

## 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 अनुदानों<sup>22</sup> (अनुदान संख्या 1 से 15) और एक पूंजीगत अनुदान<sup>23</sup> (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 निधि<sup>24</sup> 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 (+)
<b>दत्तमत</b>					
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
<b>भारित</b>					
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।

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

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

<sup>24</sup> 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 विनियोग<sup>25</sup> 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

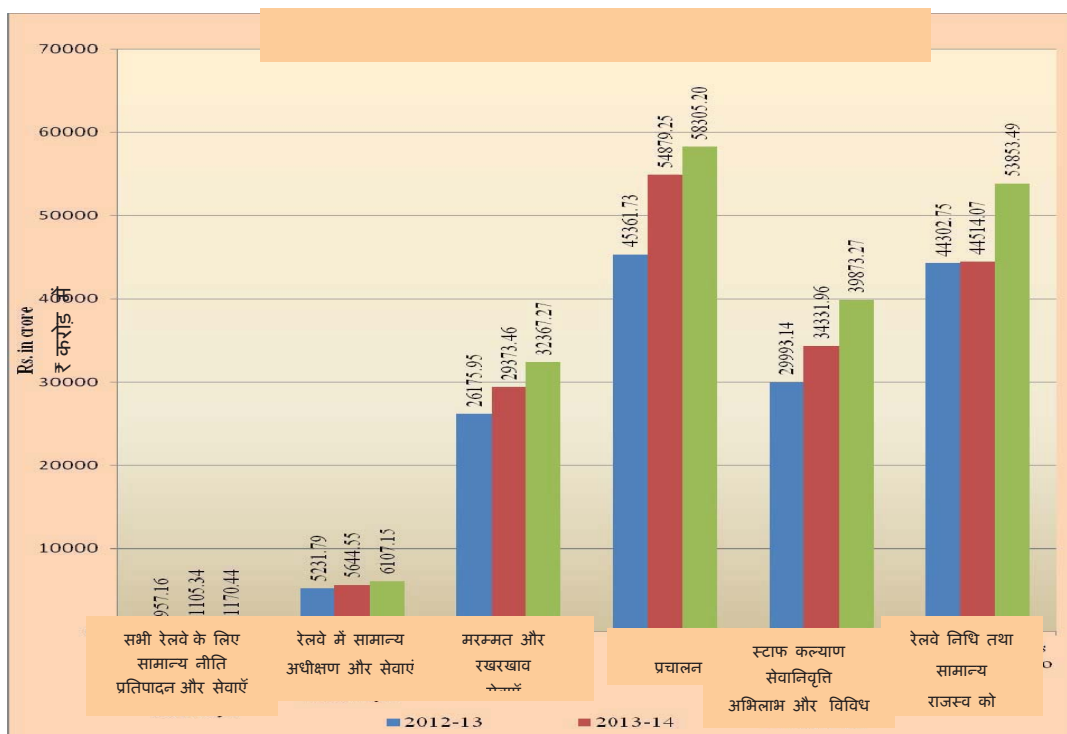
संख्या	विवरण	छः विभिन्न समूह
1	रेलवे बोर्ड	सभी रेलवे के लिए सामान्य नीति प्रातिपादन और सेवाएं
2	विविध व्यय (सामान्य)	
3	रेलवे में सामान्य अधीक्षण एवं सेवा	रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवाएं
4	स्थाई रेलपथ की मरम्मत तथा रखरखाव और निर्माण	मरम्मत और रखरखाव
5	मोटिव पावर की मरम्मत और रखरखाव	
6	कैरियज और वैगनों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

<sup>25</sup> 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	

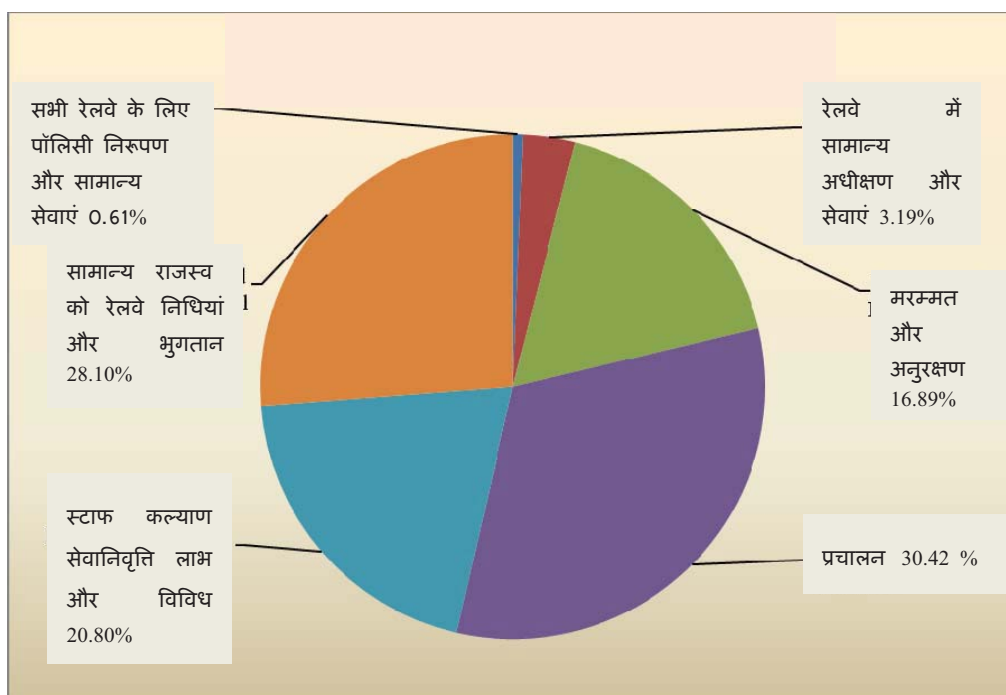
निम्नलिखित चित्र पिछले तीन वर्षों जो भारतीय रेलवे के व्यय में बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाता है के लिए समूहवार व्यय दिखाता है:

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	प्रतिशतता 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 मदों 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 लुब्रीकेंट 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
<b>राजस्व-दत्तमत</b>					
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
<b>पूंजी दत्तमत</b>					
16	रेलवे संरक्षा निधि	2198.00	1.90	2233.03	33.13
	<b>कुल दत्तमत-राजस्व और पूंजी</b>	<b>44508.19</b>	<b>2816.62</b>	<b>47814.49</b>	<b>489.68</b>

क्र. सं.	विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य
विनियोजन सं.	<b>राजस्व - प्रभारित</b>				
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
	<b>कुल राजस्व प्रभारित</b>	<b>0.555</b>	<b>1.5061</b>	<b>2.7384</b>	<b>0.6773</b>
	<b>पूंजीप्रभारित</b>				
	<b>कुल योग</b>	<b>44508.7450</b>	<b>2818.1261</b>	<b>47817.2284</b>	<b>490.3573</b>

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 बिलों 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 सेवानिवृति 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 सेवानिवृति 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 ट्रैक्शन के तहत निधि की कम आवश्यकता, बाहरी स्रोतों से खरीदी गई उर्जा 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)

व्यौरे/वर्ष	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
<b>अनुदान संख्या 16- रेलवे निधियां</b>	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 स्टॉक 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 2012-13<sup>26</sup> 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।

<sup>26</sup> 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) <sup>27</sup>	अभ्यर्पण <sup>28</sup>
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)

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

<sup>28</sup> '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 विवरण<sup>29</sup> (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 नियमावली<sup>30</sup> 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:

<sup>29</sup> 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।

<sup>30</sup> 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 निधियों<sup>31</sup> 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:

<sup>31</sup> 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 (+)
<b>दत्तमत हिस्सा</b>					
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
<b>कुल दत्तमत</b>	<b>98,565.36</b>	<b>467.55</b>	<b>99,032.91</b>	<b>93,308.62</b>	<b>(-) 5724.29</b>
<b>प्रभारित हिस्सा</b>					
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
<b>कुल प्रभारित</b>	<b>119.36</b>	<b>57.23</b>	<b>176.59</b>	<b>147.77</b>	<b>(-) 28.82</b>

➤ 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 (+)
<b>क - दत्तमत हिस्सा</b>					
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
<b>कुल दत्तमत</b>	<b>17,095.30</b>	<b>465.65</b>	<b>17,560.95</b>	<b>17,391.12</b>	<b>(-) 169.83</b>
<b>ख - प्रभारित हिस्सा</b>					
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
<b>कुल प्रभारित</b>	<b>5.40</b>	<b>0.00</b>	<b>5.40</b>	<b>3.22</b>	<b>(-) 2.18</b>
<b>कुल योग - (क + ख)</b>	<b>17100.70</b>	<b>465.65</b>	<b>17566.35</b>	<b>17394.34</b>	<b>(-) 172.01</b>

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 स्टाक	2,649.97 (147.88)
पूँजी	2100 (प्रभारित)- रॉलिंग स्टाक	(-)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 स्टाक	139.30 (6.89)
रेलवे निधि	5300 (दत्तमत) – यात्री सुविधाएं तथा अन्य रेलवे उपयोगकर्ता की सुविधाएं	(-)87.57 (8.54)
रेलवे संरक्षा निधि	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 सीमा<sup>32</sup> 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	₹ करोड़ में	अंतिम अनुदान के सापेक्ष में प्रतिशतता
उमरे	08-संचालनात्मक व्यय-रॉलिंग 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

<sup>32</sup>भारतीय 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.रे. 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।

• प्राप्ति 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

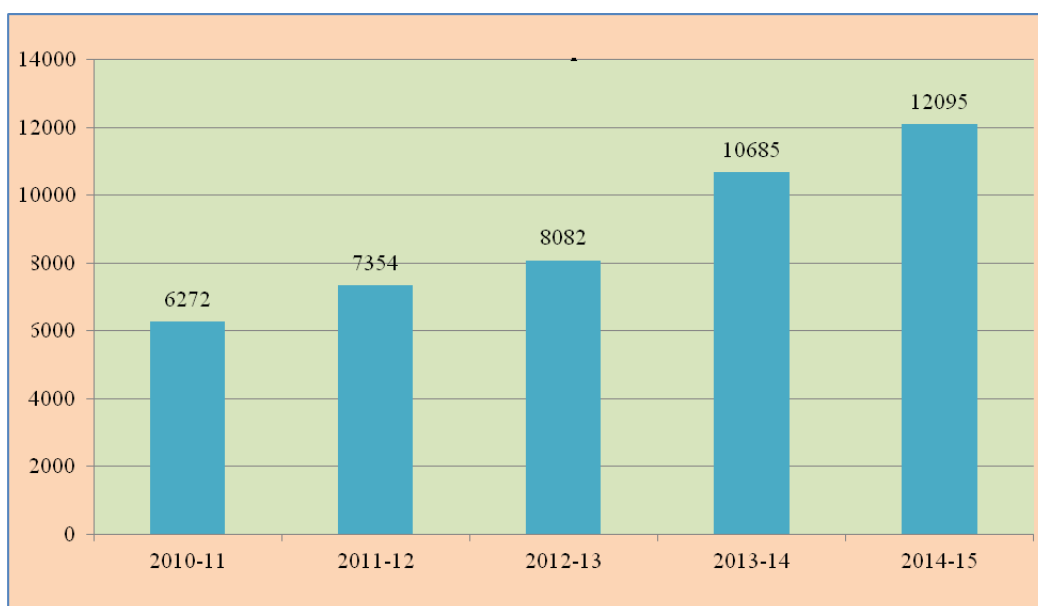
गलत वर्गीकरण को परिहार करने के लिए स्टाफ को संवेदनशील बनाया जा रहा है।

### 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 मांग/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।