

कार्यकारी सार

पृष्ठभूमि

भारतीय रेल भारत सरकार का विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। संघ बजट के साथ रेलवे बजट के विलय के कारण भारतीय रेल के विनियोजन लेखाओं पर सार एवं टिप्पणियों को अब संघ सरकार पर भारत के नियंत्रक-महालेखापरिक्षक के प्रतिवेदन-संघ सरकार के लेखे (वित्तीय लेखापरीक्षा) में शामिल किया जाता है।

यह प्रतिवेदन पिछले वर्ष के संदर्भ में भारतीय रेल के वित्तीय निष्पादन के साथ-साथ समग्र रुझानों पर फोकस करता है। इसमें अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से जुटाए गए धन के अनुप्रयोग एवं परियोजनाओं की समय पर पूर्णता में भारतीय रेल की दक्षता पर लेखापरीक्षा आपत्तियाँ भी शामिल हैं।

निष्कर्षों का सार

लेखापरीक्षा में पाया गया कि वर्ष 2017-18 में 8.19 प्रतिशत की वृद्धि की तुलना में वर्ष 2018-19 के दौरान, कुल प्राप्तियों में 6.47 प्रतिशत की वृद्धि हुई। वर्ष 2018-19 में वर्ष 2017-18 की तुलना में विकास दर में कमी मुख्य रूप से विविध आय में कमी और मालभाड़ा अर्जन की वृद्धि दर में कमी के कारण हुई। कोयले के परिवहन पर अत्यधिक निर्भरता जोकि कुल माल-भाड़ा अर्जन का 46.47 प्रतिशत थी। थोक वस्तुओं के परिवहन पैटर्न में कोई भी परिवर्तन माल ढुलाई आय को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित कर सकता है।

[पैरा -1.1,1.2.3(ए)]

वर्ष 2018-19 में ₹ 12,990 करोड़ के बजट अनुमान (बीई) के बदले में कुल निवल अधिशेष ₹ 3,773.86 करोड़ था। यह बजट अनुमान की तुलना में ₹ 9,216.14 करोड़ (70.95 प्रतिशत) कम था। हालांकि, 2017-18 में निवल अधिशेष ₹ 1,665.61 करोड़ से बढ़कर 2018-19 में ₹ 3,773.86 करोड़ हो गया। वर्ष 2019-20 के दौरान, भारतीय रेल ने माल के परिवहन के लिए एनटीपीसी एवं कॉनकोर से ₹ 8,351 करोड़ का अग्रिम माल-भाड़ा प्राप्त किया।

आग्रिम माल भाड़े की प्राप्ति एवं डीआरएफ एवं पेंशन फंड में कम विनियोजन की वजह से भारतीय रेल को नकारात्मक अधिशेष ₹ 7,334.85 करोड़ की जगह पर ₹ 3,773.86 करोड़ के सकारात्मक अधिशेष के साथ समाप्त हुआ ।

[पैरा- 1.5,1.2.3(ए)]

2017-18 के दौरान, माल ढुलाई से हुए लाभ (₹ 45,923.33 करोड़) का उपयोग यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन से हुई हानि (₹ 46,024.74 करोड़) की क्षतिपूर्ति के लिए किया गया था। वर्ष 2017-18 के दौरान यात्रियों के परिचालन में ₹ 101.41 करोड़ की अप्राप्य हानि हुई ।

(पैरा -1.3)

बजट अनुमान में 92.8 प्रतिशत के लक्ष्य के प्रति, रेलवे का परिचालन अनुपात (ओआर) 2018-19 में 97.29 प्रतिशत था। पिछले वर्ष के दौरान 98.44 प्रतिशत के परिचालन अनुपात की तुलना में 2018-19 में मामूली सुधार हुआ। हालांकि, यदि वर्ष 2018-19 में एनटीपीसी और कॉनकोर से मिले ₹ 8,351 करोड़ (2019-20 से संबंधित) के अग्रिम अधिशेष को शामिल नहीं किया गया होता, तो परिचालन अनुपात 97.29 प्रतिशत के बजाए 101.77 प्रतिशत रहा होता। भारतीय रेल ने बेहतर परिचालन अनुपात की परियोजना बनाने के लिए ऊपरी दिखावे का सहारा लिया ।

(पैरा- 1.6.1)

मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के विनियोजन में 2017-18 के दौरान पिछले वर्षों (2014-15 में ₹ 7,975 करोड़ से 2018-19 में ₹ 500 करोड़ तक) की तुलना में महत्वपूर्ण गिरावट हुई थी। मूल्यहास के कम प्रावधान के परिणामस्वरूप ₹ 96,403 करोड़ के अनुमानित निर्माण कार्य के थ्रो फॉर्वाड का संचय हुआ।

(पैरा -1.7.1)

रेल मंत्रालय ने अपनी परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए 2015-16 से अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर) का प्रयोग किया यथा- नई लाइनों का निर्माण, दोहरीकरण, लाइनों का विधुतीकरण, गेज परिवर्तन आदि। भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से एलआईसी से कुल ₹ 1.5 लाख

करोड़ की राशि जुटाई जानी थी और इसका उपयोग पाँच वर्ष की अवधि 2015-20 के दौरान किया जाना था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि एलआईसी के साथ वित्तपोषण की व्यवस्था बीमा विनियामक विकास प्राधिकरण (आईआरडीए) के निवेश¹ के विनियमन, 2013 के कारण आंशिक रूप से ही कार्यान्वित हुई। 2015-19 के दौरान, एलआईसी से केवल ₹ 16,200 करोड़ ही जुटाए जा सके। रेल मंत्रालय ने अल्पावधि बाजार से उधारी के माध्यम से धन जुटाकर ₹ 49,164 करोड़ की कमी को पूरा किया।

(पैरा-2.1 एवं 2.2)

रेलवे बोर्ड ने अतिरिक्त बजटीय संसाधन से वित्तपोषण के लिए परियोजनाओं को अभिनिर्धारण एवं संस्वीकृति के लिए अपने स्वयं के दिशानिर्देशों का उल्लंघन किया। 2015-19 की अवधि के दौरान, 79 अलाभकारी परियोजनाओं के वित्तपोषण हेतु ईबीआर से ₹ 15,922 करोड़ की लागत का खर्च वहन किया गया। रेल मंत्रालय ने भूमि अधिग्रहण, वन एवं पर्यावरण मंजूरी से जुड़ी 111 परियोजनाओं के लिए ईबीआर से ₹ 11,117 करोड़ का व्यय भी वहन किया। ईबीआर निधि से ₹ 1,495 करोड़ की राशि के अनियमित उपयोग के अनेक दृष्टांत थे।

(पैरा- 2.3.1, 2.3.3. एवं 2.3.5)

परियोजनाओं को 2015-20 के दौरान पूरा किया जाना था। हालांकि, क्षेत्रीय रेलवे की अदक्षता और रेलवे बोर्ड स्तर पर कमजोर निगरानी के कारण, परियोजनाओं की प्रगति धीमी थी। 31 मार्च 2019 तक 395 में से 268 परियोजनाएँ अभी भी चालू थीं। इसके परिणामस्वरूप श्रणशोधन के लिए राजस्व सृजन के उद्देश्य को असफल करने के अतिरिक्त ₹ 48,536 करोड़ के ईबीआर निधियों का अवरोधन हुआ।

(पैरा-2.3.6)

सिफारिशों का सार

1. रेल मंत्रालय को अपनी माल ढुलाई की आय में वृद्धि करने हेतु अपनी माल टोकरी में विविधता लाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है।

¹ बीमा अधिनियम 1938 के अंतर्गत

2. अधिशेष और परिचालन अनुपात की यथार्थवादी तस्वीर पेश करने के लिए, रेल मंत्रालय को माल ढुलाई अग्रिम के व्यावहारिक उपचार के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है।
3. रेल मंत्रालय को यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफ पर फिर से विचार करने की आवश्यकता है ताकि चरणबद्ध तरीके से परिचालन की लागत को पुनर्प्राप्त किया जा सके और इसकी मुख्य गतिविधियों में इसके नुकसान को कम किया जा सके।
4. रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए रेलवे में नवीकरण और भारी संपत्ति के प्रतिस्थापन की आवश्यकता है।
5. रेल मंत्रालय को अपने आंतरिक राजस्व को बढ़ाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है।
6. रेल मंत्रालय को परियोजनाओं के कुशल निष्पादन के लिए रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय मुख्यालय स्तर पर निगरानी तंत्र को मजबूत करने की आवश्यकता है।
7. रेल मंत्रालय को क्षेत्रीय रेलवे से यथार्थवादी और समय पर अनुमानों के आधार पर निधि की आवश्यकता का आकलन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
8. रेल मंत्रालय को ईबीआर निधि का अनुकूलतम और विवेकपूर्ण उपयोग सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।