

कार्यकारी सार

पृष्ठ भूमि

भारतीय रेल (आईआर) भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। यह 65,808 मार्ग किमी* से बनी है जिसपर प्रतिदिन 21,598 गाड़ियां चलती हैं, लगभग 23 मिलियन यात्री यात्रा करते हैं और लगभग 2.90 मिलियन टन माल ढोती हैं। रेलवे का नीति प्रतिपादन तथा सम्पूर्ण नियंत्रण रेलवे बोर्ड में निहित है जो अध्यक्ष, वित्त आयुक्त तथा अन्य कार्यकारी सदस्यों से बना है। आईआर प्रणाली को 68 संचालन मण्डलों वाले 17 जोन के माध्यम से प्रबन्धित किया जाता है। प्रणाली के संचालन भाग के द्योतक जोनल रेलवे के अतिरिक्त चल स्टॉक तथा अन्य सम्बन्धित मदों के विनिर्माण में लगी सात उत्पादन यूनिटें हैं।

1 अप्रैल 1950, से प्रति वर्ष आम बजट के प्रस्तुतीकरण से पूर्व संसद में अलग से रेलवे बजट प्रस्तुत किया जा रहा है। यद्यपि, रेलवे बजट अलग से संसद में प्रस्तुत किया जाता है परन्तु आईआर की प्राप्तियों तथा व्यय से सम्बन्धित आंकड़े भी आम बजट में दर्शाए जाते हैं क्योंकि रेलवे बजट भारत सरकार के कुल बजट का भाग है।

निष्कर्षों का सार

31 मार्च 2013 (2014 की प्रतिवेदन सं. 19) को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेलवे) उल्लेख करता है कि 2012-13 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियां 18.76 प्रतिशत तक बढ़ी जो 2008-12 की अवधि के दौरान 9.17 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) से अधिक थीं। माल भाड़ा अर्जनों तथा यात्री अर्जनों में वृद्धि क्रमशः 22.60 प्रतिशत तथा 10.89 प्रतिशत थीं, जो 2008-12 के दौरान

* 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

प्राप्त सीएजीआर से अधिक थी। लाभांश देयता पूरी करने के बाद निवल लाभांश 2012-13 में ₹ 8,266.25 करोड़ था। पूर्व वर्ष की तुलना में संचालन अनुपात उन्नत हुआ।

2013-14 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियां 13.50 प्रतिशत तक बढ़ी जो 2009-13 की अवधि के दौरान 12.24 प्रतिशत के सीएजीआर से अधिक थीं। हालांकि मालभाड़ा अर्जन तथा यात्री अर्जन की वृद्धि दर पूर्व वर्ष की तुलना में क्रमशः 10.14 प्रतिशत तथा 16.63 प्रतिशत थी, माल भाड़ा अर्जनों में वृद्धि सीएजीआर से कम थी, जबकि यात्रा अर्जनों के मामले में यह 2009-13 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से अधिक थी।

प्रचालन अनुपात में 2012-13 में 90.19 से 2013-14 में 93.60 तक गिरावट रहा। लाभांश देयता पूरी करने के बाद 2013-14 में निवल लाभांश ₹ 3,740.40 करोड़ रहा, जो बजट अनुमानों से 71.55 प्रतिशत कम था।

मूल्यहास आरक्षित निधि तथा पेंशन निधि 2013-14 में क्रमशः ₹ 1,021.38 करोड़ तथा ₹ 419.04 करोड़ के नगण्य शेषों के साथ बन्द हुई । 2013-14 में विकास निधि ₹ 3,053.02 करोड़ पर बन्द हुई और पूंजीगत निधि ₹ 557.32 करोड़ के नगण्य शेष के साथ बन्द हुई।

पूंजीगत निधि में धनात्मक शेष पूंजीगत निधि से भारत सरकार से सामान्य बजटीय सहायता के रूप में प्राप्त पूंजी को भारतीय रेलवे वित्त कारपोरेशन (आईआरएफसी) के पट्टा प्रभारों का भुगतान विपथित किए जाने से प्राप्त किया गया था। इसके परिणामस्वरूप रेलवे को अतिरिक्त निवेशों से वंचित होना पड़ा जो अन्य पूंजीगत कार्यों पर किया जा सकता था। इसने आईआरएफसी से अधिक महंगे उधार भी लिये क्योंकि पूंजी से किए गए किसी खर्च पर भारत सरकार को ₹ 248.54 करोड़ का लाभांश भुगतान किया जाना अपेक्षित है। इसके अलावा, रेलवे प्रणाली में अधिक पुरानी परिसम्पत्तियों के पुनरूद्धार तथा प्रतिस्थापन का विशाल पिछला बकाया होने के बावजूद आवश्यकता के अनुसार मूल्यहास आरक्षित निधि को अंशदान नहीं किया गया

था जिसे गाड़ियों को सुरक्षित चलाने के लिए प्रतिस्थापित किया जाना अपेक्षित है।

आईआर यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं की अपनी परिचालन लागत पूरी करने में असमर्थ था। 2012-13 के दौरान, यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर ₹ 26,025.46 करोड़ की हानि हुई थी। माल भाड़ा सेवाओं ने ₹ 33,221.24 करोड़ का लाभ अर्जित किया था जिसने दर्शाया कि 2012-13 के दौरान माल भाड़ा यातायात के लाभ का 78.34 प्रतिशत यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर कमी को पूरा करने के लिए उपयोग किया गया। उपर्युक्त मामलों का भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के पूर्ववर्ती प्रतिवेदनों-संघ सरकार (रेलवे)-रेलवे वित्त में लगातार उल्लेख किया गया है।

आईआर ने पांच विनियोगों को छोड़कर सभी में पूरक प्रावधान प्राप्त करने के बावजूद छः राजस्व अनुदान, पूंजी अनुदान का एक भाग, 10 राजस्व विनियोग और पूंजीगत विनियोग के दो भागों में ₹ 2,719.75 करोड़ अधिक खर्च किया। एक विनियोग में, वास्तविक और पूरक प्रावधानों को प्राप्त किये बिना खर्च किया गया था। छः राजस्व अनुदान, एक विनियोग और पूंजीगत अनुदान के एक भाग में, ₹ 100 करोड़ से अधिक की बचत थी, जिस पर लोक लेखा समिति ने ऐसे गैर संवैधानिक पद्धतियों के प्रति काफी दृढ़ता से टिप्पणी की।

उचंत शीर्ष प्राप्तियों और भुगतानों के लेन-देनों को रिकॉर्ड करने के लिए संचालित लेखों के मध्यवर्ती/समंजित शीर्ष हैं जिन्हें तुरंत लेखों के अंतिम शीर्ष में बुक नहीं किया जा सकता। लेखापरीक्षा में विभिन्न उचंत शीर्षों के अंतर्गत शेषों में वृद्धि की प्रवृत्ति देखी। सतत और प्रभावी समीक्षा के अभाव से शेषों का संचयन हुआ। विविध अग्रिम-राजस्व, कार्यशाला निर्माण उचंत और क्रय उचंत के अंतर्गत कुछ अधिशेष क्रमशः 1950-51, 1967-68 और 1986-87 तक पुराने थे। वाणिज्यिक और लेखा विभाग यातायात उचंत के अंतर्गत अधिशेषों को साबित करने में मौजूदा प्रावधानों का पालन करने में विफल रहे। रेलवे के अंतिम लेखों में प्रोद्भूत आधार पर प्राप्य बिलों को दर्शाने में जोनल रेलवे की विफलता के परिणामस्वरूप अंतिम लेखों में बकाया को गलत दिखाया गया। अंतिम शीर्षों में मदों के गैर-समायोजन के कारण राजस्व व्यय

की कम बयानी/अधिक बयानी हुई और इससे रेलवे का प्रचालन अनुपात प्रभावित हुआ। उच्चतम लेखों के अंतर्गत अधिशेष की सटीकता भी प्रभावित हुई थी क्योंकि जोनल रेलवे में तैयार किये गये उच्चतम अधिशेष और आईआर के तुलन पत्र और ऋण शीर्ष रिपोर्ट में दर्शाये गये आंकड़ों के बीच विभिन्नताएं थी जिसका मिलान आवश्यक हैं।

मुख्य सिफारिशें

आईआर द्वारा जोनल रेलवे में वित्त सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए और सीएओ) और रेलवे बोर्ड में वित्त आयुक्त (रेलवे) द्वारा कार्यान्वित की जाने वाली मुख्य सिफारिशों में से कुछ का वर्णन नीचे दिया गया है:

- पुरानी परिसम्पत्तियों को प्रतिस्थापित करने के लिए मूल्यह्रास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों और भारतीय रेल वित्त निगम को पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक के प्रति भुगतान की अपनी देयता को पूरा करने के लिए पूँजीगत निधि की अनुपलब्धता आईआर की खराब वित्तीय स्थिति की सूचक है। भारतीय रेल को अपनी निधि शेषों में सुधार करने के लिए और साधनों की खोज करनी चाहिए।
- भारतीय रेल को अपनी बजट प्रक्रिया और विभिन्न स्तरों (खर्च करने वाली इकाईयाँ, जोनल एवं रेलवे बोर्ड स्तर) पर व्यय पर निगरानी की प्रणाली को सुदृढ़ बनाना चाहिये ताकि प्राधिकार से अधिक व्ययों, बचत के दृष्टांत न्यूनतम हों। बजट में कमियों के मामलों के विश्लेषण और भविष्य में पुनरावृत्ति रोकने के उपाय करने की आवश्यकता है।
- भारतीय रेल को वास्तविक रूप से अनुदानों की अनुपूरक मांग का निर्धारण करना चाहिये ताकि अनुदानों के लिये अनुपूरक मांगों के माध्यम से प्राप्त राशि अप्रयुक्त न रह जाये या आवश्यकता से कम न पड जाये।
- व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टान्तों को कम करने हेतु भारतीय रेल को अपने आंतरिक नियंत्रण को प्रभावी बनाना चाहिए। मुख्य नियंत्रण अधिकारियों के स्तर पर अधिक जिम्मेदारी एवं जवाबदेही बढ़ाने के लिए निवारक मंजूरी होनी चाहिए।

- पुराने बकाया उचंत शेषों के निपटान हेतु मॉनीटरिंग तंत्र को क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर सुदृढ किए जाने की आवश्यकता है। अत्यधिक पुरानी मदों के निपटान हेतु सुधारात्मक उपाय किए जाने चाहिए।
- पर्याप्त ब्यौरों सहित सही प्रविष्टि उचंत पंजिकाओं में की जानी चाहिए। मदों को सक्षम प्राधिकारी की मंजूरी के साथ “उचंत” या बट्टे खाते के अंतर्गत रखा जाना चाहिए।