

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए

लोक सभा/राज्य सभा में _____ को प्रस्तुत की गई

संघ सरकार (रेलवे)

रेलवे वित्त

2015 की प्रतिवेदन संख्या 53

विषय वस्तु		
विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्राक्कथन		(i)
कार्यकारी सार		(vi)
अध्याय 1 – वित्तीय स्थिति		
चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार	1.1	1
बजट अनुमानों की विश्वसनीयता	1.2	2
2014-15 में राजकोषीय लेन-देन - एक नजर	1.3	3
आईआर के संसाधन	1.4	5
उगाही न की गई आय	1.5	11
प्रतिकूल आर्थिक सहायता	1.6	12
संसाधनों का उपयोग	1.7	15
राजस्व अधिशेष	1.8	19
दक्षता सूचकांक	1.9	20
योजना व्यय	1.10	23
रेलवे निधियां	1.11	25
लेखाओं पर टिप्पणियां	1.12	29
निष्कर्ष	1.13	34
सिफारिशें	1.14	36

<i>अध्याय 2 – विनियोजन लेखे</i>		
विनियोजन लेखाओं का सारांश	2.1	38
वित्तीय जवाबदेही तथा बजट प्रबंधन	2.2	43
अनुपूरक प्रावधान	2.3	49
अभ्यर्पण	2.4	50
खर्च करने वाली इकाईयों द्वारा बजटीय नियंत्रण	2.5	51
अनुदान संख्या 16 का विस्तृत अध्ययन – परिसंपत्तियों, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन	2.6	52
बजट में कमियाँ	2.7	58
व्यय का गलत वर्गीकरण	2.8	59
असंस्वीकृत व्यय	2.9	64
निष्कर्ष	2.10	65
सिफारिशें	2.11	66
<i>अध्याय 3 – अनुदान की अनुपूरक मांग के माध्यम से नई सेवाओं/सेवाओं के नए उपकरण की शुरुआत</i>		
प्रस्तावना	3.1	68
पिछला अध्ययन और रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई	3.2	69
लेखापरीक्षा उद्देश्य	3.3	70
लेखापरीक्षा मानदंड	3.4	71
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली	3.5	71
नमूना आकार	3.6	72

लेखापरीक्षा परिणाम	3.7	72
निष्कर्ष	3.8	83
सिफारिशें	3.9	85
शब्दावली		86
परिशिष्ट		90

प्रतिवेदन में प्रयोग किये गये संक्षिप्त शब्दों की सूची

इकाई	संक्षिप्त शब्द का विस्तार
मरे	मध्य रेलवे
पूरे	पूर्व रेलवे
पूमरे	पूर्व मध्य रेलवे
पूतरे	पूर्व तटीय रेलवे
उरे	उत्तर रेलवे
उमरे	उत्तर मध्य रेलवे
उपूरे	पूर्वोत्तर रेलवे
पूसीरे	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
उपरे	उत्तर पश्चिम रेलवे
दपूमरे	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
दमरे	दक्षिण मध्य रेलवे
दपूरे	दक्षिण पूर्व रेलवे
दरे	दक्षिण रेलवे
दपरे	दक्षिण पश्चिम रेलवे
परे	पश्चिम रेलवे
पमरे	पश्चिम मध्य रेलवे

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

प्रतिवेदन के **अध्याय 1 और 2** में 31 मार्च 2015 को समाप्त वर्ष हेतु भारतीय रेल के क्रमशः वित्त लेखों और विनियोग लेखों की जांच से प्राप्त मामलों पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां हैं।

अध्याय 3 में अनुदानों के लिए पूरक मांगों द्वारा आऊट ऑफ टर्न आधार पर नये निर्माण कार्यों को आरंभ करने की प्रणाली की प्रभावशीलता से संबंधित पहलू शामिल हैं।

कार्यकारी सार

पृष्ठ भूमि

भारतीय रेल (आईआर) भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। यह 66,030 मार्ग किमी* से बनी है जिसपर प्रतिदिन 22,300 गाड़ियां चलती हैं, लगभग 23 मिलियन यात्री यात्रा करते हैं और लगभग 3.02 मिलियन टन माल ढोती हैं। रेलवे का नीति प्रतिपादन तथा सम्पूर्ण नियंत्रण रेलवे बोर्ड (आरबी) में निहित है जो अध्यक्ष, वित्त आयुक्त तथा अन्य कार्यकारी सदस्यों से बना है। आईआर प्रणाली को 68 संचालन मण्डलों वाले 17 जोन के माध्यम से प्रबन्धित किया जाता है। प्रणाली के संचालन भाग के घोटक 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 2014 (2015 की प्रतिवेदन संख्या 15) को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेलवे) उल्लेख करता है कि 2013-14 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियां 13.50 प्रतिशत तक बढ़ी जो 2009-13 की अवधि के दौरान 12.24 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) से अधिक थीं। 2009-13 के दौरान प्राप्त सीएजीआर के क्रमशः 13.38 प्रतिशत और 10.07 प्रतिशत के प्रति माल भाड़ा अर्जनों तथा

* मार्ग-किलोमीटर- उनसे सम्बद्ध लाइनों अर्थात् एकल लाइन, दोहरी लाइन आदि की संख्या का ध्यान किए बिना रेलवे के दो स्थानों के बीच की दूरी। मार्ग कि.मी. रेलगाड़ियों की सं. और मालभाड़ा लदान का सांख्यिकीय आंकड़े अनंतिम हैं।

यात्री अर्जनों में वृद्धि क्रमशः 10.14 प्रतिशत तथा 16.63 प्रतिशत थीं। 2013-14 में लाभांश देयता को पूरा करने के बाद निवल अधिशेष ₹ 3,740.40 करोड़ था। संचालन अनुपात 2012-13 में 90.19 प्रतिशत से 2013-14 में 93.60 प्रतिशत तक अवनत हुआ।

2014-15 के दौरान, कुल राजस्व प्राप्ति 12.43 प्रतिशत तक बढ़ी जो 2010-14 की अवधि के दौरान 13.99 प्रतिशत के सीएजीआर से कम था। 2014-15 में मालभाड़ा अर्जन की वृद्धि 12.66 प्रतिशत थी जो 2010-14 के दौरान सीएजीआर की 14.32 प्रतिशत से कम थी। 2014-15 में यात्री आय में 15.49 प्रतिशत तक की वृद्धि थी जो 2010-14 के दौरान दर्ज 12.30 प्रतिशत सीएजीआर से अधिक था।

संचालन अनुपात 2013-14 में 93.60 प्रतिशत से उन्नत हो कर 2014-15 में 91.25 प्रतिशत रहा। लाभांश देयता पूरी करने के बाद 2014-15 में निवल अधिशेष ₹ 7,664.94 करोड़ था जो 2013-14 में ₹ 3740.40 करोड़ था।

रेलवे निधि 2010-11 में ₹ 342.51 करोड़ की निधि अवशेष के प्रति 2014-15 की समाप्ति पर ₹ 6,872.73 करोड़ पर बंद हुई। निधि अधिशेषों में सुधार 2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान पूँजीगत निधि से भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) को ₹ 12,629.49 करोड़ के पट्टा प्रभारों के पूँजीगत अवयव का भुगतान न करने के कारण था। हालांकि, आईआर ने आईआरएफसी को 2014-15 से पूँजीगत निधि से पट्टा प्रभारों के पूँजीगत अवयव का भुगतान शुरू किया और 2014-15 के दौरान ₹ 5,449.24 करोड़ का भुगतान किया। 2014-15 की समाप्ति पर पूँजीगत निधि ₹ 1,388.90 करोड़ पर बंद हुई। मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) और पेंशन निधि 2014-15 में क्रमशः ₹ 1,777.12 करोड़ और ₹ 1,360.36 करोड़ के अधिशेष के साथ बंद हुई। इसके अतिरिक्त, रेलवे प्रणाली में अधिक वय परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन के ₹ 47,678.65 करोड़ के अत्यधिक बैकलॉग होने, जिसे रेलगाड़ियों के सुरक्षित परिचालन हेतु प्रतिस्थापित किया जाना है, के बावजूद आवश्यकतानुसार डीआरएफ में अंशदान नहीं किया गया था।

आईआर, यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं की अपनी परिचालन लागत पूरी करने में असमर्थ था। 2013-14 के दौरान, यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर ₹ 31,727.44 करोड़ की हानि हुई थी और माल भाड़ा सेवाओं से ₹ 32,641.69 करोड़ का लाभ अर्जित किया गया था जिसने दर्शाया कि मालभाड़ा यातायात के लाभ का 97.20 प्रतिशत यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानि 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 एक राजस्व अनुदान को छोड़कर सभी में पूरक प्रावधान प्राप्त करने के बावजूद दो राजस्व अनुदानों, पूंजी अनुदान का एक भाग, और तीन राजस्व विनियोग और पूंजीगत विनियोग के एक भाग में संसद द्वारा दिए गए प्राधिकार से ₹ 490.37 करोड़ अधिक खर्च किया। नौ राजस्व अनुदानों और पूंजीगत अनुदान के दो भाग में, ₹ 100 करोड़ से अधिक की बचत थी।

रेलवे ने नियमित बजट चक्र के अलावा अनुदान की अनुपूरक मांग के माध्यम से सुरक्षा और परिचालन दक्षता के आधार पर एक वित्तीय वर्ष के दौरान 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर नए कार्य शुरू किए। 2006 की रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5-संघ सरकार (रेलवे) के अध्याय II के लेखापरीक्षा पैरा की सिफारिशों के अनुपालन के लिए रेल मंत्रालय द्वारा किए गए वचनबद्धताओं के विषय में यथोचित आश्वासन प्राप्त करने के लिए अनुवर्ती लेखापरीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि आईआर नियमित बजट चक्र से पूर्व 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर इन कार्यों को शुरू करके अर्जित समय का लाभ उठाने में विफल रहा। अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से लिए गए 254 नए कार्य (लेखापरीक्षा में समीक्षित 443 में से) संसद द्वारा उनके अनुमोदन से एक से पांच वर्ष बीत जाने के बाद भी पूर्ण नहीं किए जा सके। 2006 की रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 5- संघ सरकार (रेलवे) में लेखापरीक्षा द्वारा की गई और रेल मंत्रालय द्वारा मान ली गई सिफारिशों के अनुपालन में कोई सुधार नहीं देखा गया। इसके अलावा अनुदान की अनुपूरक मांग में 'आउट ऑफ टर्न'

आधार पर कार्यों हेतु मंजूरी मांगते समय बताई गई तत्कालिकता, मंजूरी के बाद के वर्षों में नहीं रखी गई।

प्रमुख सिफारिशें

रेलवे वित्त के विभिन्न पहलुओं पर सिफारिशें इस प्रतिवेदन के संबंधित अध्यायों में दी गई हैं; कुछ प्रमुख सिफारिशों का सार निम्नलिखित है:

- रेल मंत्रालय को यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफ पुनरावलोकन करने की आवश्यकता है ताकि चरणबद्ध तरीके से परिचालन की लागत वसूली जा सके तथा इसकी मूल गतिविधियों में हानि को कम किया जा सके।
- अधिकव्यय परिसंपत्तियों के विस्थापन के लिए मूल्यह्रास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों की अनुपलब्धता भारतीय रेल की कमजोर वित्तीय स्थिति का सूचक है। रेल मंत्रालय को अपने निधि अवशेषों में सुधार करने हेतु उपयुक्त साधनों को ढूँढना चाहिए।
- रेल मंत्रालय को बजटीय प्राक्कलन की प्रक्रिया को और मजबूत करना चाहिए ताकि अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगें अप्रयोज्य न रहें अथवा आवश्यकता से कम न हों। बजट में कमियों का विश्लेषण किया जाए और भविष्य में इसकी पुनरावृत्ति रोकने हेतु उपाय किए जाने चाहिए।
- व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टांतों को कम करने के लिए आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत बनाया जाना चाहिए। महत्वपूर्ण नियंत्रक अधिकारियों के स्तर पर व्यापक जिम्मेदारियों और जवाबदेही के लिए निवारक संस्वीकृतियाँ होनी चाहिए।
- रेल मंत्रालय को चयन, निष्पादन के विस्तृत प्राक्कलन तैयार करने, निविदाकरण प्रक्रिया, निधि के प्रावधान इत्यादि जैसे प्रत्येक चरण पर कार्यों की आवधिक निगरानी तंत्र को और मजबूत बनाने की आवश्यकता है ताकि कार्यों को अनुदान की अनुपूरक मांग में शामिल करने का महत्व समाप्त न हो।

अध्याय-1 वित्तीय स्थिति

यह अध्याय 2014-15 के दौरान भारतीय रेल (आईआर) की वित्तीय स्थिति का व्यापक स्वरूप दर्शाता है तथा पिछले वर्ष के संदर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतकों तथा समेकित प्रवृत्ति विश्लेषण 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, भारतीय रेल द्वारा नियत लक्ष्यों के प्रति 2014-15 के दौरान उसके वास्तविक निष्पादन की तुलना के लिए प्रमाणिक सरकारी रिपोर्टों¹ के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार

नीचे की तालिका 1.1 2013-14 से 2014-15 के दौरान भारतीय रेल के वित्तीय लेन-देन का सार प्रस्तुत करती है।

तालिका 1.1 भारतीय रेल की प्राप्तियों तथा व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक 2013-14	बजट अनुमान 2014-15	संशोधित अनुमान 2014-15	वास्तविक 2014-15
1	यात्री आय	36,532.00 (16.63)	44,645.00	43,002.00	42,189.61 (15.49)
2	भाड़ा आय	93,905.63 (10.14)	1,05,770.00	1,06,927.00	1,05,791.34 (12.66)
3	अन्य कोचिंग आयें	3,678.78 (20.44)	4,200.00	4,028.00	3,997.89 (8.67)
4	विविध आयें	5,721.29 (34.26)	5,500.00	5,241.00	5,092.74 (-10.99)
5	उचन्त	-279.52 (65.97)	50.00	50.00	-361.04 (29.16)
6	सकल यातायात प्राप्तियाँ (मद संख्या 1 से 5)	1,39,558.18 (12.79)	1,60,165.00	1,59,248.00	1,56,710.54 (12.29)
7	सामान्य कार्यचालन व्ययें	97,570.75 (16.14)	1,12,649.00	1,08,970.00	1,05,995.88 (8.63)

¹ भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकी 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 क्रसिंग, नीतिगत लाइनों पर हानि की क्षतिपूर्ति इत्यादि से विविध आय।

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

⁵ भारतीय रेल के परिचालन खर्चें

8	विनियोजन				
	मूल्यहास आरक्षित निधि	7,900.00 (15.33)	6,850.00	7,775.00	7,775.00 (-1.58)
	पेंशन निधि	24,850.00 (19.99)	28,550.00	29,225.00	29,225.00 (17.61)
9	कुल कार्यचालन व्यय (मद संख्या 7 तथा मद संख्या 8)	1,30,320.75 (16.80)	1,48,049.00	1,45,970.00	1,42,995.88 (9.73)
10	निवल यातायात प्राप्तियां (मद संख्या 6 - मद संख्या 9)	9,237.43 (-24.04)	12,116.00	13,278.00	13,714.66 (48.47)
11	विविध प्राप्तियां	3,655.69 (49.34)	4,209.30	4,202.13	4,306.71 (17.81)
12	विविध व्यय	1,144.05 (15.19)	1,126.56	1,027.54	1,182.89 (3.39)
13	निवल विविध प्राप्ति (मद संख्या 11 - मद संख्या 12)	2,511.64 (72.66)	3,082.74	3,174.59	3,123.83 (24.37)
14	निवल राजस्व (मद संख्या 10 एवं मद संख्या 13)	11,749.07 (-13.71)	15,198.74	16,452.59	16,838.49 (43.32)
15	सामान्य राजस्व को देय लाभांश-चालू वर्ष	8,008.67 (49.72)	9,135.00	9,174.13	9,173.55 (14.55)
	पिछले वर्ष का आस्थगित लाभांश	0.00	0.00	0.00	0.00
	चालू वर्ष में देय कुल लाभांश	8,008.67 (49.72)	9,135.00	9,174.13	9,173.55 (14.55)
16	निवल अधिशेष (मद संख्या 14 - मद संख्या 15)	3,740.40 (-54.75)	6,063.74	7,278.46	7,664.94 (104.92)
17	विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि	3,075.00 (-60.65)	300.00	1,305.62	1,374.94 (-55.29)
	पूंजीगत निधि	500.00 (10.80)	5,662.74	5,919.03	6,233.36 (1,146.67)
	ऋण सेवा निधि	165.40	101.00	53.81	56.64 (-65.75)

स्रोत: 2014-15 और 2015-16 के लिए रेल बजट तथा 2014-15 के लिए लेखाओं पर व्याख्यात्मक ज्ञापन
टिप्पणी: कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष से प्रतिशतता में वृद्धि/कमी को दर्शाते हैं।

1.2 बजट अनुमानों की विश्वसनीयता

एक संगठन के वित्तीय तथा प्रचालनात्मक निष्पादन के लिए बजट का सही पूर्वानुमान बहुत महत्वपूर्ण है। इस बात का निर्धारण कि वित्तीय लक्ष्य कितने अच्छे प्रकार से प्राप्त किए गए हैं इस बात पर निर्भर करता है कि वित्तीय अनुमान शुरू से

⁶ विविध प्राप्तियों में लाभांश प्राप्ति तथा अन्य रियायत के प्रति भारत सरकार (जीओआई) की सब्सिडी, रेलवे भर्ती बोर्ड आदि द्वारा प्राप्तियां शामिल हैं।

⁷ विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्पेक्षणों, अनुसंधान, डिजाईन एवं मानक-संगठन, भारतीय रेल की अन्य विविध स्थापनाओं, सांविधिक लेखापरीक्षा, ओपन लाईन वर्क्स (राजस्व) आदि पर व्यय शामिल है।

ही कितने यथार्थ थे। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान भारतीय रेल यात्री आय अन्य कोचिंग आय तथा विविध आय में लक्षित निष्पादन प्राप्त नहीं कर सका। तथापि, ढुलाई आय में निष्पादन बजट अनुमान से 0.02 प्रतिशत (₹ 21.34 करोड़) तक थोड़ा बढ़ा था। 2014-15 में अनुमानित सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर) प्राप्त नहीं हुई थी और बजट अनुमानों की तुलना में 2.16 प्रतिशत (₹ 3,454.46 करोड़) तक समग्र गिरावट दर्ज की गई थी। सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) और कुल कार्यचालन व्यय (टीडब्ल्यूई) बजट अनुमानों की तुलना में क्रमशः 5.91 प्रतिशत (₹ 6,653.12 करोड़) और 3.41 प्रतिशत (₹ 5,053.12 करोड़) तक थोड़ा कम थे। बजट अनुमान की तुलना में मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) और पेंशन निधि के विनियोग में क्रमशः 13.50 प्रतिशत (₹925 करोड़) तथा 2.36 प्रतिशत (₹675 करोड़) एकल यातायात प्राप्तियों में क्रमशः 13.19 प्रतिशत (₹1,598.66 करोड़) तथा निवल विविध प्राप्तियों में 1.33 प्रतिशत (₹ 41.09 करोड़) की वृद्धि के कारण परिणामी निवल राजस्व बजट अनुमानों से 10.79 प्रतिशत (₹ 1,639.75 करोड़) अधिक था।

1.3 2014-15 में राजकोषीय लेन-देन-एक नजर

1.3.1 सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

जीटीआर चालू वित्तीय वर्ष (2014-15) के दौरान 12.29 प्रतिशत तक बढ़ गया, यह 2013-14 के दौरान प्राप्त 12.79 प्रतिशत की वृद्धि से कम था जो मुख्यतः यात्री आय, अन्य कोचिंग आय तथा विविध आय की वृद्धि दर में कमी के कारण था। ढुलाई आय (12.66 प्रतिशत) की वृद्धि दर पिछले वर्ष (10.14 प्रतिशत) की तुलना में उच्चतर थी।

1.3.2 सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई)

ओडब्ल्यूई में पिछले वर्ष की तुलना में चालू वित्तीय वर्ष (2013-14) में 8.63 प्रतिशत तक वृद्धि हुई जो 2013-14 के दौरान प्राप्त 16.14 प्रतिशत की वृद्धि दर से कमतर थी।

1.3.3 विविध प्राप्तियां एवं व्यय

चालू वित्तीय वर्ष में विविध प्राप्तियों के साथ-साथ विविध व्यय पिछले वर्ष से क्रमशः 17.81 प्रतिशत और 3.39 प्रतिशत तक बढ़ गए। निवल विविध प्राप्तियों में पिछले वर्ष से 24.37 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

1.3.4 निवल राजस्व

चालू वित्तीय वर्ष में निवल राजस्व 43.32 प्रतिशत तक बढ़ा जो पिछले वर्ष के दौरान प्राप्त (-) 13.71 प्रतिशत वृद्धि से काफी अधिक थी। मुख्य रूप से यह दुलाई आय (12.66 प्रतिशत) की वृद्धि दर में वृद्धि तथा टीडब्ल्यूई की वृद्धि दर (9.73 प्रतिशत) में कमी के कारण था।

1.3.5 लाभांश भुगतान

भारत सरकार (जीओआई) को भुगतान योग्य लाभांश सामान्य बजटीय सहायता के माध्यम से दिए गए पूंजीगत प्रभार पर आधारित है। 2014-15 के लिए लाभांश की दर 5 प्रतिशत पर ली गई थी जो 2013-14 के लिए लागू थी क्योंकि रेलवे कन्वेंशन समिति (आरसीसी) ने 2014-15 के लिए लाभांश की दर निर्धारित नहीं की थी। चालू वित्तीय वर्ष में सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का भुगतान पिछले वर्ष से 14.55 प्रतिशत तक बढ़ा था। आईआर ने 2014-15 में ₹ 9,173.55 करोड़ का लाभांश भुगतान किया था।

1.3.6 विनियोग हेतु उपलब्ध निवल अधिशेष

लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के पश्चात निवल अधिशेष का सृजन चालू वित्तीय वर्ष में 104.92 प्रतिशत तक बढ़ गया। निवल अधिशेष 2013-14 में ₹3,740.40 करोड़ की तुलना 2014-15 में ₹7,664.94 करोड़ तक बढ़ गया था।

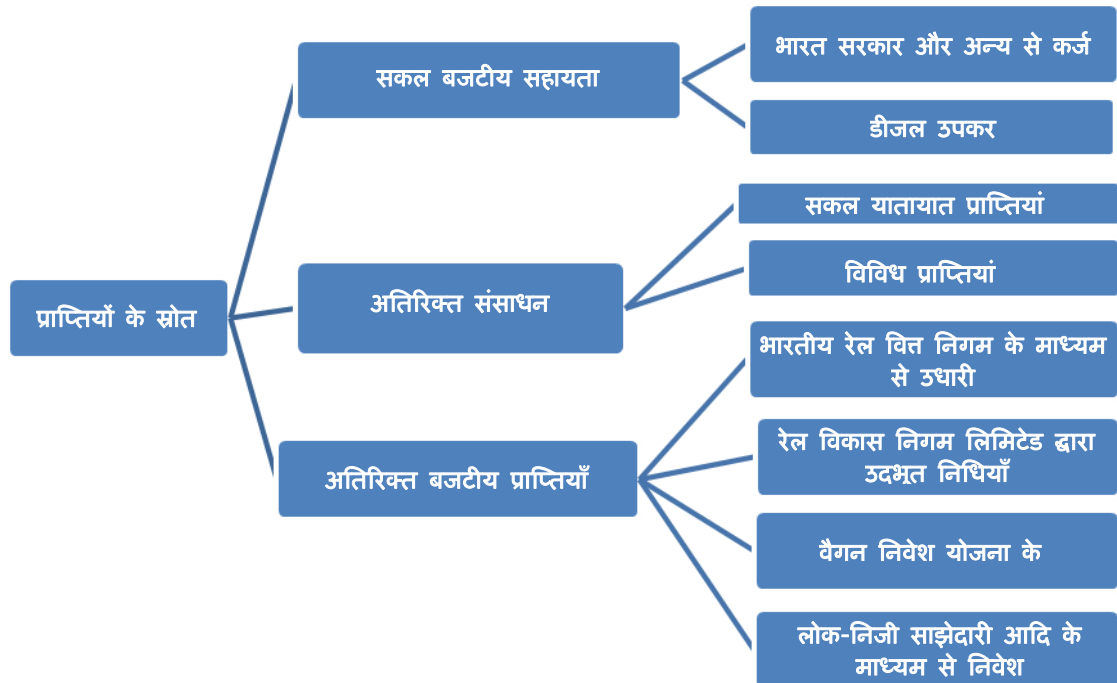
निवल अधिशेष बजट अनुमानों से 26.41 प्रतिशत (₹1,601.20 करोड़) तक अधिक था। बजट अनुमान में यथाअभिकल्पित निवल अधिशेष में वृद्धि बजट अनुमानों के प्रति निवल यातायात प्राप्ति (टीडब्ल्यूई से जीटीआर की अधिकता) में 13.19 प्रतिशत (₹ 1,598.66 करोड़) तक वृद्धि, निवल विविध प्राप्तियों में (विविध व्यय से विविध प्राप्तियों की वृद्धि) 1.33 प्रतिशत (₹41.09 करोड़) सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का 0.42 प्रतिशत (₹ 38.55 करोड़) तक अधिक भुगतान के कारण थी।

निवल अधिशेष लगभग ₹ 1,374.94 करोड़, ₹ 6,233.36 करोड़ और ₹ 56.64 करोड़ की राशि चालू वर्ष के दौरान क्रमशः विकास निधि, पूंजीगत निधि और ऋण सेवा निधि में विनियोजित की गई थी।

1.4 आईआर के संसाधन

आईआर की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्नलिखित थे:

चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत

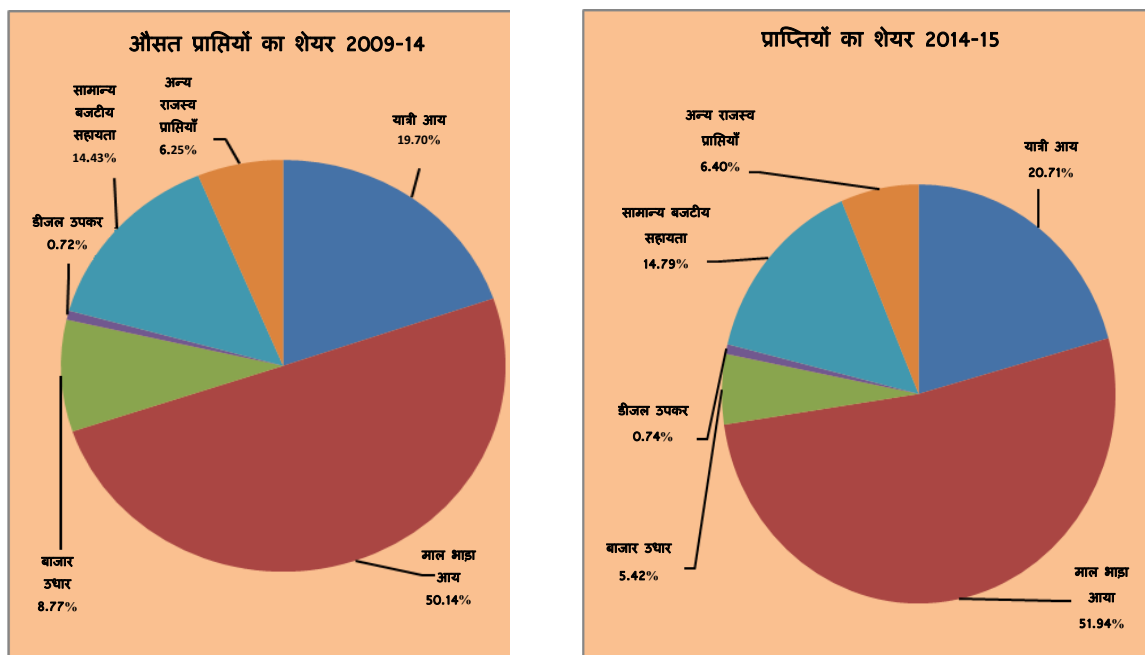


2010-14 के दौरान 13.99 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)⁸ के प्रति 2014-15 (संदर्भ चित्र 1.3) के दौरान आन्तरिक संसाधनों से कुल राजस्व प्राप्तियों (जीटीआर एवं विविध प्राप्तियाँ) में 12.43 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। सामान्य बजटीय सहायता (जीबीएस) में 2010-14 के दौरान सीएजीआर के 13.77 प्रतिशत के प्रति 2014-15 के दौरान 11.26 प्रतिशत की वृद्धि हुई जबकि 2014-15 के दौरान अतिरिक्त बजटीय संसाधन (बाजार उधारी) में 2010-14 के दौरान 15.90 प्रतिशत सीएजीआर के प्रति 27.46 प्रतिशत तक कमी हुई। इस प्रकार आईआर की जीबीएस⁹ और आन्तरिक स्रोत अतिरिक्त बजटीय प्राप्तियों (बाजार उधारियों) से उच्च दर पर बढ़ी जो 2014-15 में महत्वपूर्ण रूप से कम हुई। अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (बाजार उधारियों) में नकारात्मक वृद्धि दर निधियाँ प्राप्त करने में आईआर की विफलता का द्योतक है।

⁸ वार्षिक संयोजन के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए कई वर्षों में वृद्धि दर

⁹ सामान्य बजटीय सहायता का तात्पर्य भारत सरकार द्वारा रेल मंत्रालय को पूंजीगत व्यय के लिए दी गई धनराशि।

चित्र 1.2: आईआर के विभिन्न स्रोतों का सापेक्ष हिस्सा



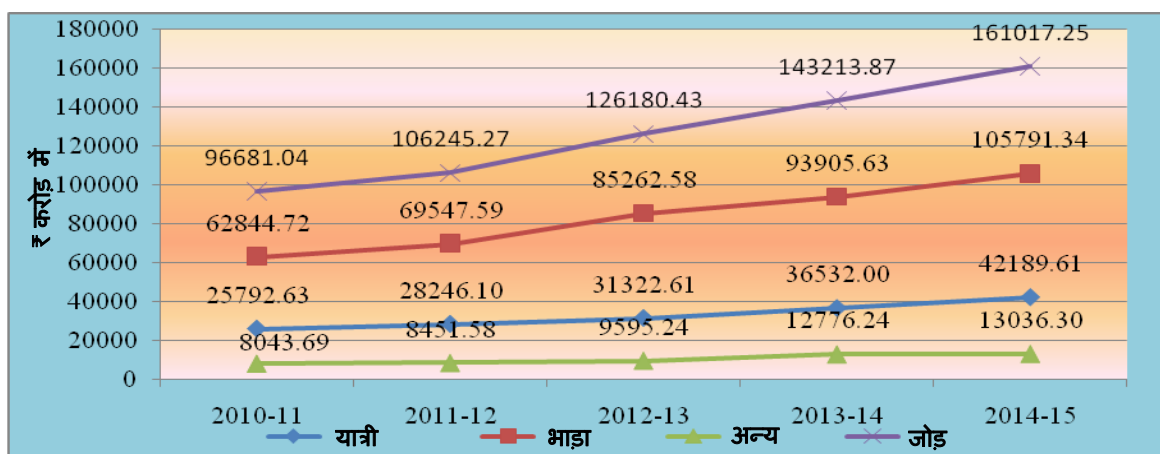
टिप्पणी : अन्य राजस्व आय में अन्य कोचिंग आय, विविध, अन्य आय, उचंत तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं

चित्र 1.2 दर्शाता है कि आईआर का सबसे बड़ा अर्जन स्रोत मालभाड़ा क्षेत्र और उसके बाद यात्री आय था। यह दोनों स्रोत चालू वर्ष के लिए भी आईआर प्राप्तिओं के सबसे बड़े स्रोत बने रहे। 2009-14 के दौरान प्राप्तिओं के औसत आंकड़ों की तुलना में चालू वर्ष में यात्री आय, माल भाड़ा आय, जीबीएस, अन्य राजस्व अर्जन बाजार उधार और डीजल उपकर में थोड़ी वृद्धि हुई जबकि बाजार उधारियों का हिस्सा कम हुआ।

1.4.1 राजस्व प्राप्तियां

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

चित्र 1.3: 2010-11 से 2014-15 के दौरान राजस्व प्राप्तियां



टिप्पणी : अन्य में अन्य कोचिंग, विविध अन्य, उचन्त तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं।

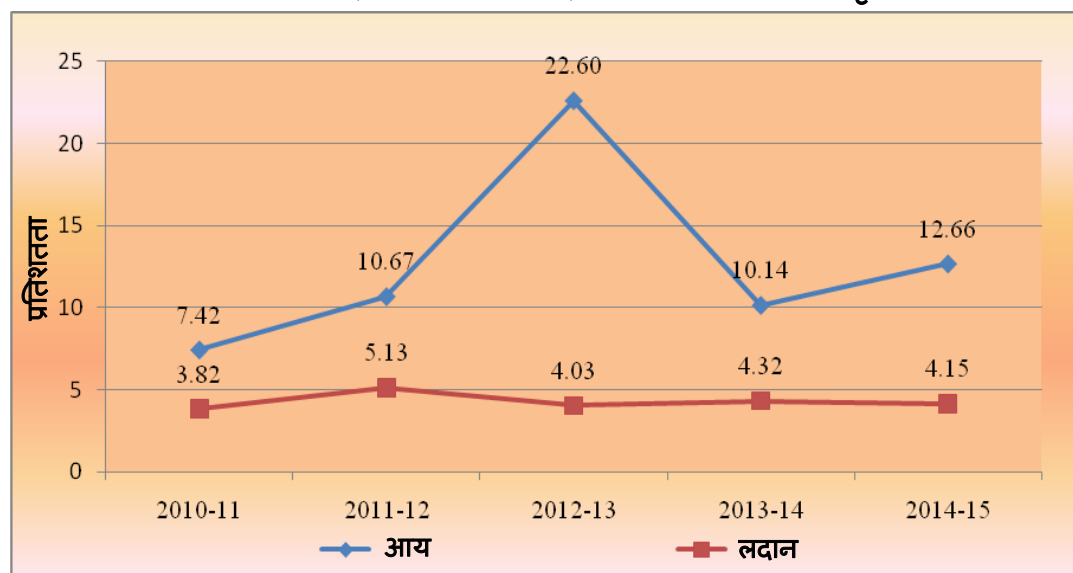
कुल राजस्व प्राप्तियां 2010-14 के दौरान 13.99 प्रतिशत के सीएजीआर पर बढ़ी तथापि, वर्ष 2014-15 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में वृद्धि 12.43 प्रतिशत थी। सभी वस्तुओं की वार्षिक स्फीति दर वर्ष 2014-15 के दौरान औसतन लगभग दो प्रतिशत¹⁰ थी जिसका अर्थ है कि राजस्व प्राप्तियों में वास्तविक वृद्धि (स्फीति के लिए घटाने के पश्चात) 10.43 प्रतिशत थी।

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

1.4.1.1 माल भाड़ा आय

31 मार्च 2015 को समाप्त विगत पाँच वर्षों के लिए आईआर 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 वित्तीय वर्ष में लदान भाड़े की वार्षिक वृद्धि में थोड़ी कमी दर्शाता है। पिछले पाँच वर्षों के दौरान लदान में वार्षिक वृद्धि संबंधी बढ़ोतरी (कुल मिलाकर) 33.94 मिलियन टन (2010-11) तथा 43.62 मिलियन टन (2014-15) के बीच थी। 2014-15 के दौरान भाड़ा लदान में वृद्धि 4.15 प्रतिशत तक थी जो 2010-14 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से 4.49 प्रतिशत से थोड़ी कम थी। मालभाड़ा अर्जन में वृद्धि में पिछले वर्ष की 10.14 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 12.66 प्रतिशत तक बढ़ी है। यह नेट टन किलोमीटर (एनटीकेएम) की वृद्धि दर पिछले वर्ष में 2.42 प्रतिशत तक बढ़ी (तालिका संख्या 1.2)।

¹⁰ स्रोत- आर्थिक सर्वेक्षण, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय

2010-14 के दौरान प्राप्त सीएजीआर के 14.32 प्रतिशत के प्रति 2014-15 में पिछले वर्ष की तुलना में भाड़ा आय में 12.66 प्रतिशत की वृद्धि हुई। भाड़ा सेवाओं के आंकड़े की प्रास्थिति तालिका सं. 1.2 में दी गई है:

तालिका 1.2 भाड़ा सेवाओं के आंकड़े

वर्ष	लदान (मिलियन टन)	एनटीकेएम ¹ (मिलियन मे) (केवल राजस्व माल भाड़ा यातायात)	आय ₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	दर प्रति टन प्रति कि. मी. (पैसे में)
2010-11	921.73 (3.82)	625723 (4.19)	62,844.72 (7.42)	679	100.44 (3.10)
2011-12	969.05 (5.13)	667607 (6.69)	69,547.59 (10.67)	689	104.17 (3.72)
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 (17.46)
2014-15	1095.26 (4.15)	681951 (2.42)	1,05,791.34 (12.66)	623	155.13 (9.99)

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

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

(ii) वर्ष 2012-13 के लिए एनटीकेएम, औसत लीड तथा दर प्रति टन के आंकड़े, संशोधित आंकड़े हैं।

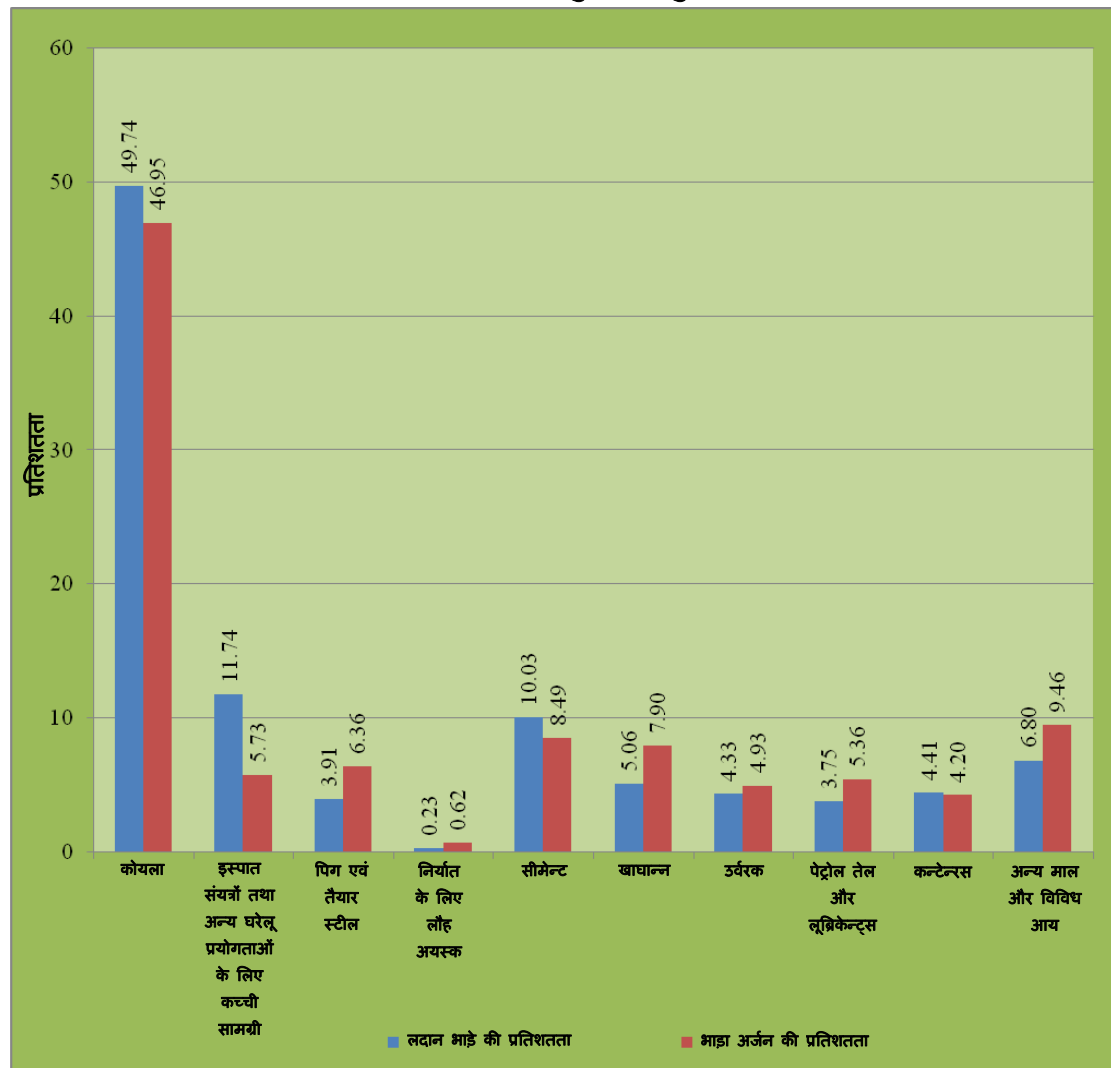
(iii) 2014-15 के आंकड़े (आय को छोड़ कर) अनंतिम हैं।

2014-15 के दौरान यह देखा गया था कि भाड़ा लदान तथा एनटीकेएम की वार्षिक वृद्धि दर क्रमशः 4.15 प्रतिशत तथा 2.42 प्रतिशत की दर से बढ़ी है। पिछले वर्ष में प्रति टन प्रति किलोमीटर की वृद्धि 2013-14 में प्राप्त की गई 17.46 प्रतिशत की वृद्धि के प्रति 9.99 प्रतिशत थी। चालू वर्ष के दौरान भाड़ा आय की वृद्धि दर 12.66 प्रतिशत थी जो 2013-14 में दर्ज की गई 10.14 प्रतिशत की वृद्धि दर से उच्चतर थी। लदान तथा एनकेटीएम की कम वृद्धि दर के कारण औसत बढ़त (माल भाड़े के एक टन का औसत हॉल दुलाई 2013-14 में 633 किमी से 2014-15 में 623 किमी तक घट गयी थी।

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 की दर सहित किन्तु परिवहन के लिए प्रयोग किए गए वाहन को छोड़कर)।

चित्र 1.5 लदान तथा आय का प्रमुख वस्तु वार हिस्सा (2014-15)



टिप्पणी- 2014-15 के लिए लदान तथा आय के आकड़े अनंतिम हैं।

केप्टिव माल होने के कारण कोयला, आईआर के लिए लदान तथा आय दोनों के लिए एक प्रमुख संघटक था। उपर्युक्त प्रमुख मर्दे (“अन्य माल” को छोड़कर), आईआर की कुल भाड़ा आय का 90.54 प्रतिशत था। निर्यात हेतु लौह अयस्क कुल लदान का 0.23 प्रतिशत था तथा उसने कुल भाड़ा आय का 0.62 प्रतिशत उपार्जित किया।

1.4.1.2 यात्री आमदनी

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

तालिका 1.3 यात्री सेवा आंकड़े

वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	प्रति यात्री प्रति किलोमीटर आय का औसत (पैसे में)
2010-11	7651.09 (5.59)	978508 (8.31)	25,792.63 (9.81)	127.89	26.36 (1.39)
2011-12	8224.38 (7.49)	1046522 (6.95)	28,246.10 (9.51)	127.25	26.99 (2.40)
2012-13	8420.71 (2.39)	1098103 (4.93)	31,322.68 (10.89)	130.41	28.52 (5.68)
2013-14	8397.06 (-0.28)	1158742 (5.52)	36,532.00 (16.63)	137.99	31.53 (10.53)
2014-15	8224.12 (-2.06)	1147190 (-1.00)	42,189.61 (15.49)	139.49	36.78 (16.65)

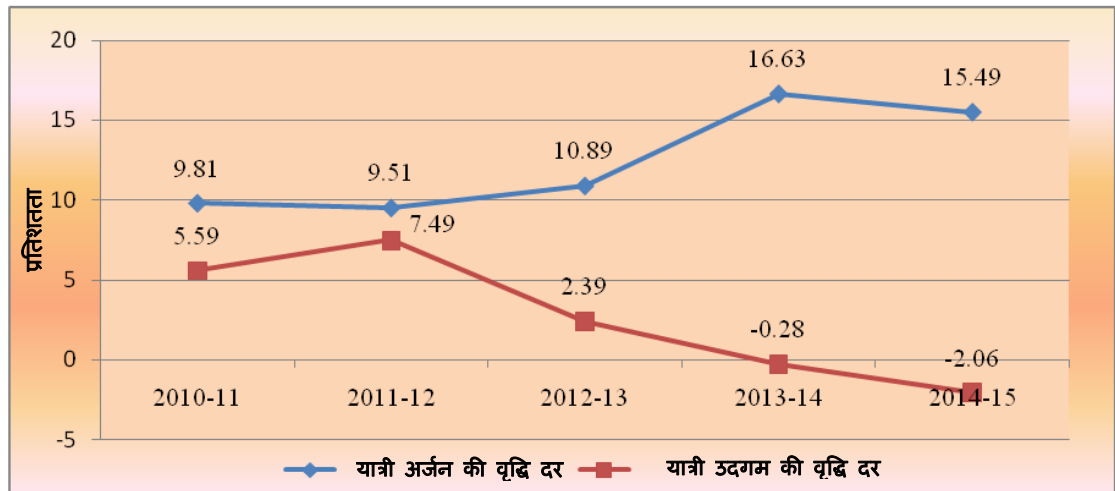
टिप्पणी: (i) कोष्ठक में दर्शाए गए आंकड़े पिछले वर्ष से प्रतिशत वृद्धि दर्शाते हैं।

(ii) 2014-15 (आय के अतिरिक्त) के लिए आंकड़े अनंतिम हैं।

यात्री उदगम की वृद्धि दर में कमी के बावजूद यह देखा गया कि प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत अर्जन 2013-14 में 31.53 पैसे से बढ़ कर 2014-15 में 36.78 पैसे हो गया था जोकि मुख्य रूप से यात्री टैरिफ में वृद्धि के कारण था। इसके अतिरिक्त, उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय एक बढ़ती प्रवृत्ति पर है तथा यह यात्री किराये में वृद्धि के कारण था। यद्यपि, पिछले वर्षों में यात्री किराया बढ़ते क्रम में संशोधित किया गया है, तथापि आईआर प्रत्येक वर्ष यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं में हानियाँ¹² वहन कर रहा है जिसकी जाँच किये जाने की आवश्यकता है।

यात्री यातायात और यात्री उदगम से पिछले पांच वर्षों के दौरान (2010-11 से 2014-15) अर्जन में वृद्धि चित्र 1.6 में दर्शायी गई है।

चित्र 1.6 यात्री उदगम और यात्री आमदनी की वृद्धि दर



¹² रेल मंत्रालय द्वारा तैयार की गई अंतिम परिणाम कोचिंग सेवाएँ एवं लाभप्रदता/इकाई लागत के सार के अनुसार

पिछले वर्षों की तुलना में 2014-15 में यात्री यातायात से आमदनी में वृद्धि की प्रतिशतता 15.49 प्रतिशत थी जो कि 2010-14 की अवधि के लिए सीएजीआर की 12.30 प्रतिशत से अधिक थी। 2014-15 में यात्री उदगम स्थान में पिछले वर्ष में वृद्धि ऋणात्मकता (-2.06 प्रतिशत) थी जो कि 2010-14 के दौरान सीएजीआर की 3.15 प्रतिशत से कम थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2014-15 के दौरान पश्चिम रेलवे को छोड़कर सभी जोनल रेलवे में यात्री आमदनी बजट प्राकलनों से कम थी। यात्री अर्जन लक्ष्य पूर्वी मध्य रेलवे में 9.75 प्रतिशत और मेट्रो रेलवे/कोलकाता में 0.22 प्रतिशत तक कम थे।

1.4.1.3 विविध आय और अन्य कोचिंग आय

विविध और कोचिंग आय चालू वित्तीय वर्ष में जीटीआर का लगभग छह प्रतिशत है। 2013-14 में अभिलेखित 28.49 प्रतिशत की विकास दर के प्रति 2014-15 में 3.29 प्रतिशत तक कम हुआ। लेखापरीक्षा में विश्लेषण से पता चला कि पूर्व वर्ष की तुलना में पट्टा किराया कम हुआ जबकि ब्याज और रखरखाव प्रभार और विज्ञापनों से आय में वृद्धि हुई। रेल भूमि के विज्ञापनों और वाणिज्यिक उपयोगिता से राजस्व सृजन की वृद्धि में विचारणीय अवसर था।

1.5 उगाही न की गई आय¹³

2014-15 के दौरान अप्राप्त आय के अन्तर्गत ₹ 50 करोड़ की वसूली के लक्ष्य के प्रति भारतीय रेल ने उगाही न की गई आय के रूप में ₹ 361.04 करोड़ संचित किए। उगाही न की गई आय 2013-14 में ₹ 1,848.98 करोड़ से बढ़कर 2014-15 में ₹ 2,210.02 करोड़ हो गई थी। वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर उगाही न की गई आय ₹ 2,210.02 करोड़ थी जिसमें से यातायात उंचत के अन्तर्गत ₹ 1,929.47 करोड़ और वसूली योग्य मांग के अन्तर्गत ₹ 280.55 करोड़ सम्मिलित था। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान मध्य रेलवे ₹ 34.64 करोड़ की उगाही न की गई आय के संचयन के लिए मुख्य अंशदायी था। इसके बाद ₹ 27.46 करोड़ के साथ पूर्व मध्य रेलवे था। यातायात उंचत के अन्तर्गत मुख्य बकाया माल भाडे की वसूली न होने और पावर हाऊस और राज्य विद्युत बोर्ड से अन्य प्रभार के रूप में ₹ 754.79 करोड़ की वसूली न होने के कारण थी जो कुल यातायात उंचत का 39.12 प्रतिशत था जिसकी अभी वसूली की जानी थी। मुख्य चूककर्ताओं को तालिका 1.4 में दर्शाया गया है।

¹³ यातायात के प्रचालन से उगाही न की गई आय को 'यातायात उंचत' के रूप में जबकि भवनों/भूमि को किराए/पट्टे साइडिंग के रखरखाव प्रभारों इत्यादि को 'वसूलीयोग्य मांग' के रूप में वर्गीकृत किया गया था।

तालिका 1.4-राज्य विद्युत बोर्ड से बकाया देय

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाऊस	31 मार्च 2013 तक बकाया देय	31 मार्च 2014 तक बकाया देय	वर्ष के दौरान वृद्धि/कमी (-)
1.	पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड (पीएसईबी)	448.58	447.08	(-)1.50
2.	दिल्ली विद्युत बोर्ड (डीवीबी)	114.28	114.28	-
3.	राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (आरएसईबी)	38.06	39.44	(+)1.38
4.	महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड एमएसईबी)	143.17	90.14	(-)53.03
5.	नेशनल थर्मल पावर कॉरपोरेशन (एनटीपीसी)	64.42	2.00	(-) 62.42

स्रोत-राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाऊस से वसूली योग्य देयों का विवरण

रेल मंत्रालय को एसईबीज से पुराने बकाया देयों की उगाही के लिए प्रयास बढ़ाने की आवश्यकता है।

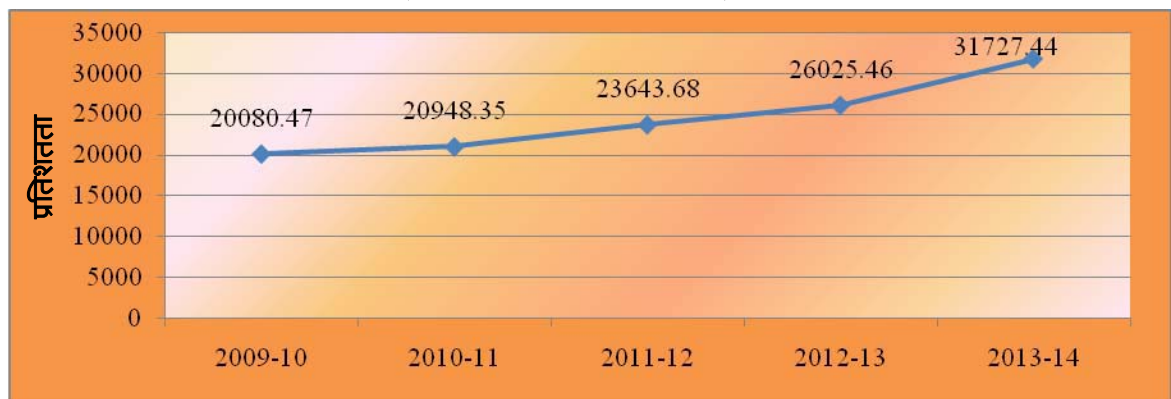
1.6 प्रतिकूल आर्थिक सहायता

1.6.1 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर आर्थिक सहायता

भारतीय रेल, यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। अन्तिम परिणामों के सारांश से वर्ष 2013-14 के लिए भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित भाड़ा सेवा यूनिट लागत और कोचिंग सेवा लाभप्रदता/यूनिट लागत से भाड़ा आमदनी से यात्री और अन्य कोचिंग आमदनी में प्रतिकूल आर्थिक सहायता का पता चलता है। 2009-10 में यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा उठाई गई हानि ₹ 20,080.47 करोड़ से बढ़कर 2013-14¹⁴ में ₹ 31,727.44 करोड़ हो गई थी। 2009-10 से 2013-14 के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवा में हानि को चित्र 1.7 (क) में दर्शाया गया है।

¹⁴ अन्तिम परिणामों का सार 2014-15 के लिए कोचिंग सेवाएं-लाभप्रदता/यूनिट लागत संकलित नहीं की गई (अक्टूबर 2015)

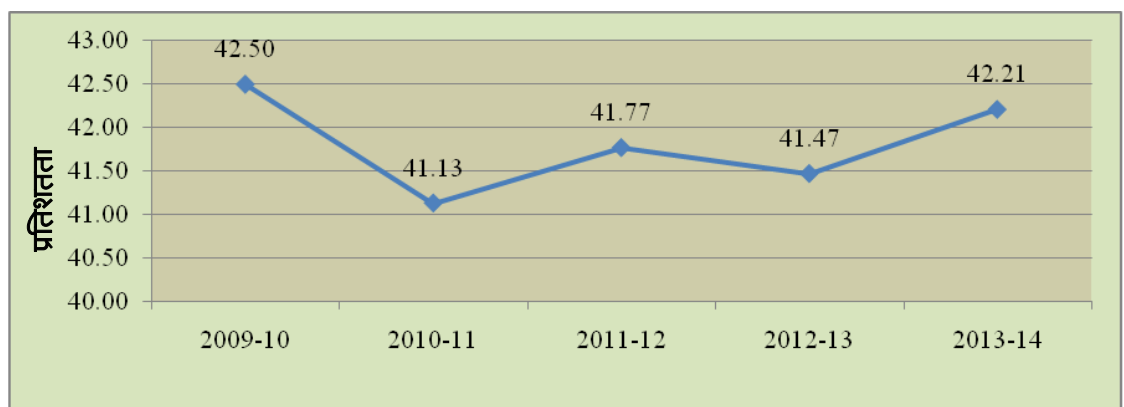
चित्र 1.7 (क): यात्री और अन्य कोचिंग सेवा में हानि
(2009-10 से 2013-14 तक)



इस प्रकार यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं में 2012-13 में ₹ 26,025.46 करोड़ से 2013-14 में ₹ 31,727.44 करोड़ तक की वृद्धि के कारण, यात्री और अन्य कोचिंग सेवा के प्रति माल भाड़ा आय से प्रतिकूल आर्थिक सहायता में पूर्व वर्ष की तुलना से 2013-14 में वृद्धि हुई।

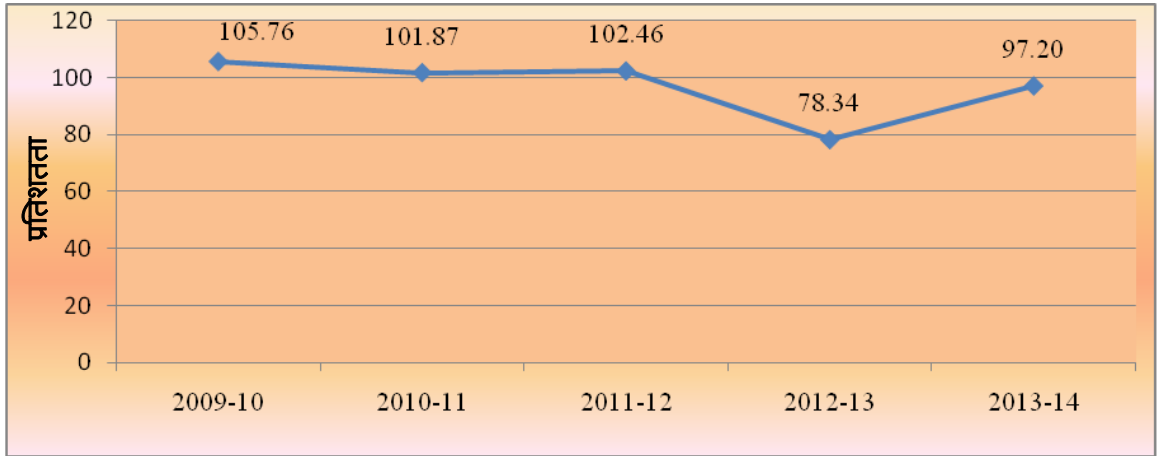
31 मार्च 2014 को समाप्त पांच वर्षों की अवधि के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर व्यय की प्रतिशतता में अन्तर को वसूली किए बिना ही छोड़ दिया जो चित्र 1.7 (ख) में दर्शाया गया है।

चित्र 1.7 (ख): वसूल न किए गए यात्री व्यय और अन्य कोचिंग पर व्यय की प्रतिशतता



चित्र 1.8 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की हानि को पूरा करने के लिए माल भाड़ा सेवाओं से लाभ की प्रतिशतता दर्शाता है:

चित्र 1.8: यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के लिए प्रयोग होने वाली आर्थिक सहायता पर माल भाड़ा आमदनी के लाभ की प्रतिशतता



यह देखा जा सकता है कि 2013-14 के दौरान माल भाड़ा यातायात से 97.20 प्रतिशत लाभ (2013-14 में मालभाड़ा यातायात से लाभ ₹ 32,641.69 करोड़) यात्री और भारतीय रेल की अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर ₹ 31,727.44 करोड़ की हानि की क्षतिपूर्ति के लिए उपयोग किया गया था। भारतीय रेल पिछले वर्ष में 21.66 प्रतिशत की तुलना में 2013-14 में यात्री सेवाओं पर हानि को वित्तीय सहायता देने के बाद मालभाड़ा अर्जन पर केवल 2.80 प्रतिशत लाभ बनाए रखा जिसने परिचालन लाभ में कमी दर्शायी।

1.6.2 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों पर परिचालन हानियां

तालिका 1.5 में 2009-10 से 2013-14 के दौरान यात्री सेवाओं पर विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियों को दर्शाता है:

तालिका 1.5: यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां
(₹ करोड़ में)

यात्री की श्रेणी	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
एसी प्रथम श्रेणी	-53.14	-46.61	-38.78	-40.86	-47.39
प्रथम श्रेणी	-32.67	16.47	-39.13	-61.36	-92.06
एसी-2 टियर	-372.32	-407.93	-438.83	-348.09	-497.28
एसी-3 टियर	212.14	266.31	499.33	494.99	410.67
एसी चेर कार	-2.11	33.62	-13.29	-38.12	-148.47
स्लीपर श्रेणी	-5,333.90	-6,070.58	-6531.75	-6852.72	-8407.85
दूसरी श्रेणी	-3,401.25	-3,998.08	-4237.60	-5167.53	-7134.42
सामान्य (सभी श्रेणियाँ)	-7,763.36	-7,437.00	-8893.12	-9783.80	-11105.24
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	-2,214.06	-2,320.23	-2813.95	-3365.47	-4027.14

स्रोत- अन्तिम परिणामों का सार कोचिंग सेवाएं लाभकारिता/यूनिट लागत

नोट- यात्री सेवाओं में वृणात्मक आंकड़े हानि दर्शाते हैं और घनात्मक आंकड़े लाभ दर्शाते हैं।

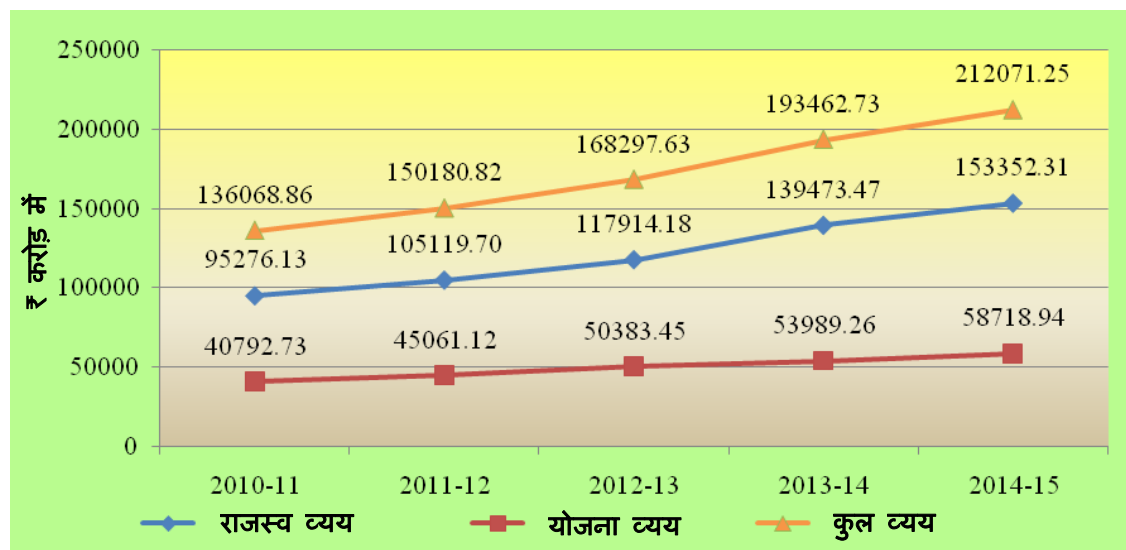
तालिका 1.5 से यह स्पष्ट है कि 2013-14 के दौरान एसी-3 टियर को छोड़कर रेल सेवाओं की सभी श्रेणियों ने हानियां उठाई जिसका अर्थ है कि केवल एसी 3-टियर सेगमेंट ने अपनी परिचालन लागत वसूल किया है।

दोनों सामान्य श्रेणी और उपनगरीय सेवा को प्रदान की गई आर्थिक सहायता में पिछले पांच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर अधिकतम आर्थिक सहायता दी गई थी। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की आमदनी में हानि¹⁵ की प्रतिशतता 8.16 प्रतिशत (एसी प्रथम श्रेणी) से ईएमयू उपनगरीय सेवाओं पर 170.14 प्रतिशत के साथ 313.56 प्रतिशत (प्रथम श्रेणी) के बीच थी।

1.7 संसाधनों का उपयोग

भारतीय रेल में व्यय के दो मुख्य घटक 'राजस्व व्यय' एवं 'योजनागत व्यय' हैं। राजस्व व्यय में सामान्य कार्यचालन व्यय, विविध व्यय और लाभांश भुगतान सम्मिलित है। कुल व्यय 9.62 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज करते हुये 2013-14 में ₹ 193462.73 करोड़ से 2014-15 में ₹ 212071.25 करोड़ तक बढ़ा। राजस्व व्यय उसी अवधि के दौरान ₹ 139473.47 करोड़ से ₹ 153352.31 करोड़ तक 9.95 प्रतिशत तक बढ़ा।

चित्र 1.9: पिछले पांच वर्षों में योजना और राजस्व व्यय

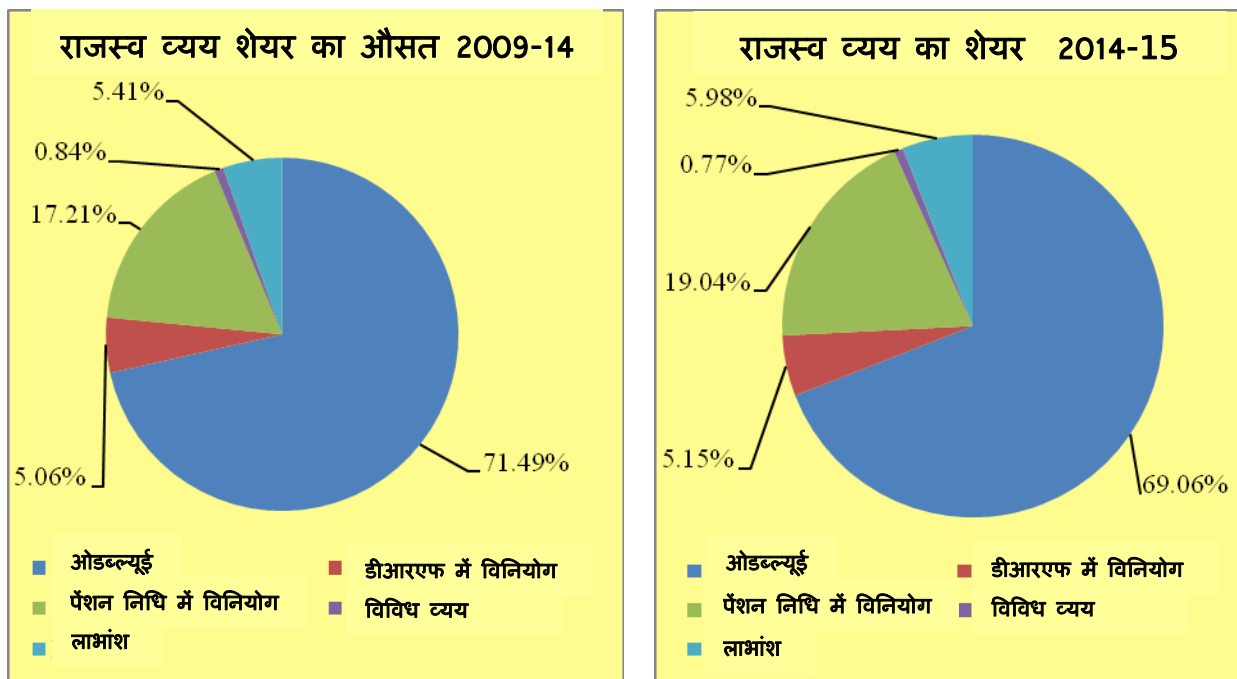


¹⁵ अन्तिम परिणामों के सार में दिए गए व्ययों और अर्जन के आंकड़ों के आधार पर निकाली गई हानि-कोचिंग सेवा लाभप्रदता/यूनिट लागत(2013-14)

पिछले पांच वर्षों की अवधि में कुल व्यय में से राजस्व व्यय और योजना व्यय का अंश क्रमशः 70 प्रतिशत से 72 प्रतिशत और 30 प्रतिशत से 28 प्रतिशत के बीच लगभग स्थायी रहा। योजना व्यय के विस्तृत विश्लेषण की चर्चा पैराग्राफ 1.10 में की गई है।

1.7.1 राजस्व व्यय

चित्र 1.10: विगत पाँच वर्षों में राजस्व व्यय का शेयर

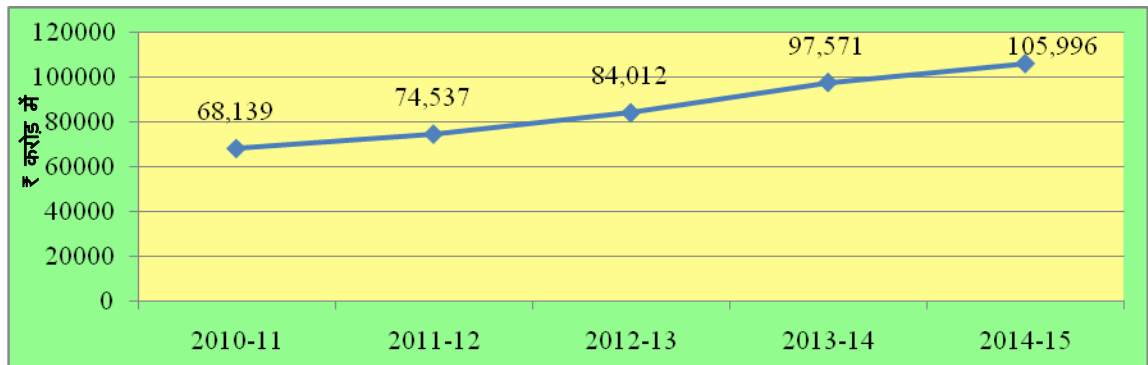


ओडब्ल्यूई-सामान्य कार्यचालन व्यय, डीआरएफ-मूल्यह्रास आरक्षित निधि ओडब्ल्यूई में आईआर के दिन-प्रतिदिन के अनुरक्षण और प्रचालन पर व्यय अर्थात् कार्यालय प्रशासन पर व्यय, रेलपथ एवं पुलों, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण, कर्मियों पर परिचालन खर्च, ईंधन, विविध व्यय, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं।

कुल राजस्व व्यय का मुख्य घटक सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) था जो 2009-14 के दौरान औसत कुल राजस्व व्यय का लगभग 71.49 प्रतिशत और 2014-15 के दौरान 69.06 प्रतिशत बनता था। मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के लिए विनियोग 2009-14 के दौरान 5.06 प्रतिशत औसत की तुलना में 2014-15 में कम हो कर 5.15 प्रतिशत हो गया था। पेंशन निधि के लिए विनियोग बढ़ी हुई पेंशन देयताओं को पूरा करने के लिए 2009-14 के दौरान 17.21 प्रतिशत औसत की तुलना में 2014-15 में बढ़कर 19.04 प्रतिशत हो गया।

पिछले पांच वर्षों में ओडब्ल्यूई की प्रवृत्ति चित्र 1.11 में दर्शाई गई है:

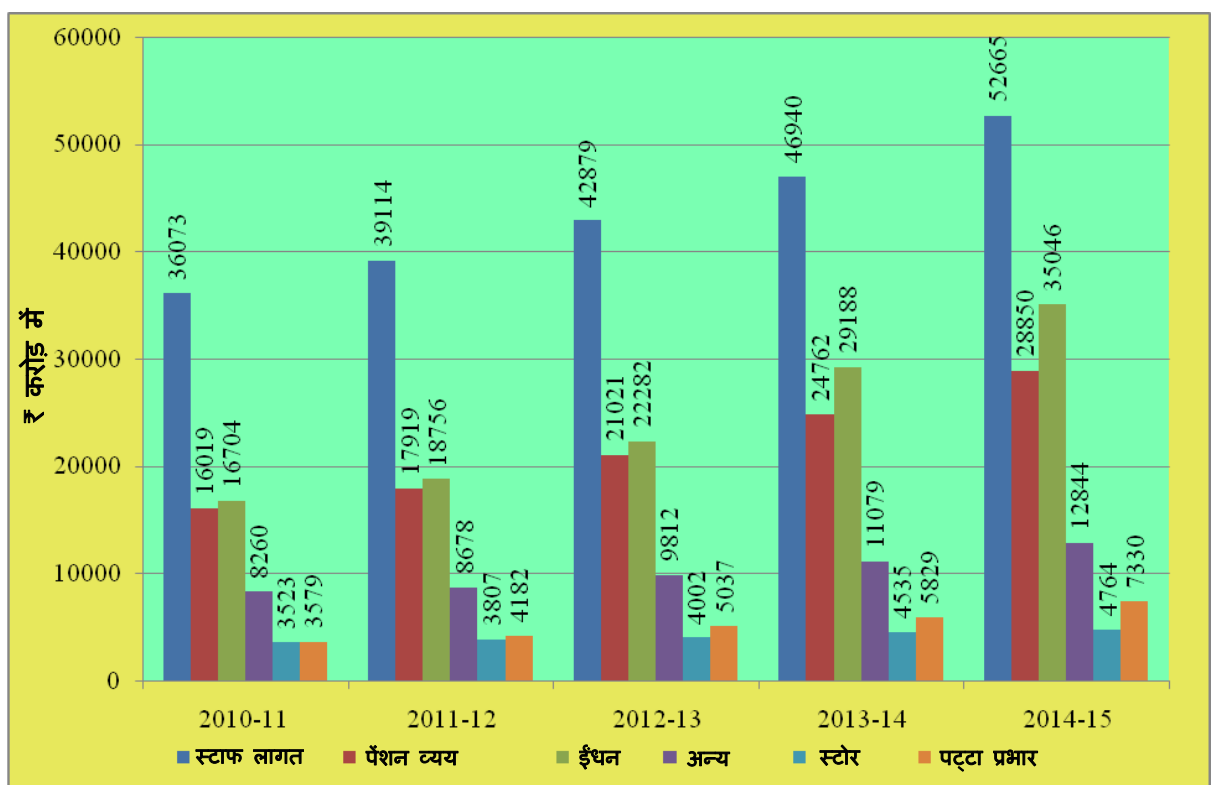
चित्र: 1.11 – सामान्य कार्यचालन व्यय में वृद्धि (2010-11 से 2014-15 तक)



ओडब्ल्यूई में वृद्धि पिछले वर्ष के दौरान 16.14 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में वर्ष 2014-15 के दौरान 8.63 प्रतिशत की दर पर हुई।

पिछले पाँच वर्षों के लिए स्टाफ, ईंधन, पट्टा प्रभार, स्टोर, अन्य एवं पेंशन व्यय के अन्तर्गत आईआर पर कार्यचालन व्यय के ब्यौरे को चित्र 1.12 में दर्शाया गया है:

चित्र: 1.12 –घटक वार व्यय



टिप्पणी-(i) 2014-15 के लिए आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं।

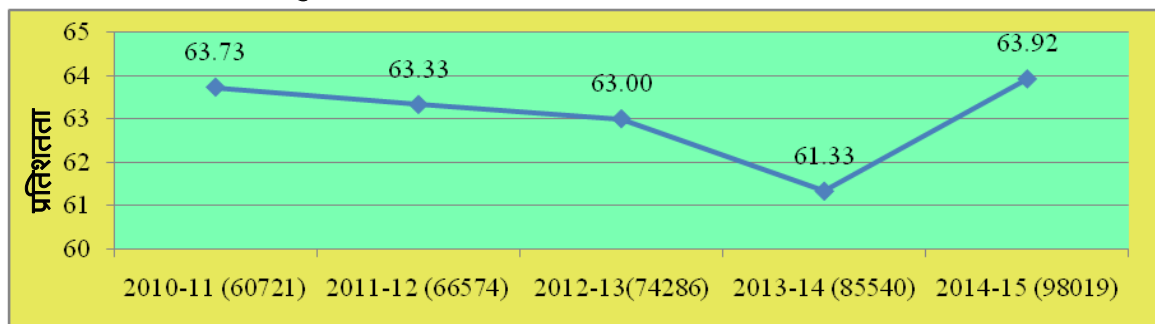
(ii) 2013-14 में स्टाफ पर व्यय के आंकड़े, संशोधित आंकड़े हैं। (वास्तविक के आधार पर)।

स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) चालू वर्ष के दौरान आईआर के कार्यचालन व्यय का 58 प्रतिशत बनती थी।

1.7.2 प्रतिबद्ध व्यय

आईआर के प्रतिबद्ध व्यय में सामान्य राजस्व, स्टाफ लागत, पेंशन भुगतान और चल स्टॉक पर पट्टा किराया प्रभारों के लिए लाभांश भुगतान शामिल हैं।

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



टिप्पणी-(i) कोष्ठक में दिए गए आंकड़े रुपये करोड़ में कुल प्रतिबद्ध व्यय को दर्शाते हैं। (ii) 2014-15 के लिए आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं। (iii) 2013-14 के लिये प्रतिबद्ध व्यय की कुल राजस्व व्यय की प्रतिशतता के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं (वास्तविक के आधार पर)।

कुल राजस्व व्यय में प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता 2014-15 में 63.92 प्रतिशत थी। आईआर के पास अपने प्रचालनों का चालन करने के लिए कुल राजस्व व्यय का मात्र 36.08 प्रतिशत बचा था (चित्र 1.13)।

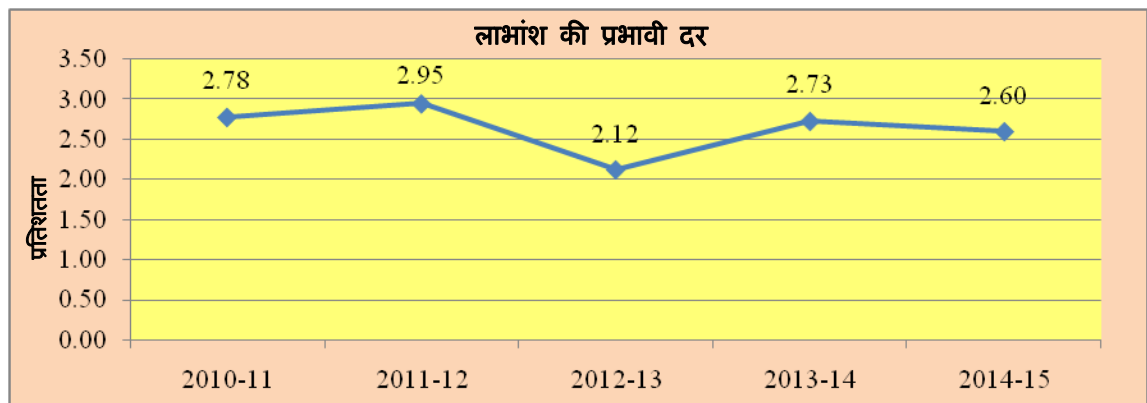
1.7.3 लाभांश और आर्थिक सहायता

‘वियुक्ति सम्मेलन’ के अन्तर्गत आईआर को आरसीसी द्वारा आवधिक रूप से अवधारित दर पर भारत सरकार द्वारा दी गई पूँजी पर सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का भुगतान करना अपेक्षित है। 2013-14 के लिए आरसीसी द्वारा निर्धारित लाभांश की दर 2014-15 के लिये भी लागू थी चूँकि आरसीसी ने 2014-15 के लिए लाभांश की दर निर्धारित नहीं की थी। इसके अतिरिक्त, आरसीसी की सिफारिशों के अनुसार, आईआर को बड़े राष्ट्रीय हित¹⁶ में निवेशित पूँजी के बारे में लाभांश के भुगतान के प्रति रियायत देनी है। ऐसी पूँजी पर प्रदत्त लाभांश आईआर द्वारा आर्थिक सहायता के रूप में वापस प्राप्त होता है। यह आर्थिक सहायता 2013-14 में ₹ 3,370.56 करोड़ से बढ़कर 2014-15 में ₹ 4,024.46 करोड़ हो गई थी। प्राप्त

¹⁶ सामरिक लाइनें, वित्तीय प्रतिफल के अलावा शुरू की गई 28 नई लाइनें, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे की गैर सामरिक पूँजी, अलाभकारी शाखा लाइनें, अयस्क लाइनें, प्रक्रियाधीन कार्य का 50 प्रतिशत

आर्थिक सहायता के समायोजन के बाद लाभांश की निवल प्रभावी दर 2013-14 में 2.73 प्रतिशत से कम होकर 2014-15 में 2.60 प्रतिशत हो गई।

चित्र : 1.14 लाभांश की प्रभावी दर



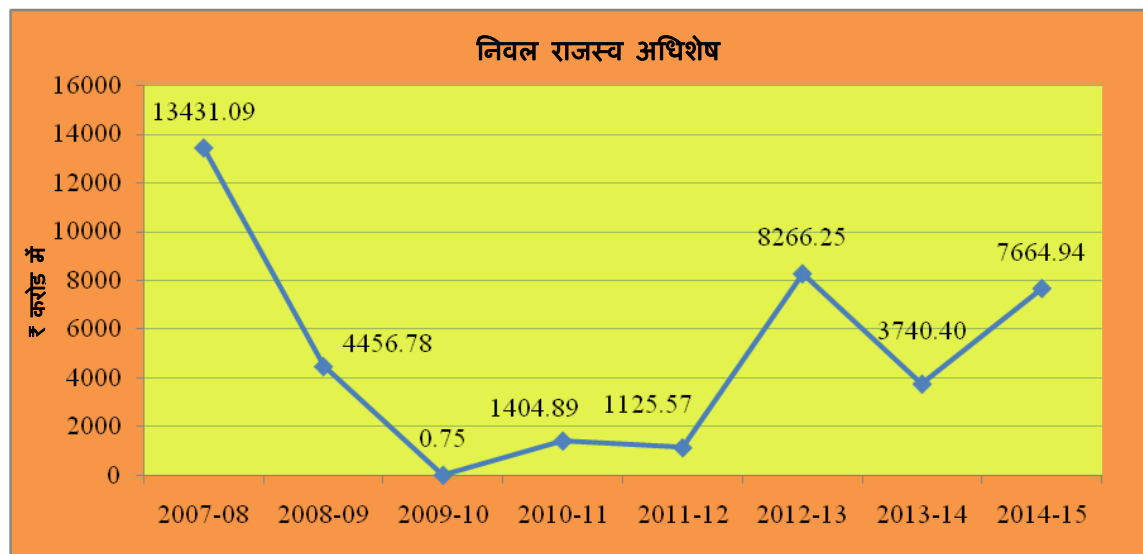
1.7.4 निर्वहन न की गई देयताएं

आरसीसी ने विनिर्माण की अवधि के दौरान नई लाइनों में निवेशों पर लाभांश के भुगतान पर और इसके यातायात के लिए लाइन के खोलने के पश्चात् पहले पाँच वर्षों के लिए ऋणस्थगन की अनुमति दी। संचित लाभांश तब देय था जब लाइनें वर्तमान देयता प्राप्त करने के पश्चात् अधिशेष दर्शाती हैं। लाभांश देयता के लेखे को ऐसी न पूरी की गई देयता को समाप्त करते हुए 20 वर्षों के बाद बन्द कर दिया जाता है। इस लेखे में देयता जो 2013-14 की समाप्ति पर ₹ 11,231.45 करोड़ थी वह मार्च 2015 में बढ़कर ₹ 12,254.90 करोड़ हो गई थी।

1.8 राजस्व अधिशेष

2007-08 से 2014-15 के वर्षों के दौरान लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व व्यय के भुगतान के पश्चात् निवल राजस्व अधिशेष की प्रवृत्ति नीचे चित्र 1.15 में दर्शाई गई है।

चित्र: 1.15 राजस्व अधिशेष



निवल अधिशेष 2013-14 में ₹ 3,740.40 करोड़ से बढ़कर 2014-15 में 7,664.94 करोड़ हो गया। निवल अधिशेष में वृद्धि 2013-14 की विकास दर (10.14 प्रतिशत) से 2014-15 में माल-भाड़े आय की उच्च विकास दर (12.66 प्रतिशत) और 2012-13 की विकास दर (16.80 प्रतिशत) से 2014-15 में कुल कार्यचालन व्यय की कम विकास दर (9.73 प्रतिशत) के कारण थी।

2014-15 के दौरान, ₹ 6,063.74 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति निवल अधिशेष में ₹ 1,601.20 करोड़ की वृद्धि थी। राजस्व अधिशेष में वृद्धि मुख्य रूप से अनुमान के प्रति ₹ 38.55 करोड़ के अधिक लाभांश व्यय के समायोजन से ₹ 1,639.75 करोड़ के कुल राजस्व की वृद्धि के कारण थी।

1.9 दक्षता सूचकांक

एक उद्यम के प्रचालनों में वित्तीय निष्पादन और दक्षता को इसके वित्तीय और निष्पादन अनुपातों से सर्वोच्च तरीके से मापा जा सकता है। आईआर के लिए इस संबंध में सुसंगत अनुपात 'परिचालन अनुपात' 'पूंजीगत आऊटपुट अनुपात' और 'स्टाफ उत्पादकता' है, जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

1.9.1 प्रचालन अनुपात

प्रचालन अनुपात (ओआर) यातायात आय की तुलना में कार्यचालन खर्चों की प्रतिशतता को प्रदर्शित करता है। आईआर के लिए ओआर जो 2013-14 में 93.60 प्रतिशत था, 2014-15 में 91.25 प्रतिशत तक थोड़ा सा उन्नत हुआ। यह मुख्यतः इस कारण से

था कि कार्यचालन व्यय पिछले वर्ष (17.13 प्रतिशत) की तुलना में न्यूनतम दर (9.51 प्रतिशत) पर था, जबकि कुल अर्जन में पिछले वर्ष (12.86 प्रतिशत) से कम दर की वृद्धि (12.32 प्रतिशत) थी।

31 मार्च 2015 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान क्षेत्रीय रेलों का ओआर तालिका 1.6 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.6 क्षेत्रीय रेलों का प्रचालन अनुपात

क्र. सं.	जोनल रेलवे	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	मध्य	107.31	105.68	97.82	100.23	101.85
2	पूर्व	178.52	182.10	178.86	176.76	177.27
3	पूर्व मध्य	109.06	103.58	92.19	99.58	95.24
4	पूर्व तटीय	42.82	44.68	44.50	48.34	51.25
5	उत्तर	112.20	121.00	113.15	110.12	117.65
6	उत्तर मध्य	63.12	61.80	59.68	64.04	64.13
7	उत्तर पूर्व	201.78	202.06	200.01	207.49	193.47
8	पूर्वोत्तर सीमांत	167.25	166.40	178.39	193.08	187.08
9	उत्तर पश्चिम	106.41	99.99	88.97	98.58	90.18
10	दक्षिण	135.55	122.58	130.59	132.18	128.98
11	दक्षिण मध्य	85.76	85.90	79.63	84.13	76.03
12	दक्षिण पूर्व	66.98	72.74	70.50	72.54	73.62
13	दक्षिण पूर्व मध्य	58.01	55.24	49.14	52.53	50.83
14	दक्षिण पश्चिम	98.69	109.01	104.85	115.41	98.72
15	पश्चिम	97.96	94.61	89.84	91.74	86.51
16	पश्चिम मध्य	74.93	70.13	68.18	71.06	63.56
17	मेट्रो रेलवे/कोलकाता	226.35	310.89	328.26	302.63	253.69
समय आईआर		94.59	94.85	90.19	93.60	91.25

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-भाग-1 समीक्षा

पूर्व वर्ष की तुलना में वर्तमान वर्ष के दौरान पूर्व मध्य, उत्तर पूर्व, पूर्वोत्तर सीमांत, उत्तर पश्चिम, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम, पश्चिम मध्य और मेट्रो रेल/कोलकाता के ओआर में सुधार हुआ था जबकि वही मध्य पूर्व, पूर्व तटीय, उत्तर, उत्तर मध्य और दक्षिण पूर्व रेलवे में कम हुआ। 2014-15 के दौरान मध्य, पश्चिम, उत्तर, उत्तर पूर्व, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेल/कोलकाता का ओआर 100 प्रतिशत से अधिक था जो दर्शाता है कि कार्यचालन व्यय उनकी यातायात आय से अधिक था। क्षेत्रीय रेलवे अर्थात् पश्चिम, उत्तर, उत्तर पूर्व, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेल/कोलकाता का ओआर पिछले पांच वर्षों में 100 प्रतिशत से अधिक था।

1.9.2 पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात

पूँजीगत आऊटपुट अनुपात (सीओआर) एक यूनिट आऊटपुट के उत्पादन में नियोजित पूँजी की राशि को दर्शाता है। एनटीकेएमज़ तथा यात्री किलोमीटर (पीकेएमज़) के संदर्भ में कुल यातायात आईआर के मामले में माना जाता है।

तालिका 1.7 भारतीय रेल का पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात

निम्न समय 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 एनटीकेएमएस में)	प्रभार पर पूँजी (पैसों में) प्रति एनटीकेएम
			यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	मिलियन एनटीकेएमएस		
31-मार्च-11	1,432,205	625,723	978,508	69,474	695,197	206
31-मार्च-12	1,614,480	667,607	1,046,522	74,303	741,910	218
31-मार्च-13	1,834,880	649,645	1,098,103	77,965	727,610	252
31-मार्च-14	2,088,443	665,810	1,158,742	82,271	748,081	279
31-मार्च-15	2,421,170	681,951	1,147,190	81,450	763,401	317

स्रोत- भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

टिप्पणी: पूँजी को छोड़कर 2014-15 के लिए आकड़े, जिनमें पूँजीगत निधि से निवेश शामिल है, अनंतिम हैं। 2012-13 के लिए एनटीकेएम के आकड़े संशोधित आकड़े हैं।

सीओआर नियोजित पूँजी की तुलना में भारतीय रेल के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाते हुए 206 पैसे (2010-11) से बढ़कर 317 पैसे (2014-15) हो गया था (तालिका 1.7)। परियोजनाओं के समय में पूरा न होने के कारण लगी उच्चतर लागत के साथ-साथ और वित्तीय रूप से अव्यवहार्य परियोजनाओं में निवेश ने उच्चतर सीओआर में योगदान दिया।

1.9.3 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेल के मामले में स्टाफ उत्पादकता¹⁷ 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 के छोड़कर) ओपन लाइन स्टाफ की उत्पादकता 2010-11 (561) से 2014-15 (617) तक की अवधि के दौरान 9.98 प्रतिशत तक बढ़ गई। पिछले पाँच वर्षों से स्टाफ उत्पादकता में सुधार कुल दुलाई किए गए/यात्रा

¹⁷ भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

किए गए के संबंध में टनेज और यात्री के अनुसार ढुलाई किए गए माल भाड़ा में वृद्धि के कारण हुआ था।

स्टाफ उत्पादकता के क्षेत्रवार विश्लेषण से पता चला कि 2014-15 के दौरान 1,360.04 मिलियन एनटीकेएम की उच्च स्टाफ उत्पादकता को उत्तर मध्य रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था जबकि पूर्व रेलवे की 206.28 मिलियन एनटीकेएम की स्टाफ उत्पादकता उसी अवधि के दौरान न्यूनतम थी।

1.10 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 और उत्पादक अर्थव्यवस्था के दबावों की प्रतिक्रिया में यह आवश्यक है कि इसके संसाधनों का प्रभावी रूप से उपयोग किया जाता है। नई परिसम्पत्तियों का सृजन, क्षय हुई परिसम्पत्तियों जो उपयोग के लिए टिकाऊ नहीं थी का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण, नेटवर्क क्षमता का संवर्धन, ये वे कार्यकलाप थे जिन्हें उनके योजना व्यय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा किया गया। भारतीय रेल का योजना व्यय जीबीएस, आन्तरिक संसाधनों¹⁸ और अतिरिक्त बजटीय सहायता अर्थात् चल स्टॉक के लिए भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) और रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा नए नेटवर्क लिंक्स के माध्यम से बाजारी उधारों से वित्तपोषित था। तालिका 1.8 12वीं पंचवर्षीय योजना (2012-13 से 2016-17) के पहले तीन वर्षों के दौरान योजना व्यय के लिए निधियों का स्रोत दर्शाती है।

तालिका 1.8 योजना व्यय के स्रोत

(₹ करोड़ में)

योजना व्यय के स्रोत	12 वीं पंचवर्षीय योजना			
	2012-13	2013-14	2014-15	
	वास्तविक	वास्तविक	बजट अनुमान	वास्तविक
सामान्य बजटीय सहायता ⁹	25,710.21 (51.03)	29,055.38 (53.82)	31,596 (48.28)	32,327.60 (55.05)
आन्तरिक संसाधन	9,531.31 (18.92)	9,709.00 (17.98)	16,054 (24.53)	15,347.24 (26.14)
अतिरिक्त बजटीय सहायता	15,141.93 (30.05)	15,224.88 (28.20)	17,795 (27.19)	11,044.10 (18.81)
कुल	50,383.45	53,989.26	65,445	58,718.94

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

स्रोत- रेल बजटों पर व्याख्यात्मक जापन और विनियोजन लेखें

¹⁸ मूल्यहास आरक्षित निधि, पूँजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियाँ

¹⁹ रेलवे संरक्षा निधि से व्यय शामिल हैं।

आन्तरिक संसाधनों की पर्याप्त उपलब्धता न होने के कारण, सामान्य बजटीय सहायता पर योजना व्यय की निर्भरता में 2014-15 में पर्याप्त रूप से वृद्धि हुई। कुल योजना व्यय के सामान्य बजटीय सहायता के हिस्से में 2013-14 में 53.82 प्रतिशत से 2014-15 में 55.05 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। आंतरिक संसाधन का हिस्सा पूँजीगत निधि से आईआर एफसी के पट्टा प्रभारों के मूल घटक के भुगतान करने के कारण 2013-14 से 17.98 से बढ़कर 2014-15 में 26.14 प्रतिशत हो गया। अतिरिक्त बजटीय संसाधन के हिस्से में 2013-14 में 28.20 प्रतिशत से मौजूदा वर्ष में 18.81 प्रतिशत तक कमी हुई और जो बजट अनुमान का लगभग 38 प्रतिशत तक कम था। 2014-15 के दौरान, रेल मंत्रालय ने आरवीएनएल द्वारा निष्पादित चल स्टाक और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए आईआरएफसी से ₹ 11,044.10 करोड़ की अतिरिक्त बजटीय सहायता प्राप्त की।

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

तालिका 1.9 श्रेणी-वार योजना व्यय

(₹ करोड़ में)

योजना शीर्ष	12 वीं पंचवर्षीय योजना		
	2012-13	2013-14	2014-15
नई लाईने, गेज रूपांतरण, दोहरीकरण, यार्ड रिमोडलिंग यातायात सुविधाएँ, रेलपथ नवीकरण पुल कार्य, सिग्नल और दूरसंचार	16,721.19 (33.19)	18,532.34 (34.33)	21,984.62 (37.44)
चल स्टाक और पट्टा प्रभार के पूँजीगत अवयव का भुगतान	22,403.29 (44.47)	22,267.49 (41.24)	21,723.98 (37.00)
वर्कशाप एवं उत्पादन इकाई एवं संयंत्र एवं मशीनरी	1,917.00 (3.80)	2,264.42 (4.19)	2,129.02 (3.63)
सरकारी उपक्रम में निवेश	3,372.74 (6.69)	4,289.58 (7.95)	4,865.31 (8.29)
अन्य	5,969.23 (11.85)	6,635.43 (12.29)	8,016.01 (13.65)
जोड़	50,383.45	53,989.26	58,718.94

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

टिप्पणी : 1 कोष्ठकों में आंकड़े कुल योजना व्यय की 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।

तालिका 1.9 दर्शाती है कि रेलपथ संबंधित कार्य (नई लाइन का निर्माण, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, यार्ड रिमोडलिंग और यातायात सुविधाएँ, पुल कार्य और सिग्नल एवं दूरसंचार कार्य) पर योजना व्यय के शेर में 2013-14 में 34.33 प्रतिशत से 2014-15 में 37.44 प्रतिशत तक थोड़ी वृद्धि हुई। “चल स्टॉक पर योजना व्यय के हिस्से और पट्टा प्रभारों” के पूंजीगत घटक के भुगतान में 2013-14 में 41.24 प्रतिशत से 2014-15 में 37 प्रतिशत तक कमी आई।

1.11 रेलवे निधियां

2014-15 के दौरान विभिन्न निधियों की प्रास्थिति को तालिका 1.10 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.10 निधि शेष

(₹ करोड़ में)

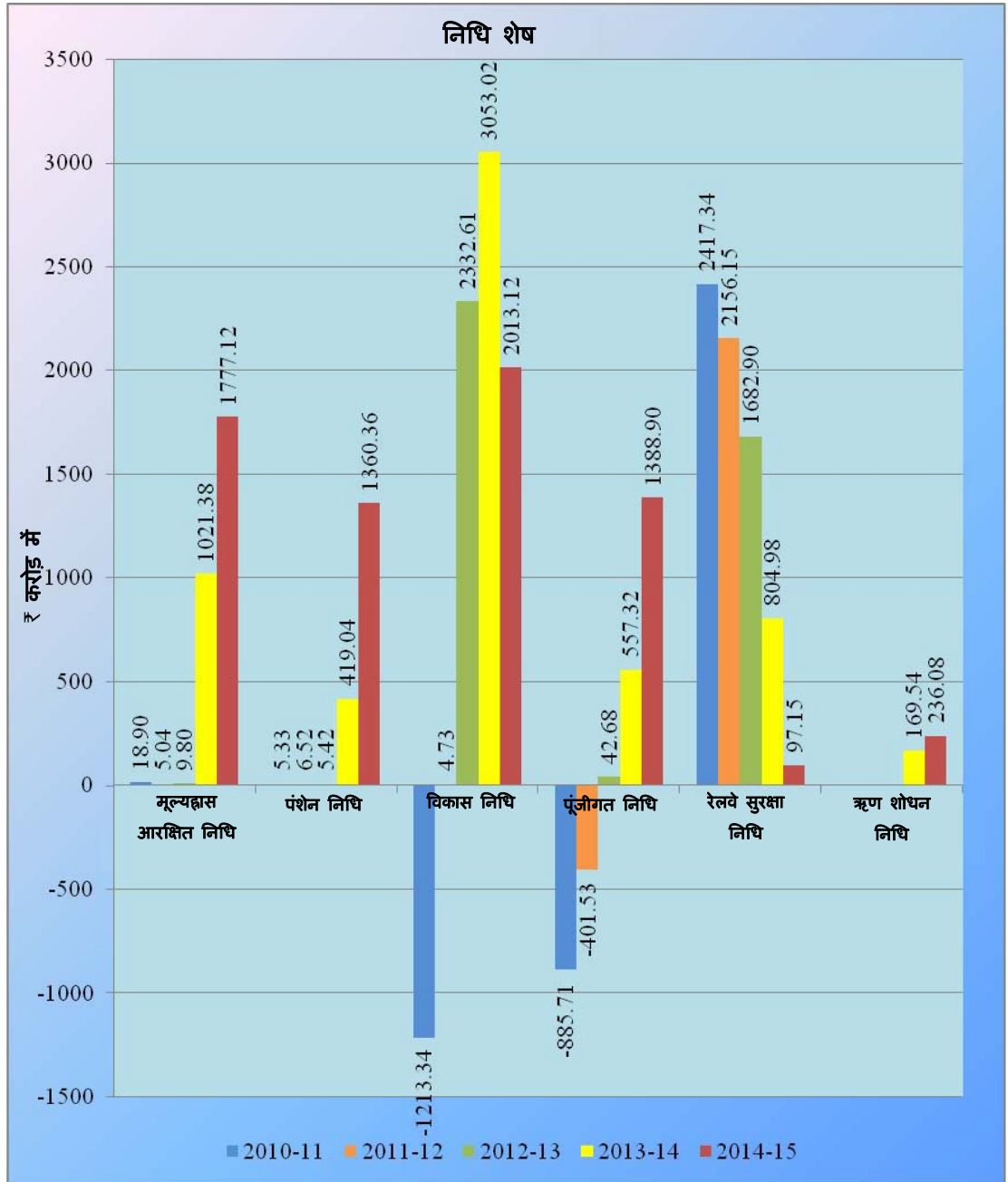
निधि का नाम	अन्य शेष	वर्ष के दौरान अभिवृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	अन्त शेष
डीआरएफ	1020.81	8043.24	7286.93	1777.12
पेंशन निधि	419.04	29583.40	28642.08	1360.36
विकास निधि	3053.02	1571.18	2611.08	2013.12
पूँजीगत निधि	557.32	6280.82	5449.24	1388.90
रेलवे सुरक्षा निधि	804.98	1498.61	2206.44	97.15
ऋण शोधन निधि	169.54	66.54	-	236.08

टिप्पणी- 1 अभिवृद्धि में निधियों के विनियोजन और शेष निधियों पर ब्याज शामिल है। रेलवे सुरक्षा निधि के अंतर्गत पड़े शेष पर कोई ब्याज नहीं दिया जाता।

2. डीआरएफ के अन्य शेष में ₹ (-) 0.57 करोड़ का वित्तीय समायोजन शामिल है।

तालिका सं. 1.10 में दर्शायी गई निधियाँ रेलवे सुरक्षा निधि को छोड़कर जिसमें डीजल उपकर का हिस्सा था या तो राजस्व अथवा अधिशेष से वित्त पोषित हुई थी। विकास निधि और पूँजीगत निधि और कर्ज शोधन निधि क्रमशः ₹ 2,013.12 करोड़, ₹ 1,388.90 करोड़ और ₹ 236.08 करोड़ शेष रहा। (परिशिष्ट-1)

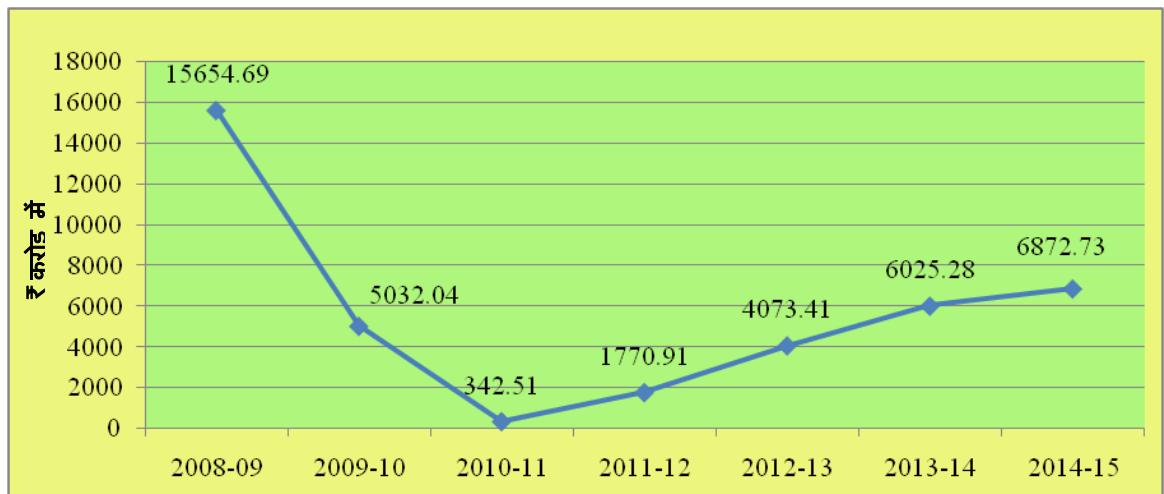
चित्र 1.16 वर्ष (2010-11 to 2014-15) के अंत तक निधि शेष



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

रेलवे निधियों में उपलब्ध अधिशेष 2013-14 में ₹ 6,025.28 करोड़ से बढ़कर वर्ष 2014-15 के अन्त तक ₹ 6,872.73 करोड़ हो गया था। तथापि, यह देखा गया (चित्र 1.17) कि निधि अधिशेष में 2008-09 में ₹ 15,654.68 करोड़ से 2010-11 में ₹ 342.51 करोड़ तक की तीव्र गिरावट आई थी। इसके बाद 2011-12 से निधि अधिशेष में प्रत्येक वर्ष सुधार आया।

चित्र 1.17 निधियों शेषों की प्रवृत्ति (2008-09 से 2014-15)



निधि अधिशेषों में सुधार मुख्यतः पूंजीगत निधि से 2011-14 की अवधि के दौरान ₹ 12,629.49 करोड़ की राशि के आईआरएफसी²⁰ की पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक के भुगतान न करने के कारण था। भारतीय रेल ने 2014-15 से पूंजीगत निधि से आईआरएफ को पट्टा प्रभारों के पूंजी घटक का भुगतान करना शुरू कर दिया और 2014-15 के दौरान 5,449.24 करोड़ का भुगतान किया।

मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पूंजीगत निधि में क्रमशः ₹ 1,777.12 करोड़ और ₹ 1,388.90 करोड़ शेष था। तथापि, मूल्यह्रास आरक्षित निधि में योगदान आवश्यकता के अनुसार नहीं किया गया था।

पूंजीगत निधि और मूल्यह्रास आरक्षित निधि में उपलब्ध निधि शेष की लेखापरीक्षा द्वारा विश्लेषण द्वारा 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 हैं। 2005-06 से पूर्व, इन भुगतानों को पूर्ण रूप से ओडब्ल्यूई (राजस्व अनुदान संख्या 9 संचालन व्यय यातायात) के माध्यम से पूरा किया जाता था। तथापि, वर्ष 2005-06 से आईआरएफसी को देय पट्टा प्रभारों के अकाउंटल के संबंध में लेखाकरण नीति को आशोधित किया गया था। नई लेखाकरण प्रणाली के अनुसार मुख्य (पूंजीगत) घटक को पूंजीगत निधि (अनुदान संख्या 16) को प्रभारित किया जाना था और ब्याज

²⁰ आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटक को भुगतान 2005-06 के बाद से पूंजीगत निधि से किया जा रहा है।

घटक को राजस्व अनुदान संख्या 9 को 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 'पूंजीगत'²¹ से किया गया। यह उनकी लेखांकन नीति का उल्लंघन था। रेल मंत्रालय ने 2011-12 से 2013-14 के दौरान पूंजीगत निधि के बजाय पूंजी से आईआरएफसी को ₹ 12,629.49 करोड़ का भुगतान किया। लेखापरीक्षा ने मार्च 2012 से मार्च 2014 को समाप्त वर्ष के लिए रेलवे वित्त पर लेखापरीक्षा रिपोर्टों में किए गए पट्टा प्रभारों द्वारा लेखाकरण नीति के उल्लंघन पर टिप्पणी की है।

रेल मंत्रालय ने रेलवे वित्त (2014 की संख्या 19) पर लेखापरीक्षा रिपोर्ट के पैरा 1.11 में अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में बताया (14-5-2015) कि 2014-15 से आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक के भुगतान पूंजीगत निधि से किए जाएंगे। 2014-15 के दौरान आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक के भुगतान के प्रति पूंजीगत निधि से ₹ 5,449.24 करोड़ का भुगतान किया गया था।

2. यह देखा गया है कि डीआरएफ में योगदान परम्परागत लागत, अपेक्षित उपयोगी काल और परिसम्पत्ति के अपेक्षित अवशिष्ट काल के आधार पर नहीं दिया गया था बल्कि यह उस राशि पर निर्भर था जिसे कार्यचालन व्यय वहन कर सकते थे। इस मामले को रेलवे वित्त पर पिछली लेखापरीक्षा रिपोर्टों में बार-बार दर्शाया गया था।

रेल मंत्रालय वित्त की लेखापरीक्षा रिपोर्ट (2014 की संख्या 19) के पैरा 1.11 में अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में बताया (14-5-2015) कि वह सहमत है कि डीआरएफ में विनियोजन सुस्थापित तरीके से किया जाना चाहिए। रेलवे के पास काफी बड़ा परिसंपत्ति आधार है, जबकि रेलवे की वित्तीय स्थिति अधिकतर समय स्थिर नहीं रही जिससे कि निर्धारित सूत्र के अनुसार इस निधि में विनियोजन की अनुमति दी जा सके। तथापि, डीआरएफ में अधिकतम विनियोजन को सुनिश्चित करने के लिए वर्ष में रेलवे की वित्तीय स्थिति द्वारा सभी प्रयत्न अनुज्ञेय हैं।

²¹ पूंजी, पूंजीगत व्यय के वित्त पोषण के लिए सामान्य बजटीय सहायता के रूप में रेल मंत्रालय को भारत सरकार द्वारा दी गई राशि का प्रतिनिधित्व करती है और रेल मंत्रालय रेलवे कन्वेन्शन समिति द्वारा निर्धारित दर पर इस पर लाभांश का भुगतान करता है।

2014-15 के दौरान, ₹ 7,975 करोड़ की राशि ₹ 7,050 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति डीआरएफ में विनियोजित की गई थी। रेल मंत्रालय ने 2014-15 के दौरान डीआरएफ से परिसम्पत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापन पर ₹ 7,286.93 करोड़ खर्च किए थे जबकि डीआरएफ से प्रतिस्थापन की जाने वाली परिसंपत्तियों का थ्रो फारवर्ड (2014-15 तक) ₹ 47,678.65 करोड़ था। इस प्रकार रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापन का बड़ा कार्य संचय था जिसे गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए समय पर बदलने की आवश्यकता है।

1.12 लेखाओं पर टिप्पणियां

➤ सामरिक लाइनों पर रेलवे को संचालन हानि की प्रतिपूर्ति

रेलवे द्वारा सामरिक लाइनों के संचालन पर हानि की वित्त मंत्रालय द्वारा प्रतिपूर्ति की जाती है। लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के पांच खंडों अर्थात् रंगापारा-तेजपुर, बलिपारा-भालुखपोंग, समुकतला-न्यू बोंगाइगांव (दोहरी लाइन), न्यू जलपाईगुडी-अंबारी फलाकाटा (दोहरी लाइन) और सिलिगुडी जंक्शन-न्यू/जलपाईगुडी सामरिक लाइनों के रूप में अधिसूचित नहीं की गई थी, फिर भी रेल मंत्रालय को इन खंडों पर हानि की प्रतिपूर्ति हो रही है।

इस संबंध में, रेलवे वित्त पर 2010-11 की प्रतिवेदन संख्या 33 और 2012-13 की प्रतिवेदन संख्या 3 के क्रमशः पैरा संख्या 3.6.2 (क) और 3.5.5 का संदर्भ आमंत्रित है जिसमें यह कहा गया है कि भारतीय रेल पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के पांच भागों पर बिना किसी अधिसूचना के उनको 'सामरिक लाइनों' के रूप में मान कर सडिसडी का दावा कर रही है। भारतीय रेल ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के उत्तर में कहा (नवम्बर 2012) कि सामरिक लाइनों के रूप में इन खंडों के लिए विशेष अधिसूचनाएं जारी कराने के लिए आवश्यक कार्रवाई की जा रही थी। इस मामले को दोबारा 2015 की रिपोर्ट संख्या 15 के पैरा संख्या 1.12 में उल्लेख किया गया था। भारतीय रेल ने जनवरी 2015 में बताया कि इसकी अधिसूचना के लिए मामले को रक्षा मंत्रालय के समक्ष ले जाया गया है। तथापि, अपेक्षित अधिसूचना 2014-15 तक जारी नहीं की गई है।

वर्ष 2014-15 के लिए भारतीय रेल के खातों की लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया कि इन लाइनों की अधिसूचना सामरिक लाइनों के रूप में होना अभी भी लंबित था और अभी भी सामरिक लाइनों के रूप में इन लाइनों को ध्यान में

रखते हुए वित्त मंत्रालय से सामरिक लाइनों पर हानि की प्रतिपूर्ति का दावा किया जा रहा था।

- 2013-14 के लिए रेलवे ऋण शीर्ष रिपोर्ट (अधिशेष की समीक्षा)/विस्तृत विनियोजन लेखा (भाग-II) में दर्शाई गई निधि अधिशेषों और संघ सरकार वित्त लेखा (2013-14) के विवरण संख्या 13 में दर्शाए गए रेलवे निधि अधिशेषों में असमानता

रेलवे के निधि अधिशेषों को रेलवे के ऋण शीर्ष रिपोर्ट (अधिशेषों की समीक्षा) और भाग-II- विस्तृत विनियोजन लेखा में दर्शाया जाता है। वर्ष की ऋण शीर्ष रिपोर्ट को संघ सरकार वित्त लेखा के विवरण संख्या 13 में सम्मिलित हेतु लेखा महानियंत्रक (सीजीए) को भेजा जाता है। यह देखा गया कि संघ सरकार वित्त लेखा (2013-14) के विवरण सं.13 में दर्शाए गए निधि अधिशेष ऋण शीर्ष रिपोर्ट (2013-14) में दर्शाए गए निधि अधिशेषों से मेल नहीं खाते। दो विवरणों में दर्शाए गए निधि अधिशेषों की स्थिति को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

(₹ हजारों में)

शीर्ष	निधि का नाम	ऋण शीर्ष रिपोर्ट (2013-14) के अनुसार अधिशेष	संघ सरकार वित्त लेखा (2013-14) के विवरण सं. 13 के अनुसार अधिशेष
8115-101	डीआरएफ (वाणिज्यिक लाइन)	(-)1303,88,67 (क़े)	1851,82,33 (डे)
8115-102	डीआरएफ (सामरिक लाइन)	2325,26,30 (क़े)	2325,26,28 (क़े)
8117-101	विकास निधि (वाणिज्यिक लाइन)	3053,00,68 (क़े)	2268,42,17 (क़े)
8117-102	विकास निधि (सामरिक लाइन)	1,21 (क़े)	1,15 (क़े)
8118-106	पूँजीगत निधि	557,16,18 (क़े)	189,39,92 (क़े)
8121-103	पेंशन निधि (वाणिज्यिक लाइन)	(-)1789,85,81 (क़े)	1790,90,01 (डे)
8115-102	पेंशन निधि (सामरिक लाइन)	2209,04,87 (क़े)	1895,39,82 (क़े)
8231-101	रेलवे सुरक्षा निधि (वाणिज्यिक लाइन)	804,97,79 (क़े)	865,35,43 (क़े)
8231-102	रेलवे सुरक्षा निधि (सामरिक लाइन)	0	01 (डे)

यह भी देखा गया कि विशेष रेलवे सुरक्षा निधि (एसआरएसएफ) को 01-4-2008 से बन्द हो गया और इस निधि में पड़े अधिशेष को रेलवे द्वारा

डीआरएफ में हस्तांतरित कर दिया गया था। तथापि, इस निधि के अंतर्गत अधिशेष को सीजीए द्वारा डीआरएफ को हस्तांतरित नहीं किया गया था और निधि (एसआरएसएफ) संघ सरकार वित्त लेखा के विवरण संख्या 13 में अब भी दर्शाई जाती है।

संघ सरकार वित्त लेखा के विवरण संख्या 13 में दर्शाए गए रेलवे के निधि अधिशेषों के आकड़ों में असमानता के मामले को अगस्त 2015 में सीजीए के साथ इसके अनुसरण हेतु रेल मंत्रालय के समक्ष ले जाया गया था। हालांकि, इस संबंध में, रेल मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (अक्टूबर 2015 तक)।

➤ **वाणिज्यिक एवं सामरिक लाइनों में व्यय का हिस्सा**

लेखा विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता (भाग-1) का पैरा 212 प्रावधान करता है कि वास्तविक कार्यचालन व्ययों को वाणिज्यिक एवं सामरिक खंडों से प्रभारित किया जाना चाहिए जहां इन्हें सुनिश्चित किया जा सकता है। शेष व्ययों को निम्नलिखित आधार पर उनके बीच बांटा जाना है:

क) रेलपथ किलोमीटर के अनुपात में इंजीनियरिंग व्यय

ख) इंजन किलोमीटर के अनुपात में लोकोमोटिव व्यय

ग) वाहन किलोमीटर के अनुपात में कैरेज एवं वैगन व्यय

घ) गाड़ी किलोमीटर के अनुपात में यातायात व्यय

उस विभाग के लिए निर्धारित आधार पर इलेक्ट्रिकल, सिग्नल और दूरसंचार व्यय जिसको उपरोक्त खंड (क) से (घ) के माध्यम से सेवा दी जाती है। इलेक्ट्रिकल और सिग्नल वर्कशाप के लिए आधे व्यय को इंजन किलोमीटर के आधार पर किया जाना है और आधे का वैगन/वाहन किलोमीटर के अनुपात में। अन्य विभाग के व्ययों को सकल टन किलोमीटर के अनुपात में आबंटित किया जाना है।

यह देखा गया कि पूर्वोत्तर सीमांत और उत्तर पश्चिमी रेलवे में वाणिज्यिक लाइनों और सामरिक लाइनों के बीच व्यय का बटवारा कोडल प्रावधान के अनुसार नहीं किया जा रहा था। चूंकि, सामरिक लाइनों पर हानियों की प्रतिपूर्ति वित्त मंत्रालय द्वारा की जाती है, यह अनिवार्य है कि वाणिज्यिक लाइनों और सामरिक लाइनों पर व्यय के आकड़ों को कोडल प्रावधानों के अनुसार सही से बाटा जाए और सामरिक लाइनों पर प्रचालन पर वास्तविक हानियों की प्रतिपूर्ति वित्त मंत्रालय द्वारा की जाए।

➤ ट्रस्टी बैंक को नई पेंशन योजना (एनपीएस) की राशि का अहस्तांतरण

रेलवे बोर्ड ने अपने अनुदेशों (संख्या 54/2009 दिनांक 23-12-2009) के द्वारा सभी क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश दिया कि शीर्ष “0071-पेंशन एवं अन्य सेवानिवृत्ति लाभों के प्रति अंशदान एवं वसूलियां-500-अन्य लघु शीर्षों को हस्तांतरण हेतु प्रतीक्षित प्राप्तियां” के अंतर्गत कोई अधिशेष नहीं होना चाहिए। एनपीएस अंशदान का ट्रस्टी बैंक को भुगतान करने के लिए अस्थायी उपाय के रूप में भी लेखा शीर्ष “8342-अन्य जमा-117- परिभाषित सहायक पेंशन योजना (डीसीपीएस)” के अंतर्गत हिसाब नहीं रखा जाएगा।

दक्षिण पश्चिमी रेलवे (एसडब्ल्यूआर) के मार्च 2015 के माह हेतु चालू खाता की जांच के दौरान यह देखा गया कि ₹ 50.73 करोड़ की राशि (2014-15 के ₹ 7.79 करोड़ और 2013-14 की अवधि तक के लिए ₹ 42.94 करोड़), जोकि शीर्ष 8342-अन्य जमा-117-डीसीपीएस के अंतर्गत पड़ी थी, को शीर्ष 8445-101-भारतीय रेल जमा के अंतर्गत हस्तांतरित कर दिया गया। दपरे प्रशासन ने बताया कि यह गलत पीआरएएन संख्या के अंतर्गत वसूल की गई राशि, एनपीएस राशि की अधिक वसूली, पीआरएएन ब्यौरों की अनुपलब्धता, जिसके बिना एनएसडीएल राशि को स्वीकार नहीं करेगा, आदि के कारण था और संबंधित विवरणों को प्राप्त करने और वसूल की गई राशि के एनएसडीएल को हस्तांतरित करने के लिए सामूहिक प्रयास किए जा रहे थे। चूंकि ट्रस्टी बैंक को भुगतान करने के लिए अस्थायी उपाय के रूप में भी शीर्ष 8342 को क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रचालन की अनुमति नहीं दी गई थी इसलिए इस शीर्ष के अंतर्गत एनपीएस राशि को रखने और बाद में इसका शीर्ष 8445 में हस्तांतरण अनियमित था। दपरे प्रशासन द्वारा प्रत्येक माह ट्रस्टी बैंक को एनपीएस राशि के हस्तांतरण के लिए शीघ्र कार्रवाई किए जाने की आवश्यकता है।

उत्तर पश्चिमी और उत्तर मध्य रेलवे में क्रमशः ₹ 0.05 करोड़ और ₹ 2.20 करोड़ की एनपीएस राशि को 2014-15 की समाप्ति तक शीर्ष 8445-अन्य जमा के तहत रखा गया था और ट्रस्टी बैंक को हस्तांतरित नहीं किया गया था।

रेल मंत्रालय को एनपीएस राशि को अन्य लेखा शीर्षों के अंतर्गत रखे बिना क्षेत्रीय रेलवे द्वारा ट्रस्टी बैंकों को इसके हस्तांतरण की प्रणाली को व्यवस्थित करने की आवश्यकता है।

➤ सामान्य राजस्वों को लाभांश का भुगतान

रेलवे कन्वेंशन समिति निर्माण अवधि के दौरान नई लाइनों में निवेश और यातायात के लिए लाइन के खुलने के बाद पहले पांच वर्ष के लिए लाभांश के भुगतान पर लाभांश स्थगन की अनुमति देती है। संचयी लाभांश भुगतान योग्य है जब लाइन वर्तमान देयता को पूरा करने के बाद अधिशेष को दर्शाती है। नई लाइनों पर ऐसी आस्थगित लाभांश देयता के अकाउंट को, उस अवधि के अन्दर परिसमाप्त न की गई किसी देयता को समाप्त करने के बाद, उनके खुलने से 20 वर्षों की अवधि के बाद बंद किया जाना है। लाभांश (आस्थगित लाभांश) के भुगतान से छूट को भारतीय रेल लेखाओं में 'विविध प्राप्तियों' के अन्तर्गत 'सामान्य राजस्वों से प्राप्त आर्थिक सहायता' के रूप में अभिलेखित किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि क्षेत्रीय रेलवे प्रशासनों ने निम्नलिखित मामलों में उपरोक्त सिफारिशों का पालन नहीं किया:

- उत्तर मध्य रेलवे(उमरे) में दो नई लाइनों नामतः गुना-इटावा और मथुरा-अलवर को क्रमशः 31-12-1993 और 2-10-1994 को खोला गया था किन्तु लाभांश यातायात के लिए खुलने के पांच वर्षों के बाद भी स्थगित था। इस मामले का उल्लेख 2015 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 15 (रेलवे वित्त) के पैरा 1.12 में किया गया था। अनियमितता अभी तक जारी है। इसके अलावा, उमरे में दो अन्य नई लाइनों नामतः गुना-इटावा-शिवपुरी (2003-04 से पहले खोला गया) और महोबा-खजुराहो (दिसम्बर 2008 में खोला गया) के संबंध में लाभांश को यातायात के खुलने के पांच वर्षों के बाद भी आस्थगित किया जा रहा है।
- पूर्व तटीय रेलवे में देतारी-बनसपानी नई लाइन के संबंध में ₹ 257 करोड़ के आस्थगित लाभांश, जोकि 2014-15 में भुगतान हेतु देय था, का भुगतान नहीं किया गया था और उसे 2015-16 में भुगतान हेतु स्थगित कर दिया गया था।

➤ भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार

भारतीय रेल ने प्रणालियों, जोकि वाणिज्यिक लेखाकरण और रिपोर्टिंग के अनुसार हैं, के कार्यान्वयन हेतु लेखाकरण सुधार पर परियोजना शुरू की थी (फरवरी 2006 में)। इस परियोजना (₹ 18.31 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ) को तीस माह में पूरा करने के लिए एशियन विकास बैंक द्वारा वित्तपोषित किया गया था। परामर्शदाता द्वारा रिपोर्ट की प्रस्तुति में विलंब पर लेखापरीक्षा

टिप्पणी और भारतीय रेल द्वारा इसकी स्वीकृति का उल्लेख 2010-11 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 33 (रेलवे वित्त) के पैरा 3.5 में किया गया था। रेल मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में बताया (अप्रैल 2012) कि रिपोर्ट पर विचार किया जा रहा है और सरकारी लेखाकरण मानक सलाहकार बोर्ड (गसब) की सिफारिशों के साथ सामंजस्य रखते हुए निर्णय लिया जाएगा। भारतीय रेल ने आगे बताया (मई 2015) कि लेखाकरण सुधार परियोजना, पैन-इंडिया के कार्यान्वयन के रोड मैप को सरकारी विभागों में प्रोदभूत लेखाकरण को शुरू करने के लिए गसब की अनुमोदित सिफारिशों के अनुसार अगले दो-तीन वर्षों में इसके कार्यान्वयन हेतु चिन्हित किया जा रहा है (वित्त मंत्रालय द्वारा कार्यान्वयन हेतु जब भी अधिसूचित किया जाए)।

लेखाकरण सुधार परियोजना की मौजूदा स्थिति को बताने के लिए रेल मंत्रालय को यह मामला भेजा गया था (सितंबर 2015); लेखापरीक्षा को कोई उत्तर नहीं दिया गया (अक्टूबर 2015)। तथापि, यह पाया गया था कि वाणिज्यिक लेखांकन और रिपोर्टिंग की पद्धतियों के अनुसार लेखांकन के कार्यान्वयन के लिए फरवरी 2006 में लेखांकन सुधार परियोजना अभी पूर्ण नहीं हुई है। भारतीय सनदी लेखाकार संस्थान के लेखांकन अनुसन्धान फाउन्डेशन को रेल मंत्रालय द्वारा नियुक्त भी किया गया था (दिसम्बर 2014) ताकि परामर्शदाता की लेखांकन सुधार रिपोर्ट वैलीडेट और पायलट स्टडी हो और प्रोदभवन आधारित वाणिज्यिक लेखांकन के कार्यान्वयन के लिए विस्तृत प्रोदभवन लेखांकन नियमपुस्तक का संकलन हो।

भारतीय रेल को इसके लेखे तैयार करने की आवश्यकता है जिससे कि पारदर्शी तरीके से सभी वित्तीय संव्यवहारों को दर्शाया जा सके और भारतीय रेल के मामलों को बेहतर दृष्टिकोण देने के लिए सभी परिसंपत्तियों और देयताओं आदि को उजागर किया जा सके।

1.13 निष्कर्ष

2014-15 के दौरान टीडब्ल्यूई पिछले वर्ष की 16.80 प्रतिशत वृद्धि दर की तुलना में 9.73 प्रतिशत (₹ 12,675.12 करोड़) तक बढ़ गया। जीटीआर में पिछले वर्ष की 12.79 प्रतिशत की तुलना में 12.29 प्रतिशत की वृद्धि हुई। तथापि, यह बजट प्रक्षेपणों से 2.16 प्रतिशत तक कम था। निवल अधिशेष में पिछले वर्ष 104.92 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

भारतीय रेल यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की अपनी परिचालन लागत पूरा करने में समर्थ नहीं थी। माल सेवाओं से यात्री सेवाओं में क्रॉस सब्सिडाइजेशन था। भारतीय रेल ने 2013-14 के दौरान एक तरफ माल भाड़ा यातायात से ₹ 32,641.69 करोड़ का लाभ अर्जित किया और दूसरी तरफ यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के संचालन पर ₹ 31,727.44 करोड़ की हानि उठाई। यात्रियों और कोचिंग सेवाओं को मालभाड़ा अर्जन से क्रॉस सब्सिडाइजेशन की प्रतिशतता में 2013-14 में वृद्धि आई जो प्रचालनात्मक लाभ में कमी को दर्शाती है। यद्यपि 2014-15 में यात्री सेवाओं की लागत की वसूली में सुधार आया है, फिर भी रेल मंत्रालय को यात्री और अन्य कोचिंग यातायात के निर्धारक की अपनी कार्यप्रणाली को दोबारा देखने की आवश्यकता है जिससे कि चरणबद्ध तरीके से प्रचालन लागतों को वसूल किया जा सके और इनके मुख्य कार्यकलापों में इसकी हानियों को कम किया जा सके।

वर्ष 2014-15 के अन्त तक रेलवे निधियों में ₹ 6,872.73 करोड़ का शेष था। निधि शेष में ₹ 6,025.28 करोड़ के पिछले वर्ष के शेष की तुलना में ₹ 847.45 करोड़ तक सुधार हुआ। विकास निधि ₹ 2,013.12 करोड़ पर और पूंजीगत निधि ₹ 1,388.90 करोड़ पर बन्द हुई थी। रेलवे निधि में सकारात्मक शेष पूंजीगत निधि से 2011-14 की अवधि के दौरान आईआरएफसी को ₹ 12,629.49 करोड़ का भुगतान (पट्टा प्रभारों के मुख्य घटकों के प्रति) ना करने के कारण था। आईआरएफसी को 2011-14 के दौरान पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक के भुगतान सामान्य बजटीय सहायता के रूप में भारत सरकार द्वारा प्रदत्त पूंजी से किया गया था जिसके लिए लाभांश भारत सरकार को देय है। तथापि, भारतीय रेल ने 2014-15 से पूंजीगत निधि से आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक के भुगतान को दोबारा शुरू कर दिया और आईआरएफसी को पूंजीगत निधि 2014-15 के दौरान ₹ 5,449.24 करोड़ का भुगतान किया।

रेल मंत्रालय ने 2014-15 के दौरान डीआरएफ से परिसंपत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन पर ₹ 7,286.93 करोड़ खर्च किए जबकि डीआरएफ से प्रतिस्थापन हेतु परिसंपत्तियों का प्रक्षेपित मूल्य (2014-15 तक) ₹ 47,678.65 करोड़ था। इस प्रकार, रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का भारी संचयन है, जिसे गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए समय से प्रतिस्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

प्रचालन अनुपात में 2013-14 में 93.60 प्रतिशत से 2014-15 में 91.25 प्रतिशत सुधार हुआ। सीओआर भी 2013-14 में 279 पैसे से बढ़कर 2014-15 में 317 पैसे हो गया जिसने भारतीय रेल के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाई।

लगभग नौ वर्ष व्यतीत होने के बाद भी वाणिज्यिक लेखांकन और रिपोर्टिंग की पद्धतियों के अनुसार लेखांकन के कार्यान्वयन के लिए फरवरी 2006 में लेखांकन सुधार परियोजना अभी पूर्ण नहीं हुई है।

1.14 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफ पुनरावलोकन करने की आवश्यकता है ताकि चरणबद्ध तरीके से परिचालन की लागत वसूली जा सके तथा इसकी मूल गतिविधियों में हानि को कम किया जा सके।
- अधिकवय परिसंपत्तियों के विस्थापन के लिए मूल्यह्रास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों की अनुपलब्धता भारतीय रेल की कमजोर वित्तीय स्थिति का सूचक है। रेल मंत्रालय को अपने निधि अवशेषों में सुधार करने हेतु उपयुक्त साधनों को ढूँढना चाहिए।
- भारतीय रेल को निर्दिष्ट मानक पद्धति के अनुसार सभी परिसम्पत्तियों और देयताओं आदि को प्रकटित करते हुए सही एवं यथार्थ वित्तीय लेन-देन दर्शाने के लिए लेखांकन सुधार में तेजी लाने की आवश्यकता है।

अध्याय 2 विनियोजन लेखे

यह अध्याय विनियोजन लेखाओं की लेखापरीक्षा के माध्यम से भारतीय रेल (आईआर) की वित्तीय जवाबदेही और बजटीय पद्धतियों की रूपरेखा प्रस्तुत करता है।

रेल बजट संसदीय वित्त नियंत्रण का एक साधन और साथ ही रेल मंत्रालय (एमओआर) के लिए एक महत्वपूर्ण प्रबन्धन तंत्र है। संसदीय वित्तीय नियंत्रण न केवल इस तथ्य द्वारा प्राप्त किया जाता है कि सभी “दत्तमत” व्यय का संसद का पूर्व अनुमोदन होता है अपितु इसे संसद द्वारा दत्तमत/अनुमोदनों अनुदानों/अनुमोदनों 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 लेखा 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 आवंटन, पूरक अनुदानों, अभ्यर्पण और स्पष्टतः पुनर्विनियोजन को सूचीबद्ध करते हैं तथा बजट की भारत 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 निगरानी को सुगम बनाते हैं तथा इसलिए वित्त लेखाओं के पूरक हैं।

विनियोजन लेखाओं पर हस्ताक्षर अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड तथा वित्त आयुक्त, रेलवे दोनों द्वारा किया जाता है और लेखापरीक्षा के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक 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 सारांश

भारतीय रेल 15 राजस्व अनुदानों²² (अनुदान संख्या 1 से 15) और एक पूंजीगत अनुदान²³ (अनुदान संख्या 16) को सम्मिलित करके 16 अनुदानों के प्रचालन माध्यम से अपने व्यय के लिए प्राधिकृत हैं। राजस्व अनुदानों का वित्तपोषण वर्ष के दौरान अपनी आय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा उत्पादित आंतरिक संसाधनों के माध्यम से किया गया था। पूंजी अनुदान का निधीयन मुख्यतः आम बजट के माध्यम से, आंतरिक संसाधनों और केन्द्रीय सड़क निधि²⁴ से डीजल उपकरण के शेयर से किया गया था।

तालिका 2.1-विनियोजन लेखा 2014-15 का सारांश

(₹ करोड़ में)

	मूल अनुदान/विनि योजन	अनुपूरक अनुदान	कुल संस्वीकृत अनुदान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ आधिक्य (+)
दत्तमत					
राजस्व	194901.56	5342.27	200243.83	191555.67	(-) 8688.16
पूंजीगत	98565.36#	467.55	99032.91	93308.62	(-)5724.29
कुल दत्तमत	293466.92	5809.82	299276.74	284864.29	(-) 14412.45
भारित					
राजस्व	142.27	4.43	146.70	121.16	(-) 25.54
पूंजीगत	119.35	57.23	176.58	147.76	(-) 28.82
कुल भारित	261.62	61.66	323.28	268.92	(-) 54.36
कुल जोड़	293728.54	5871.48	299600.02	285133.21	(-) 14466.81

इसमें सामान्य बजटीय सहायता के भाग के रूप में राष्ट्रीय निवेश निधि (एनआईएफ) में से वित्त मंत्रालय द्वारा दी गई ₹ 30,100.00 करोड़ की राशि बजट अनुमान स्तर और ₹ 28185.12 करोड़ की राशि अन्तिम अनुदान स्तर पर शामिल नहीं है।

²² अनुदान जिसमें संसद द्वारा यथा दत्तमत कार्यचालन व्यय तथा अन्य राजस्व व्यय का विवरण रहता है।

²³ अनुदान जिसमें संसद द्वारा दत्तमत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण और प्रतिस्थापन पर व्यय का विवरण होता है।

²⁴ समर्पित केंद्रीय 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 इंगित करती है कि वित्त वर्ष 2014-15 के दौरान भारतीय रेल के कुल व्यय ₹ 2,85,133.21 करोड़ में से लगभग 67.22 प्रतिशत राजस्व अनुदानों पर खर्च किया गया था जिसमें प्रशासनिक, प्रचालन और रखरखाव कार्यकलापों पर कार्यचालन व्यय शामिल था जबकि 32.78 प्रतिशत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण एवं उनके प्रतिस्थापन/नवीकरण के माध्यम से आधारभूत सुविधाओं के सृजन और संवर्धन से संबंधित पूंजीगत अनुदान पर खर्च किया गया था। यह तालिका 2014-15 में उपलब्ध संस्वीकृत प्रावधानों के प्रति राजस्व अनुदानों में 4.35 प्रतिशत (₹ 8713.70 करोड़) और पूंजीगत अनुदान में 5.80 प्रतिशत (₹ 5,753.11 करोड़) की बचतें भी दर्शाती है।

अनुदानवार व्यय के विश्लेषण से पता चला कि निवल बचत ₹ 14,466.81 करोड़ जोकि 13 राजस्व अनुदान, पूँजी अनुदान के दो खंड, आठ राजस्व विनियोग²⁵ एवं तीन खंड पूँजीगत विनियोग के अंतर्गत कुल बचत ₹ 14,957.18 करोड़ में से ₹ 490.37 करोड़ जो कि दो राजस्व अनुदान, तीन राजस्व विनियोगों, एक खंड पूंजीगत अनुदान के थे, के अधिकता के समायोजन के बाद का परिणाम था जैसा कि *परिशिष्ट 2.1* में दिखाया गया है।

2.1.1 राजस्व अनुदान

भारतीय रेल ने 15 राजस्व अनुदानों का प्रचालन किया। ये कार्यात्मक रूप से तालिका 2.2 में यथा सूचीबद्ध छह स्पष्ट समूहों के अन्तर्गत मिला दिए गए हैं:

तालिका 2.2 रेलवे द्वारा प्रचालित अनुदान

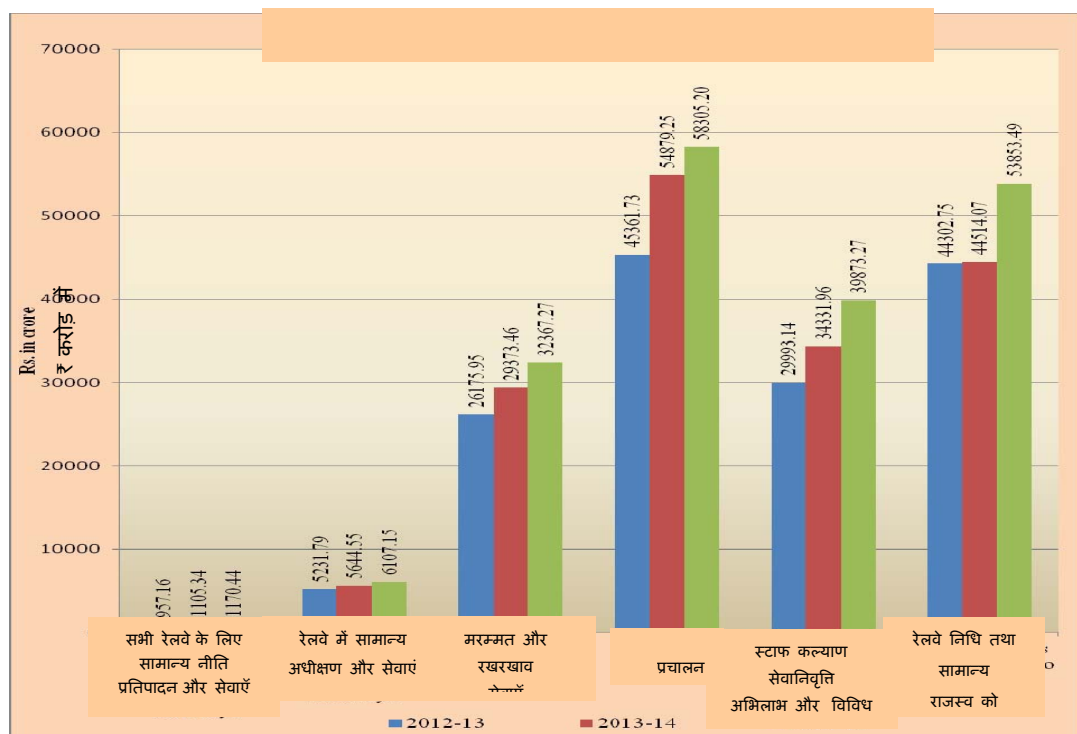
संख्या	विवरण	छः विभिन्न समूह
1	रेलवे बोर्ड	सभी रेलवे के लिए सामान्य नीति प्रातिपादन और सेवाएं
2	विविध व्यय (सामान्य)	
3	रेलवे में सामान्य अधीक्षण एवं सेवा	रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवाएं
4	स्थाई रेलपथ की मरम्मत तथा रखरखाव और निर्माण	मरम्मत और रखरखाव
5	मोटिव पावर की मरम्मत और रखरखाव	
6	कैरियज और वैगनों की मरम्मत और रखरखाव	
7	संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव	

²⁵ विनियोजन भारत की समेकित निधि पर भारत व्यय का उल्लेख करता है।

8	प्रचालन खर्च-चल स्टाक और उपकरण	प्रचालन
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 को विनियोजन	रेलवे निधि तथा सामान्य राजस्व को भुगतान
15	सामान्य राजस्व का लाभांश, सा मान्य राजस्व से लिए गए ऋण की चुकौती और अधिक पूंजीकरण का परिशोधन	

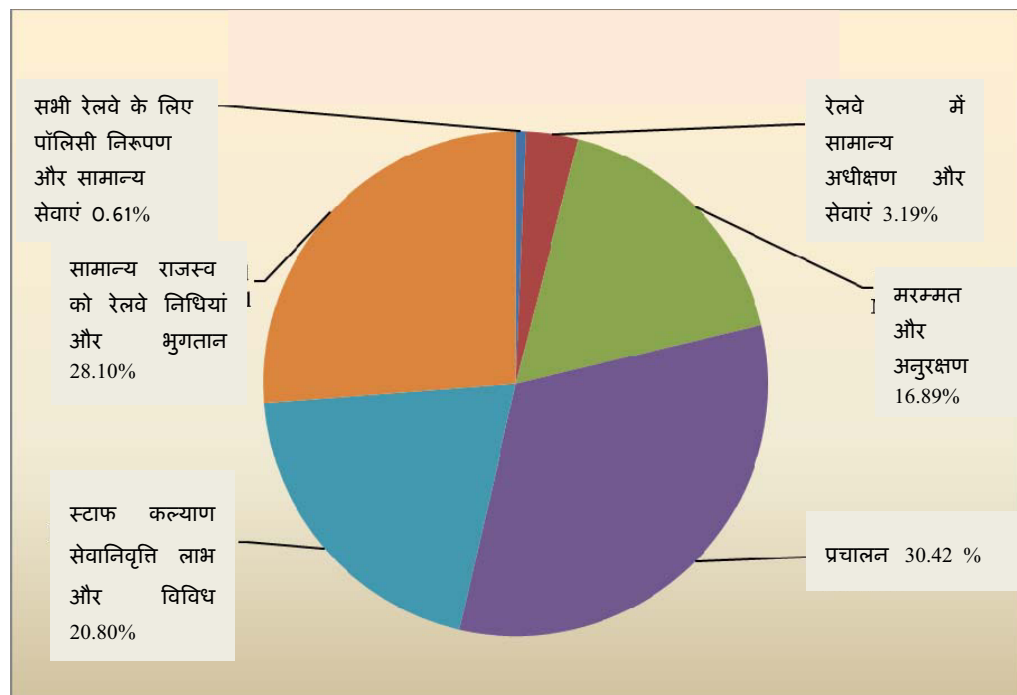
निम्नलिखित चित्र पिछले तीन वर्षों जो भारतीय रेलवे के व्यय में बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाता है के लिए समूहवार व्यय दिखाता है:

चित्र 2.1 2012-13 से 2014-15 के दौरान समूह वार-राजस्व व्यय की प्रवृत्ति



पाई चित्र 2.2 - 2014-15 में समूह-वार व्यय को दर्शाता है:

चित्र 2.2 समूह-वार राजस्व व्यय (2014-15)



समूह-वार अनुमान, व्यय और राजस्व अनुदानों के अन्तर्गत अन्तर को तालिका 2.3 में दर्शाया गया है।

तालिका 2.3 समूह वार अनुमान, व्यय और अन्तर (2014-15)

(₹ करोड में)

विवरण	मूल अनुदान/विनियोजन	पूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत अनुदान	वास्तविक व्यय	संस्वीकृत अनुदान के संदर्भ में अन्तर (-) बचत/(+) आधिक्य	प्रतिशत अंतर
सभी रेलवे के लिए सामान्य नीति प्रतिपादन और सेवाएं	1111.57	00.00	1,111.57	1,170.44	(+) 58.87	(+) 5.30
रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	6472.70	1.37	6474.07	6107.15	(-) 366.92	(-) 5.67
मरम्मत और रखरखाव	32105.96	918.80	33024.76	32367.27	(-) 657.49	(-) 1.99
प्रचालन	64357.73	840.85	65198.58	58305.20	(-) 6893.38	(-) 10.57
स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ और विविध	40382.13	731.83	41113.96	39873.27	(-) 1240.69	(-) 3.02
रेलवे निधियां और सामान्य राजस्व को भुगतान	50613.74	2853.85	53467.59	53853.49	(+) 385.90	(+) 0.72

संस्वीकृत प्रावधानों के सदर्थ में अन्तरो के मुख्य कारण निम्नवत हैं:

- **भारतीय रेल नीति प्रतिपादन**

स्टाफ लागत और सेवानिवृति लाभों के प्रति व्यय में वृद्धि, वर्ष के दौरान मुम्बई नगरीय परिवहन परियोजना (एमयूटीपी) अधिभार के तहत अधिक व्यय।

- **रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवा**

स्टाफ लागत, आकस्मिकताएं, अवकाश नकदीकरण, कम्प्यूटर स्टेशनरी, विज्ञापन एवं प्रचार एवं अन्य व्यय, कम कानूनी व्यय, स्टोर से स्टॉक की कम निकासी और वर्ष के दौरान बिजली की कम खपत।

- **मरम्मत और रखरखाव**

प्रत्याशा की अपेक्षा वेतन और मजदूरी स्टाफ लागत, कम ठेकागत भुगतानों को मूर्त रूप देना, नॉन स्टॉक मदो की खरीद पर कम व्यय, स्टॉक से भण्डारण की कम आहरण, मरम्मत/आकस्मिक व्यय/संरक्षण कार्य, पर कम व्यय, आवधिक जांच (पीओएच) में कमी, वर्कशॉप डेबिट का कम समायोजन कम यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) चैनल बिल और विविध व्यय।

- **प्रचालन**

प्रत्याशित की अपेक्षा स्टाफ लागत के प्रति व्यय में कमी, संविदात्मक ठेकागत संविदात्मक बाध्यताओं को कम मूर्त रूप देना, स्टॉक से लुब्रीकैंट और उपभोज्य स्टोर का कम आहरण, मालभाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) और पार्सल प्रबंधन प्रणाली से संबंधित वार्षिक अनुरक्षण ठेका (एएमसी) पर कम व्यय मालभाड़ा और प्रहस्तन प्रभारों बिक्री कर/उत्पाद शुल्क और मूल्यवर्धक कर (वैट) के प्रति कम व्यय, और वर्ष के दौरान खरीदे गए तेल की औसत दर में कमी।

- **स्टाफ कल्याण, सेवानिवृति अभिलाभ तथा विविध**

वर्ष के दौरान, प्रत्याशित की तुलना में, ट्यूशन फीस की प्रतिपूर्ति के लिए दावे की कम प्राप्ति, दवाइयों के लिए बिलों की कम प्राप्ति, कम प्रत्यक्ष खरीद स्टाफ लागत के प्रति कम व्यय, स्टॉक से स्टोर का कम आहरण, संविदात्मक बाध्यताओं का कम होना, दवाइयों की कम खरीद, रेलवे सुरक्षा बल से संबंधित कम समायोजन, रेलवे सुरक्षा विशेष

दल, सरकारी रेलवे पुलिस, प्रादेशिक सेना से संबंधित डेबिट का कम समायोजन, पेंशन आहरण प्राधिकरण से डेबिट की कम प्राप्ति, पेंशन और अनुग्रहपूर्वक पेंशन के रूपांतरण की ओर कम व्यय, मूल्य एवं सेवानिवृति उपदान मामलों की कम संख्या को अन्तिम रूप देना, डिपॉजिट लिंकड बीमा योजना के प्रति कम व्यय, के कारण व्यय में कमी।

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

प्रत्याशित की अपेक्षा वर्ष की समाप्ति पर उच्चतर अधिशेष की उपलब्धता के कारण निधियों के विनियोग के तहत व्यय में अधिकता।

अनुदान वार प्राधिकरण और राजस्व तथा पूंजीगत अनुदान के अन्तर्गत व्यय तथा विनियोजन का विवरण **परिशिष्ट-2.1** में दिया गया है।

पूंजीगत अनुदान के विश्लेषण की चर्चा पैराग्राफ 2.2.4 और 2.6 में की गई है।

2.2 वित्तीय जवाबदेही तथा बजट प्रबंधन

2.2.1 बजट प्रावधान से अधिक प्रबंधन

तालिका 2.4 में उन अनुदानों और विनियोजनों के विवरण दिए गए हैं: जहाँ 2014-15 के दौरान प्राधिकृत व्यय के अधिक्य में व्यय किया गया था।

तालिका 2.4 अधिक व्यय (2014-15)

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य
राजस्व-दत्तमत					
2	विविध व्यय (सामान्य)	831.45	0.00	901.52	70.07
14	निधियों का विनियोजन-मूल्यहास आरक्षित निधि विकास निधि, पेंशन निधि, पूंजी निधि, ऋण सेवा निधि	41478.74	2814.72	44679.94	386.48
पूंजी दत्तमत					
16	रेलवे संरक्षा निधि	2198.00	1.90	2233.03	33.13
	कुल दत्तमत-राजस्व और पूंजी	44508.19	2816.62	47814.49	489.68

क्र. सं.	विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य
विनियोजन सं.	राजस्व - प्रभारित				
3	कार्यचालन व्यय-सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएं	0.00	1.3733	1.3757	0.0024
7	कार्यचालन व्यय- संयंत्र एवं उपकरणों का मरम्मत एवं अनुरक्षण	0.00	0.0315	0.4962	0.4647
13	कार्यचालन व्यय- भविष्य निधि पेंशन और अन्य सेवानिवृति अभिलाभ	0.555	0.1013	0.8665	0.2102
	कुल राजस्व प्रभारित	0.555	1.5061	2.7384	0.6773
	पूंजीप्रभारित				
	कुल योग	44508.7450	2818.1261	47817.2284	490.3573

उपर्युक्त उल्लिखित अनुदान और विनियोजन जहाँ अधिक व्यय हुआ था, एक अनुदान और अनुदान संख्या 2-विविध व्यय सामान्य की छोड़कर सभी में अनुपूरक प्रावधान प्राप्त कर लिए गए थे। विनियोजन संख्या 3-कार्यचालन व्यय- सामान्य अधीक्षण सेवाएं एवं विनियोजन संख्या 7 -कार्यचालन व्यय संयंत्र एवं उपकरणों की मरम्मत एवं अनुरक्षण में व्यय मूल प्रावधान को प्राप्त किये बिना किया गया था। जिसमें खराब बजटीय पूर्वानुमान को दर्शाया।

- **राजस्व अनुदान और विनियोजन में आधिक्य**

2014-15 के दौरान अधिक व्यय के कारण प्रत्याशित की अपेक्षा स्टाफ लागत और सेवानिवृति लाभ के प्रति अधिक व्यय, एमयूटीपी अधिभार के तहत अधिक व्यय, उच्चतर अधिशेष की उपलब्धता और अधिक डिजिटल भुगतानों के मूर्तरूप देने के कारण निधियों के विनियोजन में अधिक व्यय को बताया गया था।

- **अनुदान संख्या 16-रेलवे संरक्षा निधि में आधिक्य**

रेलवे संरक्षा निधि (आरएसएफ) में अधिक व्यय का मुख्य कारण, कार्य की अधिक प्रगति, अधिक ठेकागत भुगतानों को मूर्तरूप देना और अधिक स्टोर बिलो का समायोजन आदि था।

लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपनी उन्नीस वीं रिपोर्ट (16वीं लोकसभा) में दत्तमत अनुदान और प्रभारित विनियोजन (2012-13) पर अधिक में अपनी

चिंता व्यक्त की थी कि अधिक व्यय बार-बार होने वाली घटना हो चुकी है और सिफारिश की कि रेल मंत्रालय को निर्धारण की प्रणाली शुरू करनी चाहिए और बजटीय और अनुपूरक चरणों दोनों पर निधियों की वास्तविक परियोजना आवश्यकता बनानी चाहिए ताकि सामयिक कार्रवाई यह सुनिश्चित करने के लिए की जा सके कि जहां तक संभव हो अधिक व्यय को परिहार किया जा सके। पीएसी की सिफारिश के उत्तर में रेल मंत्रालय ने बताया कि 2014-15 में, एक वास्तविक निजी नेटवर्क (वीपीएन) ने सम्पूर्ण भारतीय रेल में सभी क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाइयों को जोड़ते हुए रेल बजट प्रणाली को कार्यान्वित होगा। इस सम्बद्धता ने 2014-15 में अधिक व्यय को कम किया। समिति के अवलोकन को भविष्य में अधिक सावधान रहने के लिए नोट किया जाता है।

पीएसी को उनके अधिक व्यय की चिंता पर रेल मंत्रालय द्वारा दिए गए उपरोक्त आश्वासन के बावजूद रेल मंत्रालय ने वर्ष 2014-15 में ₹ 490.37 करोड़ का अधिक व्यय किया। तालिका 2.5 में यह देखा जा सकता है, वर्ष 2012-13 और 2013-14 के दौरान किया गया अधिक व्यय की तुलना में व्यय घटा है। रेल मंत्रालय ने 2014-15 के दौरान बजटीय नियंत्रण के तन्त्र को लागू किया है और कुछ सीमा तक सफलता मिली। तथापि, रेल मंत्रालय संसद द्वारा दिए गए प्राधिकरण से अधिक व्यय की बुकिंग की पद्धति को रोकने के लिए अधिक प्रभावी बजटीय नियंत्रण प्रणाली अपना सकता है। तालिका 2.5 पिछले तीन वर्षों में अधिक व्यय में शामिल घटनाओं की संख्या और राशि दिखती है:

तालिका 2.5 पिछले तीन वर्षों के दौरान अधिक व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्ष	दत्तमत अनुदान की सं.	प्रभरित विनियोजन की संख्या	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिव्य	प्रतिशत में वृद्धि दर
2012-13	3	7	47,829.04	2,338.95	51,838.23	1,670.24	59.35
2013-14	7	12	1,47,178.58	7,148.26	1,57,046.59	2,719.75	62.84
2014-15	3	3	44508.75	2818.12	47817.24	490.37	(-81.97)

2014 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 19 के अध्याय 2 पर की गई कार्रवाई टिप्पणी(एटीएन) में रेल मंत्रालय ने उल्लेख किया कि क्षेत्रीय रेलों को सभी बजटीय चरणों में वास्तविक आधार की नियमानुसार आवश्यकता के निर्धारण करने के लिए सावधान कर दिया गया है ताकि संस्वीकृत अनुदान के अंदर

व्यय का नियंत्रण हो। रेल मंत्रालय को सभी क्षेत्रीय रेलों द्वारा अनुदेशों का कार्यान्वयन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

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

2.2.2 निरंतर अधिक व्यय

जैसा कि तालिका 2.6 में दिखाया गया है 2010-11 से 2014-15 के दौरान विनियोजन संख्या 3 (भारित) कार्यचालन व्ययों सामान्य अधीक्षण एवं सेवाओं में व्यय निरंतर रूप से अधिक था।

तालिका 2.6 निरंतर आधिक्य व्यय

(₹ करोड़ में)

नाम और अनुदान संख्या	वित्तीय वर्ष	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	अधिक्य
विनियोजन संख्या 3 (प्रभारित) कार्यचालन खर्च सामान्य अधीक्षण और सेवारं	2010-11	0.05	0.10	0.36	0.21
	2011-12	0.00	0.03	0.30	0.27
	2012-13	0.00	0.01	0.43	0.42
	2013-14	0.00	0.50	0.88	0.38
	2014-15	0.00	1.373	1.376	0.003

आधिक्य का मुख्य कारण, प्रत्याशित की अपेक्षा डिफ्रिटल भुगतानों को अधिक मूर्त रूप देता बताया गया था। .

गत पांच वर्षों के दौरान निरंतर आधिक्य बजटीय आवश्यकताओं का उचित अनुमान करने और वित्तीय अनुशासन लागू करने में भारतीय रेल की विफलता दर्शाती है।

2.2.3 बचतें

वर्ष 2014-15 के दौरान कुल मिलाकर ₹ 14,412.45 करोड़ की बचतें (राजस्व एवं पूंजी अनुदान) हुई थी। 11 मामलो में तालिका 2.7 में दिए गए विवरण के अनुसार बचतें ₹ 100 करोड़ थे अधिक थी:

तालिका 2.7: ₹ 100 करोड़ से अधिक बचतें

(₹ करोड़ में)

अनुदान सं.	विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत
3	कार्यचालन व्ययों सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएं	6472.70	0.00	6105.78	(-) 366.92
4	कार्यचालन व्यय -स्थायी पथों और कार्यों का मरम्मत और अनुरक्षण	10267.93	136.03	10280.52	(-)123.47
5	कार्यचालन व्यय -मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण	4665.64	255.07	4782.70	(-) 138.01
7	कार्यचालन व्यय- संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और अनुरक्षण	6228.19	112.77	6026.01	(-) 314.95
9	प्रचालन व्यय- यातायात	19713.11	0.00	19074.47	(-) 638.64
10	प्रचालन व्यय-ईंधन	35181.17	0.00	29025.32	(-) 6155.85
11	कल्याण एवं सुख सुविधाएं	5111.38	65.84	5016.46	(-) 160.75
12	विविध कार्यचालन व्यय	5338.77	315.82	5106.28	(-) 548.31
13	भविष्य निधि पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	29792.70	350.00	29635.76	(-)506.94
16	पूंजी	79272.06	0.00	73684.47	(-) 5587.59
16	रेलवे निधियाँ	17095.30	465.65	17391.12	(-)169.83

बचतों के लिए कारण प्रत्याशित की अपेक्षा स्टाफ लागत वेतन एवं मजदूरी आकस्मिकताएं, छुट्टी नकदीकरण, कम्प्यूटर स्टेशनरी, विज्ञान और प्रचार के प्रति कम व्यय, कम कानूनी व्यय, पेंशन आहरण प्राधिकरणों से कम डेबिट, पेंशन के रूपांतरण के प्रति कम व्यय अनुग्रह पेंशन मृत्यू एवं सेवानिवृत्ति उपदान के प्रति मामलों की कम संख्या का अन्तिम रूप देना डिपोजिट लिंकड बीमा योजना का कम व्यय, कम संविदात्मक भुगतानों को मूर्त रूप देना। गैर स्टॉक मदों की अधिप्राप्ति पर कम-व्यय, स्टोर से स्टॉक की कम निकासी, आवधिक ओवरहाल (पीओएच) गतिविधि में कमी वर्कशॉप डेबिट का कम समायोजन, कम यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) चैनल बिल, मालभाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) और पार्सल प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस) से संबंधित वार्षिक अनुरक्षण ठेका (एएमसी)पर कम व्यय, हाई स्पीड डीजल (एचएसडी) ओआईएल की कम खपत, खरीदे गए तेल की औसत दर में कमी, डीजल ट्रेक्शन के तहत निधि की कम आवश्यकता, बाहरी स्रोतों से खरीदी गई ऊर्जा की दर में कमी, चिकित्सकीय उपकरणों की मरम्मत पर कम व्यय,

रिक्तियों का न भरना, आईआरएफसी के अलावा पट्टा प्रभारों का कम भुगतान, ट्यूशन फीस की प्रतिपूर्ति के लिए दावों की कम प्राप्ति, दवाईयों के लिए बिलों की कम प्राप्ति, कम प्रत्यक्ष खरीद, रेलवे सुरक्षा बल से संबंधित कम समायोजन, रेलवे सुरक्षा विशेष दल, सरकारी रेलवे पुलिस, प्रादेशिक सेना के संबंध में डेबिट का कम समायोजन और वर्ष के दौरान कम विविध व्यय बताया गया था।

अनुदान संख्या 16- पूंजी और रेलवे निधियां- इन निधियों के अंतर्गत बचतों के कारण आगामी पैरा में दिए गए हैं।

2.2.4 निरंतर बचतें

2014-15 को समाप्त होने वाले पिछले सात वर्षों के लिए निम्न अनुदानों में ₹ 100 करोड़ से अधिक की निरंतर बचतें हुई थी जैसा नीचे तालिका 2.8 में दिखाया गया है।

तालिका 2.8 निरंतर बचते

(₹ करोड़ में)

व्यय/वर्ष	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
अनुदान संख्या 16- रेलवे निधियां	1,723.38	2,815.59	861.94	3,565.24	8,217.50	4,788.64	169.83

पूंजी अनुदान संख्या 16-रेलवे निधियों में बचतों का कारण निम्नवत है:

- **अनुदान संख्या 16- में बचतें – रेलवे निधियां**

कार्यों की धीमी प्रगति और भंडार के कम डेबिट, ठेकागत भुगतान में कमी, चल स्टाक के निर्माण/अधिग्रहण के अंतर्गत कार्यकलापों में कमी और प्रत्याशित से कम डिजिटल पेमेंट के कारण बचतें।

- **अनुदान संख्या 16- में बचतें - पूंजी**

भूमि अधिग्रहण में विलम्ब, कार्य के कार्यान्वयन में विलम्ब कार्य की धीमी प्रगति/शून्य प्रगति और कम डेबिट की प्राप्ति, कम निविदाओं को अंतिम रूप देना/निविदाओं को अंतिम रूप न देना, ठेकेदारी देयताओं के प्रति कम भुगतान, व्यय की कम बुकिंग और बोर्डस्तर पर संस्वीकृति के

बाद कार्य का अनुमोदन लंबित तथा अनुमान से कम अधिनिर्णित भुगतानों के कम दिये जाने के कारण बचते।

उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि संचय के बावजूद वर्ष 2008-09 से 2014-15 तक अनुदान संख्या 16-रेलवे निधि में और 2007-08 से 2012-13²⁶ और 2014-15 में अनुदान संख्या 16 में निरंतर बचत हुई है।

रेल मंत्रालय को निधि आवश्यकताओं का सटीकता से आकलन करने तथा कार्यों की प्रगति की बारीकी से निगरानी करने की आवश्यकता है ताकि आंबटित निधि उचित रूप से प्रयोग की जा सके।

2.3 अनुपूरक प्रावधान

2.3.1 राजस्व अनुदान तथा विनियोजन

दस राजस्व दत्तमत अनुदानों (अनुदान सं. 4,5,6,7,8,11,12,13,14 तथा 15) में 2014-15 के दौरान ₹ 5342.28 करोड़ राशि के अनुपूरक प्रावधान लिए गए थे। ये महँगाई भत्ते, किलोमीटर भत्ता, यात्रा भत्ता, इलैक्ट्रिक ट्रैक्शन के उच्चतर भुगतान, बड़े हुए पेंशनरी प्रभारों को पूरा करने के कारण प्राप्त किये गए थे। न्यायालय आदेश की पूर्ति तथा लेखापरीक्षा के प्रतिस्थापन प्रभारों के संशोधन के कारण अतिरिक्त आवश्यकता के लिए अधिक भुगतान के कारण प्रभारित विनियोजन (विनियोजन संख्या 3,4,5,7,8,9,11, और 13) के अंतर्गत ₹ 4.43 करोड़ के अनुपूरक प्रावधान प्राप्त हुये थे।

2.3.2 पूंजीगत अनुदान तथा विनियोजन

निर्माण कार्यों के लिए अतिरिक्त आवश्यकता को पूरा करने के लिए 'दत्तमत' के अंतर्गत अनुदान संख्या 16 (आरएस निधि-रेलवे निधियां) में 2014-15 के दौरान ₹ 467.55 करोड़ का अनुपूरक प्रावधान किए गए थे।

²⁶ 2014 की रिपोर्ट सं. 19 का पैरा 2.2.4-संघ सरकार (रेलवे)-रेलवे वित्त।

न्यायालय के आदेश तथा मध्यस्थता निर्णय की पूर्ति में पूर्व गैर अनुमानित अधिक भुगतान के कारण प्रभारित विनियोजन (अनुदान संख्या 16-पूँजी) के अंतर्गत वर्ष 2014-15 के दौरान ₹ 57.23 करोड़ के अनुपूरक प्रावधान प्राप्त किये गये थे। तथापि, दत्तमत तथा प्रभारित विनियोजन के अंतर्गत अनुपूरक प्रावधानों का मूल्यांकन सही नहीं था क्योंकि क्रमशः ₹ 5,724.29 करोड़ तथा ₹ 28.82 करोड़ का अधिक व्यय था।

2.4 अभ्यर्पण

किसी अनुदान या विनियोजन में बचत वित्तीय वर्ष के अन्त तक प्रतीक्षा किए बगैर उसी समय अभ्यर्पित की जानी अपेक्षित है जब इनका अनुमान हो जाए। अभ्यर्पण के कुछ मामलों को तालिका 2.9 में दिखाया गया है:

तालिका 2.9 विभिन्न अनुदानों के अंतर्गत अभ्यर्पण

(₹ करोड़ में)

अनुदान संख्या	दत्तमत प्रभारित (वी/सी)	मूल	पूरक	वास्तविक व्यय	नियत अंतर (बचत) ²⁷	अभ्यर्पण ²⁸
1	वी	278.01	0	266.81	(-)11.20	4.08
2	वी	831.45	0	901.53	(+) 70.08	717.64
3	वी	6472.70	0	6105.78	(-) 366.92	253.38
9	वी	19713.11	0	19074.47	(-) 638.64	405.47
10	वी	35181.17	0	29025.32	(-) 6155.86	5491.06
10	सी	0.14	0	0	(-) 0.14	0.14
12	सी	138.72	0	113.87	(-) 24.85	720.00
16 (पूँजी)	सी	111.95	57.23	143.91	(-) 25.27	1.14
16 (रेलवे निधि)	वी	17095.30	465.65	17391.12	(-) 169.83	145.04
16 (रेलवे निधि)	सी	5.40	0	3.23	(-) 2.17	1.26
16 (आरएसएफ)	सी	2.00	0	0.63	(-) 1.37	1.78

उपरोक्त तालिका से यह स्पष्ट है; एक अनुदान में (अनुदान संख्या 12) अभ्यर्पित राशि बचत से अधिक है। अन्य एक अनुदान में (अनुदान संख्या 2)

²⁷ 'बचत' संस्वीकृत अनुदान तथा वास्तविक व्यय के बीच अन्तर को प्रदर्शित करती है।

²⁸ 'अभ्यर्पण' 'स्वीकृत अनुदान' तथा 'अन्तिम अनुदान' के बीच अन्तर को प्रदर्शित करता है।

इस अनुदान के तहत अधिक व्यय के बावजूद राशि अभ्यर्पित की गई थी।

2.5 खर्च करने वाली इकाईयों द्वारा बजटीय नियंत्रण

भारतीय रेल द्वारा बजट प्राक्कलन सामान्यतया क्षेत्रीय रेलवे की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुये, परिकल्पित किया जाता है जिसका विश्लेषण और नियंत्रित किया जाता है। निधि का पुनः विनियोजन अन्तिम संशोधन विवरण²⁹ (एफएमएस) के माध्यम से किया जाता है। भारतीय रेल वित्त संहिता, भाग-1 का नियम 519 निर्धारित करता है कि व्यय का नियंत्रण वहन किया जाने वाले व्यय के पहले से अनुमानों की तैयारी, इन अनुमानों के आधार पर वर्ष के लिए बजट अनुदान के माध्यम से निधि के आबंटन तथा अनुमानों के विवरणों के प्रति तथा संस्वीकृत अनुदानों के प्रति वहन किए गए व्यय की निरंतर तथा समवर्ती समीक्षा के माध्यम से किया जाना चाहिए ताकि अनुमानों में संशोधन तथा निधियों का पुनर्विनियोजन शीघ्रतम संभावित समय में व्यवस्थित किया जा सके।

जैसाकि बजट आदेशों में निर्धारित और राष्ट्रपति की मंजूरी की आवश्यकता के रूप में विनियोजन के प्रत्येक शीर्ष के अन्तर्गत वर्तमान वित्तीय वर्ष के दौरान नियमावली³⁰ में प्रावधान है कि क्षेत्रीय रेलवे को अपेक्षित अतिरिक्त आवंटनों (दोनों दत्तमत और प्रभारित) या किए जाने वाले अभ्यर्पण को दर्शाने वाले विवरणों को प्रस्तुत करना चाहिए। क्षेत्रीय रेलवे से प्राप्त किए गए विवरणों के आधार पर, रेलवे बोर्ड अन्तिम संशोधन विवरण तैयार करता है।

लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय रेलवे के अनुदान लेखा संख्या 3 से 13 संबंधित पुनः विनियोजन के सभी 196 मामलों की समीक्षा की। रेलवे वार अनुदान लेखों के सार **परिशिष्ट 2.2** में दिए गए हैं।

निम्नलिखित विश्लेषण से पता चला कि एफएमएस के परिणामस्वरूप अन्तिम अनुदान का आंकलन दोषपूर्ण था:

²⁹ अन्तिम संशोधन विवरण नियमों के अन्तर्गत एक इकाई से दूसरी अथवा एक कार्य से दूसरे में निधि के अन्तिम पुनर्विनियोजन से संदर्भित है। यह सामान्यतः वर्ष के अंत में किया जाता है।

³⁰ भारतीय रेल वित्त संहिता-खण्ड-1 का पैरा 385 और पैरा 386

- 46 मामलों में यह देखा गया कि, वास्तविक व्यय अन्तिम अनुदान संख्या अधिक था।
- आठ मामलों में, वास्तविक व्यय संस्वीकृत अनुदान से अधिक हो गया था जिससे पता चलता है कि इन मामलों में अभ्यर्पण अपेक्षित नहीं था।
- 24 मामलों में, जोनल रेलवे को पुनर्विनियोजन के माध्यम से वर्ष के अन्त में अतिरिक्त निधियां प्राप्त हुईं जबकि वास्तविक व्यय संस्वीकृत अनुदान से कम था।

ऐसे उदाहरण खराब बजटीय नियंत्रण और इसके परिणामस्वरूप अविवेकपूर्ण पुनर्विनियोजन आदेशों के अनुवर्ती मुद्दे हैं।

2.6 अनुदान संख्या 16 का विस्तृत अध्ययन – परिसम्पतियां, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन

भारतीय रेल पूँजीगत व्यय के लिए एक अनुदान प्रचालित करता है। अनुदान संख्या 16 अर्थात् निर्माण कार्य अनुदान आबंटन और क्षेत्र में कार्यकलापों के रूप में सबसे बड़ा अनुदान है। यह भारतीय रेल की परिसम्पतियों के निर्माण, अधिग्रहण और प्रतिस्थापन पर व्यय को वर्णित करता है। इस अनुदान के चार खण्ड हैं और अपनी निधियाँ चार भिन्न स्रोतों से प्राप्त करता है:

- पूँजी-भारत सरकार के सामान्य बजट द्वारा दी गई बजटीय सहायता,
- रेलवे निधियां-तीन भिन्न आरक्षित निधियों³¹ के तहत रखे गये आन्तरिक स्रोत,
- रेलवे संरक्षा निधि-सैन्ट्रल रोड फंड से डीजल उपकरण के रेलवे के हिस्से से वित्त-पोषित, और
- ओपन लाइन वर्क्स (राजस्व)-राजस्व से वित्त पोषित नये या अतिरिक्त सुधार/प्रतिस्थापन कार्य, जो ₹ एक लाख की लागत से कम हो।

एक खण्ड से दूसरे में निधियों का पुनःविनियोजन अनुमत नहीं है।

खण्ड-वार आबंटन और व्यय तालिका नीचे दी गई है:

³¹ आरक्षित- मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ) और पूँजीगत निधि (सीएफ) थे।

तालिका 2.10 अनुदान संख्या 16 के अन्तर्गत खण्ड वार व्यय

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ अधिव्य (+)
दत्तमत हिस्सा					
पूँजी	79,272.06	0.00	79,272.06	73,684.47	(-) 5,587.59
रेलवे निधियां	17,095.30	465.65	17,560.95	17,391.12	(-) 169.83
रेलवे सुरक्षा निधि	2,198.00	1.90	2,199.90	2,233.03	(+) 33.13
ओपन लाइन वर्क्स-राजस्व	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल दत्तमत	98,565.36	467.55	99,032.91	93,308.62	(-) 5724.29
प्रभारित हिस्सा					
पूँजीगत	111.96	57.23	169.19	143.91	(-) 25.28
रेलवे निधि	5.40	0.00	5.40	3.23	(-) 2.17
रेलवे सुरक्षा निधि	2.00	0.00	2.00	0.63	(-) 1.37
ओपन लाइन वर्क्स-राजस्व	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल प्रभारित	119.36	57.23	176.59	147.77	(-) 28.82

➤ पूँजी

2014-15 में, परिसम्पत्तियों/रोलिंग स्टॉक इत्यादि के अधिग्रहण और निर्माण के लिए ₹ 79,272.06 करोड़ के लिए प्रावधान बनाया गया था। अनुदान के इस सैगमेंट में, संस्वीकृत प्रावधान के प्रति, ₹ 5,587.59 करोड़ की निवल अधिकता थी। पैरा 2.2.4 में बचत के कारणों की चर्चा की गई है।

➤ रेलवे निधियां

‘रेलवे निधियों’ के लिए विनियोजन लेखे अनुदान संख्या 16 के अन्तर्गत निधियों के तीन स्रोतों अर्थात् डीआरएफ, विकास निधि (डीएफ) और पूँजी निधि (सीएफ) के माध्यम से वित्त पोषित किया जाता है।

- डीआरएफ-मौजूदा परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण के लिए (प्रचालन व्यय से प्रभारित द्वारा आंतरिक स्रोतों से वित्त प्रबंधित निधि)।
- डीएफ-सभी यात्रियों और अन्य प्रयोक्ताओं के लिए, अतिरिक्त और प्रतिस्थापन कार्यों सहित, सुरक्षा सहित प्रत्येक ₹ एक लाख तक श्रम

कल्याण कार्यो और सुरक्षा निर्माणकार्य (निवल राजस्व अधिशेष से वित्त प्रबंधित निधि)।

- सीएफ-नई परिसम्पत्तियों के निर्माण और अधिग्रहण पर पूँजीगत व्यय की आवश्यकता पूरा करने के लिए (निवल राजस्व अधिशेष से वित्त प्रबंधित निधि)।

यह सभी निधियाँ 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 सैगमेंट व्यय की योजना पर प्रभाव डालता है। संस्वीकृत आबंटन और रेलवे निधियों के अन्तर्गत व्यय का स्रोतवार ब्यौरा तालिका 2.11 में सारणीबद्ध है।

तालिका-2.11-रेलवे निधियों के घटक

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ आधिक्य (+)
क - दत्तमत हिस्सा					
डीआरएफ	8771.80	426.72	9,198.52	9,328.18	(+) 129.66
डीएफ	2,861.50	38.93	2,900.43	2,613.70	(-) 286.73
सीएफ	5,462.00	0.00	5,462.00	5,449.24	(-) 12.76
कुल दत्तमत	17,095.30	465.65	17,560.95	17,391.12	(-) 169.83
ख - प्रभारित हिस्सा					
डीआरएफ	4.20	0.00	4.20	2.14	(-) 2.06
डीएफ	1.20	0.00	1.20	1.08	(-) 0.12
सीएफ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल प्रभारित	5.40	0.00	5.40	3.22	(-) 2.18
कुल योग - (क + ख)	17100.70	465.65	17566.35	17394.34	(-) 172.01

अनुदान के इस सैगमेंट के विश्लेषण से पता चला कि ₹ 169.83 करोड़ (संस्वीकृत अनुदान का 0.96 प्रतिशत) करोड़ की निवल बचत (दत्तमत के अन्तर्गत) हुई।

निधियों के दत्तमत भाग के अंतर्गत स्रोतवार आबंटन और व्यय की जांच से पता चला कि:

- डीआरएफ के अंतर्गत संस्वीकृत प्रावधानों के 1.41 प्रतिशत से ₹ 129.66 करोड़ की बचत थी।
- डीएफ के अंतर्गत संस्वीकृत प्रावधानों के 9.89 प्रतिशत से ₹ 286.73 करोड़ की बचत थी।
- सीएफ के अंतर्गत संस्वीकृत प्रावधानों के 0.23 प्रतिशत से ₹ 12.76 करोड़ की बचत थी।

- **रेलवे संरक्षा 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 संरक्षा कार्यों जैसे मानव रहित रेलवे क्रासिंग पर मानव तैनाती और सड़क उपरि/भूमिगत पुल के निर्माण के लिए उपयोग में लाया जाता है। 2014-15 के दौरान 1.51 प्रतिशत वाले ₹ 2,199.90 करोड़ के संस्वीकृत अनुदान के प्रति ₹ 33.13 करोड़ का अधिक व्यय हुआ था।

- **ओपन लाइन कार्य (राजस्व)**

अनुदान का यह खण्ड भारतीय रेल के राजस्व से वित्त पोषित था। सभी कार्यों (यात्री सुविधा कार्यों के अलावा) चाहे नए या अतिरिक्त सुधार/प्रतिस्थापन के लिए हों, जहाँ लागत ₹ एक लाख से कम है वहाँ इस अनुदान के खण्ड के लिए प्रभार्य है। 2014-15 के दौरान, अनुदान के इस खण्ड के तहत कोई निधि आबंटित नहीं की गई थी।

2.6.1 निधियों का आहरण/उपयोग

निम्नलिखित तालिका 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 2.12- 31 मार्च 2015 को समाप्त पिछले तीन वर्षों के दौरान रेलवे निधियों को विनियोजन और आहरण

(₹ करोड़ में)

निधि	विवरण	2012-13	2013-14	2014-15
डीआरएफ	निधि का विनियोजन (बीई)	9,700.00	7,700.00	7,050.00
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	7,050.00	8,100.00	7,975.00
	(+)अधिक/(-)कम विनियोजन	(-)2,650.00	400.00	925.00
	निधि से व्यय/आहरण	7,045.47	7,119.91	7,286.93
डीएफ	निधि का विनियोजन (बीई)	10,557.00	3,550.00	300.00
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	7,815.00	3,075.00	1,374.93
	(+)अधिक/(-)कम विनियोजन	(-)2,742.00	(-) 475.00	1074.93
	निधि से व्यय/आहरण	2,457.82	2,561.43	2,644.07
सीएफ	निधि का विनियोजन (बीई)	5,000.00	5,433.80	5,662.74
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	451.25	500.00	6,233.36
	(+)अधिक/(-)कम विनियोजन	(-)4,548.75	(-) 4,933.80	570.62
	निधि से व्यय/आहरण	0	0	5,449.24
जोड़ (रेलवे निधि)	निधि का विनियोजन (बीई)	25,257.00	16,683.80	13,012.74
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	15,316.25	11,675.00	15,583.29
	(+)अधिक/(-)कम विनियोजन	(-) 9,940.75	(-) 5,008.80	2,570.55
	निधि से व्यय/आहरण	9,503.29	9,681.34	15,347.24

उपर्युक्त से यह देखा गया है कि डीएफ और सीएफ के अंतर्गत विनियोजन निवल राजस्व अधिशेष की उपलब्धता के कारण बजट अनुमानों से अधिक किया गया था। डीईआरएफ के अंतर्गत निधि का विनियोजन बजट अनुमानों से 13.12 प्रतिशत तक बढ़ गया था।

2.6.2 अनुदान संख्या 16 के अन्तर्गत पुनर्विनियोजन

अनुदान के प्रत्येक सैगमेंट के अन्तर्गत निर्माण-कार्यों/कार्यकलापों को नई लाइनों के निर्माण, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, चल स्टॉक आदि जैसी 33 योजना शीर्षों (लघु लेखा शीर्ष) के अन्तर्गत समूहित किया जाता है। परिसम्पत्तियों (निर्माण कार्य बजट) के निर्माण, अधिग्रहण और प्रतिस्थापन के लिए बजट अनुमानों से निवेश निर्णयों को अग्रिम और निरन्तर योजना प्रक्रिया के आधार पर तैयार किए गए वार्षिक “निर्माण-कार्य, मशीनरी एवं चल स्टॉक कार्यक्रम” के माध्यम से प्रक्रियागत किया गया था।

मूल आबंटित निधियों के बड़े पैमाने पर पुनर्वियोजन के अतिरिक्त संस्वीकृत अनुदान का उपयोग न करने, (जैसा तालिका संख्या 2.10 में तालिका बद्ध है) पूँजीगत अनुदान के निर्माण-कार्य बजट के निरूपण में विस्तृत उपयोग के बावजूद पाया गया था।

निधियों के पुनर्विनियोजन के कुछ मामले तालिका 2.13 में दिये गये हैं।

तालिका 2.13-अनुदान सं. 16 में निधियों का पुनर्विनियोजन

निधि का स्रोत	योजना शीर्ष संख्या और विषय	(+) अतिरिक्त निधियों के माध्यम से पुनर्विनियोजन (-) प्रयोग न होने/निधियों के अभ्यर्पण से पुनर्विनियोजन (₹ करोड़ में)
पूँजी	1500 (दत्तमत) – दोहरीकरण	670.82 (19.77)
पूँजी	1100 (दत्तमत) - नई लाईन का निर्माण	(-)89.34 (1.24)
पूँजी	1400 (दत्तमत) – गेज परिवर्तन	1,238.71 (51.46)
पूँजी	1400 (प्रभारित) – गेज परिवर्तन	(-) 9.10 (59.51)
पूँजी	4200 (दत्तमत) – उत्पादन इकाई सहित कार्यशाला	(-) ₹ 53.21 (3.93)
पूँजी	1700 (दत्तमत) – कम्प्यूटरीकरण	(-) 28.99 (19.20)
पूँजी	2100 (दत्तमत) – रॉलिंग स्टॉक	2,649.97 (147.88)
पूँजी	2100 (प्रभारित)- रॉलिंग स्टॉक	(-)8.00 (100)
रेलवे निधि	1500 (दत्तमत) – दोहरीकरण	(-)18.54 (74.16)
रेलवे निधि	1600 (दत्तमत) – यातायात सुविधाएं - यार्ड रिमॉडलिंग तथा अन्य	(-) 29.79 (5.64)
रेलवे निधि	1700 (दत्तमत) – कम्प्यूटरीकरण	(-)20.46 (10.87)
रेलवे निधि	2100- (दत्तमत)- रॉलिंग स्टॉक	139.30 (6.89)
रेलवे निधि	5300 (दत्तमत) – यात्री सुविधाएं तथा अन्य रेलवे उपयोगकर्ता की सुविधाएं	(-)87.57 (8.54)
रेलवे निधि संरक्षा	2900 (दत्तमत) – सड़क संरक्षा कार्य - लेवल क्रॉसिंग	16.96 (4.10)

टिप्पणी-कोष्टक में आंकड़े संस्वीकृत अनुदान की प्रतिशतता दर्शाते हैं।

एक योजना शीर्ष से दूसरे में अथवा एक जोनल रेलवे से दूसरे जोनल में मूल रूप से आबंटित संसाधनों की प्राथमिकता और पुनिर्विनियोजन में बड़े पैमाने पर परिवर्तन, परिसम्पत्तियों के अधिग्रहण, विनिर्माण और प्रतिस्थापन/नवीनीकरण के लिए बजटीय अनुमानों को तैयार करने में विश्वसनीयता के अभाव के सूचक थे। इसने परिसम्पत्तियों के निर्माण और अधिग्रहण की दीर्घकालिक अग्रिम योजना को ही नहीं निर्माणकार्यों/परियोजनाओं के समापन की अनुसूची को भी प्रभावित किया।

पूँजीगत अनुदान (संख्या 16) के विश्लेषण से पता चला:

- अपर्याप्त योजना
- नीति बनाने, योजना और बजटिंग के बीच कमजोर संबंध
- बजट बनाने और बजट निष्पादित करने के बीच अपर्याप्त संबंध।

2.7 बजट में कमियाँ

त्रुटिपूर्ण बजट के अत्यधिक उदाहरण देखे गये जिसके परिणामस्वरूप निर्धारित सीमा³² से अधिक व्यय/बचतें हुईं। उत्तर मध्य (49 मामले), पश्चिम मध्य (27 मामले), दक्षिण (23 मामले), दक्षिण पूर्व (16 मामले), उत्तर पश्चिम और दक्षिण पश्चिम (12 मामले प्रत्येक में) और पश्चिम (10 मामले) रेलों त्रुटिपूर्ण बजट के सबसे अधिक मामले थे। बजट में कमियों के कुछ उदाहरण तालिका 2.14 में दिये गये हैं:

रेल मंत्रालय ने अनुबन्ध-के की संशोधित प्रति प्रस्तुत नहीं की थी।

तालिका 2.14-बजट में कमियों के मामले

जोनल रेलवे	अनुदान संख्या/नाम (दत्तमत/प्रभारित)	लघु शीर्ष/योजना शीर्ष	अधिक/कम प्रावधान	₹ करोड में	अंतिम अनुदान के सापेक्ष में प्रतिशतता
उमरे	08-संचालनात्मक व्यय-रोलिंग स्टॉक और उपस्कर	300-इलैक्टिक लोको	कमी	21.23	6.85
उमरे	11-स्टाफ कल्याण और सुविधाएं	600—आवासीय और कल्याण भवन - मरम्मत और	कमी	6.02	14.68

³²भारतीय रेल वित्त संहिता का पैराग्राफ 409 और 410 अनुमत अंतर के लिये सीमा निर्धारित करते हैं जो कि 5 प्रतिशत या ₹ 50 लाख है जो भी कम हो और अनुदान संख्या 16 के लिये यह 10 प्रतिशत या ₹ 100 लाख है जो भी कम हो।

		अनुरक्षण			
उमरे	12-मिश्रित कार्यकारी व्यय	100-सुरक्षा	अधिकता	24.22	11.33
उमरे	12-मिश्रित कार्यकारी व्यय	उच्चंत - मिश्रित अग्रिम राजस्व	कमी	6.03	82.89
दपरे	13-पीएफ और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	एसएच-690	अधिकता	2.14	25.16
परे	07-राजस्व - संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और प्रबंधन	800-अन्य संयंत्र और उपस्कर	अधिकता	15.63	54.80
परे	12-राजस्व - मिश्रित कार्यकारी व्यय	मिश्रित अग्रिम (राजस्व)	कमी	8.24	22.02
पमरे	02-मिश्रित व्यय (सामान्य)	आरआरबी-बीपीएल	कमी	1.64	98.71
पमरे	05-मरम्मत और अनुरक्षण मोटिव विद्युत	300	अधिकता	20.28	9.93
उमरे	16-पूँजी	1500-दोहरीकरण (वी)	अधिकता	3.57	18.40
उमरे	16-पूँजी	6400- अन्य विनिर्दिष्ट निर्माण कार्य	अधिकता	6.56	79.20
उपरे	16-पूँजी	पीएच-5100	अधिकता	1.62	33.31
उपरे	16-डीआरएफ	पीएच-3200	अधिकता	2.05	15.69
परे	16-डीएफ	पीएच-33 सिग्नलिंग और दूरसंचार (वी)	अधिकता	5.84	16.49
पमरे	16-पूँजी	1600-यातायात सुविधाएं	अधिकता	2.78	15.67
पमरे	16-पूँजी	4200-कार्यशाला और उत्पादन इकाईयां	अधिकता	1.71	24.65
आईसीएफ	16-पूँजी	पी-7100-स्टोर उच्चंत	अधिकता	4.43	16.41
आईसीएफ	16-डीआरएफ	क्यू-4100-मशीनरी संयंत्र	कमी	3.12	13.71

भार. को अपनी बजट प्रक्रिया पर व्यापक रूप से पुनर्विचार और प्रक्षेपण को अधिक यथार्थ बनाने की आवश्यकता है, जिससे यह सुनिश्चित हो कि निधियां संसद द्वारा संस्वीकृत उद्देश्य के लिये पूर्ण रूप से उपयोग हो।

2.8 व्यय का गलत वर्गीकरण

जोनल रेलवे के लेखाओं को सत्यापित करते समय व्यय के गलत वर्गीकरण और अन्य लेखाकरण गलतियों के दृष्टांत ध्यान में आए थे। व्यय के गलत वर्गीकरण और महत्वपूर्ण लेखाकरण गलतियों के मामलों को “भारतीय रेल 2014-15 के विनियोग लेखे-विस्तृत लेखे-भाग-11” में सूचीबद्ध किया गया है।

व्यय के गलत वर्गीकरण के इन मामलों को एक राजस्व अनुदान से दूसरे में और राजस्व से पूँजीगत अनुदान में भी और इसके विपरीत शामिल किया जाता है। पूँजी से जमा लेखा शीर्षों में व्यय के गलत वर्गीकरण पर मामलों की लेखापरीक्षा में भी पहचान की गई थी। राजस्व से पूँजी लेखा शीर्ष अथवा पूँजी से जमा शीर्षों में व्यय के गलत वर्गीकरण को लेखाओं में राजस्व एवं पूँजी व्यय में कम बताया गया था।

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

2014-15 के दौरान जोनल रेलवे द्वारा व्यय के गलत-वर्गीकरण तथा प्राप्तियों के कुछ मामले नीचे वर्णित हैं:

- राजस्व व्यय तथा पूँजीगत व्यय के बीच गलत वर्गीकरण
 - (i) दरे में ₹ 6.86 करोड़ राशि का व्यय पूँजी अनुदान संख्या 16-पूँजी (₹ 4.39 करोड़) तथा भंडार उचंत (₹ 2.47 करोड़) के स्थान पर राजस्व अनुदान संख्या 12-विविध कार्यकारी व्यय को डेबिट किया गया था।
 - (ii) दरे में, ईजन किराये पर लेने के प्रभार और स्थापना प्रभार (कार्य प्रभारित पद) से संबंधित ₹ 0.16 करोड़ का व्यय पूँजी अनुदान संख्या 16-डीआरएफ के स्थान पर आंशिक रूप से राजस्व अनुदान 03 सामान्य अधीक्षण और रेलवे की सेवाओं तथा अनुदान संख्या 04-स्थाई रेलपथ मरम्मत और प्रबंधन तथा निर्माणकार्यों को डेबिट किया गया।
 - (iii) उमरे में, उपस्कर की लागत के प्रति ₹ 1.21 करोड़ का व्यय पूँजीगत अनुदान संख्या 16-पूँजी के स्थान पर राजस्व अनुदान संख्या 07 को डेबिट किया गया।
 - (iv) दपरे में, पुलों में सुधार और उनको मजबूत करने के लिए ₹ 1.07 करोड़ का व्यय पूँजी अनुदान संख्या 16-डीएफ - 3 के स्थान पर राजस्व अनुदान संख्या 04-मरम्मत और अनुरक्षण को डेबिट किया गया।

- (v) उरे में, पी. वे सामग्री की लागत के प्रति ₹ 0.67 करोड़ राशि पूँजी अनुदान संख्या 16- डीआरएफ – ट्रैक नवीकरण के स्थान पर राजस्व अनुदान संख्या 04 स्थायी रेलपथ की मरम्मत व अनुरक्षण और निर्माण कार्य को डेबिट की गई।
- (vi) उरे में क्लोज्ड यूजर ग्रुप (सीयूजी) बिलों के प्रति ₹ 0.29 करोड़ का व्यय पूँजी राजस्व अनुदान संख्या 07- संयंत्रों और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण के स्थान पर अनुदान संख्या 16-डीआरएफ को डेबिट किया गया।
- राजस्व अनुदानों के अंतर्गत व्यय का गलत वर्गीकरण
 - (i) उपरे में, आपूर्ति प्रभारों के प्रति ₹ 2.15 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 04-स्थायी रेलपथ की मरम्मत व अनुरक्षण तथा निर्माण-कार्य (₹ 0.86 करोड़) और अनुदान संख्या 11- कर्मचारी कल्याण एवं सुविधाएं (₹ 1.29 करोड़) की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 12 से डेबिट किया गया।
 - (ii) दपरे में, मृत रेलवे कर्मचारियों को दिये गये अनुग्रहपूर्वक क्षतिपूर्ति के प्रति ₹ 0.64 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 13-भविष्य निधि, पेंशन और सेवानिवृत्ति लाभों की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 12 विविध कार्यकारी व्यय को डेबिट किया गया।
 - (iii) उरे में, व. डीएसटीई/फिरोजपुर के स्टाफ की लागत के प्रति ₹ 0.24 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 07-संयंत्रों और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 03-अधीक्षण और रेलवे सेवा को डेबिट किया गया।
 - (iv) उरे में, पी. वे निर्माण कार्य के अनुरक्षण स्टाफ की लागत के प्रति ₹ 1.15 करोड़ व्यय राजस्व अनुदान संख्या 04- पी. वे और निर्माणकार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 09 – प्रचालन व्यय – यातायात को डेबिट किया गया।
 - (v) उरे में, अराजपत्रित स्टाफ के प्रशिक्षण के दौरान वेतन और भत्तों के प्रति ₹ 0.30 करोड़ का व्यय अनुदान संख्या – 12 – विविध कार्यकारी व्यय की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 04 –स्थायी रेलपथ की मरम्मत और अनुरक्षण को डेबिट किया गया।

- (vi) उरे में, अप्रेन्टिसों को अदा किये गये मासिक वेतन के प्रति ₹ 0.02 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 12 – विविध कार्यकारी व्यय की अपेक्षा अनुदान संख्या 06 – केरिज और वैगन की मरम्मत और अनुरक्षण को डेबिट किया गया।
- (vii) दपूरे में, गेट कीपर के वेतन और भत्तों के प्रति ₹ 2.59 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 09 - संचालन व्यय-यातायात के बजाय राजस्व अनुदान संख्या 4 – स्थायी रेलपथ की मरम्मत व अनुरक्षण एवं निर्माण-कार्य को डेबिट किया गया।

• पूँजी अनुदान के अंतर्गत व्यय का गलत वर्गीकरण

- (i) दरे में, रनिंग रूम के सुधार और प्लेटफार्म के विस्तार के प्रति ₹ 2.83 करोड़ का व्यय संख्या 16-डीएफ की अपेक्षा पूँजीगत अनुदान संख्या 16 डीआरएफ को डेबिट किया गया था।
- (ii) उमरे में, डीजल जनरेटर सेट की लागत के प्रति ₹ 0.74 करोड़ का व्यय संख्या 16-डीएफ की अपेक्षा पूँजीगत अनुदान संख्या 16-डीआरएफ को डेबिट किया गया।
- (iii) दपरे में, राज्य सरकारों से संबंधित निर्माणकार्यों के प्रति ₹ 281.48 करोड़ का व्यय जमा मिश्रित की अपेक्षा पूँजी अनुदान संख्या 16 को डेबिट किया गया।
- (iv) परे में, लेवल क्रॉसिंग के स्थान पर बहुस्तरीय आरओबी के निर्माण प्रति ₹ 0.11 करोड़ का व्यय 16-आरएसएफ के प्रति पूँजी अनुदान संख्या 16-डीएफ को डेबिट किया गया।
- (v) ट्रैक डिपो से प्राप्त स्थायी पथ सामग्री की लागत के प्रति ₹ 47.82 करोड़ व्यय को स्टोर उचंत की बजाए पूँजीगत अनुदान संख्या 16-डीआरएफ में सीधे डेबिट कर दिया गया था।

• प्राप्तिओं का गलत वर्गीकरण

- (i) पूतरे में हॉल्ट की स्थापना से संबंधित ₹ 1.71 करोड़ राशि को प्रचालन व्यय-यातायात अनुदान संख्या 09 की बजाए स्टेशन की आय से डेबिट कर दिया गया है।

- (ii) उमरे में यात्रियों से वसूले गए जुर्माने के प्रति ₹ 0.19 करोड़ की राशि अर्जित सार एक्स कोचिंग की बजाए सार जेड से डेबिट कर दी गई थी।
- (iii) दपरे में यात्रियों से संग्रहीत सेवाकर के प्रति ₹ 29.08 करोड़ की राशि सेनवैट क्रेडिट 044-सेवाकर की बजाए अर्जित सार जेड-650-विविध आय में क्रेडिट कर दिया गया था।

पीएसी ने अपनी 19वीं 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 लेखांकन 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 को समय पर पता न लगाने के ऐसे दुलमुल 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 लेखांकन गतिविधियों को मजबूत किया जा सके, समिति को उम्मीद है कि मंत्रालय भविष्य में गलत वर्गीकरण की आदत को दूर करने तथा प्रणालीगत कमियों/खामियों से निपटने 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 और विस्तार लाने के लिए विभिन्न लेखांकन 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 2014-15 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 टिप्पणी में उल्लेख किया कि प्रणाली को सुदृढ़/ सख्त करने हेतु क्षेत्रीय रेलों को अनुदेश पुनः दोहराए गये हैं और चूक करने वाले स्टाफ के विरुद्ध उचित कार्रवाई कर व्यय के आबंटन की शुद्धता हेतु जवाबदेही सुनिश्चित करने के अलावा व्यय बुकिंग करते समय

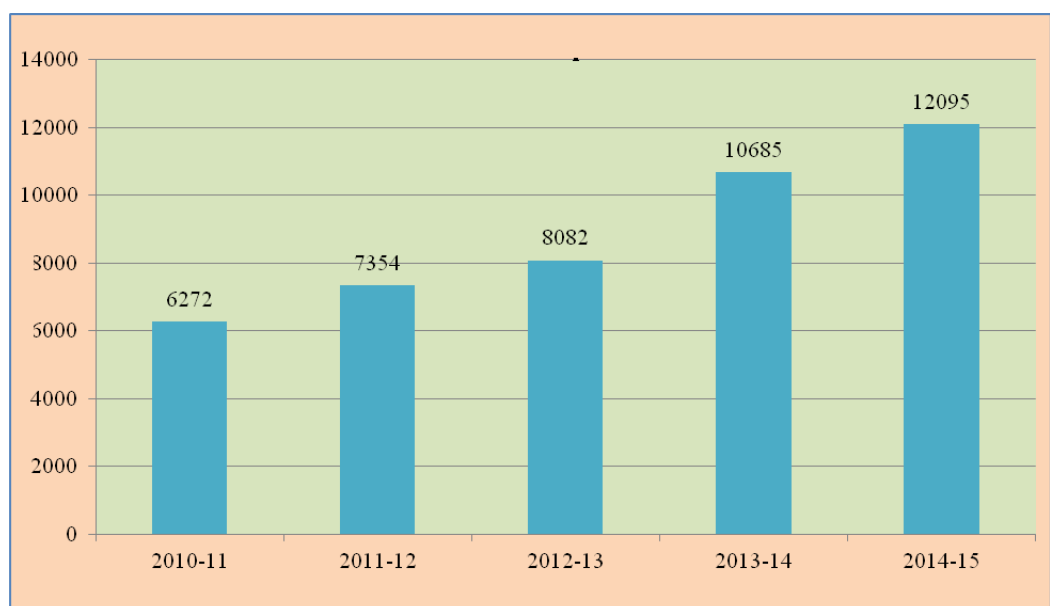
गलत वर्गीकरण को परिहार करने के लिए स्टाफ को संवेदनशील बनाया जा रहा है।

2.9 असंस्वीकृत व्यय

भारतीय रेल द्वारा 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 जोनल रेल प्रशासन द्वारा आपत्ति मद पुस्तिकाओं (ओआईबी) में दर्ज किया जाता है और असंस्वीकृत व्यय माना जाता है।

चित्र -2.3 असंस्वीकृत व्यय (संचयी आंकड़े)

(₹ करोड़ में)



आपत्ति के अंतर्गत रखे गये ऐसे व्यय की समीक्षा से ₹ 6,272 करोड़ (मार्च 2011), ₹ 7,354 करोड़ (मार्च 2012) और ₹ 8,082 करोड़ (मार्च 2013) और ₹ 10,685 करोड़ (मार्च 2014) और ₹ 12,095 करोड़ (मार्च 2015) की बढ़ती प्रवृत्ति उजागर हुई। 31 मार्च 2015 को उन मदों से संबंधित ₹ 6,240 करोड़ (कुल असंस्वीकृत व्यय का 51.59 प्रतिशत) का असंस्वीकृत व्यय शामिल था, जो दो वर्ष से अधिक पुराना था। रेल मंत्रालय को नियंत्रण तंत्र को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है और यह सुनिश्चित करना है कि सभी असंस्वीकृत व्यय प्राथमिकता आधार पर नियमित किया जाता है।

2.10 निष्कर्ष

विनियोजन लेखा संसद द्वारा दत्तमत अनुदानों और राष्ट्रपति द्वारा अनुमोदित विनियोजन की राशि की 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।

2014-15 के दौरान, रेल मंत्रालय ने 15 राजस्व अनुदानों और एक पूँजीगत अनुदान के संबंध में ₹ 2,99,600.02 करोड़ की संस्वीकृत अनुदान के प्रति ₹ 2,85,133.21 करोड़ खर्च किया जिससे ₹ 14,466.81 करोड़ की शुद्ध बचत हुई। अनुदान व्यय के विश्लेषण से पता चला कि ₹ 14,466.81 करोड़ की शुद्ध बचत दो राजस्व अनुदानों, तीन राजस्व विनियोजनों, दो पूँजीगत अनुदान का एक भाग और पूँजीगत विनियोग के एक भाग में ₹ 490.37 करोड़ अधिक समायोजित करके 13 राजस्व अनुदानों, पूँजीगत अनुदान के दो भागों, आठ राजस्व विनियोजन और पूँजीगत विनियोजन के एक भाग के तहत ₹ 14957.18 करोड़ की बचत का परिणाम था।

राजस्व अनुदान और पूँजीगत अनुदान में बचत दर्शाता है कि मूल गतिविधियाँ, परिसंपत्ति सृजन, मूल्यवर्धन नहीं किया गया, जिसके लिए माँग अनुदानों के माध्यम से निधियों की माँग की गई थी, और रेलवे द्वारा वांछित लाभ नहीं प्राप्त किया जा सका। उसी समय, संस्वीकृत अनुदानों से अधिक किया गया व्यय दर्शाता है कि संसद/राष्ट्रपति के अनुमोदन द्वारा दत्तमत निधि के बिना अप्राधिकृत व्यय किया गया।

निरन्तर अधिक व्यय, निरन्तर बचत, निधियों के पुनर्विनियोजन, निधियों का अभ्यर्षण, अनुपूरक अनुदानों हेतु माँग का गलत निर्धारण, व्यय का गलत वर्गीकरण, राजस्व अनुदान से पूँजीगत अनुदान और विपरीत क्रम में, प्रभारित व्यय को दत्तमत व्यय, एक राजस्व अनुदान को दूसरे में, असंस्वीकृत व्यय का

सक्षम प्राधिकार द्वारा अनियमित पड़े रहने आदि जैसी कई घटनाओं को लेखापरीक्षा द्वारा नियमित रूप में इंगित किया गया है।

लोक लेखा समिति ने रेल मंत्रालय द्वारा अनियंत्रित, लगातार और अप्राधिकृत अधिक व्यय करने पर बार-बार कड़ी नाराजगी जतायी और रेल मंत्रालय को बजटीय आवश्यकताओं के प्राक्कलन, जो वर्ष-दर वर्ष विफल होता रहा है, के लिए अपने मौजूदा तंत्र की समीक्षा करने तथा इसमें बदलाव करने की भी सिफारिश की ताकि अधिक व्यय को यथासंभव रोका जा सके। हालांकि, पीएसी की सिफारिशों के बावजूद भी रेल मंत्रालय द्वारा वास्तविक बजट अनुमान नहीं बनाया जा सका था।

व्यय के गलत वर्गीकरण के मामले भारतीय रेल के लेखे में हमेशा देखे गए। पीएसी ने अवलोकन किया 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 किया 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। हालांकि, व्यय करने वाली इकाईयों द्वारा व्यय के गलत वर्गीकरण की घटनाओं को रोकने/दूर करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा कोई ठोस कदम नहीं उठाये गये हैं।

2.11 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को बजटीय प्राक्कलन की प्रक्रिया को और मजबूत करना चाहिए ताकि अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगें अप्रयोज्य न रहें अथवा आवश्यकता से कम न हों। बजट में कमियों का विश्लेषण किया जाए और भविष्य में इसकी पुनरावृत्ति रोकने हेतु उपाय किए जाने चाहिए।
- रेल मंत्रालय व्यय के प्रवाह और बजट आवंटन की नियमित निगरानी हेतु बजट नियंत्रण प्राधिकरणों पर प्रभाव डालना चाहिए और अतिरिक्त निधियों की माँग/आवंटित निधियों को लौटाने पर तेजी से कार्रवाई करने से वांछित उद्देश्य हेतु औचित्यपूर्ण तरीके से इनका उपयोग किया जा सकता है।

- व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टांतों को कम करने के लिए अपने आन्तरिक नियंत्रण को सुदृढ बनाना चाहिए। महत्वपूर्ण नियंत्रक अधिकारियों के स्तर पर व्यापक जिम्मेदारियों और जवाबदेही के लिए निवारक संस्वीकृतियां होनी चाहिए।
- असंस्वीकृत व्यय को नियंत्रित किया जाना चाहिये; प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिये कि सभी असंस्वीकृत व्यय प्राथमिकता के आधार पर नियमित कर लिए गए हैं।

अध्याय 3 अनुदान की अनुपूरक मांग के माध्यम से नई सेवाओं/सेवाओं के नए उपकरण की शुरुआत

3.1 प्रस्तावना

संविधान के अनुच्छेद 115 में प्रावधान है कि चालू वित्तीय वर्ष के दौरान यदि किसी नए कार्य/सेवा पर अनुपूरक अथवा अतिरिक्त व्यय की आवश्यकता पड़ती है जो बजट में अपेक्षित नहीं थे, अनुदान हेतु अनुपूरक अथवा अतिरिक्त मांग संसद के दत्तमत के लिए की जा सकती है। इसके अतिरिक्त, तत्काल आवश्यकता के मामले में जहां संसद के पूर्व अनुमोदन की प्रतीक्षा करना सम्भव न हो तो संसद द्वारा इसके प्राधिकार को लंबित करते हुए व्यय पूरा करने हेतु भारत की आकस्मिक निधि से अग्रिम धनराशि ली जा सकती है।

रेलवे ने वित्तीय वर्ष के दौरान नियमित बजट चक्र के बाहर अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से संरक्षा और संचालन क्षमता के आधार पर 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर नए कार्य शुरू किए। भारतीय रेलवे वित्त संहिता (भाग I) के पैरा 384 में प्रावधान है कि यह देखने के लिए ऐसे नए व्यय की जांच की जानी चाहिए कि क्या वास्तव में बजट में इसकी परिकल्पना नहीं की गई थी और क्या संरक्षा या दक्षता के गंभीर निर्धारण के बिना इसे स्थगित किया जा सकता है।

रेलवे बोर्ड (आरबी) द्वारा संस्वीकृत और रेल बजट में अनुमोदित कार्यों को पिंक बुक* के माध्यम से क्षेत्रीय रेलवे को बताया जाता है। पिंक बुक परिचालित करने और बजट अनुदान रेलवे बोर्ड द्वारा रेलवे को बताने के पश्चात कभी-कभी वर्ष के दौरान ऐसी स्थिति आती है जब किसी तत्काल कार्य को निष्पादन हेतु लिया जाता है जिसे अगले वर्षके नियमित कार्य-कार्यक्रम के लिए लंबित नहीं रखा जा सकता है। ऐसे मामलों में कार्य प्रस्तावों को वित्तीय मंजूरी और महाप्रबंधक की मंजूरी के साथ या आरबी की मंजूरी के साथ 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर लिया जाता है जैसा भी मामला हो, पर संसद की मंजूरी ली जाती है।

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में निहित लेखापरीक्षा पैरा में की गई सिफारिशों के अनुपालन हेतु रेल मंत्रालय द्वारा की गई प्रतिबद्धताओं के बारे में एक व्यवहारिक आश्वासन प्राप्त करने

* पिंक बुक से तात्पर्य है कार्यों की सूची, 2.5 करोड़ या अधिक की मशीनरी और रोलिंग स्टॉक, संस्वीकृत/परिकल्पित लागत, व्यय और बजट आवंटन आदि के विवरण सहित रेलवे का रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम (भाग I और II)।

के मद्देनजर 2006 रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5 संघ सरकार (रेलवे) के अध्याय II पर अनुवर्ती लेखापरीक्षा की गई थी।

3.2 पिछला अध्ययन एवं रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई

2005 में 172 कार्य (1999-00 से 2004-05 के दौरान अनुदानों हेतु अनुपूरक मांगों के माध्यम से नई सेवाओं के रूप में शुरू किए गए 205 नए कार्यों में से 'नई सेवाओं की शुरुआत') पर एक अध्ययन किया गया था और 2006 की रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5- संघ सरकार (रेलवे) में अध्याय II के रूप में शामिल किया गया था। समीक्षा में निम्नलिखित मुद्दों पर प्रकाश डाला गया:

1. रेलवे द्वारा अनुदानों हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से नई सेवाओं के रूप में 1999-2005 के दौरान शुरू किए गए 172 कार्यों का 44 प्रतिशत (77 कार्य) संसद द्वारा उनके अनुमोदन के एक से पांच वर्ष बीत जाने के बाद भी शुरू नहीं किए गए थे।
2. मार्च 2005 तक केवल 29 कार्य (17 प्रतिशत) पूर्ण हुए थे।
3. रेलवे आतंकी गतिविधियों द्वारा प्रभावित क्षेत्रों में यात्रियों की संरक्षा के आधार पर नई सेवा के रूप में मोबाइल रेडियो संप्रेषण का कार्य शुरू करने के पांच वर्षों के बाद सिस्टम डिजाइन से संबंधित भाग को पूरा कर पाया (मार्च 2005)। प्रणाली के वास्तविक प्रावधान का कार्य पूरा होने में दो से तीन वर्ष और लगने की संभावना थी।
4. 67 रोड ओवर/अंडर ब्रिजेज जिसके लिए 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर 1999-00 से 2004-05 के दौरान संसद से अनुमोदन लिया गया था, उसमें से 50 (75 प्रतिशत) का निर्माण मार्च 2005 तक शुरू नहीं हो पाया था।
5. तेरह दोहरीकरण परियोजनाओं में से आठ में विस्तृत प्राक्कलन बनाने में देरी से परियोजनाओं को शुरू करने/समाप्त करने में देरी हुई और संसद से 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर अनुमोदन लेने का उद्देश्य समाप्त हो गया।
6. छः कार्य जिसके लिए भारत की समेकित निधि से अग्रिम लिया गया था, उनकी प्रस्तावना से एक से तीन वर्ष बीत जाने के बाद भी उन्हें शुरू नहीं किया जा सका।

2006 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5- संघ सरकार (रेलवे) में निम्नलिखित तीन सिफारिशों की गई थी:

- रेलवे को कार्य जो शुरू नहीं हुए हैं, उनकी नये सिरे से समीक्षा करनी चाहिये और उनको पूर्ण करने के लिये समय सीमा निर्धारित करनी चाहिये।

- ऐसे कार्य जो एक वर्ष के भीतर शुरू करने हेतु तैयारी की स्थिति में नहीं हैं, उनको नियमित बजट से बाहर नहीं शुरू करना चाहिए।
- एक बार अनुमोदन होने पर 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर नई सेवाओं के रूप में लिए गए कार्य निधियन में प्राथमिकता दिया जाना चाहिए और उन्हें निर्धारित समय-सीमा के भीतर पूर्ण किया जाना चाहिए।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने क्षेत्रीय रेलवे को अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से कार्य शुरू/निष्पादन/वित्तपोषण करते समय लेखापरीक्षा पैरा में की गई सिफारिशों का पालन करने का निर्देश दिया (जून 2006)। जारी दिशा-निर्देशों में इस बात पर जोर दिया गया कि 'नियमित बजट से बाहर लिए गए कार्यों का विशेष महत्व है क्योंकि ऐसे कार्यों को शुरू करने के लिए मुख्य शासन मापदण्ड उनकी तात्कालिकता प्रकृति है जिसे उसके शुरू होने से लेकर लगातार बनाए रखा जाना चाहिए। दिशा-निर्देशों में यह भी उल्लेख था कि लंबी अवधि तक उहापोह की स्थिति से ऐसे कार्यों का उद्देश्य और वह मंशा विफल हो जाती है जिसके लिए इन्हें शुरू किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने 31.03.2009 को ऐसे कार्यों की स्थिति बताते समय अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) में कहा कि उन कार्यों को शुरू करने में देरी मुख्यतः भूमि अधिग्रहण, निधि की समस्या, अतिक्रमण हटाने में कठिनाई आदि के कारण थी।

अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर ऐसे कार्यों को लेने में रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई की दक्षता और प्रभावकारिता का मूल्यांकन करने के लिए 2010-15 की अवधि को सम्मिलित करते हुए लेखापरीक्षा की गई थी।

3.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा उद्देश्य निम्नलिखित थे:

- क्या भारतीय रेल (आईआर) द्वारा लेखापरीक्षा सिफारिशों पर की गई कार्रवाई पर्याप्त और प्रभावी थी;
- क्या अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के तहत कार्य शामिल करते समय उल्लिखित तात्कालिकता को ऐसे कार्यों के निष्पादन में लगातार बनाए रखा गया।

3.4 लेखापरीक्षा मानदण्ड

वित्त विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता (भाग-I) में बनाए गए नियम और प्रावधान वित्त मंत्रालय/रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देश/दिशानिर्देश और इस विषय पर पिछली रिपोर्ट पर की गई कार्रवाई टिप्पणी में जारी निर्देश।

3.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

2006 की रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5- संघ सरकार (रेलवे) में अध्याय II पर भारतीय रेल द्वारा की गई कार्रवाई सहित अनुदानों के लिए अनुपूरक मांग के माध्यम से लिए गए कार्यों को शुरू/निष्पादन/वित्तपोषण करते समय लेखापरीक्षा पैरा में की गई सिफारिशों के अनुपालन हेतु रेल मंत्रालय द्वारा प्रतिबद्धता के बारे में एक उचित आश्वासन प्राप्त करने के मद्देनजर मई 2005 से अक्टूबर 2015 के बीच अनुवर्ती लेखापरीक्षा की गई थी।

अनुवर्ती अध्ययन में 2009-10 से 2013-14 के दौरान अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से नई सेवाओं/सेवाओं के नए तंत्र के रूप में 457 नए कार्यों³³ का आरम्भ शामिल था। कार्यों की सूची वर्ष 2009-10 से 2013-14 के लिए रेलवे³⁴ पर केंद्र सरकार के व्यय हेतु अनुदान के लिए अनुपूरक मांग से संकलित की गई थी। 2010-11 से 2014-15 की अवधि में भारतीय रेल में ऐसे कार्य की प्रगति से संबंधित डाटा की समीक्षा यह सुनिश्चित करने के लिए की गई थी कि क्या कार्य की प्रगति में वह अत्यावश्यकता परिलक्षित होती है जिसके लिए इन्हें लिया गया था। पिछली लेखापरीक्षा में समीक्षा किए गए कार्यों की स्थिति पर सूचना भी संग्रहीत की गई थी।

वर्तमान अध्ययन में 90 कार्यों [137 कार्यों में से जो या तो शुरू किए गए थे (77) या प्रगति पर थे (60) की समीक्षा भी शामिल थी जिनको पिछली प्रतिवेदन (2006 की प्रतिवेदन संख्या 5) में दर्शाया गया था।

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर प्रस्ताव से संबंधित अभिलेखों की जांच, रेलवे बोर्ड स्तर पर ऐसे कार्यों की मंजूरी और इन कार्यों को करने हेतु निधियों का प्रावधान एवं निविदा आमंत्रित करने से कार्य की आगामी प्रगति, कार्य के निष्पादन हेतु ठेके का निर्धारण इत्यादि शामिल था।

³³ 'नई सेवाओं/सेवाओं के नए तंत्र' के रूप में 'आउट ऑफ टर्न' कार्य संसद में प्रस्तुत अनुदान हेतु अनुपूरक मांग की उपलब्ध पुस्तिका से सूचीबद्ध थी।

³⁴ रेलवे बोर्ड से संकलित

3.6 नमूना आकार

2009-10 से 2013-14 के दौरान आईआर³⁵ में अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से नई सेवाओं/सेवाओं के नए उपकरण के रूप में 457 कार्य शुरू किए गए थे (परिशिष्ट 3.1)। 14 कार्यों से संबंधित फाइल/अभिलेख समीक्षा हेतु लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए, इसलिए 443 कार्यों की समीक्षा³⁶ की गई थी और परिणामों को समीक्षा रिपोर्ट में शामिल किया गया था। इसके अतिरिक्त 90 कार्यों (पिछले प्रतिवेदन में अपूर्ण दर्शाए गए 137 में से) को भी वर्तमान अध्ययन में शामिल किया गया था।

3.7 लेखापरीक्षा परिणाम

3.7.1 2006 की रिपोर्ट संख्या 5 में बताए गए कार्यों की प्रगति

जैसा कि 2006 की संघ सरकार (रेलवे) की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 5 में बताया गया 137³⁷ कार्य या तो आरंभ नहीं किए गए या प्रगति पर थे। शेष 90³⁸ कार्यों की बाद के काल में की गए को समीक्षा में पाया गया कि:

- कार्यों की प्रगति के संबंध में 39³⁹ कार्यों की सूचना लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई।
- शेष कार्यों में से, 30 कार्य 31.03.2015 को पूर्ण हो चुके थे तथा 21 कार्य 1 से 50 प्रतिशत की प्रगति सीमा के साथ अब भी प्रगति पर थे। ऐसे 21 कार्यों में से 10 कार्यों में अपूर्णता/पूर्णता में देरी भूमि अधिग्रहण विषयों, नक्सल प्रभावित क्षेत्र, अपर्याप्त निधि आवंटन, आकलनों की तैयारी में देरी, पहाड़ी क्षेत्र, बिना प्रवेश मार्ग का वन क्षेत्र इत्यादि राज्य सरकार के हिस्से के कार्य की अपूर्णता, रोड ओवर ब्रिज

³⁵ दपूरे-29, पूरे-55, दपूमरे-2, पूतरे-9, पूमरे-14, मरे-13, परे-17, उरे-19, पमरे-12, दरे-26, दपरे-10, दमरे-102, उमरे-30, पमरे-20, पूरे-8, एनईएफआर-30, मेट्रो रेलवे-5, आईसीएफ-1, आरसीएफ-20, आरडब्ल्यूएफ-2, आरई-3, आरडीएसओ-1, डीएलडब्ल्यू-1, रेलवे बोर्ड-32

³⁶ दपूरे-29, पूरे-55, दपूमरे-2, पूतरे-9, पूमरे-14, मरे-13, परे-17, उरे-16, पमरे-12, दरे-26, दपरे-10, उमरे-26, पमरे-20, पूरे-8, एनईएफआर-29, मेट्रो-5, आईसीएफ-1, आरडब्ल्यूएफ-2, आरई-3, आरडीएसओ-1, डीएलडब्ल्यू-1, आरबी-23

³⁷ मरे-2, पूरे-20, पूमरे-11, उरे-15, आरडीएसओ-6, आरई-1, उपूरे-25, एनईएफआर-6, एसआर-23, एससीआर-4, एसईआर-5, एसईसीआर-1

³⁸ दपूरे-5, पूरे-7, ईसीओआर-4, पूमरे-11, मरे-2, परे-19, उनरे-1, दरे-23, दमरे-4, उपूरे-12, एनईएफआर-1, मेट्रो रेलवे-1

³⁹ दपूरे-2, परे-19, परे-2, पूमरे-3, मरे-1, दरे-8, उपूरे-2, दमरे-2

(आरओबी) संभव नहीं तथा आरबी की कार्य को रोकने का अनुदेश पर आरोपित किए गए। जबकि बचे हुए मामलों में, अभिलेखों पर कारण नहीं प्राप्त हुए।

3.7.1.1 संरक्षा कार्यों की प्रगति

लेखापरीक्षा ने देखा कि ऊपर उल्लिखित 90 में से 28 कार्य संरक्षा श्रेणीकार्य थे जिनमें मानवरहित लेवल क्रॉसिंग पर आरओबी का निर्माण/रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी) समावेशित थे। 28 कार्यों की समीक्षा का परिणाम तालिका 3.1 में दिया गया है:-

तालिका 3.1 संरक्षा कार्यों की प्रगति

विवरण	टिप्पणियां
पूर्ण कार्य	<ul style="list-style-type: none"> आठ कार्य, पाँच से 12 वर्षों के बीच, पूर्ण हुए। पाँच कार्यों में (आठ में से) पूरा होने में 10 वर्षों से ज्यादा का समय लिया गया।
कार्य नहीं किए गए	<ul style="list-style-type: none"> एसआर में चार कार्य (अनुदान के लिए अनुपूरक मांग जुलाई 2012 के द्वारा ग्रहण किए गए) ग्रहण नहीं किए गए। इस संबंध में अभिलेखों में कोई कारण प्राप्त नहीं हुए।
लेखा को विवरण उपलब्ध नहीं कराया गया	<ul style="list-style-type: none"> कार्यों की प्रगति पर विवरण लेखा को उपलब्ध नहीं कराया गया (14 कार्य)। रेलवे प्रशासन द्वारा दो कार्यों में कोई अभिलेख नहीं बनाया गया।

इस प्रकार, क्रम बाह्य स्वीकृत कार्य उनके अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगों के 10 वर्षों से ज्यादा समय के बाद भी, पूर्ण नहीं हुए थे। इसके अतिरिक्त, पूर्ण कार्य देरी से हुए जिनकी कीमत अधिक होकर ₹ 91.38 करोड़ तक बढ़ गई जो सुझाता है कि आईआर द्वारा शुरू किए गए पैमाने इन कार्यों को पूरा करने के लिए, प्रभावी और यथोचित नहीं थे। इसके अतिरिक्त, कार्यों का निष्पादन करने की धीमी प्रगति तथा आउट ऑफ टर्न आधार पर ग्रहण किए गए कार्यों को पूरा करने में लिया गया प्रवर्धित समय आरबी स्तर पर अपर्याप्त निगरानी का भी सूचक है।

3.7.2 2009-14 के दौरान ग्रहण किए गए कार्यों की समीक्षा

लेखापरीक्षा ने 2009-10 से 2013-14 के दौरान अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगों के माध्यम से नई सेवाओं/सेवाओं के नए साधनों के रूप में प्रस्तावित 457 कार्यों में से 443 कार्यों के अध्ययन किया। आईआर में समीक्षित 443 कार्यों की संक्षिप्त स्थिति नीचे तालिका 3.2 में दी गई है :-

तालिका 3.2 आईआर में समीक्षित 443 कार्यों का सार

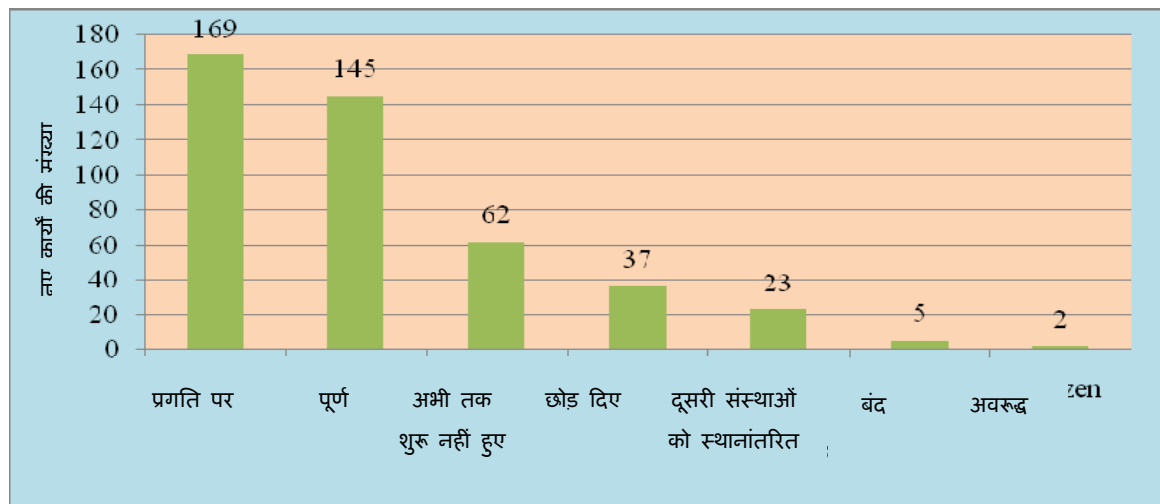
स्वीकृत कार्यों की कुल संख्या	संस्वीकृति का वर्ष					
	कार्यों की स्थिति	31.03.2015 की स्थिति	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1	2	3	4	5	6	7
पूर्ण	145	29	84	24	7	1
अभी शुरू नहीं हुए	62	6	29	10	1	16
प्रगति पर	169	27	89	24	23	6
छोड़े गए	37	4	32	1	0	0
बंद	5	0	5	0	0	0
अवरूद्ध	2	0	2	0	0	0
दूसरी संस्थाओं को स्थानान्तरित	23	3	13	5	0	2
कुल	443	69	254	64	31	25

इन कार्यों में 71 संरक्षा कार्य सम्मिलित थे जैसे कि मानवरहित लेवल क्रासिंग, लेवल क्रासिंग के बदले में आरओबी, भूमिगत मार्ग को विस्तारीकरण इत्यादि तथा संरक्षा से दूसरे 372 जैसे कि पूर्ण ट्रैक नवीकरण (सीटीआर), रेल नवीकरण के माध्यम से (टीआरआर), स्लीपर नवीकरण के माध्यम से (टीएसआर), दोहरीकरण, कोच संरक्षण सुविधाओं का उन्नय इत्यादि। संरक्षा कार्यों की लेखा समीक्षा के परिणाम पैरा 3.7.2.8 में उल्लिखित हैं।

आईआर में अनुदानों की अनुपूरक मांगों के माध्यम से 2009-14⁴⁰ के दौरान नई सेवाओं/सेवाओं के नए उपकरणों के रूप में प्रस्तावित 443 कार्यों की स्थिति रेखाचित्र 3.1 में नीचे दी गई है:

⁴⁰ 2009-10 से 2013-14 के दौरान स्वीकृत कार्यों के लिए क्रियान्वयन 2010-11 से 2014-15 के दौरान समीक्षित किया गया।

चित्र 3.1 : 2009-10 से 2013-14 के दौरान अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगों के माध्यम से प्रस्तावित 443 कार्यों की संक्षिप्त स्थिति



आईआर में 2009-14⁴¹ के दौरान अनुदान के लिए अनुपूरक मांगों के माध्यम से नई सेवाओं/सेवाओं के नए साधन के रूप में प्रस्तावित 443 कार्यों की स्थिति समीक्षित हुई थी तथा यह देखा गया था कि:

- i. 443 कार्यों का 14 प्रतिशत (62 कार्य) उनके संसद द्वारा स्वीकृत होने के एक से पाँच वर्षों के उपरान्त भी शुरू नहीं हुए थे।
- ii. कार्यों का केवल 33 प्रतिशत (145 कार्य) ही मार्च 2015 तक पूर्ण हुए थे।
- iii. मार्च 2015 तक कार्यों के नौ प्रतिशत (37 कार्य) छोड़ दिए गए थे।
- iv. कार्यों के 1.5 प्रतिशत (सात कार्य -पाँच बंद तथा दो अवरूद्ध) बंद/अवरूद्ध थे।
- v. मार्च 2015 तक कार्यों के 38 प्रतिशत (169 कार्य) प्रगति पर हैं। इनमें से 140 कार्य दो वर्ष से भी अधिक पहले से स्वीकृत थे (तालिका 3.2 के संदर्भ में)
- vi. पाँच प्रतिशत (23 कार्य) दूसरी संस्थाओं को स्थानान्तरित किए थे। 23 कार्यों में से सात के संबंध में स्थिति सुनिश्चित की जा सकती है जिनमें से एक कार्य पूर्ण, दो प्रगति पर तथा चार 31 मार्च 2015 तक शुरू नहीं हुए थे। तथापि, मंडल रेलवे के कार्य दूसरी संस्थाएँ कार्यान्वित कर रही थी, दूसरी संस्थाओं द्वारा क्रियान्वित कार्य की प्रगति की नियमित जांच को दर्शन के लिए मंडल रेलवे के पास अभिलेख उपलब्ध नहीं थे।

⁴¹ 2009-10 से 2013-14 के दौरान स्वीकृत कार्यों के लिए क्रियान्वयन 2010-11 से 2014-15 के दौरान समीक्षित किया गया।

3.7.2.1 पूर्ण कार्य

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 703 प्रावधान करता है कि कोई भी कार्य तब तक शुरू नहीं होना चाहिए जब तक उसका एक विस्तृत आकलन तैयार तथा स्वीकृत न हो जाए तथा सक्षम प्राधिकारी द्वारा समुचित निधियों आवंटित हो जाएं। हालांकि विस्तृत आकलन की स्वीकृति के लिए कोई निश्चित समय सीमा निर्धारित नहीं की गई है।

आरबी के अनुदेशों⁴² के अनुसार, केवल विस्तृत आकलन की स्वीकृति के बाद ही निविदाएं आमंत्रित की जानी चाहिए। तथापि, अत्यधिक तात्कालिकता के मामले में, संबंधित वित्त की पूर्व सहमति के साथ सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति प्राप्त करनी होगी। तथापि, निविदा को अंतिम रूप देने के लिए कोई निश्चित समय सीमा नहीं रखी गई है। आरबी ने यह भी निर्दिष्ट किया है कि निविदाएं प्रस्तावों की वैधता, जो कि सामान्य रूप से निविदा खुलने से 120 दिनों तक होती है, के खत्म होने से पहले अन्तिम कर दी जानी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि 2009-10 से 2013-14 के दौरान 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर लिए गए 443 कार्यों में से केवल 145⁴³ कार्य पूर्ण हुए। जैसा तालिका 3.3 में वर्णित है, चरणों जैसे विस्तृत आकलन की तैयारी, निविदाओं को अन्तिम रूप देने में देरी तथा स्वीकृति के बाद कार्य के शुरू होने में देरी में लिए गए समय के परिणामस्वरूप इन परियोजनाओं के पूरा होने में समय लगा।

तालिका 3.3- विभिन्न चरणों पर विलम्ब की स्थिति

विवरण	टिप्पणी
विस्तृत प्राक्कलनों की संस्वीकृति में लिया गया समय	<ul style="list-style-type: none"> 87 कार्यों में तीन माह से कम 47⁴⁴ कार्यों में तीन से 35 माह विस्तृत प्राक्कलनों की संस्वीकृति के सम्बंध में सूचना उपलब्ध नहीं थी (11 कार्य)

⁴² 94/सीई-1/सीटी/4 दिनांकित 17.9.97

⁴³ दपुरे-9, पूरे-10, दपूर-1, पूतरे-5, पूमरे-1, मरे-3, परे-5, उरे-2, उपरे-3, दरे-7, दपरे-2, उमरे-16, पमरे-5, उपूरे-2, उसीरे-16, मैट्रो रेलवे-1, आरडब्ल्यूएफ-1, एससीआर*40, आरसीएफ-13, आरबी-3

⁴⁴ दपूरे-3, पूरे-6, पूमरे-1, दरे-4, उरे-1, दरे-4, दपरे-1, पूमरे-6, उपूरे-2, उसीरे-4, दमरे-13, आरसीएफ-1

निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब	<ul style="list-style-type: none"> • 64⁴⁵ कार्यों में चार से 31 माह • निविदाओं को अंतिम रूप देने के संबंध में सूचना उपलब्ध नहीं थी (19 कार्य) • दो कार्यों में निविदा आमंत्रित नहीं की गई थी • 60 कार्यों में कोई विलंब नहीं
कार्यों को शुरू करने में लिया गया समय	<ul style="list-style-type: none"> • 56 कार्यों में चार माह से कम • 73⁴⁶ कार्यों में चार से 44 माह • 16 कार्यों में कोई डॉटा उपलब्ध नहीं था।
कार्य पूर्ण करने में विलंब	<ul style="list-style-type: none"> • 20 कार्यों में लिया गया समय दो माह से कम था • 99⁴⁷ कार्यों में लिया गया समय 2 से 55 माह था • 26 कार्यों में कोई डॉटा उपलब्ध नहीं था।

इसके अतिरिक्त 145 पूर्ण कार्यों में ज्यादा से ज्यादा 37 सीटीआर, टीआरआर और टीएसआर कार्य शामिल थे (2009-14 के दौरान अनुपूरक बजट में 443 कार्य शुरू किए गए थे)। इनमें से, आगामी वर्ष में 23 कार्यों में अत्यावश्यकता कायम नहीं की थी जो कि इस तथ्य से स्पष्ट है कि संस्वीकृति की तिथि से तीन वर्षों से अधिक में कार्य पूर्ण किए गए थे। इसी प्रकार 145 पूर्ण कार्यों में मालभाड़ा टर्मिनलों का विकास, स्टेशनों दुलाई बिन्दुओं पर समीपवर्ती क्षेत्र का विकास और स्टाफ क्वार्टर आदि से संबंधित कार्यों आदि जैसे 19 अन्य महत्वहीन कार्य भी शामिल थे। ऐसे कार्यों पर नियमित बजट चक्र में विचार किया जाना चाहिए था।

चूँकि इनमें से अधिकतर कार्य पथ नवीनीकरण, संरक्षा और संचार प्रणाली से संबंधित थे, उनके समापन में विलम्ब का प्रचालनों की संरक्षा और दक्षता पर प्रभाव पड़ा था। इसके अतिरिक्त समापन की लम्बी अवधि ने सुझाव दिया कि इन कार्यों को नियमित बजट में शामिल किया जाना चाहिए और 'आउट ऑफ टर्न' कार्य के रूप में नहीं किया जाना चाहिए।

⁴⁵ दपूरे-5, पूरे-5, दपूमरे-1, पूतरे-2, पूमरे-1, परे-1, उरे-1, दरे-3, दपरे-1, उमरे, उमरे-10, पमरे-1, उपूसीरे- 5, मेट्रो-1, दमरे-19 और आरसीएफ-5, आरबी-3

⁴⁶ दपूरे-9, पूरे-8, दपूमरे-1, पूतरे-3, पूमरे-1, दरे-5, उरे-1, उपरे-3, दरे-4, दपरे-2, उमरे-6, पमरे-1, उपूसीरे-5, मेट्रो-1, दमरे-17, आरबी-3 और आरसीएफ-3

⁴⁷ दपूरे-8, पूरे-7, दपूमरे-1, पूमरे-1, मरे-1, परे-5, उरे-1, उपरे-3, दरे-4, दपरे-2, उमरे-9, पमरे-5, उपूसीरे-7, मेट्रो-1, आरडब्ल्यूएफ-1, आरसीएफ-34 और आईसीएफ-9

3.7.2.2 'अभी प्रारंभ नहीं किए गए' कार्य

2009-10 से 2013-14 के दौरान 'आउट आफ टर्न' आधार पर लिए गए कुल 443 कार्यों में से 62 कार्य (परिशिष्ट 3.2) अभी प्रारंभ किए जाने थे (मार्च 2015)। लेखापरीक्षा संवीक्षा ने निम्नलिखित दर्शाया:

- जबकि 27 कार्यों के संबंध में विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किए गए थे फिर भी 23 कार्यों के संबंध में 31 मार्च 2015 तक ऐसा कोई कार्य नहीं किया गया था। 12 कार्यों के संबंध में अनुमानों की संस्वीकृति के संबंध में कोई सूचना लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं करवाई गई थी।
- यद्यपि 27 कार्यों के संबंध में विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किए गए थे फिर भी 31 मार्च 2015 तक सात कार्यों के संबंध में निविदाएं आमंत्रित नहीं की गई थीं। शेष 20 कार्यों में जहाँ निविदा आमंत्रित की गई थी, उनमें केवल पांच कार्यों के संबंध में उन्हें अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका था।

इस संबंध में, यह उल्लिखित करना आवश्यक होगा कि संसाधनों की तीव्र कमी के दृष्टिगत अगले आदेश तक रेलवे बोर्ड ने नवम्बर 2012 में दरे, दपूरे और पूरे की रेलगाड़ी प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) कार्य को रोकने की सलाह दी। मार्च 2015 तक इस संबंध में रेलवे बोर्ड से कोई और सूचना प्राप्त नहीं हुई थी।

चूंकि उपरोक्त कार्य सड़क संरक्षा, सिग्नल और दूरसंचार कार्यों से संबंधित थे इसलिए अनुबद्ध अवधि के अन्दर उसके गैर-समापन ने न केवल प्रचालन को बल्कि सड़क संरक्षा पहलु को भी प्रभावित किया।

3.7.2.3 'प्रगति पर कार्य' की स्थिति

2009-10 से 2013-14 के दौरान 'आउट आफ टर्न' आधार पर किए गए कुल 443 कार्यों में से 31.3.2015 तक 169 कार्य⁴⁸ प्रगति पर थे। लेखापरीक्षा संवीक्षा का परिणाम नीचे तालिका 3.4 में दर्शाया गया है:-

⁴⁸ दपूरे-9, पूरे-27, दपूमरे-1, पूतरे-2, पूमरे-9, मरे-7, परे-3, उरे-10, उपरे-4, दरे-8, दपरे-4, उमरे-6, पमरे-14, उपूरे-2, उपूसीरे-7, मेट्रो-2, आईसीएफ-1, आरडब्ल्यूएफ-1, आरई-1, आरडहीएसओ-1, डीएलडब्ल्यू-1, दमरे-31, और आरसीएफ-4 आरबी-14

तालिका 3.4- विभिन्न चरणों पर विलम्ब की स्थिति

विवरण	टिप्पणी
विस्तृत प्राक्कलनों की संस्वीकृति में लिया गया समय	<ul style="list-style-type: none"> • 52 कार्यों में चार माह से कम • 87 कार्यों में चार से 66 माह • विस्तृत प्राक्कलनों की संस्वीकृति से संबंधित सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई (5 कार्य) • 25 कार्यों में विस्तृत प्राक्कलन संस्वीकृत नहीं थे।
निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब	<ul style="list-style-type: none"> • 21 कार्यों में चार माह से कम • 103 कार्यों में चार से 48 माह • निविदा के अन्तिम रूप देने के संबंध में सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई (45 कार्य)
कार्यों को प्रारम्भ करने में विलम्ब	<ul style="list-style-type: none"> • 13 कार्यों में चार माह से कम • 129 कार्यों में चार से 63 माह • कोई डॉटा उपलब्ध नहीं कराया गया (27 कार्य)

इसलिए, कार्यों की समीक्षा से पता चला कि अनुदानों की अनुपूरक मांग में कार्यों को अंतर्वेश करने के समय पर रेल प्रशासन सभी प्रकार से तैयार नहीं था और अगामी अवधि में उनके 'आउट आफ टर्न' के रूप में अंतर्वेश को कायम नहीं रखा गया था। इसके अतिरिक्त निविदाओं को अंतिम रूप देने के साथ-साथ विस्तृत प्राक्कलनों को अंतिम रूप देने के लिए कोई निश्चित अवधि नहीं थी।

3.7.2.4 'छोड़े गए कार्यों की स्थिति'

2009-10 से 2013-14 के दौरान 'आउट आफ टर्न' आधार पर किए गए कुल 443 कार्यों में से 37 कार्यों⁴⁹ को छोड़ दिया गया था (परिशिष्ट 3.3)। 13 कार्यों के संबंध में, लेखापरीक्षा को कोई सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई थी। इन 37 में से विस्तृत प्राक्कलनों की संस्वीकृति के बाद चार कार्यों को छोड़ दिया गया। इनमें से किसी भी मामले में निविदाएं आमंत्रित नहीं की गई थी। आगे, यह देखा गया कि 20 कार्यों को प्रारंभिक चरण पर छोड़ दिया गया अर्थात् प्राक्कलन तैयार करने के चरण पर। इनमें से पांच मामलों में कार्यों को छोड़ने के लिए भारी अतिक्रमण, राज्य सरकार के हिस्से की प्राप्ति न होने और कार्य की गैर-व्यवहार्यता जैसे कारण बताए गए थे जबकि शेष मामलों में, बताए गए कारण बहुत सामान्य स्वरूप के थे।

⁴⁹ दपूरे-1, पूरे-10, परे-1, उरे-1, उपरे-3, दपरे-2, उपूसीरे-1, दमरे-16, आरसीएफ-2

यह उल्लेख करना आवश्यक है कि अकेले पूरे में 10 कार्यों को छोड़ दिया गया था। इससे स्पष्ट रूप से पता चलता है कि रेल प्रशासन ने अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगों द्वारा नये कार्यों को शुरू करने में उचित तत्परता नहीं दिखाई थी।

3.7.2.5 'बंद किए गए' कार्यों की स्थिति

समीक्षा अवधि के दौरान पांच कार्यों (परिशिष्ट 3.4) को बंद किया गया था (उपरे-2, पूसीरे-3)। उपरे के दो लूप लाइन कार्यों को किए जाने वाले दोहरीकरण कार्यों के कारण बंद किया गया था। पूसीरे में, यद्यपि निविदाओं को दो 'फुट ओवर ब्रिज' के लिए और 'रेल स्तर प्लेटफार्म कार्यों के लिए अन्तिम रूप दिया गया था, फिर भी कार्यों को बंद कर दिया गया था। इसका कोई विशिष्ट कारण रिकार्ड में नहीं पाया गया। उपरोक्त कार्यों को बंद करने से घटिया योजना और अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगों में परिहार्य कार्यों को शामिल करने का पता चलता है।

3.7.2.6 'अवरुद्ध' कार्यों की स्थिति

समीक्षा अवधि (परिशिष्ट 3.5) के दौरान दो कार्यों (दरे और दमरे में प्रत्येक) को रोक दिया गया था। चेन्नई बीच-सुलुरपेट्टा, चेन्नई बीच-वेलाचेरी, चेन्नई बीच-चेंगलपट्टु एवं चेन्नई मध्य अराक्कोनम खण्ड के 'रेलगाडी प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस)' का कार्य 2009-10 में दरे में प्रारंभिक कार्य कार्यक्रम (पीडब्ल्यूपी) में शामिल करने के लिए प्रस्तावित था। किन्तु रेलवे बोर्ड द्वारा कार्य छोड़ दिया गया था। इसके बाद, रेलवे बोर्ड ने इस कार्य के लिए 'आउट ऑफ टर्न' आधार पर प्रस्ताव आमंत्रित किए (जून 2010) और 2010-11 में प्रस्ताव अनुपूरक मांग में शामिल किया। सितम्बर 2011 में ₹ 38.58 करोड़ के विस्तृत आकलन की संस्वीकृति की गई थी। नवम्बर 2012 में, रेलवे बोर्ड द्वारा एक निर्णय लिया गया कि संसाधनों की कमी के दृष्टिगत कार्य को लम्बित रखा जाएगा जिन्हें अत्यंत आवश्यक कार्यों के लिए उपयोग किया जाएगा। बाद में कार्य को इस तथ्य के बावजूद कि टीएमएस ग्यारहवीं पंच वर्षीय योजना (2007-2012) के अनुसार चेन्नई क्षेत्र के लिए प्रदान किया जाना था और इस कार्य पर व्यय किए गए ₹ 0.03 करोड़ अवरुद्ध पड़े रहे रोक दिया गया। अतः कार्य को बिना पर्याप्त तैयारी और कार्य निष्पादन अन्तिम जांच अनुदानों के लिए अनुपूरक अनुदान के माध्यम से लिया गया था। दमरे के दूसरे कार्य⁵⁰ को स्थल परिवर्तन और निधियों की कमी के कारण कार्य प्रारंभ करने से पहले ही रोक दिया गया था।

⁵⁰ हैदराबाद डिविजन के सिंकदराबाद क्षेत्र में ट्रेड यूनियन के अधिकारियों के वैकल्पिक आवास का प्रावधान

3.7.2.7 'अन्य एजेंसियों को हस्तांतरित' कार्य

2009-10 से 2013-14 के दौरान 'आउट आफ टर्न' के आधार पर लिए गए कुल 443 पुनरीक्षित कार्यों में से, 23 कार्य⁵¹ (परिशिष्ट 3.6) अन्य एजेंसियों⁵² नामतः आरवीएनएल, आरएलडीए, आईआरपीएमयू, सीओआरएसएस, सीएओ/डब्ल्यूपीओ, पटना को निष्पादन हेतु हस्तांतरित किए गए थे। तथापि, 31.03.2015 तक इन कार्यों की स्थिति तालिका 3.5 में दर्शाई गई है:

तालिका 3.5- अन्य एजेंसियों को हस्तांतरित कार्यों का ब्यौरा	
31.03.2015 तक कार्यों की स्थिति	कार्यों की संख्या
अभी प्रारंभ नहीं हुए	1 (दपूरे)
प्रगति पर	3 (दपूरे-1 आंशिक रूप से पूर्ण, दरे-1, दमरे-1)
पूर्ण	1 (दपूरे)
कार्य की प्रगति पर स्थिति से संबंधित सूचना लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं करवाई गई	18 (मरे-2, पूतरे-2, आरई-1, दमरे-6, दपूरे-3, दरे-2 और परे-2).
जोड़	23

दपूरे में ऐसे कार्यों को लेने और पूर्ण करने में विलम्ब के कारणों के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- एक कार्य के मामलों में, कार्य का स्थल हल्दिया से बुनियादपुर, दक्षिण दीनाजपुर जिला, पश्चिम बंगाल में परिवर्तित किया गया (नवम्बर 2011 में रेलवे बोर्ड द्वारा) जो पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के कटिहार मंडल में हैं।
- दो कार्यों के संबंध में निष्पादन एजेंसी (आरवीएनएल और सीएओ/डब्ल्यूपीओ पटना) ने अपर्याप्त निधि आवंटन के कारण कार्य नहीं किया।
- दरे और दमरे में प्रत्येक कार्यों के मामले में कार्य मार्च और मई 2015 में निष्पादन हेतु आरवीएनएल को हस्तांतरित किए गए थे, जबकि इस पर निर्णय क्रमशः दिसम्बर 2013 और जनवरी 2014 में लिया गया था।

⁵¹ दपूरे-6, पूतरे-2, मरे-2, परे-2, दमरे-7, आरई-1 और दरे-3

⁵² रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) 12, रेल लैंड डेवलपमेंट अथारिटी (आईआरपीएमयू)-4 भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन इकाई (आईआरपीएमयू)-3 सेंट्रल आरगेनाइजेशन फार रेलवे सेफ्टी सिस्टम (सीओआरएसएस)-1 सीएओ/डब्ल्यूपीओ-1 एक मामले में एजेंसी-अभिलेखों में नहीं पाई गई थी।

3.7.2.8 अनुदान हेतु अनुपूरक बजट में किये गये संरक्षा संबंधी कार्यों की प्रगति

इन कार्यों में (लेखापरीक्षा में समीक्षा किए गए 443) 71 संरक्षा कार्य (10 पूर्ण, 24 अभी प्रारंभ नहीं किए गए, 32 प्रगति पर, तीन छोड़ दिए गए, दो अन्य एजेंसियों को हस्तांतरित किए गए) जैसे मानव रहित क्रासिंग की मैनिंग, लेवल क्रासिंग के बदले में सडको पर पुल (आरओबी), उप मार्ग चौड़ा करना इत्यादि शामिल हैं। संक्षिप्त स्थिति नीचे तालिका 3.6 में दी गई है।

तालिका 3.6- अनुदान हेतु अनुपूरक बजट में शामिल किए गए संरक्षा संबंधी कार्यों का विवरण			
विवरण	कुल कार्यों की संख्या	अनुपूरक बजट 2009-10 और 2010-11 में शामिल कार्यों की प्रगति	
		कार्यों की संख्या	स्थिति
कार्य प्रारंभ नहीं किए गए	24	7	केवल एक मामले में विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किए गए थे। विस्तृत अनुमानों को राज्य सरकारों से मंजूरी के अभाव में अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। एक मामले में संयुक्त सर्वेक्षण में आरयूबी में तकनीकी व्यवहार्यता के अनुरूप नहीं पाई गई। एक कार्य में कार्य क्षेत्र को संशोधित का पूर्व संस्वीकृत दो लेन आरयूबी के बदले में चार लेन आरओबी कर दिया गया था।
प्रगति पर कार्य	32	17	स्थान परिवर्तन, अनुमानों को अन्तिम रूप देने में विलम्ब, न्यायिक मामले, स्थल बाधाओं, सामग्री की आपूर्ति न करना और ठेकेदारों के कारण विलम्ब
पूर्ण कार्य	10	4	कार्य स्वीकृति पत्र में निर्दिष्ट कार्यों की पूर्णता की देय तिथि के बाद नौ से 22 महीने के विलम्ब से पूर्ण किए गए थे।
छोड़े गए कार्य	3	3	विस्तृत अनुमान अभी संस्वीकृत नहीं किए गए। दो मामलों में राज्य सरकार से लागत का हिस्सा प्राप्त न करने के कारण कार्य को प्रारंभिक स्तर पर छोड़ दिया गया था। एक मामले में उप मार्ग के निर्माण के प्रस्ताव को बदल कर आरओबी कर दिया गया था।
अन्य एजेंसियों को हस्तांतरित का	2	2	न तो आरवीएनएल के साथ करार का विवरण और न ही कार्य की प्रगति की स्थिति लेखापरीक्षा को प्रस्तुत की गई थी।

अतिरिक्त कार्य के संबंध में आरबी द्वारा जारी निर्देश (11 अक्टूबर 2010) में नियम है कि सभी संरक्षा कार्य आठ माह की अधिकतम अवधि के अंदर पूर्ण किये जाने चाहिए। उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि संरक्षा संबंध कार्य जो कि अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से लिये गये थे में रेल प्रशासन की ओर से तैयारी की कमी थी और अनुपूरक बजट में इन कार्यों को शामिल करते समय दर्शाई गई अत्यावश्यकता को निष्पादन के दौरान बनाये नहीं रखा गया। 71 संरक्षा कार्यों में से, केवल 10 कार्य ही पूर्ण किये जा सके चूँकि अनुदान हेतु अनुपूरक मांग में उनकी

स्वीकृति थी और इन में से केवल छः, आठ महीनों की निर्धारित अवधि⁵³ के अंदर पूर्ण किये गये थे। संरक्षा संबंधी कार्यों की धीमी प्रगति से ट्रेन के संचालन में संरक्षा प्रतिकूल प्रभाव की अधिक संभावना है।

3.8. निष्कर्ष

कार्यों की समीक्षा के दौरान यह देखा गया था कि अनुदान हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से लिए गए कार्यों को प्रारंभ/कार्यान्वित/वित्त पोषित करते समय क्षेत्रीय रेलवेज को लेखापरीक्षा सिफारिशों का अनुपालन करने की सलाह देने के बावजूद लेखापरीक्षा द्वारा 2006 की रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5-संघ सरकार (रेलवे) में दी गई जो रेल प्रशासन द्वारा स्वीकृति थी (जून 2006 के अध्यक्ष रेलवे बोर्ड के पत्र के माध्यम से)।

31 मार्च 2015 को नये कार्य की प्रगति की स्थिति का तालिका 3.7 में सार प्रस्तुत किया गया है।

विवरण	तालिका 3.7							(संख्या में)	
	कुल	बंद	अवरूद्ध	अभी प्रारंभ नहीं किए गए	छोड़ दिए गए	प्रगति पर कार्य	अन्य एजेंसियों को स्थानांतरित	पूर्ण	
संरक्षा संबंधी कार्य ⁵⁴	71	0	0	24	3	32	2	10	
परिचालनात्मक दक्षता और राजस्व सृजन ⁵⁵ संबंधित कार्य	241	2	1	29	11	94	20	84	
अन्य विविध कार्य ⁵⁶	131	3	1	9	23	43	1	51	
जोड़	443	5	2	62	37	169	23	145	

⁵³ 'आउट ऑफ टर्न' कार्य पर 'महाप्रबंधक को शक्तियों के प्रत्यायोजन' से संबंधित दिनांक 11.10.2010 और 07.10.2015 का आरबी का पत्र।

⁵⁴ संरक्षा संबंधी कार्य- मानव रहित लेवल क्रॉसिंग की मैनिंग, रोड ओवर ब्रिज/रोड अंडर ब्रिज (आरओबी/आरयूबी) का निर्माण इत्यादि।

⁵⁵ नई लाइन, गेज परिवर्तन, डबलिंग, सिगनलिंग एवं दूरसंचार, रेलवे विधुतीकरण, मशीनरी और संयंत्र की अधिप्राप्ति और यातायात सुविधा कार्य इत्यादि।

⁵⁶ यात्रियों रेलवे स्टाफ को सुविधाएं/साधन

कार्य जैसे पूर्ण ट्रेक नवीकरण (सीटीआर), थ्रू स्लीपर नवीकरण (टीएसआर) और थ्रू रेल नवीकरण (टीआरआर) जो केवल ट्रेक की स्थिति पर निर्भर करता है जो रेलवे को पहले से पता था, को नियमित कार्य कार्यक्रम में कार्य शामिल करने के बारे में पहले ही निर्णय लिया जा सकता था और रेलवे बजट के माध्यम से संस्वीकृत किया जा सकता है। ऐसी श्रेणी वाले पूर्ण कार्य लगभग 25 प्रतिशत थे। यदि इन कार्यों को नियमित रेलवे बजट के अन्तर्गत लिया जाता, तो निधियों को संरक्षा संबंधी कार्यों के लिए उपयोग किया जा सकता था।

इसके अलावा, नियमित/गैर तत्काल और नियमित प्रकृति जैसे लूप लाइनों का प्रावधान, कुश्ती अकादमी की स्थापना, आरओबी को चौड़ा करना रेल एक्सेल निर्माण संयंत्र की स्थापना, ट्रेक मशीनों की अधिप्राप्ति इत्यादि भी अनुदानों की अनुपूरक मांग में शामिल थी जिसे नियमित बजट में भी शामिल किया जा सकता था। जब भी कार्य अनुपूरक बजट में शामिल किया जाता है, रेल प्रशासन को अनुदानों की अनुपूरक मांगों में उन्हें शामिल करने के लिए सभी प्रकार से उनकी तत्कालता की भावना को समझना चाहिए। **परिशिष्ट 3.7** में सूचीबद्ध कुछ महत्वपूर्ण मामलों से पता चला कि बिना न्यूनतम तैयारी के अनुदानों के लिए अनुपूरक मांगों में शामिल थे और इन कार्यों के निष्पादन में तत्कालता बनाई नहीं गई थी।

लेखापरीक्षा का निष्कर्ष था कि अनुपूरक बजट में कार्यों के लिये संस्वीकृति प्राप्त करते समय बताई गई अत्यावश्यक संस्वीकृति के बाद अनुवर्ती वर्षों में नहीं रही थी। 62 कार्य 31-03-2015 तक शुरू किये जाने थे यद्यपि अनुदानों हेतु अनुपूरक मांग के माध्यम से उनको शामिल करने से पांच वर्षों की समय सीमा समाप्त हो चुकी थी। इसके अतिरिक्त संचालनात्मक क्षमता के सुधार से संबंधित 65 प्रतिशत कार्य अभी भी पूर्ण किया जाना बाकी था, जो आईआर को नियत लाभ से वंचित करते हैं।

अतः भारतीय रेल नियमित बजट चक्र से पूर्व इन कार्यों के प्रारंभ करने के द्वारा प्राप्त: समय का लाभ लेने में विफल रही। संसद द्वारा उनके अनुमोदन के कई वर्षों के बाद भी इन कार्यों के प्रत्याशित लाभ प्राप्त नहीं किया जा सके। रेल मंत्रालय को नियमों के प्रावधानों के सार के 'आउट आफ टर्न' आधार पर कार्य प्रारंभ करने में अधिक चयनात्मक होना चाहिए।

3.9 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को चयन, निष्पादन के विस्तृत प्राक्कलन तैयार करने, निविदाकरण प्रक्रिया, निधि के प्रावधान इत्यादि जैसे प्रत्येक चरण पर कार्यों की आवधिक निगरानी तंत्र को और मजबूत बनाने की आवश्यकता है ताकि कार्यों को अनुदान की अनुपूरक मांग में शामिल करने का महत्व समाप्त न हो।

नई दिल्ली

दिनांक :

(सुमन सक्सेना)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक :

(शशि कान्त शर्मा)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

शब्दावली

शब्द	विवरण
भारतीय रेल के -17 क्षेत्र	मध्य रेलवे (मरे), पूर्व रेलवे (पूरे), पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे), पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे), उत्तर रेलवे (उरे), उत्तर मध्य रेलवे (उमरे), पूर्वोत्तर रेलवे (उपूरे), पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पूसीरे), उत्तर पश्चिम रेलवे (उपरे), दक्षिण रेलवे (दरे), दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे), दक्षिण-पूर्व रेलवे (दपूरे), दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (दपूमरे), दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे), पश्चिम रेलवे (परे), पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे), मेट्रो रेलवे, कोलकता (एमआर)
7-रेलवे युनिट उत्पादन	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू), चितरंजन, डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू), वाराणसी; इंटिग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ), चेन्नई; रेल कोच फैक्ट्री (आरसीएफ), कपूरथला; रेल व्हील फैक्ट्री (आरडब्ल्यूएफ), येलहंका; डीजल लोको मोडर्नाइजेशन वर्क्स (डीएमडब्ल्यू) पटियाला, रेल कोच फैक्टरी रायबरेली
औसत दूरी	यात्री या माल ढुलाई के टन की औसत ढुलाई
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 पूंजी	रेलवे की पूंजी परिसम्पत्ति का अंकित मूल्य
चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर	वार्षिक चक्रवृद्धि के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए वर्षों की अवधि से अधिक विकास की दर
वसूली की मांग	भूमि और भवनों के किराया/पट्टा, ब्याज और साइडिंग आदि के अनुरक्षण प्रभारों के कारण उगाही न की गई

शब्द	विवरण
	उपार्जित वसूलीयोग्य अर्जन
लाभांश	‘वियुक्ति सम्मेलन’ के अंतर्गत भारतीय रेल (आईआर) को रेलवे सम्मेलन समिति (आरसीसी) द्वारा आवधिक रूप से निर्धारित दर पर भारत सरकार (जीओआई) द्वारा पूँजी 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 धरेलू उत्पाद	अपने परिचालनों के माध्यम से रेलवे की प्राप्तियां
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 प्राप्तियां और व्यय को दर्ज करने के लिए वर्गीकरण संरचना
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 लाइने	नये रेलवे लिंको/पहले से न विद्यमान लाइनों के निर्माण/बिछाना

शब्द	विवरण
परिचालन अनुपात	सकल आय के कार्यचालन व्यय (उचंत को छोड़कर लेकिन मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन सहित) का अनुपात
सामान्य कार्यचालन व्यय	प्रशासन, परिचालन, अनुरक्षण और मरम्मत मूल्यह्रास 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 लाईनें	रक्षा के अनुरोध पर निर्मित सामरिक महत्व की रेलवे लाइन
यातायात उचंत	रेलवे की वसूली न की गई परिचालनात्मक उपार्जन
अमितव्ययी शाखा लाइनें	शाखा लाइनें जहां उत्पादित राजस्व परिचालन लागत से कम हैं
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 मूल्यह्रास 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।
पूँजी उत्पादन अनुपात	उत्पादन के एक यूनिट उत्पादन यातायात के लिए नियोजित पूँजी की राशि (कुल एनटीकेएमएस में

शब्द	विवरण
	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

परिशिष्ट - 1
रेलवे निधियों की स्थिति
(पैरा 1.11 देखें)

निधि	विवरण
मूल्यहास आरक्षित निधि	1 अप्रैल 2014 को इस निधि खाते में आदि शेष ₹ 1,021.38 करोड़ था। इस निधि से विनियोजना भारतीय रेल द्वारा अर्जित राजस्व से पूरा किया जाता है। यह निधि सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर से ब्याज प्राप्त करती है। यह निधि काफी पुरानी परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए है। इस निधि में ₹ 7,975 करोड़ की राशि (उत्पादन यूनिटों के लिए ₹ 200 करोड़ सहित) विनियोजित की गई थी यह निधि परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण पर ₹ 7,286.93 करोड़ की राशि का व्यय करने के बाद 2014-15 की समाप्ति पर ₹ 1,777.12 करोड़ पर बन्द की गई थी। डीआरएफ को विनियोजन बजटीय प्रावधान से अधिक 12.77 प्रतिशत पर किया गया था।
पेंशन निधि	1 अप्रैल 2014 को इस निधि-खाते में ₹ 419.04 करोड़ आदि शेष थे। इस निधि में भी विनियोजन भारतीय रेल द्वारा अर्जित राजस्व से पूरा किया जाता है यह निधि सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर से ब्याज प्राप्त करती है। 2014-15 के दौरान निधि का विनियोजन आहरणों से थोड़ा अधिक था। 31 मार्च 2015 को वर्ष के अंत पर निधि के अन्तर्गत उपलब्ध शेष ₹ 1,360.36 करोड़ था। पेंशन निधि को विनियोजन बजटीय प्रावधान से 2.36 प्रतिशत अधिक था।
विकास निधि	अप्रैल 1,2014 तक निधि खाते में ₹ 3,053.02 करोड़ था मैं इस निधि विनियोजन कुल कार्यकारी व्यय और लाभांश पूरा करने के बाद भारतीय रेल के पास उपलब्ध अधिशेष राजस्व पर पहले प्रभार के रूप में किया जाता है। 2014-15 में, ₹ 1,374.94 करोड़ तक का राजस्व अधिशेष इसमें विनियोजित किया गया था। 2014-15 के दौरान इस निधि में से ₹ 2,611.08 करोड़ की राशि का पूंजीगत व्यय किया गया था। 2014-15 की समाप्ति पर यह निधि ₹ 2,013.12 करोड़ पर बन्द की गई थी। विकास निधि को विनियोजन बजटीय प्रावधान से 358.31 प्रतिशत तक अधिक था।
पूंजीगत निधि	1 अप्रैल 2014, तक निधि खाते में ₹ 557.32 करोड़ थे। इस निधि में विनियोजन कुल कार्यकारी व्यय और लाभांश पूरा करने के बाद भारतीय रेल के पास उपलब्ध राजस्व अधिशेष से ही पूरा किया जाता है। 2014-15 में इसमें ₹ 6,233.36 करोड़ तक का राजस्व अधिशेष विनियोजित किया गया था। 2014-15 के दौरान इस निधि में से ₹ 5,449.24 करोड़ तक का पूंजीगत व्यय किया गया था। 2014-15 के अन्त पर यह निधि ₹ 1,388.90 करोड़ पर बंद हुई थी। बजटीय प्रावधान से पूंजीगत निधि का विनियोजन 10.08 प्रतिशत अधिक था।

निधि	विवरण
रेलवे संरक्षा निधि	1 अप्रैल 2014 तक इस निधि खाते में आदि शेष ₹ 804.98 करोड़ था। 2014-15 में इस निधि में जमा करवाई गई ₹ 1,498.61 करोड़ की राशि के प्रति ₹ 2,206.44 करोड़ की राशि का उपयोग किया गया था। 2014-15 के अंत तक निधि खाता ₹ 97.15 करोड़ पर बंद हुआ था।
ऋण सेवा निधि	निधि वर्ष 2013-14 में ऋणों और उधार सेवाओं अर्थात् रेल मंत्रालय द्वारा विश्व बैंक और अन्य बहुपक्षीय एजेंसियों से वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के कारण वेतन एवं भत्तों और पेंशन के भुगतान को पूरा करने के लिए लिए गए ऋण के पुर्न भुगतान के लिए खोला गया था। 1 अप्रैल 2014 तक इस निधि खाते में आदि शेष ₹ 169.54 करोड़ था। 2014-15 में इस निधि में ₹ 56.64 करोड़ की राशि विनियोजित की गई थी। वर्ष के दौरान इस निधि से कोई व्यय नहीं किया गया था। 31 मार्च 2015 तक निधि ₹ 236.08 करोड़ पर बंद हुई थी। ऋण सेवा निधि विनियोजित बजटीय प्रावधान से 43.92 प्रतिशत कम था।

स्रोत - भारतीय रेलवे विनियोजन लेखा भाग-II-विस्तृत विनियोजन लेखें।

परिशिष्ट-2.1- विनियोजना लेखें 2014-15
(पैराग्राफ संख्या 2.1 देखें)

(₹ इकाइयों में)

अनुदान/विनियोजन की संख्या और नाम	मूल अनुदान/विनियोजना	अनुपूरक	अन्तिम अनुदान/विनियोजन	वास्तविक व्यय	आधिक्य (+)/ बचत (-)
1	राजस्व-रेलवे बोर्ड				
दत्तमत	2780100000	0	2780100000	2668058478	-112041522
2	राजस्व-विविध व्यय (सामान्य)				
प्रभारित	21100000	0	21100000	21100000	0
दत्तमत	8314500000	0	8314500000	9015258724	700758724
3	राजस्व-कार्यचालन खर्च-सामान्य अधीक्षण और सेवारं				
प्रभारित	0	13733000	13733000	13756862	23862
दत्तमत	64727006000	0	64727006000	61057779745	-3669226255
4	राजस्व-कार्यचालन खर्च-रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत एवं अनुरक्षण				
प्रभारित	7241000	12365000	19606000	11443156	-8162844
दत्तमत	102679311000	1360562000	104039873000	102805157399	-1234715601
5	राजस्व-कार्यचालन खर्च-मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण				
प्रभारित	0	1451000	1451000	823362	-627638
दत्तमत	46656410000	2550659000	49207069000	47827008885	-1380060115
6	राजस्व-कार्यचालन खर्च- कैरिजों और वैगनों की मरम्मत और अनुरक्षण				
प्रभारित	179000	0	179000	0	179000
दत्तमत	109434572000	4134950000	113569522000	112763164799	-806357201
7	राजस्व-कार्यचालन खर्च- संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण				
प्रभारित	0	315000	315000	4961509	4646509

	दत्तमत	62281865000	1127711000	63409576000	60260143521	-3149432479
8	राजस्व-कार्यचालन खर्च- प्रचालन खर्च - चल स्टॉक और उपस्कर					
	प्रभारित	0	1430000	1430000	1429521	-479
	दत्तमत	94633001000	8393777000	103026778000	102042358906	-984419094
9	राजस्व-कार्यचालन व्यय-प्रचालन व्यय - यातायात					
	प्रभारित	0	13272000	13272000	10398444	-2873556
	दत्तमत	197131148000	0	197131148000	190744683394	-6386464606
10	राजस्व-कार्यचालन व्यय-प्रचालन व्यय - ईंधन					
	प्रभारित	1376000	0	1376000	0	-1376000
	दत्तमत	351811749000	0	351811749000	290253178377	-61558570623
11	राजस्व - कार्यचालन व्यय - स्टाफ कल्याण और सुख सुविधाए					
	प्रभारित	0	714000	714000	326825	-387175
	दत्तमत	51113818000	658380000	51772198000	50164666334	-160753166
12	राजस्व - कार्यचालन व्यय - विविध कार्यचालन व्यय					
	प्रभारित	1387214000	0	1387214000	1138681867	-248532133
	दत्तमत	53387695000	3158225000	56545920000	51062782332	-5483137668
13	राजस्व - कार्यचालन व्यय भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ					
	प्रभारित	5550000	1013000	6563000	8664513	2101513
	दत्तमत	297927002000	3500000000	301427002000	296357608108	-5069393892
14	राजस्व - निधियों में विनियोजन - मूल्यह्रास आरक्षित निधि					
	विकास निधि, पेंशन निधि, पूंजीगत निधि, ऋण सेवा निधि					
	दत्तमत	414787400000	28147200000	442934600000	446799394144	3864794144
15	सामान्य राजस्व को लाभांश,					

	सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण की अदायगी और अधिक पूँजीगत का शोधन					
	दत्तमत	9135000000	391300000	91741300000	91735474011	-5825989
16	परिसंपत्तियां -अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन -ओपेन लाइन वर्क्स - राजस्व					
	प्रभारित	0	0	0	0	0
	दत्तमत	0	0	0	0	0
	परिसंपत्तियां अधिग्रहण, निर्माण प्रतिस्थापन-अन्य व्यय-पूँजी					
	प्रभारित	1119550000	572305000	1691855000	1439061006	-252793994
	दत्तमत	792720614000	0	792720614000	736844700304	-55875913695
	परिसंपत्तियां अधिग्रहण, निर्माण प्रतिस्थापन-अन्य व्यय-रेलवे सुरक्षा निधि					
	प्रभारित	20000000	0	20000000	6264978	-13735022
	दत्तमत	21980000000	18965000	21998965000	22330321366	331356366
	परिसंपत्तियां अधिग्रहण, निर्माण प्रतिस्थापन-अन्य व्यय-रेलवे निधि					
	प्रभारित	54000000	0	54000000	32259181	-21740819
	दत्तमत	170953000000	4656516000	175609516000	173911194317	-1698321683
	कुल जोड़					
	प्रभारित	2616210000	616598000	3232808000	2689171224	-543636776
	दत्तमत	2934669191000	58098245000	299276743600	2848642933145	-144124502855
	कुल जोड़	2937285401000	58714843000	2996000244000	2851332104369	-144668139631

परिशिष्ट 2.2- अनुदान वार-अनुदान लेखों (अनुदान संख्या 3 से 13) का रेलवेवार सार

(पैरा 2.5 देखें)

(₹ हजारों में)

अनुदान सं.	रेलवे/इकाई	दत्तमत (वी)/प्रभारित (सी)	वास्तविक	पूरक (एस)	शेष	अंतिम अनुदान (एफ)	वास्तविकव्यय (ए)	विविधता (ए-एफ)	कुल विविधता ए-ओ-एस)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	म.रे	वी	4900200	0	-185804	4714396	4704975	-9421	-195225
3	पू.रे	वी	6580500	0	27000	6607500	6487060	-120440	-93440
3	पू.म	वी	4129500	0	-551500	3578000	3620894	42894	-508606
3	पू.त.	वी	1957689	0	-8385	1949304	1952421	3117	-5268
3	उ.रे	वी	7081200	0	-460213	6620987	6414577	-206410	-666623
3	उ.म	वी	2987094	0	4700	2991794	2912798	-78996	-74296
3	उ.पू	वी	3549430	0	-265496	3283934	3192849	-91085	-356581
3	पू.सी	वी	3714500	0	-191800	3522700	3531569	8869	-182931
3	उ.प	वी	2976700	0	-126609	2850091	2838081	-12010	-138619
3	द.रे	वी	5369100	0	-265532	5103568	4991282	-112286	-377818
3	द.रे	वी	4569010	0	-37574	4531436	4260641	-270795	-308369
3	द.पू	वी	5215800	0	-341900	4873900	4861961	-11939	-353839
3	द.मू.म	वी	1928000	0	3835	1931835	1903579	-28256	-24421
3	द.प	वी	1916669	0	-92125	1824544	1770263	-54281	-146406
3	प.रे	वी	5224500	0	-119272	5105228	5080265	-24963	-144235
3	प.म	वी	2441614	0	79138	2520752	2351725	-169027	-89889
3	मेट्रो	वी	185500	0	-2225	183275	182839	-436	-2661
4	म.रे	वी	8237711	153282	150000	8540993	8340184	-200809	-50809
4	पू.रे	वी	5411000	200400	200000	5811400	5793408	-17992	182008
4	पू.म	वी	6401574	21426	0	6423000	6348640	-74360	-74360
4	पू.सी	वी	5028712	215188	640000	5883900	5852649	-31251	608749
4	उ.रे	वी	11570850	0	-795590	10775260	10794997	19737	-775853
4	उ.म	वी	6490018	132038	100000	6722056	6816559	94503	194503
4	उ.पू	वी	4375610	0	-429438	3946172	3935168	-11004	-440442
4	पू.सी	वी	7123800	0	-61700	7062100	6983102	-78998	-140698
4	उ.प	वी	4471491	0	-67701	4403790	4351287	-52503	-120204
4	द.रे	वी	6331300	194904	160000	6686204	6674459	-11745	148255
4	द.म	वी	9985834	221700	462086	10669620	10011384	-658236	-196150
4	द.पू	वी	5788619	115181	103200	6007000	6163126	156126	259326
4	द.पू.म	वी	3346240	106443	300000	3752683	3743618	-9065	290935
4	द.प	वी	3371217	0	-4763	3366454	3404215	37761	32998
4	प.रे	वी	8720535	0	-709353	8011182	8032506	21324	-688029

4	प.म	वी	5723200	0	-12332	5710868	5298514	-412354	-424686
4	मेट्रो	वी	301600	0	-34409	267191	261342	-5849	-40258
5	म.रे	वी	4054824	74654	-50000	4079478	4110930	31452	-18548
5	पू.रे	वी	3811557	0	-188666	3622891	3581300	-41591	-230257
5	पू.रे	वी	2515850	386250	100000	3002100	3034962	32862	132862
5	पू.सी	वी	1777749	195700	-20000	1953449	1934391	-19058	-39058
5	उ.रे	वी	6068488	0	-181021	5887467	5477691	-409776	-590797
5	उ.म	वी	2297450	164352	0	2461802	2516415	54613	54613
5	उ.पू	वी	1315400	20421	0	1335821	1330213	-5608	-5608
5	उ.सी	वी	1757800	286000	0	2043800	1881931	-161869	-161869
5	उ.प	वी	1168828	308213	69687	1546728	1560847	14119	83806
5	द.रे	वी	3443000	221810	0	3664810	3619143	-45667	-45667
5	द.म.	वी	4666910	21663	-58294	4630279	4376824	-253455	-311749
5	द.पू.	वी	3275100	375367	190000	3840467	3742077	-98390	91610
5	द.पू.म.	वी	1368900	50099	0	1418999	1433032	14033	14033
5	द.प.	वी	1604430	8787	0	1613217	1608272	-4945	-4945
5	प.रे.	वी	3212200	288038	138294	3638532	3594867	-43665	94629
5	प.म.	वी	4317924	149305	0	4467229	4024115	-443114	-443114
5	मेट्रो	वी	0	0	0	0	0	0	0
6	म.रे.	वी	10381712	0	-121266	10260446	10302321	41875	-79391
6	पू.रे.	वी	13325028	434677	-100000	13659705	13555347	-104358	-204358
6	पू.म.	वी	6614500	170000	50000	6834500	6914687	80187	130187
6	पू.त.	वी	3931603	711196	179644	4822443	4776258	-46185	133459
6	उ.रे.	वी	13970458	37975	-45944	13962489	13884351	-78138	-124082
6	उ.म.	वी	2799511	480581	0	3280092	3333539	53447	53447
6	उ.पू.	वी	3677006	0	-38316	3638690	3723890	85200	46884
6	पू.सी.	वी	5190900	352500	0	5543400	5389926	-153474	-153474
6	उ.प.	वी	3785922	158232	-50000	3894154	3899426	5272	-44728
6	द.रे.	वी	9033300	436900	150000	9620200	9426749	-193451	-43451
6	द.म.	वी	7908038	156680	-210808	7853910	7696862	-157048	-367856
6	द.पू.	वी	8331221	710779	362000	9404000	9353144	-50856	311144
6	द.पू.म.	वी	3025625	32152	0	3057777	3129173	71396	71396
6	द.प.	वी	4158432	161698	0	4320130	4275620	-44510	-44510
6	प.रे.	वी	9613721	0	-164569	9449152	9428604	-20548	-185117
6	प.म.	वी	3276895	291580	0	3568475	3276596	-291879	-291879
6	मेट्रो	वी	410700	0	-10741	399959	396671	-3288	-14029
7	म.रे.	वी	5224169	220671	119900	5564740	5417405	-147335	-27435
7	पू.रे.	वी	5288997	9487	0	5298484	5003938	-294546	-294546
7	पू.म.	वी	4994267	0	-147948	4846319	4853593	7274	-140674
7	पू.त.	वी	2579101	186873	41314	2807288	2583964	-223324	-182010

7	उ.रे.	वी	6901100	17387	23230	6941717	6434246	-507471	-484241
7	उ.म.	वी	4286919	167262	150000	4604181	4452597	-151584	-1584
7	उ.पू.	वी	2312311	0	-47837	2264474	2175008	-89466	-137303
7	पू.सी.	वी	2671200	0	-26700	2644500	2462168	-182332	-209032
7	उ.प.	वी	2106891	41908	20000	2168799	2144843	-23956	-3956
7	द.रे.	वी	4563500	67500	0	4631000	4255719	-375281	-375281
7	द.म.	वी	5031857	169165	29168	5230190	4815891	-414299	-385131
7	द.पू.	वी	3631800	39900	0	3671700	3606243	-65457	-65457
7	द.पू.म.	वी	2039210	12867	0	2052077	1910153	-141924	-141924
7	द.प.	वी	1441614	0	-279757	1161857	1096537	-65320	-345077
7	प.रे.	वी	5259750	187650	150000	5597400	5441127	-156273	-6273
7	प.म.	वी	3516979	7041	0	3524020	3216397	-307623	-307623
7	मेट्रो	वी	432200	0	-31370	400830	390315	-10515	-41885
8	म.रे.	वी	9217828	889415	133776	10241019	10122776	-118243	15533
8	पू.रे.	वी	8004478	609792	0	8614270	8528223	-86047	-86047
8	पू.म.	वी	7109473	0	-155576	6953897	6927114	-26783	-182359
8	पू.त.	वी	4196533	676426	0	4872959	4770218	-102741	-102741
8	उ.रे.	वी	12070805	683663	0	12754468	12922276	167808	167808
8	उ.म.	वी	4990422	460799	0	5451221	5824898	373677	373677
8	उ.पू.	वी	2843555	199289	0	3042844	3049799	6955	6955
8	पू.सी.	वी	3278900	208500	-50000	3437400	3225432	-211968	-261968
8	उ.प.	वी	3669830	265372	0	3935202	3892558	-42644	-42644
8	द.रे.	वी	6042600	449852	0	6492452	6479626	-12826	-12826
8	द.म.	वी	6977832	889320	-16729	7850423	7565532	-284891	-301620
8	द.पू.	वी	6371600	495900	-93732	6773768	6854000	80232	-13500
8	द.पू.म.	वी	4198400	701600	0	4900000	4863602	-36398	-36398
8	द.प.	वी	2685657	499392	0	3185049	3053392	-131657	-131657
8	प.रे.	वी	8032500	700300	182261	8915061	8642591	-272470	-90209
8	प.म.	वी	4374694	606135	0	4980829	4696063	-284766	-284766
8	मेट्रो	वी	567894	58022	0	625916	624259	-1657	-1657
9	म.रे.	वी	16788200	0	-414431	16373769	16491654	117885	-296546
9	पू.रे.	वी	10013300	0	-1697910	8315390	7592868	-722522	-2420432
9	पू.म.	वी	18282300	0	-1361300	16921000	16980361	59361	-1301939
9	पू.त.	वी	11578444	0	272561	11851005	11825475	-25530	247031
9	उ.रे.	वी	24534600	0	155690	24690290	24502541	-187749	-32059
9	उ.म.	वी	15568800	0	1271700	16840500	17206036	365536	1637236
9	उ.पू.	वी	6702300	0	230857	6933157	6843641	-89516	141341
9	पू.सी.	वी	5360400	0	-145600	5214800	4974581	-240219	-385819
9	उ.प.	वी	7213350	0	301926	7515276	7524381	9105	311031
9	द.रे.	वी	12692400	0	-1382951	11309449	11001942	-307507	-1690458

9	द.म.	वी	16799100	0	652919	17452019	17119818	-332201	320718
9	द.पू.	वी	8904000	0	-2007700	6896300	6668424	-227876	-2235576
9	द.पू.म.	वी	11803950	0	1386629	13190579	13065811	-124768	1261861
9	द.प.	वी	6782104	0	-351359	6430745	6327157	-103588	-454947
9	प.रे.	वी	15058700	0	-873160	14185540	14023717	-161823	-1034983
9	प.म.	वी	8706900	0	-73780	8633120	8270696	-362424	-436204
9	मेट्रो	वी	342300	0	-18787	323513	325580	2067	-16720
10	म.रे.	वी	32720500	0	-3248069	29472431	29185103	-287328	-3535397
10	पू.रे.	वी	16068812	0	-1255097	14813715	14633267	-180448	-1435545
10	पू.म.	वी	17714200	0	-706200	17008000	16583516	-424484	-1130684
10	पू.त.	वी	19645267	0	-4159371	15485896	15257486	-228410	-4387781
10	उ.रे.	वी	36675900	0	-5495476	31180424	30134459	1045965	-6541441
10	उ.म.	वी	19491584	0	-1615119	17876465	16994861	-881604	-2496723
10	उ.पू.	वी	14470157	0	-3171839	11298318	10585098	-713220	-3885059
10	पू.सी.	वी	19122024	0	-6046124	13075900	12306636	-769264	-6815388
10	उ.प.	वी	21956400	0	-3031400	18925000	18275198	-649802	-3681202
10	द.रे.	वी	20151500	0	-3033500	17118000	16888209	-229791	-3263291
10	द.म.	वी	36906400	0	-6665843	30240557	30165503	-75054	-6740897
10	द.पू.	वी	15050900	0	-1912600	13138300	12949001	-189299	-2101899
10	द.पू.म.	वी	10469550	0	222062	10691612	10451654	-239958	-17896
10	द.प.	वी	16969087	0	-2911187	14057900	13704265	-353635	-3264822
10	प.रे.	वी	33308368	0	-7526904	25781464	25581618	-199846	-7726750
10	प.म.	वी	20631200	0	-4344027	16287173	16116260	-170913	-4514940
10	मेट्रो	वी	459900	0	-9877	450023	441044	-8979	-18856
11	म.रे.	वी	4161300	77878	0	4239178	4293195	54017	54017
11	पू.रे.	वी	3829390	80188	0	3909578	3788066	-121512	-121512
11	पू.म.	वी	2300400	0	-196000	2104400	2153420	49020	-146980
11	पू.त.	वी	2011122	95790	267110	2374022	2279528	-94494	172616
11	उ.रे.	वी	6455700	0	-199516	6256184	5786182	-470002	-669518
11	उ.म.	वी	2080900	19742	0	2100642	2067779	-32863	-32863
11	उ.पू.	वी	2252017	13823	0	2265840	2203086	-62754	-62754
11	पू.सी.	वी	3581000	87000	0	3668000	3661337	-6663	-6663
11	उ.प.	वी	1822840	80885	0	1903725	1931237	27512	27512
11	द.रे.	वी	4274700	0	-45014	4229686	4066768	-162918	-207932
11	द.म.	वी	4696500	94550	373269	5164319	4713688	-450631	-77362
11	द.पू.	वी	3620400	0	-162900	3457500	3417567	-39933	-202833
11	द.पू.म.	वी	1788400	23114	0	1811514	1807597	-3917	-3917
11	द.प.	वी	1572940	23449	0	1596389	1524932	-71457	-71457
11	परे	वी	4465500	14000	-3053	4476447	4407201	-69246	-72299
11	पम	वी	2089009	47961	0	2136970	1979882	-157088	-157088

11	मेट्रो	वी	111700	0	-33896	77804	83200	5396	-28500
12	मरे	वी	4652320	0	-1174307	3478013	3523973	45960	-1128347
12	पूरे	वी	5717795	795479	1407146	7920420	7608756	-311664	1095482
12	पूम	वी	3781750	0	-54200	3727550	3548183	-179367	-233567
12	पूत	वी	1676600	130151	-30000	1776751	2143387	366636	336636
12	उरे	वी	9826183	611947	544854	10982984	9930872	-	1052112 -507258
12	उम	वी	2973091	366535	0	3339626	1030740	-	2308886 -2308886
12	पूर्वांतर	वी	2036605	75534	0	2112139	635118	-	1477021 -1477021
12	पू.सी.	वी	2948600	0	-216200	2732400	2723540	-8860	-225060
12	उप	वी	1589112	10748	0	1599860	1400390	-199470	-199470
12	दरे	वी	3219950	188190	0	3408140	3503819	95679	95679
12	दम	वी	3688197	0	-379529	3308668	3158616	-150052	-529581
12	दपू	वी	3160247	185400	0	3345647	3451083	105436	105436
12	दपूम	वी	824600	0	-31166	793434	862702	69268	38102
12	दप	वी	1856540	487044	0	2343584	2115873	-227711	-227711
12	परे	वी	4152611	28038	-66598	4114051	4186001	71950	5352
12	पम	वी	1117794	241626	0	1359420	1036918	-322502	-322502
12	मेट्रो	वी	165700	37533	0	203233	202811	-422	-422
13	मरे	वी	30575300	137014	91786	30804100	29340859	-	1463241 -1371455
13	पूरे	वी	36157400	0	-269600	35887800	35426813	-460987	-730587
13	पूम	वी	21859600	0	-1626300	20233300	23193584	2960284	1333984
13	पूत	वी	6303228	0	-17714	6285514	6147735	-137779	-155493
13	उरे	वी	21590597	2353906	2185275	26129778	26497726	367948	2553223
13	उप	वी	37136300	198330	400070	37734700	37115056	-619644	-219574
13	पूर्वांतर	वी	5289870	160515	150085	5600470	5330468	-270002	-119917
13	पू.सी.	वी	9876600	0	-1900	9874700	10137753	263053	261153
13	उप	वी	16181400	0	-27600	16153800	15009008	-	1144792 -1172392
13	दरे	वी	29199400	0	-251687	28947713	28210648	-737065	-988752
13	दम	वी	26117400	0	-675942	25441458	22979279	-	2462179 -3138121
13	दपू	वी	12017250	114700	8000	12139950	11853674	-286276	-278276
13	दपूम	वी	5924500	0	-200410	5724090	5515304	-208786	-409196
13	दप	वी	8609089	0	-558524	8050565	7619228	-431337	-989861
13	पर	वी	15314368	313935	1187451	16815754	16889472	73718	1261169
13	पम	वी	13095300	181700	-220800	13056200	12575307	-480893	-701693
13	मेट्रो	वी	190000	39900	0	229900	229073	-827	-827
13	सीएलडब्ल्यू	वी	820900	0	-188800	632100	681671	49571	-139229
13	डीएलडब्ल्यू	वी	403700	0	0	403700	326403	-77297	-77297
13	आईसीएफ	वी	484300	0	-6010	478290	490014	11724	5714

13	आरडब्ल्यूए फ	वी	79400	0	10393	89793	89778	-15	10378
13	डीएमडब्ल्यू	वी	87800	0	10407	98207	96650	-1557	8850
13	आरसीएफ	वी	255500	0	-10600	244900	242641	-2259	-12859
13	आईआरआई एसईटी	वी	55800	0	-5190	50610	50731	121	-5069
13	आरएससी/ बीआरसी	वी	4300	0	140	4440	12440	8000	8140
13	लेखापरीक्षा	वी	297700	0	17470	315170	296293	-18877	-1407

टिप्पणी-नकारात्मक चिन्ह अमर्यपण (का सं-5) या बचत (का सं. 8 और 9) दर्शाता है।

रेलवे	परिशिष्ट 3.1 (संदर्भ पैराग्राफ सं. 3.6)													कुल
	2009 से 2013-14 के दौरान संस्वीकृत नई सेवाओं की कुल संख्या													
	2009-10		2010-11		2011-12		2012-13		2013-14		2013-14		कुल	
	अनुपूरक अनुदान		अनुपूरक अनुदान		अनुपूरक अनुदान		अनुपूरक अनुदान		अनुपूरक अनुदान		अनुपूरक अनुदान			
दिसम्बर.09	मार्च.10	अगस्त.10	मार्च.11	दिसम्बर.11	मार्च.12	बजट सेशन	दिसम्बर.13	अनुपूरक अनुदान	अनुपूरक अनुदान	अनुपूरक अनुदान	अनुपूरक अनुदान	अनुपूरक अनुदान		
दपूरे	4	6	11	0	5	1	0	0	2	0	0	2	29	
पूरे	8	0	2.5	1	6	4	7	0	2	7	0	2	53	
दपूमरे	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	
पूतरे	4	0	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	9	
पूमरे	1	0	10	0	2	0	0	0	1	0	0	1	14	
मरे	1	0	2	1	1	0	6	0	2	6	0	2	13	
परे	2	4	8	2	0	0	0	0	0	0	0	1	17	
उरे	3	1	2	1	10	0	1	1	1	1	1	1	19	
उपरे	2	0	4	0	0	5	1	1	0	1	1	0	12	
दरे	7	0	5	0	4	0	3	0	7	3	0	7	26	
दपरे	1	0	1	0	1	5	1	1	1	1	1	1	10	
दमरे	6	0	11	74	7	0	2	2	2	2	2	2	102	
उमरे	1	5	1	12	4	2	4	1	1	4	1	1	30	
पमरे	1	0	5	7	1	0	6	0	0	6	0	0	20	
उपूरे	1	0	2	0	2	0	0	0	3	0	0	3	8	
पूसीरे	2	0	6	20	0	0	2	0	0	2	0	0	30	
मेट्रो रेल/कोल	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
आईसीएफ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
आरसीएफ	0	7	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	20	
आरडब्ल्यूएफ	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
आई	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	

आरडीएसओ	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
डीएलडब्ल्यू	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
रेलवे बोर्ड	4	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	30
कुल	50	24	127	135	46	18	33	24	457			

परिशिष्ट-3.2 (पैरा सं.. 3.7.2.2)
31-3-2015 को 'शुरू नहीं किये गए' निर्माण कार्यों की स्थिति

क्रम. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य का नाम	संस्वीकृति का वर्ष	संस्वीकृत लागत (₹ लाख में)	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति की तिथि	निविदा बुलाने की तिथि	निविदा को अन्तिम रूप देने की तिथि
1	दूरे	3 चकुलिया के पास लेवल क्रॉसिंग सं. 103 के बदले में खड़गपुर-टाटानगर-रोड ओवर ब्रिज	4 2013-14 (दिसम्बर 2013)	5 एसएफ-1913.51 ईबीआर-1985.86	6 तैयार नहीं है	7 अभी नहीं किया गया	8 अभी नहीं किया गया
2	दूरे	हेतिया-बिरसा चौक के पास किमी 423/30-32 पर रोड ओवर ब्रिज को चौड़ा करना	2013-14 (दिसम्बर 2013)	एसएफ-403.69 ईबीआर-403.68	22.10.2014	18.11.2014	अभी नहीं किया गया
3	दूरे	हावड़ा-खड़गपुर खण्ड-रेल प्रबन्धन प्रणाली का प्रावधान (टीएमएस) (28 स्टेशन)	2010-11 (अगस्त 2010)	6499	09.6.2011	13.2.2012	निविदा रद्द की गई (13.5.2015)
4	दूरे	कोलकाता क्षेत्र-उपनगरीय रेलों में सार्वजनिक समाधान प्रणाली (50 रैक)	2009-10 (दिसम्बर 2009)	570	04.12.2010 और 24-6-2011	प्रशासनिक कारण से छोड़ा गया	अभी नहीं किया गया
5	पूरे	कोलकाता क्षेत्र-उपनगरीय रेलों में सार्वजनिक समाधान प्रणाली (141 रैक)	2009-10	1607	23.06.2011	अभी नहीं बुलाई गई	अभी नहीं है
6	पूरे	बर्धमान यार्ड- 2 लेन रोड ओवर ब्रिज सं. 213 के स्थान पर 4 लेन ओवर ब्रिज	2009-10	15668	अभी संस्वीकृत नहीं हुआ है	उन	उन
7	पूरे	आसनसोल डिवीजन-बाराकर पम्प हाउस से आसनसोल फिल्टर हाउस तक अतिरिक्त डीआई पाईपलाईन	2010-11	1189	अभी संस्वीकृत नहीं हुआ है	23.04.2015	03.07.2015
8	पूरे	डन्कुनी-चन्दनपुर- डन्कुनी-शक्तिगढ़ चौथी लाइन के पहले चरण के रूप में चौथी लाइन (25.41 किमी) का प्रावधान	2010-11	19888	07.01.2011	अभी नहीं बुलाई गई	अभी नहीं है

9	पूरे	सियालदाह तथा सोनारपुर के बीच नये रेल टर्मिनल स्टेशन न्यू गरिया का निर्माण	2010-11	1971	05.02.2012	06-03-2014	उन	उन
10	पूरे	इन्कुणी-महानगर वाया सीसी लाईन (पश्चिम-महानगर में एक अतिरिक्त लूप के साथ दोहरीकरण	2011-12	6025	05.08.2013	18.12.2014	उन	अन्तिम रूप नहीं दिया गया
11	पूरे	सियालदाह डिविजन-रेल पथ के साथ स्टेशन से जुड़ी सड़क को बचाने के लिए हालीशहर रेलवे स्टेशन पर आरसीसी से ढके गहरे ड्रेन के निर्माण का प्रावधान	2011-12	100	उन	उन	उन	उन
12	पूरे	लेवल क्रॉसिंग सं. 111/टी के बजाए रोड अन्डर ब्रिज, बेलहान्गा	2013-14	100.87	18.03.2014	25.04.2014	उन	उन
13	पूमेरे	सहरसा याई-लेवल क्रॉसिंग संख्या 31/एसपीएल के बदले सड़क पर पुल	2013-14	2882.53	17.01.14 को भाग डीई स्वीकृत	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया
14	पूमेरे	रामपुर दुमरा-पुल लाइन कॉमन लूप का संचालन	2010-11	301	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
15	पूमेरे	बिहार शरीफ-तीसरी लूप लाइन का प्रावधान	2010-11	306	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
16	पूमेरे	गया-गोमोह-धनबाद मण्डल के ग्रांड कॉर्ड खण्ड पर विशेष मालभाड़ा कोरीडोर फीडर मार्गों के अंतर्गत पुलों को मजबूत करना	2010-11	1881.15	अभी तक स्वीकृत नहीं	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया
17	मरे	पुणे-लोनावला-कारजट-ट्रेन सुरक्षा प्रणाली 78 कि.मी.	दिसम्बर-11	4852	डीई तैयारी के अधीन	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया
18	परे	उडवड़ा-लेवल क्रॉसिंग संख्या 87 के बदले पड़ी रोड पुल	2009-10	494.26	स्वीकृति के अधीन	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
19	परे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 101 (निकट दुंगरी) के बदले विरार-सूरत रोड पुल	2009-10	488.06	अभी तक स्वीकृत नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
20	परे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 73 के बदले थान-लखामाछी रोड पुल	2009-10	142.80	अभी तक स्वीकृत नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
21	परे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 2ए के बदले भरूच-दहेज-2 लेन रोड पुल	2010-11	720.00	अभी तक स्वीकृत नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं

22	पर	भरुच याई के निकट लेवल क्रॉसिंग संख्या 50 के बदले भरुच-दहेज-4 लेन रोड पर पुल	2010-11	1018.00	अभी तक स्वीकृत नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
23	पर	अंकलेश्वर-वाशिंग सहित पिट लाइन और कोचिंग डिपो	2013-14	2200.00	अभी तक स्वीकृत नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
24	उरे	आदर्श नगर-अतिरिक्त लूप लाइन का प्रावधान	2010-11	425	स्वीकृत नहीं (पुनरीक्षण के तहत)	अभी तक नहीं मांगा गया	अभी तक नहीं किया गया
25	उरे	दिल्ली-किशनगंज-रेस्लिंग अकादमी बनाना	2010-11	492.25	7.3.2011	अभी तक नहीं मांगा गया	अभी तक नहीं किया गया
26	उरे	कादियन-ब्यास-नई लाइन (39.68 कि.मी.)	2011-12	20522	तैयार नहीं किया गया	अभी तक नहीं मांगा गया	अभी तक नहीं किया गया
27	दरे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 14 के बदले अट्टीपट्ट-मिन्जुर 2-लेन रोड पर पुल	2013-14	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
28	दरे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 123 के बदले कनियामबडी-वेल्लौर कैंट-2 लेन रोड पर पुल	2013-14	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
29	दरे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 29 के बदले कांचिपुरम-तिरुमलपुर-4 लेन रोड पर पुल	2013-14	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
30	दरे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 34 के बदले कालिकराई-तिरुवरूर-2 लेन रोड पर पुल	2013-14	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
31	दरे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 82 के बदले वल्लियुर-नंगुनेरी-2 लेन रोड पर पुल	2013-14	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
32	दरे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 185 के बदले सलेन टाउन-सलेम मार्किट-2 लेन रोड पर पुल	2013-14	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
33	दरे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 159 के बदले इट्टापुर रोड मिन्नालपल्ली-2-लेन रोड पर पुल	2013-14	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
34	दपरे	होस्पेट-बेल्तारी, तोरानागल्लु-आरणजीपी, होस्पेट-गोडल-स्वमीहल्ली और बदामी-होतगी खण्ड-क्षतिग्रस्त जुड़े हुये जोड़ों के लिये प्रतिस्थापना 200 सेट	2011-12 (31.01.12)	68.25	29.06.12	निविदा आमंत्रित करनी है।	उपलब्ध नहीं

35	दमरे	मैसूर और सकलेशपुर उप मण्डल में क्रॉसिंग स्तर पर रेड्रो रिफ्लेक्टिव सिग्नल बोर्ड का प्रावधान	2011-12	97.85	29.11.12	27.12.12	02.12.13
36	दमरे	अदीलाबाद-मुडखेड खण्ड: आदीलाबाद याई के निकट एलसी संख्या 30 के बदले आरओबी का प्रस्तावित निर्माण	2010-11	248.00	15.3.2011	23.3.2011	28.4.2011
37	दमरे	टीडीयू-प्रस्तावित रीरूफिंग विस्तार और स्टेशन बिल्डिंग में सुधार। आने वाले क्षेत्र में वृद्धि और सुधार और आदर्श स्टेशन के रूप में विकास हेतु एफओबी कवर करने और सुधार करने का प्रावधान	2010-11	147.90	05-08-2011	नहीं	नहीं
38	दमरे	प्लेटफार्मों पर गाल्वो एल्यूमिनियम स्टेशन सहित ई-श्रेणी स्टेशन (बोनाकालू, पापाटापल्ली, माल्लेमाडुगु, गजुलागुडम, छिम्मापहाड, ताडिकालापुडी, गांधीपुरम, करेपल्ली, पंथामपुडी, चेरामुमाधवरम, टोंडालागोपावारम, मोतीमरी, चौकी मान और पंडील्लापल्ली) पर शेल्टर्स का प्रावधान	2010-11	99.00	12.10.12	18.12.14	2.4.15
39	दमरे	गुंदर-प्लेटफार्म 4 और 5 पर एसक्लेटर का प्रावधान	2010-11	91.00	नहीं	नहीं	नहीं
40	दमरे	काचेगुडा-पीएफ संख्या 2 पर सीओपी-परी लंबाई को कवर करने के लिये 164 मीटर	2010-11	105.00	7.7.11	27.3.12	13.7.12
41	दमरे	प्रमानी-निकास और प्रवेश द्वार के प्रावधान सहित आने जाने वाले क्षेत्र में सुधार	2010-11	50.00	06.01.2015	09.02.2015	28.5.2015
42	उमरे	989 से 991.50 किमी. तक चूने के घोल के दबाव इंजेक्शन के साथ प्रस्तावित स्थिरीकरण करना और बीना-झांसी खण्ड का 1022 से 2027 अप और डाउन मुख्य लाइन 15 किमी.।	2010-11	80.64	स्वीकृत नहीं	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया
43	उमरे	कानपुर-मुगलसराय ट्रेन सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली 351 किमी	2011-12	13843	स्वीकृत नहीं	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया

44	उमरे	आगरा-गवालियर ट्रेन सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली 125 किमी.	2011-12	8068	स्वीकृत नहीं	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया
45	उमरे	1372.100 किमी. से 1375.050 किमी. गवालियर-शियोर कला एनए स्टेशन टीएस आर (एस) 2.957 किमी।	2012-13	84.82	10.5.2013	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया
46	पमरे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 309 सी/2ई और संख्या 3-बी/2 के बदले बीना-अगासोड रोड और बीना कोटा 2 लेन रोड पर पुल	2011-12	2023	22.08.2012	लागू नहीं	लागू नहीं
47	उपूरे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 23/ए (कज्जाकपुरा) के बदले वाराणसी-सानाथ-2 लेन रोड पर पुल	2013-14	3065	01.04.2015	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया
48	उपूरे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 3/ए (मंडुआडिह यार्ड) के बदले वाराणसी जंक्शन-मंडुआडिह-2 लेन रोड पर पुल	2013-14	4198	10.02.2015	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया
49	उपूरे	लेवल क्रॉसिंग संख्या 5/बी और 6/सी के बदले मंडुआडिह-हदतपुर-सीमित ऊंचाई का भूमिगत मार्ग	2013-14	737	31.10.2014	11.07.15 को खुला	अभी तक नहीं किया गया
50	उपूरे	लेवल क्रॉसिंग संख्या टी-1/बी के बदले इलाहबाद सिटी-इलाहबाद जंक्शन-2 लेन रोड पर पुल	2011-12	1604	निर्माण का निर्णय प्रतीक्षित	निर्माण का निर्णय प्रतीक्षित	निर्माण का निर्णय प्रतीक्षित
51	पूसीरे	न्यू जलपाइगुडी-रेल एक्सस निर्माण कारखाना तैयार करना	2010-11	28412.00	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
52	पूसीरे	गुवाहाटी-वैगन निर्माण कारखाना तैयार करना	2010-11	18850.00	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
53	मेट्रो	कोलकाता-हाइब्रिड डिजाइन ट्रैक फिटिंग्स असंबली प्रदान करके तीव्र मोड पर ट्रैक का मजबूतीकरण	2010-11	259.58	फाइल में नहीं पाया गया	19.01.2012 (निविदा मूल्य : 2.67,48,880)	निविदा आमंत्रित नहीं की गई
54	मेट्रो	डमडम-टॉलीगंज खण्ड-रनिंग ट्रैक में कैंट बदलना	2010-11	997.5	27.01.2011	निविदा जारी नहीं	निविदा आमंत्रित नहीं की गई
55	आरसीएफ	एमआरएस और उप-स्टेशन में वीसीबी को बदलना	2010-11	50.00	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया

56	आरई	कटवा-आजीमगंज नाईहाटी और अजीमगंज तिलडांगा/ब्यू फरकका सहित नाईहाटी और अजीमगंज बाई पास लाइन-विद्युतीकरण	2013-14	11982.64	17.4.2015	21.5.2015	निविदा को अंतिमरूप दिया जा रहा है।
57	आरबी	रेल वहन रखरखाव वाहनों का प्रावधान (आरबीएमवी)-16 संख्या	2010-11	4800	उपलब्ध नहीं	अभी तक प्रसंस्कृत नहीं	अभी तक प्रसंस्कृत नहीं
58	आरबी	कार्य-स्थल टेम्पर्स (डब्ल्यूएसटी) का प्रावधान-17 संख्या	2010-11	8772	उपलब्ध नहीं	अभी तक प्रसंस्कृत नहीं	अभी तक प्रसंस्कृत नहीं
59	आरबी	डायनामिक ट्रेक स्टेबलाइजर्स (डीटीएस)का प्रावधान -5 संख्या	2010-11	3730	उपलब्ध नहीं	अभी तक प्रसंस्कृत नहीं	अभी तक प्रसंस्कृत नहीं
60	आरबी	बल्लास्ट विनियामन मशीनों (बीआरएम) का प्रावधान -6 संख्या	2010-11	1500	उपलब्ध नहीं	अभी तक प्रसंस्कृत नहीं	अभी तक प्रसंस्कृत नहीं
61	आरबी	ट्रेक रीलेइंग ट्रेन (टीआरटी) का प्रावधान-1 संख्या	2010-11	2842	उपलब्ध नहीं	अभी तक प्रसंस्कृत नहीं	अभी तक प्रसंस्कृत नहीं
62	आरबी	₹ 5.5 लाख प्रत्येक की दर पर 20 डीजल लोको पर जीओएलडी (ईष्टतम लोकोमोटिव चलाने के लिये मार्गदर्शन) का फिटमेंट	2010-11	500	उपलब्ध नहीं	अभी तक प्रसंस्कृत नहीं	अभी तक प्रसंस्कृत नहीं

उ न -उपलब्ध नहीं

परिशिष्ट-3.3 (पैराग्राफ संख्या 3.7.2.4)

31-3-2015 को 'छोड़े गये' कार्यों की स्थिति

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य का नाम	स्वीकृति का वर्ष	स्वीकृत लागत (₹ लाख में)	विस्तृत अनुमान की स्वीकृति की तिथि	निविदा आमंत्रित करने की तिथि	निविदा को अंतिम रूप देने की तिथि	किस स्तर पर छोड़ा गया
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	दूरे	चक्रधरपुर मण्डल- 'ए' मार्ग पर 3 ब्लॉक खण्ड के लिये एक्सल कांटर द्वारा उपलब्ध ब्लॉक	2010-11 (मार्च 2010)	95.18	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	विस्तृत अनुमान तैयार करने के बाद
2	पूरे	कृष्णानगर सिटी-लालगोला और राणाघाट-शांतिपुर-आदर्श स्टेशन के लिये प्लेटफार्म शेड-मुरागचा, बेथुआडाहारी, देवग्राम, पगला चांदी और हबीबपुर	2010-11	1768	स्वीकृत	अभी तक नहीं मांगा गया	स्वीकृत नहीं	शुरूआती स्तर
3	पूरे	कृष्णानगर जंक्शन रेलवे कॉलोनी-द्विजेन्द्र लाल राय ऑटोरियम का निर्माण (250 व्यक्तियों)।	2010-11	257	अभी तक स्वीकृत नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	शुरूआती स्तर
4	पूरे	घोलसापुर-गौलरी, बैलेंस कार्य, वार्म अप पूल और 1.5 मी गहरे स्विमिंग पूल सहित पूर्ण कवर्ड शेड का प्रावधान	2010-11	1027	अभी तक स्वीकृत नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0.3% की वित्तीय प्रगति के बाद
5	पूरे	घोलसापुर-लिफ्ट सहित 60-बेड वाले 4 मंजिला स्पोर्ट्स हास्टल का प्रावधान	2010-11	273	अभी तक स्वीकृत नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	शुरूआती स्तर

6	पूरे	ताला और प्रिसेप घाट के बीच (9.7) किमी) सर्कुलर रेलवे का दोहरीकरण	2010-11	14995	अभी तक स्वीकृत नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0.14% की वित्तीय प्रगति के बाद
7	पूरे	हावड़ा-ईएमयू कार शेड के पूर्व की तरफ आर्चरी एकेडमी बनाना	2010-11	1506	अभी तक स्वीकृत नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	1.10% की वित्तीय प्रगति के बाद
8	पूरे	हावड़ा मण्डल-सभी शेष उपनगरीय स्टेशनों पर ट्रेन बोर्ड का प्रावधान	2010-11	1279	स्वीकृत नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
9	पूरे	आसनसोल-अतिरिक्त विशेषताओं सहित लोको सिमुलेटर का उन्नयन	2010-11	435.77	15.10.2010	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	शुरूआती स्तर
10	पूरे	सियालदाह मंडल-धकुरियां स्टेशन सीमा में लेवल क्रॉसिंग सं. 6/ए/ई के बदले में 2-लेन सडकोपरि पुल	2010-11	3432	अभी संस्वीकृति प्राप्त नहीं हुई	उ न	उ न	आरंभिक स्तर
11	पूरे	ब्रेस पुल-संतोषपुर-सियालदाह दक्षिण खंड में लेवल क्रॉसिंग सं. 5/ए/टी के बदले में सडकोपरिपुल	2010-11	4996	अभी संस्वीकृति प्राप्त नहीं हुई	उ न	उ न	आरंभिक स्तर
12	परे	छरोड़ी-अतिरिक्त लूप लाइन का प्रावधान	2010-11	427.75	28/02/2012	कोई निविदा आमंत्रित नहीं की गई	लागू नहीं	आरंभिक स्तर
13	उरे	सारे भारत में 2000 डाक कार्यालयों में अनारक्षित टिकोटिंग प्रणाली	2009-10	12024.00	ज्ञात नहीं	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	आरंभिक स्तर
14	उपरे	अजमेर मंडल-मदर-पालनपुर खंड पर लेवल क्रॉसिंग सं. 103 के बदले में सिमित उंचाई के उपमार्ग का निर्माण	2011-12	17926.00	उ न	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	आरंभिक स्तर
15	उपरे	सरोत्रा रोड-अतिरिक्त लूप लाइन का प्रावधान	2010-11	276.00	उ न	अभी नक नहीं	अभी नक नहीं	आरंभिक स्तर

16	उपरे	जेथी-रोड- अतिरिक्त लूप लाइन का प्रावधान	2010-11	352.00	उ न	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	आरंभिक स्तर
17	दपरे	भावी हुबली स्टेशन भवन के लिए नए 11 केवी पैकेज प्रकार के सब स्टेशन का प्रतिष्ठापन	2011-12	108.2	22.03.2012	कोई निविदा आमंत्रित नहीं की गई	उ न	कार्यक्षेत्र में परिवर्तन
18	दपरे	नागावंगल-दूसरी लूप लाइन के प्रावधान द्वारा याई अभिन्यास का मानकीकरण	2010-11	376	नहीं	नहीं	उ न	उ न
19	दमरे	गंगाखेद-अतिरिक्त लूप लाइन उपलब्ध कराकर मानक अभिन्यास का प्रावधान	2010-11	367.00	तैयारी चल रही है	नहीं किया गया	नहीं किया गया	योजना स्तर
20	दमरे	नंदयाल दोनाकोंडा-मरकापुरम रोड पर मानक अभिन्यास का प्रावधान	2010-11	374.00	तैयारी चल रही है	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	योजना स्तर
21	दमरे	शिवानी शिवापुर-अकोला खंड-विद्युतीकरण (5 किमी)	2010-11	298.00	तैयारी चल रही है	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	योजना स्तर
22	दमरे	नल्लपटु-नंदयाल खंड-विनुकोंडा में अतिरिक्त सू (मानक अभिन्यास) का प्रावधान	2010-11	454.00	तैयारी चल रही है	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	योजना स्तर

23	दमरे	गुंटाकल मंडल-रेनिगुंटा-गुंटाकल खंड रयालसरूबू मुख्य लाइन के चालन के मध्य में मौजूदा आधार के लिए ओपन डोर्स के हिटिंग के कारण मौजूदा फूट ओवर पुल के बदले में नए फुट ओवर पुल का प्रावधान	2010-11	60.00	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अनुमान की संस्वीकृति से पूर्व
24	दमरे	गुन्टकल खंड-रेनीगुन्टा गुन्टाकल खंड-कोन्डापुरम - मुख्य लाइन के चालन के मध्य में मौजूदा आधार के लिए ओपन डोर्स के हिटिंग के कारण मौजूदा फूट ओवर पुल के बदले में नए फुट ओवर पुल का प्रावधान	2010-11	60.00	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अनुमान की संस्वीकृति से पूर्व
25	दमरे	बीदर-वैक्युम डिवाटरिंग/पोलिस्ड शाहबाद पत्थरों के साथ प्लेटफार्म सं.1 (540 मी) और प्लेटफार्म सं. 2 (375 मी) सतह की मरम्मत और 50 मी लंबाई के लिए आगे-पीछे प्लेटफार्मों पर सीओपी के अतिरिक्त खंड का प्रावधान, फुट ओवर पुल पर कवर, कोच वाटरिंग प्रबंध और प्लेटफार्म की सजावटी चारदीवारी।	2010-11	149.00	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अनुमान स्तर
26	दमरे	पीआरएलआई-वैक्युम डिवाटरिंग/ पोलिस्ड शाहबाद पत्थरों के साथ पीएफ 1 और 2 (540 मी. प्रत्येक) सतह पर सुधार, एफओबी पर कवर उपलब्ध कराना, पीएफ सं. 1,2 एवं 3 के 50 मी की लंबाई हेतु सीओपी का अतिरिक्त खंड, संचारी क्षेत्र सहित स्टेशन भवन की पुनर्सज्जा।	2010-11	149.00	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अभी नक नहीं किया गया	अनुमान स्तर

27	दमरे	केएमटी-पूराने ध्वस्त पीआरएस भवनों का प्रतिस्थापन, पार्सल कार्यालय, सामान्य बुकिंग कार्यालय और नए जमघट हेतु विश्रामकक्ष, पीआरएस सामान्य बुकिंग आदि और स्टेशन भवन के खुले मलजल की शिफ्टिंग	10-11	148.00	14.2.11	नहीं किया गया	नहीं किया गया	अनुमान स्तर
28	दमरे	जहीरबाद-एफओबी का प्रावधान	2010-11	95.00	नहीं किया गया	नहीं किया गया	नहीं किया गया	अनुमान स्तर
29	दमरे	एसआरयूआर एवं एसकेजेडआर-पीएफ 1 एवं 2 पर सीओपी का प्रावधान	2010-11	90.00	21.10.10	नहीं किया गया	नहीं किया गया	अनुमान स्तर
30	दमरे	उलवापट्टु-पीएफ सं 1, 2 एवं 3 की उत्पत्ति एवं सुधार	2010-11	40.52	09.12.2010	नहीं किया गया	नहीं किया गया	निविदा मांगने से पूर्व
31	दमरे	गुंदुर-प्लेटफार्म 1,2,3,4,5,6, एवं 7 और प्रस्तावित नए प्लेटफार्म सं. 8 को जोड़ते हुए पूर्वी प्रवेश से पश्चिमी प्रवेश तक गुंदुर स्टेशन पर फुट ओवर पुल का प्रस्तावित प्रावधान।	2010-11	185.00	नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	एनएपी
32	दमरे	कचेगुडा-जनना साइडिंग के निकट संचारी क्षेत्र को सुधारने के लिए 20 'बी' टाईप क्वार्टरों को तोड़ना और पुनिर्माण करना	2010-11	150.00	नहीं किया गया	नहीं किया गया	नहीं किया गया	अनुमान स्तर पर छोड़ दिया गया
33	दमरे	मलकाजगिरी-24 कोचों को समायोजित करने के लिए पीएफ (1 एवं 2) का 130 मी और पीएफ (3) का 120 मी तक विस्तारण।	2010-11	60.00	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अनुमान स्तर पर छोड़ दिया गया
34	दमरे	औरंगाबाद-बहुकार्यात्मक कॉम्प्लैक्स का प्रावधान	2010-11	195.00	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	निविदा स्तर

35	पूसीरे	कटिहार-पिट लाइन पर निर्माण आपूर्ति और स्वाचालित कोच वाशिंग संयंत्र को शुरू करना	2010-11	55.07	उ न	उ न	उ न	उ न
36	आरसीएफ	प्रशासनिक भवन में 25 क्वा सॉलर जेनरेटर के प्रावधान	2009-10	87.50	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया
37	आरसीएफ	स्विमिंग पूल का संवर्धन/परिवर्तन और सुधार	2009-10	50.00	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया	अभी तक नहीं किया गया

उ न -उपलब्ध नहीं

परिशिष्ट 3.4 (पैरा -3.7.2.5)

31-3-2015 को 'बंद' निर्माण कार्यों की स्थिति								
क्षेत्रीय रेलवे	कार्य का नाम	संस्वीकृति का वर्ष	संस्वीकृति लागत (₹ लाख में)	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति की तारीख	निविदा मंगाने की तारीख	निविदा को अंतिम रूप देने की तारीख	31.03.2015 को कार्यों की प्रगति	समाप्ति के कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9
उपरे	केशवगंज अतिरिक्त लूप लाइन का प्रावधान	2010-11	254.00	नहीं किया गया	नहीं किया गया	ला.न	बंद	दोहरीकरण के कारण
उपरे	बिरोलिया: अतिरिक्त लूप लाइन का प्रावधान	2010-11	260.00	नहीं किया गया	नहीं किया गया	ला.न	बंद	दोहरीकरण के कारण
पूसीरे	कुमदपुर-फुट ओवर पुल का विस्तार	2010-11	59.84	08.02.2011	3 न	11.05.2011	बंद	कोई विशेष कारण नहीं
पूसीरे	मुकुरिया फुट ओवर पुल का निर्माण	2010-11	45.61	21.07.2010	3 न	15.11.2010	बंद	कोई विशेष कारण नहीं
पूसीरे	कुमदपुर-रेल लेवल प्लेट फार्म का प्रावधान	2010-11	76.14	08.02.2011	3 न	20.06.2011	बंद	कोई विशेष कारण नहीं

3 न-अनुपलब्ध
ला.न -लागू नहीं

परिशिष्ट- 3.5 (पैरा-3.7.2.6)

31-3-2015 को 'अवरूढ़' निर्माण कार्यों की स्थिति

क्षेत्रीय रेलवे	कार्य का नाम	संस्वीकृति वर्ष	संस्वीकृति लागत (₹ लाख में)	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति की तारीख	निविदा मंगाने की तारीख	निविदा को अंतिम रूप देने की तारीख	जिस स्तर पर अवरूढ़ किया गया	कार्य को अवरूढ़ करने के कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9
दरे	चेन्नई बीच- सुलुरपेटई, चेन्नई बीच-वेलाचैरी, चेन्नई बीच-चेंगलपट्टु एवं चेन्नई सेंट्रल अराक्कोणम खंडों की गाड़ी प्रबन्धन प्रणाली	2010-11	3858	6-सित.-11	*एनएपी	*एनएपी	विस्तृत अनुमानों को तैयार करने के एक वर्ष बाद	अन्य कार्यों के लिए दुर्लभ संसाधनों का उपयोग करना
दमरे	हैदाराबाद डिविजन-सिकंदराबाद क्षेत्र-ट्रेड युनियनों के अधिकारियों को वैकल्पिक आवास का प्रावधान	2010-11	91.28	1.7.10	27.8.10	28.8.10	कार्य को शुरू करने से पूर्व	निर्माण स्थल में बदलाव और निधियों के अवरोधन के कारण समाप्त कार्य

*एनएपी-लागू नहीं

परिशिष्ट -3.6 (पैरा. 3.7.2.7 देखें)

31-3-2015 तक अन्य एजेंसियों को स्थानान्तरित कार्य की स्थिति

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य का नाम	संस्वीकृति का वर्ष	संस्वीकृत लागत (₹ लाख में)	कार्यकारी एजेंसी का नाम जिसे कार्य स्थानान्तरित किया गया था	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति की तिथि	निविदा आमंत्रित करने की तिथि	निविदा को अन्तिम रूप देने की तिथि	कार्य की स्थिति (प्रगति में/पूर्ण)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	दपूरे	पंसकुरा-हल्दिया दोहरीकरण का राजगोडा-तमलुक (13.5 कि.मी) चरण II	2009-10 (दिसम्बर 2009)	8176	आरवीएनएल	उन	उन	उन	पूर्ण
2	दपूरे	हल्दिया वैगन उत्पादन फैक्टरी की स्थापना	2010-11 (अगस्त 2010)	13582	उन	उन	उन	उन	उन
3	दपूरे	खड़गपुर वर्कशॉप-वैगन प्रोटोटाइपिंग के लिए उत्तमता के केन्द्र की स्थापना।	2010-11 (अगस्त 2010)	10228	आरवीएनएल	13.02.2012	अभी नहीं किया गया	अभी नहीं किया गया	शुरू नहीं हुआ
4	दपूरे	अनारा (अदरा)- कोचों के लिए मध्य-जीवन काल पुनर्वास वर्कशॉप की स्थापना	2010-11 (अगस्त 2010)	18470	आरवीएनएल	उन	अभी नहीं किया गया	अभी नहीं किया गया	लागू नहीं

5	दपूरे	संकरेल- डीजल मल्टिपल यूनिट (डीएमयू) विनिर्माण फैक्टरी की स्थापना (हल्दिया पर पुनर्स्थापित)	2010-11 (अगस्त 2010)	7058	आरवीएनएल	उन	18.2.2011 और 13.5.2011 आरवीएनएल द्वारा	उन	चरण-1 पूरा हुआ और चालू किया गया
6	दपूरे	टाटानगर- चक्रधरपुर- ट्रेन सुरक्षा एवं चेतावनी प्रणाली- 97 कि.मी	2011-12 (दिसम्बर 2011)	7818	सीओआरएसए स	तैयार करने के अधीन	अभी नहीं किया गया	लागू नहीं	लागू नहीं
7	पूतरे	तोमका- आर 3 एवं आर/4 के बीच कंक्रीट खंडजा के साथ रेल स्तर सतह पहुँच रोड की चढ़ाई/उतराई का विकास	2010-11	320	आरवीएनएल	उन	उन	उन	उन
8	पूतरे	बंसपानी- देतारी- तोमका- जखापुरा- दोहरीकरण (180 कि.मी)	2009-10	114260	आरवीएनएल	उन	उन	उन	उन
9	मरे	बदनेरा- वैगन मरम्मत (आवधिक निरीक्षण) वर्कशाप की स्थापना	2010-11	24757	आरवीएनएल	25.9.2014	उन	उन	उन
10	मरे	प्रशासनिक कार्यालय इंफ्रास्ट्रचर का संवर्धन सोलापुर मंडल गुलबर्गा	2013-14	500	आरवीएनएल	उन	उन	उन	उन
11	परे	भरुच टाउन के पास (हस्पताल रोड भरुच) लेवल क्रॉसिंग सं.3 के बदले में सडक अधोगामी पुल (02 लेन)	2010-11	257	आरवीएनएल	उपलब्ध नहीं कराये गये	उपलब्ध नहीं कराये गये	उपलब्ध नहीं कराये गये	उन
12	परे	भरुच टाउन के पास (शक्ति नाथ रोड) लेवल क्रॉसिंग सं. 4 के बदले में सडक अधोगामी पुल	2010-11	490	आरवीएनएल	उपलब्ध नहीं कराये गये	उपलब्ध नहीं कराये गये	उपलब्ध नहीं कराये गये	उन

13	दरे	पोनमलाई (1.13 कि.मी) से पहले एक बाईपास लाइन के साथ थंजावुर- पोनमलाई दोहरीकरण (46.96 कि.मी)	2011-12	45596	आरवीएनएल	16.4.2014	30-8-2014	उन	प्रगति में
14	दरे	अरक्कोनम-जोलापेट्टई- गाडी सुरक्षा एवं चेतावनी प्रणाली- 150 आरकेएम	2011-12	उन	आईआरपीएम यू	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
15	दरे	चेन्नई बीच- ताम्बरम-चेंगल पट्टु गाडी सुरक्षा एवं चेतावनी प्रणाली- 60 आरकेएम	2011-12	उन	आईआरपीएम यू	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
16	दमरे	दाऊद गुलबर्गा- दोहरीकरण 9224.9 कि.मी एवं पुणे-जीटीएल विद्युतीकरण 641.37	2009-10	145779	आरवीएनएल	उन	उन	उन	उन
17	दमरे	नेल्लोर- बहुकार्यात्मक कॉम्प्लेक्स का प्रावधान	2010-11	195	आरएलडीए	उन	उन	उन	उन
18	दमरे	निज़ामाबाद- बहुकार्यात्मक कॉम्प्लेक्स का प्रावधान	2010-11	195	आरएलडीए	उन	उन	उन	उन
19	दमरे	करनूल शहर- बहुकार्यात्मक कॉम्प्लेक्स का प्रावधान	2010-11	195	आरएलडीए	उन	उन	उन	उन
20	दमरे	गुंटाकल डिवीजन- धर्मावरम पर बहुकार्यात्मक कॉम्प्लेक्स का निर्माण	2010-11	99.99	आरएलडीए	उन	उन	उन	उन
21	दमरे	सिकंदराबाद मंडल- गाडी सुरक्षा एवं चेतावनी प्रणाली - 110 आरकेएम	2011-12	11246	आईआरपीएम यू	उन	उन	उन	उन
22	दमरे	एलएचबी डिज़ाइन कोच यादगिर के लिए फाइल बोगियों के निर्माण के लिए वर्कशॉप	2013-14	7500	आरवीएनएल	10.11.14	14.11.14	उन	प्रगति में

23	आरई	श्री सत्य प्रशांती नीलायम (360 आरकेएम) से पेनुकोंडा- धर्मावरेम सहित येलहंका-धर्मावरेम-गूटी खण्ड का विद्युतिकरण	2010-11	19370	आरवीएनएल	उन	उन	उन	उन
<p>सीओआरएसएस- रेलवे सुरक्षा प्रणालियों के लिए केन्द्रीय संगठन आरवीएनएल- रेल विकास निगम लिमिटेड आरएलडीए- रेल भूमि विकास प्राधिकरण आईआरपीएमयू- भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन इकाई उन- उपलब्ध नहीं एनएपी- लागू नहीं</p>									

परिशिष्ट 3.7

(पैरा. 3.8 देखें)

महत्वपूर्ण मामले दर्शाने वाला विवरण जिसमें अनुदानों के लिए अनुपूरक मांग ली गई थी किंतु इन कार्यों के निष्पादन के दौरान संस्वीकृति के समय पर व्यक्त की गई अत्यावश्यकता कायम नहीं थी

क्र.सं.	दृष्टान्त/निर्माण कार्य
1	<p>2009-10 के बजट भाषण में रेल मंत्री (एमआर) ने जैसा कि मुम्बई में प्रतिष्ठापित किया जा रहा था कोलकाता, चेन्नई और दिल्ली उपनगरीय भागों में स्वचालित घोषणाओं के साथ गाड़ी सूचना प्रणाली के प्रारम्भ करने की घोषणा की थी। तदनुसार, सियालदाह उप-नगरीय और हावड़ा उप-नगरीय भागों के लिए गाड़ी प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) कार्यों को 2011-12 के कार्य कार्यक्रमों के दौरान संस्वीकृत किया गया था।</p> <p>दपूरे के हावड़ा-खड़गपुर खण्ड दरे के चेन्नई बीच सुलूरपेट्टई, चेन्नई बीच-वेलाचेरी, चेन्नई बीच चेंगलपट्टु और चेन्नई केन्द्रीय-अराक्कोणम खण्डों पर गाड़ी प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) कार्य बीनापरी कार्य के रूप में संस्वीकृत किया गया था और इसे अगस्त 2010 के अनुपूरक बजट में शामिल किया गया था। ₹ 64.99 करोड़ और ₹ 38.58 करोड़ का विस्तृत अनुमान क्रमशः जून 2011 (दपूरे) और सितम्बर 2011 (दरे) में संस्वीकृत किया गया था। नवम्बर 2012 में, दुर्लभ संसाधनों को देखते हुए जिन्हें अधिक अत्यावश्यक और पात्र कार्यों के लिए उपयोग किया जायेगा रेलवे बोर्ड ने दरे, दपूरे, और पूरे को आगे आदेश होने तक कार्य को लंबित रखने की सलाह दी। इस संबंध में (मार्च 2015) रेलवे बोर्ड से आगे कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई थी। इस प्रकार कार्य पर्याप्त तैयारी के बिना किया गया था।</p>
2	<p>दरे में रेलवे दुर्घटना पर (सितम्बर 2011) पर चिंता व्यक्त करते हुए, माननीय रेल मंत्री ने स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग खण्डों पर एक उपयुक्त गाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) उपलब्ध कराने के लिए तुरंत पहल करने के निर्देश दिए थे। तब से इन खण्डों में ड्राइवरों की ओर से मानव त्रुटियों की उच्चतर संभावनाएँ थी जिनके परिणामस्वरूप दुर्घटनाएँ हो रही थी क्योंकि इन खण्डों पर केवल एक पायलट/मोटरमैन द्वारा ईएमयूज/एमईएमयूज के प्रचालनों के अलावा गाड़ियाँ एक दूसरे के नजदीक चल रही थीं। रेल मंत्री ने यह भी निर्देश दिए की ए,बी और सी मार्गों पर टीपीडब्ल्यूएस का प्रावधान शीघ्रता से किया जाना चाहिए। रेल मंत्री</p>

	<p>के निर्देशों का अनुपालन करते हुए ₹ 1023.43 करोड़ की लागत पर 10 टीपीडब्ल्यूएस कार्य (मरे-1, पूरे-1, उरे-2, दरे-2, दमरे-1, दपूरे-1, पूमरे-2) को दिसम्बर 2011 में अनुदानों की अनुपूरक माँग द्वारा संस्वीकृत किया गया था। मई 2012 में, रेलवे बोर्डने निर्देश दिए कि टीपीडब्ल्यूएस को भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन इकाई (आईआरपीएमयू), नई दिल्ली द्वारा निष्पादित किया जायेगा। मार्च 2015 में बाद में, रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिए की संबंधित क्षेत्रीय रेलवे सभी संस्वीकृत टीपीडब्ल्यूएस कार्य निष्पादित करेगा।</p> <p>यह कार्य अब भी किये जाने हैं। इस प्रकार कार्य की संस्वीकृति में व्यक्त अत्यावश्यकता को नियोजन और निष्पादन के दौरान कायम नहीं रखा गया था।</p>
3	<p>पीएसयूज द्वारा क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निर्मित या क्षेत्रीय रेलवे को सौंपे गए बहुकार्यात्मक कॉम्प्लेक्स (एमएफसीज) को क्षेत्रीय रेलवे के वाणिज्यिक विभाग द्वारा लाइसेंसकृत/आवंटित/प्रबंधित¹ किया जायेगा। इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड ने फूड प्लाजा और बजट होटलों सहित सभी सुविधाओं को शामिल करते हुए सम्पूर्ण एमएफसी को संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा उनके नियमित निविदाकरण प्रक्रिया द्वारा एक एजेंसी को प्रचालन और प्रबंधन के लिए क्षेत्रीय रेलवे को अनुमति दी।</p> <p>दपूरे के चक्रधर (सीकेपी) मंडल के तहत 'बंस पानी पर एमएफसी' के कार्य को 2009-10 में बिना पारी आधार पर संस्वीकृत किया गया था। बंसपानी पर बहुकार्यात्मक कॉम्प्लेक्स का निर्माण 25.09.2010 को शुरू हुआ था और ₹ 1.03 करोड़ के अनुमानित लागत के प्रति ₹ 99.07 लाख (31.03.2015) के व्यय पर 31.01.2013 को पूरा हुआ था। 28.01.2014 को खेले गए एमएफसी के प्रचालन के लिए निविदा के प्रति कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था। बोली लगाने वाले की अनुपस्थिति में कॉम्प्लेक्स का भू-तल अस्थायी रूप से कार्यालय आवास के लिए आवंटित किया गया था और प्रथम तल को लॉक एंड की में रखा गया था। चूँकि परियोजना की आर्थिक व्यवहार्यता का आंकलन किए बिना बिना पारी के आधार पर कार्य आरंभ करने के लिए वहाँ कोई औचित्य नहीं था। रेलवे बोर्ड ने परियोजना/कार्य के व्यावहारिकता अध्ययन के करने पर विचार नहीं किया था। परिणामस्वरूप दपूरे द्वारा सृजित की गई मूल्यवान परिसम्पत्ति निष्क्रय रही।</p>
4	<p>2010 के बजट भाषण में रेलवे मंत्री ने पीपीपी मोड के तहत संकरेल (दपूरे) पर डीजल मल्टीपिल यूनिट(डीएमयू) फैक्टरी के निर्माण की घोषणा की। संकरेल पर डीएमयू फैक्टरी की स्थापना के लिए द्विचरणीय योजना निम्न प्रकार से अनुमोदित</p>

¹ रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2012/टीजी/IV/10/टीए/453/एमएफसी दिनांक 30.03.2013

की गई थी। :-

- प्रथम चरण में विभागीय इकाई के तौर पर प्रारंभ अर्थात् अप्रैल-मई 2011 तक पहली रेक लाने के लक्ष्य के साथ आईसीएफ से इनपुट के साथ एक डीएमयू एसेम्बली संयंत्र का गठन।
- दूसरे चरण की परियोजना में एक प्रौद्योगिकी सहयोगी को जोड़ने के उद्देश्य से पीपीपी मोड द्वारा एक संयुक्त उद्यम की स्थापना शामिल है।

प्रारंभिक चरण में प्रति माह 8-12 कोचों के विनिर्माण को शुरू करने के लिए जुलाई 2010 में 20 रेकों के प्रावधान (अनुपूरक आरएसपी 2010-11 (मॉनसून सत्र) के तहत 40 एमसीज और 120 टीसीज प्रस्तावित की गई) का अनुमोदन एमआर द्वारा किया गया था। परियोजना के लिए समयसीमा बहुत महत्वाकांक्षी थी और अप्रैल 2011 में संकरेल पर पहले डीएमयू को प्रारंभ करने के लिए प्रस्तावित किया गया था।

रेल प्रशासन ने स्थानीय परिस्थिति का आंकलन किए बिना जल्दबाजी से संकरेल पर फैक्टरी का निर्माण शुरू कर दिया जिससे बाद में स्थानीय व्यवधान के कारण संकरेल से हल्दिया तक फैक्टरी को स्थानान्तरित करने के लिए रेलवे को बाध्य किया। रेलवे प्रशासन ने पीपीपी मोड के तहत फैक्टरी के निर्माण के लिए दल नियत नहीं किया था और बाद में फैक्टरी को दो चरणों में विभाजित कर दिया था। पहले चरण का निर्माण (जून 2013) रेलवे निधि से किया गया था। पीपीपी मोड के तहत दूसरे चरण के निर्माण के रुचि रखने वाला कोई दल आगे नहीं आया।

5

वर्ष 2008 के दौरान भारतीय रेल में स्टेनलेस स्टील एलएचबी हाई ब्रिड कोचों को प्रारम्भ किया गया। वित्तीय वर्ष 2009-10 के दौरान आईसीएफ को 309 स्टेनलेस स्टील कोचों के विनिर्माण को शुरू करने के लिए निर्देश दिए गए थे। (आईसीएफ प्रशासन ने (अगस्त 2009) आईसीएफ में एलएचबी स्टेनलेस स्टील के शैलों को इकट्ठा करने के लिए सुविधाएं का सृजन करने के लिए आरबी को एक प्रस्ताव भेजा गया था और तथापि, प्रस्ताव में योजना शामिल नहीं हैं जो मुख्य गतिविधि के रूप में स्टेनलेस स्टील शेल के सम्पूर्ण विनिर्माण को आरंभ करने के लिए सुविधाएं प्रदान कर सके। अतः रेलवे बोर्ड ने (जनवरी 2010) आईसी एफ प्रशासन को अविलम्ब इस प्रस्ताव को संशोधित करने का निर्देश दिया ताकि वह नियमित बजट में शामिल हो सके। परन्तु आईसीएफ प्रशासन ने संशोधित प्रस्ताव को 2010-11 के बजट में शामिल के लिए प्रस्तुत नहीं किया। बजट भाषण में कार्य को आरंभ करने की घोषणा के बाद रेलवे बोर्ड ने आईसीएफ प्रशासन को संशोधित प्रस्ताव को संसदीय स्वीकृति प्राप्त करने के लिए प्रस्तुत करने का स्मरण कराया (अप्रैल 2010)। आईसीएफ

प्रशासन ने (जून 2010) एक संशोधित प्रस्ताव सुविधाओं के निर्माण के लिए प्रस्तुत किया जो 300 एलएचबी कोचों के निर्माण और 1600 कोचों तक क्षमता बढ़ाने के लिए आवश्यकताओं का ध्यान रखे। रेलवे बोर्ड ने आईसीएफ की क्षमता को 1500 से 1700 तक बढ़ाने के लिए अनुदानों के लिए पूरक मांगो (2010-11) की स्वीकृति को सम्प्रेषित किया (सितम्बर 2010)। परन्तु कार्य शीघ्र ही शुरू नहीं हो सका क्योंकि केवल मार्च 2011 में कार्य के विस्तृत अनुमान में अनुमोदित हुआ था।

जैसाकि आईसीएफ द्वारा एलएचबी कोचों के विनिर्माण के लिए प्रस्ताव पर अगस्त 2008 से पूर्व ही विचार हो चुका था, आईसीएफ प्रशासन द्वारा प्रस्ताव 2010 के बजट के कार्य में शामिल करने के लिए प्रस्तुत किया जा सकता था जैसा कि रेलवे बोर्ड ने निर्देशित किया था। अगर ऐसा किया जाता तो कार्य 2010 के नियमित बजट में सम्मिलित हो सकता था। यद्यपि, अनुदान के लिए अनुपूरक मांगो (अगस्त 2010) में कार्य स्वीकृत हो चुका था। कार्य को शुरू करने का विस्तृत अनुमान केवल मार्च 2011 में स्वीकृत हुआ था। मई 2014 में आमंत्रित निविदाओं को अगस्त 2014 में अन्तिम रूप दिया गया और कार्य सितम्बर 2014 में 12 महीनों के पूर्णता समय के बाद शुरू हुआ। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि 2010 में स्वीकृत कार्य मार्च 2015 तक भी पूर्ण होना शेष है, स्पष्टतया दर्शाता है कि आईसीएफ प्रशासन द्वारा प्रक्रियाकी आधोपांत अर्थात् कार्य की स्वीकृति के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करना और विस्तृत अनुमान के लिए स्वीकृत प्राप्त करना निविदा तथा निष्पादन की आकस्मिक प्रवृत्ति नहीं देखी गई।

6

बजट सत्र 2009-10 से पहले मेट्रो रेल प्रशासन/कोलकाता ने नोआपारा रेक पुनर्वास केन्द्र के स्थापन कार्य की अत्यावश्यकता को न्यायसंगत ठहराते हुए रेलवे बोर्ड को कोई प्रस्ताव नहीं भेजा था। मेट्रो रेल की बजट घोषणा और 21.08.2009 को कोलकाता में हुई बोर्ड की बैठक के दौरान उस पर हुई अनुवर्ती परिचर्चा के अनुसार, रेलवे बोर्ड को 28.10.2009 को प्रस्ताव कार्य की औचित्य के साथ भेजा गया और दिसम्बर 2009 में स्वीकृत हुआ। अंततः विस्तृत अनुमान की स्वीकृति के बाद अप्रैल 2010 में कार्य शुरू हुआ। अगस्त 2013 में पूर्ण होना निर्धारित हुआ कार्य 31.03.2015 तक प्रगति पर था।

मेट्रो रेल प्रशासन का विलंब करने का दृष्टिकोण कार्य की अत्यावश्यकता की कमी को दर्शाता है जो अनुपूरक अनुदान के द्वारा कार्य को आरंभ करने के लिए अनिवार्य बनाता है।

7

2009-10 के बजट भाषण में, एमआर ने वर्तमान 30 विस्तर के टॉलीगंज, कोलकाता

	<p>के मेट्रो रेलवे अस्पताल का 75 बिस्तर वाले अस्पताल में उन्नयन करने की घोषणा की थी। एमआर के बजट भाषण के अनुसरण में, टॉलीगंज, कोलकाता के मेट्रो रेलवे अस्पताल का ₹ 19.71 करोड़ की लागत पर एक 75 बिस्तर वाले अस्पताल में उन्नयन का एक क्रमबाह्य प्रस्ताव स्वीकृति के लिए रेलवे बोर्ड को जुलाई 2009 में भेजा था। बोर्ड ने भारतीय रेल के विभिन्न अस्पतालों में सुविधाओं में सुधार के कार्य के भाग के रूप में कार्य करने की स्वीकृति की सुचना दी।</p> <p>एक 75 बिस्तर वाले अस्पताल की प्रारम्भिक स्वीकृति के बाद मेट्रो रेल प्रशासन ने निर्णय लिया कि अपेक्षित क्षेत्र के चिकित्सा विशेषज्ञ की आवश्यकताओं का ध्यान में रखने और एक 150 बिस्तर के अस्पताल तक आगामी उन्नयन के लिए एक चरण-2 का कार्य स्वीकृत किया जाना आवश्यक होगा। तदनुसार, चरण-2 के कार्य के लिए मूल परियोजना के अनुपूरक ₹ 30.33 करोड़ की लागत पर अगस्त 2010 में नई सेवाओं/सेवाओं के नए साधानों के रूप में एक प्रस्ताव प्रस्तावित/स्वीकृत किया गया। 31.03.2015 तक कार्य अभी तक प्रगति (80 प्रतिशत) पर है।</p>
8	<p>डीएलडब्ल्यू ने विस्तृत औचित्य के साथ जुलाई 2010 में रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजा और दो ट्रक फ्रेम मिलिंग मशीनों के रेट्रो-फिटमेंट के लिए अनुमोदन की मांग की। मशीनें मूल रूप से 1966 में प्राप्त की गईं और 1995 में सुधार किया गया। औचित्य में, रेट्रो-फिटमेंट अगले पांच वर्षों यानी 2015 तक के लिए उन्हें पूरी तरह से कार्यशील बनाने के लिए प्रस्तावित किया गया था। यह उल्लेख किया गया था कि रेट्रो-फिटमेंट हर साल क्रेक केस की 50 की संख्या आंतरिक उत्पादकता की वृद्धि के मार्ग अवरोध का हल करेगी।</p> <p>प्रस्ताव में अनुपूरक अनुदान में क्रमबाह्य स्वीकृति की तात्कालिकता का उल्लेख नहीं किया गया था। प्रस्ताव में, डीएलडब्ल्यू ने उल्लेख किया था कि नियमित बजट 2010-11 में रेट्रो-फिटमेंट के लिए ₹162 लाख का निधि उपलब्ध था। हालांकि अगस्त 2010 में रेलवे बोर्ड ने अनुपूरक अनुदान के तहत कमबाह्य के रूप में काम करने की स्वीकृति प्रदान की।</p> <p>मार्च 2011 में स्वीकृत कार्य अगस्त 2012 में ही शुरू किया गया था हालांकि इसे आठ महीनों में पूरा करने का लक्ष्य रखा गया था, लेकिन यह 31.03.2015 तक प्रगति पर था।</p>
9	<p>रेलवे ने दमरे अनुदान के लिए अनुपूरक अनुदान मांगों के माध्यम से सेवा के नई सेवा/नई साधन (अगस्त 2010) के रूप में निम्नलिखित 3 यातायात सुविधा कार्य का प्रस्ताव किया था।</p>

- अतिरिक्त लूप लाइन मुहैया कर स्टैंडर्ड लेआउट का गंगाखेड प्रावधान
- मारकापुरम रोड पर स्टैंडर्ड लेआउट का नंदयाला डोनाकोण्डा प्रावधान
- विनुकोंडा पर अतिरिक्त लूप स्टैंडर्ड लेआउट का नल्लपट्टु नंदयाला खण्ड प्रावधान

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि वित्त निदेशालय ने प्रारम्भिक कार्य योजना (पीडब्ल्यूपी) की पुनरीक्षण के समय पर राय व्यक्त की थी कि एजीएम ने मानक परिण्य से संबंधित कार्यों, विशेषतः जो मंडल/गुंदूर और नान्देड से संबंधित थे, को स्थगित करने के विशेष रूप से निर्देश दिए थे तथा यह कि एफए एवं सीएओ पीडब्ल्यूपी में शामिल करने के लिए कार्य की सराहना करने में अक्षम था।

उसी प्रकार, वित्तीय बाधाओं का अवलोकन करते हुए शिवानी शिवपुर-अकोला खण्ड विद्युतीकरण (5 किमी.) कार्य का पीडब्ल्यूपी में शामिल करने के लिए स्वीकृत नहीं किया गया था।

तथापि, रेलवे बोर्ड को भेजे गए पीडब्ल्यूपी में ये सभी कार्य सम्मिलित थे परन्तु रेलवे बोर्ड (2010-11) द्वारा ये सभी अन्तिम कार्य योजना (एफडब्ल्यूपी) में सम्मिलित नहीं थे। बाद में ये सभी कार्य अनुपूरक अनुदानों के माध्यम से नई सेवाओं के रूप में स्वीकृत हुए थे। ऊपर के सभी चार कार्य बाद में यह कहकर छोड़ दिए गए थे कि यह कार्य आवश्यक नहीं है।

10

हाथी टकरावों को रोकने के लिए एक एकीकृत लोकोमोटिव चालक चैतावनी प्रणाली (चरण-1) का डिजाइन एवं संवर्धन का कार्य 2011-12 के दौरान ₹1.00 करोड़ के व्यय पर स्वीकृत हुआ और आरडीएसओ को आवंटित हुआ। यह कार्य आईआईटी/दिल्ली द्वारा निष्पादित किया जा रहा था। आरडीएसओ की ओर से कोई देरी नहीं थी क्योंकि आरडीएसओ की भूमिका अंतरिक्ष, श्रमशक्ति, तैनाती सहयोग और इसके परिसर में स्थापना के संरक्षण के संदर्भ में तार्किक सहयोग प्रदान करने तक सीमित थी।

परियोजना संयुक्त रूप से विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी विभाग (डीएसटी) तथा रेल मंत्रालय (एमओआर) द्वारा वित्तपोषित की गई थी। रेलवे बोर्ड ने यह ₹1 करोड़ की परियोजना जनवरी 2013 में स्वीकृत की थी। डीएसटी ने परियोजना पत्र संख्या डीएसटी/टीएसजी/आईसीटी/2011/05 दिनांक 3.06.2014, द्वारा ₹143.55 लाख की कुल लागत पर स्वीकृत की थी। इस राशि में से ₹116 लाख आईआईटी/दिल्ली का भाग था तथा ₹27.55 लाख भारतीय वन्य जीवन संस्थान, (डब्ल्यूआईआई) देहरादून का भाग था।

कार्य मार्च 2012 (अनुपूरक बजट) में स्वीकृत हुआ था। विस्तृत अनुमान अगस्त

	<p>2014 में स्वीकृत हुआ था। कार्य आईआईटी /दिल्ली के माध्यम से निष्पादित किया जाना था । समझौता ज्ञापन मार्च 2015 तक हस्ताक्षरित नहीं था जो दर्शाता है कि यह नियमित बजट में शुरू किया जा सकता था।</p>
11	<p>रेलवे बोर्ड ने बीओएक्सएनएचएल, बीसीएनएचएल बोगियों को दोहरा पाइप ब्रेक प्रणाली द्वारा पुनः संयोजित करने का एक निर्णय (सितम्बर 2009) लिया। 5000 की दोहरा पाइप ब्रेक प्रणाली के साथ पुनः संयोजन के लिए रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) अनुमोदन पहले से ही उपलब्ध था।</p> <p>तथा यह इस अनुमोदन में केवल बीओएक्सएनएचएल बोगियों को समाविष्ट करने के लिए योजनाबद्ध था। दोहरा पाइप ब्रेक प्रणाली पर रेलों की कार्यशीलता ने परिचालन कार्यक्षमता मालभाड़ा रेलों की औसत संवेग में सुधार किया क्योंकि ब्रेक निर्गमन समय बहुत कम है। दोहरा पाइप ब्रेक प्रणाली का परिणम रेल विभाजन की घटनाओं में कमी भी था तथ व्यापक आधार पर लंबी ढुलाई गाड़ियों की शुरूआत के लिए नीतिगत का एक अनिवार्य अंग के रूप में माना गया।</p> <p>बाकी बीओएक्सएनएचएल बोगियों बीसीएनएचएल की सम्पूर्ण संख्या तथा बीवीजेडआई बोगियों के जो कि सभी एकल पाइप प्रणाली के साथ थी, आरएंडपी अनुमोदन के लिए प्रस्ताव भी सुविचारित (मई 2010) था। इस प्रकार, से जुलाई 2010 में एमआर द्वारा 9097 (बीओएक्सएनएचएल, बीसीएनएचएल तथा बीवीजेडआई ब्रेक वैगनो) के पुनः संयोजन के लिए प्रस्ताव अनुपूरक आरएसपी 2010-11 में ₹ 10,000 प्रति बैगन पर स्वीकृत किया गया।</p> <p>एकल पाइप से दोहरा पाइप में परिवर्तित करने की आवश्यकता वाली ऐसे वैगनो की कुल संख्या 9097 (11335 में संशोधित) थी। इसके विपरित परिवर्तित करने के लिए शेष रहे 9922 का शेष छोड़ते हुए केवल 1413 ही परिवर्तित किए जा सके। अप्रैल 2015 में आयोजित सीएमई के सम्मेलन का कार्य विवरण विशिष्ट रूप से तथ्य दर्शाता है कि जुड़वा पाइप वाली बीओएक्सएनएचएल वैगनो की बड़ी संख्या एकल पाइप ब्रेक प्रणाली के साथ उसी प्रकार की वैगनो की रेलो में अब भी दौड़ रही है।</p>
12	<p>भार की ढुलाई के समय एक लोकोमोटिव की ईंधन की खपत काफी सीमा तक चालक के कौशल पर निर्भर करती है तथा चालक से चालक के लिए परिवर्तित होती है। एक दिए हुए भार के लिए ईंधन की खपत रेल के संवेग त्वरण, ब्रेक की</p>

आवृत्ति, तटानुगमन चालन के लिए मार्गदर्शन प्रणाली वर्तमान स्थिति और संवेग एक सवार भूमंडलीय स्थिति निर्धारण प्रणाली (जीपीएस) के द्वारा निश्चित करती है तथा कम्प्यूटर की एक मस्तिष्क शक्ति के साथ चालकों का रेलों के भार तथा अनुभागों में विशिष्ट क्षेत्रों पर आधारित उत्तम चालन तकनीकों पर मार्गदर्शन करती है। यह उत्तम चालन कार्यप्रणाली मानक बने ऐसा सुनिश्चित करने का लक्ष्य रखती है और इस वजह से ईंधन का व्यय लगातार कम होता है। बजट भाषण 2010-11 में एमआर के द्वारा 20 लोकोमोटिवों में इस मद का प्रावधान घोषित किया गया था। कहे गए मद का अनुपूरक आरएसपी में अन्तर्वेशन जुलाई 2010 में स्वीकृत किया गया था।

आरडीएसओ द्वारा किए गए आरम्भिक परीक्षण ने दर्शाया कि जीओएलडी से 12 प्रतिशत तक ईंधन बचत को प्राप्त करना अपेक्षित है। प्रणाली के महत्वपूर्ण ईंधन बचत लाभ को ध्यान में रखते हुए 2013-14 में दूसरे 1000 संख्या के लिए एक आरएसपी स्वीकृति प्राप्त की गई ।

जैसाकि प्रणाली तकनीकी रूप से जटिल थी तथा प्रथम बार प्राप्त की जा रही थी, प्राप्ति को भार अगस्त 2012 में डीएमडब्ल्यू पटियाला पर डाला गया। अगस्त 2013 तक, आदेश स्थापित नहीं हुए । कार्यान्वित निविदाये तकनीकी समस्या के कारण सेवा मुक्त हो गई थी। फरवरी 2014 में जीओएलडी का कार्यान्वयन सीआरआईएस को सौंप दिया गया था। परियोजना को सीआरआईएस को सौंपने के बाद ढेड वर्ष से ज्यादा का समय समाप्त हो जाने पर भी मार्च 2015 तक इसने कोई निश्चित आकार नहीं लिया था। बाद में यह परियोजना दोबार डीएमडब्ल्यू को प्रत्यक्ष कार्यान्वयन के लिए सुपुर्द कर दी गई।