

अध्याय 2 विनियोजन लेखे

इस अध्याय में विनियोजन लेखाओं की लेखापरीक्षा के माध्यम से भारतीय रेल (आईआर) की वित्तीय जवाबदेही और बजटीय पद्धतियों की रूपरेखा का उल्लेख है।

बजट संसदीय वित्त नियंत्रण का एक साधन 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/अनुमोदन अनुदानों/अनुमोदनो के प्रति किए गए वास्तविक व्यय को पुनः सूचित करने की प्रणाली है। विवरण जो संसद द्वारा दत्तमत अनुदानों और राष्ट्रपति द्वारा संस्वीकृत विनियोजन की राशि से वास्तविक 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 यथा निर्दिष्ट विभिन्न परियोजनाओं के लिए विनियोजन की तुलना में किसी विशेष वर्ष के लिए भारतीय रेल के वजह से संबंधित लेखे का विवरण प्रस्तुत करता है। यह लेखाओं में मूल बजट आवंटन पूरक अनुदानों, अभ्यर्पण और स्पष्टता पुनर्विनियोजन को सूचीबद्ध करते हैं तथा बजट की भारत और दत्तमत्त 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 है।

विनियोजन लेखाओं पर हस्ताक्षर अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड तथा वित्त आयुक्त, रेलवे दोनों द्वारा किया जाता है और लेखापरीक्षा के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (सीएजी) 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 अनुदानों²⁴ (अनुदान संख्या 1 से 15) और एक पूंजीगत अनुदान²⁵ (अनुदान संख्या 16) को सम्मिलित करके 16 अनुदानों के प्रचालन

²⁴ अनुदान जिसमें संसद द्वारा यथा दत्तमत कार्यचालन व्यय तथा व्यय राजस्व व्यय का विवरण करता है।

माध्यम से अपने व्यय के लिए प्राधिकृत हैं। राजस्व अनुदानों का वित्तपोषण वर्ष के दौरान अपनी आय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा सृजित आंतरिक स्रोतों के माध्यम से किया गया था। पूंजी अनुदान का निधीयन मुख्यतः बजट के माध्यम से, आंतरिक संसाधनों और केन्द्रीय सड़क निधि²⁶ (सीआरएफ) से डीजल उपकर के शेर से किया गया था।

व्यय के लिए अनुदान उनके मूल और पूरक मांगों में प्राधिकृत राशि की तुलना में 31 मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के दौरान खर्च की गई और भारत के संविधान में अनुच्छेद 114 और 115 के अंतर्गत पारित राशि के लिए विनियोजन लेखाओं (रेलवे) का सारांश तालिका 2.1 में दिया गया है:

तालिका 2.1 - विनियोजन लेखा 2015-16 का सारांश

(₹ करोड़ में)

	मूल अनुदान/ विनियोजन	अनुपूरक अनुदान	कुल संस्वीकृत अनुदान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ आधिक्य (+)
दलमत्त					
राजस्व	223506.50	शून्य	223506.50	201190.01	(-) 22316.49
पूंजी	113502.45#	1015.59	114518.04	99821.17@	(-) 14696.87
कुल दलमत्त	337008.95	1015.59	338024.54	301011.18	(-) 37013.36
भारित					
राजस्व	116.60	18.89	135.49	128.79	(-) 6.70
पूंजी	112.37	96.40	208.77	176.22	(-) 32.55
कुल भारत	228.97	115.29	344.26	305.01	(-) 39.25
कुल जोड़	337237.92	1130.88	338368.80	301316.19	(-) 37052.61

#इसमें सामान्य बजटीय सहायता के भाग के रूप में राष्ट्रीय निवेश निधि (एनआईएफ) में से वित्त मंत्रालय द्वारा दी गई ₹ 40,000 करोड़ की राशि शामिल नहीं है।

@इसमें इनआईएफ द्वारा किए गए व्यय के रूप में दर्शाए गए ₹ 23,997.91 करोड़ की राशि शामिल है

उपर्युक्त तालिका इंगित करती है कि वित्त वर्ष 2015-16 के दौरान भारतीय रेल के कुल व्यय ₹ 3,01,316.19 करोड़ में से लगभग 66.81 प्रतिशत राजस्व अनुदानों पर खर्च किया गया था जिसमें प्रशासनिक, प्रचालन और रखरखाव कार्यकलापों पर कार्यचालन व्यय शामिल था जबकि 33.19 प्रतिशत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण एवं उनके प्रतिस्थापन/नवीकरण के माध्यम से आधारभूत सुविधाओं के सृजन और संवर्धन से संबंधित पूंजीगत अनुदान पर खर्च

²⁵ अनुदान जिसमें संसद द्वारा दत्तमत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण और प्रतिस्थापन पर व्यय का विवरण होता है।

²⁶ समर्पित केन्द्रीय सड़क निधि का गठन पेट्रोल एवं डीजल से उपकर के संग्रहण से केन्द्र सरकार द्वारा किया गया था। संग्रहण के एक हिस्से को रोड ओवर/अंडर ब्रिज के निर्माण तथा मानवरहित रेलवे क्रासिंग पर सुरक्षा कार्यों के लिए रेलवे को दिया जाता है।

किया गया था। यह तालिका 2015-16 में उपलब्ध संस्वीकृत प्रावधानों के प्रति राजस्व अनुदानों में 9.98 प्रतिशत (₹ 22,323.19 करोड़) और पूंजीगत अनुदान में 12.84 प्रतिशत (₹ 14,729.42 करोड़) की बचतें भी दर्शाती है।

अनुदाना-वार व्यय के विश्लेषण से पता चला कि निवल बचत ₹ 37,052.61 करोड़ जोकि चौदह राजस्व अनुदान, पूंजी अनुदान के चार खंड, पाँच राजस्व विनियोग²⁷ एवं तीन खंड पूंजीगत विनियोग के अंतर्गत कुल बचत ₹ 37,128.48 करोड़ का परिणाम था जो कि एक राजस्व अनुदान, पांच राजस्व विनियोगों में ₹ 75.87 करोड़ की, के अधिकता द्वारा समायोजित किया गया 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:

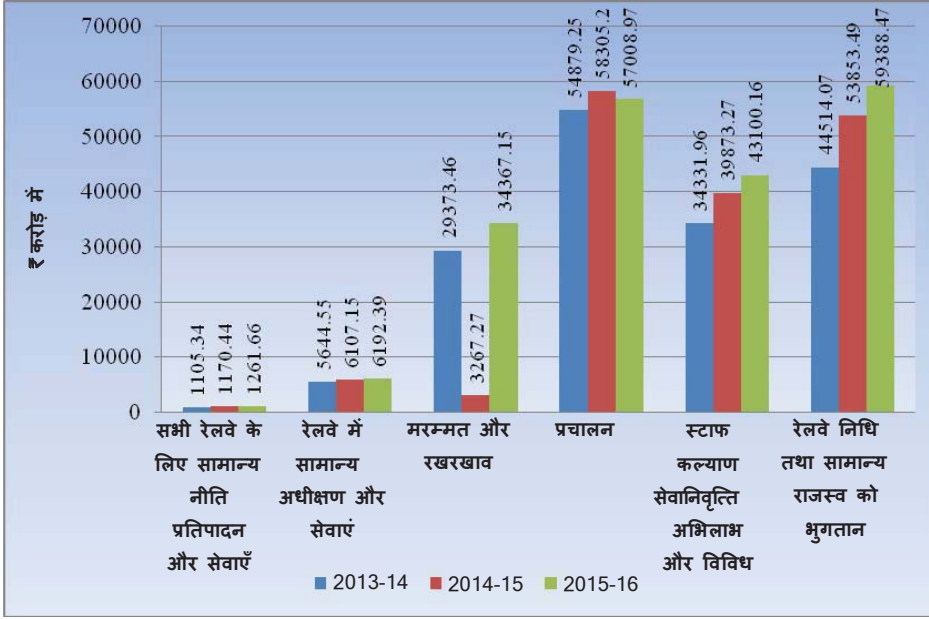
तालिका 2.2 रेलवे द्वारा प्रचालित अनुदान

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 मार्ग और निर्माण की मरम्मत तथा रखरखाव	मरम्मत और रखरखाव
5	मोटिव पावर की मरम्मत और रखरखाव	
6	कैरिज और वैगनों की मरम्मत और रखरखाव	
7	संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव	
8	प्रचालन खर्च-चल स्टॉक 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	रेलवे निधि तथा सामान्य राजस्व को भुगतान
14	निधि का विनियोजन	
15	सामान्य राजस्व का लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण को चुकाना और अधिक पूंजीकरण का परिशोधन	

निम्नलिखित चित्र पिछले तीन वर्षों जो भारतीय रेलवे के व्यय में बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाता है, के लिए समूह-वार व्यय दिखाता है:

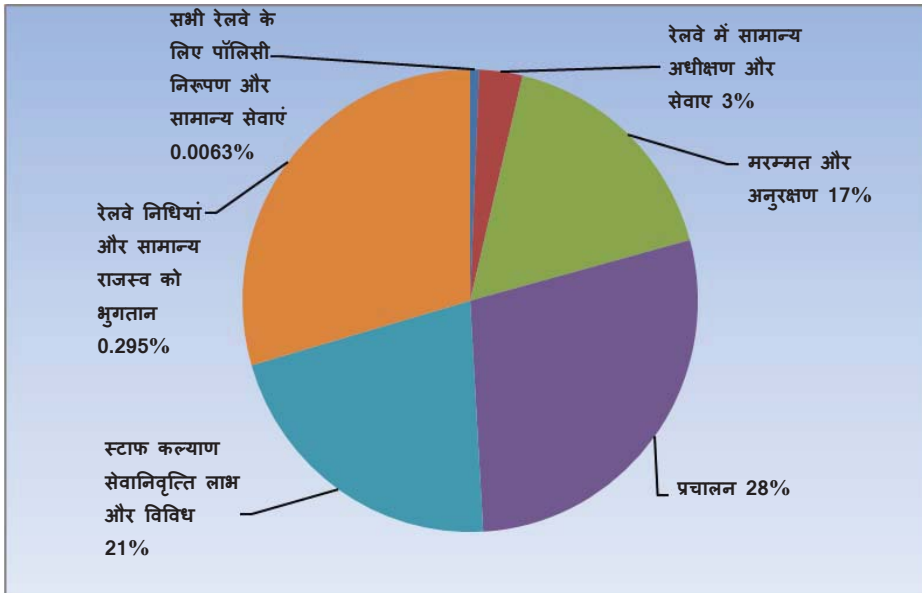
²⁷ विनियोजन भारत की समेकित निधि पर भारत व्यय का उल्लेख करता है।

चित्र 2.1 2013-14 से 2015-16 के दौरान समूह-वार-राजस्व व्यय की प्रवृत्ति



निम्नलिखित पाई डायग्राम 2015-16 में समूह-वार व्यय को दर्शाता है:

चित्र 2.2 समूह-वार राजस्व व्यय (2015-16)



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 (2015-16)

(₹ करोड़ 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	1210.26	0.00	1210.26	1261.66	(+) 51.40	(+) 4.24
रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	6993.96	1.44	6995.40	6192.39	(-) 803.01	(-) 11.48
मरम्मत और रखरखाव	36909.59	0.70	36910.29	34367.15	(-) 2543.14	(-) 6.89
प्रचालन	63809.11	0.24	63809.35	57008.97	(-) 6800.38	(-) 10.66
स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ और विविध	46767.49	16.52	46784.01	43100.15	(-) 3683.86	(-) 7.87
रेलवे निधि और सामान्य राजस्व का भुगतान	67936.45	0.00	67936.45	59388.47	(-) 8547.98	(-) 12.58

संस्वीकृत प्रावधानों के संदर्भ में अन्तरों के मुख्य कारण निम्नवत हैं:

- **भारतीय रेल नीति प्रतिपादन**

वर्ष के दौरान स्टाफ लागत और सेवानिवृत्ति लाभ मुम्बई अर्बन ट्रांसपोर्ट परियोजना (एमयूटीपी) अधिभार के अंतर्गत अधिक खर्च के प्रति व्यय में वृद्धि।

- **रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवा**

वर्ष के दौरान स्टाफ लागत के प्रति व्यय में कमी, आकस्मिकताएं, अवकाश नकदीकरण, कम्प्यूटर स्टेशनरी, विज्ञापन और प्रचार और अन्य खर्च, कम विधिक व्यय और बिजली की खपत।

- **मरम्मत और रखरखाव**

वर्ष के दौरान वेतन और भत्तों, संशोधित सुनिश्चित करियर प्रगति योजना (एमएसीपी) सहित स्टाफ लागत के प्रति व्यय में कमी, कम ठेकेदारी भुगतान का किया जाना, नॉन-स्टॉक मदों की खरीद पर कम व्यय, स्टॉक से स्टोर का कम आहरण, मरम्मत कार्य पर कम व्यय, आवधिक ओवरहॉल (पीओएच) में कमी, वर्कशॉप डेबिट का कम समायोजन, विद्युत प्रसारण पर और वितरण सेवाओं पर अनुमान से कम व्यय।

- **प्रचालन**

अनुमान से स्टाफ लागत के प्रति व्यय में कमी, ठेकेदारी जिम्मेदारियों का कम कार्यान्वयन, स्टॉक से स्नेहक और उपभोज्य स्टोर का कम आहरण, यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) से संबंधित वार्षिक अनुरक्षण संविदा (एएमसी) पर कम व्यय, प्रत्यक्ष खरीद पर कम और कोयले की कम खपत, मालभाड़ा और प्रभारों पर कम व्यय, उच्च गति डीजल (एचएसडी) तेल की कीमत में विक्रय कर/उत्पाद शुल्क में कमी, डीजल इंजनों की कम गतिविधि के कारण एचएसडी तेल के प्रति कम व्यय, कर्षण सेवाओं के लिए विद्युत ऊर्जा की खपत पर कम व्यय, डेबिट का कम समायोजन और भारतीय रेल वित्त कार्पोरेशन (आईआरएफसी) के अतिरिक्त लीज़िंग प्रभारों के भुगतानों के लिए कम समायोजन।

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

पूर्वमानों से वर्ष के दौरान ट्युशन फीस की प्रति पूर्ति हेतु दावों की कम प्राप्ति के व्यय में कमी, दवाईयों की खरीद हेतु और चिकित्सक उपकरणों की मरम्मत के लिए कम व्यय, स्पोर्ट्स और स्टाफ कैंटीन के लिए कम व्यय, कम प्रत्यक्ष खरीद, स्टाफ लागत के प्रति कम व्यय, स्टॉक से स्टोर का कम आहरण, ठेकेदारी जिम्मेदारियों का कम कार्यान्वयन, रेलवे सुरक्षा बल, रेलवे सुरक्षा विशेष बल, सरकारी रेल पुलिस से संबंधित कम समायोजन, प्रादेशिक सेना से संबंधित डेबिट का कम समायोजन, पेंशन वितरण प्राधिकारियों से डेबिट की कम प्राप्ति, पेंशन और अनुग्रह पेंशन के विनियम पर कम व्यय और मृत्यु-या-सेवा निवृति ग्रेजुएटी की कम संख्या को अंतिम रूप दिया जाना।

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

वर्ष के अंत तक निवल संसाधन स्थिति में गिरावट के कारण व्यय में कमी और वर्ष के दौरान सामान्य राजस्व के लाभांश का कम भुगतान।

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 में आगे वाले पैराग्राफ और पैराग्राफ 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 2015-16 के दौरान प्राधिकृत व्यय के अधिक्य में व्यय किया गया था।

तालिका 2.4 अधिक व्यय (2015-16)

(₹ करोड़ में)

क्र सं.	विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य
राजस्व-दत्तमत्त					
1	अनुदान संख्या 2 - मिश्रित व्यय (सामान्य)	905.310	0.000	980.940	75.630
राजस्व-प्रभारित					
1	विनियोजन सं. 3 कार्यचालन व्यय-सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएं	1.160	1.440	2.710	0.110
2	विनियोजन संख्या 4 - कार्यचालन व्यय-स्थायी पथ और कार्यों की मरम्मत एवं अनुरक्षण	0.386	0.668	1.058	0.004
3	विनियोजन संख्या 13 - कार्यचालन व्यय-भविष्य निधि, पेंशन एवं अन्य सेवा निवृत्त लाभ	0.516	0.152	0.801	0.133
	कुल-राजस्व-भारित	2.062	2.260	4.569	0.247
	कुल जोड़	907.372	2.260	985.509	75.877

टिप्पणी: एक राजस्व अनुदान तथा पाँच राजस्व विनियोजन हैं। दो राजस्व विनियोजन में अधिक व्यय नगण्य हैं जैसा कि निम्नवत पैरा में व्याख्या की गई है।

उपर्युक्त उल्लिखित अनुदान और विनियोजन जहाँ अधिक व्यय हुआ था, उन्हें पूरक प्रावधानों में अनुदान संख्या 3 - कार्यचालन व्यय सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएं, अनुदान संख्या 4 - कार्यचालन व्यय - स्थायी पथ और कार्यों की मरम्मत और रखरखाव और अनुदान संख्या 13 - कार्यचालन व्यय - भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा निवृत्त लाभ के विनियोजनों में पारित किया गया था। इसके अतिरिक्त अनुदान संख्या 6 - कैरिज और वैगन की मरम्मत और रखरखाव, और अनुदान संख्या 11 - स्टाफ कल्याण एवं सुख-सुविधाओं के

विनियोजनों में प्रत्येक पर ₹ 200 का अधिक व्यय हुआ था जहाँ पूरक प्रावधानों में लिया गया था परन्तु मूल प्रावधान में इन अनुदानों को नहीं लिया गया था। अनुदान संख्या 2 - विविध व्यय सामान्य की छोड़कर सभी में अनुपूरक प्रावधान प्राप्त कर लिए गए थे।

राजस्व अनुदान और विनियोजन में आधिक्य

2015-16 के दौरान पूर्वानुमान अधिक व्यय के लिए कारण स्टाफ लागत सेवा निवृत्ति लाभ में अधिक व्यय और मुंबई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट (एमयूटीपी) अधिभार के अंतर्गत अधिक व्यय और प्रत्याशित से अधिक आज्ञा भुगतानों के कार्यान्वयन में अधिक व्यय जैसे कारण थे।

लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपनी उन्नीसवीं रिपोर्ट (16वीं लोक सभा) में “दत्तमत्त अनुदान और प्रभारित विनियोजनों आधिक्य (2012-13)” ने अपनी चिंता दर्शाई थी कि अधिक व्यय एक आवर्तक आदत बन गई है और सिफारिश की कि रेल मंत्रालय को आकलन करने के लिए एक तंत्र विकसित करना चाहिए और बजटीय और पूरक दोनों स्तरों पर निधियों की वास्तविक आवश्यकता का अनुमान लगाना चाहिए ताकि यह सुनिश्चित करने के लिए समय पर कार्यवाई की जा सके कि जहां तक संभव हो, अधिक व्यय को रोका जा सके। पीएसी की सिफारिश के उत्तर में रेल मंत्रालय ने कहा, “2014-15 में, विर्चुअल प्राइवेट नेटवर्क (वीपीएन) को संपूर्ण भारतीय रेलवे की सारी जोनल रेलवे और उत्पादन इकाईयों को जोड़ते हुए रेल बजट प्रणाली में लागू किया गया। इस संयोजन से 2014-15 में आधिक्य व्यय (₹ 490.36 करोड़) तक कम हो गया। समिति का अवलोकन भविष्य में और अधिक सावधान रहने के लिए ध्यान में रखा गया है।”

वर्ष 2015-16 में ₹ 75.87 करोड़ के आधिक्य व्यय और किये गये आधिक्य व्यय पर पीएसी चिंता पर रेल मंत्रालय द्वारा रेल उपरोक्त आश्वासन का रेलवे द्वारा पालन किया गया। तालिका 2.5 से यह देखा जा सकता है कि, यद्यपि वर्ष 2013-14 और 2014-15 के दौरान व्यय की गई आधिक्य राशि की तुलना में आधिक्य व्यय की राशि में कमी आई है। मेट्रो रेलवे, कोलकाता को छोड़कर एकीकृत पे रोल और लेखाकरण पद्धति (आईपीएस) द्वारा रेलवे बोर्ड के साथ भारतीय रेलवे लेखाकरण ईकाई को वृहद स्तर पर जोड़ने के लिए 2015-16 के दौरान बजटीय नियंत्रण का तंत्र रेल मंत्रालय द्वारा आरंभ किया। आईटी मोड्यूल (आईपीएसएस) द्वारा एक समान स्वरूप में रेलवे बोर्ड के साथ क्षेत्रीय लेखाकरण इकाईयों का जोड़ते हुए अपेक्षित परिणाम प्राप्त करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा

अभी भी प्रभावी उपाय किये जाने हैं। इससे डाटा विचलन से बचा जा सकता है और आधिक्य व्यय की बुकिंग का व्यवहार बंद हो सकता है।

यद्यपि, रेल मंत्रालय संसद द्वारा दिये गये प्राधिकरण के बिना व्यय की बुकिंग व्यवहार का बंद करने के लिए अधिक प्रभावी नियंत्रण तंत्र को अपनाया जा सकता है। तालिका 2.5 विगत तीन वर्षों के लिए आधिक्य व्यय में विभिन्न मामले और शामिल राशि को दर्शाया गया 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	आधिक्य	प्रतिशत में वृद्धि दर
2013-14	7	12	1,47,178.58	7,148.26	1,57,046.59	2,719.75	62.84
2014-15	3	3	44,508.75	2,818.12	47,817.24	490.37	-81.97
2015-16	1	5	907.37	2.26	985.50	75.87	-546.33

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 बचतें

वर्ष 2015-16 के दौरान कुल मिलाकर ₹ 37,128.48 करोड़ की बचतें (राजस्व एवं पूंजी अनुदान) हुई थी। 15 मामलो में तालिका 2.6 में दिए गए विवरण के अनुसार बचतें ₹ 100 करोड़ से अधिक थी:

तालिका 2.6: ₹ 100 करोड़ से अधिक बचतें

(₹ करोड़ में)

अनुदान सं.	विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत
1	अनुदान संख्या 3 - कार्यचालन व्यय-सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	6992.79	0	6189.68	-803.11
2	अनुदान संख्या 4 - कार्यचालन व्यय स्थाई-पथ और कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	11657.55	0	10887.13	-770.42
3	अनुदान संख्या 5 - कार्यचालन व्यय-मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण	5464.56	0	5273.00	-191.56
4	अनुदान संख्या 6 - कार्य चालन व्यय -कैरिज एव वैगन का रखरखाव और	12545.12	0	11951.97	-593.15

	मरम्मत				
5	अनुदान संख्या 7 - कार्यचालन व्यय - संयंत्र एवं उपस्कर का मरम्मत और अनुरक्षण	7238.18	0	6253.96	-984.22
6	अनुदान संख्या 8 कार्यचालन व्यय-परिचालन व्यय- चल स्टॉक एवं उपस्कर	11387.93	0	10400.67	-987.26
7	अनुदान संख्या 9 - कार्यचालन व्यय - संचालन व्यय - यातायात	22124.02	0	20540.44	-1583.58
8	अनुदान संख्या 10- कार्यचालन व्यय - संचालन व्यय - ईंधन	30295.84	0	26066.60	-4229.24
9	अनुदान संख्या 11 - कार्यचालन व्यय- स्टाफ कल्याण एवं सुख सुविधाएँ	5861.45	0	5316.67	-544.78
10	अनुदान संख्या 12 - कार्यचालन व्यय - मिश्रित कार्यचालन व्यय	6220.07	0	5734.04	-486.03
11	अनुदान संख्या 13 - कार्यचालन व्यय-भविष्य निधि, पेंशन एवं अन्य सेवा निवृत्ति लाभ	34574.38	0	31927.84	-2646.54
12	अनुदान संख्या 14 - निधियों का विनियोजन	57125.71	0	50665.97	-6459.74
13	अनुदान संख्या 15 - सामान्य राजस्व लाभांश, सामान्य राजस्व से प्राप्त ऋणों का पुनर्भुगतान, और पूँजीकरण पर परिशोधन	10810.74	0	8722.51	-2088.23
14	अनुदान संख्या 16 - पूँजी	91561.86	0.0001	78841.64	-12720.22
15	अनुदान संख्या 16 - रेलवे निधि	20294.80	0	18377.08	-1917.72
	कुल	334155.00	0.0001	297149.20	-37005.80

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि ₹ 100 करोड़ से अधिक कुल बचत ₹ 37005.80 करोड़ थी जो कुल बचत (₹ 37052.61 करोड़) का 99.87 प्रतिशत है।

बचत के लिए कारण संशोधित निश्चित करियर उन्नयन योजना (एमएसीपी) सहित स्टाफ लागत के लिए व्यय, वेतन और भत्ते, आकस्मिकताओं, अवकाश नकदीकरण, कंप्यूटर स्टेशनरी, विज्ञापन और प्रचार, कम विधिक व्यय, पेंशन वितरण प्राधिकरण से कम डेबिट, पेंशन, अनुग्रह-पेंशन के विनिमय के लिए कम व्यय, मृत्यु या पेंशन ग्रेजुएटी मामलों की कम संख्या को अंतिम रूप दिया जाना, कम ठेकेदारी भुगतानों का कार्यान्वयन, नॉन-स्टॉक मर्दों की खरीद पर कम व्यय, स्टोर से स्टॉक स्नेहक का कम आहरण, आवधिक ओवरहॉल (पीओएच) पर मजदूरी और सामान के लिए कम व्यय, वर्क शॉप डेबिट का कम समायोजन, यात्री आरक्षण प्रणाली से संबंधित वार्षिक अनुरक्षण ठेका (एएमसी) पर कम व्यय, उच्चतगति डीज़ल (एचएसडी) तेल की कम खपत, खरीदे गये तेल की औसत दर में कमी, डीज़ल लोको की कम गतिविधि के कारण एचएसडी तेल की कम खपत, कर्षण सेवाओं के लिए विद्युत ऊर्जा की खपत के लिए कम खर्च, चिकित्सा उपकरणों की मरम्मत पर कम व्यय, रिक्तियों का न भरना, भारतीय रेल वित्त कार्पोरेशन (आईआरएफसी) के अतिरिक्त लीज़िंग प्रभारों का कम भुगतान पूर्वामानों से वर्ष के दौरान ट्युशन फीस की प्रति पूर्ति हेतु दावों की कम प्राप्ति, दवाईयों की खरीद हेतु कम व्यय, स्पोर्ट्स और स्टाफ कैंटीन के लिए कम व्यय, कम प्रत्यक्ष खरीद, सुरक्षा कार्य से संबंधित कम समायोजन, प्रादेशिक सेना से संबंधित डेबिट का कम समायोजन, वर्ष के अंत तक निवल संसाधन स्थिति में गिरावट के कारण व्यय में कमी, कम विविध व्यय और वर्ष के दौरान सामान्य राजस्व के लाभांश का कम भुगतान।

अनुदान संख्या 16 - पूंजी - बचत के मुख्य कारणों में कम संविदात्मक भुगतान, गैर/समय पर निविदाओं को अंतिम रूप देने में देरी, क्षेत्रीय रेलवे में विभिन्न परियोजनाओं में अतिरिक्त बजट के संसाधन-संस्थागत निधि (ईबीआर-आईएफ) को पूंजी से निधि के स्रोत के परिवर्तन, भूमि के अधिग्रहण में विलम्ब के कारण भूमि की लागत का गैर-भुगतान, कानून और व्यवस्था की समस्या के कारण कार्य की धीमी प्रगति, रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा कार्य निष्पादन के लिए प्राप्त कम जमा, भण्डारों और स्थायी रेलपथ में विभिन्न तरह की सामग्री की लागत के लिये कम भुगतान, आकलन की संस्वीकृति में विलम्ब, प्रत्याशित की तुलना में अन्तिम बिलो की कम प्राप्ति, यार्ड योजना को अंतिम रूप देने में गैर/विलम्ब, कम डेबिट का समायोजन, प्रत्याशित की तुलना में वर्ष के दौरान सरकार के वाणिज्यिक उपक्रमों के अन्तर्गत कम निवेश, सामग्री के मूल्यों में कमी और ईंधन की खपत में कमी और क्रेडिट की अधिक प्राप्ति है।

अनुदान संख्या 16 - रेल निधि - रेल निधियों में हुई बचतें कार्य की धीमी प्रगति, निविदाओं को अंतिम रूप देने में विलम्ब, विस्तृत आकलनों का गैर-

अनुमोदन, संविदात्मक बाध्यता का अमूर्त रूप, वर्ष के दौरान कार्यों का गैर-निष्पादन, प्रत्याशित की तुलना में रोलिंग स्टॉकों का अधिग्रहण/निर्माण के अन्तर्गत क्रियाकलापों का कम होना, सामग्री की कम/गैर-प्राप्ति और प्रत्याशित की तुलना में स्टोर डेबिट की कम प्राप्ति, डेबिट का गैर-समायोजन और वर्ष के दौरान क्रेडिट की अधिक प्राप्ति हैं।

अनुदान संख्या 16-रेल संरक्षा निधि में बचतें

अनुदान संख्या 16 रेल संरक्षा निधि में बचत करने के कारणों में विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के सड़क सुरक्षा कार्यों की धीमी प्रगति, कम संविदात्मक भुगतानों के मूर्तरूप, निविदाओं को धीमी गति से अंतिम रूप देना और कम भण्डार डेबिट जैसे कारण उल्लिखित हैं।

उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि अनुदान संख्या -16 रेल निधियों में वर्ष 2009-10 से 2015-16 तक लगातार बचत हो रही है। अनुदान संख्या 14-निधियों के लिए विनियोग और अनुदान संख्या 16 रेल सुरक्षा निधि में 2009-10 से 2015-16 तक 2014-15 की अवधि के अलावा लगातार बचत हो रही थी।

रेल मंत्रालय को निधियों की आवश्यकताओं का सही आकलन करने और कार्यों की प्रगति की गहन निगरानी करने की आवश्यकता है ताकि आवंटित निधियों का उचित उपयोग किया जा सकता और परियोजनाओं को निर्धारित समयावधि के अन्तर्गत पूरा किया जा सकता था।

2.3 अनुपूरक प्रावधान

2.3.1 राजस्व अनुदान और विनियोग

₹ 18.89 करोड़ रुपये की अनुपूरक प्रावधान धनराशि आठ राजस्व प्रभारित विनियोगों में 2015-16 के दौरान लिये गये थे (विनियोग संख्या-3,4,5,6,8,11,12 एवं 13)। ये न्यायालय के आदेशों की संतुष्टि में अधिक भुगतान से प्राप्त किये गये थे।

2.3.2 पूंजी अनुदान और विनियोग

अनुपूरक अनुदान (दत्तमत) ₹ 1,111.99 करोड़ रुपये के अनुदान संख्या-16-पूंजी में 2015-16 के दौरान लिये गये थे। ₹ 1015.59 करोड़ रुपये के दत्तमत, अनुपूरक प्रावधान के अधीन संरक्षा कार्यों के लिए अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए प्राप्त किया गया था।

₹ 96.40 करोड़ रुपये के अनुपूरक प्रावधानों को मध्यस्थता कार्यो और न्यायालय आदेशों की सन्तुष्टि में भुगतान के लिए 2015-16 के दौरान (अनुदान संख्या 16-पूँजी एवं आरएसएफ) प्रभारित विनियोगों के अधीन प्राप्त किया गया था, जो न्यायालय के नियम के तहत बनाये गये थे, जो पहले से प्रत्याशित नहीं थे। यद्यपि, दत्तमत और प्रभारित विनियोगों के अधीन अनुपूरक प्रावधानों के आकलन वास्तविक नहीं थे क्योंकि ₹ 14,696,87 करोड़ रुपये व्यय में बचत के रूप और क्रमशः ₹ 32.54 करोड़ रुपये दत्तमत और प्रभारित विनियोगों के रूप में थे।

2.4 अभ्यर्पित राशियां

अनुदान एवं विनियोग में बचतों को वित्तीय वर्ष की समाप्ति की प्रतिक्षा किये बिना पूर्व में ही जैसे ही ये दिखाई दे इन्हे अभ्यर्पित किया जाना आवश्यक है। अभ्यर्पित मामलो की संख्या तालिका 2.7 में दर्शायी गयी है:

तालिका 2.7 : विभिन्न अनुदानो के अधीन अभ्यर्पित

(₹ करोड़ में)

अनुदान सं.	दत्तमत/ प्रभारित (वी/सी)	वास्तविक	अनुपूरक	वास्तविक व्यय	शुद्ध भिन्नता अधिक (+)/ (बचत) ²⁸ (-)	अभ्यर्पित ²⁹
1	वी	302.84	0	278.61	-24.23	12.83
2	वी	905.31	0	980.94	+75.63	75.42
3	वी	6992.79	0	6189.68	-803.11	707.79
4	वी	11657.55	0	10887.13	-770.42	653.90
5	वी	5464.56	0	5273.00	-191.56	120.72
6	वी	12545.12	0	11951.97	-593.15	467.98
7	वी	7238.18	0	6253.96	-984.22	797.08
8	वी	11387.93	0	10400.67	-987.26	854.27
9	वी	22124.02	0	20540.44	-1583.58	1379.51
10	वी	30295.84	0	26066.60	-4229.24	4162.47
11	वी	5861.45	0	5316.67	-544.78	465.45
12	वी	6220.07	0	5734.04	-486.03	354.01
13	वी	34574.38	0	31927.84	-2646.54	65.73
14	वी	57125.71	0	50665.97	-6459.74	5663.31
15	वी	10810.74	0	8722.51	-2088.23	2315.30
16 (पूँजी)	वी	91561.86	0.0001	78841.64	-12720.22	13985.18
16 (रेलवे निधि)	वी	20294.80	0	18377.08	-1917.72	1710.08
16 (आरएसएफ)	वी	1645.78	1015.59	2602.44	-58.92	0.0018

²⁸ बचतें संस्वीकृत अनुदान और वास्तविक व्यय के मध्य भिन्नता का प्रतिनिधित्व करती हैं।

²⁹ अभ्यर्पित संस्वीकृत अनुदान और अन्तिम अनुदान के मध्य भिन्नता का प्रतिनिधित्व करती हैं।

उपरोक्त तालिका से स्पष्ट होता है; अनुदान संख्या 15 और 16- पूंजी अभ्यर्पित मूल्यराशि से बचतों में वृद्धि हुई है। अनुदान संख्या-2 के अन्तर्गत वहन किये गये अधिक व्यय के बावजूद इस अनुदान में धनराशि अभ्यर्पित की गयी थी।

2.5 व्यय करने वाली ईकाईयों द्वारा बजट का नियंत्रण

आईआर द्वारा बजट आकलनो की सामान्यतः गणना की जाती है क्षेत्रीय रेलवे की आवश्यकताओं को खातों में लेने के बाद अंतिम संशोधन³⁰ के माध्यम से निधियो का पुनः विनियोग संचालन ओर विश्लेषण किया जाता है। वित्तीय संहिता, खण्ड-1 का नियम 519 प्रदान करता है कि व्यय का नियंत्रण व्यय किये जाने वाले आकलनों के अग्रिम में तैयारी के माध्यम से किया जाना चाहिए। इन आकलनों के आधार पर वर्ष के लिए बजट अनुदानों के माध्यम के रूप में निधियों को आवंटन और निरंतर और व्यय की समवर्ती समीक्षा के रूप में आकलनों के विवरण के विपरीत और संस्वीकृत अनुदानों के विपरीत किये गये थे, इसलिये शीघ्र सम्भव समय बिंदु पर निधियों के पुनः विनियोगों एवं आकलनों का पुनरीक्षण की व्यवस्था की जाती है।

नियम³¹ में प्रावधान है कि क्षेत्रीय रेलवे की अतिरिक्त आवंटित आवश्यकता को प्रदर्शित करने वाले विवरणों को प्रस्तुत करना चाहिए (दत्तमत और प्रभारित दोनो) और अभ्यर्पित किये जाने के लिए, विनियोग के प्रत्येक शीर्ष के अन्तर्गत चालू वित्तीय वर्ष के दौरान, जैसा बजट आदेशों में निर्धारित किया गया, और राष्ट्रपति की संस्वीकृति की आवश्यकता होती है। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्राप्त किये गये विवरणों पर आधारित, रेलवे बोर्ड ने अन्तिम संसोधन विवरण तैयार किये गये हैं।

लेखापरीक्षा द्वारा क्षेत्रीय रेलवे के अनुदान खाते संख्या 3 से 13 तक से सम्बन्धित पुनः विनियोग के सभी 196 मामलों की समीक्षा की गयी थी। रेलवे-वार अनुदान लेखाओं का संक्षिप्त विवरण **परिशिष्ट-2.2** में दिया गया है।

निम्नलिखित विश्लेषण से पता चलता है कि एफएमएस के परिणाम के रूप में अन्तिम अनुदानों का आकलन दोषपूर्ण था:

³⁰ अंतिम संशोधित विवरण एक ईकाई से दूसरे और एक कार्य से दूसरे कार्य के नियमों के फ्रेमवर्क के अन्तर्गत निधियो के अन्तिम पुनः विनियोग को सन्दर्भित करता है। यह सामान्यतः वर्ष के अंत में किया जाता है।

³¹ वित्तीय संहिता-खण्ड-1 के पैरा 385 और 386

- 54 मामलों में यह देखा गया था, वास्तविक व्यय अन्तिम अनुदान से अधिक हो गयी थी।
- 37 मामलों में, वास्तविक व्यय संस्वीकृत अनुदान से भी अधिक हो गये थे जिसका अर्थ है कि इन मामलों में अभ्यर्पित करने की आवश्यकता नहीं थी।
- 16 मामलों में, क्षेत्रीय रेलवे ने वर्ष के अंत पर पुनः विनियोग के द्वारा अतिरिक्त निधियाँ प्राप्त की थी यद्यपि संस्वीकृत अनुदान वास्तविक व्यय से कम था।

2.6 अनुदान सं. 16 - परिसंपत्तियाँ अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन का गहन अध्ययन

आईआर पूंजी व्यय के लिए एक अनुदान संचालित करता है। अनुदान संख्या-16 अर्थात् कार्य अनुदान क्षेत्र में क्षेत्रीय गतिविधियों के आवंटन के सन्दर्भ में सबसे बड़ा अनुदान है और यह निर्माण पर व्यय, अधिग्रहण और आईआर की परिसंपत्तियों के प्रतिस्थान के साथ कार्य कराता है। इस अनुदान में तीन खंड हैं और तीन अलग स्रोतों से अपनी निधियों को प्राप्त करता है:

- पूंजी- भारत सरकार के समान्य बजट द्वारा बजट समर्थन उन्नत,
- रेल निधियां- आंतरिक संसाधनों को पृथक भंडार³² के अन्तर्गत रखा गया है, और
- रेल संरक्षा निधि- केन्द्रीय सड़क निधि से डीजल उपकरण की हिस्सेदारी रेलवे द्वारा वित्त पोषण।

एक भाग के अनुदान से दूसरे भाग में निधियों को पुनः विनियोजन की अनुमति नहीं है। खंड-वार आवंटन और व्यय नीचे तालिका में दिया गया है:

तालिका 2.8 अनुदान संख्या-16 के अन्तर्गत खंड-वार व्यय

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ अधिक (+)
दत्तमत					
पूंजी	91,561.86	0.0001	91,561.86	78,841.64	-12,720.22
रेल निधियां	20,294.81	0.00	20,294.81	18,377.08	-1,917.73
रेल संरक्षा निधि	1,645.78	1,015.59	2,661.37	2,602.45	-58.92
कुल दत्तमत	113,502.45	1,015.59	114,518.04	99,821.17	-14,696.87
प्रभारित					
पूंजी	107.31	96.36	203.67	172.46	-31.21
रेलवे निधियां	4.92	0.00	4.92	3.63	-1.29
रेल संरक्षा निधि	0.13	0.04	0.17	0.14	-0.03
कुल प्रभारित	112.36	96.40	208.76	176.23	-32.53

³² आरक्षित निधियां मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ) और पूंजी निधि (सीएफ) थी।

➤ **पूंजी**

2015-16 में, ₹ 91,765.53 करोड़ प्रावधान परिसम्पत्तियों/रोलिंग स्टॉकों आदि के अधिग्रहण और निर्माण के लिए किया था। अनुदान के इस खंड में आवंटित प्रावधान के संबंध में कुल बचत ₹ 12,751.43 करोड़ की थी। बचत के लिए कारणों की चर्चा पैरा 2.2.2 में बजट प्रावधान के विपरीत बचत के रूप में की गयी है।

➤ **रेल निधियां**

अनुदान संख्या 16 के अन्तर्गत रेल निधियों के लिए विनियोग खाते निधियों को तीन स्रोतों के माध्यम से अर्थात् मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ) और पूंजी निधि (सीएफ) से वित्तपोषण किया जाता है।

- डीआरएफ- वर्तमान परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण (कार्य करने के व्ययों के लिए शुल्क द्वारा आन्तरिक स्रोतों से निधि का वित्तपोषण)
- डीएफ- सभी यात्री और अन्य उपयोगकर्ताओं, अतिरेक और प्रतिस्थापन, श्रम कल्याण कार्यो रहित कार्यो और सुरक्षा कार्य प्रत्येक ₹ एक लाख से अधिक नहीं है।
- सीएफ- नवीन परिसम्पत्तियों के अधिग्रहण और निर्माण पर पूंजी व्यय की आवश्यकता का पूरा करने के लिए (कुल राजस्व अधिशेषों से निधि का वित्त पोषण)।

इन सभी निधियों को आईआर के आन्तरिक स्रोतों से या तो कार्य करने के व्ययों (डीआरएफ) और 'कुल राजस्व अधिशेष' डीएफ के द्वारा वित्तपोषित किया गया है। इस प्रकार आईआर का निष्पादन और अनुदान के इस खंड के अन्तर्गत निधि में जमा शेष राशि की उपलब्धता का खाते के व्यय प्रभावों की योजना बनाना। संस्वीकृत आवंटन के स्रोत-वार ब्रेक-अप और रेल निधियों के अन्तर्गत व्यय तालिका 2.9 में तालिकाबद्ध किया गया है।

तालिका-2.9 – रेल निधियों के घटक (₹ करोड़ में)

विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ अधिक(+)
दत्तमत					
मूल्यहास आरक्षित निधि	10,002.10	0.00	10,002.10	9,120.96	(-) 881.14
विकास निधि	3,999.70	0.00	3,999.70	2,931.39	(-) 1,068.31
पूंजी निधि	6,293.00	0.00	6,293.00	6,324.74	(+) 31.74
कुल दत्तमत	20,294.80	0.00	20,294.80	18,377.08	(-) 1,917.72
प्रभारित					
मूल्यहास आरक्षित निधि	1.63	0.00	1.63	1.85	(+) 0.22
विकास निधि	3.29	0.00	3.29	1.77	(-) 1.52
पूंजी निधि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल प्रभारित	4.92	0.00	4.92	3.62	(-) 1.30
अन्तिम कुल दत्तमत और प्रभारित	20,299.72	0.00	20,299.72	18,380.70	(-) 1,919.02

अनुदान के इस खंड का विशलेषण प्रकट करता है कि कुल बचते ₹ 1,919.02 करोड़ की थी (संस्वीकृत अनुदान 9.54 प्रतिशत) आगे, निधियों के दत्तमत भाग के अन्तर्गत स्रोत-वार आवंटन और व्यय परीक्षण निम्नलिखित को प्रकट करता है:

- **डीआरएफ-** ₹ 881.14 करोड़ की कुल बचतें थीं जो संस्वीकृत प्रावधान के 8.81 प्रतिशत होता है।
- **डीएफ-** ₹ 1,608.31 करोड़ की बचतें थीं जो संस्वीकृत प्रावधानों का 26.71 प्रतिशत होता है।
- **सीएफ-** 0.50 प्रतिशत के संस्वीकृत प्रावधान का गठन करके ₹ 31.74 करोड़ के अतिरिक्त व्यय (दत्तमक अनुदान) किये गये थे।

• **रेल सुरक्षा निधि**

केन्द्रीय सड़क निधि में डीजल उपकर में आईआर की हिस्सेदारी के द्वारा पूंजी व्यय के ये स्रोत वित्तपोषित है। उपलब्ध निधि को सड़क सुरक्षा कार्यों जैसे-मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग को मानवसहित करना और पुलों के ऊपर/नीचे सड़क का निर्माण करने के लिए उपयोग किया जाता है। 2015-16 के दौरान ₹ 2,661.37 करोड़ के संस्वीकृत अनुदान के संबंध में बचतें ₹ 58.92 करोड़ रुपये की थी जो 2.21 प्रतिशत होता है।

2.6.1 निधियों का आहरण/उपयोगिता

नीचे तालिका 2.10 बजट आकलन और 'निधियों के लिए विनियोग' के संबंध में वास्तविक और अन्तिम तीन वर्षों के दौरान निधियों के द्वारा धनराशि के उपयोग की स्थिति को दर्शाती है:

तालिका 2.10 - मार्च 2016 को समाप्त अन्तिम तीन वर्षों के दौरान रेल निधियों का विनियोग और आहरण

(₹ करोड़ में)

निधि	विवरण	2013-14	2014-15	2015-16
डीआरएफ	निधि (बीई) का विनियोग	7,700.00	7,050.00	8,100.00
	निधि (वास्तविक) का विनियोग	8,100.00	7,975.00	5,800.00
	अतिदेय(+)/कम (-) विनियोग	400.00	925.00	(-) 2,300.00
	निधि से आहरण/व्यय	7,119.91	7,286.93	7,588.95
डीएफ	निधि (बीई) का विनियोग	3,550.00	300.00	5,750.00
	निधि (वास्तविक) का विनियोग	3,075.00	1,374.94	1,219.74
	अतिदेय(+)/कम (-) विनियोग	(-) 475.00	1074.94	(-)4,530.26
	निधि के आहरण/व्यय	2,561.43	2,611.07	2,931.62
सीएफ	निधि (बीई) का विनियोग	5,433.80	5,662.74	7,615.71
	निधि (वास्तविक) का विनियोग	500.00	6,233.36	5,798.24

	अतिदेय(+)/कम (-) विनियोग	(-) 4,933.80	570.62	(-)1,817.47
	निधि के आहरण/व्यय fund	0	5,449.24	6,324.74
कुल	निधि (बीई) का विनियोग	16,683.80	13,012.74	21,465.71
रेलवे	निधि (वास्तविक) का विनियोग	11,675.00	15,583.30	12,817.98
निधि)	अतिदेय(+)/कम (-) विनियोग	(-) 5,008.80	2,570.56	(-)8,647.73
	निधि से आहरण/व्यय	9,681.34	15,347.24	16,845.31

उपरोक्त द्वारा, यह देखा जा सकता है कि निधियों को विनियोग डीएफ के तहत किया गया, जो एक सीमा तक कार्य करने के व्यय को वहन कर सकता था। 2015-16 के दौरान बजट प्रावधान के 78.79 प्रतिशत के द्वारा इस खंड के पूंजी व्यय के तहत यह एक बचत थी।

डीआरएफ, जिसको निधियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए बनाया गया था, विद्यमान जीर्ण परिसम्पत्तियों के नवीकरण/प्रतिस्थापना के लिए आवश्यक था, परिसंपत्तियों के जीवन-काल के अनुसार विनियोजित नहीं किया जा रहा है लेकिन निधियों को विनियोग के लिए बनाया गया था जो एक सीमा तक कार्य करने के लिए व्यय को वहन कर सकता था। 2015-16 के दौरान, डीआरएफ के अन्तर्गत निधि का विनियोग, यद्यपि, बजट प्रावधान के 28.40 प्रतिशत द्वारा कम हो गया था।

सीएफ, पट्टे की परिसंपत्तियों पर व्यय करने के लिए इस खंड के पूंजी व्यय के तहत बजट प्रावधान के 23.86 प्रतिशत के द्वारा बचत की गयी थी।

2.7 निर्धारित सीमा से ऊपर अधिक/बचत

निर्धारित सीमाओं³³ के ऊपर आधिक्य/बचत की बड़ी संख्या में उदाहरण देखे गये थे। मध्य रेलवे (05 मामले), पूर्व रेलवे (14 मामले), पूर्व मध्य रेलवे (14 मामले), पूर्व तटीय रेलवे (4 मामले), उत्तर मध्य रेलवे (7 मामले), पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (26 मामले), उत्तर रेलवे (68 मामले), उत्तर पश्चिम रेलवे (26 मामले), दक्षिण रेलवे (25 मामले), दक्षिण पूर्व रेलवे (11 मामले), दक्षिण मध्य रेलवे (27 मामले) दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (10 मामले), दक्षिण पश्चिम रेलवे (51 मामले), पश्चिम रेलवे (09 मामले), पश्चिम मध्य (25 मामले), रेल पहिया कारखाना (07 मामले), कोर/एएलडी (02 मामले), इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (08 मामले), सीएलडब्लू (07 मामले) और मेट्रो रेल प्रोजेक्ट/चेन्नई (01 मामला)

³³भारतीय रेलवे वित्तीय कोड (खण्ड-1) के पैराग्राफ 409 और 410 में अनुज्ञेय विभिन्नता के लिए निर्धारित सीमा जो 5 प्रतिशत एवं ₹50 लाख रुपये जो भी कम है और अनुदान संख्या 16 के लिए यह 10 प्रतिशत है एवं ₹100 लाख रुपये जो भी कम हो।

निर्धारित सीमा के ऊपर महत्वपूर्ण अधिक/बचत के साथ रेलवे/ईकाई के पास मामले थे। इस प्रकार के कुछ उदाहरण नीचे तालिका 2.11 में दिये गये हैं।

तालिका 2.11 – निर्धारित सीमाओं के ऊपर आधिक्य/बचत के मामलों।

क्षेत्रीय रेलवे	अनुदान सं./नाम (दत्तमत)	माइनर शीर्ष/योजना शीर्ष	अधिक/कम प्रावधान	₹ करोड़ में	प्रतिशत डब्लू.आर.टी अन्तिम अनुदान
उमरे	12-विविध कार्यचालन व्यय	100-सुरक्षा	अधिक	19.44	8.08
उमरे	13-भविष्य निधि पेन्शन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	100-सेवा निवर्तन और सेवा-निवृत्ति पेंशन	अधिक	552.88	18.12
उमरे	13-भविष्य निधि पेन्शन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	400-पारिवारिक पेंशन	अधिक	134.54	13.24
उमरे	16-डीएफ	4200-वर्कशॉप उत्पादन ईकाई सहित	अधिक	8.32	30.62
उपरे	12-विविध कार्यचालन व्यय	100-सुरक्षा	अधिक	19.66	16.25
उपरे	16-पूँजी	1500-दोहरीकरण	कम	68.39	63.81
दपूमरे	16-पूँजी	1500-दोहरीकरण	कम	271.68	261.23
दमरे	01-कार्यचालन व्यय - सामान्य अधीक्षक और सेवाएं	300-कार्मिक प्रबंधन	कम	6.66	18.41
दमरे	05- कार्यचालन व्यय - मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण की उद्देश्य शक्ति	300-डिजल लोकोमोटिव	कम	17.59	10.36
दमरे	07- कार्यचालन व्यय - संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और अनुरक्षण	800-अन्य संयंत्र और उपकरण सामान्य और यातायात विभाग	कम	8.79	60.30
दमरे	10- कार्यचालन व्यय - परिचालन व्यय - ईंधन	200-डीजल कर्षण	कम	195.46	14.60
परे	13- भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	800-भविष्य निधि में योगदान	अधिक	9.77	10.07
परे	16-डीआरएफ	5300-यात्री सुविधाएं	अधिक	1.95	25.53
पमरे	02-विविध व्यय (सामान्य)	सर्वेक्षण	अधिक	0.74	71.84
पमरे	05-मरम्त और अनुरक्षण-मोटिव पावर	300-डिजल कर्षण	अधिक	11.32	5.71
पमरे	11- कार्यचालन व्यय कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	500-आवासीय और कल्याण इमारतें-मरम्मत और अनुरक्षण	अधिक	8.84	11.90
पमरे	16-पूँजी	2100-रोलिंग स्टॉक	कम	23.22	443.21
पमरे	16-डीआरएफ	2100- रोलिंग स्टॉक	कम	128.25	4971.22

आईआर को अपने अनुमानों को अपने अनुसार ठीक करने की आवश्यकता है।

2.8 व्यय का त्रुटिपूर्ण-वर्गीकरण

व्यय के त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण और अन्य लेखांकन त्रुटियों के उदाहरणों को क्षेत्रीय रेलवे के लेखाओं की समीक्षा के दौरान पाया गया। व्यय की त्रुटियों के मामले और महत्वपूर्ण लेखांकन त्रुटियों को आईआर 2015-16 विस्तृत लेखांकन भाग II

‘विनियोग लेखे’ मे सूचीबद्ध किया गया है। एक राजस्व अनुदान से दूसरे में व्यय के त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण और राजस्व से पूंजी अनुदान द्वारा और इसके विपरीत क्रम भी इन मामलों में सम्मिलित किये गये हैं। पूंजी से लेखाओं के जमा शीर्षों के लिए व्यय के त्रुटिपूर्ण-वर्गीकरण का भी लेखापरीक्षा में पता लगाये गये थे। लेखाओं के पूंजी शीर्षों और राजस्व द्वारा व्यय के त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण एवं जमा शीर्षों के लिए पूंजी, राजस्व और खातो में पूंजीगत व्यय कम दर्शित हुआ।

एमओआर द्वारा त्रुटिपूर्ण- वर्गीकरण और वर्ष 2014-15 के दौरान लेखाओं में इंगित की गयी त्रुटियों के मामलों पर कोई सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गयी है। वर्ष 2010-11 से 2014-15 (पांच वर्षों) के दौरान घटित त्रुटियों और त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण के मामलों और एमओआर द्वारा इस पर सुधारात्मक कार्रवाई पर लेखापरीक्षा में एक विश्लेषणात्मक समीक्षा की गयी। रेलवे लेखाओं में त्रुटियों और त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण और एमओआर द्वारा की गयी कार्रवाई पर विस्तृत प्रतिवेदन का इस प्रतिवेदन के **अध्याय-3** में विस्तार से वर्णन किया गया है।

2015-16 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे के लेखाओं में व्यय और प्राप्तियों के त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण प्राप्तियों के कुछ उदाहरणों को नीचे उल्लेखित किया है।

• **राजस्व व्यय और पूंजी व्यय के बीच त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण**

- (i) एनआरमें, गिड्टी के मालभाडे के संबंध में ₹ 1.17 करोड़ धनराशि का व्यय पूंजी अनुदान संख्या 16-पूंजी के स्थान पर राजस्व अनुदान संख्या 4- कार्यरत व्यय (स्थायी रेलपथ की मरम्मत एवं अनुरक्षण और कार्य) के लिए डेबिट किया गया था।
- (ii) एनआर में, रेलवे अधिकारियों के क्लोज यूजरस ग्रुप (सीयूजी), फोन बिलों पर व्यय ₹ 0.66 करोड़ के संबंधित व्यय को राजस्व अनुदान संख्या 7- कार्यचालन व्यय- संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण के स्थान पर अनुदान 16-डीआरएफ को डेबिट किया गया था।
- (iii) उमरे में विकासक को भूमि की पट्टा लागत के ब्याज और वापसी के भुगतान के प्रति ₹ 17.87 का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 12 (विविध कार्यचालन व्यय) के बजाय पूंजी (योजना शीर्ष 1100) से डेबिट किया गया।
- (iv) दरे में, ₹ 1.96 करोड़ का व्यय (पुलों के विकास और मजबूतीकरण के लिये ₹ 0.65 करोड़ बैलस्ट की लागत और ₹ 1.31 करोड़ कार्य प्रभारित पोस्ट के वेतन और भत्तों) के प्रति पूंजीगत अनुदान संख्या 16 की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 04-मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।

- (v) दमरे में, पुरानी कॉपर कैडमियम केटेनरी को बदलने की लागत के प्रति ₹ 0.46 करोड़ की राशि को पूंजीगत अनुदान संख्या 16-डीआरएफ की अपेक्षा अनुदान संख्या 7-संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
- (vi) दमरे में, अपूर्ण क्वाटरों को पूर्ण करने की लागत के प्रति ₹ 0.35 करोड़ का व्यय पूंजीगत अनुदान संख्या 16-डीआरएफ की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 11-स्टाफ कल्याण और सुविधाओं से डेबिट किया गया।
- **राजस्व अनुदानों के अंतर्गत व्यय का गलत वर्गीकरण**
 - (i) मरे में, मृत रेलवे कर्मचारियों को दिये गये अनुग्रहपूर्वक क्षतिपूर्ति के प्रति ₹ 1.92 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 13-भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 12- विविध कार्यचालन व्यय से डेबिट किया गया।
 - (ii) पूरे में, वेतन और भत्तों के प्रति ₹ 1.94 करोड़ का व्यय अनुदान संख्या 11 - स्टाफ कल्याण और सुविधाओं की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 07 - संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
 - (iii) पूरे में, सहरसा में कैरिज एवं वैगन डिपो में मैकेनिकल कोच क्लिनिंग के प्रति ₹ 0.34 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 8-परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक और उपकरण की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 06-कैरिज एवं वैगन की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
 - (iv) उरे में, गेट कीपर्स के वेतन और भत्तों के प्रति ₹ 4.79 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 09-परिचालन व्यय-यातायात की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 04-स्थाई पथ और निर्माणकार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
 - (v) उरे में, मैकेनिकल कोच क्लिनिंग के प्रति ₹ 4.78 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 08-परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक और उपकरण की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 06-कैरिज एवं वैगन की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
 - (vi) उरे में, जेनरेटर कार में प्रयोग होने वाले एचएसडी तेल के प्रति ₹ 2.46 करोड़ का व्यय राजस्व अनुदान संख्या 08-परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक और उपकरण की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 10-परिचालन व्यय-ईंधन से डेबिट किया गया।

- (vii) उमरे में, प्रशिक्षण स्टाफ के वेतन और भत्तों के प्रति ₹ 0.46 करोड़ की राशि को राजस्व अनुदान संख्या 03-सामान्य अधीक्षण और सेवाओं की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 12-विविध कार्यकारी व्यय से डेबिट किया गया।
- (viii) दमरे में, चिकित्सा अधिकारी के वेतन और भत्तों के प्रति ₹ 0.07 करोड़ की राशि को राजस्व अनुदान संख्या 11-स्टाफ कल्याण और सेवाओं की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 06-कैरिज एवं वैगन की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
- (ix) दपूमे में, चिकित्सा को छोड़कर सभी विभाग के प्रशिक्षार्थियों और व्यापार प्रशिक्षुओं के वेतन और भत्तों के प्रति ₹ 1.29 करोड़ की राशि को राजस्व अनुदान संख्या 12-विविध कार्यकारी व्यय की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 08-परिचालन व्यय-रोलिंग स्टॉक और उपकरण से डेबिट किया गया।
- (x) परे में, रतलाम डिविजन में गेट कीपरों की मजदूरी के प्रति ₹ 2.20 करोड़ की राशि को राजस्व अनुदान संख्या 09-परिचालन व्यय-यातायात की अपेक्षा राजस्व अनुदान संख्या 04- स्थाई पथ और निर्माण कार्य की मरम्मत और अनुरक्षण से डेबिट किया गया।
- **पूँजीगत अनुदान के अंतर्गत व्यय का गलत वर्गीकरण**
 - (i) मरे में, दुर्घटना से क्षतिग्रस्त इलैक्ट्रिक लोको की पूँजीगत लागत के प्रति ₹ 8.16 करोड़ का व्यय पूँजीगत अनुदान संख्या 16-पूँजीगत की अपेक्षा पूँजीगत अनुदान संख्या 16-डीआरएफ से डेबिट किया गया।
 - (ii) उरे में, वाराणसी में लिनेन की वाशिंग के लिये विभागीय मैकेनाइज्ड लौन्ड्री बनाने के प्रति ₹ 0.77 करोड़ का व्यय पूँजीगत अनुदान संख्या 16-डीएफ की अपेक्षा 16-डीआरएफ से डेबिट किया गया।
 - (iii) दरे में, खरीदे गये और गेज परिवर्तन कार्य में प्रयुक्त बैलस्ट की लागत के प्रति ₹ 1.84 करोड़ का व्यय अनुदान संख्या 16-डीआरएफ की अपेक्षा अनुदान संख्या 16-पूँजीगत से डेबिट किया गया।
 - (iv) दरे में, भूमि की लागत के प्रति ₹ 23.23 करोड़ का व्यय पूँजीगत अनुदान संख्या 16-पूँजीगत की अपेक्षा पूँजीगत अनुदान सं. 16-डीआरएफ से डेबिट किया गया।
 - (v) दमरे में, तीन-फेज विद्युत आपूर्ति और ट्रैक मशीन साइडिंग के लिये अधिक प्रकाश व्यवस्था के प्रति ₹ 0.76 करोड़ का व्यय पूँजीगत अनुदान संख्या 16-डीएफ (अन्य इलैक्ट्रिकल कार्य 3600) की अपेक्षा 16-डीआरएफ (ट्रैक नवीनीकरण) से डेबिट किया गया।

- (vi) दमरे में, रनिंग रूम के सुधार के प्रति ₹ 0.98 करोड़ का व्यय पूंजीगत अनुदान संख्या 16-डीएफ (अन्य निर्धारित कार्य 6400) की अपेक्षा 16-डीआरएफ (अन्य निर्धारित कार्य 6400) से डेबिट किया गया।
- (vii) दपूरे में, नये क्वाटरों की लागत के प्रति ₹ 0.56 करोड़ का व्यय पूंजीगत अनुदान संख्या 16-पूंजीगत की अपेक्षा 16-डीआरएफ से डेबिट किया गया।
- (viii) परे में, पटन और भिल्डी के बीच नई बीजी लाइन के प्रति ₹ 96.73 करोड़ का व्यय पूंजीगत अनुदान संख्या 16-पूंजीगत - नई लाइन (1100) की अपेक्षा 16-पूंजीगत-गेज परिवर्तन (1400) से डेबिट किया गया।

• **प्राप्तियों का गलत वर्गीकरण**

- (i) पमरे में, कमीशन प्रभारों से संबंधित ₹ 0.59 करोड़ की राशि को राजस्व अनुदान संख्या 09-परिचालन व्यय - यातायात की अपेक्षा आय सार X-कोचिंग से डेबिट किया गया।

पीएसी ने अपनी नौवीं रिपोर्ट (16वीं लोकसभा) में यह अवलोकन किया कि “समिति द्वारा बार-बार दबाव डालने के 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 का समय से पता न लगाने के ऐसे लापरवाह दृष्टिकोण को गम्भीरता से लिया है जिसके कारण, बजटीय व्यवस्था अव्यवस्थित हुई। 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 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 निर्धारित करने के अलावा रेल मंत्रालय अपने कार्य में दक्षता और उपयोगिता लाने के लिए विभिन्न लेखांकन गतिविधियों पर कम्प्यूटरीकरण हेतु प्रतिबद्ध है। रेल मंत्रालय गलत वर्गीकरण/त्रुटियों से बचने का सदैव प्रयास करेगा। गलत वर्गीकरण पर पीएसी की टिप्पणियों के बावजूद 2015-16 के दौरान भी गलत

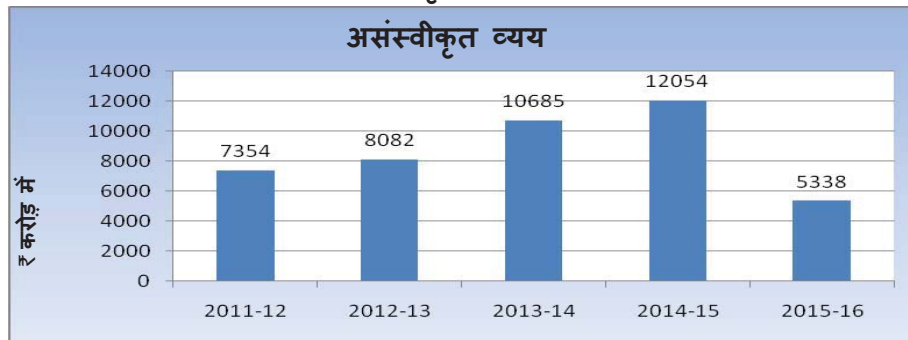
वर्गीकरण की घटनायें देखी गई थी। इसके अतिरिक्त रेल मंत्रालय ने 2014 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 19 के अध्याय 2 पर अपनी की गई कार्यवाही टिप्पणी में उल्लेख किया है कि क्षेत्रीय रेल को प्रणाली को सुदृढ़/सख्त करने और व्यय के आबंटन की यथार्थता हेतु जवाबदेही सुनिश्चित करने के अलावा व्यय की बुकिंग करते समय गलत वर्गीकरण से बचने के लिये स्टाफ को जागरूक करने हेतु निर्देशों को दोहराया है।

रेल मंत्रालय द्वारा बार-बार निर्देश जारी करने के बावजूद गलत वर्गीकरण के मामले निरंतर सामने आ रहे हैं। रेल मंत्रालय को निर्देशों का क्रियान्वयन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

2.9 असंस्वीकृत व्यय

भारतीय रेल द्वारा अनियमित व्यय के सभी मदों 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 पुस्तिकाओं (ओआईबी) में दर्ज किया जाता है और असंस्वीकृत व्यय माना जाता है।

चित्र-2.3 असंस्वीकृत व्यय (संचयी आंकड़े)



असंस्वीकृत व्यय, 2011-12 से 2015-16 के दौरान कुल व्यय के प्रति प्रतिशतता और शामिल मदों की संख्या तालिका 2.12 में दी गई है।

तालिका 2.12-असंस्वीकृत व्यय के मामले

(₹ करोड़ में)

वर्ष	कुल व्यय	असंस्वीकृत व्यय		कुल व्यय की प्रतिशतता
		शामिल मदों की संख्या	शामिल राशि	
2011-12	191997	3243	7354	3.87
2012-13	226339	3324	8082	3.57
2013-14	253939	3078	10685	4.21
2014-15	285133	3744	12054	4.23
2015-16	301316	3567	5338	1.77

आपत्ति के अंतर्गत रखे गये ऐसे व्यय की समीक्षा से मदों की बढ़ती संख्या के साथ 2011-12 से 2014-15 तक वृद्धि की प्रवृत्ति का पता चला। तथापि, पूर्व

वर्ष की तुलना में, 2015-16 के दौरान मदों की संख्या 177 मदों तक कम हुई और राशि 55.71 प्रतिशत तक कम हुई। 31 मार्च 2016 तक असंस्वीकृत व्यय में 1941 मदों के संबंध में ₹ 395 करोड़ शामिल हैं। (कुल असंस्वीकृत व्यय का 7.40 प्रतिशत) जो पिछले दो वर्षों से अधिक था।

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 आकस्मिक 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।

2015-16 के दौरान, रेल मंत्रालय ने 15 राजस्व अनुदानों और एक पूँजीगत अनुदान के संबंध में ₹ 338,368.80 करोड़ की संस्वीकृत अनुदान³⁴ के प्रति ₹ 301,316.19 करोड़ खर्च किया जिससे ₹ 37,052.61 करोड़ की निवल बचत हुई। अनुदान-वार व्यय के विश्लेषण से पता चला कि ₹ 37052.61 करोड़ की निवल बचत एक राजस्व अनुदान और पांच राजस्व विनियोजनों में ₹ 75.87 करोड़ अधिक समायोजित करके, चौदह राजस्व अनुदानों, पूँजीगत अनुदान के तीन भागों, पांच राजस्व विनियोजन और पूँजीगत विनियोजन के तीन भाग के तहत ₹ 37,128.48 करोड़ की बचत का परिणाम था।

राजस्व अनुदान और पूँजीगत अनुदान में बचत दर्शाती है कि मूल गतिविधियाँ, परिसंपत्ति निर्माण, मूल्यवर्धन, जिसके लिए अनुदानों हेतु माँग के माध्यम से निधियों की माँग की गई थी, नहीं किया गया और रेलवे द्वारा वांछित लाभ प्राप्त नहीं किया जा सका। उसी समय, संस्वीकृत अनुदानों से अधिक किया गया व्यय दर्शाता है कि अप्राधिकृत व्यय किया गया।

अधिक व्यय, निधियों का अभ्यर्पण, राजस्व अनुदान से पूँजीगत अनुदान और विपरीत क्रम में गलत वर्गीकरण, प्रभारित व्यय को दत्तमत व्यय, एक राजस्व अनुदान को दूसरे में, असंस्वीकृत व्यय आदि को लेखापरीक्षा द्वारा नियमित रूप बताया जा रहा है।

लोक लेखा समिति ने रेल मंत्रालय द्वारा लगातार और अप्राधिकृत अधिक व्यय करने पर नाराजगी जताई। लोक लेखा समिति ने रेल मंत्रालय को

³⁴ मूल और अनुपूरक अनुदान का योग

बजटीय आवश्यकताओं के आकलन हेतु अपने मौजूदा तंत्र की समीक्षा करने तथा इसमें बदलाव करने की भी सिफारिश की। रेल मंत्रालय ने पीएसी की बार-बार की गई सिफारिशों पर कदम उठाए। रेल मंत्रालय द्वारा पिछले दो वर्षों में किये गये अतिरिक्त व्यय की तुलना में वर्ष 2015-16 में अतिरिक्त व्यय काफी हद तक कम हुआ है।

व्यय के गलत वर्गीकरण के मामले भारतीय रेल (विवरण के अध्याय 3 में पिछले पांच वर्षों हेतु समीक्षा की गई है) 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 की, 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 अभी भी देखी जा रही थी।

2.11 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को 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 करनी चाहिये।
- रेल मंत्रालय आईटी मोड्यूल्स (आईपीएस) के माध्यम से सामान्य प्रारूप में रेलवे बोर्ड लेखाओं का क्षेत्रीय लेखाकरण इकाईयों के साथ एकीकरण करके प्रभावी कदम उठा सकता है क्योंकि वह पूर्णतः कार्यान्वित नहीं किया गया है।
- असंस्वीकृत व्यय को नियंत्रित किया जाना चाहिये; प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिये कि सभी असंस्वीकृत व्यय प्राथमिकता के आधार पर नियमित कर लिए जाएं।