

## कार्यकारी सार

### पृष्ठभूमि

भारतीय रेल भारत सरकार का विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। यह 64,600 मार्ग किलोमीटर\* से बना है जिन पर 19,710 से अधिक गाड़ियां चलती हैं, लगभग 23 मिलियन यात्रियों का वहन करती है और प्रतिदिन लगभग 2.67 मिलियन टन माल की ढुलाई करती है। रेलवे का नीति प्रतिपादन और समग्र नियंत्रण रेलवे बोर्ड में निहित है जिसमें अध्यक्ष, वित्तीय आयुक्त और अन्य कार्यात्मक सदस्य सम्मिलित हैं। भारतीय रेलवे प्रणाली का प्रबन्धन 17 जोन के माध्यम से किया जाता है जिनमें 68 प्रचालन डिवीजन हैं। प्रणाली के प्रचालन भाग का प्रतिनिधित्व करने वाले जोनल रेलों के अलावा चल स्टाक और अन्य संबंधित मदों के विनिर्माण में लगी छह उत्पादन यूनिटें हैं।

1 अप्रैल 1950 से प्रत्येक वर्ष आम बजट के प्रस्तुतीकरण से पहले एक अलग रेल बजट संसद को प्रस्तुत किया जाता है। यद्यपि, रेल बजट संसद को अलग से प्रस्तुत किया जाता है, फिर भी भारतीय रेलवे की प्राप्तियों एवं व्यय से संबंधित आँकड़ें आम बजट में भी दिखाए जाते हैं क्योंकि रेलवे बजट भारत सरकार के कुल बजट का भाग बनता है।

### निष्कर्षों का सार

31 मार्च 2011 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेलवे) (2012-13 का प्रतिवेदन संख्या 3) में उजागर किया गया कि 2010-11 के दौरान सकल यातायात प्राप्तियां पिछले वर्ष की तुलना में 8.71 प्रतिशत तक बढ़ गई थीं। तथापि, कुल राजस्व प्राप्तियाँ 8.35 प्रतिशत तक बढ़ गईं जो 2006-10 की अवधि के दौरान 10.53 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) से कम थी। माल भाड़ा आय और यात्री आय की वृद्धि क्रमशः 7.42 प्रतिशत और 9.81 प्रतिशत थी जो 2006-10 के दौरान प्राप्त हुए सीएजीआर से कम था। लाभांश देयता को पूरा करने के पश्चात् निवल अधिशेष 2010-11 में ₹1,404.89 करोड़ था। प्रचालन अनुपात पिछले वर्ष की तुलना में लगभग स्थिर था।

2011-12 के दौरान सकल यातायात प्राप्तियाँ पूर्व वर्ष से 10.13 प्रतिशत तक बढ़ गईं। तथापि, कुल राजस्व प्राप्तियों में 9.89 प्रतिशत तक वृद्धि हुई जो 2007-11 की अवधि के दौरान 9.68 प्रतिशत के सीएजीआर से थोड़ा अधिक थी। माल भाड़ा आय और यात्री आय की वृद्धि दर पूर्व वर्ष से क्रमशः 10.67 प्रतिशत और 9.51 प्रतिशत थी। ये 2007-

\* मार्ग-किलोमीटर-लाइनों को जोड़ने वाली यथा: सिंगल लाईन, डबल लाईन आदि का ध्यान दिए बिना रेलवे में दो स्थानों के बीच दूरी।

11 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से अधिक थी। पूर्व वर्ष की तुलना में प्रचालन अनुपात विकृत हुआ था।

2011-12 में लाभांश देयता पूरी करने के बाद निवल अधिशेष ₹1125.57 करोड़ था। यह मूल्यहास आरक्षित निधि के लिए सात प्रतिशत तक विनियोजन में कटौती और 10.33 प्रतिशत तक राजस्व की वृद्धि जो 2007-11 की अवधि के दौरान अभिलेखित 16.77 प्रतिशत के सीएजीआर से काफी कम था, बावजूद 78.59 प्रतिशत तक बजट अनुमानों की अपेक्षा कम था।

2011-12 में मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि का समापन क्रमशः ₹ 5.05 करोड़ और ₹6.52 करोड़ के नगण्य शेषों के साथ हुआ। विकास निधि का समापन 2011-12 में ₹4.73 करोड़ के नगण्य शेष के साथ हुआ यह चालू वर्ष के दौरान इस निधि के अंतर्गत वित्त मंत्रालय से ₹3000 करोड़ के कर्ज प्राप्त करने के पश्चात् हुआ था। पूँजी निधि का समापन 2011-12 में ₹401.53 करोड़ के ऋणात्मक शेष के साथ हुआ। वर्ष 2011-12 की समाप्ति पर आरक्षित निधियों में शेष ₹1,770.91 करोड़ पर रहा। यद्यपि निधि शेषों में ₹342.51 करोड़ के पूर्व वर्ष के शेष से ₹1428.40 करोड़ तक सुधार हुआ फिर भी भारतीय रेलवे का वित्तीय निष्पादन चालू वर्ष में खराब रहा। आरक्षित निधियों में अल्प/ऋणात्मक शेषों का सुरक्षित पहलुओं और भारतीय रेलवे की विद्यमान सेवाओं के भावी विस्तार पर प्रतिकूल रूप से प्रभाव होगा।

भारतीय रेल अपनी यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत पूरी करने में असमर्थ थी। 2010-11 के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर ₹20,948.35 करोड़ की हानि हुई थी। मालभाड़ा सेवाओं से ₹20,563.59 करोड़ का लाभ हुआ जो दर्शाता था कि भारतीय रेल वास्तव में अपने मुख्य कार्यकलापों में हानि उठा रही है। उपर्युक्त मुद्दों का भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक-संघ सरकार (रेलवे) के पूर्ववर्ती प्रतिवेदनों में नियमित रूप से उल्लेख किया गया है।

भारतीय रेलवे ने इन सभी अनुदानों और विनियोगों में अनुपूरक प्रावधानों को प्राप्त करने के बावजूद दो राजस्व अनुदानों और दो विनियोगों में संसद द्वारा दिए गए प्राधिकार से अधिक ₹1,048.14 करोड़ व्यय किया। सात राजस्व अनुदानों और एक पूँजीगत अनुदान (तीन खण्ड) में ₹100 करोड़ से अधिक की बचतें हुई थीं। एक राजस्व अनुदान में बचतें प्राप्त हुए अनुपूरक अनुदान की अपेक्षा अधिक थीं।

भारतीय रेलवे में विद्यमान आन्तरिक नियंत्रण प्रभावी बजटिंग के लिए नियमों एवं विनियमों के अनुपालन को सुनिश्चित करने में पर्याप्त नहीं था। वित्त मंत्रालय द्वारा सुझावित उपायों का समाधान नहीं किया गया था अथवा बजट तैयार करते समय उचित विचार नहीं किया गया था। वर्तमान प्रावधानों के अननुपालन के कारण त्रुटिपूर्ण बजटिंग

क्रियाविधियों को स्वीकार किया गया जिनका निधियों के गलत निर्धारण के रूप में पता चला।

आय और व्यय में अनुमानित वृद्धि और परिवर्तन के लिए भारतीय रेलवे द्वारा अपनाए गए आधार का पर्याप्त रूप से निर्धारण और अभिलेखित नहीं किया गया था। जोनल स्तर और रेलवे बोर्ड के दोनों स्तर पर अनुमानों का नियंत्रण उनके तर्कसंगत कारणों को दर्ज किए बिना किया गया था।

भारतीय रेलवे सकल यातायात प्राप्ति से सामान्य कार्यचालन खर्चों में उच्चतर वृद्धि दर के कारण पर्याप्त आन्तरिक संसाधनों को बनाने में समर्थ नहीं थीं। आन्तरिक संसाधनों और अतिरिक्त बजटिय संसाधन घटक में गिरावट (28 प्रतिशत) के कारण वर्ष 2011-12 के दौरान योजना व्यय ₹11,163 करोड़ (19 प्रतिशत) तक कम हो गया था। विहित मानदण्ड का अनुपालन किए बिना विवेकाधीन निवेश निर्णय के परिणामस्वरूप आबंटित निधि में अधिक व्यय या बचतें हुईं।

### मुख्य सिफारिशें

रेलवे वित्त के विभिन्न पहलुओं पर सिफारिशें इस प्रतिवेदन के सुसंगत अध्यायों में की गई हैं कुछ मुख्य सिफारिशों को संक्षेप में नीचे दिया गया है:

- भारतीय रेलवे गंभीर वित्तीय संकट का सामना कर रही है और उनकी संचित निधियाँ 2007-08 में ₹21,681.60 करोड़ से 2011-12 में ₹1770.91 करोड़ तक यथेष्ट रूप से क्षरित हो गईं। भारतीय रेलवे को मालभाड़ा के साथ-साथ यात्री टैरिफ दोनों को यौक्तिक करने के लिए अपनी वित्तीय व्यवस्था में सुधार करने के लिए आगे आना है। भारतीय रेलवे अपनी भावी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त अधिशेष सृजन करने में अपनी सेवाओं से लागत की वसूली के लिए नए अवसरों का अन्वेषण करे।
- भारतीय रेलवे को अपनी परिसम्पत्तियों के पट्टे /किराया पर देने के सभी मामलों में समय से संशोधन करने/बिल भेजने और बकाया सहित प्राप्यों की उगाही करने की आवश्यकता है।
- भारतीय रेलवे को यातायात के संचलन और वसूलीयोग्य माँग के कारण मुख्यतः यातायात उचन्त के अंतर्गत लम्बित आय की उगाही न किए गए मामलों का प्रभावी रूप से अनुसरण करने की आवश्यकता है।
- भारतीय रेलवे को व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टान्तों को प्रभावी रूप से कम करने के लिए अपने आन्तरिक नियंत्रण को सुदृढ़ करना चाहिए। निवारक संस्वीकृतियों का महत्वपूर्ण नियंत्रक अधिकारियों के स्तर पर विकसित वृहत् जिम्मेवारियों का निर्वहन किया जाना चाहिए।

- रेल मंत्रालय अनुमानों के तैयार करने की प्रक्रिया के प्रलेखन की प्रभावी प्रणाली और प्रक्षेपी अनुमानों में प्रयुक्त आँकड़ों की प्रमाणिकता सत्यापित करने की प्रणाली को संस्थापित करे।
- रेल मंत्रालय को पर्याप्त आन्तरिक संसाधनों के सृजन करने के लिए उपयुक्त नीतियों को बनाने और उपलब्ध संसाधनों के इष्टतम उपयोग के लिए वित्तीय प्रबन्धन को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है।