं.13 में निधि शेषों में विसंगतियां अभी भी है और रेल मंत्रालय द्वारा इसमें सुधार किए जाने की आवश्यकता है।

➤ रेलवे द्वारा स्रोत पर काटे गए कर (टीडीएस) की गणना

आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 194(सी) के अंतर्गत प्रावधानों के अनुसार ठेकेदारों और उप-ठेकेदारों को भुगतान से कर कटौतियों की गणना निगम कर के अलावा आय पर कर-मुख्य शीर्ष 0021 के अंतर्गत की जानी है। अधिनियम में यह भी प्रावधान है कि कंपनियों से कर-कटौती की गणना मुख्य शीर्ष 0020-निगम कर के अंतर्गत की लेखांकित होनी चाहिए। लेखाओं के मुख्य एवं लघु शीर्षों की सूची में भी ठेकेदारों और उप-ठेकेदारों को भुगतान से कर कटौतियों की गणना के लिए समान लेखाकरण शीर्ष का वर्गीकरण किया गया है।

रेलवे में, ठेकेदारों (ठेकेदार के रूप में कार्य कर रही कम्पनियों सहित) को किए गए भुगतान से कर कटौती की गणना निगम कर के अलावा आय पर कर-मुख्य शीर्ष 0021 के अंतर्गत किया जा रहा है जो आयकर अधिनियम, 1961 के प्रावधानों का उल्लंघन है। लेखापरीक्षा ने मुख्य शीर्ष 0020-निगम कर की बजाए निगम कर के अलावा आय पर कर-मुख्य शीर्ष 0021 के अंतर्गत कम्पनियों से रेलवे द्वारा कटौती की गई कर की गलत गणना का मुद्दा उठाया (जनवरी 2013)। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (अप्रैल 2013) कि मुख्य शीर्ष 0020-निगम कर निगम लाभ के लिए है और सरकारी विभाग द्वारा अपने ठेकेदारों (निकाय निगम/अन्य) की टीडीएस कटौती निगम कर के अलावा आय पर कर मुख्य शीर्ष 0021- के अंतर्गत बुक किया जाना चाहिए और रेलवे द्वारा अपनायी जा रही प्रक्रिया की सटीकता की पुष्टि के लिए मामले को लेखा महानियंत्रक (सीजीए) को भेजा जाता है। हालांकि जुलाई 2013 और नवम्बर 2014 में रेल मंत्रालय द्वारा जारी अनुस्मारकों के बावजूद भी सीजीए से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (सितम्बर 2016 तक)।

मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए 2016 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट सं.37-रेल वित्त में संदर्भ दिया गया था। हालांकि रेल मंत्रालय द्वारा इस पैरा पर कोई एटीएन नहीं प्रस्तुत किया गया है। रेल मंत्रालय द्वारा जोन/रेल उत्पादन इकाइयों को किसी

निर्देश अथवा स्पष्टीकरण के अभाव में यह अनियमितता 2016-17 में भी बनी रही जिसका विवरण निम्नवत है:

- उत्तर मध्य रेलवे में 2016-17 के दौरान कंपनियों से कटौती की गई ₹ 10.80 करोड़ की राशि मुख्य शीर्ष 0020- निगम कर की बजाए मुख्य शीर्ष 0021 के अंतर्गत दर्शाई गई है।
- केन्द्रीय रेल विद्युतीकरण संगठन (कोर) में 2016-17 के दौरान कंपनियों से कटौती की गई ₹ 0.11 करोड़ की राशि मुख्य शीर्ष 0020- निगम कर की बजाए मुख्य शीर्ष 0021 के अंतर्गत दर्शाई गई है।
- उत्तर पश्चिम रेलवे में 2016-17 के दौरान कंपनियों से कटौती की गई ₹ 8.83 करोड़ की राशि मुख्य शीर्ष 0020- निगम कर की बजाए मुख्य शीर्ष 0021 के अंतर्गत दर्शाई गई है।

कृषि कल्याण उपकर: भारत सरकार की दिनांक 26-05-2016 की अधिसूचना संख्या 31/2016 – सेवाकर के अनुसार 01 जून 2016 से सभी कर योग्य सेवाओं पर 0.5 प्रतिशत की दर पर कृषि कल्याण उपकर वसूला जाना था। यह देखा गया कि पूर्व मध्य रेलवे और उत्तर रेलवे द्वारा वर्ष 2016-17 के दौरान कृषि कल्याण उपकर के अंतर्गत कोई कटौती नहीं की गई थी। पूर्व मध्य रेलवे और उत्तर रेलवे द्वारा कृषि कल्याण उपकर की गैर-वसूली का मुद्दा अगस्त 2017 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। हालांकि, इस संबंध में रेल मंत्रालय से कोई भी उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था।

स्वच्छ भारत उपकर: भारत सरकार की अधिसूचना संख्या 21/2015 – सेवा कर दिनांक 6-11-2015 के अनुसार, सभी करयोग्य सेवाओं पर 15.11.2015 से 0.5 प्रतिशत की दर पर स्वच्छ भारत उपकर लगाया जाना था। यह देखा गया कि वर्ष 2016-17 के दौरान पूर्व मध्य रेलवे द्वारा स्वच्छ भारत उपकर के अंतर्गत कोई भी कटौती नहीं की गई थी। पूर्व मध्य रेलवे द्वारा स्वच्छ भारत उपकर की वसूली न करने के मामले को अगस्त 2017 में रेल मंत्रालय के समक्ष रखा गया था। तथापि, इस संबंध में रेल मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था।

- **अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के अंतर्गत निधि का उपयोग (संस्थागत वित्त)**
भारतीय रेल अपने पूंजीगत कार्य में निरंतर कम-निवेश कर रही है। इसके परिणामस्वरूप, पर्याप्त संसाधनों की अनुपलब्धता के कारण स्वीकृत परियोजनाओं का बड़ा भाग पूर्ण नहीं किया जा सका। रेल बजट (2015-16) में, रेल मंत्रालय ने संस्थागत स्रोतों से निधि लेने का निर्णय लिया, ताकि राजस्व सृजित करने हेतु रेलवे की महत्वपूर्ण परियोजनाओं को पूर्ण करने के लिये अगले पांच वर्षों तक निधि की उपलब्धता सुनिश्चित की जा सके। वित्तपोषण के नये स्रोत को अतिरिक्त बजटीय संसाधन (संस्थागत वित्त) ईआरबी-आईएफ के रूप में परिभाषित किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 2016-17 के दौरान आईआरएफसी से, ₹ 13,170 करोड़ की ईबीआर-आईएफ निधि प्राप्त की गई थी और 2016-17 के दौरान ज़ोनल रेलवे और कोर द्वारा किये गये ईबीआर-आईएफ व्यय के अंतर्गत, वास्तविक व्यय ₹ 11,465.15 करोड़ था।

1.12 निष्कर्ष

2016-17 के दौरान, कुल कार्यचालन व्यय में 2015-16 में ₹ 1,47,835.93 करोड़ से ₹ 1,59,029.61 करोड़ (7.57 प्रतिशत तक) तक वृद्धि हुई। सकल ट्रेफिक प्राप्तियों में 2015-16 में ₹ 1,64,333.51 करोड़ से ₹ 1,65,292.20 करोड़ (0.58 प्रतिशत तक) वृद्धि हुई। सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के बाद निवल अधिशेष 2015-16 में ₹ 10,505.97 करोड़ के प्रति 2016-17 में ₹ 4,913.00 करोड़ रहा, फिर भी 2015-16 के दौरान भुगतान किए गए ₹ 8,722.51 करोड़ के लाभांश की तुलना में 2016-17 के दौरान किसी लाभांश का भुगतान नहीं किया गया था। पेंशन भुगतानों पर व्यय को पूरा रखने के लिए अपेक्षित वास्तविक राशि वर्ष के दौरान ₹ 40,025.95 करोड़ थी। तथापि, पेंशन निधि में ₹ 35,000 करोड़ (₹ 42,500 करोड़ के बजट प्रावधान के प्रति) विनियोजित किए गए थे। अतः पेंशन निधि के अंतर्गत ₹ 5,025.95 करोड़ का कम प्रावधान किया गया था, इससे कुल कार्यचालन व्यय उस सीमा तक कम बताया गया था। यदि पेंशन भुगतानों पर व्यय को पूरा करने हेतु अपेक्षित वास्तविक राशि (₹ 40,025.95 करोड़) विनियोजित की गई होती तो ₹ 112.95 करोड़ का ऋण शेष रहता (₹ 4,913 करोड़ के अधिशेष की बजाय) जिससे निधियों (डीएफ, सीएफ तथा ऋण सेवा निधि) में विनियोजन के लिए कोई अधिशेष नहीं बचता।

2016-17 के दौरान, यात्रियों (यात्रियों की संख्या) की वृद्धि दर में 0.11 प्रतिशत तक सुधार हुआ। भारतीय रेल यात्रियों और अपनी अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूर्ण करने में विफल रहा। माल-भाड़ा सेवाओं से यात्री सेवाओं में क्रॉस-सब्सिडाइजेशन किया जा रहा था। 2015-16 के दौरान एक तरफ माल-भाड़ा टैरिफ से ₹ 42,426.63 करोड़ का लाभ हुआ और दूसरी ओर यात्रियों के प्रचालन और अन्य कोचिंग सेवाओं से ₹ 36,286.33 करोड़ की हानि हुई। 2016-17 में यात्री सेवाओं की लागत की वसूली में सुधार हुआ था। 2016-17 में, 1,106.15 मिलियन टन माल की लोडिंग में 0.41 प्रतिशत की मामूली वृद्धि देखी गई। तथापि, राजस्व माल टुलाई में कुल टन किलोमीटर में 5.24 प्रतिशत की कमी के कारण, औसत बढ़त (माल के टन की औसत टुलाई) 2015-16 में 594 किलोमीटर से 2016-17 में 561 किलोमीटर तक कम हुई।

रेलवे निधि में उपलब्ध शेष 2015-16 में ₹ 10,806.68 करोड़ से वर्ष 2016-17 के अंत तक ₹ 2,576.81 करोड़ तक काफी तेजी से कम हुआ। पेंशन निधि, डीआरएफ, विकास निधि और पूंजीगत निधि में क्रमशः ₹ 594.76 करोड़, ₹ 450.50 करोड़, ₹ 402.63 करोड़ और ₹ 305.43 करोड़ अंतशेष था। निधि शेष में कमी मुख्य रूप से वर्ष के दौरान निधियों में क्रेडिट की गई राशि की तुलना में पेंशन निधि, पूंजीगत निधि और ऋण शोधन निधि से अधिक व्यय के कारण हुई थी और वर्ष के दौरान निधि जिसमें ब्याज अर्जित होता है, में ब्याज क्रेडिट नहीं किया गया था। 2016-17 के दौरान, रेल मंत्रालय ने आईआरएफसी को पट्टे प्रभारों के मुख्य घटक के भुगतान के प्रति पूंजी से ₹ 3,999.99 करोड़ की राशि का भुगतान किया। इस प्रकार, फिर से, रेल मंत्रालय ने अपनी लेखाकरण नीति का उल्लंघन किया और पूंजी से भुगतान किया। पूंजीगत निधि के अंतर्गत निधि शेष ₹ 3,999.99 करोड़ कम हुआ जिसके कारण ₹ 3,694.56 करोड़ का ऋण शेष रहा।

रेल मंत्रालय ने 2016-17 के दौरान डीआरएफ से परिसंपत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापना पर ₹ 4,982.01 करोड़ का व्यय किया जबकि डीआरएफ से परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापन हेतु (2016-17 तक) सबसे कम मूल्य ₹ 47,679 करोड़ था। इस प्रकार, रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापना का काफी बैकलॉग पड़ा हुआ है जिसे ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन हेतु समय पर प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता

है। 2016-17 के अंत में डीआरएफ में ₹ 450.50 करोड़ का मामूली शेष था, रेल मंत्रालय को पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापना पर व्यय करने हेतु डीआरएफ की पर्याप्त विनियोजन करने की आवश्यकता है।

भारतीय रेल में प्रचालन अनुपात जो 2015-16 में 90.49 प्रतिशत था, 2016-17 में 96.50 प्रतिशत तक कम हुआ। वर्तमान वर्ष के दौरान परिचालन अनुपात, 2000-01 में जब यह 98.34 प्रतिशत था, से हर समय कम हुआ था। पेंशन निधि में विनियोजन हेतु अपेक्षित, ₹ 40,025.95 करोड़ की वास्तविक राशि (₹ 35000 करोड़ की बजाय) की ध्यान में रखते हुए भारतीय रेल के ओआर 96.50 प्रतिशत की बजाय 99.54 प्रतिशत पर होते। अतः 96.50 प्रतिशत ओआर रेलवे के वास्तविक वित्तीय निष्पादन को नहीं दर्शाता। सीओआर 2015-16 में 374 पैसे से 2016-17 में 445 पैसे तक बढ़ा जो भारतीय रेल के वास्तविक निष्पादन में कमी दर्शाता है।

1.13 सिफारिशें

- 2016-17 के दौरान प्रचालन अनुपात 96.50 प्रतिशत के न्यूनतम स्तर तक क्षरित हो गया, प्रचालन अनुपात 2000-01 में 98.34 प्रतिशत था। पेंशन भुगतान के वास्तविक व्यय को ध्यान में रखते हुए प्रचालन अनुपात 99.54 प्रतिशत होता। चूंकि प्रचालन अनुपात रेलवे के कार्यचालन का प्रत्यक्ष सूचक है, रेल मंत्रालय को राजस्व सृजन तथा व्यय को अच्छी तरह मॉनीटर करने के लिए विभिन्न नए उपाय भी करने चाहिए।
- रेल मंत्रालय को यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफों पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है ताकि प्रचालन लागत की चरणबद्ध तरीके से वसूली की जा सके और मुख्य गतिविधियों में अपनी हानि को कम कर सके। यात्री किराये और मालभाड़े का निर्धारण, उससे जुड़ी लागत के आधार पर होना चाहिये ताकि रेलवे की वित्तीय स्थिति और मौजूदा बाजार स्थिति को ध्यान में रखते हुये मूल्य निर्धारण को तर्कसंगत और सुविधाजनक बनाया जा सके। एसी 1 श्रेणी, प्रथम श्रेणी तथा एसी 2-टीयर के मामले में यात्री सेवाओं की लागत का पूर्ण रूप से वसूल न करने का कोई औचित्य नहीं है। तथापि, इन श्रेणियों से पूरी लागत की वसूली न करने के कारणों में से एक काफी संख्या में विभिन्न लाभार्थियों को मुफ्त तथा रियायती किराया पास/टिकट जारी करना हो सकता था, इस पद्धति को कम किए जाने की आवश्यकता है।
- पुरानी परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापना के लिये मूल्यहास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधि की अनुपलब्धता भारतीय रेल की कमजोर वित्तीय स्थिति को दर्शाता है। रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापना के बैकलॉग को ट्रेनों के सुरक्षित प्रचालन हेतु समय पर प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता है।
- कुल पूंजी में 31 मार्च 2013 को ₹ 1,83,488 करोड़ से 31 मार्च 2017 तक ₹ 3,12,635 करोड़ की वृद्धि हुई, कुल टैफिक में क्रमशः 727610 मिलियन निवल टन किलोमीटर से 7,01,813 मिलियन निवल टन किलोमीटर तक कमी आई थी। रेलवे को सड़क तथा वायु परिवहन की तुलना में इसकी सेवाओं की प्रतिस्पर्धात्मकता सुधारने के लिए उपाय करने की आवश्यकता है।

अध्याय 2 विनियोजन लेखे

इस अध्याय में विनियोजन लेखों की लेखापरीक्षा के माध्यम से भारतीय रेल (आईआर) की वित्तीय जवाबदेही और बजटीय पद्धतियों की रूपरेखा है।

रेल बजट संसदीय वित्त नियंत्रण का एक साधन और साथ ही रेल मंत्रालय, भारत सरकार के लिए एक महत्वपूर्ण प्रबन्धन यंत्र है। संसदीय वित्तीय नियंत्रण न केवल इस तथ्य द्वारा प्राप्त किया जाता है कि सभी "दत्तमत" व्यय पर संसद का पूर्व अनुमोदन होता है, अपितु यह संसद द्वारा दत्तमत/अनुमोदित अनुदानों/विनियोजनों के प्रति किए गए वास्तविक व्यय को पुनः सूचित करने की प्रणाली है। विवरण जो संसद द्वारा दत्तमत अनुदानों और राष्ट्रपति द्वारा संस्वीकृत विनियोजनों की राशि से वास्तविक व्यय की राशि से तुलना करते हुए संसद को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किए जाते हैं, "विनियोजन लेखे" कहे जाते हैं।

विनियोजन लेखे संसद द्वारा पारित विनियोजन अधिनियम में संलग्न अनुसूची में यथानिर्दिष्ट विभिन्न प्रयोजनों के लिए विनियोजनों की तुलना में किसी विशेष वर्ष के लिए भारतीय रेल के व्यय से संबंधित लेखे का विवरण प्रस्तुत करता है। ये लेखाओं में मूल बजट आबंटन, पूरक अनुदानों, अभ्यर्पण और स्पष्टतः पुनर्विनियोजन को सूचीबद्ध करते हैं तथा बजट की भारित और दत्तमत मदों दोनों के संबंध में विनियोजन अधिनियम द्वारा प्राधिकृत की तुलना में विभिन्न निर्दिष्ट सेवाओं पर वास्तविक पूंजी और राजस्व व्यय दर्शाते हैं। इस प्रकार विनियोजन लेखे वित्त की व्यवस्था और बजटीय प्रावधानों की मॉनीटरिंग को सुगम बनाते हैं तथा इसलिए वित्त लेखे के पूरक हैं।

विनियोजन लेखे पर हस्ताक्षर अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड तथा वित्त आयुक्त, रेलवे दोनों द्वारा किया जाता है और लेखापरीक्षा के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (सीएंडएजी) को भेजा जाता है। भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा लेखापरीक्षा में यह अभिनिश्चित करना होता है कि क्या विभिन्न अनुदानों के अन्तर्गत किया गया वास्तविक व्यय विनियोजन अधिनियम के अधीन दिए गए प्राधिकार के अन्दर है और क्या इस प्रकार किया गया व्यय विधि, सुसंगत नियमों, विनियमों और अनुदेशों के भी अनुरूप है।

2.1 विनियोजन लेखाओं का सार

भारतीय रेल 15 राजस्व अनुदानों²⁴ (अनुदान संख्या 1 से 15) और एक पूंजीगत अनुदान²⁵ (अनुदान संख्या 16) को सम्मिलित करके 16 अनुदानों के प्रचालन माध्यम से अपने व्यय के लिए प्राधिकृत है। राजस्व अनुदानों का वित्तपोषण वर्ष के दौरान अपनी आय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा सृजित आंतरिक स्रोतों के माध्यम से किया गया था। पूंजी अनुदान का वित्तपोषण मुख्यतः साधारण बजट के माध्यम से, आंतरिक संसाधनों और केन्द्रीय सड़क निधि²⁶ (सीआरएफ) से डीजल उपकरण के शेष से किया गया था।

व्यय के लिए अनुदानों के मूल और पूरक मांगों में प्राधिकृत राशि की तुलना में 31 मार्च 2017 को समाप्त वर्ष के दौरान खर्च की गई राशि और भारत के संविधान के अनुच्छेद 114 और 115 के अन्तर्गत पारित राशि के लिए विनियोजन लेखे (रेलवे) का सारांश तालिका 2.1 में दिया गया है।

²⁴ अनुदान, जिसमें संसद द्वारा यथा दत्तमत कार्यचालन व्यय तथा अन्य राजस्व व्यय का विवरण रहता है।

²⁵ अनुदान, जिसमें संसद द्वारा दत्तमत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण और प्रतिस्थापन पर व्यय का विवरण होता है।

²⁶ समर्पित केन्द्रीय सड़क निधि का गठन पेट्रोल एवं डीजल से उपकरण के संग्रहण से केंद्र सरकार द्वारा किया गया था। संग्रहण के एक हिस्से को रोड ओवर/अंडर ब्रिज के निर्माण तथा मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग पर सुरक्षा कार्यों के लिए रेलवे को दिया जाता है।

तालिका 2.1-विनियोजन लेखे 2016-17 का सारांश

(₹ करोड़ में)

| तालिका 2.1 (क) विनियोजन लेखे (2016-17)-राजस्व व्यय का सारांश | | | | | | |
|--|------------------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|------------------|------------------------|
| विवरण | | मूल अनुदान/ विनियोजन | अनुपूरक अनुदान | कुल संस्वीकृत अनुदान | वास्तविक व्यय | बचत (-)/ आधिक्य (+) |
| राजस्व | दत्तमत | 239607.85 | 3050.00 | 242657.85 | 210752.43 | (-) 31905.42 |
| | प्रभारित | 149.09 | 12.23 | 161.32 | 138.83 | (-) 22.49 |
| क कुल राजस्व व्यय | दत्तमत एवं प्रभारित | 239756.94 | 3062.23 | 242819.17 | 210891.26 | -31927.91 |
| कमी | क्रेडिट | | | | 5046.24 | |
| | पेंशन निधि से पुनः प्रतिपूरित राशि | | | | 40462.53 | |
| निवल राजस्व व्यय | | | | | 165382.49 | |

टिप्पणी: 1. ₹ 5046.24 करोड़ का क्रेडिट गैर-रेलवे विभागों से स्टाफ की लागत के प्रति वसूली रजा से वसूले, रक्षा कमिशन प्रभारों, कार्यों से प्राप्त सामग्रियों, रेलवे सामग्रियों पर मालभाड़ा प्रभारों हेतु क्रेडिट के हिस्से, बेची गई सिन्डर्स तथा कोयले के मूल्य, बाहरी व्यक्तियों को आपूरित इलैक्ट्रिक उर्जा के क्रेडिट, रेलवे कैंटीन की बिक्री प्राप्तियों, ऋण सेवा निधि आदि से पूरी की गई राशि के कारण था।

तालिका 2.1 (ख) विनियोजन लेखे (2016-17) - पूंजीगत व्यय का सारांश

| विवरण | | मूल अनुदान/ विनियोजन | अनुपूरक अनुदान | कुल संस्वीकृत अनुदान | वास्तविक व्यय | बचत (-)/ आधिक्य (+) |
|---|--|-------------------------|-------------------|-------------------------|------------------|------------------------|
| पूंजीगत | दत्तमत | 117513.71* | 1519.45 | 119033.16 | 113096.22 | -5936.94 |
| | प्रभारित | 62.25 | 195.52 | 257.77 | 268.40 | 10.63 |
| | दत्तमत एवं प्रभारित | 117575.96 | 1714.97 | 119290.93 | 113364.62 | -5926.31 |
| कमी | क्रेडिट | | | | 46921.11 | |
| | निधियों (मूल्य आरक्षित निधि, विकास निधि पूंजीगत निधि) अर्थात आंतरिक संसाधनों से पूरी की गई राशि | | | | 10479.84 | |
| | रेलवे सुरक्षा निधि से पूरी की गई राशि | | | | 10732.03 | |
| जीबीएस से पूंजीगत व्यय | | | | | 45231.64 | |
| जीबीएस तथा आंतरिक संसाधनों से पूंजीगत व्यय | | | | | 55711.48 | |
| विनियोजन लेखे 2016-17 के अनुसार (क)+(ख) सकल जोड़ (राजस्व तथा पूंजीगत) | दत्तमत एवं प्रभारित | 357332.90 | 4777.20 | 362110.10 | 324255.88 | -37854.22 |
| कम: क्रेडिट/वसूलियाँ तथा निधियों से प्रतिपूरित/पूरी की गई राशि | | | | | 113641.75 | |
| विनियोजन लेखों के अनुसार निवल व्यय (राजस्व तथा पूंजीगत) | | | | | 210614.13 | |
| वित्त लेखों के अनुसार कुल व्यय (2016-17) | | | | | 210614.13 | |

इसमें राष्ट्रीय निवेश निधि (एनआईएफ) में से वित्त मंत्रालय द्वारा दिए गए ₹ 34,220 करोड़ शामिल नहीं है तथा जीबीएस के भाग के रूप में केन्द्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) से ₹ 10,780 करोड़ शामिल है।

टिप्पणी: 1. पूंजी के अंतर्गत क्रेडिट (₹ 46,921.11 करोड़) में मुफ्त सामग्रियों, उंचत शीर्ष (भंडार उंचत, कार्यशाला विनिर्माण उंचत) तथा विविध अग्रिम (पूंजी) के तहत मंजूरी शामिल है।

तालिका 2.1 (ग) भारतीय रेल में पूंजीगत व्यय (2016-17)

| विवरण | ₹ करोड़ में |
|--|-------------|
| विनियोजन लेखा के अनुसार वास्तविक पूंजीगत व्यय | 113364.62 |
| कमी: व्यय की कटौती में क्रेडिट/वसूलियाँ | 68132.98 |
| जीबीएस से व्यय | 45231.64 |
| वृद्धि: आंतरिक संसाधनों से व्यय | 10479.84 |
| वृद्धि: अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से व्यय कुल पूंजीगत व्यय | 52578.66 |
| कुल पूंजीगत व्यय | 108290.14 |

उपर्युक्त तालिका इंगित करती है कि वित्त वर्ष 2016-17 के दौरान भारतीय रेल के कुल व्यय ₹ 3,24,255.88 करोड़ में से लगभग 65.04 प्रतिशत राजस्व अनुदानों पर खर्च किया

गया था जो प्रशासनिक, प्रचालन और रखरखाव कार्यकलापों पर कार्यचालन व्यय था, जबकि 34.96 प्रतिशत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण एवं उनके प्रतिस्थापन/नवीकरण के माध्यम से आधारभूत सुविधाओं और संवर्धन से संबंधित पूंजीगत अनुदान पर खर्च किया गया था। उपर्युक्त तालिका 2016-17 में उपलब्ध संस्वीकृत प्रावधानों के प्रति राजस्व अनुदानों में 13.15 प्रतिशत (₹ 31,927.91 करोड़) और पूंजीगत अनुदान में 4.97 प्रतिशत (₹ 5,926.31 करोड़) की बचतें भी दर्शाती है।

अनुदानवार व्यय के विश्लेषण से पता चला कि दो राजस्व प्रभारित विनियोजन, पूंजीगत अनुदान के एक खंड और पूंजीगत विनियोजन के तीन खंडों में ₹ 33.13 करोड़ के आधिक्य को समायोजित करके सभी पंद्रह राजस्व अनुदानों, नौ राजस्व प्रभारित विनियोजनों²⁷ और पूंजीगत अनुदान के दो खण्डों के अंतर्गत ₹ 37,887.35 करोड़ की बचत के कारण ₹ 37,854.22 करोड़ की निवल बचत हुई जैसा परिशिष्ट-2 में दर्शाया गया है। हालांकि राजस्व अनुदानों के तहत ₹ 31,927.91 करोड़ की बचते राजस्व के वास्तविक प्रवाह पर ध्यान न देते हुए अधिक प्रावधानों को दर्शाती है।

2.1.1 राजस्व अनुदान

भारतीय रेल 15 राजस्व अनुदानों का प्रचालन करती है। ये कार्यात्मक रूप से तालिका 2.2 में यथा सूचीबद्ध छह विभिन्न समूहों के अन्तर्गत मिला दिए जाते हैं:-

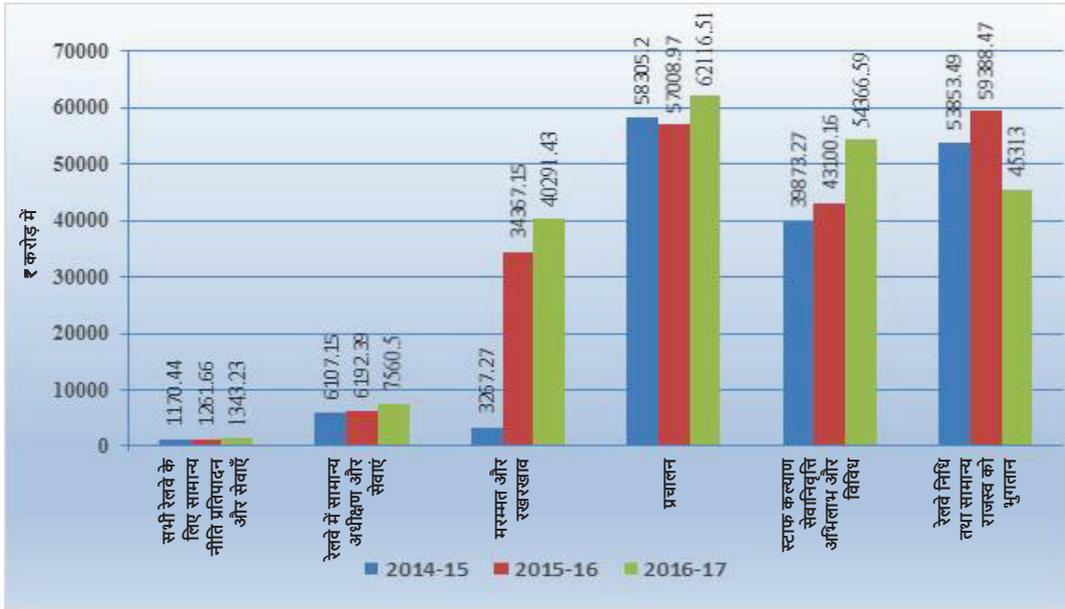
तालिका 2.2 रेलवे द्वारा प्रचालित अनुदान

| सं. | विवरण | छ: विभिन्न समूह |
|-----|---|--|
| 1 | रेलवे बोर्ड | सभी रेलवे के लिए सामान्य नीति प्रातिपादन और सेवाएं |
| 2 | विविध व्यय (सामान्य) | |
| 3 | रेलवे में सामान्य अधीक्षण एवं सेवा | रेलवे में सामान्य संचालन और सेवाएं |
| 4 | स्थाई पथ और निर्माण की मरम्मत तथा रखरखाव | मरम्मत और रखरखाव |
| 5 | मोटिव पावर की मरम्मत और रखरखाव | |
| 6 | कैरिज और वैगनों की मरम्मत और रखरखाव | |
| 7 | संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव | |
| 8 | प्रचालन खर्च-रॉलिंग स्टॉक और उपकरण | |
| 9 | प्रचालन खर्च-यातायात | |
| 10 | प्रचालन खर्च-ईंधन | |
| 11 | स्टाफ कल्याण और सुविधाएं | स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ और विविध |
| 12 | विविध कार्यचालन व्यय | |
| 13 | भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ | |
| 14 | निधि का विनियोजन | रेलवे निधि तथा सामान्य राजस्व को भुगतान |
| 15 | सामान्य राजस्व का लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की चुकौती और अधिक पूंजीकरण का परिशोधन | |

निम्नलिखित चित्र पिछले तीन वर्षों जो भारतीय रेलवे के व्यय में बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाता है, के लिए समूहवार व्यय दिखाता है:

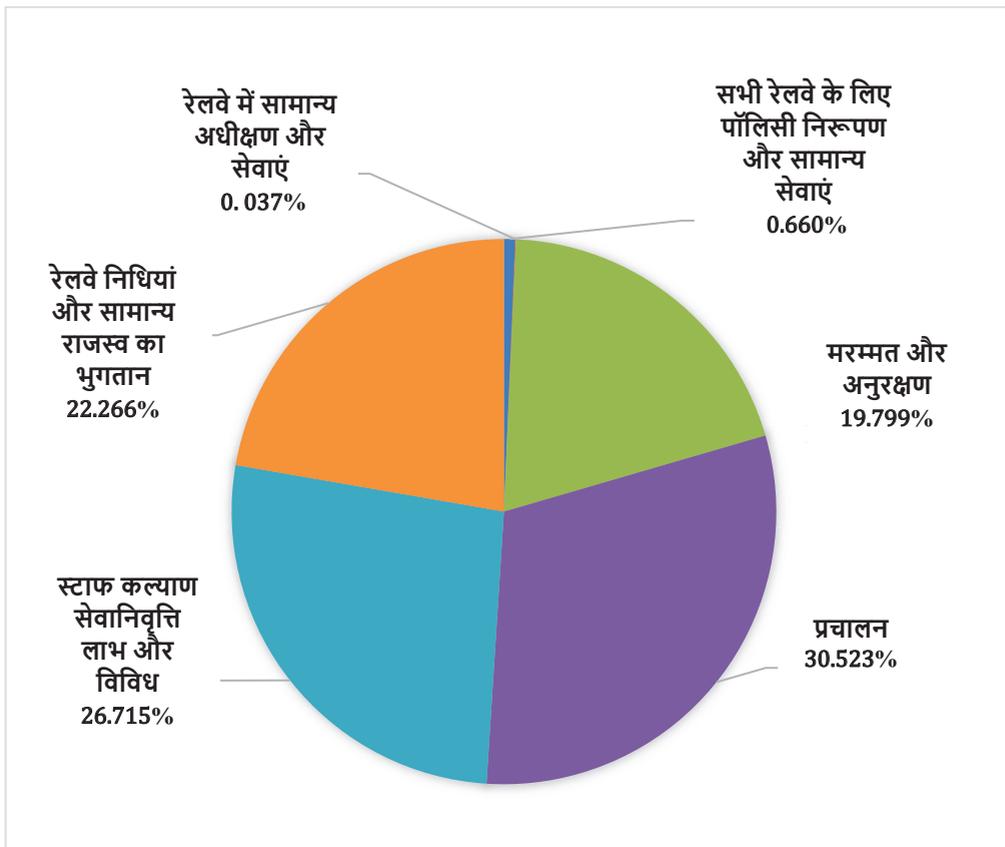
²⁷ विनियोजन, भारत की समेकित निधि पर भारित व्यय को संदर्भित करता है।

चित्र 2.1 2014-15 से 2016-17 के दौरान समूह वार-राजस्व व्यय की प्रवृत्ति



निम्नलिखित चित्र 2016-17 में समूह-वार व्यय को दर्शाता है:

चित्र 2.2 समूह-वार राजस्व व्यय (2016-17)



राजस्व अनुदान के तहत समूह-वार अनुमान, व्यय और अन्तर के ब्यौरे नीचे तालिका 2.3 में दिये गये हैं।

तालिका 2.3 समूह वार अनुमान, व्यय और अन्तर (2016-17)

(₹ करोड़ में)

| विवरण | मूल अनुदान/ विनियोजन | पूरक प्रावधान | कुल संस्वीकृत अनुदान | वास्तविक व्यय | संस्वीकृत अनुदान के संदर्भ में अन्तर (-) बचत/(+) आधिक्य | प्रतिशतता अंतर |
|---|-------------------------|---------------|----------------------|---------------|---|----------------|
| सभी रेलवे के लिए नीति प्रतिपादन और सामान्य सेवाएं | 1700.01 | 0.00 | 1700.01 | 1343.23 | (-) 356.78 | (-) 20.98 |
| रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवाएं | 8361.84 | 0.00 | 8361.84 | 7560.50 | (-) 801.34 | (-) 9.58 |
| मरम्मत और रखरखाव | 42453.91 | 0.43 | 42454.34 | 40291.43 | (-) 2162.91 | (-) 5.09 |
| प्रचालन | 62479.38 | 3050.00 | 65529.38 | 62116.51 | (-) 3412.87 | (-) 5.21 |
| स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ और विविध | 60751.16 | 11.80 | 60762.96 | 54366.59 | (-) 6396.37 | (-) 10.52 |
| रेलवे निधियां और सामान्य राजस्व को भुगतान | 64010.64 | 0.00 | 64010.64 | 45213.00 | (-) 18797.64 | (-) 29.36 |

संस्वीकृत प्रावधानों के संदर्भ में अन्तरों के मुख्य कारण निम्नवत हैं:

- **भारतीय रेल नीति प्रतिपादन**

वर्ष के दौरान, स्टाफ लागत, ऑफिस ऑटोमेशन कम्प्यूटर सेल, फर्नीचर, टेलीफोन, प्रिंटिंग, सर्वेक्षण कार्य की धीमी प्रगति, ठेकागत दायित्वों को ठीक से पूरा न करने और प्रबंधित लाइनों पर यात्रियों की संख्या में कमी के कारण व्यय में बचत हुई।

- **रेलवे में सामान्य संचालन और सेवा**

वर्ष के दौरान, स्टाफ लागत, कम मानदेय और आकस्मिकताओं, छुट्टी नकदीकरण के कम मामलों, कम विद्युत प्रभारों, रिक्तियों को न भरने, ठेकागत दायित्वों को ठीक से पूरा न करने और अन्य व्यय में कमी के कारण व्यय में बचत हुई।

- **मरम्मत और रखरखाव**

वर्ष के दौरान अपेक्षित की तुलना में वेतन और मजदूरी, स्टाफ लागत, स्थापना प्रभारों, आकस्मिकताओं के प्रति कम व्यय, ठेकागत देयताओं के कम भुगतान, नॉन-स्टॉक मदों की खरीद पर कम व्यय, स्टॉक से भण्डार का कम आहरण, डेबिटों के कम समायोजन, मरम्मत कार्य में कमी, आवधिक ओवरहॉल (पीओएच) पर मजदूरी और सामग्री के प्रति कम व्यय, विद्युत आपूर्ति और बिजली के उपकरणों पर कम व्यय और आईटी इंफ्रास्ट्रक्चर रखरखाव पर कम व्यय।

- **प्रचालन**

वर्ष के दौरान, पूर्वानुमानित की अपेक्षा स्टाफ लागत के प्रति व्यय में कमी, ठेकागत दायित्वों को ठीक से पूरा न करने, स्टॉक से ल्यूब्रिकेन्ट और उपयोग

करने योग्य माल का कम आहरण, प्रचार और आकस्मिकताओं पर कम व्यय, माल भाड़े और चढ़ाई-उतराई प्रभारों के प्रति कम व्यय, उच्च गति डीजल (एचएसडी) तेल की लागत में बिक्री कर/उत्पाद शुल्क में कमी, डीजल लोको के कम संचालन के कारण एचएसडी तेल की कम खपत, कर्षण सेवाओं के लिये विद्युत ऊर्जा की खपत के प्रति कम व्यय, डेबिट के कम समायोजन और भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) के अलावा पट्टा प्रभारों के भुगतान पर कम समायोजन।

● **स्टॉफ कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ और विविध**

वर्ष के दौरान, पूर्वानुमानित की तुलना में कम स्टॉफ लागत के कारण व्यय में कमी, ट्यूशन फीस की प्रतिपूर्ति के लिये कम दावों की प्राप्ति; दवाई की खरीद और चिकित्सा उपकरणों की मरम्मत के प्रति कम व्यय, खेलकूद और स्टॉफ कैंटीन पर कम व्यय, स्टॉक से भण्डार का कम आहरण, ठेकागत दायित्वों को ठीक से पूरा न करने, दावा निवारण संस्था पर कम व्यय, क्षतिपूर्ति दावों के प्रति कम व्यय, पूर्व अनुग्रह राशि के प्रति कम भुगतान, कम प्रशिक्षण कार्यक्रम, माल की कम खरीद और डेबिट के कम समायोजन, पेंशन का कम कम्प्यूटेशन, पेंशन संवितरण प्राधिकारी द्वारा फैमिली पेंशन के प्रति कम डेबिट करने, मृत्यु और सेवानिवृत्ति ग्रेच्युटी मामलों के अंतिम निपटान की कम संख्या, मामलों के कम निपटान के लिये पेंशन का विकल्प चुनने वालों के लिये छुट्टी नकदीकरण के प्रति कम व्यय और डिपोजिट लिंकड बीमा योजना पर कम व्यय।

● **रेलवे निधि तथा सामान्य राजस्व का भुगतान**

वर्ष के अंत तक सकल संसाधन स्थिति में कमी के कारण व्यय में कमी और वर्ष के दौरान देय लाभांश में रियायत के कारण सामान्य राजस्व में लाभांश का शून्य भुगतान।

अनुदान वार प्राधिकार और राजस्व तथा पूंजीगत अनुदान के अन्तर्गत व्यय तथा विनियोजन का विवरण **परिशिष्ट-2** में दिया गया है।

2.2 वित्तीय जवाबदेही तथा बजट प्रबंधन बजट प्रावधानों से आधिक्य

तालिका 2.4 में उन अनुदानों और विनियोजनों के विवरण दिए गए हैं, जहां 2016-17 के दौरान व्यय प्राधिकार से अधिक किया गया।

तालिका 2.4 अधिक व्यय (2016-17)

(₹ करोड़ में)

| क्र. सं. | विवरण | मूल प्रावधान | पूरक प्रावधान | वास्तविक व्यय | आधिक्य |
|----------------------|---|--------------|---------------|---------------|-------------|
| राजस्व-दत्तमत | | | | | |
| | शून्य | | | | |
| राजस्व-भारित | | | | | |
| 1 | विनियोजन संख्या 4- कार्यचालन व्यय-स्थायी पथ और कार्यों की मरम्मत एवं अनुरक्षण | 1.50 | 0.21 | 1.79 | 0.08 |
| 2 | विनियोजन संख्या 7- कार्यचालन व्यय - संयंत्र एवं उपस्कर का मरम्मत और अनुरक्षण | 0.50 | 0.21 | 0.72 | 0.01 |
| | कुल राजस्व-भारित | 2.00 | 0.42 | 2.51 | 0.09 |
| पूंजी-दत्तमत | | | | | |

| | | | | | |
|--------------------|-------------------------------------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|
| 16 | रेलवे सुरक्षा निधि | 10780.30 | 0 | 10802.72 | 22.42 |
| | कुल दत्तमत - राजस्व और पूंजी | 10780.30 | 0 | 10802.72 | 22.42 |
| पूंजी-भारित | | | | | |
| 16 | पूंजी | 49.17 | 170.83 | 228.05 | 8.05 |
| | रेलवे निधियां | 13.08 | 7.60 | 21.11 | 0.43 |
| | रेलवे सुरक्षा निधि | 0 | 17.09 | 19.23 | 2.14 |
| | कुल भारत | 62.25 | 195.52 | 268.39 | 10.62 |
| | कुल पूंजी-दत्तमत और भारत | 10842.55 | 195.52 | 11071.11 | 33.04 |
| | कुल-पूंजी और राजस्व | 10844.55 | 195.94 | 11073.62 | 33.13 |

राजस्व के तहत विनियोजन संख्या 4 कार्यचालन व्यय-स्थाई पथ की मरम्मत और अनुरक्षण में भारत विनियोजनों में ₹ 0.09 करोड़ का अधिक व्यय हुआ विनियोजन संख्या 7 कार्यचालन व्यय - कार्यचालन व्यय - स्थाई पथ और निर्माण कार्य की मरम्मत और रखरखाव और अनुदान संख्या 7 - कार्यचालन व्यय - संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव में अनुपूरक प्रावधान प्राप्त किये गये थे।

पूंजी अनुदान सं. 16 रेलवे सुरक्षा निधि के एक खण्ड में ₹ 22.42 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। खण्ड के तहत अधिक व्यय का कारण अपेक्षित से अधिक भण्डार डेबिट करने की भौतिकता के कारण कार्यों की अनुमानित और बेहतर प्रगति में संविदात्मक भुगतान की अधिक भौतिकता थी।

अनुपूरक प्रावधानों को प्राप्त करने के बावजूद पूंजीगत प्रभारित विनियोजनों के सभी तीन खण्डों में ₹ 10.62 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ था। आरएसएफ के प्रभारित विनियोग में, कोई भी मूल प्रावधान नहीं था। अपेक्षित की तुलना में, निर्णीत से अधिक भुगतान करने के प्रति भौतिकता अतिरिक्त व्यय का कारण था। तथापि प्रभारित विनियोजनों के तहत अतिरिक्त व्यय मामूली था।

राजस्व अनुदान और विनियोजनों में आधिक्य

तालिका 2.5 पिछले तीन वर्षों के दौरान अधिक व्यय

(₹ करोड़ में)

| वर्ष | दत्तमत अनुदान की संख्या | भारित विनियोजनों की संख्या | वास्तविक प्रावधान | पूरक प्रावधान | वास्तविक व्यय | आधिक्य | विकास दर प्रतिशत में |
|---------|-------------------------|----------------------------|-------------------|---------------|---------------|--------|----------------------|
| 2014-15 | 3 | 3 | 44,508.75 | 2,818.12 | 47,817.24 | 490.37 | -81.97 |
| 2015-16 | 1 | 5 | 907.37 | 2.26 | 985.50 | 75.87 | -546.33 |
| 2016-17 | 1 | 3 | 10844.55 | 195.94 | 11073.62 | 33.13 | -128.93 |

रेलवे ने वर्ष 2016-17 में ₹ 33.13 करोड़ (दत्तमत ₹ 22.42 करोड़ और भारत ₹ 10.71 करोड़) का अतिरिक्त व्यय किया। यह तालिका 2.5 में देखा जा सकता है, अतिरिक्त व्यय की राशि में वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान किये गये अतिरिक्त व्यय की तुलना में नाममात्र की कमी हुई थी। 2015-16 से रेल मंत्रालय ने एकीकृत पे रोल और लेखाकरण प्रणाली (आईपीएस) के माध्यम से रेलवे बोर्ड के साथ भारतीय रेलवे लेखाकरण इकाइयों का एकीकरण करके अधिकतम सीमा तक बजटीय तंत्र का प्रयोग किया। वर्ष 2016-17 में अभी भी अतिरिक्त व्यय हुआ।

अतिरिक्त व्यय, किसी भी मात्रा में, वित्तीय अनुशासन की कमी को दर्शाता अनाधिकृत व्यय है। संसद द्वारा संस्वीकृत बजटीय प्रावधानों से अधिक का अतिरिक्त व्यय या तो बजट अनुदान स्तर या अनुपूरक अनुदान स्तर पर बजटीय नियंत्रण राजकोषीय विवेक को अच्छी तरह आगे नहीं बढ़ाता है इसके अतिरिक्त संसदीय नियंत्रण को भी कम करता है।

बजटीय मंजूरीयों में आधिक्य को भारत के संविधान के अनुच्छेद 115(1)(बी) के अंतर्गत संसद द्वारा नियमितीकरण की आवश्यकता होती है।

2.3 पूंजीगत अनुदान सं. 16 - परिसम्पत्तियां, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन

भारतीय रेल पूंजीगत व्यय के लिए एक अनुदान प्रचालित करता है। यह भारतीय रेल की परिसम्पत्तियों के निर्माण, अधिग्रहण और प्रतिस्थापन पर व्यय को वर्णित करता है। इस अनुदान के तीन खण्ड है और अपनी निधियाँ चार भिन्न स्रोतों से आहरण करता है:

- पूंजी-भारत सरकार के सामान्य बजट अग्रिम बजटीय सहायता,
- रेलवे निधियां-तीन भिन्न आरक्षित निधियों²⁸ के तहत रखे गये आन्तरिक स्रोत,
- रेलवे सुरक्षा निधि-सैन्ट्रल रोड फण्ड से डीज़ल उपकर के रेलवे के हिस्से से वित्त-पोषित और

अनुदान के एक खण्ड से दूसरे खण्ड में निधियों का पुनर्विनियोजन अनुमत नहीं है।

खण्ड-वार आबंटन और व्यय तालिका 2.6 में नीचे दिया गया है:

तालिका 2.6 अनुदान सं. 16 के अन्तर्गत खण्ड वार व्यय

(₹ करोड़ में)

| विवरण | मूल प्रावधान | अनुपूरक प्रावधान | कुल संस्वीकृत प्रावधान | वास्तविक व्यय | बचत (-)/ अधिक्य (+) |
|--------------------|--------------|------------------|------------------------|---------------|---------------------|
| दत्तमत | | | | | |
| पूँजीगत | 90070.35 | 1519.45 | 91589.80 | 90186.63 | (-) 1403.17 |
| रेलवे निधि | 16663.06 | 0 | 16663.06 | 12106.87 | (-) 4556.19 |
| रेलवे सुरक्षा निधि | 10780.30 | 0 | 10780.30 | 10802.72 | (+) 22.42 |
| कुल दत्तमत | 117513.71 | 1519.45 | 119033.16 | 113096.22 | (-) 5936.94 |
| प्रभारित | | | | | |
| पूँजीगत | 49.17 | 170.83 | 220.00 | 228.05 | (+) 8.05 |
| रेलवे निधि | 13.08 | 7.60 | 20.68 | 21.11 | (+) 0.43 |
| रेलवे सुरक्षा निधि | 0 | 17.09 | 17.09 | 19.23 | (+) 2.14 |
| कुल प्रभारित | 62.25 | 195.52 | 257.77 | 268.39 | (+) 10.62 |

दो खण्डों (पूँजीगत और रेलवे निधियां) में दत्तमत अनुदान में बचत करने के कारण और एक खण्ड (आरएसएफ) में अतिरिक्त व्यय के विषय में खण्ड वार नीचे बताया गया है।

➤ पूंजी

2016-17 में, परिसंपत्तियों/रोलिंग स्टॉक आदि के अधिग्रहण और निर्माण हेतु 91589.80 करोड़ का प्रावधान बनाया गया था। अनुदान के इस खण्ड में, स्वीकृत प्रावधान के प्रति ₹ 1403.17 करोड़ (स्वीकृत अनुदान का 1.53 प्रतिशत) की निवल बचत

²⁸ आरक्षित निधि मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ) और पूंजीगत निधि (सीएफ) थे।

हुई थी। ठेकागत दायित्वों को ठीक से पूरा न करने के प्रति कम व्यय, कार्य का कम पूरा होना, निविदा लंबित/अंतिम रूप न देने, आरवीएनएल को कार्य हस्तांतरित करने, वर्ष के बीच में ईबीआर-आईएफ द्वारा कार्य का वित्तपोषण, कार्य की धीमी गति, अपेक्षित की तुलना में स्टोर डेबिट का कम व्यवहारिक/समायोजित होना, कम्प्यूटरीकृत कार्य का कम निष्पादन, पूर्वानुमानित की तुलना में रोलिंग स्टॉक के निर्माण/अधिग्रहण के कार्य में कमी, एमएंडपी मदों की कम खरीद, सरकारी उपक्रमों में कम निवेश, ईंधन की खपत में कमी आदि के कारण बचत हुई।

➤ रेलवे निधियां

अनुदान संख्या 16 के अंतर्गत 'रेलवे निधि, के विनियोजन लेखे, भारतीय रेल के आन्तरिक स्रोतों या तो 'कार्यचालन व्यय' (डीआरएफ) या 'निवल राजस्व अधिशेष' (डीएफ और सीएफ) को प्रभारित करके वित्त पोषित की जाती है। इस प्रकार, भारतीय रेल का निष्पादन और निधि लेखाओं में शेषों की उपलब्धता अनुदान के इस भाग के व्यय की योजना पर प्रभाव डालता है। संस्वीकृत आबंटन और रेलवे निधियों के अन्तर्गत व्यय का स्रोतवार ब्यौरा नीचे तालिका 2.7 में सारणीबद्ध है।

तालिका-2.7-रेलवे निधियों के घटक

(₹ करोड़ में)

| विवरण | मूल प्रावधान | अनुपूरक प्रावधान | कुल संस्वीकृत प्रावधान | वास्तविक व्यय | बचत (-)/ आधिक्य (+) |
|-----------------------------|--------------|------------------|------------------------|---------------|---------------------|
| दत्तमत | | | | | |
| मूल्यहास आरक्षित निधि | 7146.92 | 0 | 7146.92 | 6606.93 | (-) 539.99 |
| प्रभारित | | | | | |
| विकास निधि | 2516.14 | 0 | 2516.14 | 2499.95 | (-) 16.19 |
| पूंजीगत निधि | 7000.00 | 0 | 7000.00 | 3000.00 | (-) 4000.00 |
| कुल दत्तमत | 16663.06 | | 16663.06 | 12106.88 | (-) 4556.18 |
| प्रभारित | | | | | |
| मूल्यहास आरक्षित निधि | 13.08 | 7.39 | 20.47 | 19.81 | (-) 0.66 |
| विकास निधि | 0 | 0.20 | 0.20 | 1.30 | (+) 1.10 |
| पूंजीगत निधि | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| कुल प्रभारित | 13.08 | 7.59 | 20.67 | 21.11 | (+) 0.44 |
| कुल जोड़ दत्तमत और प्रभारित | 16676.14 | 7.59 | 16683.73 | 12127.99 | (-) 4555.74 |

अनुदान के इस भाग के विश्लेषण से पता चला कि ₹ 4,555.74 करोड़ (संस्वीकृत अनुदान का 27.31 प्रतिशत) करोड़ की निवल बचत हुई। ठेकागत कार्य को ठीक से पूर्ण न करने, कार्य पूर्ण करने के प्रति कम व्यय, निविदा को विलंब से/अंतिम रूप न देने, कार्य की धीमी प्रगति, अपेक्षित की तुलना में स्टोर डेबिट के कम व्यवहारिक/समायोजित होने, पूर्वानुमानित की अपेक्षा रोलिंग स्टॉक के निर्माण/अधिग्रहण कार्य में कमी, एमएंडपी मदों की कम खरीद और आरएसएफ के अंतर्गत लिये गये कार्यों के प्रति कम व्यय होने के कारण बचत हुई।

➤ रेलवे सुरक्षा निधि

सैन्ट्रल रोड फण्ड में डीज़ल उपकर के भारतीय रेल के हिस्से द्वारा पूँजीगत व्यय का यह स्रोत वित्तपोषित किया जाता है। उपलब्ध निधि सड़क सुरक्षा कार्यों जैसे मानव रहित रेलवे क्रासिंग पर मानव तैनाती और सड़क उपरि/भूमिगत पुल के निर्माण के लिए उपयोग में लाया जाता है। 2016-17 के दौरान ₹ 10,780.30 करोड़ के स्वीकृत अनुदान के प्रति ₹ 22.42 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ जो 0.21 प्रतिशत था।

इस खण्ड के अंतर्गत अपेक्षित की तुलना में अधिक स्टोर डेबिट करने, पूर्वानुमानित की अपेक्षा अधिक ठेकागत भुगतान करने और कार्य की बेहतर प्रगति के कारण अतिरिक्त व्यय हुआ।

2.3.1 निधियों का आहरण/उपयोग

निम्नलिखित तालिका 2.8 पिछले तीन वर्षों के दौरान “निधियों के विनियोजन” और निधियों से “उपयोग की गई राशि” से संबंधित बजट अनुमान और वास्तविक की स्थिति दर्शाती है:

तालिका 2.8- 31 मार्च 2017 को समाप्त पिछले तीन वर्षों के दौरान रेलवे निधियों को विनियोजन और आहरण

(₹ करोड़ में)

| निधि | विवरण | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 |
|-------------------|-----------------------------|-----------|-------------|-------------|
| डीआरएफ | निधि का विनियोजन (बीई) | 7,050.00 | 8,100.00 | 3400.00 |
| | निधि का विनियोजन (वास्तविक) | 7,975.00 | 5,800.00 | 5400.00 |
| | (+)अधिक/(-)कम विनियोजन | 925 | (-)2,300.00 | (+)2000.00 |
| | निधि से व्यय/आहरण | 7,286.93 | 7,588.95 | 4982.01 |
| डीएफ | निधि का विनियोजन (बीई) | 300.00 | 5,750.00 | 2515.00 |
| | निधि का विनियोजन (वास्तविक) | 1,374.94 | 1,219.74 | 2515.00 |
| | (+)अधिक/(-)कम विनियोजन | 1,074.94 | (-)4,530.26 | 0 |
| | निधि से व्यय/आहरण | 2,611.07 | 2,931.6200 | 2497.83 |
| सीएफ | निधि का विनियोजन (बीई) | 5,662.74 | 7,615.71 | 5750.00 |
| | निधि का विनियोजन (वास्तविक) | 6,233.36 | 5,798.24 | 2398.00 |
| | (+)अधिक/(-)कम विनियोजन | 570.62 | (-)1,817.47 | (-) 3352.00 |
| | निधि से व्यय/आहरण | 5,449.24 | 6,324.74 | 3000.00 |
| जोड़ (रेलवे निधि) | निधि का विनियोजन (बीई) | 13,012.74 | 21,465.71 | 11665.00 |
| | निधि का विनियोजन (वास्तविक) | 15,583.30 | 12,817.98 | 10313.00 |
| | (+)अधिक/(-)कम विनियोजन | 2,570.56 | (-)8,647.73 | (-) 1352.00 |
| | निधि से व्यय/आहरण | 15,347.24 | 16,845.31 | 10479.84 |

उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि डीएफ के तहत निधि में विनियोजन उस सीमा तक किया गया था जहां तक कार्यचालन व्यय वहन किया जा सकता था। 2016-17 के दौरान, पूँजीगत व्यय के इस खण्ड के अन्तर्गत, बजट प्रावधान में 0.60 प्रतिशत तक बचत थी।

डीआरएफ, जो मौजूदा पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीकरण/प्रतिस्थापन के लिए आवश्यक निधियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए सृजित किया गया है, का विनियोजन परिसम्पत्तियों के जीवनकाल के अनुसार नहीं किया जा रहा है परन्तु निधि में विनियोजन उस सीमा तक किया गया था जहां तक कार्यचालन व्यय वहन किया जा सकता था। 2016-17 के दौरान, पूँजीगत व्यय के इस खण्ड के अन्तर्गत, बजट प्रावधान में 7.54 प्रतिशत तक बचत थी।

सीएफ, पट्टे पर ली गई परिसम्पत्तियों पर व्यय को पूरा करने के लिए पूंजीगत व्यय के इस खण्ड के अन्तर्गत, बजट प्रावधान में 57.14 प्रतिशत तक बचत थी।

2.4 व्यय का गलत वर्गीकरण

क्षेत्रीय रेलवे के लेखाओं को सत्यापित करते समय व्यय के गलत वर्गीकरण और अन्य लेखाकरण गलतियों के दृष्टांत देखे गए। व्यय के गलत वर्गीकरण और महत्वपूर्ण लेखाकरण गलतियों के मामलों को "भारतीय रेल 2016-17 के विनियोग लेखे-विस्तृत लेखे-भाग-11" में सूचीबद्ध किया गया है। इन मामलों में व्यय के गलत वर्गीकरण के एक राजस्व अनुदान से दूसरे में और राजस्व से पूंजीगत अनुदान में भी और इसके विपरीत शामिल किया गया है। दत्तमत्त तथा प्रभारित से व्यय के गलत वर्गीकरण पर मामलों की लेखापरीक्षा में भी पहचान की गई थी।

ऐसे गलत वर्गीकरण के मामले वाला संशोधित अनुबंध-जे रेल मंत्रालय द्वारा उपलब्ध नहीं किया गया था।

2016-17 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे द्वारा व्यय के गलत-वर्गीकरण तथा प्राप्तियों के कुछ मामले नीचे वर्णित है:

• राजस्व व्यय तथा पूंजीगत व्यय के बीच गलत वर्गीकरण

- (i) **म.रे** में, ₹ 20.78 करोड़ की राशि के मालभाड़ा तथा आकस्मिक प्रभारों को अनुदान संख्या 16-पूंजीगत व्यय (₹ 15.24 करोड़ + ₹ 5.54 करोड़ स्टोर खरीद भाग) की बजाय राजस्व अनुदान संख्या 12-विविध कार्यचालन व्यय में डेबिट किया गया।
- (ii) **उ.रे** रेल प्रशासन ने ₹ 0.14 करोड़ की राशि को अनुदान संख्या 07-संयंत्रों तथा उपकरणों की मरम्मत तथा अनुरक्षण के बजाय अनुदान संख्या 16-पूंजीगत व्यय हेतु साहनेवल-अमृतसर सेक्शन में टीआरडी परिसम्पत्तियों के विविध कार्य के प्रति बुक किया है।
- (iii) **उ.रे** में, डिपॉजिट कार्य के पूंजीगत प्रभारों के प्रति ₹ 1.00 करोड़ की राशि के व्यय को स्वीकृत किया गया तथा गलती से अनुदान संख्या 09-परिचालन व्यय-यातायात की बजाय अनुदान संख्या 16-ट्रैक नवीनीकरण में क्रेडिट किया गया।
- (iv) **द.म.रे** में, गहन स्क्रिनिंग के प्रति ₹ 0.22 करोड़ की राशि को अनुदान संख्या 04-स्थाई पथ तथा कार्यों की मरम्मत तथा अनुरक्षण की बजाय अनुदान संख्या 16 3100-डीआरएफ के अन्तर्गत बुक किया गया।
- (v) **द.म.रे** में क्रिटिकल हार्डट ओएचई के पुनः स्थापन के प्रति ₹ 0.24 करोड़ की राशि को अनुदान संख्या 16-डीआरएफ की बजाय अनुदान संख्या 04-स्थाई पथ कार्यों की मरम्मत तथा अनुरक्षण में बुक किया गया।
- (vi) **द.पू.म.रे** में, "सीएसएम/डूओमेटिक मशीन की 08 नम्बर टैम्पिंग यूनिटों की ओवरहोलिंग" के प्रति ₹ 1.13 करोड़ की राशि को अनुदान संख्या 7-संयंत्र तथा उपकरण की मरम्मत तथा अनुरक्षण की बजाय निर्माण कार्य अनुदान-16 के तहत बुक किया गया।

- **राजस्व अनुदानों के तहत व्यय का गलत वर्गीकरण**
 - (i) **उ.रे** में, जेनेरेटर कार के लिए उपयोग किए गए एचएसडी तेल के प्रति ₹ 3.64 करोड़ की राशि को अनुदान संख्या 08 – परिचालन व्यय – रॉलिंग स्टॉक तथा उपकरण की बजाय अनुदान संख्या 10 – परिचालन व्यय – ईंधन के तहत बुक किया गया।
 - (ii) **उ.रे** प्रशासन ने कोच स्वच्छता संरक्षण की लागत के प्रति ₹ 7.08 करोड़ की राशि को अनुदान संख्या 08 – परिचालन व्यय – रॉलिंग स्टॉक तथा उपकरण की बजाय अनुदान संख्या 06 – कैरिज तथा वैगनों की मरम्मत एवं अनुरक्षण में बुक किया है।
 - (iii) **उ.रे** प्रशासन ने यंत्रीकृत कोच सफाई की लागत के प्रति ₹ 1.53 करोड़ की राशि को अनुदान संख्या 08 – परिचालन व्यय – रॉलिंग स्टॉक तथा उपकरण की बजाय अनुदान संख्या 06 – कैरिज तथा वैगनों की मरम्मत एवं अनुरक्षण में बुक किया है।
 - (iv) **द.रे** में, गेट कीपर्स के वेतन तथा भत्तों के प्रति ₹ 18.06 करोड़ (₹ 46778300, ₹ 80548686, ₹ 53048148 तथा ₹ 218925 की राशि) को अनुदान संख्या 9-परिचालन व्यय-यातायात के बजाय अनुदान संख्या 04-स्थाई पथ तथा निर्माण कार्यों की मरम्मत तथा अनुरक्षण के तहत बुक किया गया था।
 - (v) **द.म.रे** में, शेड परिसर की सफाई के प्रति ₹ 0.30 करोड़ की राशि को अनुदान संख्या 04 – स्थाई पथ तथा निर्माण कार्य की मरम्मत अनुरक्षण की बजाय अनुदान संख्या 05 – मोटिव पावर की मरम्मत एवं अनुरक्षण में बुक किया गया था।
 - (vi) **द.म.रे** ने वेतन एवं भत्तों के प्रति ₹ 0.11 करोड़ की राशि को अनुदान संख्या 09 परिचालन व्यय-यातायात की बजाय अनुदान संख्या 03 – सामान्य संचालन तथा सेवाओं के लिए बुक किया है।
 - (vii) **द.म.रे** ने वेतन एवं भत्तों के प्रति ₹ 0.15 करोड़ की राशि को अनुदान संख्या 07 संयंत्र तथा उपकरण की मरम्मत तथा अनुरक्षण की बजाय अनुदान संख्या 03 – सामान्य संचालन तथा सेवाओं के लिए बुक किया है।
 - (viii) **द.पू.रे** में, माल की परिवहन लागत के प्रति ₹ 0.33 करोड़ की राशि को अनुदान संख्या 09 – परिचालन व्यय – यातायात की बजाय अनुदान संख्या 8 परिचालन व्यय – रॉलिंग स्टॉक तथा उपकरण के तहत बुक किया गया था।
- **पूंजीगत अनुदान के तहत व्यय का गलत वर्गीकरण**
 - (i) **उ.रे** में, एसएसई/स्था. पथ/निर्माण/एएडीआर को जारी सामग्री के लिए गैर – समायोजन ₹ 1.30 करोड़ की राशि को डीआरएफ खाते की बजाय अनुदान संख्या 16 में डेबिट किया गया।
 - (ii) **उ.म.रे** में, ₹ 0.45 करोड़ की राशि को पीएच – 1600 – यार्ड रिमॉडलिंग की बजाय अनुदान संख्या 16 पूंजीगत पीएच – 1500 (दोहरीकरण) में बुक किया गया।

- (iii) **द.पू.म.रे** में, योजना शीर्ष 14 – गैज रूपान्तरण एवं योजना शीर्ष – 11 – नई लाइनों के प्रति ₹ 640.29 करोड़ के व्यय को अनुदान संख्या 16 – पूंजी की बजाय अनुदान संख्या 16 रेलवे सुरक्षा निधि के तहत बुक किया गया।

● **दत्तमत्त तथा प्रभारित के तहत व्यय का गलत वर्गीकरण**

- (i) **द.रे** में, मध्यस्थता फीस के प्रति ₹ 0.17 करोड़ की राशि को दत्तमत्त के बजाय प्रभारित के तहत बुक किया गया।
- (ii) **उ.प.रे** में, मध्यस्थता प्रभार के प्रति ₹ 0.024 करोड़ की राशि को दत्तमत्त व्यय के बजाय प्रभारित व्यय में आबंटित किया गया।

● **प्राप्तियों का गलत वर्गीकरण**

- (i) **म.रे** में, निजी पार्टी से प्राप्त रेलवे साइडिंग के ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों के प्रति ₹ 0.09 करोड़ की राशि को सार 'जेड' विविध प्राप्तियों के बजाय डिपॉजिट माल में बुक किया गया।

पीएसी ने अपनी उन्नीसवीं रिपोर्ट (16वीं लोकसभा) में यह अवलोकन किया कि “समिति अपनी बार-बार के प्रबोधनों से व्यथित हो गई है, इसके बावजूद रेल मंत्रालय अपने आगामी लेखाओं में व्यय का गलत वर्गीकरण नहीं रोक पाया”। समिति ने आगे कहा कि “ऐसा प्रतीत होता है कि रेल मंत्रालय द्वारा ऐसी स्पष्ट गलतियों हेतु उत्तरदायी अधिकारियों के प्रति जवाबदेही तय करने अथवा उनकी मौजूदा लेखाकरण प्रणाली में सुधार करने हेतु कोई तर्कसंगत कार्रवाई नहीं की गई है जैसा कि पीएसी द्वारा लगातार सिफारिश की गई थी। समिति ने रेल मंत्रालय द्वारा ऐसी त्रुटियों का समय पर पता न लगाने के ऐसे ढुलमुल रवैये जिसके कारण बजटीय व्यवस्था पटरी से उतर गई, को गम्भीरता से लिया है। चूँकि रेल मंत्रालय के लेखा विभाग के प्रमुख कार्यों को विभिन्न एप्लीकेशनों के साथ कम्प्यूटरीकृत करने के लिए कहा गया था ताकि विभिन्न लेखाकरण गतिविधियों को मजबूत किया जा सके, समिति को उम्मीद है कि मंत्रालय भविष्य में प्रणालीगत कमियों/खामियों से निपटने तथा गलत वर्गीकरण की आदत को दूर करने में अब सक्षम होगा।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा कि पीएसी की सिफारिशों को कड़ाई से पालन करने हेतु नोट कर लिया गया है। उचित स्तरों पर चूक हेतु जवाबदेही निर्धारित करने के अलावा अपनी कार्यकारिणी में कुशलता तथा योग्यता लाने के लिए विभिन्न लेखाकरण गतिविधियों पर कम्प्यूटरीकरण हेतु प्रतिबद्ध है। रेल मंत्रालय द्वारा गलत वर्गीकरण/त्रुटियों से बचने का सदैव प्रयास रहेगा। गलत वर्गीकरण पर पीएसी की टिप्पणियों के बावजूद 2016-17 में भी गलत वर्गीकरण की घटनायें देखी गई थी। इसके अतिरिक्त रेल मंत्रालय ने 2014 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 19 के अध्याय 2 पर की गई कार्रवाई टिप्पणी में उल्लेख किया कि प्रणाली को सुदृढ़/सख्त करने हेतु क्षेत्रीय रेलवे को अनुदेश पुनः दोहराए गये है और चूक करने वाले स्टाफ के विरुद्ध उचित कार्रवाई कर व्यय के आबंटन की शुद्धता हेतु जवाबदेही सुनिश्चित करने के अलावा व्यय की बुकिंग करते समय गलत वर्गीकरण का परिहार करने के लिए स्टाफ को संवेदनशील बनाया जा रहा है।

रेल मंत्रालय द्वारा बार-बार निर्देश जारी करने के बावजूद, गलत वर्गीकरण के दृष्टांत जारी हैं। निर्देशों के कार्यान्वयन को रेल मंत्रालय द्वारा सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

2.5 निधियों का अनियमित पुनः विनियोजन

विस्तृत अनुदान की मांग (2016-17) के अनुसार, आईआरएफसी को बट्टा प्रभार के मुख्य भाग के भुगतान की और व्यय को पूरा करने के लिए पूंजीगत निधि (योजना शीर्ष 2200 के तहत) के तहत ₹ 7,000 करोड़ की राशि का भुगतान करना था। संशोधित अनुमान (2016-17) एमओआर विस्तृत अनुदान की मांग (2017-18) में शामिल था, जो योजना शीर्ष 2200 के तहत राशि को विभाजित किया गया, ₹ 2000 करोड़ को पूंजी (जीबीएस) के तहत और ₹ 5,000 करोड़ पूंजीगत निधि के तहत। बाद में अंतिम संशोधन चरण पर राशि को पुनः समायोजित किया गया और ₹ 4000 करोड़ को पूंजी (जीबीएस) के तहत और ₹ 3,000 करोड़ को पूंजीगत निधि के तहत बुक किया गया। इस संबंध में लेखापरीक्षा ने निम्न का अवलोकन किया:

- i. रेलवे की वर्तमान लेखांकन नीति के अनुसार, बट्टा प्रभारों का मूल भाग पूंजीगत निधि से किया जाना है। तदनुसार इस व्यय की पूर्ति के लिए ₹ 7000 करोड़ बीई चरण पर पूंजीगत निधि के तहत किया गया था।
- ii. न तो मूल बजट (2016-17) न ही 2016-17 की अनुदान की प्रतिपूरक मांग में बट्टा प्रभारों को मूल भाग के भुगतान का कोई प्रावधान नहीं था। योजना शीर्ष 2200 के तहत पूंजी के तहत बिना किसी राशि के संशोधित अनुमान (अंतिम अनुदान में ₹ 4000 करोड़) में ₹ 2000 करोड़ का प्रावधान किया गया था जो कि निधियों के पुनर्विनियोजन के समान था। आगे चूंकि जैसा कि संसद द्वारा अनुमोदित बजट में पूंजी (जीबीएस) के तहत योजना शीर्ष 2200 के तहत कोई राशि अपेक्षित नहीं थी। यह एक अनियमित पुनर्विनियोजन था।
- iii. अनुदान 16 के तहत भारतीय रेल संहिता (खण्ड 1) के पैरा 376 के तहत हालांकि अनुदान जैसे कि विभिन्न योजना शीर्ष के विभिन्न उप शीर्षों के बीच पुनः नियोजन अनुमत है, पूंजी रेलवे निधियों (पूंजीगत निधि, विकास निधि और डीआरएफ) के बीच निधियों का पुनर्विनियोजन अनुमत नहीं है।

पुनर्विनियोजन के द्वारा योजना शीर्ष 2200 के तहत बिना किसी बजट प्रावधान के पूंजी में ₹ 4,000 करोड़ का पुनर्विनियोजन अनियमित था।

एमओआर ने कहा (दिसम्बर 2017) कि संसाधन बाधाओं को देखते हुए पूंजी और पूंजीगत निधि के बीच योजना शीर्ष 2200 के लिए निधि के पुनः वितरण के लिए उन्हें मजबूर किया गया था। उन्होंने कहा कि चूंकि बट्टा प्रभारों का पूंजीगत भाग अपरिहार्य देयता थी, पूंजी से आंशिक आउटले बाध्यता के उन्मोचन के लिए प्रदान किया गया था। बट्टा प्रभारों के पूंजीगत भाग के भुगतान के लिए पूंजी एवं पूंजीगत निधि के आवंटन के लिए नियम भी जुलाई 2017 में संशोधित किए गए थे जबकि यह कहा गया था कि यदि पूंजीगत निधि के तहत पर्याप्त निधियां उपलब्ध नहीं हैं, बट्टे प्रभारों का पूंजीगत भाग पूंजी से किया जायेगा। तथापि, भुगतान पहले पूंजीगत निधि पर पहले प्रभारित किया जायेगा यदि पर्याप्त निधियां उपलब्ध हों। उन्होंने आगे कहा कि 2016-17 के बाद से रेलवे पर सामान्य राजस्वों को लाभश देने की कोई देयता भी नहीं है।

2.6 असंस्वीकृत व्यय

भारतीय रेल द्वारा किए गए अनियमित व्यय की सभी मदें जैसे संस्वीकृत प्राक्कलनों से अधिक किया गया व्यय, विस्तृत प्राक्कलनों के बिना किया गया व्यय और विविध अधिक

भुगतानों आदि को क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन द्वारा आपत्तिजनक मदों की पुस्तिकाओं (ओआईबी) में दर्ज किया जाता है और असंस्वीकृत व्यय माना जाता है।

चित्र-2.3 असंस्वीकृत व्यय



2012-13 से 2016-17 तक वर्ष के दौरान असंस्वीकृत व्यय, सम्मिलित मदों की संख्या एवं कुल व्यय के प्रति प्रतिशत निम्न तालिका 2.9 में दिए गए हैं:

तालिका 2.9 असंस्वीकृत व्यय के मामले

(₹ करोड़ में)

| वर्ष | कुल व्यय | असंस्वीकृत व्यय | | कुल व्यय का प्रतिशत |
|---------|----------|----------------------|------------|---------------------|
| | | शामिल मदों की संख्या | शामिल राशि | |
| 2012-13 | 226339 | 3324 | 8082 | 3.57 |
| 2013-14 | 253939 | 3078 | 10685 | 4.21 |
| 2014-15 | 285133 | 3744 | 12054 | 4.23 |
| 2015-16 | 301316 | 3567 | 5338 | 1.77 |
| 2016-17 | 324256 | 2826 | 8023 | 2.47 |

आपत्ति के तहत रखे गए ऐसे व्यय की एक समीक्षा से मदों की संख्या में वृद्धि के साथ 2012-13 से 2014-15 तक एक वृद्धि की प्रवृत्ति का पता चला। तथापि, पिछले वर्ष की तुलना में, 2015-16 के दौरान मदों की संख्या 177 मदों तक घट गई है और राशि 55.71% तक घट गई है। किन्तु 2016-17 के दौरान, असंस्वीकृत व्यय की राशि में बड़ी वृद्धि दर्ज की गई थी जबकि मदों की संख्या 3567 से 2826 तक घट गई थी।

2.7 निष्कर्ष

विनियोजन लेखा संसद द्वारा दत्तमत अनुदानों और राष्ट्रपति द्वारा अनुमोदित विनियोजन की राशि के वास्तविक व्यय की तुलना दर्शाता है। संविधान के अनुच्छेद 114(3) में प्रावधान है कि अनुच्छेद के प्रावधानों के अनुसार पारित कानून द्वारा किए गए विनियोजनों को छोड़कर भारत की समेकित निधि से कोई भी धन नहीं निकाला जाएगा। इसके अलावा, सामान्य वित्तीय नियम 52(3) में प्रावधान है कि केवल अनुपूरक अनुदान अथवा आकस्मिकता निधि से अग्रिम प्राप्त करने को छोड़कर ऐसा कोई व्यय न किया जाए जो एक वित्तीय वर्ष हेतु संसद द्वारा प्राधिकृत कुल अनुदान या विनियोजनों से अधिक हो।

2016-17 के दौरान, रेल मंत्रालय ने 15 राजस्व अनुदानों और एक पूँजीगत अनुदान के संबंध में ₹ 362110.10 करोड़ के संस्वीकृत अनुदान²⁹ के प्रति ₹ 3,24,255.88 करोड़ खर्च किया। अनुदान वार व्यय के विश्लेषण से पता चला कि ₹ 37,854.22 करोड़ की शुद्ध बचत सभी पन्द्रह राजस्व अनुदानों, नौ राजस्व प्रभारित विनियोजनों और दो राजस्व प्रभारित विनियोजनों, पूँजीगत अनुदान के एक भाग और पूँजीगत विनियोग के दो भागों में ₹ 33.13 करोड़ के आधिक्य द्वारा समायोजित पूँजीगत अनुदान के दो भागों में ₹ 37,887.35 करोड़ की बचत का परिणाम था। तथापि बचत अनुमानित थी और अधिक प्रावधान दर्शा रही थी जिसे नियंत्रित करने की आवश्यकता है। लोक लेखा समिति (पीएसी) ने रेल मंत्रालय द्वारा अनियंत्रित, लगातार और अप्राधिकृत अधिक व्यय पर अपनी नाराजगी जतायी थी। पीएसी ने रेल मंत्रालय को बजटीय आवश्यकताओं के प्राक्कलन, के अपने मौजूदा तंत्र की समीक्षा करने तथा पूरी तरह जांच करने की भी सिफारिश की। तथापि, पीएसी की बार-बार की सिफारिशों पर रेल मंत्रालय ने उपक्रम किए हैं। रेल मंत्रालय द्वारा गत तीन वर्षों में किए गए अधिक व्यय की तुलना में काफी हद तक अधिक व्यय कम हुआ है।

व्यय के गलत वर्गीकरण के मामले भारतीय रेल के लेखे में हमेशा देखे गए हैं। पीएसी ने देखा कि रेल मंत्रालय द्वारा संचालित विभिन्न अनुदानों/विनियोजनों के तहत व्यय के गलत वर्गीकरण के बहुत से मामलों की लगातार पुनरावृत्ति हो रही है। समिति ने सिफारिश की कि प्रणालीगत खामियों/कमियों को दूर करने तथा गलत वर्गीकरण की प्रवृत्ति को दूर करने और पायी जाने वाली चूकों के लिए जिम्मेदार व्यक्ति पर जिम्मेदारी तय करने के लिए भारतीय रेल के मौजूदा बजटीय तंत्र को ठीक करने की आवश्यकता है।

तथापि, व्यय करने वाली इकाइयों द्वारा व्यय के गलत वर्गीकरण की घटनाओं को रोकने/दूर करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा कोई ठोस कदम नहीं उठाये गये हैं।

रेल मंत्रालय ने ₹ 4000 करोड़ रेल निधि (पूँजीगत निधि) से अंतिम अनुदान (एफजी) चरण पर पुनर्विनियोजित किए हैं एवं पूँजी को (2200-पट्टा परिसम्पत्तियों –पूँजी घटक) को उतनी ही राशि आवंटित की। रेल मंत्रालय ने 25.7.2017 के अपने परिपत्र के अनुपालन में पुनर्विनियोजन की शक्ति का उपयोग किया जो कि लेखाकरण वर्ष 2016-17 के लिए प्रयोज्य नहीं हो सकते। रेल मंत्रालय को अनुदान संख्या 16 के तहत एक स्रोत से अन्य स्रोत को निधि के पुनर्विनियोजन के लिए संसद से पूर्व अनुमोदन लेना चाहिए था।

2.8 सिफारिशें

- राजस्व प्रवाहों के वास्तविक निर्धारण को ध्यान में रखते हुए आवंटन वास्तविक एवं अपरिवर्तनवादी होना चाहिए।
- रेल मंत्रालय को व्यय की निगरानी के लिए बजट नियंत्रण प्राधिकरणों पर प्रभाव डालना चाहिए।
- आंतरिक नियंत्रण प्रणाली को व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टांतों को घटाने के लिए मजबूत होना चाहिए।
- असंस्वीकृत व्यय पर नियंत्रण होना चाहिए, प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सभी असंस्वीकृत व्यय को प्राथमिकता से नियमित किया जाता है।

²⁹ मूल और अनुपूरक अनुदान का योग

अध्याय 3 भारतीय रेल में परिसम्पत्तियों का लेखाकरण

भारतीय रेल (आईआर) भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम³⁰ है। सरकारी लेखाकरण नियम 1990 के नियम 18 के प्रावधान अनुबंधित करते हैं कि सरकारी उपक्रम के वित्तीय परिणाम सामान्य वाणिज्यिक प्रारूप में व्यक्त किए जाने चाहिए ताकि सेवा या उपक्रम की लागत का सटीकता से पता चले। सरकारी लेखाकरण नियम, 1990 का नियम 36 अनुबंधित करता है कि वाणिज्यिक आधार पर कार्यरत विभाग या विभागीय उपक्रम को सरकार द्वारा निर्धारित सीमा तक वाणिज्यिक लेखाओं की आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करना चाहिए। ऐसे मामलों में, विभाग या उपक्रम के पृथक वाणिज्यिक लेखाओं को नियमित सरकारी लेखाओं से बाहर रखना चाहिए। इसलिए रेलवे लेखें न केवल वाणिज्यिक लेखाकरण की अनिवार्य आवश्यकता को सुरक्षित करें बल्कि सरकारी लेखाकरण पद्धति का भी अनुपालन करना चाहिए।

भारतीय रेल सम्पूर्ण देश में माल ट्रेफिक परिवहन और यात्रियों को ले जाने से राजस्व अर्जित करता है। भारतीय रेल वित्त संहिता (खंड-1) के पैरा 427 के अनुसार, विनियोजित लेखे रेलवे के ब्लॉक लेखे³¹ पूंजीगत विवरण, तुलन पत्र और लाभ एवं हानि लेखाओं से समर्थित होने चाहिए। भारतीय रेल अपने द्वारा किए गए वित्तीय संव्यवहार की रिपोर्टिंग के लिए वित्तीय विवरण जैसे लाभ एवं हानि लेखे एवं तुलन पत्र तैयार करता है।

लेखापरीक्षा ने रेलवे की परिसम्पत्तियों की लेखाकरण प्रणाली के विश्लेषण और मूल्यांकन, परिसम्पत्तियों के रिकॉर्ड का अनुरक्षण, परिसम्पत्तियों के मूल्यहास, परिसम्पत्तियों के निराकरण एवं क्षेत्रीय रेलवे द्वारा अनुसरित लेखाकरण मानकों, उत्पादन इकाईयों सहित संगठन एवं कार्यशालाओं के निर्माण का 2013-14 से 2015-16 के दौरान एक अध्ययन किया। लेखा विभाग (भाग-1) के लिए भारतीय रेल में निहित संबंधित प्रावधानों, भारतीय रेल वित्त संहिता (खंड-1 और खंड-11), अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता और भारतीय रेल स्थायी पथ एवं कार्य नियमावली आदि एवं परिसम्पत्तियों के लेखाकरण में रेलवे द्वारा अनुपालन की लेखापरीक्षा में जांच की गई।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

अपने ब्लॉक लेखाओं और तुलन पत्रों में क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाईयों द्वारा परिसम्पत्तियों का लेखाकरण और परिसम्पत्तियों के प्रदर्शन से संबंधित पहलुओं की क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाईयों में समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

3.1 ब्लॉक लेखा

ब्लॉक लेखा, पूंजी, मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ), पूंजीगत निधि (सीएफ), ओपन लाइन निर्माण कार्य राजस्व (ओएलडब्ल्यू-आर)³² रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ) और विशेष रेलवे सुरक्षा निधि (एसआरएसएफ) जैसे विभिन्न स्रोतों से वित्तपोषित रेलवे की सभी भौतिक परिसम्पत्तियों को प्रस्तुत करता है।

³⁰ लेखा विभाग (भाग-1) की भारतीय रेल संहिता के पैरा 201

³¹ ब्लॉक लेखे में विभिन्न स्रोतों से वित्त पोषित सभी भौतिक परिसम्पत्तियां सम्मिलित हैं।

³² राजस्व से ₹ एक लाख से कम लागत के नए या अतिरिक्त सुधार/प्रतिस्थापन निर्माण कार्य (यात्री सुख-सुविधाओं कार्य के अलावा)

ब्लॉक लेखा दो भागों में बनाया जाता है। भाग-1 ऋण पूंजी (सकल बजटीय सहायता) से रचित परिसम्पत्तियों का मूल्य प्रस्तुत करता है और भाग-1। सभी अधिग्रहीत परिसम्पत्तियों या ऋण पूंजी सहित रेलवे की अपनी निधियों (डीआरएफ, डीएफ और सीएफ) से प्रतिस्थापित परिसम्पत्तियों की सुधार लागत के मूल्य को प्रस्तुत करता है। ब्लॉक लेखा, अधिग्रहित, निर्मित या प्रतिस्थापित परिसम्पत्तियों के विवरण और परिसम्पत्तियों के वर्गों को दर्शाते हुए विभिन्न योजना शीर्षों³³ के तहत बनाया जाता है। यह पिछले वर्ष के अंत में कुल व्यय के आंकड़े, वर्ष के दौरान व्यय, वर्ष के अन्त तक कुल व्यय के आंकड़े और निधि का स्रोत प्रदर्शित करता है। सभी क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाईयां ब्लॉक लेखे बनाती हैं। वाणिज्यिक लाइनों और सामरिक लाइनों के लिए भारतीय रेल के समेकित ब्लॉक लेखे भारतीय रेल के विस्तृत विनियोजन लेखे (परिशिष्ट-जी)³⁴ में बनाए एवं मुद्रित किए जाते हैं।

3.1.1 भारतीय रेल की समेकित ब्लॉक परिसम्पत्तियों की संक्षिप्त स्थिति

वाणिज्यिक लाइनों और सामरिक लाइनों के लिए भारतीय रेल के ब्लॉक लेखे व्यापक रूप से कुछ उपशीर्षों के अन्तर्गत वर्गीकृत किए जाते हैं:

तालिका 3.1- भारतीय रेल (2015-16) के ब्लॉक लेखे में दर्शायी गई परिसम्पत्तियों का मूल्य
(₹ करोड़ में)

| उप-शीर्ष-श्रेणी | वाणिज्यिक लाइनें | सामरिक लाइनें ⁵ | कुल |
|---|--------------------|----------------------------|--------------------|
| 10- प्रारंभिक व्यय | 9,516.45 | 0.53 | 9,516.98 |
| 20- भूमि | 16,770.14 | 6.66 | 16,776.80 |
| 30- संरचनात्मक अभियांत्रिकी निर्माण कार्य-गठन | 2,16,469.44 | 2,491.90 | 2,18,961.34 |
| 40- संरचनात्मक अभियांत्रिकी निर्माण कार्य-स्थायी वे | | | |
| 50- संरचनात्मक अभियांत्रिकी निर्माण कार्य-पुल एवं | | | |
| 60- संरचनात्मक अभियांत्रिकी निर्माण कार्य - स्टेशन एवं बिल्डिंग | | | |
| 70- उपकरण, मशीनरी एवं संयंत्र | 52,908.07 | 244.99 | 53,153.06 |
| 80- सामान्य प्रभार-स्थापना एवं | 19,185.62 | 209.52 | 19,395.14 |
| 90- सामान्य प्रभार-स्थापना के अलावा | | | |
| 1200- नई लाइनों की खरीद | 7.86 | - | 7.86 |
| 2100- रोलिंग स्टॉक | 74,023.36 | 12.83 | 74,036.19 |
| 6100- सरकारी वाणिज्यिक उपक्रम में निवेश-सड़क सेवाएं | 162.53 | - | 162.53 |
| 6200- सरकारी वाणिज्यिक उपक्रम में निवेश-सार्वजनिक उपक्रम, एवं | 32,560.92 | - | 32,560.92 |
| 6300- जेवी/एसपीवी सहित गैर सरकारी उपक्रमों में निवेश | | | |
| 7100- स्टोर उचंत | 17,673.97 | 84.25 | 17,758.22 |
| 7200- विनिर्माण उचंत, एवं | | | |
| 7300- विविध अग्रिम-पूंजी | | | |
| 98- घटाएं-विविध प्राप्तियां | (-) 10,765.94 | (-) 25.22 | (-) 10,791.16 |
| कुल | 4,28,512.42 | 3,025.46 | 4,31,537.88 |

³³ योजना शीर्षों में गतिविधियों जैसे कि नई लाइने, गेज रूपान्तरण, डबलिंग, ट्रैक नवीनीकरण, रेलवे इलैक्ट्रिकेशन, रोलिंग स्टॉक, मशीनरी एवं संयंत्र, कार्यशाला एवं उत्पादन इकाईयाँ आदि शामिल हैं।

³⁴ विस्तृत विनियोजन लेखाओं में विभिन्न अनुदानों, विवरणों, परिशिष्टों, ब्लॉक लेखा, तुलन पत्र, लाभ एवं हानि लेखा आदि के तहत बजट एवं व्यय निहित हैं और संसद को प्रस्तुत किए जाते हैं।

³⁵ सामरिक लाइने रक्षा के अनुरोध पर निर्मित सामरिक महत्व की रेलवे लाइनें और चार क्षेत्रीय रेलवे यथा उरे, उपरे, परे और उपूसीरे में प्रचालन के तहत हैं।

स्रोत: भाग-11- विस्तृत विनियोजन लेखे-परिशिष्ट जी- ब्लॉक लेखे (वाणिज्यिक एवं सामरिक)-2015-16 नोट- उपरोक्त आंकड़ों में पूंजी (सकल बजटीय सहायता) सीएफ, डीआरएफ, डीएफ, आरएसएफ, एसआरएसएफ, ओएलडब्ल्यू-आर शामिल हैं।

2015-16 के अंत में भारतीय रेल में निधियों के विभिन्न स्रोतों के तहत सृजित परिसम्पत्तियां निम्नवत थी:-

तालिका 3.2- 2015-16 के अंत में भारतीय रेल में सृजित परिसम्पत्तियों का मूल्य

| क्रम सं. | स्रोत | बनाई गई परिसम्पत्तियों का मूल्य (₹ करोड़ में) |
|----------|---------------------|---|
| 1 | पूंजी (ऋण लेखा) | 2,54,887.91 |
| 2 | डीआरएफ | 61,052.56 |
| 3 | डीएफ | 32,921.75 |
| 4 | सीएफ | 50,449.91 |
| 5 | आरएसएफ | 14,035.45 |
| 6 | एसआरएसएफ | 15,756.05 |
| 7 | ओएलडब्ल्यू-आर | 1,252.32 |
| 8 | विविध ³⁶ | 1,181.93 |
| | कुल | 4,31,537.88 |

स्रोत: भाग-11 विस्तृत विनियोजन लेखे -परिशिष्ट जी- भाग-11 ऋण लेखा (वाणिज्यिक एवं सामरिक) 2015-16 सहित भारतीय सरकारी रेल के ब्लॉक लेखा की विवरणी

उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि भारतीय रेल में सृजित परिसम्पत्तियों का स्रोत कुल बनाई गई परिसम्पत्तियों के डीआरएफ (14.15 प्रतिशत) और सीएफ (11.69 प्रतिशत) द्वारा अनुसरित जीबीएस (59.07 प्रतिशत) था।

3.1.2 ब्लॉक लेखाओं में परिसम्पत्तियों का प्रदर्शन

भारतीय रेल के ब्लॉक लेखा की समीक्षा से निम्न का पता चला:

- स्थाई परिसम्पत्तियों जैसे कि बिल्डिंग, ट्रैक ढाँचे आदि का ब्लॉक लेखे में पृथक रूप से वर्णन नहीं किया गया है। लेखाओं में पारदर्शिता बनाए रखने और सभी स्थायी परिसम्पत्तियों की सही स्थिति प्रकट करने के लिए ब्लॉक लेखे के वर्तमान प्रारूप में संशोधन की आवश्यकता है ताकि विभिन्न पणधारियों के उपयोग के लिए महत्वपूर्ण स्थायी परिसम्पत्तियां प्रदर्शित की जा सकें।
- ब्लॉक लेखे में, परिसम्पत्तियों का मूल्य निधि के प्रत्येक स्रोत के तहत कुछ योजना शीर्षों के अन्तर्गत दर्शाया जाता है। भारतीय रेल वित्त संहिता (खण्ड-11) के अनुसार, विशेषकर उप-शीर्ष 20 भूमि अधिग्रहण पर सभी व्यय को रिकॉर्ड करने के लिए निर्धारित किया गया है। रेलवे बोर्ड ने योजना शीर्ष 1700 कम्प्यूटराइजेशन और योजना शीर्ष 3300-सिग्नल एवं टेलिकम्यूनिकेशन कार्य के लिए आवंटन नियम बनाने (2005 वर्ष में) के दौरान भूमि के अलावा उद्देश्यों अर्थात् 1720-यात्री आरक्षण प्रणाली एवं 3320-अवसंरचना निर्माण कार्य के लिए उप-शीर्ष 20 के आवंटन के निहितार्थ को ध्यान में नहीं रखा था।

³⁶ महाराष्ट्र सरकार (सीआईडीसीओ) आदि का योगदान

- लेखापरीक्षा ने पाया कि 2013-14 से 2015-16 के दौरान छः क्षेत्रीय रेलवे में उपशीर्ष 1720 और उप-शीर्ष -3320 के अंतर्गत ₹ 28.51 करोड़³⁷ का व्यय दर्शाया गया था। जिसके परिणामस्वरूप भूमि से अतिरिक्त शीर्षों पर किया गया व्यय भी उप शीर्ष 'भूमि' में दर्शाया जा रहा है।
 - इस प्रकार, क्षेत्रीय रेलवे के ब्लॉक लेखा में भूमि पर हुआ वास्तविक व्यय उप-शीर्ष 20 और भारतीय रेल के समेकित ब्लॉक लेखा के अन्तर्गत व्यय में प्रदर्शित नहीं किया जा रहा है। आवंटन नियमों में अस्थिरता और ब्लॉक लेखा के निर्धारित कॉलमों के साथ असंबंधता के परिणामतः ब्लॉक लेखा में 'भूमि' का गलत वर्णन किया गया।
 - चालू पूंजीगत कार्य³⁸ में वास्तव में निर्माण पूर्ण होने से पूर्व स्थाई परिसंपत्तियों की निर्माण लागत शामिल होती है। पूंजीगत परिसंपत्तियों जो निर्माण की प्रक्रिया में है या पूर्ण होने के निकट है, पर व्यय यद्यपि कुल ब्लॉक परिसंपत्तियों का भाग बनता है, परन्तु यह ब्लॉक लेखा में विशेष रूप से दर्शाया नहीं जाता है। अतः क्षेत्रीय रेलवे में चालू परियोजनाओं पर किए गए पूंजीगत व्यय की राशि ब्लॉक लेखाओं में पता चलने योग्य नहीं थी। चालू परियोजनाओं पर किए गए वास्तविक व्यय को दर्शाने के लिए ब्लॉक लेखा फॉर्मेट में सुधार किए जाने की आवश्यकता है।
- यह देखा गया कि 2015-16 के अन्त तक भारतीय रेल में 432 चालू परियोजनाएं³⁹ (155 नई लाईन, 42 गेज परिवर्तन और 235 डबलिंग) थी जिनमें 2015-16 तक ₹ 1,12,744 करोड़ की राशि व्यय की गई थी। तथापि, यह तथ्य क्षेत्रीय रेलवे और भारतीय रेल के ब्लॉक लेखाओं में 'चालू पूंजीगत निर्माण कार्य' के रूप में अलग से नहीं दर्शाया गया था।
- परिसम्पत्तियों के सुधार पर व्यय की गई कोई लागत जिससे परिसम्पत्ति के जीवन या उपयोगिता में वर्धन हो, को सुधार कार्य की लागत माना जाता है। भारतीय रेल वित्त कोड (खंड-1) का पैरा 430 प्रावधान करता है कि समान परिसम्पत्ति या वास्तविक लागत यदि न पता हो तो अनुमानित जो भी अधिक हो, वर्तमान मूल्यों पर किसी परिसम्पत्ति की सुधार लागत उसकी प्रतिस्थापन लागत⁴⁰ से अधिक होगी। अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल कोड का पैरा 723 यह वर्णन करता है कि प्रतिस्थापन या नवीकरण कार्यों के लिए आंकलनों में, यह स्पष्ट रूप से वर्णित होना चाहिए कि क्या प्रस्तावित कार्य में कोई सुधार कार्य शामिल है और यदि हो तो ब्लॉक लेखा की तैयारी के लिए उसे संक्षिप्त रूप से वर्णित किया जाना चाहिए।

³⁷ उप शीर्ष 1720- ₹ 6.99 करोड़ (2013-14 मरे, एनईएफआर), ₹ 14.39 करोड़ (2014-15-मरे एनईएफआर, उपरे, दरे) तथा ₹ 6.32 करोड़ (2015-16- मरे, पूतरे)। उप शीर्ष -3320- ₹ 0.33 करोड़ (2013-14-दरे), ₹ 0.27 करोड़ (2014-15 दरे, दपरे) तथा ₹ 0.21 करोड़ (2015-16-दपरे)

³⁸ चालू परियोजना के प्रति किया गया व्यय

³⁹ रेलवे पर (2015-16) पर स्थाई समिति की रिपोर्ट लंबित परियोजनाओं पर सोलहवीं लोक सभा दसवीं रिपोर्ट

⁴⁰ भारतीय रेल वित्त कोड (खण्ड-1) के पैरा 430 के अनुलग्नक 1 में दिए गए फार्मूले के आधार पर परिगणित

लेखापरीक्षा ने देखा कि 12 क्षेत्रीय रेलवे और दो उत्पादन इकाइयों⁴¹ में ब्लॉक लेखा में मूल्यहास आरक्षित निधि द्वारा अर्जित परिसम्पत्तियों की लागत की गणना और सुधार कार्य अवयव के प्रदर्शन के उपर्युक्त प्रावधान का अनुपालन नहीं किया गया। क्षेत्रीय रेलवे सुधार घटक की गणना करने के लिए विभिन्न पद्धतियों का प्रयोग कर रही थी जिसके परिणामस्वरूप ब्लॉक लेखाओं में परिसम्पत्तियों का कम कथन/अधिक कथन हुआ। कुछ क्षेत्रीय रेल/उत्पादन इकाइयों द्वारा सुधार घटक निकालने की पद्धतियां नीचे दी गई हैं:

- दमरे में, ब्लॉक लेखा में सुधार घटक के प्रदर्शन में कोई समानता नहीं थी और क्षेत्रीय इकाइयाँ सुधार घटक की गणना हेतु विभिन्न पद्धतियों को अपना रही थी।
- उरे में, 59.3 की निर्धारित प्रतिशतता को सुधार घटक निकालने के लिए ध्यान में रखा गया था।
- द.प.रे और आरडब्ल्यूएफ में, मशीनरी की खरीद पर किया गया वास्तविक व्यय ब्लॉक लेखा में हिसाब में लिया गया था न कि सुधार घटक के आधार पर।

3.2 तुलन पत्र में परिसम्पत्तियों को दर्शाना

तुलन पत्र किसी निर्दिष्ट समय पर अपनी परिसम्पत्तियों, देयताओं आदि को दर्शाते हुए किसी संगठन की वित्तीय स्थिति का विवरण है। भारतीय रेल के तुलन पत्र की समीक्षा से निम्न का पता चला:

- भारतीय रेल महत्वपूर्ण लेखाकरण नीतियों, जिन्हें किसी वित्तीय विवरण जैसे अचल परिसम्पत्ति के लेखाकरण मूल्यहास और पेंशन हेतु देयता के प्रावधान आदि तैयार करने का मूल आधार बनाना चाहिए, के प्रकटन की पद्धति को नहीं अपनाता है।
- भारतीय रेल का तुलन पत्र ब्लॉक परिसम्पत्तियों को उनकी वास्तविक लागत पर दर्शाता है, न कि मूल्यहासित मूल्य पर तथापि इसे प्रतिस्थापन/नवीकरण या प्रतिस्थापन के बिना हटाने के समय अपने लेखे से कम किया जाता है। इस प्रकार तुलन पत्र में दर्शाये जाने के अनुसार ब्लॉक परिसम्पत्तियों के मूल्य परिसम्पत्तियों के वास्तविक अवलेखित मूल्य को नहीं दर्शाता था।
- निवेश⁴² पूंजी मूल्यांकन अथवा निवेशक उद्यम को अन्य लाभों के लिए लाभांश, ब्याज और किराये के रूप में आय अर्जन के लिए एक उद्यम द्वारा रखी गई परिसम्पत्तियां होती हैं। लेखाकरण मानकों 13⁴³ के अनुसार, लेखाकरण नीति, निवेशों के वर्गीकरण {दीर्घ अवधि निवेश, मौजूदा निवेश, निवेश संपत्ति (अर्थात् भूमि या भवनों में निवेश)} और निपटान पर लाभ/हानि को वित्तीय विवरण में प्रकट किया जाना चाहिए। कम्पनी द्वारा किये गये निवेश कम्पनी के तुलन पत्र के परिसम्पत्ति साइड पर दर्शाये जाते हैं।

⁴¹ मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, मेट्रो रेलवे कोलकाता उपरे, दरे दपूरे, दपूमरे, पमरे, सीएलडब्ल्यू और आरडब्ल्यूएफ

⁴² निवेशों के लिए लेखाकरण पर लेखाकरण मानक 13

⁴³ निगमित मामलों के मंत्रालय द्वारा जारी की गई

यह देखा गया कि रेल मंत्रालय (एमओआर) ने 2015-16 तक विभिन्न सरकारी वाणिज्यिक उपक्रमों, विशेष उद्देश्य वाहन (एसपीवी) और संयुक्त उद्यम (जेवी) आदि में इक्विटी शेयरों में ₹ 32,560.92 करोड़ की राशि का निवेश किया था। तथापि, इन निवेशों को तुलन पत्रों में विशिष्ट रूप से दर्शाये जाने के स्थान पर योजना शीर्ष 6200 और 6300 के अन्तर्गत ब्लॉक लेखाओं में दर्शाया जा रहा है। इस प्रकार भारतीय रेल के तुलन पत्र में दर्शाये गये निवेश के मूल्य एक सीमा तक कम बताये गये।

3.3 अभिलेखों का रखरखाव

भारतीय रेल कोड और मैनुअल में निर्दिष्ट नियमों में प्रावधान है कि सृजित परिसम्पत्तियों के संबंध में रिकॉर्ड/रजिस्ट्रों को अनुरक्षित किया जाना चाहिए। रेलवे में रजिस्ट्रों/रिकॉर्ड के अनुरक्षण की स्थिति की समीक्षा से निम्न का पता चला:

3.3.1 परिसम्पत्ति रजिस्टर

परिसम्पत्तियों के मूल्य को साबित करने के लिए, एक परिसम्पत्ति रजिस्टर⁴⁴ अनुरक्षित किया जाना है जिसमें सभी परियोजनाओं की निवेश लागत को अंकित किया जाना चाहिए। निर्माण संगठन द्वारा कार्यान्वित परियोजनाओं के मामले में, परिसम्पत्ति रजिस्टर स्थाई रिकॉर्ड के रूप में रखने के लिए ओपन लाईन संगठन (अर्थात् मंडल) को सौंपे जाने चाहिए। भारतीय रेल में विभिन्न प्रकार की परिसम्पत्तियाँ जैसे ट्रैक, भवन, रॉलिंग स्टॉक, मशीनरी, पुल, सिग्नलिंग और टेलीकॉम उपस्कर, चिकित्सा उपस्कर आदि हैं। ये सभी परिसम्पत्तियाँ संबंधित विभागों द्वारा परिसम्पत्ति रजिस्टर में लाई जानी हैं।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- सात क्षेत्रीय रेलवे और दो अन्य इकाइयों⁴⁵ (कोर तथा एमटीपी/चेन्नई) में परिसम्पत्ति रजिस्टर नहीं बनाया गया था।
- दस क्षेत्रीय रेलवे और चार उत्पादन इकाइयों⁴⁶ में परिसम्पत्ति रजिस्टर बनाया गया था।
- सीएलडब्ल्यू के संबंध में परिसंपत्ति रजिस्टर बनाने संबंधी कोई भी सूचना उपलब्ध नहीं थी। डीएलडब्ल्यू और एमसीएफ/आरबीएल में परिसम्पत्ति रजिस्टर बनाए जा रहे थे।
- चार क्षेत्रीय रेल (पू.म.रे, उ.प.रे, प.रे और मैट्रो रेलवे/कोलकाता) और दो उत्पादन इकाइयों (आरडब्ल्यूएफ और आरसीएफ) में यद्यपि परिसम्पत्ति रजिस्टर बनाया गया था, तथापि उसे अद्यतित नहीं किया गया था।

इस प्रकार, परिसम्पत्ति रजिस्टर न बनाने/अद्यतन न करने के कारण, ब्लॉक लेखाओं में दर्शाई गई रेलवे की परिसम्पत्तियों का मूल्य आरंभिक रिकॉर्ड के साथ नहीं मिलाया जा सका। क्षेत्रीय रेलवे में संबंधित विभाग द्वारा परिसंपत्ति रजिस्टर न बनाने/अद्यतित न करने के कारण चोरी/हानि की संभावना है।

⁴⁴ अभियंता विभाग के लिए भारतीय रेल कोड का पैरा 1720

⁴⁵ पूरे, उरे, उमरे, दरे, दमरे, दपरे और पू.सी.रे,

⁴⁶ मरे, पूमरे, पूतरे, उपरे, दपूरे, दपूमरे, परे, पमरे, उपूरे, मैट्रो रेल/ कोलकाता, आरडब्ल्यूएफ, आरसीएफ, आईसीएफ, डीएमडब्ल्यू

3.3.2 भूमि और भवन रजिस्टर

भूमि अभिलेख रजिस्टर मुख्य अभियंता कार्यालय⁴⁷ में अनुरक्षित किया जाना चाहिए जिसमें भूमि अधिग्रहण और छोड़ने दोनों संव्यवहारों के ब्यौरे दर्ज किए जाने चाहिए। भूमि अभिलेख रजिस्टर मंडलीय अभियंता कार्यालय में भी अनुरक्षित किया जाना चाहिए।

मंडलीय अभियंता कार्यालय के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला है कि:

- भूमि अभिलेख रजिस्टर चार क्षेत्रीय रेलवे⁴⁸ में अनुरक्षित नहीं किया गया था।
- तीन क्षेत्रीय रेलवे (पू.म.रे, उ.प.रे और द.म.रे) में भूमि अभिलेख रजिस्टर अद्यतित नहीं थे।

इसी प्रकार, निर्माण संगठन में, नौ क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य अभियंता कार्यालय और कोर⁴⁹ में भूमि अभिलेख रजिस्टर अनुरक्षित नहीं किया गया था। तीन क्षेत्रीय रेलवे और दो उत्पादन इकाईयों⁵⁰ में, भूमि अभिलेख रजिस्टर अद्यतित नहीं थे।

यद्यपि, इस अनियमितता के विषय में पहले भी लेखापरीक्षा में दर्शाया⁵¹ गया था, परन्तु मंडलीय और क्षेत्रीय स्तरों पर भूमि की लेखाकरण प्रणाली में कोई सुधार नहीं हुआ था। भूमि के संव्यवहार के उचित दर्ज करने के अभाव में, ब्लॉक लेखे में दर्शाया गया भूमि का मूल्य क्षेत्रीय रेलवे में अनुरक्षित अभिलेखों के माध्यम से स्थापित नहीं किया जा सका।

भारतीय रेल मार्ग तथा निर्माण कार्य नियम पुस्तक के पैरा 220 और अभियांत्रिकी विभाग के भारतीय रेलवे कोड के पैरा 1977 के अनुसार क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन, प्रत्येक मंडल में आवासीय और सेवा दोनों प्रकार के सभी भवनों की एक पूर्ण अद्यतन सूची अनुरक्षित करने के लिए जिम्मेदार है। प्रत्येक तिमाही मंडलीय अभियंता द्वारा रजिस्टर की समीक्षा यह देखने के लिए की जानी चाहिए कि सूचना उचित ढंग से संकलित है और रजिस्टर अद्यतन अनुरक्षित है। अद्यतित भवन रजिस्टर मुख्य अभियंता कार्यालय और लेखा कार्यालय में भी अनुरक्षित किये जाने चाहिए। भवनों की एक सूची अनुरक्षित करने, आवासीय भवन के प्रत्येक पूल के लिए पृथक रूप से समूहित करने और पूंजीगत परिव्यय के साथ मिलान करने की जिम्मेदारी अभियांत्रिकी विभाग की है।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि तीन क्षेत्रीय रेलवे (म.रे, पू.तरे और द.पू.रे) के अलावा सभी क्षेत्रीय रेलवे के लेखा कार्यालय में भवन रजिस्टर अनुरक्षित नहीं किया गया था। तीन क्षेत्रीय रेलवे (पू.रे, उ.रे और द.रे) के अभियांत्रिकी विभाग (मुख्य अभियंता का कार्यालय और मंडलीय अभियंता का कार्यालय) और कोर ने भवन रजिस्टर अनुरक्षित नहीं किये थे। आठ क्षेत्रीय रेलवे/उत्पादन इकाईयों⁵² में, यद्यपि भवन रजिस्टर अनुरक्षित किये गये थे, परन्तु अद्यतित नहीं थे।

⁴⁷ भारतीय रेल मार्ग और नियमपुस्तक का पैराग्राफ 806(बी)

⁴⁸ पू.रे., उ.रे, द.रे, द.प.रे,

⁴⁹ पू.रे., पू.तरे, उ.रे, उ.म.रे, उ.प.रे, द.रे, द.पू.म.रे, द.प.रे, प.रे,

⁵⁰ पू.म.रे, द.म.रे, उ.पू.रे आईसीएफ/पैराम्बुर और आरडब्ल्यूएफ/येलहंका

⁵¹ 2015 के रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 24 (खण्ड II) के अध्याय 5 का पैराग्राफ 4.6.2.3

⁵² म.रे, पू.म.रे, उ.प.रे, द.म.रे, द.प.रे, मैट्रो रेलवे कोलकाता, आईसीआर/पैराम्बुर और आरडब्ल्यूएफ/येलहंका

लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि ब्लॉक लेखे में दर्शायी गई परिसंपत्तियों (भूमि और भवन) के मूल्य का तीन क्षेत्रीय रेलवे और एक उत्पादन इकाइयों⁵³ के अलावा सभी क्षेत्रीय रेलवे/उत्पादन इकाइयों के प्रारम्भिक अभिलेखों के साथ मिलान नहीं किया गया था।

3.4 भारतीय रेल वित्त निगम के माध्यम से रोलिंग स्टॉक का अधिग्रहण

भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) रेल मंत्रालय को समर्पित वित्तपोषण शाखा है। दिसम्बर 1986 में अपनी स्थापना के समय से, आईआरएफसी भारतीय रेल के योजना परिव्यय के भाग वित्तपोषण के लिए बाजार से पैसा जुटा रहा है। आईआरएफसी द्वारा वित्तपोषित रोलिंग स्टॉक परिसम्पत्तियां वित्त पट्टे⁵⁴ के तहत रेल मंत्रालय को पट्टे पर दी जाती हैं। भारतीय रेल कम्पनी (आईआरएफसी) को पट्टा प्रभार का भुगतान करती है। भारतीय रेल की लेखा पुस्तक में आईआरएफसी के रोलिंग स्टॉक के लेखाकरण की लेखापरीक्षा में जांच की गई थी और निम्नलिखित देखा गया था:

- इन परिसम्पत्तियों के संबंध में आईआरएफसी को भुगतान किये गये पट्टा प्रभार में दो घटक हैं मूलधन घटक और ब्याज। 2005-06 से पहले, ये भुगतान राजस्व अनुदान सं. 9 परिचालन व्यय- यातायत से पूर्णरूप से पूरे किये जाते थे। तथापि, 2005-06 से, आईआरएफसी को देय पट्टा प्रभारों के लेखाकरण के संबंध में लेखाकरण नीति को संशोधित किया गया था और मूलधन घटक को पूंजी निधि (योजना शीर्ष 2200- अनुदान सं. 16) को प्रभारित किया जाना था और ब्याज प्रभार को राजस्व अनुदान सं.9 के तहत प्रभारित किया जाना था। यह देखा गया⁵⁵ कि रेल मंत्रालय ने अपनी लेखाकरण नीति का उल्लंघन किया और 2011-12 से 2013-14 के दौरान सकल बजटीय सहायता से (अर्थात् पूंजी) ₹ 12,629.49 करोड़ के मूलधन घटक का भुगतान किया। रेल मंत्रालय ने अपने विपथन को स्वीकार किया और 2014-15 से, अपने स्वयं के संसाधन अर्थात् पूंजी निधि से मूलधन घटक का पुनः भुगतान करना प्रारंभ किया। चूंकि पूंजी से पट्टा प्रभारों के मूलधन घटक पर ₹ 12,629.49 करोड़ का व्यय किया गया था, इसलिए इसे पूंजी निधि के स्रोत के तहत ब्लॉक लेखे में दर्शाया गया था। यह देखा गया कि 2016-17 के दौरान रेल मंत्रालय ने सकल बजटीय सहायता (अर्थात् पूंजी) से आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के मूलधन घटक के संबंध में ₹ 3,999.99 करोड़ का पुनः भुगतान किया जो कि लेखाकरण नीति का उल्लंघन था।
- रोलिंग स्टॉक के अधिग्रहण पर व्यय योजना शीर्ष 2100 के तहत संगणित और दर्शाया गया है और ब्लॉक लेखे में दर्शाया गया है। समेकित ब्लॉक लेखे (2015-16) के अनुसार भारतीय रेल में रोलिंग स्टॉक का मूल्य ₹ 45,831.73 करोड़ था। मार्च 2016 तक, रोलिंग स्टॉक परिसम्पत्तियों के (8,390 इंजन, 45,545 यात्री

⁵³ पू.सी.रे, द.प.रे, प.रे, और डीएमडब्ल्यू/पटियाला

⁵⁴ वित्तीय पट्टा वह पट्टा है जो पट्टेदार के लिए एक परिसम्पत्ति के स्वामित्व के लिए काफी हद तक सभी जोखिमों और प्रतिफल को हस्तांतरित करता है।

⁵⁵ संघ सरकार (रेलवे) रेलवे वित्त प्रतिवेदन संख्या -53 के पैरा 1.11 में लेखापरीक्षा टिप्पणियां की गई हैं।

कोचों, 2,04,456 वैगनों, 85 ट्रैक मशीनों और क्रेनों) ₹ 1,37,037 करोड़ मूल्य को आईआरएफसी से वित्त पोषण सहायता के साथ भारतीय रेल के परिसंपत्ति आधार में जोड़ा गया है। तथापि, रेलवे को आईआरएफसी द्वारा पट्टाकृत परिसम्पत्तियां जो भारतीय रेल के कुल रोलिंग स्टॉक के दो तिहाई बनती है, को रेलवे के ब्लॉक लेखे में प्रकटीकरण के रूप में दिखाया नहीं गया था।

- ब्लॉक लेखे (2015-16) के अनुसार, ₹ 35,770.27 करोड़ की राशि पूंजीगत अनुदान (पूंजी ₹ 12,629.49 करोड़ और पूंजी निधि ₹ 23,140.78 करोड़) से पट्टा प्रभारों के मूलधन घटक का आईआरएफसी को भुगतान किया गया था। नीचे दिये गये प्रकटीकरण के अनुसार संक्षिप्त तुलन पत्र (2015-16)⁵⁶, राजस्व से मार्च 2005 तक भुगतान किये गये ₹ 12,188.66 करोड़ (अस्थायी) सहित आईआरएफसी के पट्टा प्रभारों का संचयी पूंजी घटक ₹ 48,470.94 करोड़ था। इस प्रकार ₹ 36,282.28 करोड़ (₹ 48,470.94 करोड़- ₹ 12,188.66 करोड़) का पूंजी अनुदान से भुगतान किया गया, जबकि ब्लॉक लेखा पूंजी अनुदान से आईआरएफसी को प्रदत्त ₹ 35,770.27 करोड़ को दर्शाता है। ब्लॉक खाते में दर्शाये गए और संक्षिप्त तुलन पत्र के नीचे दिये गये प्रकटीकरण में आईआरएफसी के पट्टा प्रभारों के मूलधन घटक के भुगतान के आंकड़ों के बीच ₹ 512.01 करोड़ का अन्तर है जिसके समाधान की आवश्यकता है।
- आईआरएफसी से पट्टे पर ली गई परिसम्पत्तियों (रोलिंग स्टॉक) का मूल्य रेलवे के ब्लॉक लेखे और तुलन पत्र में दर्शाया नहीं गया था। तथापि, मुद्रित विनियोजन लेखा भाग-1 समीक्षा में संक्षिप्त तुलन पत्र के नीचे एक प्रकटीकरण दिया जा रहा है। संक्षिप्त तुलन पत्र (2015-16) के नीचे प्रकटीकरण के अनुसार, मार्च 2015-16 तक आईआरएफसी से रेल मंत्रालय द्वारा पट्टे पर ली गई परिसंपत्तियों का कुल मूल्य ₹ 1,39,165.08 करोड़ था, जबकि भारतीय रेल वार्षिकी (2015-16) और आईआरएफसी की वार्षिक रिपोर्ट (2015-16) में दर्शायी गई आईआरएफसी की परिसम्पत्तियों का मूल्य 2015-16 की समाप्ति पर क्रमशः ₹ 1,37,037 करोड़ और ₹ 1,37,038 करोड़ था। इस प्रकार, आईआरएफसी की पट्टा परिसम्पत्तियों के मूल्य में अन्तर है जिसका समाधान आवश्यक है।
- रेल मंत्रालय प्रत्येक वर्ष एक प्रमाणपत्र प्रस्तुत करता है कि मानदंडों, प्रक्रियाओं और मानकों के अनुसार पट्टे वाली परिसंपत्तियां अच्छी अवस्था में अनुरक्षित की जा रही हैं। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा परिसम्पत्तियों के अस्तित्व के प्रमाणीकरण का आधार लेखापरीक्षा में सत्यापित नहीं किया जा सका क्योंकि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा आईआरएफसी वित्त पोषण के माध्यम से अधिप्राप्ति रोलिंग स्टॉक के लिए कोई पृथक परिसम्पत्ति रजिस्टर अनुरक्षित नहीं किया गया था।

⁵⁶ भाग-1 समीक्षा -विनियोजन लेखे (2015-16)

3.4.1 आईआरएफसी वित्त पोषण के माध्यम से अधिग्रहीत रोलिंग स्टॉक का निराकरण

भारतीय रेल वित्तीय कोड (खण्ड-1) का पैरा 704, डीआरएफ में प्रतिपक्षी डेबिट द्वारा पुस्तकों से प्रतिस्थापित किए बिना निराकृत परिसंपत्तियों की पूंजीगत लागत को बढ़े खाते में डालने का उल्लेख है। निराकृत परिसंपत्तियों के प्रतिलेखन समायोजन की चूक का परिणाम परित्यक्त परिसंपत्तियों के लिए सामान्य राजस्व के लाभांश⁵⁷ का परिहार्य भुगतान होगा। लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेल मंत्रालय द्वारा क्षेत्रीय रेलवे को आईआरएफसी वित्त पोषण के माध्यम से अर्जित परिसंपत्तियों के निराकरण के लिए प्रतिलेखित समायोजन के लिए कोई निर्देश निर्गत नहीं किये गये थे। परिणामस्वरूप, रोलिंग स्टॉक के लेखाकरण में कोई एकरूपता नहीं थी जो आईआरएफसी वित्त पोषण के माध्यम से अर्जित और क्षेत्रीय रेल में निराकृत किये गये थे। निम्नलिखित उदाहरण देखे गए थे:

- दो क्षेत्रीय रेलवे (पू.सी.रे और प.म.रे) में, आईआरएफसी वित्त पोषण के माध्यम से अर्जित निराकृत रोलिंग स्टॉक का मूल्य प्रतिलेखित समायोजन के माध्यम से घट गया था। तथापि, दो क्षेत्रीय रेलवे⁵⁸ में किये गए निराकरण के कारण आईआरएफसी के माध्यम से अर्जित रोलिंग स्टॉक के मूल्य में कोई कटौती नहीं हुई।
- द.म.रे में, लेखापरीक्षा ने 'सेवामुक्त परिसंपत्तियों के लिए पूंजी के क्रेडिट के विवरण' में आईआरएफसी वित्त पोषण (₹ 4.97 करोड़) के माध्यम से अर्जित निराकृत रोलिंग स्टॉक के मूल्य को प्रदर्शित न करने के विषय को इंगित किया था (2012-13 और 2013-14)।
- द.पू.रे में, 2013-14 से 2015-16 के दौरान निराकृत किये गये ₹ 38.30 करोड़ के आईआरएफसी वित्त पोषण के माध्यम से अधिग्रहित रोलिंग स्टॉक के लिए कोई प्रतिलेखित समायोजन नहीं किया गया और सेवामुक्त परिसंपत्तियों के पूंजी के क्रेडिट विवरण में भी दर्शाया नहीं गया था।

इस प्रकार, निराकृत/असत रोलिंग स्टॉक के लिए प्रतिलेखित समायोजन नहीं करने के कारण ब्लॉक लेखाओं में दर्शायी गई परिसंपत्तियों (रोलिंग स्टॉक) के मूल्य अतिदर्शित थे।

3.4.2 क्षेत्रीय रेलवे के बीच पट्टा प्रभारो का वितरण

पट्टा प्रभारों जैसे मूलधन घटक और ब्याज प्रभारों का पट्टा परिसंपत्तियों के लिए आईआरएफसी को भुगतान किया गया था। रेलवे बोर्ड क्षेत्रीय रेलवे के बीच पट्टा

⁵⁷ रेलवे समागम समिति ने सिफारिश की कि रेलवे द्वारा सामान्य राजस्व को लाभांश 2016-17 के लिए छोड़ दिया जाये। 2017-18 से रेलवे बजट का सामान्य बजट में विलय के बाद, भारत सरकार ने सामान्य राजस्व के लाभांश के भुगतान से रेलवे को छूट प्रदान करने का निर्णय लिया।

⁵⁸ द.म.रे और द.पू.रे

प्रभार वितरित करता है। पट्टा प्रभारों के वितरण की समीक्षा से निम्नलिखित पता चलता है:

- क्षेत्रीय रेलवे स्तरों पर पट्टे के माध्यम से अधिग्रहित परिसम्पत्तियों के मूल्य का पता लगाने और विभाजित करने के लिए पृथक अभिलेख अनुरक्षित नहीं किये जा रहे हैं।
- पट्टा प्रभारों के वितरण के आधार (मूलधन घटक और ब्याज प्रभार दोनों) की लेखापरीक्षा में जांच नहीं की जा सकी क्योंकि रेलवे बोर्ड द्वारा प्रासंगिक अभिलेख प्रस्तुत नहीं किये गये थे। रेलवे बोर्ड ने दिनांक 04 दिसम्बर 2017 के अपने पत्र द्वारा कहा कि क्षेत्रीय रेलवे के बीच पट्टा प्रभारों का विभाजन रोलिंग स्टॉक की प्रत्येक श्रेणियों के लिए अलग-अलग तरीके से किया जाता है जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

वैगन- वैगनों के पट्टा अवयवों का विभाजन यातायात परिवहन निदेशालय द्वारा समय-समय पर जारी लक्षित वैगन धारण के आधार पर किया जाता है।

रेल इंजन एवं कोच- स्वामित्व धारण के आधार पर जैसा कि स्थैतिक निदेशालय द्वारा वार्षिक स्थैतिक विवरण में उल्लेख हो।

ट्रैक मशीनें: अलग-अलग रेलवे को उपलब्ध ट्रैक मशीन पर वास्तविक आईआरएफसी निवेश के अनुपात के अनुसार।

उपरोक्त से, यह स्पष्ट है कि मूल घटक और ब्याज रोलिंग स्टॉक जो वास्तव में क्षेत्रीय रेलवे के पास है आदि के आधार पर वितरित नहीं किया जा रहा है। अनौपचारिक वितरण से क्षेत्रीय रेलवे के ऑपरेटिंग अनुपात पर प्रभाव के अतिरिक्त ब्लॉक लेखे में पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक का कम विवरण/अधिक विवरण हो सकता है।

3.5 ईबीआर (आईएफ) वित्तपोषित परियोजनाओं का लेखाकरण और प्रकटीकरण

भारतीय रेल ने संस्थागत स्रोतों से निधियाँ⁵⁹ उधार लेना प्रारंभ किया ताकि राजस्वों के उत्पादन के लिए रेलवे की महत्वपूर्ण परियोजनाओं (अर्थात् नई लाइनें, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, यातायात सुविधा कार्य और रेलवे विद्युतीकरण आदि) को पूरा करने के लिए निधियों की उपलब्धता सुनिश्चित की जा सके। ईबीआर (आईएफ)⁶⁰ वित्त पोषित परियोजनाओं को निधि प्रवाह के लेखाकरण के लिए निक्षेप कार्य के समान समझा जाएगा। प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे निक्षेप विविध रजिस्टर में ईबीआर (आईएफ) वित्त पोषित परियोजनाओं के लिए एक खाता संचालित करेगा।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि 2015-16 के दौरान ईबीआर (आईएफ) के तहत ₹ 9,887.95 करोड़⁶¹ की राशि खर्च की गई। तथापि, यह तथ्य संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के

⁵⁹ पी.ओओ सं.-2015/एफएस सेल/1/2 दिनांक 23.10.2015 का पैराग्राफ 1

⁶⁰ अतिरिक्त बजटीय संसाधन-संस्थागत वित्त (भारत जीवन बीमा निगम)

⁶¹ ईबीआर (आईएफ) के तहत 2016-17 के दौरान व्यय ₹ 11,465.15 करोड़ था जैसा रेलवे बोर्ड के लेखा निदेशालय द्वारा सूचित किया गया।

ब्लॉक लेखे में और वर्ष 2015-16 के भारतीय रेल समेकित ब्लॉक लेखे में ईबीआर (आईएफ) वित्त पोषण के माध्यम से रेलवे परियोजनाओं में व्यय वहन करने के लिए एक प्रकटीकरण के रूप में दर्शाया नहीं गया था।

3.6 रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) परियोजनाओं का लेखाकरण

रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2011/एसी.11/1/6/आरवीएनएल दिनांक 30.12.2016⁶² द्वारा जारी प्रक्रिया कार्यालय आदेश के अनुसार, आरवीएनएल द्वारा निर्मित परिसम्पत्तियों का स्वामित्व इसमें निहित होगा, जब तक इन्हें रेलवे को हस्तांतरित नहीं किया जाता है। आरवीएनएल द्वारा परियोजना के भौतिक पूर्णता के बाद, परिसंपत्तियों को सीधे संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को हस्तांतरित कर दिया जाएगा। क्षेत्रीय रेलवे अपने ब्लॉक लेखे⁶³ में निर्मित परिसंपत्तियों के मूल्य को जोड़ेंगे।

पीओओ के अनुसार, आरवीएनएल, रेलवे बोर्ड को खर्च के वर्षवार ब्यौरे प्रदान करेगा। रेलवे बोर्ड उ.रे को सूचना का हस्तांतरण करेगा। इसके बदले में उ.रे संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को इन परियोजनाओं को हस्तांतरित करेगा। संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के तहत उपयुक्त योजना शीर्ष को उ.रे के तहत योजना शीर्ष 6300 से वित्तीय समायोजन के बिना यह हस्तांतरण सम्मिलित होगा। क्षेत्रीय रेलवे वित्त के प्रासंगिक स्रोत के तहत इसके संबंधित योजना शीर्ष को डेबिट करेगे। परियोजनाएं पूर्ण होने के बाद क्षेत्रीय रेलवे⁶⁴ को परियोजना के हस्तांतरण के बाद भी ऋण के पूरी तरह से भुगतान किये जाने तक आरवीएनएल की पुस्तक में पट्टा परिसंपत्तियों के रूप में बनी रहेगी। परिसंपत्तियों की लागत को आरवीएनएल की पुस्तक में पूंजी पुनर्भुगतान घटक के साथ उत्तरोत्तर घटाया जाएगा, और इसी राशि को प्रत्येक वर्ष क्षेत्रीय रेलवे के ब्लॉक लेखे में जोड़ दिया जाएगा।

अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि:

- पीओओ में उल्लिखित प्रक्रिया आठ क्षेत्रीय रेलवे⁶⁵ में कार्यान्वित नहीं की गई थी।
- सरकारी वाणिज्यिक उपक्रम, एसपीवी और संयुक्त उद्यम इत्यादि में निवेश उ.रे के ब्लॉक लेखे में अभी भी दर्शाये जा रहे हैं जो कि स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि वित्तीय समायोजन के माध्यम से संबंधित योजना शीर्ष के तहत प्रदर्शित करने के लिए संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को आरवीएनएल के द्वारा पूर्ण परियोजनाओं के मूल्य को हस्तांतरित करने के लिए कोई कार्रवाई प्रारंभ नहीं की गई है। हालांकि भारतीय रेल के समेकित ब्लॉक लेखे में कोई प्रभाव नहीं हुआ, परन्तु संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के ब्लॉक लेखे उस सीमा तक कम बताए गये।

⁶² प्रक्रिया कार्यालय आदेश सं.2011/एसी 11/1/6/आरवीएनएल दिनांक 17.12.2013 के अधिक्रमण में

⁶³ संशोधित पीओओ सं.2011/एसी11/1/6/आरवीएनएल के पैराग्राफ 2.2.2 और 2.3.1 से 2.3.3 दिनांक 30.12.2016

⁶⁴ संशोधित पीओओ सं.2011/एसी11/1/6/आरवीएनएल दिनांक 30.12.2016 का पैराग्राफ 6.3.3

⁶⁵ पू.त.रे, उ.प.रे, द.रे, द.म.रे, द.पू.रे, द.पू.म.रे, द.प.रे, प.रे

3.7 भारतीय रेल की मूल्यहास नीति

लेखाकरण की व्यवसायिक प्रणाली के अनुसार टूट-फूट और अनुमानित आर्थिक उपयोग अवधि की तुलना में उपयोग अप्रचलन के कारण परिसम्पत्तियों के मूल्य में कटौती का प्रतिनिधित्व करने वाला मूल्यहास, प्रत्येक वर्ष आय विवरण पर प्रभारित किया जाता है। मूल्यहास नीति सम्पूर्ण वित्तीय लेखाकरण का एक महत्वपूर्ण भाग है। उपक्रम द्वारा अनुसरित मूल्यहास के लिए लेखाकरण नीतियों का प्रकटीकरण उपक्रम के वित्तीय विवरणों में प्रस्तुत दृश्य का मूल्यांकन करने के लिए आवश्यक है।

भारतीय रेल वित्त कोड (खण्ड-1) का पैरा 340 में प्रावधान है कि डीआरएफ के विनियोजन के लिए बजट प्राक्कलन आगामी वर्ष के दौरान पूरा किए जाने के लिए मूल्यहास के बकायों सहित यदि कोई हो, प्रतिस्थापन कार्यक्रम पर आधारित है। इस प्रकार का अनुमान वार्षिक बजट के उद्देश्य के लिए पृथक कार्य नहीं है परन्तु योजना आयोग और वित्त मंत्रालय के साथ परामर्श से और रेलवे सम्मेलन समिति द्वारा यथा अनुमोदित पांच वर्ष की अवधि के लिए पहले निर्धारित रेलवे के समग्र संसाधन योजना का एक भाग है। भारतीय रेल वित्त कोड (खण्ड-1) के पैरा 340 में यह उल्लेख किया गया है कि यद्यपि डीआरएफ के लिए विनियोजन का आकलन रेलवे बोर्ड द्वारा तैयार किया जाता है परन्तु अन्ततः नियत राशि को पिछले वर्ष की समाप्ति पर प्रत्येक रेलवे को ब्याज देय पूंजी⁶⁶ के आधार पर रेलवे को वितरित किया जाता है।

क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाईयों में डीआरएफ के विनियोजन, इसके वितरण और निधि शेषों की स्थिति की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- भारतीय रेल, परिसम्पत्तियों को उनकी वास्तविक लागत पर दर्शाता है न कि मूल्यहासित मूल्य पर। ऐतिहासिक लागत, प्रत्याशित उपयोगी जीवन, मूल्यहासित परिसम्पत्ति के प्रत्याशित अवशिष्ट मूल्य को हिसाब में लेते हुए डीआरएफ के लिए विनियोजन वैज्ञानिक ढंग से नहीं किया जा रहा है। रेल मंत्रालय सम्भावित आहरणों, उपलब्ध शेष और रेलवे की वित्तीय स्थिति के आधार पर डीआरएफ के लिए निधियों का विनियोजन कर रहा है। भारतीय रेल में प्रचलित प्रणाली कार्य चालन खर्चों को प्रभारित करके डीआरएफ को योगदान के लिए एक तदर्थ राशि निर्धारित करना है। यह वांछित स्तर पर शुद्ध राजस्व अधिशेष का प्रबंध करने के लिए भारतीय रेल को अवसर प्रदान करता है।
- डीआरएफ के लिए विनियोजन भारतीय रेल वित्त कोड में यथा निर्धारित पिछले वर्ष की ब्याज देय पूंजी के अनुपात के स्थान पर प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे के ब्लॉक लेखे (अर्थात् रोकی गई परिसंपत्तियों का मूल्य) के अनुपात में क्षेत्रवार वितरित किया जाता है। भारतीय रेल में, सम्पूर्ण रूप से ब्लॉक लेखाओं के सन्दर्भ में डीआरएफ के लिए विनियोजन का प्रतिशत क्रमशः 2.71 (2013-14), 2.38 (2014-15) और 1.53 (2015-16) बनता था। जैसा नीचे दर्शाया गया है:

⁶⁶ ब्याज देय पूंजी इस प्रकार बनाई गई परिसंपत्तियों के मूल्य और ऋण पूंजी द्वारा रेलवे में केन्द्र सरकार के निवेश का प्रतिनिधित्व करती है।

तालिका 3.3 - डीआरएफ के लिए ब्लॉक परिसम्पत्तियों और विनियोजन का मूल्य
(₹ करोड़ में)

| वर्ष | ब्लॉक लेखे के अनुसार परिसम्पत्तियों का मूल्य (पिछले वर्ष का) | वर्ष के दौरान डीआरएफ के लिए विनियोजन | ब्लॉक लेखे के सापेक्ष में डीआरएफ के लिए विनियोजन का प्रतिशत |
|---------|--|--------------------------------------|---|
| 2013-14 | 2,98,644.25 | 8,100 | 2.71 |
| 2014-15 | 3,34,727.24 | 7,975 | 2.38 |
| 2015-16 | 3,79,826.02 | 5,800 | 1.53 |

स्रोत: भाग-11 विस्तृत विनियोजन लेखे-अनुबंध 'जी' - ब्लॉक लेखे (वाणिज्यिक और सामारिक) 2015-16 और डीआरएफ खाता।

इस प्रकार, डीआरएफ के लिए विनियोजन, भारतीय रेल द्वारा तथ्यों पर आधारित नहीं किया जा रहा था, परिणामस्वरूप रेलवे प्रणाली में अधिक पुरानी परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण का कार्य शेष रह गया। रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया⁶⁷ कि डीआरएफ को विनियोजन तथ्यों पर आधारित होना चाहिए। इसके अतिरिक्त, रेलवे के पास बड़ा परिसम्पत्तियों आधार है जबकि रेलवे की वित्तीय स्थिति अधिकतर समय स्थिर नहीं रही है। ताकि निर्धारित विधि के अनुसार डीआरएफ के लिए विनियोजन की अनुमति दी जा सके। तथापि, कुल मिलाकर, एक वर्ष में रेलवे की वित्तीय स्थिति द्वारा अनुज्ञेय डीआरएफ के लिए अधिकतम विनियोजन सुनिश्चित करने का प्रयास किया गया है।

- परिसंपत्तियों (सिविल इंजीनियरिंग परिसंपत्तियां, मैकेनिकल परिसंपत्तियां, सिग्नलिंग और दूरसंचार परिसंपत्तियां और इलैक्ट्रिकल परिसंपत्तियां) की विभिन्न श्रेणी का औसत उपयोगिता काल भारतीय रेल वित्तीय संहिता (खंड-1) के पैरा 219 में उल्लिखित है। इस प्रकार, परिसंपत्तियों के औसत उपयोगिता काल के आधार पर पुरानी परिसंपत्तियों को समय पर बदलने/नवीकरण करने के लिए डीआरएफ को विनियोजन उपलब्ध कराना अपेक्षित है।
- कम विनियोजन और निधि के अधिक आहरण के कारण, 2015-16 के अंत तक नौ क्षेत्रीय रेलवे और तीन उत्पादन/अन्य इकाईयों⁶⁸ में डीआरएफ के तहत नकारात्मक शेष था। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया (जुलाई 2017) कि ब्लॉक लेखे के आधार पर डीआरएफ का वितरण अनुपातिक रूप से किया जाता है जबकि निधि से खर्च आवश्यकता पर आधारित है। इसलिए, कुछ क्षेत्रीय रेलवे में नकारात्मक शेष से इन्कार नहीं किया जा सकता जो कि अन्य रेलवे के सकारात्मक शेष राशि से समंजित किया जाता हैं। रेल मंत्रालय का तर्क मान्य नहीं है, क्योंकि डीआरएफ के लिए विनियोजन कार्य चलन खर्च के लिए प्रभारित किया जाता है जो अन्ततः रेलवे के परिचालन अनुपात को प्रभावित करता है। साथ ही, अधिक पुरानी परिसम्पत्तियों का समय पर नवीकरण/प्रतिस्थापन करने के लिए निधि से आहरण समान रूप से महत्वपूर्ण है।

⁶⁷ रेलवे वित्त (सितम्बर 2016)-2015 का प्रतिवेदन सं. 53 के पैरा 11 पर की गई कार्रवाई टिप्पणी।

⁶⁸ म.रे, पू.रे, उ.म.रे, द.म.रे, द.पू.रे, द.पू.म.रे, द.प.रे, प.रे, प.म.रे, आईसीएफ, कोर, एमटीपी/चैन्नई

- डीआरएफ में 2015-16⁶⁹ की समाप्ति पर ₹ 32.78 करोड़ का अपर्याप्त शेष था। डीआरएफ (2015-16 तक) से प्रतिस्थापित की जाने वाली परिसम्पत्तियों का आगामी मूल्य ₹ 41,274.49 करोड़⁷⁰ था। अधिक पुरानी परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए डीआरएफ के तहत निधियों की अनुपलब्धता भारतीय रेल की कमजोर वित्तीय स्थिति को दर्शाती है। रेल मंत्रालय को डीआरएफ के तहत आवश्यक निधियों को विनियोजित करने की आवश्यकता है जिससे रेलों के सुरक्षित संचालन के लिए रेलवे प्रणाली में अधिक पुरानी परिसम्पत्तियों का नवीकरण और प्रतिस्थापन के शेष कार्य को पूरा किया जा सके।

3.8 भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार

भारतीय रेल ने प्रथाओं को कार्यान्वित करने के लिए लेखाकरण सुधारों पर एक परियोजना (फरवरी 2006) प्रारंभ किया था जो व्यवसायिक लेखाकरण और रिपोर्टिंग के अनुरूप हो। परियोजना को 30 महीनों में पूरा किया जाना था। परामर्शदाता द्वारा रिपोर्ट जमा करने और रेल मंत्रालय द्वारा इसकी मंजूरी में विलम्ब पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदनो⁷¹ में टिप्पणियां की गई थी। यद्यपि परामर्शदाता ने अपनी रिपोर्ट जुलाई 2010 में प्रस्तुत की थी, परन्तु विचारार्थ विषय (टीओआर)⁷² के सन्दर्भ में अनेक सीमाएं और अन्तराल थे। आगे परामर्श के दौरों के बाद जुलाई 2013 में, परामर्शदाता अन्तराल और सीमाओं का समाधान करने के लिए सहमत हो गये। संशोधित रिपोर्ट को जून 2014 में सभी रेलवे बोर्ड निदेशालयों को टिप्पणी के लिए प्रसारित किया गया था। परामर्शदाताओं को एक मंडल में प्रारंभिक अध्ययन के माध्यम से क्षेत्रीय इकाईयों में प्रस्तावित सिफारिशों की जांच करने के लिए कहा गया था। तथापि, परामर्शदाताओं ने इस पर संदेह किया, क्योंकि प्रारंभिक अध्ययन विचारार्थ विषय (टीओआर) के अन्तर्गत नहीं था। परामर्शदाताओं को एक मंडल में प्रारंभिक अध्ययन के माध्यम से क्षेत्रीय इकाईयों में प्रस्तावित सिफारिशों की जांच करने के लिए कहा गया था। तथापि, परामर्शदाताओं ने इस पर संदेह किया, क्योंकि प्रारंभिक अध्ययन विचारार्थ विषय (टीओआर) के अन्तर्गत नहीं था।

दिसम्बर 2014 में, रेल मंत्रालय ने परामर्शदाताओं के लेखाकरण सुधार रिपोर्ट की पुष्टि करने, प्रारम्भिक अध्ययन करने और क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाईयों में प्रोदभवन आधारित वाणिज्यिक लेखाकरण के कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए विस्तृत प्रोदभवन लेखाकरण नियमपुस्तक का संकलन करने के लिए भारत के सनदी लेखाकार संस्थान (आईसीएआई) के लेखाकरण अनुसंधान संस्थान को लगाया। जबकि प्रारंभिक अध्ययन उ.प.रे. में (अक्टूबर 2016) पूरा कर लिया गया था, वहीं आरसीएफ में यह उन्नत स्तर पर

⁶⁹ 2016-17 की समाप्ति पर डीआरएफ शेष: ₹ 450.50 करोड़

⁷⁰ परिसंपत्तियों का आगामी मूल्य (2016-17 तक) ₹ 47,679 करोड़ अनुमानित था।

⁷¹ संघ सरकार (रेलवे) रेलवे वित्त 2010-11 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 33 का पैरा 3.5 और संघ सरकार (रेलवे) रेलवे वित्त 2015 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 53 का पैरा 1.12

⁷² गसब द्वारा अनुबंधित लेखाकरण मानकों के अनुसार सरकारी खातों के अनुपालन को सुनिश्चित करना सामान्य स्वीकार्य लेखाकरण सिद्धान्तों के अनुसार व्यवसायिक लेखाकरण रूप में रेलवे के खातों का अनुपालन (जीएएपी), लागत विश्लेषण और लागत नियंत्रण प्रबंधन के लिए इकाई की लागत पर आधारित गतिविधि को सुनिश्चित करने और रेल परिचालन की लागत, परामर्शदाता की सन्दर्भ की शर्तों में शामिल है।

है। रेल मंत्रालय ने सभी भारतीय रेल में फरवरी/मार्च 2019 तक लेखाकरण सुधारों के सभी तीनों मापदंडों⁷³ को हटाने की योजना बनाई है।

3.9 निष्कर्ष

वित्तीय विवरण किसी संगठन के वित्तीय निष्पादन और वित्तीय स्थिति का संरचित प्रतिनिधित्व करते हैं। वित्तीय विवरणों का उद्देश्य एक संगठन की वित्तीय स्थिति, वित्तीय निष्पादन और नकदी प्रवाह के विषय में सूचना प्रदान करना है, जो आर्थिक निर्णयों को लेने में अनेक उपयोगकर्ताओं के लिए उपयोगी है। इस प्रकार, वित्तीय विवरणों के एक पूर्ण सेट में टिप्पणियाँ तुलन पत्र, आय विवरण/लाभ और हानि खाता और महत्वपूर्ण लेखाकरण नीतियों के सारांश वाली टिप्पणियाँ और वित्तीय विवरणों की टिप्पणियाँ निहित हैं।

भारतीय रेल एक विभागीय व्यावसायिक उपक्रम के रूप में, यद्यपि ब्लॉक लेखे के अतिरिक्त तुलन पत्र और लाभ एवं हानि खाता तैयार करता है, परन्तु अपनी महत्वपूर्ण लेखाकरण नीतियों का खुलासा नहीं करता है जो स्थाई परिसम्पत्तियों, के लेखाकरण, मूल्यहास, निवेशों का मूल्यांकन आदि जैसे वित्तीय विवरणों को तैयार करने का आधार बनता है। परिणामस्वरूप, मुख्य सूचना जैसे पूंजीगत चालू कार्य, परिसम्पत्तियों का हासित मूल्य, संपत्ति में निवेश, संयंत्र और मशीनरी, परिसम्पत्तियों की उपयोगिता में सुधार आदि वित्तीय विवरणों में या तो गायब होते हैं अथवा आसानी से पता नहीं लगाया जा सकता है।

ब्लॉक लेखे और तुलन पत्र के प्रारूप, ब्लॉक लेखे में पूंजीगत चालू कार्य, तुलन पत्र में निवेशों के प्रदर्शन आदि को स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करने के लिए संशोधित नहीं किये गये हैं। लेखापरीक्षा में देखा गया कि आईआरएफसी वित्त पोषण के माध्यम से अर्जित परिसंपत्तियों (रोलिंग स्टॉक) और ईबीआर (आईएफ) वित्तपोषण के तहत निष्पादित परियोजनाओं के मूल्य का कोई प्रकटीकरण क्षेत्रीय रेलवे और भारतीय रेल के ब्लॉक लेखे और तुलन पत्र में सम्मिलित नहीं किया गया था। क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादक इकाइयों में परिसंपत्ति रजिस्टर, भूमि और भवन रजिस्टर आदि या तो अनुरक्षित नहीं किये गये थे अथवा अनुरक्षित किये गये थे परन्तु निर्मित परिसम्पत्तियों का वास्तविक मूल्य दर्शाने के लिए अद्यतित नहीं किए गए थे।

भारतीय रेल में प्रचलित प्रणाली कार्यचालन व्यय को प्रभार मुक्त करके डीआरएफ में योगदान के लिए तदर्थ राशि से अलग राशि स्थापित करना है। वर्तमान नीति के परिणामस्वरूप मूल्यहास का कम प्रावधान और परिसम्पत्तियों का अपर्याप्त अनुरक्षण/प्रतिस्थापन हुआ। वर्तमान अवमूल्यन की नीति एक वांछित स्तर पर शुद्ध राजस्व अधिशेष का प्रबन्ध करने के लिए भारतीय रेल को शक्ति प्रदान करती है।

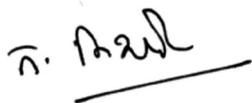
3.10 सिफारिशें

- भारतीय रेल को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाइयों के ब्लॉक लेखे और तुलन पत्र परिसम्पत्ति रजिस्ट्रों द्वारा विधिवत समर्थित परिसम्पत्तियों के वास्तविक मूल्य को प्रतिबिंबित करते हैं। प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाइयों के लिए परिसम्पत्ति रजिस्ट्रों को तैयार करना अनिवार्य होना चाहिए।

⁷³ माडयूल-1, प्रोद्भव लेखाकरण, माडयूल-2 निष्पादन लागत, माडयूल-3 परिणाम बजट बनाना।

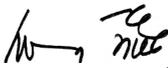
- भारतीय रेल को स्थाई परिसम्पत्तियों, मूल्यहास, निवेशों आदि के लेखाकरण जैसे वित्तीय विवरण तैयार करने का आधार बनाने वाली महत्वपूर्ण लेखाकरण नीतियों को उजागर करने की प्रणाली का पालन करना चाहिए।
- रेल मंत्रालय को प्रासंगिक लेखाकरण नीतियों को अपनाकर अधिक वैज्ञानिक पद्धति में मूल्यहास के लिए प्रावधान बनाने की आवश्यकता है।

नई दिल्ली
दिनांक: 5 Qjogh 2018


(नन्द किशोर)
उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक: 6 Qjogh 2018


(राजीव महर्षि)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

शब्दावली

| शब्द | विवरण |
|------------------------------|--|
| भारतीय रेल के -17 क्षेत्र | मध्य रेलवे (मरे), पूर्व रेलवे (पूरे), पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) पूर्व तट रेलवे (पूतरे), उत्तर रेलवे (उरे), उत्तर मध्य रेलवे (उमरे), पूर्वोत्तर रेलवे (पूउरे) पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पूसीरे/उपूसीरे), उत्तर पश्चिम रेलवे (उपरे), दक्षिण रेलवे (दरे), दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे), दक्षिणपूर्व रेलवे (दपरे), दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (दपूमरे), दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपूरे), पश्चिम रेलवे (परे), पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे), मेट्रो रेलवे, कोलकत्ता (मरे) |
| 8-रेलवे उत्पादन यूनिट | चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू), चितरंजन, डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू), वाराणसी; इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ), चेन्नई; रेल कोच फैक्ट्री (आरसीएफ), कपूरथला; रेल व्हील फैक्ट्री (आरडब्ल्यूएफ), येलहंका; रेल व्हील प्लांट (आरडब्ल्यूपी), बेला; डीजल लोको मोडर्नाइजेशन वर्क्स (डीएमडब्ल्यू) पटियाला, रेल कोच फैक्ट्री रायबरेली; |
| औसत दूरी | यात्री या माल टुलाई के टन की औसत टुलाई |
| शाखा लाइन | केवल एक छोर पर मुख्य लाइनों से जुड़े ब्रॉड गेज और मीटर गेज और सभी मीटर गेज लाइनें |
| ब्रॉड गेज | यह एक रेल गेज (1,676 मिमी) आमतौर पर माल यातायात की आवाजाही के लिए भारत में इस्तेमाल किया जाता है। |
| प्रभार्य पर पूंजी | इस प्रकार सृजित लोन पूंजी और परिसंपत्ति के मूल्य द्वारा रेलवे में केंद्रीय सरकार के निवेश को प्रभार्य पर पूंजी दर्शाती है। |
| चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर | वार्षिक चक्रवृद्धि के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए, वर्षों की अवधि से अधिक विकास की दर |
| वसूलीयोग्य मांग | भूमि और भवनों के किराया/पट्टा, ब्याज और साइडिंग आदि के अनुरक्षण प्रभारों के कारण उगाही योग्य उपार्जनों की वसूली न होना |
| लाभांश | ‘वियुक्ति सम्मेलन’ के अंतर्गत भारतीय रेल (भारे) को रेलवे सम्मेलन समिति (आरसीसी) द्वारा आवधिक रूप से निर्धारित दर पर भारत सरकार (जीओआई) द्वारा पूंजी अग्रिम पर सामान्य राजस्वों के लिए लाभांश अदा करना अपेक्षित है। |
| अतिरिक्त बजटीय संसाधन | सामान्य बजट सहायता और आंतरिक रूप से सृजित किए गए संसाधनों के अलावा आईआर के संसाधन |
| सकल घरेलू उत्पाद | वर्तमान वर्ष में देश में सभी अंतिम उत्पाद और दी गई सेवाओं का कुल बाजार मूल्य |
| सकल यातायात प्राप्ति | अपने परिचालनों के माध्यम से रेलवे की प्राप्ति |
| मीटर गेज | यह एक रेल गेज (1,000 मिमी) है जिसका अभी भी रेल यातायात की आवाजाही के लिए भारत के कुछ भागों में उपयोग किया जाता है। |
| लघु शीर्ष | सरकार की प्राप्ति और व्यय को दर्ज करने के लिए वर्गीकरण संरचना |

| शब्द | विवरण |
|-----------------------------|--|
| नैरो गेज | यह एक रेल गेज (762 या 610 मिमी) है जिसका अभी भी रेल यातायात की आवाजाही के लिए भारत के कुछ भागों में उपयोग किया जाता है। |
| राष्ट्रीय परियोजनाएं | राष्ट्रीय महत्व की परियोजनाओं की भारत सरकार से अतिरिक्त बजटीय समर्थन द्वारा निष्पादित किया जा रहा है। |
| निवल टन किलोमीटर (एनटीकेएम) | माल यातायात की माप की यूनिट जो एक किलोमीटर की दूरी से अधिक के लिए एक टन माल (परिवहन के लिए उपयोग किए गए वाहन के भार को छोड़कर लेकिन कोई पैकिंग के भार सहित) के परिवहन को दर्शाती है। |
| नई लाइनें | नये रेलवे लिंक/पहले से न विद्यमान लाइनों का निर्माण/बिछाना |
| परिचालन अनुपात | सकल आय के कार्यचालन व्यय (उच्चतम को छोड़कर लेकिन मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन सहित) का अनुपात |
| सामान्य कार्यचालन व्यय | प्रशासन, परिचालन, अनुरक्षण और मरम्मत मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए अंशदान पर व्यय |
| योजना व्यय | सृजन, अधिग्रहण, निर्माण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए उपगत व्यय |
| राजस्व व्यय | लाभांश अदायगी सहित दैनिक परिचालनों, रेलवे के अनुरक्षण के लिए उपगत व्यय |
| सामरिक लाइनें | रक्षा के अनुरोध पर निर्मित सामरिक महत्व की रेलवे लाइन |
| यातायात उच्चतम | रेलवे की वसूली न की गई परिचालनात्मक उपार्जन |
| अमितव्ययी शाखा लाइनें | शाखा लाइनें जहां उत्पादित राजस्व परिचालन लागत से कम है |
| निर्माण कार्य बजट | निर्माण, अधिग्रहण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए तैयार किए गए अनुमान |
| 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 |
| कुल कार्यचालन व्यय | साधारण कार्यचालन व्यय और मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन |
| स्टाफ उत्पादकता | यह प्रति हजार कर्मचारियों (एनटीकेएम के रूप में) संभाले गये यातायात की मात्रा के रूप में मापा जाता है। |
| पूँजीगत उत्पादन अनुपात | उत्पादन के एक यूनिट उत्पादन यातायात के लिए नियोजित पूँजी की राशि (कुल एनटीकेएमएस में यातायात) राशि |
| निवल अधिशेष | सामान्य राजस्वों के लिए लाभांश की अदायगी के पश्चात सकल आय और कार्यचालन व्यय का अन्तर |
| अन्य कोचिंग आय | पार्सलों, लगेज और डाक घर मेल और खानपान आदि के परिवहन से आय |
| यात्री आय | रेल द्वारा यात्रियों को ले जाने से आय |
| माल भाड़ा आय | रेल द्वारा माल ढुलाई से आय |
| पीएसी | लोक लेखा समिति |

| शब्द | विवरण |
|---------|------------------------------------|
| आरडीएसओ | अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन |
| राईट्स | रेल इंडिया तकनीकी और आर्थिक सेवाएं |
| आरएसपी | रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम |

परिशिष्ट-1
रेल निधि की स्थिति
(पैरा 1.10 देखें)

| निधि | विवरण |
|-----------------------------|--|
| मूल्यहास रिजर्व निधि | 1 अप्रैल 2016 को इस निधि लेखा में आदिशेष ₹ 32.78 करोड़ था। इस निधि का विनियोजन भारे. द्वारा अर्जित किये गये राजस्वों से किया जाता है। यह निधि सामान्य राजस्व के देय लाभांश की दर पर ब्याज प्राप्त करता है। यद्यपि, वर्ष के दौरान इस निधि के अंतर्गत कोई ब्याज नहीं दिया गया था। यह निधि लम्बी अवधि पूरी कर चूके परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए है। इस निधि में ₹ 5400 करोड़ (उत्पादन इकाईयों के लिए ₹ 200 करोड़ सहित) की राशि विनियोजित थी। यह निधि परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण पर ₹ 4,982.01 करोड़ की राशि खर्च करने के बाद 2016-17 के अंत में ₹ 450.50 करोड़ पर बंद की गई थी। डीआरएफ का विनियोजन 62.50 प्रतिशत द्वारा बजटीय प्रावधान से अधिक था। |
| पेंशन निधि | 1 अप्रैल 2016 को इस निधि लेखा में आदिशेष ₹ 5657.30 करोड़ था। इस निधि का विनियोजन भारे. द्वारा अर्जित किये गये राजस्वों से किया जाता है। यह निधि सामान्य राजस्व के देय लाभांश की दर पर ब्याज प्राप्त करता है। यद्यपि, वर्ष के दौरान इस निधि के अंतर्गत कोई ब्याज नहीं दिया गया था। 2016-17 के दौरान निधि का विनियोजन आहरण से कम था। वर्ष की समाप्ति पर निधि के अंतर्गत उपलब्ध शेष 31 मार्च 2017 तक ₹ 594.76 करोड़ था। पेंशन निधि का विनियोजन 17.48 प्रतिशत द्वारा बजटीय प्रावधान से कम था। |
| विकास निधि | 1 अप्रैल, 2016 तक निधि लेखा ₹ 390.39 करोड़ था। इस निधि का विनियोजन कुल कार्यचालन व्यय पूरा करने के बाद भारे. के पास उपलब्ध अधिशेष राजस्व पर पहले प्रभार के रूप में पूरा किया जाता है। 2016-17 में ₹ 2515 करोड़ तक के अधिशेष राजस्व का इस निधि में विनियोजन किया गया था। ₹ 2497.83 करोड़ की पूंजीगत व्यय राशि 2016-17 के दौरान खर्च की गई थी। 2016-17 के अंत तक ₹ 402.63 करोड़ पर निधि बंद हुई। विकास निधि का विनियोजन बजटीय प्रावधान के अनुसार थी। |
| पूंजीगत निधि | 1 अप्रैल, 2016 तक निधि लेखा ₹ 907.43 करोड़ था। इस निधि का विनियोजन कुल कार्यचालन व्यय पूरा करने के बाद भारे. के पास उपलब्ध अधिशेष राजस्व पर पहला प्रभार के रूप में पूरा किया जाता है। 2016-17 में ₹ 2,398 करोड़ तक के अधिशेष राजस्व का इस निधि में विनियोजन किया गया था। ₹ 3,000 करोड़ की पूंजीगत व्यय राशि 2016-17 के दौरान खर्च की गई थी। 2016-17 के अंत तक ₹ 305.43 करोड़ पर निधि बंद हुई। पूंजीगत निधि का विनियोजन 58.30 प्रतिशत तक बजटीय प्रावधान से कम था। |
| रेल सुरक्षा निधि | 1 अप्रैल 2016 को इस निधि लेखा में आदिशेष ₹ 15.52 करोड़ था। इस निधि में क्रेडिट की गई उक्त राशि के प्रति 2016-17 में ₹ 10,732.03 करोड़ की राशि प्रयुक्त की गई थी। 2016-17 के अंत में ₹ 23.26 करोड़ पर निधि लेखा बंद हुआ था। |
| ऋण सेवा निधि | ऋणों के पूनर्भुगतान और ऋण सेवाएं के अर्थात् विश्व बैंक और अन्य बहुदेशीय एजेंसियों से रेल मंत्रालय द्वारा लिये गये ऋण, वेतन अयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के कारण वेतन और भत्तों और पेंशन का पूरक भुगतान करने के लिए वर्ष 2013-14 में यह निधि खोली गई। 1 अप्रैल 2016 तक इस निधि लेखे में आदि शेष ₹ 3,803.26 करोड़ था। 2016-17 में इस निधि में कोई राशि विनियोजन नहीं की गई। वर्ष 2016-17 के दौरान इस निधि से ₹ 3,003.03 करोड़ की व्यय राशि खर्च की गई थी। 31 मार्च 2017 को ₹ 800.23 करोड़ पर यह निधि लेखा बंद किया गया था। |

स्रोत भारतीय रेल विनियोजन लेखा-भाग-II- विस्तृत विनियोजन लेखे

परिशिष्ट-2 विनियोजन लेखे 2016-17
(देखें पैराग्राफ सं. 2.1)

(₹ की इकाईयों में)

| अनुदान/विनियोजन की संख्या और नाम | वास्तविक अनुदान/विनियोजन | पूरक | अंतिम अनुदान/विनियोजन | वास्तविक व्यय | अधिक (+)/ बचत (-) | |
|----------------------------------|---|--------------|-----------------------|---------------|-------------------|-------------|
| 1 | राजस्व- रेलवे बोर्ड | | | | | |
| | दत्तमत्त | 4000100000 | 0 | 4000100000 | 3490124395 | -509975605 |
| 2 | राजस्व-विविध व्यय (सामान्य) | | | | | |
| | प्रभारित | 21100000 | 0 | 21100000 | 21100000 | 0 |
| | दत्तमत्त | 12978900000 | 0 | 12978900000 | 9921094442 | -3057805558 |
| 3 | राजस्व-कार्यचालन व्यय-सामान्य संचालन और सेवाएं | | | | | |
| | प्रभारित | 13160000 | 0 | 13160000 | 11939914 | -1220086 |
| | दत्तमत्त | 83605268000 | 0 | 83605268000 | 75593006398 | -8012261602 |
| 4 | राजस्व- कार्यचालन व्यय- और स्थाई पथ की मरम्मत और निर्माण कार्य अनुरक्षण | | | | | |
| | प्रभारित | 15007000 | 2154000 | 17161000 | 17938229 | 777229 |
| | दत्तमत्त | 137106786000 | 0 | 137106786000 | 128619226679 | -8487559321 |
| 5 | राजस्व- कार्यचालन व्यय-मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण | | | | | |
| | प्रभारित | 2000000 | 0 | 2000000 | 377241 | -1622759 |
| | दत्तमत्त | 63175964000 | 0 | 63175964000 | 60286945100 | -2889018900 |
| 6 | राजस्व- कार्यचालन व्यय- कैरिज और वैगन की मरम्मत और अनुरक्षण | | | | | |
| | प्रभारित | 2000000 | 0 | 2000000 | 833508 | -1166492 |
| | दत्तमत्त | 143113229000 | 0 | 143113229000 | 140270273155 | -2842955845 |

| | | | | | | |
|----|--|--------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|
| 7 | राजस्व- कार्यचालन व्यय- संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण | | | | | |
| | प्रभारित | 5000000 | 2145000 | 7145000 | 7197739 | 52739 |
| | दत्तमत्त | 81119068000 | 0 | 81119068000 | 73711490352 | -7407577648 |
| 8 | राजस्व- कार्यचालन व्यय – परिचालन व्यय-रॉलिंग स्टॉक और उपस्कर | | | | | |
| | प्रभारित | 5000000 | 0 | 5000000 | 93684 | -4906316 |
| | दत्तमत्त | 127516286000 | 0 | 127516286000 | 116818167704 | -10698118296 |
| 9 | राजस्व- कार्यचालन व्यय – परिचालन व्यय- यातायात | | | | | |
| | प्रभारित | 20004000 | 0 | 20004000 | 4040452 | -15963548 |
| | दत्तमत्त | 263080126000 | 0 | 263080126000 | 240070197574 | -23009928426 |
| 10 | राजस्व- कार्यचालन व्यय – परिचालन व्यय- ईंधन | | | | | |
| | प्रभारित | 100000 | 0 | 100000 | 0 | -100000 |
| | दत्तमत्त | 234172325000 | 3050000000 0 | 264672325000 | 264272637177 | -399687823 |
| 11 | राजस्व- कार्यचालन व्यय – स्टाफ कल्याण और सुविधा | | | | | |
| | प्रभारित | 5510000 | 0 | 5510000 | 137896 | -5372104 |
| | दत्तमत्त | 66220468000 | 0 | 66220468000 | 59511325790 | -6709142210 |
| 12 | राजस्व- कार्यचालन व्यय – विविध कार्यचालन व्यय | | | | | |
| | प्रभारित | 1391967000 | 118026000 | 1509993000 | 1315288793 | -194704207 |
| | दत्तमत्त | 68186020000 | 0 | 68186020000 | 60298787417 | -7887232583 |
| 13 | राजस्व- कार्यचालन व्यय – भविष्य निधि पेंशन और अन्य सेवानिवृत्त लाभ | | | | | |
| | प्रभारित | 10045000 | 0 | 10045000 | 9325951 | -719049 |
| | दत्तमत्त | 471697550000 | 0 | 471697550000 | 422531118257 | -49166431743 |

| | | | | | | |
|----|---|---------------|-------------|---------------|---------------|---------------|
| 14 | राजस्व - निधियों का विनियोजन-मूल्यहास रिज़र्व निधि | | | | | |
| | विकास निधि, पेंशन निधि, पूंजीगत निधि, ऋण सेवा निधि | | | | | |
| | दत्तमत्त | 542793500000 | 0 | 542793500000 | 452129993666 | -90663506334 |
| 15 | सामान्य राजस्व का लाभांश, लिये गये ऋणों की चुकौती | | | | | |
| | सामान्य राजस्व और अधिक-पूंजीकरण का परिशोधन | | | | | |
| | दत्तमत्त | 97312900000 | 0 | 97312900000 | 0 | -97312900000 |
| 16 | परिसंपत्तियां-अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन-अन्य व्यय-पूंजी | | | | | |
| | प्रभारित | 491700000 | 1708343000 | 2200043000 | 2280518428 | 80475428 |
| | दत्तमत्त | 900703500000 | 15194525000 | 915898025000 | 901866257675 | -14031767325 |
| | परिसंपत्तियों-अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन-अन्य व्यय - रेल सुरक्षा निधि | | | | | |
| | प्रभारित | 0 | 170872000 | 170872000 | 192285542 | 21413542 |
| | दत्तमत्त | 107803000000 | 0 | 107803000000 | 108027229844 | 224229844 |
| | परिसंपत्तियां-अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन-अन्य व्यय - रेल निधि | | | | | |
| | प्रभारित | 130800000 | 75955000 | 206755000 | 211154326 | 4399326 |
| | दत्तमत्त | 166630565000 | 0 | 166630565000 | 121068744811 | -45561820189 |
| | कुल योग | | | | | |
| | प्रभारित | 2113393000 | 2077495000 | 4190888000 | 4072231703 | -118656297 |
| | दत्तमत्त | 3571215555000 | 45694525000 | 3616910080000 | 3238486620437 | -378423459563 |
| | कुल योग | 3573328948000 | 47772020000 | 3621100968000 | 3242558852140 | -378542115860 |