

### पृष्ठभूमि

भारतीय रेल भारत सरकार का विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। संघ बजट के साथ रेलवे बजट के विलय के कारण भारतीय रेल के विनियोजन लेखाओं पर सार एवं टिप्पणियों को अब संघ सरकार पर भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन-संघ सरकार के लेखे (वित्तीय लेखापरीक्षा) में शामिल किया जाता है।

यह प्रतिवेदन पिछले वर्ष के संदर्भ में भारतीय रेल के वित्तीय निष्पादन के साथ-साथ समग्र रूझानों पर फोकस करता है। इसमें यात्रियों की विभिन्न श्रेणियाँ को दी गई रियायतों के प्रभाव के विश्लेषण के परिणाम भी शामिल हैं।

### निष्कर्षों का सार

2016-17 के बाद से, रेलवे के राजस्व अधिशेष में गिरावट आई है, जो भारतीय रेल के वित्तीय स्वास्थ्य के विफल होने का संकेत है। वर्ष 2017-18 के दौरान, निवल राजस्व अधिशेष वर्ष 2016-17 के ₹ 4913 करोड़ से 66.10 प्रतिशत घटकर ₹1665.61 करोड़ हो गया। मुख्य रूप से अल्प अधिशेष के लिए जिम्मेदार कारक संचालन व्यय में वृद्धि (8.14 प्रतिशत) और विविध आय की नकारात्मक वृद्धि (16.20 प्रतिशत) थे। पेंशन भुगतान सहित स्टाफ लागत संचालन व्ययों का मुख्य भाग रहे।

भारतीय रेल का लगातार गिरता प्रदर्शन 98.44 प्रतिशत के परिचालन अनुपात में प्रतिबिंबित होता है जो पिछले दस वर्षों में सबसे खराब था। यदि एनटीपीसी और इरकॉन से अग्रिम प्राप्त नहीं होते तो भारतीय रेल, वास्तव में ₹ 1665.61 के अधिशेष ₹ 5676.29 करोड़ के नकारात्मक संतुलन पर रहती। इसी प्रकार परिचालन अनुपात 102.66 प्रतिशत रहता।

कुल पूंजीगत व्यय में आंतरिक संसाधनों का हिस्सा जो 2014-15 में 26.14 प्रतिशत था, 2017-18 में घटकर 3.01 प्रतिशत हो गया। आंतरिक संसाधनों के उत्सर्जन में गिरावट से सकल बजटीय सहायता और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों पर अधिक निर्भरता हुई। अधिशेष कम होने के साथ, भारतीय रेल अपने पूंजीगत व्यय को पूरा करने के लिए भारत सरकार और ईबीआर पर पूर्णतया निर्भर रही। उधार पर बड़ी हुई निर्भरता भारतीय रेल की गंभीर वित्तीय स्थिति को और बढ़ा देगी।

मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) में विनियोजन में 2017-18 में 68 प्रतिशत तक महत्वपूर्ण गिरावट आई थी। मूल्यहास के कम प्रावधान के परिणामस्वरूप ₹ 1,01,194 करोड़ के अनुमानित कार्यों के 'थ्रो फॉरवर्ड' का संचय हो गया।

भारतीय रेल में यात्रियों को दी गई रियायतों के संबंध में लेखापरीक्षा ने देखा कि रियायतों के प्रति परित्याग किया गया 89.7 प्रतिशत राजस्व वरिष्ठ नागरिकों तथा विशेष पास/पीटीओ धारकों के कारण था। वरिष्ठ नागरिक यात्रियों की 'गिव-अप' योजना पर प्रतिक्रिया उत्साहजनक नहीं थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि रियायतों की सभी श्रेणियों में एसी श्रेणी में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या से संबंधित वार्षिक वृद्धि दर गैर-एसी श्रेणी की अपेक्षा अधिक थी। पास के

दुरूपयोग और चिकित्सा प्रमाणपत्रों पर अनियमित रियायतें दिये जाने के कई मामले देखे गए। यात्री आरक्षण प्रणाली में स्वतंत्रता सैनानियों की आयु के प्रमाणन के लिए तथा उसी विशेष पास पर अनियमित बहु-बुकिंग रोकने के लिए पर्याप्त प्रमाणन नियंत्रणों की कमी है।

### *सिफारिशों का सार*

- i. रेलवे को आंतरिक राजस्व बढ़ाने के लिए उपाय करने चाहिए ताकि सकल और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों पर निर्भरता को रोका जा सके।
- ii. रेलवे सुनिश्चित करे कि अधिशेष और परिचालन अनुपात इसके वित्तीय निष्पादन का वास्तविक चित्रण करते हैं।
- iii. मूल्यहास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण से संबंधित कार्यों के 'श्रो फावर्ड का संचय हो गया है। इस बैकलॉग के समाधान और पुरानी परिसंपत्तियों के समय पर प्रतिस्थापन और नवीकरण सुनिश्चित करने की तत्काल आवश्यकता है।
- iv. किसी तर्कसंगत कारण के बिना नई निधि का सृजन और इसके कारण संचालन व्ययों तथा अधिशेष को बेहतर तरीके से दर्शाना वांछनीय नहीं है और इससे बचा जाएं।
- v. रेलवे कर्मचारियों को उपलब्ध कराए गए विशेष पास/पीटीओ सुविधाओं को तर्कसंगत बनाया जाएं।
- vi. केवल पात्र लाभार्थियों को रियायत लाभ अनुमति सुनिश्चित करने और विशेष पास के दुरूपयोग को रोकने के लिए पीआरएस में प्रमाणन नियंत्रणों का प्रावधान करने की आवश्यकता है।
- vii. भारतीय रेल को इसके राजस्व व्यय को सटीकता से दर्शाने के लिए उनके लेखाओं में विशेष पास/पीटीओ सुविधाओं की लागत उचित रूप से दर्शानी चाहिए।