



# भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2012 को समाप्त वर्ष के लिए



संघ सरकार (रेलवे)  
रेलवे वित्त  
2013 की संख्या 12

विषय सूची		
विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्राक्कथन		iii
कार्यकारी सार		iv
<b>अध्याय 1 - वित्तीय स्थिति</b>		
चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार	1.1	1
बजट अनुमानों की विश्वसनीयता	1.2	3
2011-12 में राजकोषीय लेन-देन-एक विहंगावलोकन	1.3	3
आईआर के संसाधन	1.4	5
उगाही न की गई आय	1.5	10
प्रतिकूल आर्थिक सहायता	1.6	11
संसाधनों का उपयोग	1.7	13
राजस्व अधिशेष	1.8	17
दक्षता सूचकांक	1.9	18
योजना व्यय	1.10	20
रेलवे निधियाँ	1.11	22
निष्कर्ष एवं सिफारिशें	1.12	24
<b>अध्याय 2-विनियोजन लेखे</b>		
विनियोजन लेखाओं का सारांश	2.1	27
वित्तीय जवाबदेही तथा बजट व्यवस्था	2.2	31
अनुपूरक प्रावधान	2.3	36
अभ्यर्पण	2.4	37

खर्च करने वाली इकाईयों द्वारा बजटीय नियंत्रण	2.5	37
अनुदान सं. 16-परिसम्पत्तियाँ, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन का विस्तृत अध्ययन	2.6	38
व्यय का गलत वर्गीकरण	2.7	44
असंस्वीकृत व्यय	2.8	45
निष्कर्ष और सिफारिशें	2.9	45
<b>अध्याय 3-भारतीय रेलवे में बजट बनाना तथा वित्तीय प्रबन्धन</b>		
प्रस्तावना	3.1	47
बजट तैयार करना	3.2	47
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	3.3	48
निष्कर्ष तथा सिफारिशें	3.4	60
शब्दावली		63
परिशिष्ट		66

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

31 मार्च 2012 को समाप्त वर्ष के लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर यह प्रतिवेदन भारतीय रेलवे (आईआर) के लेखा एवं वित्त की विश्लेषणात्मक समीक्षा उपलब्ध कराता है। प्रतिवेदन तीन अध्यायों में तैयार किया गया है।

**अध्याय 1** में भारतीय रेलवे के वित्त पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं और 31 मार्च 2012 को भारतीय रेलवे की वित्तीय स्थिति का निर्धारण करता है। आय, व्यय, आरक्षित, प्रचालन क्षमता आदि पर विभिन्न संकेतकों का विश्लेषण किया गया है।

**अध्याय 2** में भारतीय रेलवे के विनियोजन लेखाओं पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष और आबंटित संसाधनों के प्रबन्धन का विश्लेषण शामिल है। इस अध्याय में संसद द्वारा दिए गए प्राधिकार के प्रति बचतों/आधिक्यों के कारणों का विश्लेषण भी किया गया है।

**अध्याय 3** भारतीय रेलवे में आन्तरिक नियंत्रणों की विद्यमान प्रणाली सहित बजट के बनाने और वित्तीय प्रबन्धन को शासित करने वाले नियमों और विनियमों के साथ रेलवे बोर्ड, जोनल मुख्यालय और क्षेत्रीय स्तर पर बजट के बनाने की प्रक्रिया पर है। इसमें अपर्याप्त वित्तीय प्रबन्धन पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों को भी शामिल किया जाता है जिसके परिणामस्वरूप आन्तरिक संसाधनों, अतिरिक्त बजटीय संसाधनों आदि के बनाने में गिरावट हुई।

## कार्यकारी सार

### पृष्ठभूमि

भारतीय रेल भारत सरकार का विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। यह 64,600 मार्ग किलोमीटर\* से बना है जिन पर 19,710 से अधिक गाड़ियां चलती हैं, लगभग 23 मिलियन यात्रियों का वहन करती है और प्रतिदिन लगभग 2.67 मिलियन टन माल की ढुलाई करती है। रेलवे का नीति प्रतिपादन और समग्र नियंत्रण रेलवे बोर्ड में निहित है जिसमें अध्यक्ष, वित्तीय आयुक्त और अन्य कार्यात्मक सदस्य सम्मिलित हैं। भारतीय रेलवे प्रणाली का प्रबन्धन 17 जोन के माध्यम से किया जाता है जिनमें 68 प्रचालन डिवीजन हैं। प्रणाली के प्रचालन भाग का प्रतिनिधित्व करने वाले जोनल रेलों के अलावा चल स्टाक और अन्य संबंधित मदों के विनिर्माण में लगी छह उत्पादन यूनिटें हैं।

1 अप्रैल 1950 से प्रत्येक वर्ष आम बजट के प्रस्तुतीकरण से पहले एक अलग रेल बजट संसद को प्रस्तुत किया जाता है। यद्यपि, रेल बजट संसद को अलग से प्रस्तुत किया जाता है, फिर भी भारतीय रेलवे की प्राप्तियों एवं व्यय से संबंधित आँकड़ें आम बजट में भी दिखाए जाते हैं क्योंकि रेलवे बजट भारत सरकार के कुल बजट का भाग बनता है।

### निष्कर्षों का सार

31 मार्च 2011 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेलवे) (2012-13 का प्रतिवेदन संख्या 3) में उजागर किया गया कि 2010-11 के दौरान सकल यातायात प्राप्तियां पिछले वर्ष की तुलना में 8.71 प्रतिशत तक बढ़ गई थीं। तथापि, कुल राजस्व प्राप्तियाँ 8.35 प्रतिशत तक बढ़ गईं जो 2006-10 की अवधि के दौरान 10.53 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) से कम थी। माल भाड़ा आय और यात्री आय की वृद्धि क्रमशः 7.42 प्रतिशत और 9.81 प्रतिशत थी जो 2006-10 के दौरान प्राप्त हुए सीएजीआर से कम था। लाभांश देयता को पूरा करने के पश्चात् निवल अधिशेष 2010-11 में ₹1,404.89 करोड़ था। प्रचालन अनुपात पिछले वर्ष की तुलना में लगभग स्थिर था।

2011-12 के दौरान सकल यातायात प्राप्तियाँ पूर्व वर्ष से 10.13 प्रतिशत तक बढ़ गईं। तथापि, कुल राजस्व प्राप्तियों में 9.89 प्रतिशत तक वृद्धि हुई जो 2007-11 की अवधि के दौरान 9.68 प्रतिशत के सीएजीआर से थोड़ा अधिक थी। माल भाड़ा आय और यात्री आय की वृद्धि दर पूर्व वर्ष से क्रमशः 10.67 प्रतिशत और 9.51 प्रतिशत थी। ये 2007-

\* मार्ग-किलोमीटर-लाइनों को जोड़ने वाली यथा: सिंगल लाईन, डबल लाईन आदि का ध्यान दिए बिना रेलवे में दो स्थानों के बीच दूरी।

11 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से अधिक थी। पूर्व वर्ष की तुलना में प्रचालन अनुपात विकृत हुआ था।

2011-12 में लाभांश देयता पूरी करने के बाद निवल अधिशेष ₹1125.57 करोड़ था। यह मूल्यहास आरक्षित निधि के लिए सात प्रतिशत तक विनियोजन में कटौती और 10.33 प्रतिशत तक राजस्व की वृद्धि जो 2007-11 की अवधि के दौरान अभिलेखित 16.77 प्रतिशत के सीएजीआर से काफी कम था, बावजूद 78.59 प्रतिशत तक बजट अनुमानों की अपेक्षा कम था।

2011-12 में मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि का समापन क्रमशः ₹ 5.05 करोड़ और ₹6.52 करोड़ के नगण्य शेषों के साथ हुआ। विकास निधि का समापन 2011-12 में ₹4.73 करोड़ के नगण्य शेष के साथ हुआ यह चालू वर्ष के दौरान इस निधि के अंतर्गत वित्त मंत्रालय से ₹3000 करोड़ के कर्ज प्राप्त करने के पश्चात् हुआ था। पूँजी निधि का समापन 2011-12 में ₹401.53 करोड़ के ऋणात्मक शेष के साथ हुआ। वर्ष 2011-12 की समाप्ति पर आरक्षित निधियों में शेष ₹1,770.91 करोड़ पर रहा। यद्यपि निधि शेषों में ₹342.51 करोड़ के पूर्व वर्ष के शेष से ₹1428.40 करोड़ तक सुधार हुआ फिर भी भारतीय रेलवे का वित्तीय निष्पादन चालू वर्ष में खराब रहा। आरक्षित निधियों में अल्प/ऋणात्मक शेषों का सुरक्षित पहलुओं और भारतीय रेलवे की विद्यमान सेवाओं के भावी विस्तार पर प्रतिकूल रूप से प्रभाव होगा।

भारतीय रेल अपनी यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत पूरी करने में असमर्थ थी। 2010-11 के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर ₹20,948.35 करोड़ की हानि हुई थी। मालभाड़ा सेवाओं से ₹20,563.59 करोड़ का लाभ हुआ जो दर्शाता था कि भारतीय रेल वास्तव में अपने मुख्य कार्यकलापों में हानि उठा रही है। उपर्युक्त मुद्दों का भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक-संघ सरकार (रेलवे) के पूर्ववर्ती प्रतिवेदनों में नियमित रूप से उल्लेख किया गया है।

भारतीय रेलवे ने इन सभी अनुदानों और विनियोगों में अनुपूरक प्रावधानों को प्राप्त करने के बावजूद दो राजस्व अनुदानों और दो विनियोगों में संसद द्वारा दिए गए प्राधिकार से अधिक ₹1,048.14 करोड़ व्यय किया। सात राजस्व अनुदानों और एक पूँजीगत अनुदान (तीन खण्ड) में ₹100 करोड़ से अधिक की बचतें हुई थीं। एक राजस्व अनुदान में बचतें प्राप्त हुए अनुपूरक अनुदान की अपेक्षा अधिक थीं।

भारतीय रेलवे में विद्यमान आन्तरिक नियंत्रण प्रभावी बजटिंग के लिए नियमों एवं विनियमों के अनुपालन को सुनिश्चित करने में पर्याप्त नहीं था। वित्त मंत्रालय द्वारा सुझावित उपायों का समाधान नहीं किया गया था अथवा बजट तैयार करते समय उचित विचार नहीं किया गया था। वर्तमान प्रावधानों के अननुपालन के कारण त्रुटिपूर्ण बजटिंग

क्रियाविधियों को स्वीकार किया गया जिनका निधियों के गलत निर्धारण के रूप में पता चला।

आय और व्यय में अनुमानित वृद्धि और परिवर्तन के लिए भारतीय रेलवे द्वारा अपनाए गए आधार का पर्याप्त रूप से निर्धारण और अभिलेखित नहीं किया गया था। जोनल स्तर और रेलवे बोर्ड के दोनों स्तर पर अनुमानों का नियंत्रण उनके तर्कसंगत कारणों को दर्ज किए बिना किया गया था।

भारतीय रेलवे सकल यातायात प्राप्ति से सामान्य कार्यचालन खर्चों में उच्चतर वृद्धि दर के कारण पर्याप्त आन्तरिक संसाधनों को बनाने में समर्थ नहीं थीं। आन्तरिक संसाधनों और अतिरिक्त बजटिय संसाधन घटक में गिरावट (28 प्रतिशत) के कारण वर्ष 2011-12 के दौरान योजना व्यय ₹11,163 करोड़ (19 प्रतिशत) तक कम हो गया था। विहित मानदण्ड का अनुपालन किए बिना विवेकाधीन निवेश निर्णय के परिणामस्वरूप आबंटित निधि में अधिक व्यय या बचतें हुईं।

### मुख्य सिफारिशें

रेलवे वित्त के विभिन्न पहलुओं पर सिफारिशें इस प्रतिवेदन के सुसंगत अध्यायों में की गई हैं कुछ मुख्य सिफारिशों को संक्षेप में नीचे दिया गया है:

- भारतीय रेलवे गंभीर वित्तीय संकट का सामना कर रही है और उनकी संचित निधियाँ 2007-08 में ₹21,681.60 करोड़ से 2011-12 में ₹1770.91 करोड़ तक यथेष्ट रूप से क्षरित हो गईं। भारतीय रेलवे को मालभाड़ा के साथ-साथ यात्री टैरिफ दोनों को यौक्तिक करने के लिए अपनी वित्तीय व्यवस्था में सुधार करने के लिए आगे आना है। भारतीय रेलवे अपनी भावी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त अधिशेष सृजन करने में अपनी सेवाओं से लागत की वसूली के लिए नए अवसरों का अन्वेषण करे।
- भारतीय रेलवे को अपनी परिसम्पत्तियों के पट्टे /किराया पर देने के सभी मामलों में समय से संशोधन करने/बिल भेजने और बकाया सहित प्राप्यों की उगाही करने की आवश्यकता है।
- भारतीय रेलवे को यातायात के संचलन और वसूलीयोग्य माँग के कारण मुख्यतः यातायात उच्चत के अंतर्गत लम्बित आय की उगाही न किए गए मामलों का प्रभावी रूप से अनुसरण करने की आवश्यकता है।
- भारतीय रेलवे को व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टान्तों को प्रभावी रूप से कम करने के लिए अपने आन्तरिक नियंत्रण को सुदृढ़ करना चाहिए। निवारक संस्वीकृतियों का महत्वपूर्ण नियंत्रक अधिकारियों के स्तर पर विकसित वृहत् जिम्मेवारियों का निर्वहन किया जाना चाहिए।

- रेल मंत्रालय अनुमानों के तैयार करने की प्रक्रिया के प्रलेखन की प्रभावी प्रणाली और प्रक्षेपी अनुमानों में प्रयुक्त आँकड़ों की प्रमाणिकता सत्यापित करने की प्रणाली को संस्थापित करे।
- रेल मंत्रालय को पर्याप्त आन्तरिक संसाधनों के सृजन करने के लिए उपयुक्त नीतियों को बनाने और उपलब्ध संसाधनों के इष्टतम उपयोग के लिए वित्तीय प्रबन्धन को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है।



## अध्याय-1 वित्तीय स्थिति

यह अध्याय 2011-12 के दौरान भारतीय रेलवे (आईआर) की वित्तीय स्थिति का व्यापक स्वरूप दर्शाता है तथा पिछले वर्ष के सन्दर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतकों तथा समग्र प्रवृत्ति विश्लेषण में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े, आईआर के वित्त लेखे हैं, जो एक ऐसा दस्तावेज़ है जो संघ सरकार वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए वार्षिक रूप से संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, आईआर द्वारा नियत लक्ष्यों के प्रति 2011-12 के दौरान उसके वास्तविक निष्पादन की तुलना के लिए प्रमाणिक सरकारी रिपोर्टों<sup>1</sup> के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

### 1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार

तालिका 1.1 पिछले वर्ष की तुलना में 2011-12 के दौरान आईआर के वित्तीय लेन-देन तथा 2011-12 के बजट अनुमानों का सार प्रस्तुत करती है। यह वर्ष 2011-12 के दौरान भारतीय रेलवे की वित्तीय स्थिति के व्यापक रूप से स्वरूप, पिछले वर्ष के वास्तविक आंकड़ों के साथ उसकी तुलना तथा बजट अनुमानों से इस वर्ष की वास्तविक प्राप्तियों तथा व्यय के विपथन को दर्शाती है।

तालिका 1.1 आईआर की प्राप्तियों तथा व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक 2010-11	बजट अनुमान 2011-12	संशोधित अनुमान 2011-12	वास्तविक 2011-12
1	यात्री आय	25,792.63 (9.81)	30,456.00	28,800.00	28,246.10 (9.51)
2	भाड़ा आय	62,844.72 (7.42)	68,620.00	68,620.00	69,547.59 (10.67)
3	अन्य कोचिंग आय <sup>2</sup>	2,469.84 (10.50)	2,903.00	2,750.00	2,716.85 (10.00)
4	विविध आय <sup>3</sup>	3,418.27 (18.70)	4,060.00	3,700.00	3,643.00 (6.57)
5	उचन्त	10.17 (-107.23)	200.00	47.00	-43.19 (524.68)
6	सकल यातायात प्राप्तियाँ <sup>4</sup> (मद सं. 1 से 5)	94,535.63 (8.71)	106,239.0 0	103,917.0 0	104,110.35 (10.13)
7	सामान्य कार्यचालन खर्च <sup>4</sup>	68,139.22	73,650.00	75,650.00	74,537.41

<sup>1</sup> बजट दस्तावेज़, भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

<sup>2</sup> पार्सलों, सामान तथा डाक घर मेल आदि के परिवहन से अन्य कोचिंग आय

<sup>3</sup> किराए, भवन के पट्टे, खानपान सेवाओं, विज्ञापन, ब्याज, साइडिंगों तथा लेवल-क्रॉसिंग के रखरखाव, महत्वपूर्ण लाईनों पर हानि की प्रतिपूर्ति आदि से विविध आय

<sup>4</sup> आईआर की भाड़ा, यात्री, अन्य कोचिंग यातायात तथा विविध आय से सकल यातायात प्राप्तियाँ-प्रचालनात्मक प्राप्तियाँ

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक 2010-11	बजट अनुमान 2011-12	संशोधित अनुमान 2011-12	वास्तविक 2011-12
		(3.54)			(9.39)
8	मूल्यहास				
	आरक्षित निधि को विनियोग	5,515.00 (152.17)	7,000.00	6,160.00	6,520.00 (18.22)
	पेंशन निधि को विनियोग	15,820.00 (6.05)	15,800.00	16,800.00	17,610.00 (11.31)
9	कुल कार्यचालन व्यय (मद सं. 7 तथा 8)	89,474.22 (7.91)	96,450.00	98,610.00	98,667.41 (10.27)
10	निवल यातायात प्राप्तियां (मद सं. 6-9)	5,061.41 (25.02)	9,789.00	5,307.00	5,442.94 (7.54)
11	विविध प्राप्तियाँ <sup>5</sup>	2,145.39 (-5.30)	3,154.13	2,729.78	2,134.92 (-0.49)
12	विविध व्यय <sup>7</sup>	860.66 (11.80)	950.00	892.39	796.26 (-7.48)
13	निवल विविध प्राप्ति (मद सं. 11-12)	1,284.73 (-14.09)	2,204.13	1,837.39	1,338.66 (4.20)
14	निवल राजस्व (मद सं. 10 एवं 13)	6,346.14 (14.47)	11,993.13	7,144.39	6,781.60 (6.86)
15	सामान्य राजस्व को देय लाभांश				
	चालू वर्ष	4,941.25 (-10.86)	6,734.72	5,652.24	5,656.03 (14.47)
	पिछले वर्ष का आस्थगित लाभांश	0.00			0.00
	कुल लाभांश भुगतान	4,941.25 (-10.86)	6,734.72	5,652.24	5,656.03 (14.47)
16	निवल अधिशेष (मद सं. 14-15)	1,404.89 (187220)	5,258.41	1,492.15	1,125.57 (-19.88)
17	विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि	1,404.89	2,400.00	550.00	610.00 (-56.58)
	पूंजीगत निधि	-----	2,858.41	942.15	515.57

स्रोत: 2011-12 और 2012-13 के लिए रेल बजट तथा लेखाओं पर व्याख्यात्मक ज्ञापन  
टिप्पणी: कोष्ठों में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशतता में वृद्धि/कमी के आंकड़े दर्शाते हैं

<sup>5</sup> आई आर के परिचालन खर्चे

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

<sup>7</sup> विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्वेक्षणों, अनुसंधान, डिज़ाईन एवं मानक संगठन, आईआर की अन्य विविध स्थापनाओं, सांविधिक लेखापरीक्षा, ओपन लाईन वर्क्स (राजस्व) आदि पर व्यय शामिल है।

## 1.2 बजट अनुमानों की विश्वसनीयता

एक संगठन के वित्तीय तथा प्रचालनात्मक निष्पादन के लिए बजट का सही पूर्वानुमान बहुत महत्वपूर्ण है। इस बात का निर्धारण कि वित्तीय लक्ष्य कितनी अच्छी प्रकार से प्राप्त किए गए हैं इस बात पर निर्भर करता है कि वित्तीय अनुमान शुरु से ही कितने यथार्थ थे। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान आईआर प्रक्षेपित निष्पादन प्राप्त नहीं कर सका। भाड़ा आय को छोड़कर, सभी खंडों में 2011-12 की अनुमानित सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर) प्राप्त नहीं हुई थी और लगभग दो प्रतिशत (₹ 2,128.65 करोड़) की समस्त कमी को चालू वित्तीय वर्ष के बजट अनुमानों की तुलना में दर्ज की गई थी। सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) एक प्रतिशत (₹ 887.41 करोड़) तक बढ़ गया जबकि कुल कार्यचालन व्यय (टीडब्ल्यूई) बजट अनुमानों से लगभग दो प्रतिशत तक बढ़ गया। बजट अनुमान की तुलना में 11 प्रतिशत तक पेंशन निधि के लिए विनियोग में वृद्धि सहित मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डीआरएफ) को विनियोग में लगभग सात प्रतिशत तक की कमी हुई थी। यात्री आय में सात प्रतिशत तक की कमी और बजट 2011-12 में यथा परिकल्पित की अपेक्षा पेंशन निधि को अतिरिक्त विनियोग (11 प्रतिशत) के कारण मुख्यतः परिणामी निवल राजस्व 43.45 प्रतिशत तक बजट अनुमानों से कम था।

## 1.3 2011-12 में राजकोषीय लेन-देन- एक विहंगावलोकन

### 1.3.1 सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

जीटीआर चालू वित्तीय वर्ष (2011-12) के दौरान 10.13 प्रतिशत तक बढ़ गया, यह 2010-11 के दौरान प्राप्त 8.71 प्रतिशत की वृद्धि से अधिक था जो पिछले वर्ष की तुलना में चालू वर्ष के दौरान भाड़ा आय में मुख्यतः वृद्धि के कारण था। तथापि, आय के अन्य सभी स्रोतों के लिए वृद्धि दर पिछले वर्ष की तुलना में कम हुई थी।

### 1.3.2 सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई)

ओडब्ल्यूई पिछले वर्ष की तुलना में चालू वित्तीय वर्ष (2011-12) में 9.39 प्रतिशत तक बढ़ा जो 2009-10 की तुलना में 2010-11 के दौरान प्राप्त 3.54 प्रतिशत की वृद्धि दर से उच्चतर था।

### 1.3.3 विविध प्राप्तियां एवं व्यय

चालू वित्तीय वर्ष (2011-12) में विविध प्राप्तियों के साथ साथ विविध व्यय पिछले वर्ष से क्रमशः 0.49 प्रतिशत और 7.48 प्रतिशत तक घट गया। चूंकि विविध व्यय की वृद्धि दर में कमी अधिक थी, इसलिए निवल विविध प्राप्तियों में पिछले वर्ष से 4.20 प्रतिशत तक वृद्धि

हुई। निवल विविध प्राप्तियां भी महत्वपूर्ण रूप से बजट अनुमानों से काफी लगभग 39.27 प्रतिशत तक कम थी।

#### 1.3.4 निवल राजस्व

चालू वित्तीय वर्ष में निवल राजस्व 6.86 प्रतिशत तक बढ़ा जो कि पिछले वर्ष के दौरान प्राप्त 14.47 प्रतिशत वृद्धि से काफी कम था। यह पिछले वर्ष के लिए 7.91 प्रतिशत की दर की तुलना में चालू वर्ष के दौरान मुख्यतः कुल कार्यकारी व्यय (10.27 प्रतिशत) में वृद्धि के कारण था।

#### 1.3.5 लाभांश भुगतान

भारत सरकार (जीओआई) को भुगतान योग्य लाभांश सामान्य बजटीय सहायता के माध्यम से दिए गए पूंजीगत प्रभार पर आधारित है। 2011-12 के लिए लाभांश की दर रेलवे सम्मेलन समिति (आरसीसी) द्वारा पाँच प्रतिशत पर निर्धारित की गई थी। चालू वित्तीय वर्ष में सामान्य राजस्व को लाभांश के भुगतान में पिछले वर्ष 2010-11 से 14.47 प्रतिशत तक वृद्धि हुई भारतीय रेल ने 2011-12 में ₹ 5,656.03 करोड़ के लाभांश का भुगतान किया। तथापि, यह बजट प्रक्षेपण से लगभग 16.02 प्रतिशत तक कम था।

#### 1.3.6 विनियोग हेतु उपलब्ध निवल अधिशेष

लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के पश्चात् निवल अधिशेष का सृजन चालू वित्तीय वर्ष में 19.88 प्रतिशत तक घट गया। निवल अधिशेष 2010-11 में ₹ 1,404.89 करोड़ की तुलना में ₹ 1,125.57 करोड़ तक घट गया था।

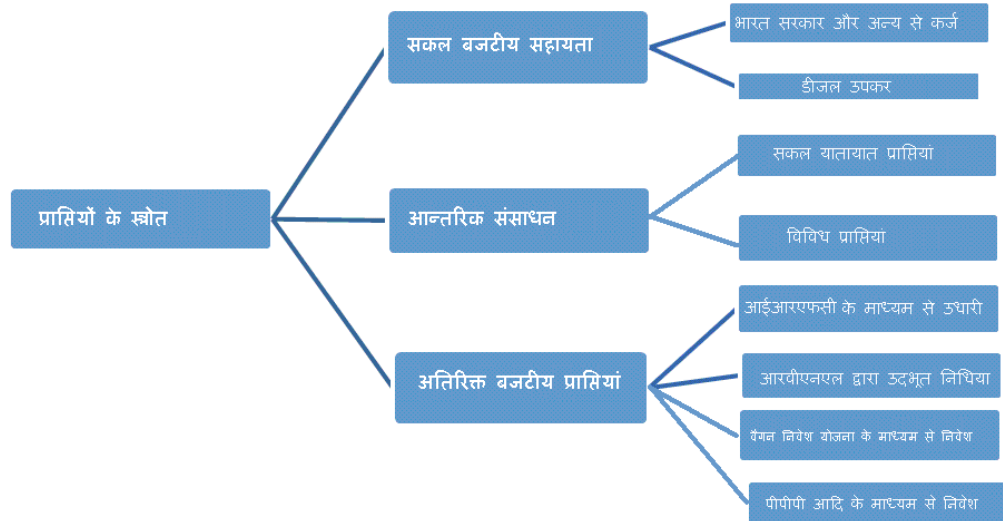
निवल अधिशेष बजट अनुमानों से 78.59 प्रतिशत कम था, निवल अधिशेष में कमी का मुख्य कारण निवल यातायात प्राप्ति (कुल कार्यकारी व्यय पर सकल यातायात प्राप्तियों की अधिकता) और निवल विविध प्राप्ति (विविध व्यय पर विविध प्राप्तियों की अधिकता) में क्रमशः 44.40 प्रतिशत और 39.27 प्रतिशत की कमी के कारण था।

निवल अधिशेष की लगभग ₹ 610.00 करोड़ और ₹ 515.57 करोड़ की समस्त राशि क्रमशः विकास निधि और पूंजीगत निधि को विनियोजित की गई थी।

**1.4 आईआर के संसाधन**

आईआर प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्न प्रकार से थे:

**चित्र 1.1 : प्राप्तियों के स्रोत**

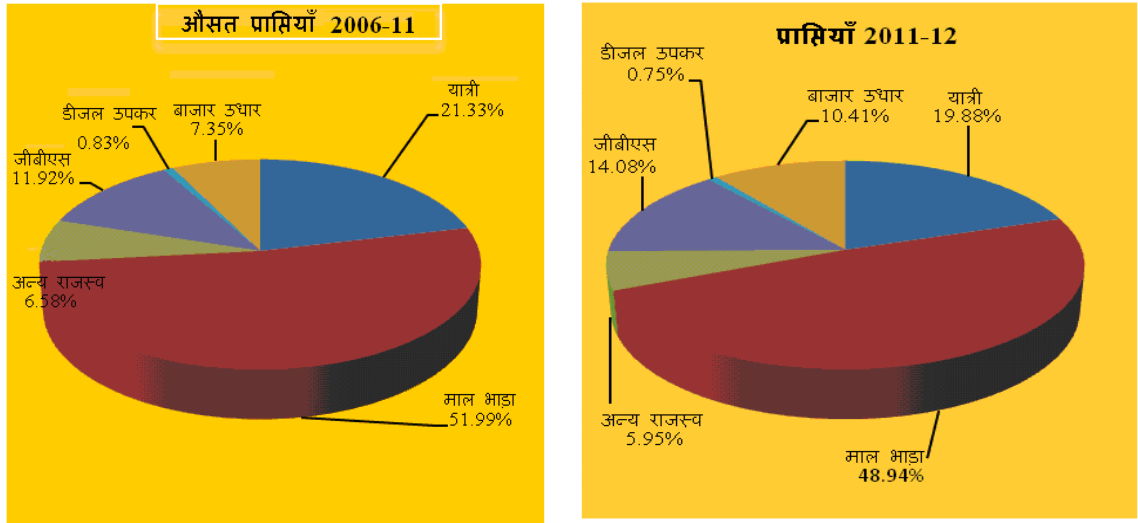


2007-11 के दौरान 9.68 प्रतिशत के प्रति 2011-12 के दौरान आन्तरिक संसाधनों से राजस्व प्राप्तियों की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)<sup>8</sup> में केवल लगभग 9.89 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। सामान्य बजटीय सहायता 2007-11 के दौरान सीएजीआर के 31.23 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति 2011-12 के दौरान 8.86 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जबकि 2011-12 के दौरान बजटीय प्राप्तियों (बाज़ार उधार) में 2007-11 के दौरान सीएजीआर के 23.68 के प्रति 51.23 प्रतिशत वृद्धि हुई। इस प्रकार बाज़ार उधारियां आईआर के आन्तरिक स्रोतों की दर की अपेक्षा उच्च दर पर बढ़ी।

2011-12 के चालू वित्तीय वर्ष के दौरान तथा 31 मार्च 2011 को समाप्त होने वाले पिछले पांच वर्षों के दौरान इन सभी स्रोतों के अंश नीचे पाई डायग्राम में दिए गए हैं:

<sup>8</sup> वार्षिक संयोजन के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए कई वर्षों में वृद्धि दर

चित्र 1.2 : आईआर के विभिन्न स्रोतों का सापेक्ष हिस्सा



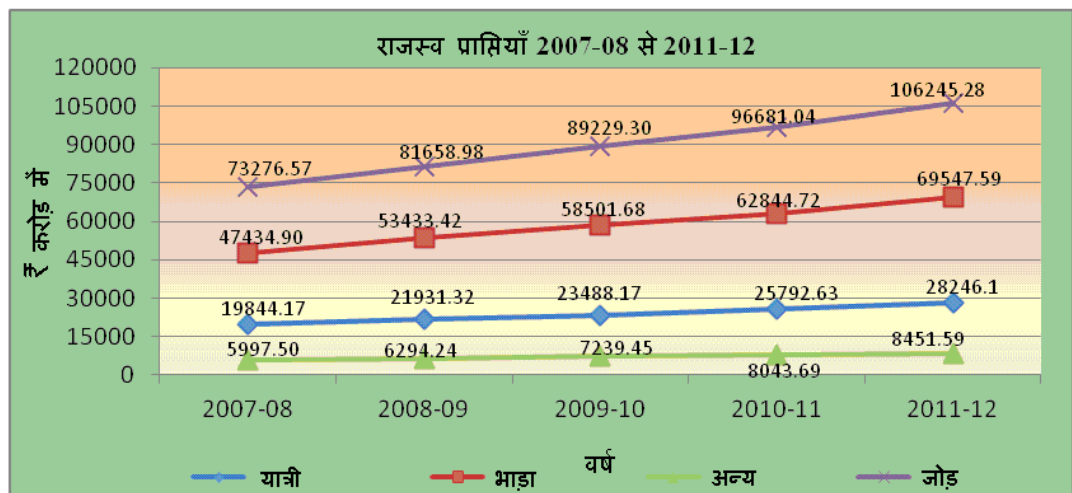
टिप्पणी: अन्य राजस्व आय में अन्य कोचिंग आय, विविध अन्य आय तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं; जीबीएस= सामान्य बजटीय सहायता

चित्र 1.2 दर्शाता है कि आईआर का एकल सबसे बड़ा अर्जन स्रोत मालभाडे से आय और उसके बाद यात्री आय से था। जबकि ये दोनों स्रोत चालू वर्ष के लिए भी आईआर प्राप्तियों के सबसे बड़े स्रोत बने रहे, फिर भी उनका सापेक्ष हिस्सा चालू वर्ष में घट गया जिसकी प्रतिपूर्ति बाजार उधारों में महत्वपूर्ण वृद्धि द्वारा की गई थी।

#### 1.4.1 राजस्व प्राप्तियां

विगत पांच वर्षों के लिए कुल राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति निम्न ग्राफ में दी गई है:

चित्र 1.3: 2007-12 के दौरान राजस्व प्राप्तियां



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

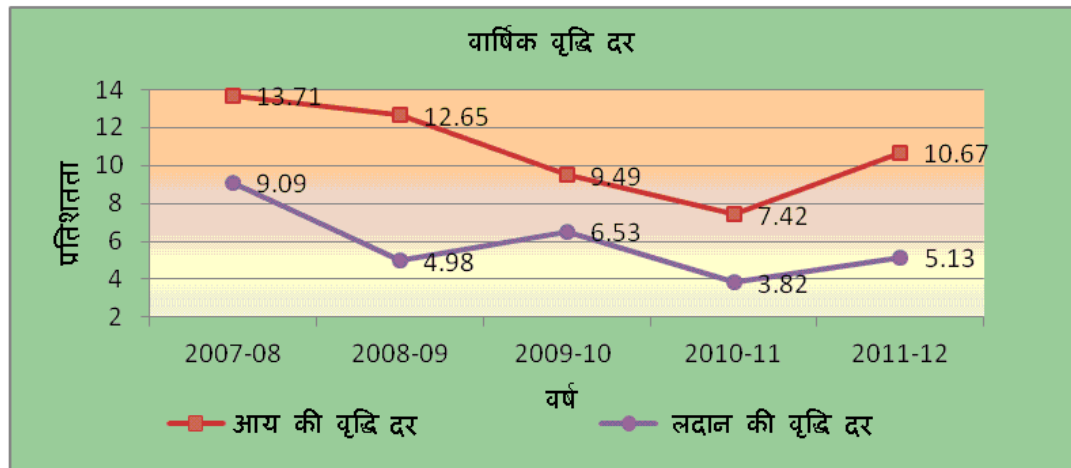
कुल राजस्व प्राप्तियां 2007-11 की अवधि के दौरान 9.68 प्रतिशत के सीएजीआर पर बढ़ी तथापि, वर्ष 2011-12 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में वृद्धि 9.89 प्रतिशत थी। सभी वस्तुओं की वार्षिक स्फीति दर वर्ष 2011-12 के दौरान औसतन लगभग 8.94 प्रतिशत<sup>9</sup> थी इसका अर्थ था कि राजस्व प्राप्तियों में वास्तविक वृद्धि (स्फीति के लिए घटाने के पश्चात्) 0.95 प्रतिशत थी।

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

**1.4.1.1 भाड़ा आय**

विगत पाँच वर्षों के लिए आईआर की 31 मार्च 2012 को समाप्त भाड़ा लदान तथा भाड़ा आय की प्रवृत्ति नीचे ग्राफ में दर्शायी गई है:

**चित्र 1.4: भाड़ा आय तथा भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि दर**



चित्र 1.4 चालू वित्तीय वर्ष में लदान भाड़े की वार्षिक वृद्धि में बढ़ोतरी दर्शाता है। 31 मार्च 2012 को समाप्त विगत पाँच वर्षों में लदान की वार्षिक वृद्धि दर 2009-10 जहाँ यह 6.53 प्रतिशत थी, को छोड़कर 2007-08 से घटती हुई प्रवृत्ति दर्शाती है। पिछले पाँच वर्षों के दौरान लदान में वार्षिक वृद्धि संबंधी बढ़ोतरी (कुल मिलाकर) 66.14 मिलियन टन (2007-08) से 33.94 मिलियन टन (2010-11) के बीच थी। इस प्रकार, 2011-12 के दौरान भाड़ा लदान में वृद्धि 5.13 प्रतिशत तक थी जो 2007-11 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से 5.10 प्रतिशत तक सीमान्त रूप से अधिक थी।

2007-11 के दौरान प्राप्त सीएजीआर के 9.83 प्रतिशत के प्रति 2011-12 में पिछले वर्ष की तुलना में भाड़ा आय में 10.67 प्रतिशत की वृद्धि हुई। भाड़ा सेवाओं के आंकड़े तालिका सं. 1.2 में दिए गए हैं:

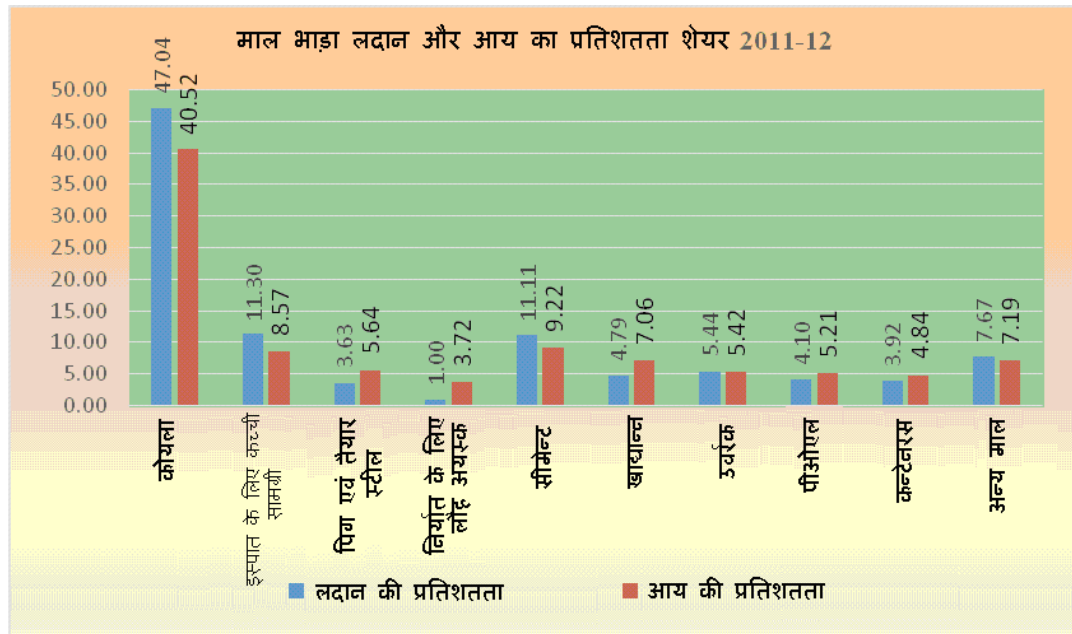
<sup>9</sup> (स्रोत-कार्यालय आर्थिक सलाहकार, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय)

तालिका 1.2 भाड़ा सेवाओं के आंकड़े

वर्ष	लदान (मिलियन टन)	एनटीकेएम (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	दर प्रति टन प्रति कि.मी. (पैसे में)
2007-08	793.89	521372	47,434.90	657	89.04
2008-09	833.39	551448	53,433.42	662	93.84
2009-10	887.79	600548	58,501.68	676	94.77
2010-11	921.73	625723	62,844.72	679	100.00
2011-12	969.05	667607	69547.00	689	104.17

2011-12 के दौरान यह देखा गया था कि भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि दर 5.13 प्रतिशत थी, जबकि एनटीकेएम 6.69 प्रतिशत की दर पर बढ़ा। इसके बावजूद, प्रति टन प्रति किलोमीटर की दर तथा भाड़ा आय में क्रमशः 4.17 प्रतिशत तथा 10.67 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि हुई थी। 2011-12 में 689 कि.मी. की औसत लीड पिछले वर्ष से ज्यादा थी। लदान तथा आय में प्रमुख वस्तुओं का हिस्सा नीचे बार चार्ट में दिया गया है (चित्र 1.5):

चित्र 1.5: लदान तथा आय का प्रमुख वस्तु वार हिस्सा (2011-12)



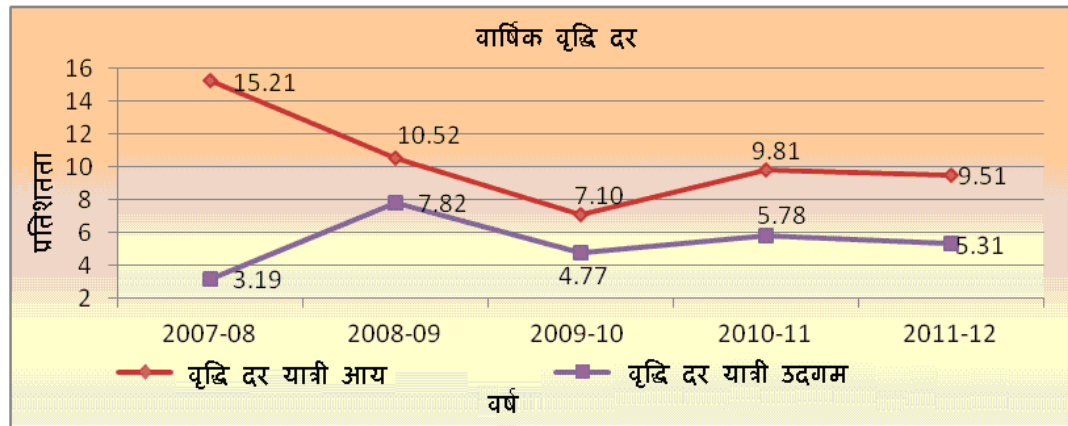
केप्टिव माल होने के कारण कोयला, आईआर के लिए लदान तथा आय दोनों के लिए एक प्रमुख संघटक था। उपर्युक्त प्रमुख माल ("अन्य माल" तथा विविध आय को छोड़कर), आईआर की कुल भाड़ा आय का लगभग 90 प्रतिशत था। निर्यात हेतु लौह अयस्क कुल लदान का एक प्रतिशत था तथा उसने कुल भाड़ा आय का चार प्रतिशत उपाजित किया।

#### 1.4.1.2 यात्री आमदनी

पिछले पाँच वर्षों की अवधि (2007-12) के दौरान यात्री यातायात और यात्री उद्गम से आमदनी में वृद्धि चित्र 1.6 में दर्शायी गई है।



चित्र 1.6 यात्री उद्गम और यात्री आमदनी की वृद्धि दर



पिछले वर्षों की तुलना में 2011-12 में यात्री यातायात से आमदनी में वृद्धि की प्रतिशतता पिछले वर्ष 9.51 प्रतिशत थी जो कि 2007-11 की अवधि के लिए सीएजीआर की 9.13 प्रतिशत से अधिक थी। 2011-12 में यात्री उद्गम स्थान में पिछले वर्ष की प्रतिशतता में 5.31 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी जो कि 2007-11 के दौरान सीएजीआर की 6.12 प्रतिशत से कम थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2011-12 के दौरान पूर्वतटीय रेलवे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता को छोड़कर सभी ज़ोन में यात्री आमदनी बजट प्राकलनों से कम थी। यात्री अर्जन लक्ष्यों में कमी दक्षिण पश्चिम रेलवे में 11 प्रतिशत तक थी।

यात्री सेवा के मुख्य निष्पादन संकेतकों को नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 1.3 यात्री सेवा आंकड़े

वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	आमदनी (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	प्रति यात्री प्रति किलोमीटर आमदनी का औसत (पैसे में)
2007-08	6536.44	771070 (10.81)	19,844.18 (15.21)	117.96	25.74 (4.00)
2008-09	7046.91	839203 (8.84)	21,931.32 (10.52)	119.09	26.13 (1.52)
2009-10	7382.77	904761 (7.81)	23,488.17 (7.10)	122.55	25.96 (-0.65)
2010-11	7810.15	980131 (8.33)	25,792.63 (9.81)	125.50	26.32 (1.39)
2011-12	8224.38	1046522 (6.77)	28246.10 (9.51)	127.25	26.99 (2.55)

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

यह पाया गया कि पिछले साल की तुलना में 2011-12 के दौरान यात्री उद्गम में वृद्धि और यात्री आमदनी में कमी आई। 2011-12 में, यह देखा गया कि प्रति किलोमीटर प्रति यात्री औसत आमदनी भी 2010-11 में 26.32 पैसे से बढ़कर 26.99 पैसे हो गई थी। आईआर

यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर प्रति वर्ष हानि उठा रहा था। तथापि 2010-11<sup>10</sup> के दौरान, यह हानि ₹ 20,948.35 करोड़ थी।

#### 1.4.1.3 विविध आय और अन्य कोचिंग आय

विविध और अन्य कोचिंग आय चालू वित्तीय वर्ष (2011-12) में सकल यातायात प्राप्तियों का लगभग छः प्रतिशत है। यह वर्ष 2010-11 में 15 प्रतिशत के प्रति 2011-12 में लगभग 8 प्रतिशत पर बढ़ा है। लेखापरीक्षा में विश्लेषण से पता चला कि चालू वर्ष में किराए, लाइसेंस फीस और विज्ञापनों से आय में पिछले वर्ष की तुलना में वृद्धि हुई है। यद्यपि विविध आय घटकों से राजस्व सृजन की वृद्धि में विचारणीय अवसर था यदि वसूली हेतु भवनों के किराए, लाइसेंस फीस के बिल दिए जाएं (जब भी देय हो) और समबद्ध तरीके में उगाही की जाए।

#### 1.5 उगाही न की गई आय<sup>11</sup>

2011-12 के दौरान अप्राप्त आय के अन्तर्गत ₹ 200 करोड़ की वसूली के लक्ष्य के प्रति भारतीय रेल ने उगाही न की गई आय के रूप में ₹ 43.19 करोड़ संचित किए। वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर उगाही न की गई आय ₹ 1,401.03 करोड़ थी जिसमें से यातायात उचंत के अन्तर्गत ₹ 1,215.27 करोड़ और वसूलीयोग्य मांग के अन्तर्गत ₹ 185.76 करोड़ सम्मिलित था। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान मध्य रेलवे ₹ 18.11 करोड़ की उगाही न की गई आय के संचयन के लिए मुख्य अंशदायी था। इसके बाद ₹ 16.47 करोड़ के साथ पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे था। यातायात उचंत के अन्तर्गत मुख्य बकाया भाग भाड़े की वसूली न होने और पावर हाऊस और राज्य विद्युत बोर्ड से अन्य प्रभार के रूप में ₹ 676.58 करोड़ की वसूली होने के कारण थी जो कुल यातायात उचंत का 48 प्रतिशत था जिसकी अभी वसूली की जानी थी। मुख्य चूककर्त्ताओं को नीचे तालिका में दर्शाया गया है:-

तालिका 1.4 राज्य विद्युत बोर्ड से बकाया देय

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाऊस	31 मार्च 2011 को बकाया देय	31 मार्च 2012 का बकाया देय	वर्ष के दौरान वृद्धि(+)/कमी(-)
1.	पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड (पीएसईबी)	448.07	447.47	(-)0.6
2.	दिल्ली विद्युत बोर्ड (डीवीबी)	176.36	175.88	(-)0.48
3.	राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (आरएसईबी)	38.58	36.89	(-)1.69

<sup>10</sup> 2011-12 के लिए लाभ कारिता/कोचिंग सेवाओं की यूनिट लागत अभी तक संकलित नहीं की गई थी (मार्च 2013)।

<sup>11</sup> यातायात के प्रचालन से उगाही न की गई आय को "यातायात उचंत" के रूप में जबकि भवनों/भूमि को किराए/पट्टे, ब्याज और साइडिंग के रखरखाव प्रभारों इत्यादि को "वसूलीयोग्य मांग" के रूप में वर्गीकृत किया गया।

रेल मंत्रालय ने अपने की गई कार्रवाई टिप्पणी के (पैरा 1.5) 2012-13 (रेलवे वित्त) की रिपोर्ट सं. 3 में बताया कि बकाया देयों की उगाही संबंधित पार्टियों से साथ साथ ली जा रही है। जहाँ तक यातायात उचंत का संबंध है पीएसईबी और आरएसईबी से संबंधित मामले न्यायालय में न्यायाधीन हैं। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने पीएसईबी और उत्तर रेलवे के मामले में दिए गए मध्यस्थ निर्णय के अनुसार महाप्रबन्धक/उत्तर रेलवे द्वारा दी गई योजना के संशोधित व्याख्या की शर्तों में लेखों की समायोजन करने के निर्देश दिए थे। आरएसईबी के मामले को पीएसईबी के मामले में दिए गए निर्णय से जोड़ा गया था। डीवीबी में संबंध में, मामला मंत्रियों के समूह में विचाराधीन है। वसूली योग्य मांग के संबंध में, रेल मंत्रालय ने कहा कि स्थिति की मानीटरिंग साथ साथ की जा रही है और इसके परिणामस्वरूप बकाया में कमी हुई है।

रेल मंत्रालय को एसईबीज़ से पुराने बकाया देयों की उगाही के लिए प्रयास तेज करने की आवश्यकता है।

## 1.6 प्रतिकूल आर्थिक सहायता

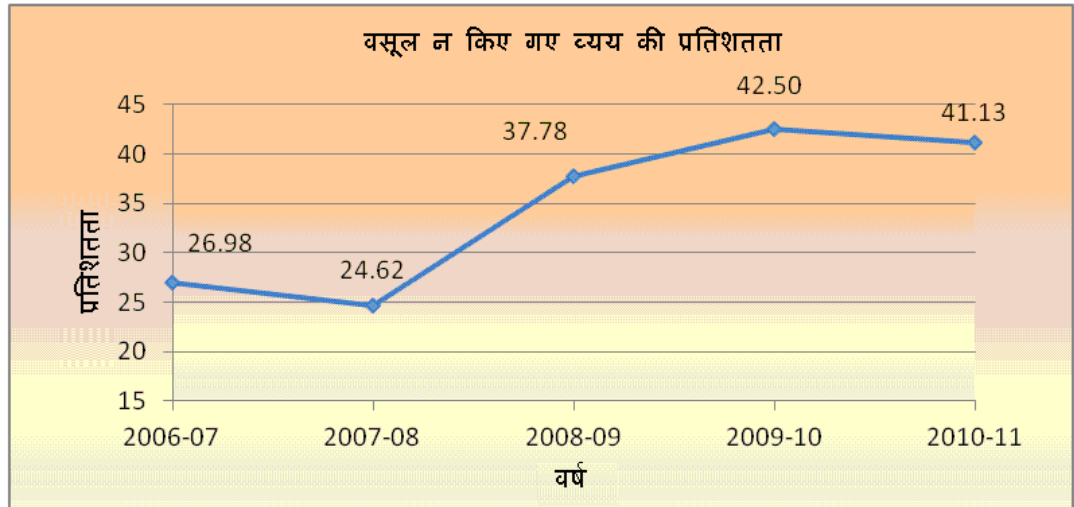
### 1.6.1 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर आर्थिक सहायता

भारतीय रेल यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। 31 मार्च 2010 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान यात्री सेवाओं से राजस्व में 52 प्रतिशत<sup>12</sup> तक वृद्धि हुई तथापि इसी अवधि के दौरान इस शीर्ष में व्यय में 88 प्रतिशत वृद्धि हुई।

अन्तिम परिणामों का सारांश-वर्ष 2010-11 के लिए भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित भाड़ा सेवा यूनिट लागत और कोचिंग सेवा लाभ/यूनिट लागत से भाड़ा आमदनी से यात्री और अन्य कोचिंग आमदनी में प्रतिकूल आर्थिक सहायता का पता चलता है। 2006-07 में यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा उठाई गई हानि ₹ 7,309.26 करोड़ से बढ़कर 2010-11 में ₹ 20,948.35 करोड़ हो गई थी। 31 मार्च 2011 को समाप्त पांच वर्षों की अवधि के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर व्यय की प्रतिशतता में अन्तर को वसूली किए बिना ही छोड़ दिया जो चित्र 1.7 में दर्शाया गया है-

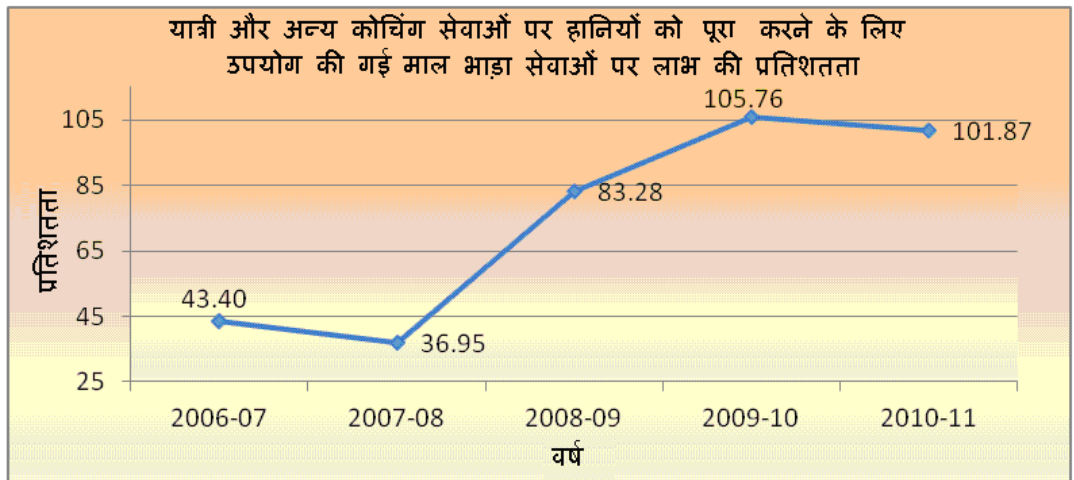
<sup>12</sup> नैरो गेज और मेट्रो रेलवे/कोलकाता को छोड़कर

चित्र 1.7: वसूल न किए गए यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर व्यय की प्रतिशतता



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

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



यह देखा जा सकता है कि मालभाड़ा यातायात से ₹ 20,563.59 करोड़ का पूरा लाभ भारतीय रेल की यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हुई ₹ 20,948.35 करोड़ की हानि की पूर्ति करने में प्रयोग किया गया था।

### 1.6.2 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों पर परिचालन हानियां

तालिका 1.5 में 2006-07 से 2010-11 के दौरान यात्री सेवाओं पर विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियों को दर्शाया गया है:

तालिका 1.5: यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां

(₹ करोड़ में)

यात्री की श्रेणी	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11
एसी प्रथम श्रेणी	-19.76	-14.77	-59.37	-53.14	-46.61
प्रथम श्रेणी	-13.84	-6.30	-69.67	-32.67	16.47
एसी स्लीपर	72.92	123.09	-176.91	-372.32	-407.93
एसी 3 टियर	423.99	547.60	540.57	212.14	266.31
एसी चेरकर कार	-4.94	114.68	5.45	-2.11	33.62
स्लीपर श्रेणी	-1,888.27	-2,384.08	-3,175.24	-5,333.90	-6,070.58
दूसरी श्रेणी	-1,215.61	-993.22	-2,933.09	-3,401.25	-3,998.08
सामान्य (सभी श्रेणियाँ)	-2,912.58	-3,541.28	-6,381.77	-7,763.36	-7,437.00
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	-891.13	-922.39	-1,651.19	-2,214.06	-2,320.23

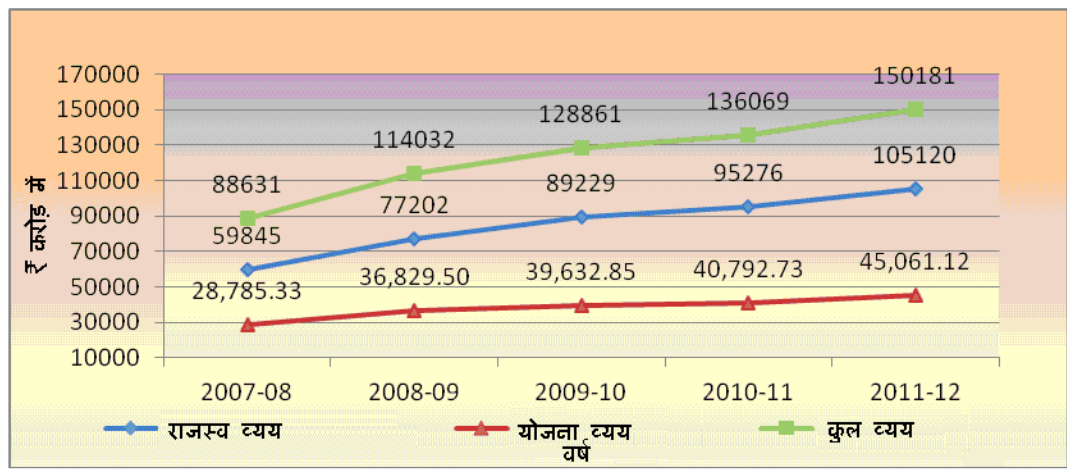
जैसाकि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है 31 मार्च 2011 तक पाँच वर्षों की समाप्ति में प्रथम श्रेणी रेल सेवा ने पहली बार लाभ अर्जित किया। 2010-11 में एसी 3-टियर और एसी चेरकर कार ने अपनी परिचालन लागत को पूरा किया। 2010-11 में एसी चेरकरकार के परिचालन में महत्वपूर्ण सुधार हुआ है।

दोनों सामान्य श्रेणी और उपनगरीय सेवा को प्रदान की गई आर्थिक सहायता में पिछले पाँच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर अधिकतम आर्थिक सहायता दी गई थी। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की आमदनी में हानि की प्रतिशतता 13 प्रतिशत (एसी प्रथम श्रेणी) से ईएमयू उपनगरीय सेवाओं पर 125 प्रतिशत के साथ 153 प्रतिशत (सामान्य श्रेणी) के बीच थी।

### 1.7 संसाधनों का उपयोग

भारतीय रेल में व्यय के दो मुख्य घटक "राजस्व व्यय" एवं "योजनागत व्यय" हैं। राजस्व व्यय में सामान्य कार्यचालन व्यय, विविध व्यय, और लाभांश भुगतान सम्मिलित है। भारतीय रेल का कुल व्यय और पिछले पाँच वर्षों के लिए राजस्व और योजना के अन्तर्गत उसका संयोजन नीचे दिया गया है:

चित्र 1.9 : पिछले पांच वर्षों में योजना और राजस्व व्यय



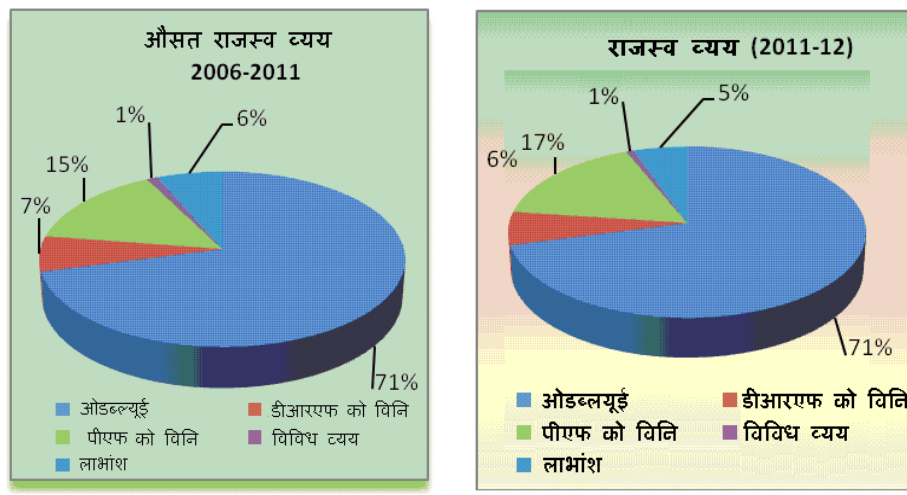
कुल व्यय में पिछले वर्ष से 2011-12 में 10.37 प्रतिशत की दर पर वृद्धि हुई। यह 2007-11 की अवधि के लिए 15.36 प्रतिशत के सीएजीआर से बहुत कम था। राजस्व व्यय में 2007-11 की अवधि से 16.77 प्रतिशत के सीएजीआर की तुलना में 10.33 प्रतिशत की दर पर वृद्धि हुई। यह मुख्यतः छठवें सीपीसी के लागू करने के कारण था जिसे पहले ही हिसाब में ले किया गया था। योजना व्यय में 2007-11 की अवधि से 12.32 प्रतिशत के सीएजीआर की तुलना में 2011-12 में 10.46 प्रतिशत की दर पर वृद्धि हुई। यह पूँजी सृजन में संसाधनों की उपलब्धता में पर्याप्त कमी दर्शाता है।

पिछले पांच वर्षों की अवधि में कुल व्यय में से राजस्व व्यय और योजना व्यय का अंश 68 प्रतिशत (2007-08 और 2008-09) से 2010-11 और 2011-12 में 70 प्रतिशत और क्रमशः 30 प्रतिशत (2010-11 और 2011-12) से 32 प्रतिशत (2007-08 और 2008-09) के बीच लगभग स्थायी रहा। योजना व्यय के विस्तृत विश्लेषण की पैराग्राफ 1.10 में चर्चा की गई है।

**1.7.1 राजस्व व्यय**

चालू वर्ष के दौरान राजस्व व्यय का संयोजन और 31 मार्च 2011 को समाप्त होने वाले पिछले पांच वर्षों का औसत चित्र 1.10 में दिया गया है:

**चित्र 1.10 विगत पांच वर्षों में राजस्व व्यय**

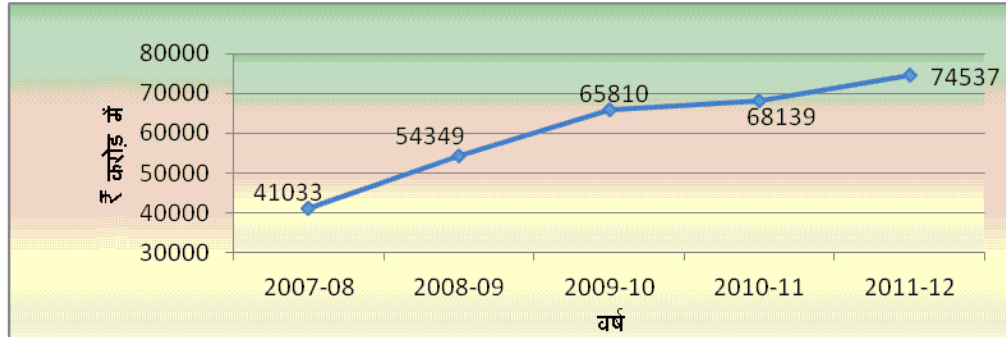


व्यय के मुख्य घटक ऑडब्ल्यूई था जो 2006-11 के दौरान औसत कुल राजस्व व्यय का लगभग 71 प्रतिशत बनता था, जो 2011-12 के दौरान 71 प्रतिशत बना रहा। डीआरएफ के लिए विनियोग 2006-11 के दौरान सात प्रतिशत औसत की तुलना में 2011-12 में कम हो कर छः प्रतिशत हो गया था। छठवें केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के लागू करने के कारण पेंशन निधि के लिए विनियोग बढ़ी हुई पेंशन देयताओं को पूरा करने के लिए 2006-11 के दौरान 15 प्रतिशत औसत की तुलना में 2011-12 में बढ़कर 17 प्रतिशत हो गया।

ऑडब्ल्यूई में आईआर के दिन-प्रतिदिन के अनुरक्षण और प्रचालन पर व्यय अर्थात् कार्यालय प्रशासन पर व्यय, रेलपथ एवं पुलों, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत

एवं अनुसूक्षण, कर्मीदल पर परिचालन खर्चे, ईंधन, विविध व्यय, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं। पिछले पाँच वर्षों में ओडब्ल्यूई में प्रवृत्ति को नीचे 1.11 में दर्शाया गया है:

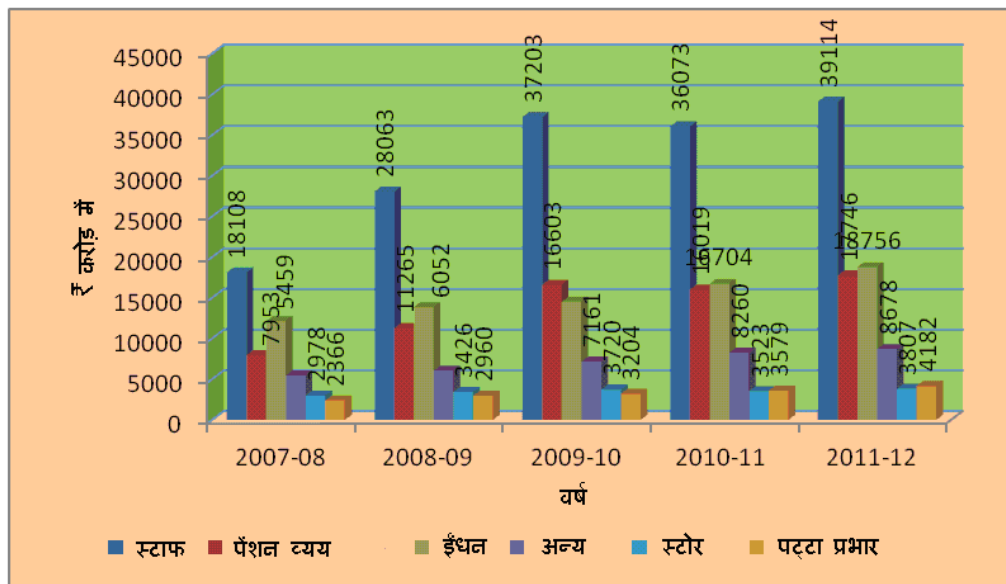
चित्र: 1.11 सामान्य कार्यचालन व्यय में वृद्धि (2007-08 से 2011-12)



2008-10 के दौरान ओडब्ल्यूई में तीव्र वृद्धि छठवें सीपीसी की सिफारिशों के लागू करने के कारण हुई थी। ओडब्ल्यूई में वृद्धि 2007-11 के दौरान 18.41 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति पिछले वर्ष में 2011-12 के दौरान 9.39 प्रतिशत की दर पर हुई।

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

चित्र: 1.12 - घटक वार व्यय



स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) चालू वर्ष के दौरान आईआर के कार्यचालन व्यय का 62 प्रतिशत बनती थी।

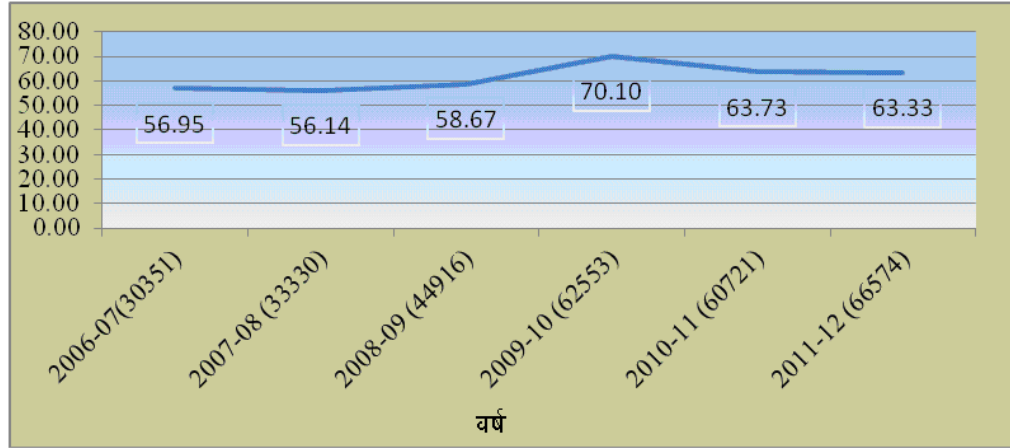
### 1.7.2 प्रतिबद्ध व्यय

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



चित्र 1.13 पिछले पाँच वर्षों 2006-12 के दौरान आईआर के कुल राजस्व व्यय के लिए प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता को दर्शाता है:

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



(कोष्ठक में दिए गए आँकड़े कुल प्रतिबद्ध व्यय को दर्शाते हैं)

2007-08 के दौरान कुल व्यय के प्रति प्रतिबद्ध व्यय सीमान्त रूप से कम हुआ क्योंकि कुल राजस्व व्यय की वृद्धि दर प्रतिबद्ध व्यय की वृद्धि दर की अपेक्षा अधिक थी। तथापि, इसमें 2008-10 में 01.01.2006 (छठे वेतन आयोग की सिफारिश के परिणामस्वरूप) से वेतन के बकाया के भुगतान के कारण वृद्धि हुई। 2009-10 में 70.10 प्रतिशत से 2010-11 में 63.73 प्रतिशत तक प्रतिबद्ध व्यय कम हो गया, जबकि यह पिछले वर्ष की तुलना में उच्चतर था। कुल राजस्व व्यय के अनुपात में, प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता में वृद्धि से, आईआर को अपने प्रचालनों का चालन करने के लिए कुल राजस्व व्यय के मात्र 36.67 प्रतिशत बचा था, इसमें से, अकेले ईंधन पर 48.80 प्रतिशत शामिल था। इससे डीआरएफ के लिए आईआर का अंशदान प्रभावित हुआ।

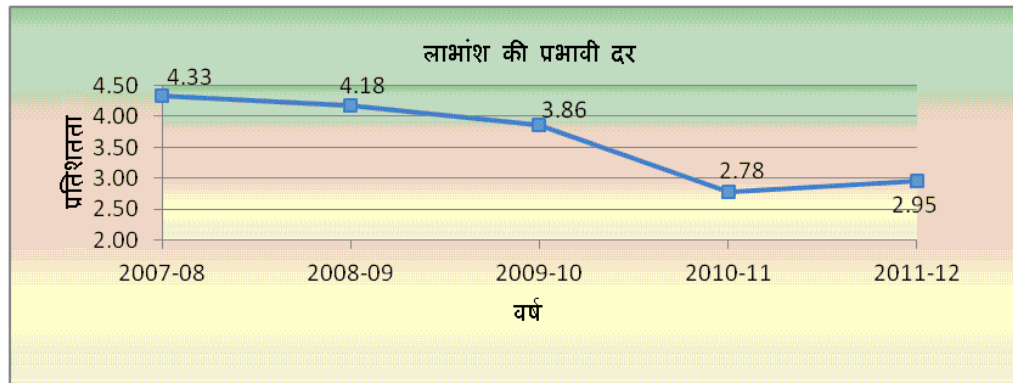
### 1.7.3 लाभांश और आर्थिक सहायता

"वियुक्ति सम्मेलन" के अन्तर्गत आईआर को आरसीसी द्वारा आवधिक रूप से अवधारित दर पर भारत सरकार द्वारा अग्रिम पूँजी पर सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का भुगतान करना अपेक्षित है। इसके अतिरिक्त, आरसीसी की सिफारिशों के अनुसार, आईआर को बड़े राष्ट्रीय हित<sup>13</sup> में निवेशित पूँजी के बारे में लाभांश के भुगतान के प्रति रियायत देनी है। ऐसी पूँजी पर प्रदत्त लाभांश आईआर को आर्थिक सहायता के रूप में वापस प्राप्त होता है। यह आर्थिक सहायता 2010-11 में ₹ 2,037.64 करोड़ से कम होकर 2011-12 में ₹ 2,034.37 करोड़ हो गई थी। इस प्रकार, लाभांश की निवल प्रभावी दर 2010-11 में 2.78 प्रतिशत से बढ़कर 2011-12 में 2.95 प्रतिशत हो गई।

<sup>13</sup> सामरिक लाइनें, वित्तीय प्रतिफल के अलावा शुरू की गई 28 नई लाइनें, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे की गैर सामरिक पूँजी, अलाभकारी शाखा लाइनें, अयस्क लाइनें, प्रक्रियाधीन कार्य का 50 प्रतिशत



चित्र: 1.14 लाभांश की प्रभावी दर



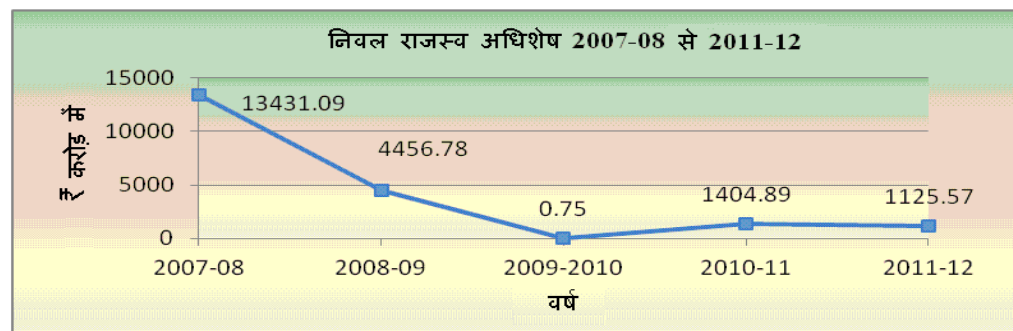
#### 1.7.4 निर्वहन न की गई देयताएं

आरसीसी ने विनिर्माण की अवधि के दौरान नई लाइनों में निवेशों पर लाभांश के भुगतान पर और इसके यातायात के लिए लाइन के खोलने के पश्चात् पहले पाँच वर्षों के लिए ऋणस्थगन की अनुमति दी। संचित लाभांश तब देय था जब लाइनें वर्तमान देयता प्राप्त करने के पश्चात् अधिशेष दर्शाती हैं। लाभांश देयता के लेखे को ऐसी न पूरी की गई देयता को समाप्त करते हुए 20 वर्षों के बाद बन्द कर दिया जाता है। इस लेखे में देयता जो 2010-11 की समाप्ति पर ₹ 8,322.65 करोड़ थी वह मार्च 2012 में बढ़कर ₹ 9,246.98 करोड़ हो गई थी।

#### 1.8 राजस्व अधिशेष

31 मार्च 2012 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व व्यय को प्राप्त करने के पश्चात् निवल राजस्व अधिशेष की प्रवृत्ति नीचे ग्राफ में दर्शाई गई है:

चित्र: 1.15 राजस्व अधिशेष



2007-10 तक निवल राजस्व अधिशेष में अधोमुखी प्रवृत्ति राजस्व 13 प्रतिशत से 9 प्रतिशत तक और राजस्व व्यय 10 प्रतिशत से 16 प्रतिशत की प्राप्तियों की वृद्धि दर की गिरती हुई प्रवृत्ति के कारण थी। इसके पश्चात् 2010-11 में, राजस्व व्यय की वृद्धि दर 16 प्रतिशत से सात प्रतिशत तक गिरावट के कारण निवल राजस्व अधिशेष के उत्पादन में अल्प वृद्धि हुई थी। आईआर ने 2007-08 के दौरान निवल राजस्व अधिशेष के रूप में ₹ 13,431 करोड़

एकत्रित किया गया। इसके पश्चात, 2009-10 में निवल अधिशेष का एकत्रीकरण में तीव्रता से गिरकर ₹ 75 लाख तक हो गया। वास्तविक राजस्व अधिशेष 2010-11 में ₹ 620.53 करोड़ था। तथापि, 2009-10 से संबंधित ₹ 784.36 करोड़ के अधिक लाभांश के समायोजन के बाद 2010-11 में निवल अधिशेष ₹ 1,404.89 करोड़ था। 2011-12 में निवल अधिशेष पुनः ₹ 1,125.57 करोड़ तक घट गया।

### 1.9 दक्षता सूचकांक

एक उद्यम के प्रचालनों में वित्तीय निष्पादन और दक्षता को इसके वित्तीय और निष्पादन अनुपातों से सर्वोत्तम तरीके से मापा जा सकता है। आईआर के लिए इस संबंध में सुसंगत अनुपात "परिचालन अनुपात", "पूँजीगत-आउटपुट अनुपात" और "स्टाफ उत्पादकता" है, जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

#### 1.9.1 प्रचालन अनुपात

प्रचालन अनुपात यातायात आय की तुलना में कार्यचालन खर्चों की प्रतिशतता को प्रदर्शित करता है। आईआर के लिए प्रचालन अनुपात जो 2010-11 में 94.59 प्रतिशत था, 2011-12 में कम सुधार होकर यह 94.85 प्रतिशत हो गया। यह मूल रूप से कुल कार्यचालन खर्चों में 2010-11 में 8 प्रतिशत से 2011-12 में 10 प्रतिशत की वृद्धि दर में बढ़ोतरी के कारण था। 31 मार्च 2012 को समाप्त पिछले तीन वर्षों के दौरान जोनल रेलवे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता का प्रचालन अनुपात निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 1.6 जोनल रेलवे का प्रचालन अनुपात

क्रम संख्या	जोनल रेलवे	2009-10	2010-11	2011-12
1	मध्य	106.47	107.31	105.68
2	पूर्व	186.25	178.52	182.1
3	पूर्व मध्य	107.94	109.06	103.58
4	पूर्व तटीय	48.25	42.82	44.68
5	उत्तर	112.74	112.2	121
6	उत्तर मध्य	61.55	63.12	61.8
7	उत्तर पूर्व	216.19	201.78	202.06
8	पूर्वोत्तर सीमांत	161.28	167.25	166.4
9	उत्तर पश्चिम	110.29	106.41	99.99
10	दक्षिण	137.47	135.55	122.58
11	दक्षिण मध्य	80.66	85.76	85.9
12	दक्षिण पूर्व	69.18	66.98	72.74
13	दक्षिण पूर्व मध्य	60.43	58.01	55.24
14	दक्षिण पश्चिम	88.43	98.69	109.01
15	पश्चिम	97.88	97.96	94.61
16	पश्चिम मध्य	74.07	74.93	70.13
17	मेट्रो रेल/कोलकाता	248	226.35	310.89
समग्र आईआर		95.28	94.59	94.85

पूर्व मध्य, उत्तर पश्चिम, दक्षिण, पश्चिम मध्य और पश्चिम रेलवे के प्रचालन अनुपात में सुस्पष्ट सुधार हुआ था जबकि पूर्व वर्ष की तुलना में चालू वर्ष के दौरान पूर्व, उत्तर, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पश्चिम और मेट्रो रेलवे कोलकाता में स्पष्ट रूप से गिरावट हुई थी। मध्य, पूर्व, पूर्व मध्य, उत्तर, उत्तर पूर्व, पूर्वोत्तर सीमान्त, दक्षिण, दक्षिण पश्चिम रेलवे और मेट्रो रेलवे कोलकाता का प्रचालन अनुपात यह सूचित करते हुए कि उनका कार्यचालन व्यय उनके यातायात आय की अपेक्षा अधिक था, 2011-12 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था।

### 1.9.2 पूँजीगत - आऊटपुट अनुपात

पूँजीगत आऊटपुट अनुपात एक यूनिट आऊटपुट (एनटीकेएमएस में कुल यातायात को आईआर के मामले में आऊटपुट के रूप में देखा जा सकता है) के उत्पादन में नियोजित पूँजी की राशि को दर्शाता है। तालिका 31 मार्च 2012 को समाप्त होने वाले गत पाँच वर्षों के दौरान आईआर द्वारा ले जाए गए कुल यातायात (एनटीकेएम में) के लिए पूँजीगत आऊटपुट अनुपात को दर्शाती है।

तालिका 1.7 आईआर का पूँजीगत आऊटपुट अनुपात (2007-12)

निम्न समय को	पूँजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूँजी (₹ मिलियन में)	माल यातायात (एनटीकेएमएस) (मिलियन में)	यात्री यातायात		कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएमएस में)	प्रभार पर पूँजी (₹ प्रति एनटीकेएम)
			यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	मिलियन एनटी के एमएस		
31- मार्च -08	885,211	523,196	769,956	54,667	577,863	153
31- मार्च -09	1,043,012	552,002	838,032	59,500	611,502	171
31- मार्च -10	1,230,007	601,290	903,463	64,146	665,436	185
31- मार्च -11	1,432,205	626,473	978,508	69,474	695,947	206
31- मार्च -12	1,614,480	667,607	1,046,522	74,303	741,910	218

पूँजीगत आऊटपुट अनुपात नियोजित पूँजी की तुलना में आईआर के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाते हुए 153 पैसे (2007-08) से बढ़कर 218 पैसे (2011-12) हो गया था। परियोजनाओं के समय में पूरा न होने के कारण लगी उच्चतर लागत के साथ साथ और वित्तीय रूप से अव्यवहार्य परियोजनाओं में निवेश कुछ कारणों से था जिसने पूँजीगत आऊटपुट अनुपात में उच्चतर योगदान दिया।

### 1.9.3 स्टाफ उत्पादकता

आईआर के मामले में स्टाफ उत्पादकता को प्रति हजार कर्मचारी मिलियन में एनटीकेएम के अनुसार संचालित यातायात की मात्रा के अनुसार मापा जाता है, यह 2007-08 (443) से 2011-12 (611) तक की अवधि के दौरान 38 प्रतिशत से अधिक तक बढ़ गई।

पिछले पाँच वर्षों से स्टाफ उत्पादकता में सुधार दो विभिन्न घटकों के परिणामस्वरूप हुआ था:

- उद्गम से कुल दूरी तक ढुलाई किए गए/यात्रा किए गए के संबंध में टनेज और यात्री के अनुसार ढुलाई किए गए माल भाड़ा में वृद्धि।
- 13.04 लाख (2007-08) से 12.15 लाख (2011-12) तक कार्य बल में कमी।

स्टाफ उत्पादकता के क्षेत्रवार विश्लेषण से पता चला कि 2011-12 के दौरान 1496 मिलियन एनटीकेएम प्रति हजार कर्मचारी की उच्च स्टाफ उत्पादकता को पूर्वतटीय रेलवे द्वारा पूरा किया गया था जबकि पूर्व रेलवे की 200.38 मिलियन एनटीकेएम प्रति हजार कर्मचारी की स्टाफ उत्पादकता उसी अवधि के दौरान निम्नतम थी।

### 1.10 योजना व्यय

आईआर धारणीय आर्थिक वृद्धि के लिए बढ़ती हुई अवसंचरना में निर्णायक भूमिका अदा करता है। सामान्यतः परिवहन क्षेत्र के साथ गति बनाए रखने के लिए और उत्पलावक मितव्ययी के दबावों की प्रतिक्रिया में यह आवश्यक है कि इसके योजनागत संसाधनों का प्रभावी रूप से उपयोग किया जाता है। नई परिसम्पत्तियों का सृजन, क्षय हुई परिसम्पत्तियाँ जो उपयोग के लिए टिकाऊ नहीं थीं का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण, नेटवर्क क्षमता का संवर्धन ये वे कार्यकलाप थे जिन्हें उनके योजना व्यय के माध्यम से आईआर द्वारा किया गया। आईआर का योजना व्यय सामान्य राजकोष से वित्तपोषित था जो सामान्य बजटीय सहायता, आन्तरिक संसाधनों<sup>14</sup> और अतिरिक्त बजटीय सहायता अर्थात् चल स्टॉक के लिए आईआरएफसी और आरवीएनएल द्वारा नए नेटवर्क लिंक्स के माध्यम से बाजारी उधारों से विस्तृत किया गया था।

नीचे तालिका 10वीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान योजना व्यय और 11वीं पंचवर्षीय योजना की वर्ष वार व्यय के लिए निधियों का स्रोत दर्शाती है।

तालिका 1.8 योजना व्यय के स्रोत

(₹ करोड़ में)

योजना व्यय का स्रोत	10वीं एफवाईपी	11वीं एफवाईपी					
	2002-03 से 2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	
	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	बजट अनुमान	वास्तविक
सामान्य बजटीय सहायता <sup>15</sup> (कुल की प्रतिशतता)	37,516.06 (44.88)	8,667.90 (29.82)	10,110.43 (27.45)	17,716.09 (44.70)	19,485.06 (47.77)	22,000 (38.17)	21,336.80 (47.35)
आन्तरिक संसाधन (कुल की प्रतिशतता)	29,567.99 (35.37)	14,948.00 (51.43)	18,941.23 (51.43)	12,195.68 (30.77)	11,527.39 (28.26)	13,260 (23.01)	8,933.73 (19.83)
अतिरिक्त बजटीय सहायता (कुल की प्रतिशतता)	16,502.15 (19.75)	5,169.43 (18.75)	7,777.84 (21.12)	9,720.79 (24.53)	9,780.29 (23.97)	22,370 (38.82)	14,790.59 (32.82)

नोट: कोष्ठक में आँकड़ें कुल की प्रतिशतता दर्शाते हैं

<sup>14</sup> मूल्यहास आरक्षित निधि, पूँजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियाँ

<sup>15</sup> आरएसएफ से व्यय शामिल किया जाता है

अतिरिक्त आन्तरिक संसाधनों के सृजन के कारण, सामान्य बजट पर योजना व्यय की निर्भरता 11वीं एफवाईपी अवधि के पहले दो वर्षों में पर्याप्त रूप से कम हुई। जबकि 11वीं एफवाईपी के तीसरे, चौथे और पांचवें वर्ष के दौरान, आन्तरिक संसाधनों से योजना व्यय में संबंधित कमी के साथ पर्याप्त आंतरिक संसाधनों की अनुपलब्धता के कारण सामान्य बजट पर निर्भरता बढ़ गई। 2011-12 के दौरान, रेल मंत्रालय ने चल स्टाक और नई नेटवर्क लिंक आदि के लिए आईआरएफसी से ₹ 14,790.59 करोड़ की अतिरिक्त बजटीय सहायता प्राप्त की। इस उद्देश्य के लिए, आईएफआरसी ने ₹ 11,385 करोड़ के कर रहित और करयोग्य बांड जारी किये। बांड के माध्यम से आईआरएफसी द्वारा व्यवस्थित निधियों को चल स्टाक आदि पर प्रयुक्त किया गया था। 2011-12 के अंत तक, रेल मंत्रालय के पास ₹ 18.92 करोड़ थे जिन्हें अगले वर्ष के लिए अग्रणीत कर दिया गया।

योजना व्यय को विभिन्न योजना शीर्षों के अन्तर्गत विस्तृत रूप से वर्गीकृत किया जाता है। तालिका 1.9; 10वीं एफवाईपी अवधि और 11वीं एफवाईपी अवधि के वर्ष वार ब्यौरे के दौरान योजना शीर्षों के विभिन्न वर्गों के अन्तर्गत समूहित व्यय का शेयर दर्शाती है:

तालिका 1.9 श्रेणी-वार योजना व्यय

(₹ करोड़ में)

योजना शीर्ष	10वीं एफवाईपी (2002-07)	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
नई लाईनें, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, यातायात सुविधाएं, रेलपथ नवीकरण, पुल कार्य एसएंडटी	42,391.07 (50.72)	13,056.99 (45.36)	15,094.45 (40.98)	15,386.09 (38.82)	15,899.34 (38.98)	13,839.34 (30.71)
चल स्टाक और पट्टा प्रभार के पूंजीगत अवयव का प्रभार	26,556.21 (31.77)	9,611.16 (33.39)	13,043.34 (35.42)	15,141.94 (38.21)	17,210.25 (42.19)	21,679.67 (48.11)
वर्कशाप एवं उत्पादन इकाई एवं संयंत्र एवं मशीनरी	1,962.67 (2.35)	686.82 (2.39)	1,343.45 (3.65)	1,682.5 (4.25)	1,435.95 (3.52)	1,613.57 (3.58)
सरकारी उपक्रम में निवेश	2,886.59 (3.45)	1,581.74 (5.49)	2,095 (5.69)	2,041.99 (5.15)	1,789.58 (4.39)	2,599.88 (5.77)
अन्य	9,789.65 (11.71)	3,848.66 (13.37)	5,253.27 (14.26)	5,380.33 (13.57)	4,457.93 (10.93)	5,328.70 (11.83)
जोड़	83,586.19	28,785.37	36,829.51	39,632.85	40,793.05	45,061.16

टिप्पणी: 1 कोष्ठकों में आंकड़े कुल के प्रति प्रतिशतता दर्शाते हैं

टिप्पणी: 2 अन्य में सड़क सुरक्षा कार्य, विद्युतीकरण परियोजनाएँ, कम्प्यूटरीकरण, अन्य इलेक्ट्रिक कार्य, रेलवे अनुसन्धान, अन्य विनिर्दिष्ट कार्य, भंडार उचंत, विनिर्माण उचंत और विविध अग्रिम, स्टाफ क्वार्टर, यात्री सुविधाएँ, मेट्रोपोलिटन प्राजेक्ट्स शामिल हैं।

चूँकि आईआरएफसी, डब्ल्यूआईएस एवं आरवीएनएल योजना व्यय (अर्थात् अतिरिक्त बजटीय समर्थन) को सहयोग दे रहा है, इसलिए चल स्टाक (10वीं एफवाईपी के लिए ₹ 16,052.25 करोड़ और 11वीं-एफवाईपी के लिए ₹ 46,127.94 करोड़) और निवेश (10वीं एफवाईपी में ₹ 450 करोड़ और 11वीं एफवाईपी के लिए ₹ 1,111 करोड़) के अन्तर्गत शामिल थे।

उपरोक्त तालिका से पता चलता है कि रेलपथ सम्बन्धित कार्य (नई लाइन का निर्माण, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, यार्ड रिमोडलिंग और यातायात सुविधाएँ, ब्रिज कार्य और सिगनल एवं दूरसंचार कार्य) पर योजनागत शेष में 10 वीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान 51 प्रतिशत से 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 40 प्रतिशत तक गिरावट आयी थी जो उसी अवधि के दौरान चल स्टाक, वर्कशाप एवं उत्पादन यूनिट एवं संयंत्र एवं मशीनरी की हिस्सेदारी में अनुरूप वृद्धि हुई थी।

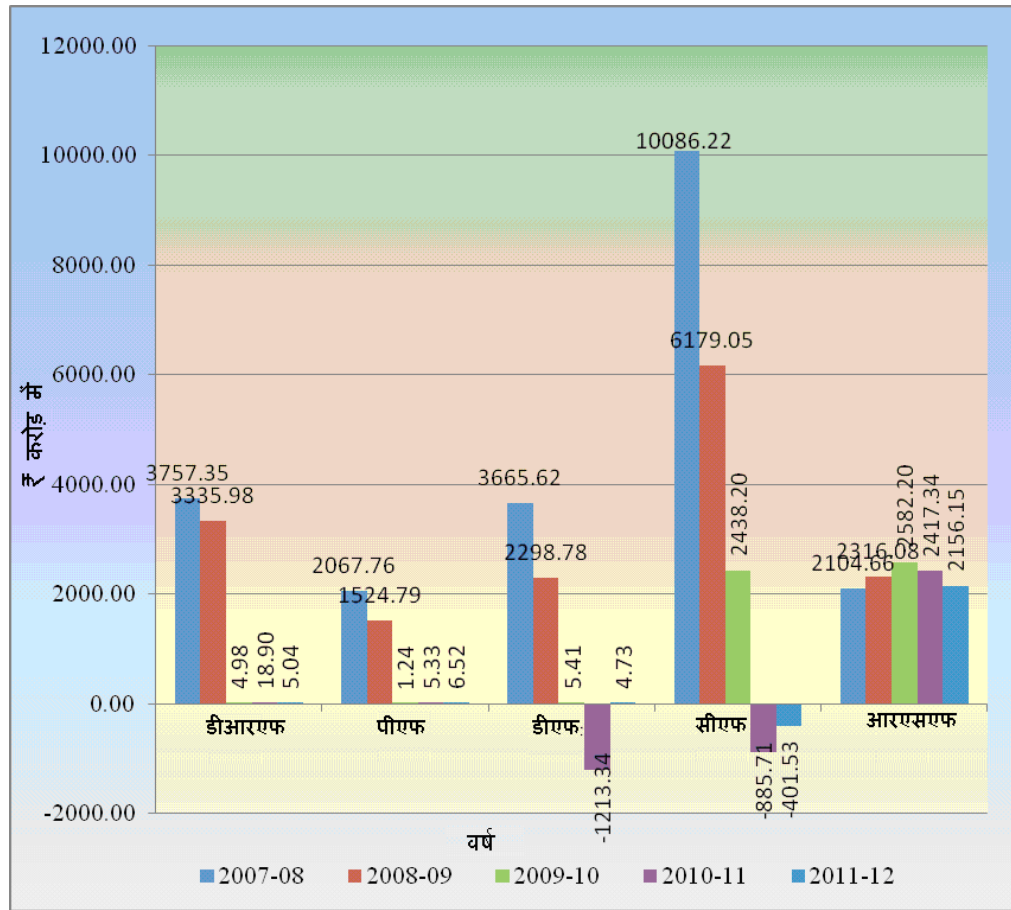
**1.11 रेलवे निधियाँ**

तालिका 1.10 रेलवे निधियों की प्रास्थिति

निधि	विवरण
मूल्यहास आरक्षित निधि	इस निधि में विनियोजन भारतीय रेल द्वारा अर्जित राजस्व से पूरा किया जाता है। यह पुरानी परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए है। इस निधि पर सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर पर ब्याज मिलता है। निधि (₹ 6,720 करोड़) से विनियोजित राशि की अपेक्षा परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण पर कम राशि (₹ 6,680.72 करोड़) खर्च कर 2011-12 की समाप्ति पर निधि ₹ 5.05 करोड़ रह गई थी। डीआरएफ को विनियोजन बजटीय प्रावधान से 4 प्रतिशत तक कम किया गया था।
पेंशन निधि	इस निधि में 1 अप्रैल 2011 तक प्रारंभिक शेष ₹ 5.33 करोड़ था। इस निधि में विनियोजन भारतीय रेल द्वारा अर्जित राजस्व से पूरा किया जाता है। निधियों में सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर पर ब्याज मिलता है। 2011-12 के दौरान निधि को विनियोजन आहरण से थोड़ा अधिक था। वर्ष की समाप्ति पर निधि के अन्तर्गत उपलब्ध शेष 31 मार्च 2012 तक ₹ 6.52 करोड़ था।
विकास निधि	2007-08 के बाद राजस्व अधिशेष में निरन्तर गिरावट के कारण, प्रत्येक वर्ष की समाप्ति पर निधि के अन्तर्गत निवल शेषों में पर्याप्त गिरावट आयी थी। 1 अप्रैल 2011 तक ₹ 1,213.34 करोड़ के ऋणात्मक शेष निधि खातों में पड़े थे। 2011-12 में, ₹ 610 करोड़ की राशि के राजस्व अधिशेष को विनियोजित किया गया था। इसके अतिरिक्त, ₹ 3,000 करोड़ की राशि रेल विकास निधि के ऋण के प्रति 2011-12 के दौरान केंद्रीय सरकार द्वारा बढ़ाई गई थी जो रेल विकास निधि के विनियोजन हेतु और निधि में ऋणात्मक शेष को कवर करने और 2011-12 में आवश्यक सुरक्षा संबंधी कार्यों का भी वित्त पोषण करने के लिए थी। निम्नलिखित कारणों से निधि ₹ 4.73 करोड़ पर रुक गई: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. इस निधि ₹ 2,222.56 करोड़ में से किया गया व्यय पूँजीगत व्यय ₹ 610 करोड़ की राशि की इस निधि के अंशदान से काफी अधिक था।</li> <li>2. निधि लेखा में ऋणात्मक शेष के कारण भारत सरकार को ₹ 41.12 करोड़ की राशि के ब्याज का भुगतान।</li> <li>3. भारत सरकार से लिये गये ऋण पर ₹ 128.25 करोड़ के ब्याज का भुगतान।</li> </ol>
पूँजी निधि	2007-08 से राजस्व अधिशेष के सृजन में गिरावट के साथ इस निधि को विनियोजन ₹ 11,072.09 करोड़ (2007-08) से 2008-09 में ₹ 3,065.78 करोड़ तक कम हो गया था। भारतीय रेल 2009-10 और 2010-11 में इस निधि में कोई राशि विनियोजित नहीं कर सकी। 2011-12 में, इस निधि में केवल ₹ 515.57 करोड़ विनियोजित किये गये थे। हालांकि, 1 अप्रैल 2011 तक 885.71 करोड़ के ऋणात्मक शेष के कारण, रेल मंत्रालय को ब्याज प्राप्त करने के बजाए ₹ 31.40 करोड़ का ब्याज अदा करना पड़ा। इसके परिणामस्वरूप 31 मार्च 2012 तक निधि खाते में बिना किसी व्यय के बावजूद ₹ 401.53 करोड़ ऋणात्मक शेष हुआ।
रेलवे संरक्षा निधि	इस निधि लेखा में 1 अप्रैल 2011 तक प्रारम्भिक शेष ₹ 2,417.34 करोड़ था। जिसमें से जमा किये गये ₹ 1,062.17 करोड़ की राशि के प्रति 2011-12 में ₹ 1,323.36 करोड़ का उपयोग किया गया था। निधि लेखा में 2011-12 की समाप्ति पर ₹ 2,156.15 करोड़ बचा।

उपरोक्त तालिका सं. 1.10 में दर्शायी गई निधियाँ<sup>16</sup> रेलवे सुरक्षा निधि को छोड़कर या तो राजस्व अथवा अधिशेष से वित्त पोषित हुई थी जिसमें डीजल उपकरण का हिस्सा आया था। निधियों में उपलब्ध शेष 2010-11 में ₹ 342.51 करोड़ से बढ़कर वर्ष 2011-12 के अंत तक ₹ 1,770.91 करोड़ हो गया जो विकास निधि के अंतर्गत वित्त मंत्रालय से ₹ 3,000 करोड़ का ऋण प्राप्त करने के बाद था।

चित्र 1.16- वर्षों (2007-12) के अंत तक निधि शेष



विकास निधि और पूँजीगत निधि, को लाभांश के भुगतान के बाद उपलब्ध रेलवे "आधिक्य" से वित्तपोषित किया जाता है जिसमें क्रमशः ₹ 4.73 करोड़ का शेष और ₹ 401.53 करोड़ का ऋणात्मक शेष रह गया था। दो निधियों के अंतर्गत निधि शेष में अंतर को समाप्त करने के उद्देश्य से रेलवे विकास निधि को मुख्य शीर्ष - 7002 - रेलवे - लघुशीर्ष - 202 - ऋणों के अंतर्गत 2011-12 के दौरान विकास निधि के प्रति ₹ 3,000 करोड़ का एक ऋण अनुदानों (मार्च 2012) की पूरक मांगों के द्वारा रेल मंत्रालय से प्राप्त किया गया जो निधि में

<sup>16</sup> 2007-08 तक, आईआर ने विशेष रेल संरक्षा निधि भी प्रचालित की थी जिसे नवीकरण /प्रतिस्थापन के बकाये को पूरा करने के लिए 2001-02 में बनाया गया था। यह निधि 2007-08 तक बंद हो गई थी और निधि में बचा शेष मूल्यहास आरक्षित निधि को हस्तांतरित किया गया था।



ऋणात्मक शेष को पूरा करने और 2011-12 में आवश्यक सुरक्षा संबंधी कार्यों को करने के लिए रेल विकास निधि को विनियोजित करने के लिए था।

वर्ष 2011-12 के दौरान, पूंजीगत निधि से कोई व्यय पूरा नहीं किया गया। रेलवे मंत्रालय ने चल स्टाक की खरीद हेतु आईआरएफसी से उधार लिये गये धन की पूंजी निधि से पट्टा प्रभारों की मूल राशि की पुनः अदायगी की। यह भुगतान आईआर द्वारा किया गया है क्योंकि यह एक प्रतिबद्ध देयता है। आरंभ में, आईआरएफसी (₹ 3,447 करोड़) और रेल विकास निगम लिमिटेड (₹ 253 करोड़) में निवेश के लिए पट्टा प्रभारों के महत्वपूर्ण अवयवों की अदायगी हेतु ₹ 3,700 करोड़ का बजट प्रावधान किया गया। तथापि, वित्तीय संकट (आंतरिक संसाधनों/राजस्व अधिशेष के कम सृजन और पूंजी निधि में ऋणात्मक शेष), के कारण रेल मंत्रालय ने सामान्य बजटीय सहायता स्वीकार की और ₹ 664.09 करोड़ (मार्च 2012) का पूरक अनुदान और अन्य योजना शीर्षों के पुनर्विनोजन से ₹ 2,776.08 करोड़ प्राप्त करते हुए आईआरएफसी को 'पूंजी' से ₹ 3,454.33 करोड़ अदा किये। चूंकि आईआरएफसी का पट्टा प्रभारों के मूल घटक को पूंजीगत निधि से भुगतान किया जाता है, इसलिए 'पूंजी' से महत्वपूर्ण अवयवों की अदायगी से सामान्य राजस्व से लाभांश की अदायगी की देयता बढ़ेगी। इसलिए, रेल मंत्रालय ने 2011-12 के दौरान सामान्य राजस्वों से ₹ 172.72 करोड़ की लाभांश राशि का एक परिहार्य भुगतान किया।

डीआरएफ को अंशदान ऐतिहासिक लागत, परिसम्पत्ति के प्रत्याशित उपयोगी जीवन-काल और प्रत्याशित अवशिष्ट जीवन-काल के आधार पर नहीं किया गया था किन्तु वह उस राशि पर निर्भर था जो कार्य-चालन खर्च वहन नहीं कर सका। 31 मार्च 2012 को समाप्त विगत पाँच वर्षों के दौरान निधि को किए गए विनियोजन पर परिसम्पत्तियों के नवीकरण/प्रतिस्थापन पर व्यय 99 प्रतिशत (2011-12) से 2009-10 में 251 प्रतिशत था। चूंकि परिसम्पत्तियों के नवीकरण /प्रतिस्थापन एक उच्च प्राथमिकता मद है इसलिए यह अनिवार्य है कि डीआरएफ को अंशदान पारदर्शी तरीके से होना चाहिए।

डीआरएफ को वार्षिक अंशदान को प्रत्येक ज़ोनल रेलवे के ब्लाक लेखा (धारित परिसम्पत्तियों का मूल्य) के अनुपात में जोन वार वितरित किया जाता है। यह विनियोग जोन रेल के कार्यचालन व्यय से प्रभावित होता है। यह देखा गया था कि जोनल स्तर पर डीआरएफ को विनियोजित राशि और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण पर व्यय की गई राशि के बीच कोई सम्बन्ध नहीं है। मध्य, पूर्व, उत्तर मध्य, पूर्वोत्तर, उत्तर पश्चिम, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम, पश्चिम मध्य रेलवे, इंडीग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ) केन्द्रीय रेलवे विद्युतीकरण संगठन (कोर) और एमटीपी/चेन्नई के सम्बन्ध में 2011-12 की समाप्ति पर ऋणात्मक शेष था।

### 1.12 निष्कर्ष एवं सिफारिशें

भारतीय अर्थव्यवस्था में मंदी और छठवें सीपीसी सिफारिश के कार्यान्वयन के कारण आईआर का वित्त वर्ष मुख्यतः 2008-10 के दौरान प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुआ था। इसलिए, वे पिछले दोनों वर्षों के लिए बजट में रेखांकित प्रक्षेपित निष्पादन प्राप्त नहीं कर सके। यद्यपि 2010-11 के दौरान अनुमान के अनुसार जीटीआर प्राप्त किया गया था, फिर भी निवल राजस्व बजट अनुमान 35.12 प्रतिशत से कम था। 2011-12 के दौरान, पिछले वर्ष से



जीटीआर 10.13 प्रतिशत तक बढ़ गया, जबकि यह बजट अनुमानों से दो प्रतिशत (₹ 2,128.65 करोड़) तक कम था। कुल कार्यकारी व्यय बजट अनुमानों की अपेक्षा 2.29 प्रतिशत (₹ 2,217.41 करोड़) तक बढ़ गया। इस प्रकार, निवल राजस्व बजट अनुमानों से 43.45 प्रतिशत (₹ 5,211.53 करोड़) कम था।

आईआर यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं की अपनी प्रचालनात्मक लागत को पूरा करने में समर्थ नहीं है। माल सेवाओं से यात्री सेवाओं में महत्वपूर्ण क्रास सब्सिडाइजेशन था। वास्तव में, रेल सम्मेलन समिति (2009) ने 2009-10 और 2010-11 के लिए लाभांश की दर और अन्य अनुषंगी मामले पर अपनी प्रथम रिपोर्ट में इच्छा जाहिर की कि रेलवे को अपव्यय को रोकते और वित्तीय अनुशासन को लागू करते हुए संसाधन जुटाने के अवसरों सहित अपने राजस्व को बढ़ाने के तरीके खोजने चाहिए। आईआर ने एक तरफ मालभाड़ा यातायात से ₹ 20,563.59 करोड़ का लाभ अर्जित किया और दूसरी तरफ 2010-11 के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के संचालन पर ₹ 20,948.35 करोड़ की हानि उठाई।

2011-12 के दौरान, आईआर का राजस्व अधिशेष (₹ 1,125.57 करोड़) ₹ 5,258.41 करोड़ के बजट अनुमानों से 78.59 प्रतिशत कम था। वर्ष 2011-12 के अंत तक, निधियां ₹ 1,770.91 करोड़ पर बंद हुईं। 2011-12 के दौरान वित्त मंत्रालय से विकास निधि के अंतर्गत ₹ 3,000 करोड़ का ऋण प्राप्त करने के बाद, वर्ष के अंत तक इस निधि के अंतर्गत शेष राशि वर्ष के अंत पर ₹ 4.73 करोड़ थी। पूंजीगत निधि में ₹ 401.53 करोड़ का ऋणात्मक अधिशेष था। यह स्थिति लंबे समय तक आईआर संचालनों की निरंतरता को प्रभावित कर सकती है।

आईआर के स्टाफ उत्पादकता संकेतक को छोड़कर वित्तीय और प्रचालनात्मक दक्षता संकेतक में वर्ष 2011-12 के दौरान गिरावट थी। समग्र प्रचालन अनुपात 2010-11 में 94.59 प्रतिशत से कम होकर 2011-12 में 94.85 प्रतिशत हो गया। नियोजित पूंजी की तुलना में, आईआर के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाते हुए, विगत पांच वर्षों (2007-12) में पूंजी-आउटपुट अनुपात में पर्याप्त रूप से वृद्धि हुई।

पिछले वर्ष की उगाही न की गई आय ₹ 1,357.84 करोड़ की राशि से बढ़कर 2011-12 के अंत तक ₹ 1,401.03 करोड़ हो गई। इसने भी आईआर के वित्त पोषणों को प्रभावित किया।

### सिफारिशें

- भारतीय रेलवे गंभीर वित्तीय संकट का सामना कर रही है और उनकी संचित निधियाँ 2007-08 में ₹ 21,681.60 करोड़ से 2011-12 में ₹ 1770.91 करोड़ तक यथेष्ट रूप से क्षरित हो गईं। भारतीय रेलवे को मालभाड़ा के साथ-साथ यात्री टैरिफ दोनों को यौक्तिक करने के लिए अपनी वित्तीय व्यवस्था में सुधार करने के लिए आगे आना है। भारतीय रेलवे अपनी भावी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त अधिशेष सृजन करने में अपनी सेवाओं से लागत की वसूली के लिए नए अवसरों का अन्वेषण करे।

- यह अनिवार्य है कि भारतीय रेलवे थोक माल जैसे कोयला, स्टील, सीमेंट में अपनी बाजार हिस्सेदारी को बढ़ाए जहाँ इसका निहित प्रतियोगी लाभ है।
- भारतीय रेलवे के लिए सभी चालू पूंजीगत कार्यों की समीक्षा करना और उन परियोजनाओं के प्रचालन/गैर-प्रचालन करने के संबंध में शीघ्र निर्णय लेना महत्वपूर्ण है जहां सड़क सम्बद्धता विशेषकर अलाभकर लाईनों के मामले में मौजूद है।
- भारतीय रेलवे को अपनी परिसम्पत्तियों के पट्टे /किराया पर देने के सभी मामलों में समय से संशोधन करने/बिल भेजने और बकाया सहित प्राप्यों की उगाही करने की आवश्यकता है।
- भारतीय रेलवे को यातायात के संचलन और वसूलीयोग्य माँग के कारण मुख्यतः यातायात उच्चत के अंतर्गत लम्बित आय की उगाही न किए गए मामलों का प्रभावी रूप से अनुसरण करने की आवश्यकता है।

## अध्याय 2 विनियोजन लेखे

इस अध्याय में विनियोजन लेखाओं की लेखापरीक्षा के माध्यम से भारतीय रेल की जवाबदेही और बजटीय पद्धतियों की रूपरेखा है।

रेल बजट संसदीय वित्त नियंत्रण का एक साधन और साथ ही एक महत्वपूर्ण प्रबन्धन यंत्र 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 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।

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 आबंटन, पूरक अनुदानों, अभ्यर्षण और स्पष्टतः पुनर्विनियोजना 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 है।

### 2.1 विनियोजन लेखाओं का सारांश

भारतीय रेल ने 15 राजस्व अनुदानों<sup>17</sup> (अनुदान संख्या 1 से 15 ) और एक पूंजी अनुदान<sup>18</sup> (अनुदान संख्या 16) को सम्मिलित करके 16 अनुदानों के प्रचालन माध्यम से अपने व्यय को प्राधिकृत किया। राजस्व अनुदानों का वित्तपोषण वर्ष के दौरान अपनी आय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा उत्पादित आंतरिक स्रोतों के माध्यम से किया गया था, पूंजी अनुदान का

<sup>17</sup> अनुदान जिसमें संसद द्वारा यथा दत्तमत कार्यचालन व्यय तथा अन्य राजस्व व्यय का विवरण रहता है।

<sup>18</sup> अनुदान जिसमें संसद द्वारा दत्तमत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण और प्रतिस्थापन पर व्यय का विवरण होता है।

निधीयन मुख्यतः बजट के माध्यम से, आंतरिक संसाधनों और केन्द्रीय सड़क निधि से डीजल उपकर के शेयर से किया गया था।

व्यय के लिए अनुदानों के मूल और पूरक मांगों में प्राधिकृत राशि की तुलना में 31 मार्च 2012 को समाप्त वर्ष के दौरान खर्च की गई और भारत के संविधान के अनुच्छेद 114 और 115 के अन्तर्गत पारित राशि के लिए विनियोजन लेखाओं (रेलवे) का सारांश नीचे दिया गया है:

तालिका 2.1: विनियोजन लेखा 2011-12 का सारांश

(₹ करोड़ में)

	मूल अनुदान/विनियोजन	अनुपूरक अनुदान	कुल संस्वीकृत अनुदान	वास्तविक व्यय	बचत(-)/आधिक्य(+)
<b>दत्तमत</b>					
राजस्व	1,26,582.63	3,926.94	1,30,509.57	1,26,100.20	(-)4,409.37
पूँजीगत	70,697.27	3,714.11	74,411.38	68,636.12	(-)5,775.26
कुल दत्तमत	1,97,279.90	7,641.05	2,04,920.95	1,94,736.32	(-)10,184.63
<b>भारित</b>					
राजस्व	161.78	3.19	164.96	155.12	(-)9.84
पूँजीगत	60.00	67.07	127.07	105.64	(-)21.43
कुल भारित	221.78	70.26	292.03	260.76	(-)31.27
कुल जोड़	1,97,501.67	7,711.31	2,05,212.98	1,94,997.08	(-)10,215.9

उपर्युक्त तालिका इंगित करती है कि वित्त वर्ष 2011-12 के दौरान भारतीय रेल के कुल व्यय ₹ 1,94,997.08 करोड़ में से लगभग 64.75 प्रतिशत राजस्व अनुदानों पर खर्च किया गया था जो प्रशासनिक, प्रचालन और रखरखाव कार्यकलापों पर कार्यचालन व्यय था जबकि 35.25 प्रतिशत परिसम्पत्तियों की प्राप्ति, निर्माण एवं उनके प्रतिस्थापन/नवीकरण के माध्यम से आधारभूत सुविधाओं के सृजन और संवर्धन से संबंधित पूँजीगत अनुदान पर खर्च किया गया था। उपर्युक्त तालिका 2011-12 में उपलब्ध संस्वीकृत प्रावधानों के प्रति राजस्व अनुदानों में 2.15 प्रतिशत (₹ 4,419.21 करोड़) और पूँजीगत अनुदान में 2.82 प्रतिशत (₹ 5,796.69 करोड़) की बचतें भी दर्शाती हैं।

अनुदानवार व्यय के विश्लेषण से पता चला कि निवल बचत ₹ 10,215.90 करोड़ जोकि 13 राजस्व अनुदान, पूँजीअनुदान के पांच खंड, सात राजस्व विनियोग<sup>19</sup> एवं 5 खंड पूँजीगत विनियोग के अंतर्गत कुल बचत ₹ 13,384.74 करोड़ में से ₹ 3,168.84 करोड़ जो कि तीन राजस्व अनुदान, दो खंड पूँजीगत अनुदान एवं 4 राजस्व विनियोगों के थे, के अधिकता के समायोजन के बाद का परिणाम था।

### 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:-

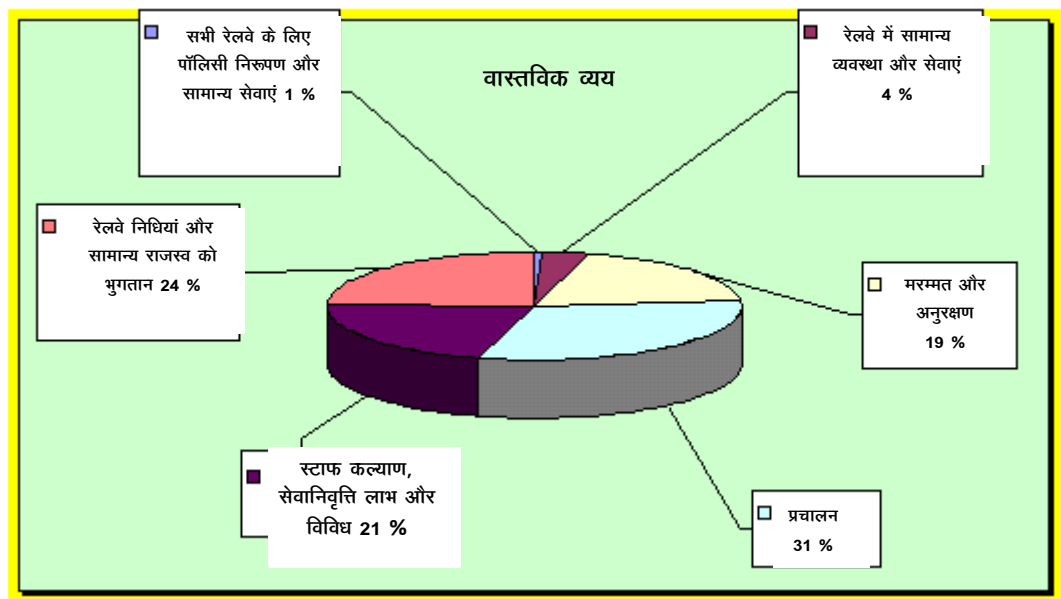
<sup>19</sup> विनियोजन भारत की समेकित निधि पर भारित व्यय का उल्लेख करता है।

तालिका 2.2 रेलवे द्वारा प्रचालित अनुदान

संख्या	विवरण	छः विभिन्न समूह
1	रेलवे बोर्ड	सभी रेलवे के लिए सामान्य नीति प्रतिपादन और सेवाएं
2	विविध व्यय	
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	कैरियज और बैगनों की मरम्मत तथा रखरखाव	
7	संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव	
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 कामकाज व्यय	
13	भविष्यनिधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	
14	निधि को विनियोजन	रेलवे निधि तथा सामान्य राजस्व को भुगतान
15	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की चुकौती और अधिक पूंजीकरण का परिशोधन	

इसलिए 2011-12 में समूह वार व्यय नीचे चार्ट 2.1 में दिया गया है।

चार्ट-2.1 समूह वार राजस्व व्यय (2011-12)



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

तालिका 2.3 समूह वार अनुमान, व्यय और अन्तर (2011-12)

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल अनुदान/विनियो जन	पूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत अनुदान	वास्तविक व्यय	संस्वीकृत अनुदान के संदर्भ में अन्तर	प्रतिशतता अंतर
सभी रेलवे के लिए सामान्य नीति प्रतिपादन और सेवाएं	880.01	0.00	880.01	757.90	-122.11	-13.88
रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	4,996.02	0.03	4,996.05	4,665.36	-330.69	-6.62
मरम्मत और रखरखाव	24,763.62	195.14	24,958.76	24,201.03	-757.72	-3.04
प्रचालन	37,061.22	2,230.00	39,291.22	38,999.07	-292.15	-0.74
स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ और विविध	24,240.41	1,504.96	25,745.37	26,710.35	964.98	3.75
रेलवे निधियां और सामान्य राजस्व को भुगतान	34,803.31	0.00	34,803.13	30,921.61	-3,881.52	-11.15

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

- **भारतीय रेल नीति प्रतिपादन:**

विदेश यात्रा खर्चों, आतिथ्य आदि, जैसे अन्य प्रभारों के प्रति किया गया कम व्यय कतिपय सर्वेक्षण कार्य का निष्पादन न करना या धीमी प्रगति, निविदा के अंतिम रूप न देने, ठेकागत भुगतानों के कम मूर्त रूप देने, रेलवे भर्ती बोर्ड की परीक्षा के कम संख्या में आयोजन, विश्वश्रेणी स्टेशन कार्य की कम प्रगति।

- **रेलवे में सामान्य अधीक्षण और सेवा**

स्टाफ लागत एवं आकस्मिकताओं के प्रति किया गया कम व्यय, विधिक बिलों की कम प्राप्ति, रिक्तियों के न भरने के कारण स्टाफ लागत में कमी, कर्मचारियों को भुगतान किए गए मानदेय की प्रमात्रा में कटौती।

- **मरम्मत और रखरखाव**

वेतन, मजदूरी एवं स्थापना प्रभारों के प्रति किया गया कम व्यय, गैर-स्टॉक मर्दों की कम खरीद, किए गए कम सफाई कार्य, कम ठेकागत भुगतानों का मूर्त रूप दिया जाना, कम सीधी खरीद, स्टोर का कम आहरण, आवधिक पूर्ण मरम्मत पर मजदूरी और सामग्री का कम समायोजन, कम ऋणों का समायोजन, स्टाफ लागत के प्रति कम व्यय, आकस्मिक खर्चों के प्रति कम व्यय, कार्यशाला ऋणों का कम समायोजन, अन्य मरम्मत के लिए कम सीधी खरीद, अनुरक्षण कार्यकलापों पर कम व्यय, प्राप्त हुए कम ऋण, प्रत्याशित की अपेक्षा डीक्रेडिटल भुगतानों का कम/गैर मूर्त रूप देना।

- प्रचालन

स्टाफ लागत के प्रति कम व्यय; उपभोज्य भण्डारों का कम आहरण, स्टोर डेबिट का कम समायोजन, स्टोर की खरीद के प्रति कम व्यय, कम ठेकागत भुगतानों का मूर्त रूप देना, कम स्थापना प्रभार और रिक्तियों को न भरना, प्रचार प्रभारों पर कम व्यय, आईआरएफसी के अलावा पट्टा प्रभारों का कम भुगतान, बिक्री कर के प्रति कम व्यय, सीमाशुल्क और अन्य करों का उद्ग्रहण, कम ऋणों का समायोजन, स्टाफ लागत पर कम व्यय, कर्षण सेवाओं के लिए उपयुक्त विद्युत की लागत पर कम व्यय, प्रत्याशित की अपेक्षा डिफ्रिटल भुगतानों का कम मूर्त रूप देना।

- स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति अधिलाभ तथा विविध

मुआवजा दावों के प्रति अधिक ऋणों और अधिक व्यय का समायोजन, दुर्घटना बीमा और मुआवजा के प्रति अधिक व्यय, निजी खान-पान वालों को ठेकागत भुगतानों और भारतीय रेलवे खान-पान तथा पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) के बकाया बिलों की कलीयरेन्स के प्रति अधिक व्यय का होना, दावों के अधिक मूर्त रूप देने और ऋणों का समायोजन, पेंशन संवितरण प्राधिकारियों से अधिक ऋणों की प्राप्ति, एक्स-ग्रेशिया पेंशन के प्रति अधिक भुगतान, फेमिली पेंशन मामलों के संशोधन के कारण फेमिली पेंशन के प्रति अधिक ऋणों की प्राप्ति, मृत्यु एवं सेवानिवृत्ति उपदान के अधिक मामलों का अन्तिम रूप देना, पेंशन विकल्पकारियों के लिए छुट्टी नगदीकरण के प्रति अधिक व्यय, जमा सम्बद्ध बीमा योजना के प्रति अधिक व्यय, प्रत्याशित की अपेक्षा अधिक डिफ्रिटल भुगतानों का मूर्त रूप देना।

- रेलवे निधि तथा सामान्य राजस्व को भुगतान

अनुदान सं. 14 में बचतें- डीआरएफ को कम विनियोग, आन्तरिक संसाधन उत्पादन में कमी के कारण विकास निधि एवं पूंजीगत निधि में अधिक विनियोजित किए जाने वाली की कम उपलब्धता। अनुदान सं. 15 में बचतें 6 प्रतिशत से 5 प्रतिशत तक ब्याज दर के कम करने से हुआ था।

अनुदान वार प्राधिकार 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 व्यवस्था

### 2.2.1 बजट प्रावधानों से आधिक्य

तालिका 2.4 में उन अनुदानों और विनियोजनों के विवरण दिए गए हैं, जहां व्यय प्राधिकार से अधिक किया गया।

तालिका 2.4 अधिक व्यय

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	मूल प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	आधिक्य
<b>राजस्व-दत्तमत</b>					
1	अनुदान संख्या 12- कार्यचालन खर्च-विविध कार्यचालन खर्च	3,684.74	425.13	4,388.08	278.21
2	अनुदान संख्या 13- कार्यचालन खर्च- भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	16,479.74	1,077.61	18,326.97	769.62
<b>राजस्व-भारित</b>					
1	विनियोजन संख्या 3-सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	0.00	0.03	0.30	0.27
2	विनियोजन संख्या 13-कार्यचालन खर्च-भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	0.50	0.09	0.63	0.04
	<b>जोड़</b>	<b>20,164.98</b>	<b>1,502.86</b>	<b>22,715.98</b>	<b>1,048.14</b>

उपर्युक्त उल्लिखित अनुदान और विनियोजन जहां आधिक्य था, में पूरक प्रावधान सभी में प्राप्त किए गए थे। पूरक अनुदान प्राप्त करने के बावजूद अधिक व्यय का वहन खराब बजटीय अनुमान दर्शाता था।

2011-12 के दौरान अधिक व्यय के कारण मुआवजा दावों के प्रति अधिक ऋण और अतिरिक्त व्यय के समायोजन, दुर्घटना बीमा और मुआवजों के प्रति अधिक व्यय, निजी खान-पान वालों को ठेकेगत भुगतानों सहित भारतीय रेल खान-पान तथा पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) के बकाया बिलों की क्लियरेंस के प्रति अधिक व्यय का होना, ऋण के समायोजन के प्रति दावों को अधिक मूर्तरूप देने, पेंशन संवितरण प्राधिकारियों से अधिक ऋणों की प्राप्ति, अनुग्रह पेंशन के प्रति अधिक भुगतान, फेमली पेंशन मामलों के संशोधन के कारण फेमली पेंशन के प्रति अधिक ऋण की प्राप्ति, मृत्यु एवं सेवानिवृत्ति उपदान के अधिक मामलों को अंतिम रूप देने, पेंशन विकल्पकारियों के लिये छुट्टी नगदीकरण के प्रति अधिक व्यय, जमा संबद्ध बीमा योजना के प्रति अधिक व्यय, प्रत्याशित की अपेक्षा अधिक आज्ञाप्ति भुगतान को मूर्तरूप देने के कारण थे।

लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपनी चौंसठवीं रिपोर्ट (15वीं लोक सभा) में दत्तमत अनुदानों और भारित विनियोजनों से अधिक " (2010-11) पर टिप्पणी की कि रेल मंत्रालय द्वारा प्रचालित अनुदानों/विनियोजन के अंतर्गत अधिक व्यय करना बजटीय प्रयोग में गंभीर खामियों को दर्शाने वाला पुनरावर्ती तथ्य है। समिति ने यह भी देखा कि रेलवे द्वारा निधियों की आवश्यकता का अनुमान करते समय, विभिन्न उपशीर्षों के लिये अनुमान वेतन वृद्धि का कुल मौद्रिक प्रभाव, मौजूदा व्यय को उठाने, आगामी मांगों/आवश्यकताओं की बढ़ती लागत आदि का उचित रूप से विश्लेषण करके अधिक वास्तविक रूप से अनुमान किया जा सकता है जो थोड़ा और प्रयास करने से संभव था। पीएसी की टिप्पणियों पर रेल मंत्रालय का उत्तर अभी प्रतीक्षित है।



बजटीय संस्वीकृतियों पर आधिक्य का नियमितीकरण भारत के संविधान के अनुच्छेद 115(1)(ख) के अन्तर्गत संसद द्वारा किया जाना अपेक्षित है।

### 2.2.2 निरन्तर आधिक्य

स्टाफ कल्याण, सेवानिवृत्ति लाभ और विविध से संबंधित अनुदान 13- भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ में 2009-10, 2010-12 और 2011-12 के दौरान निरन्तर आधिक्य था जो तालिका 2.5 में है।

तालिका 2.5 निरन्तर अधिक व्यय

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	नाम और अनुदान संख्या.	वित्तीय वर्ष	मूल प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक प्रावधान	आधिक्य
1	अनुदान संख्या 13 (दत्तमत)- भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	2009-10	14,265.29	1,133.52	16,911.20	1,512.39
		2010-11	14,417.50	531.24	16,352.71	1,403.97
		2011-12	16,479.74	1,077.61	18,326.97	769.62
2	अनुदान संख्या 12 (दत्तमत)- कार्यचालन खर्च- विविध कार्यचालन खर्च	2009-10	3,157.65	0	3,177.23	19.59
		2010-11	3,093.25	260.81	4,002.50	648.44
		2011-12	3,684.74	425.13	4,388.08	278.21
3	विनियोजन संख्या 3 (प्रभारित)- कार्यचालन खर्च- सामान्य अधीक्षण और सेवाएँ	2009-10	0.01	0.09	0.35	0.24
		2010-11	0.05	0.10	0.36	0.21
		2011-12	0.00	0.03	0.30	0.27

भारतीय रेल ने आधिक्य का कारण मुख्यतः पेंशन संवितरण प्राधिकारियों से अधिक ऋणों की प्राप्ति पर अतिरिक्त व्यय, अनुग्रहपूर्वक पेंशन के प्रति अतिरिक्त भुगतान, फेमली पेंशन मामलों के संशोधन के कारण फेमली पेंशन के प्रति अधिक ऋणों की प्राप्ति, मृत्यु एवं सेवानिवृत्ति उपदान के अधिक मामलों को अंतिम रूप देने, पेंशन विकल्पकारियों के लिये छुट्टी नगदीकरण के प्रति अधिक व्यय, जमा संबद्ध बीमा योजना के प्रति अधिक व्यय, मुआवजा दावों के प्रति अधिक ऋणों और अतिरिक्त व्यय का समायोजन, दुर्घटना बीमा और मुआवजे के प्रति अधिक व्यय, निजी खान-पान वालों को ठेकेगत भुगतान सहित भारतीय रेल खानपान तथा पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) के बकाया बिलों के क्लियरेंस के प्रति अधिक व्यय होना, प्रत्याशित की अपेक्षा अधिक आज़प्ति भुगतान को मूर्तरूप देने के कारण बताया।

गत तीन वर्षों में निरन्तर आधिक्य बजटीय आवश्यकताओं का उचित अनुमान करने और राजकोषीय अनुशासन लागू करने में भारतीय रेल की विफलता दर्शाती थी।

### 2.2.3 बचतें

कुल मिलाकर ₹ 10973.65 करोड़ की बचत थी। ग्यारह मामलों में तालिका 2.6 में दिए गए विवरण के अनुसार बचत ₹ 100 करोड़ से अधिक थी:

तालिका 2.6: ₹ 100 करोड़ से अधिक बचत

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	मूल प्रावधान	पूरक प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत
1	अनुदान संख्या 2- विविध व्यय	683.03	0	561.40	-121.63
2	अनुदान संख्या 3- साधारण अधीक्षण और रेल पर सेवाएं	4,996.02	0	4,665.06	-330.96
3	अनुदान संख्या 4- स्थायी क्षेत्र और कार्य की मरम्मत और रखरखाव	8,154.65	0	7,794.56	-360.09
4	अनुदान संख्या 7- संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव	4,672.96	0	4,421.00	-251.96
5	अनुदान संख्या 9- संचालन व्यय-यातायात	13,324.23	116.10	13,293.48	-146.85
6	अनुदान संख्या 10- संचालन व्यय-ईंधन	17,288.48	1,692.31	18,846.06	-134.73
7	अनुदान संख्या 14- निधियों का विनियोजन (डीआरएफ, सीएफ, डीएफ, पीएफ)	28,068.41	0	2,5265.57	-2,802.83
8	जीआर को लाभांश	6,734.72	0	5,656.03	-1,078.69
9	अनुदान संख्या 16- पूंजी	53,501.37	714.10	52,704.66	-1,510.81
10	अनुदान संख्या 16- रेलवे निधियां	15,137.70	0.004	11,572.47	-3,565.23
11	अनुदान संख्या 16- रेलवे संरक्षा निधि	1,998.40	0.002	1,328.53	-669.87

इन बचतों के कारण कुछ सर्वेक्षण कार्य का गैर-निष्पादन/धीमी गति, निविदाओं को अंतिम रूप न देने, ठेका संबंधी भुगतान को मूर्तरूप देने में कमी, रेलवे भर्ती बोर्ड द्वारा कम संख्या में परीक्षा आयोजित करना, विश्व श्रेणी स्टेशन निर्माण की धीमी प्रगति, कर्मचारियों की लागत और आकस्मिकताओं के प्रति कम व्यय करना, विधि संबंधी बिलों की गैर-प्राप्ति, रिक्तियों को न भरने, मानदेय के भुगतान में कमी, स्टॉक में न होने वाले मर्दों की कम खरीद, और आहरण एवं स्टोर की अधिप्राप्ति, शुरू किये गये सफाई कार्य में कमी, रखरखाव गतिविधियों पर कम व्यय, प्रत्यक्ष खरीद और प्राप्त ऋण में कमी, प्रचार प्रचारों पर कम व्यय, आईआरएफसी के अलावा किराये के प्रचारों के भुगतान में कमी, बिक्री कर, उत्पाद शुल्क और अन्य करों/उगाही के प्रति व्यय में कमी, कम ऋण का समायोजन, कर्षण सेवाओं के लिये प्रयोग की जाने वाली विद्युत की लागत पर व्यय में कमी के कारण राजस्व अनुदानों में कमियों को आरोपित किया गया था।

"निधियों के लिये विनियोजन" में बचत के कारण मुख्यतः डीआरएफ के कम विनियोजन के कारण आरोपित किये गये थे। आगे, राजस्व अधिशेष की कम उपलब्धता के कारण विकास निधि और पूंजीगत निधि के अंतर्गत विनियोजन बजट अनुमान के अनुसार नहीं थे।

**अनुदान संख्या 16-पूंजी, रेलवे निधियां और आरएसएफ** - इन निधियों के अंतर्गत बचतों के कारण अनुवर्ती पैरा में दिये गये हैं।

**2.2.4 निरन्तर बचतें**

निम्न पाँच अनुदानों में से प्रत्येक में ₹ 100 करोड़ से अधिक की निरन्तर बचतें हुई थी जिनको नीचे तालिका में दिया गया है:

**तालिका 2.7 निरन्तर बचतें**

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
1	अनुदान संख्या 14-निधियों में विनियोजन	373.99	6,429.96	4,301.51	2,533.20	2,802.84
2	अनुदान संख्या 16-पूँजी	789.47	537.20	2,020.71	760.50	1,510.81
3	अनुदान संख्या 16-रेलवे निधियां	1,634.35	1,723.38	2,815.59	861.94	3,565.24
4	अनुदान संख्या 16-रेलवे संरक्षा निधि	517.44	734.56	649.98	598.56	669.87

● **अनुदान संख्या 14 - निधियों का विनियोजन**

2007-08 के दौरान अनुदान संख्या 14 में बचतें हुई थी क्योंकि डीआरएफ या पेंशन निधि को विनियोजन निधियों की कम आवश्यकता के कारण कम हो गया था। तथापि, 2008-11 में इस अनुदान में बचतों का कारण आंतरिक स्रोतों से कम उत्पादन बताया गया था। 2008-09 में बचतें सीएफ को ₹ 7,773.96 करोड़ तक अंशदान में कमी के कारण हुई थी। 2009-10 में डीआरएफ और डीएफ को अंशदान में ₹ 5,137 करोड़ तक कटौती की गई थी और सीएफ को कोई अंशदान नहीं किया गया था क्योंकि संसाधनों का आंतरिक उत्पादन काफी कम हो गया था। 2010-11 में कम आंतरिक स्रोत उत्पादन के कारण ₹ 2085 करोड़ तक डीआरएफ में कटौती की गई है और सीएफ को कोई अंशदान नहीं किया गया क्योंकि वर्ष के दौरान विनियोजन के लिए कोई धन नहीं बचा था। 2011-12 में, डीआरएफ को विनियोजन आंतरिक संसाधन उत्पादन में कमी के कारण ₹ 403.31 करोड़ (अर्थात् बीई का 5.76 प्रतिशत) कम हुआ और डीएफ और सीएफ को किया गया योगदान क्रमशः ₹ 610.00 करोड़ और ₹ 515.58 करोड़ जो उनकी संबंधित निधियों के बीई का 25.41 प्रतिशत और 18.04 प्रतिशत है क्योंकि विनियोजन के लिये उपलब्ध निवल अधिशेष केवल ₹ 1125.58 करोड़ था।

● **अनुदान संख्या 16 में बचतें - पूँजी और रेलवे निधियां**

बचतें मुख्यतः प्रत्याशित ऋण मूर्तरूप न होने, भूमि अधिग्रहण पूरा नहीं होने/भूमि अधिग्रहण में विलम्ब/राज्य सरकार द्वारा भूमि सौंपने में विलम्ब, कार्य की धीमी प्रगति, प्रत्याशित की अपेक्षा व्यय की कम बुकिंग, रेलवे बोर्ड द्वारा नई लाइन का कार्य बंद करने, ठेके संबंधी देयताओं का मूर्तरूप कम करने, अपेक्षित स्थाई रूप से कार्य करने का तरीका मूर्तरूप न होने, यातायात सुविधाओं - यार्ड को फिर से बनाने से संबंधित कार्य की धीमी प्रगति, कम्प्यूटरीकरण कार्य के कम निष्पादन, मशीनरी और संयंत्र मर्दों की कम खरीद, कर्मचारी आवास के लिये निविदा/प्रस्तावों को अंतिम रूप न

देने, कर्मचारी सुविधा कार्यों की धीमी प्रगति, गैर-सरकारी उपक्रमों में कम निवेश, उत्पादन कार्यक्रम में संशोधन, थ्री फेज़ लोकोज़ की संख्या में कमी के कारण थीं। ठेके संबंधी देयताओं का कम मूर्तरूप, यातायात सुविधाओं - यार्ड को फिर से बनाने के कुछ कार्यों की कम प्रगति, निविदा को अंतिम रूप देने में देरी, पीआरएस कार्य के अनुमान/निविदा को अंतिम रूप न देने/विलम्ब से देने, कमप्यूटीकरण कार्य की धीमी प्रगति, आरडीएसओ पर रेलवे अनुसंधान की प्राप्ति की अपेक्षित सामग्री की प्राप्ति न होने, किराये पर ली गई परिसंपत्तियों के पूंजीगत भाग का भुगतान पूंजीगत निधि से न करने, प्रत्याशित की अपेक्षा व्यय की कम बुकिंग, प्रत्याशित से कम ऋण का मूर्तरूप, यात्री सुविधाओं पर कार्य की धीमी प्रगति, गैर-सरकारी उपक्रमों में कोई निवेश नहीं।

● **अनुदान संख्या 16 में बचतें - रेलवे सुरक्षा निधि**

रोड सुरक्षा कार्य की धीमी प्रगति, ठेके संबंधी भुगतान का मूर्तरूप, निविदाओं/प्रस्तावों को अंतिम रूप न देने/विलम्ब से देने, भूमि अधिग्रहण में विलम्ब, कम ऋण का समायोजन और (2011-12 के लिये) कार्य की धीमी प्रगति, भूमि के अधिग्रहण में विलम्ब, कम ठेके संबंधी गतिविधियां आरएसएफ के अंतर्गत निरंतर बचत का मुख्य कारण थे।

**निरन्तर सतत बचत के उदाहरण भारतीय रेल द्वारा खराब बजटीय अनुमानों को दर्शाते हैं।**

**2.3 अनुपूरक प्रावधान**

2011-12 के दौरान सात राजस्व में दत्तमत अनुदानों (6, 8, 9, 10, 11, 12, 13) में ₹ 3926.94 करोड़ की राशि के अनुपूरक प्रावधान लिये गये थे। ये मुख्यतः सामग्री के अंतर्गत उच्च रखरखाव गतिविधि, ठेके संबंधी भुगतान, डेबिट/क्रेडिट के स्थानांतरण, आईआरएफसी को किराया प्रभार के उच्च भुगतान, डीज़ल ट्रेक्शन और विद्युत ट्रेक्शन के अंतर्गत यातायात/ईंधन शोधन में वृद्धि के लिये ईंधन पर अधिक व्यय के लिए प्राप्त हुए थे। अनुदान संख्या 6, 10, 11, 12 और 13 में अनुपूरक प्रावधानों का 42 प्रतिशत, 100 प्रतिशत, 100 प्रतिशत, 65 प्रतिशत और 76 प्रतिशत बिना उपयोग के रहा।

प्रत्याशित से उच्चतर डिफ़िटल भुगतानों को पूरा करने के लिए प्रभारित विनियोजन के अन्तर्गत ₹ 3.19 करोड़ के अनुपूरक प्रावधान प्राप्त हुए थे। तथापि, प्रभारित विनियोजन संख्या 3, 4, 10 और 11 के अन्तर्गत अनुपूरक प्रावधानों का निर्धारण या तो 100 प्रतिशत से अधिक अपर्याप्त या अधिक था। ऐसी भारी विभिन्नता के कारण प्रत्याशित की अपेक्षा आज़ाप्ति भुगतान के अधिक/कम मूर्त रूप देने के कारण को स्पष्ट किया गया 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। तथापि, यह देखा गया कि 2011-12 (प्राप्त हुई कुल बजटीय सहायता का 11.76 प्रतिशत) में अनुदान संख्या 16 के पूंजीगत (प्रभारित) खण्ड में ₹ 13.70 करोड़ की बचत हुई थी, जिसमें से 31 मार्च 2012 को ₹ 0.32 करोड़ अभ्यर्पित किए गए थे और भारत सरकार से भारतीय रेल के लिए सकल बजटीय समर्थन घटाकर तदनुसूची ढंग से अन्य विभागों के लिए इन निधियों के उपयोग का अवसर छीन लिया।

अभ्यर्पण के कुछ मामलों को निम्नलिखित तालिका में दिखाया गया है:-

तालिका 2.8 विभिन्न अनुदानों के अंतर्गत अभ्यर्पण

(₹ करोड़ में)

अनुदान	वी/सी	मूल	पुरक	कुल प्रावधान	वास्तविक व्यय	निवल अंतर	अभ्यर्पण
2	वी	683.03	0	683.03	561.40	121.63	-81.74
3	वी	4,996.02	0	4,996.02	4,665.06	-330.96	-257.92
4	वी	8,154.65	0	8,154.65	7,794.56	-360.09	-264.64
5	वी	3,661.16	0	3,661.16	3,599.82	-61.34	-7.29
7	वी	4,672.96	0	4,672.96	4,421.00	-251.66	-96.62
14	वी	28,068.41	0	28,068.41	25,265.57	-2,802.84	-3,606.26
रेलवे निधि	वी	15,137.70	0	15,137.70	11,572.47	-3,565.23	-4,732.30
आरएसएफ	वी	1,998.40	0	1,998.40	1,328.53	-669.87	542.23
ओएलडब्ल्यूआर	वी	59.80	0	59.80	30.46	-29.34	8.24
12	सी	159.01	0	159.01	152.12	-6.89	4.36
रेलवे निधि	सी	8.80	0	8.80	2.34	-6.46	-4.94

## 2.5 खर्च करने वाली इकाइयों 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 संशोधन किया जाता है। नियमों<sup>20</sup> में व्यवस्था है कि वित्तीय वर्ष के दौरान कोई निधि, जो उस विशेष प्रयोजन, जिसके लिए वह प्राप्त की गई थी, के लिए उपयोग करने की संभावना न हो, को अन्य प्रयोजन के लिए या अन्य खर्च करने वाली इकाइयों (क्षेत्रीय रेलवे) के लिए नियमों के प्रावधानों के अन्तर्गत पुनर्विनियोजित किया जा सकता है। निधियों का पुनर्विनियोजन अन्तिम संशोधन

<sup>20</sup> भारतीय रेलवे वित्त संहिता का पैराग्राफ 376 निधियों के पुनर्विनियोजन की शक्तियां बताता है

विवरण<sup>21</sup> (एफएमएस) के माध्यम से किया जाता है। रेलवे-वार अनुदान लेखों (अनुदान संख्या 3 से 13) का सारांश **परिशिष्ट 2.2** में दिया गया है।

जोनल रेलवे की अनुदान सं. 3 से 13 के अनुदान लेखाओं (दत्तमत) की लेखापरीक्षा समीक्षा से निम्न पता चला:

- 94 मामलों में उपलब्धता से अधिक निधियां जोनल रेलवे द्वारा एफएमएस के माध्यम से अभ्यर्पित की गईं।
- 9 मामलों में संस्वीकृत आबंटनों से अधिक व्यय होने के बावजूद जोनल रेलवे ने एफएमएस के माध्यम से निधियां अभ्यर्पित की।
- 6 मामलों में, जोनल रेलवे ने एफएमएस के माध्यम से उनको आबंटित अनुपूरक प्रावधानों का 50 प्रतिशत या अधिक अभ्यर्पित किया। इनमें 2 मामले शामिल थे जहां उनको आबंटित अनुपूरक अनुदान का 100 प्रतिशत अभ्यर्पित किया गया था।
- 27 मामलों में, जोनल रेलवे को पहले से किया गया व्यय से संस्वीकृत अनुदान से कम होने के बावजूद वर्ष के अंत में पुनर्विनियोजन के माध्यम से अतिरिक्त निधियां प्राप्त हुईं।

**ऐसे उदाहरण त्रुटिपूर्ण बजटीय नियंत्रण और इसके परिणामस्वरूप अविवेकी पुनर्विनियोजन आदेशों के अनुवर्ती मुद्दे हैं।**

## 2.6 अनुदान सं. 16 - परिसम्पत्तियां, अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन का विस्तृत अध्ययन

भारतीय रेल पूंजीगत व्यय के लिए एक अनुदान संचालित करता है। अनुदान सं.16 अर्थात् निर्माण कार्य अनुदान आबंटन और क्षेत्र में कार्यकलापों के रूप में सबसे बड़ा अनुदान है। यह भारतीय रेल की परिसम्पत्तियों के निर्माण, अधिग्रहण और प्रतिस्थापन पर व्यय को वर्णित करता है। समस्त योजना व्यय इस अनुदान के माध्यम से बनाया, बजट किया गया और व्यय किया गया था। इस अनुदान के चार सैगमेंट हैं और अपनी निधियाँ चार भिन्न स्रोतों से लेता है:

- पूंजीगत-जीओआई के सामान्य बजट द्वारा अग्रिम बजटीय सहायता,
- रेलवे निधियां-तीन भिन्न आरक्षित निधियों<sup>22</sup> के तहत रखे गये आन्तरिक स्रोत,
- रेलवे सुरक्षा निधि-सैन्ट्रल रोड फण्ड से डीज़ल 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 सैगमेंट से दूसरे में निधियों का पुनर्विनियोजन अनुमत नहीं है।

<sup>21</sup> नियम के ढांचे के भीतर एक इकाई से अन्य या एक कार्य से अन्य कार्य के लिए निधियों के पुनर्विनियोजन को अन्तिम पुनर्विनियोजन के लिए अन्तिम संशोधन विवरण में संदर्भित

<sup>22</sup> आरक्षित निधि - मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) विकास निधि (डीएफ) और पूंजीगत निधि (सीएफ) थे।

खण्ड-वार आबंटन और व्यय तालिका 2.8 में दिया गया है:

तालिका 2.9 अनुदान सं. 16 के अन्तर्गत खण्ड वार व्यय

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ अधिक (+)
दत्तमत हिस्सा					
प्रभारित	53,501.37	714.10	54,215.47	52,704.66	(-)1,510.81
रेलवे निधि	15,137.70	0.004	15,137.70	11,572.47	(-) 3,565.23
रेलवे सुरक्षा निधि	1,998.40	0.002	1,998.40	1,328.53	(-)669.87
ओपन लाइन वर्क्स-राजस्व	59.80	0.00	59.80	30.46	(-) 29.34
रेलवे विकास निधि को ऋण	0.00	3000*	3000	3000	0.00
कुल दत्तमत	70,697.27	3,714.11	74,411.38	68,636.12	(-) 5,775.26
प्रभारित हिस्सा					
पूंजीगत	49.4	67.07	116.47	102.77	(-)13.70
रेलवे निधि	8.80	0.00	8.80	2.34	(-) 6.46
रेलवे सुरक्षा निधि	1.60	0.00	1.60	0.53	(-) 1.07
ओपन लाइन वर्क्स-राजस्व	0.20	0.00	0.20	0.00	(-) 0.20
कुल प्रभारित	60.00	67.07	127.07	105.64	(-) 21.43

● पूंजी

2011-12 में, परिसम्पत्तियों के अधिग्रहण और निर्माण के लिए ₹ 53,501.37 करोड़ के लिए प्रावधान बनाया गया था। ₹ 3714.10 करोड़ की अतिरिक्त बजटीय सहायता पूंजी (दत्तमत) के अंतर्गत अनुपूरक अनुदान के माध्यम से प्राप्त थी जिसमें (i) "मुख्य शीर्ष - 7002 -रेलवे - लघु शीर्ष 202 - रेलवे विकास निधि को ऋण" जो रेलवे विकास निधि को विनियोजन के लिये बना है और निधि में ऋणात्मक शेष को पूरा करेगा और 2011-12 में आवश्यक अनिवार्य सुरक्षा के वित्तपोषण से संबंधित कार्य को भी करने के अन्तर्गत 2011-12 के दौरान सरकार द्वारा रेल मंत्रालय को विस्तृत किये जाने वाले विकास निधि के प्रति ₹ 3000\* करोड़ के कर्ज़ और (ii) योजना व्यय के अंतर्गत ₹ 714.10 करोड़ की अतिरिक्त आवश्यकता को पूरा करने के लिए शामिल है। पूर्ण अनुपूरक प्रावधान किराये की परिसंपत्तियों के भुगतान - पूंजीगत भाग (2200) और रोलिंग स्टॉक (2100) के भुगतान पर उपयोग किया गया था।

अनुदान के इस सैगमैन्ट में, संस्वीकृत प्रावधान के प्रति, ₹ 1,510.81 करोड़ की निवल बचत थी। बचतें मूर्तरूप न किये गये प्रत्याशित ऋण, पूरा न किये गये भूमि अधिग्रहण/भूमि अधिग्रहण में विलम्ब/राज्य सरकार द्वारा भूमि को सौंपने में विलम्ब, कार्य की धीमी प्रगति, प्रत्याशित की अपेक्षा व्यय की कम बुकिंग, रेलवे बोर्ड द्वारा नई लाइन का कार्य बंद करने, ठेके संबंधी देयताओं का कम मूर्तरूप होना, अपेक्षित स्थाई मार्ग कार्य मूर्तरूप न होना, यातायात सुविधाओं - यार्ड को फिर से बनाने से संबंधित कार्य की धीमी प्रगति,

कंप्यूटरीकरण कार्य का कम निष्पादन, मशीनरी और संयंत्र मर्दों की कम खरीद, कर्मचारी आवास के लिये निविदाओं/प्रस्तावों को अंतिम रूप न देना, कर्मचारी सुविधा कार्यों की धीमी प्रगति, गैर-सरकारी उपक्रमों में कम निवेश, उत्पादन कार्यक्रम में संशोधन और श्री फेज़ लोकोज़ की संख्या में कमी के कारण बताई गई थीं।

● **रेलवे निधियां**

'रेलवे निधियां' के लिए विनियोजन लेखे अनुदान सं.16 के अन्तर्गत निधियों के तीन स्रोतों अर्थात् मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ) और पूंजी निधि (सीएफ) के माध्यम से वित्त पोषित किया जाता है।

- डीआरएफ - मौजूदा परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण के लिए
- डीएफ - सभी यात्रियों और अन्य प्रयोक्ताओं के लिए, अतिरिक्त और प्रतिस्थापन, सहित कार्य प्रत्येक ₹ एक लाख तक श्रम कल्याण कार्यों और सुरक्षा कार्यों सहित
- सीएफ - नई परिसम्पत्तियों के निर्माण और अधिग्रहण पर पूंजीगत व्यय की आवश्यकता पूरा करने के लिए।

इन सभी निधियों के भारतीय रेल के आन्तरिक स्रोतों या तो 'कार्यचालन व्यय' (डीआरएफ) या "निवल राजस्व अधिशेष" (डीएफ और सीएफ) को प्रभारित करके वित्त पोषित किया जाता है। इस प्रकार, भारतीय रेल का निष्पादन और निधि लेखाओं में शेषों की उपलब्धता अनुदान के इस सैगमेंट के अन्तर्गत व्यय की योजना पर प्रभाव डालता है। यद्यपि निधियों के इन स्रोतों के बीच विनियोजन अनुमत नहीं है, परन्तु इन निधियों के लिए संयुक्त विनियोजन लेखे तैयार किये जाते हैं। संस्वीकृत आबंटन और रेलवे निधियों के अन्तर्गत व्यय का स्रोत-वार ब्यौरा नीचे सारणीबद्ध है:

**तालिका- 2.9 रेलवे निधियों के घटक**

(₹ करोड़ में)

विवरण	मूल प्रावधान	अनुपूरक प्रावधान	कुल संस्वीकृत प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत (-)/ अधिक (+)
<b>दत्तमत हिस्सा</b>					
मूल्यहास आरक्षित निधि	9,038.70	0.002	9,038.70	9,349.40	310.70
विकास निधि	2,399.00	0.002	2,399.00	2,223.06	(-)175.94
पूंजीगत निधि	3,700.00	0.00	3,700.00	0.00	(-)3,700.00
कुल दत्तमत	15,137.70	0.004	15,137.70	11,572.47	(-)3,565.24
<b>प्रभारित हिस्सा</b>					
मूल्यहास आरक्षित निधि	6.20	0.00	6.20	1.12	(-)5.08
विकास निधि	2.60	0.00	2.60	1.22	(-)1.38
पूंजीगत निधि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल प्रभारित	8.80	0.00	8.80	2.34	(-)6.46
कुल दत्तमत और प्रभारित	15,146.50	0.004	15,146.50	11,574.81	(-)3,571.70

अनुदान के इस सैगमेंट के विश्लेषण से पता चला कि ₹ 3565.24 करोड़ (संस्वीकृत अनुदान का 23.55 प्रतिशत) करोड़ की निवल बचत (दत्तमत के अन्तर्गत) हुई।



स्रोतवार आबंटन और व्यय की और जांच से निम्न का पता चला:

- **डीआरएफ-** ₹ 9038.70 करोड़ के संस्वीकृत प्रावधानों के प्रति ₹ 310.70 करोड़ (3.44 प्रतिशत) का अतिरिक्त व्यय हुआ।
- **डीएफ-** ₹ 2,399 करोड़ के प्रावधान (दत्तमत) के प्रति ₹ 2,223.06 करोड़ खर्च करने के परिणामस्वरूप ₹ 175.94 करोड़ की बचत हुई।
- **सीएफ-** संस्वीकृत अनुदान के ₹ 3700 करोड़ (100 प्रतिशत) के साथ-साथ ₹ 3700 करोड़ के अनुपूरक अनुदान की बचत हुई।

- **रेलवे सुरक्षा निधि**

सैन्ट्रल रोड फण्ड में डीज़ल उपकरण के भारतीय रेल के हिस्से द्वारा पूंजीगत व्यय का यह स्रोत वित्तपोषित किया जाता है। उपलब्ध निधि सड़क सुरक्षा कार्यों जैसे मानव रहित रेलवे क्रासिंग पर मानव तैनाती और सड़क उपरि/भूमिगत पुल के निर्माण के लिए उपयोग में लाया जाता है। यह देखा गया कि प्रस्तावित आबंटन कभी भी पूर्ण रूप से पिछले पांच वर्षों में उपयोग में नहीं लाये जा रहे थे क्योंकि अनुदान के इस सैगमेंट में निरन्तर बचतें हुई थी जैसा कि ऊपर 2.2.4 पैराग्राफ में चर्चित है। निधियों की उपलब्धता के बावजूद सड़क सुरक्षा कार्यों के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ था।

- **ओपन लाइन कार्य (राजस्व)**

अनुदान का यह खण्ड भारतीय रेल के राजस्व से वित्त पोषित था। सभी कार्यों (यात्री सुविधा कार्यों से इतर की लागत चाहे नए या अतिरिक्त सुधार/ प्रतिस्थापन के लिए हों, जहाँ लागत ₹1 लाख से कम है वहाँ इस अनुदान के खण्ड के लिए प्रभार्य है। ₹ 59.80 करोड़ की मूल रूप से आबंटित निधि के 49 प्रतिशत का उपयोग नहीं किया गया। बचत को कार्य की धीमी प्रगति, निविदाओं को अंतिम रूप देने में देरी, ठेकागत भुगतानों की कम यथार्थता, ऋणों की कम प्राप्ति, कम्प्यूटरीकरण/रेलवे अनुसंधान से संबंधित निविदाओं का गैर/विलम्बित अन्तिम रूप देने के कारण माना गया।

### 2.6.1 रेलवे निधियों का आहरण/उपयोग

निम्नलिखित तालिका पिछले तीन वर्षों के दौरान " निधियों के विनियोग " और निधियों से "उपयोग की गई राशि" से संबंधित बजट अनुमान और वास्तविक की स्थिति दर्शाती है:

**तालिका 2.10 31 मार्च 2012 को समाप्त पिछले तीन वर्षों के दौरान रेलवे निधियों को विनियोजन और आहरण**

		(₹ करोड़ में)		
निधि	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12
डीआरएफ	निधि का विनियोजन (बीई)	5,425.00	7,700.00	7,100.00
	निधि का विनियोजन (वास्तविक)	2,287.00	5,615.00	6,720.00
	अधिकता/कमी	(-)3,138.00	(-)2,085.00	(-)380.00

	निधि से व्यय/आहरण	5,731.19	5,585.12	6,680.72
डीएफ	निधि को विनियोजन (बीई)	2,000.00	2,800.00	2,400.00
	निधि को विनियोजन (वास्तविक)	0.75	1,404.90	610.00
	अधिकता/कमी	(-)1,999.25	(-)1,395.10	(-)1,790.00
	निधि से व्यय/आहरण	3,141.48	2,576.59	2,222.56
सीएफ	निधि को विनियोजन (बीई)	642.26	373.09	2858.41
	निधि को मविनियोजन (वास्तविक)	-	-	515.57
	अधिकता/कमी	(-)642.26	(-)373.09	(-)2,342.84
	निधि से व्यय/आहरण	3,282.74	3,329.85	0
जोड़ (रलवे निधि)	निधि को विनियोजन (बीई)	8,067.26	10,873.09	12,358.41
	निधि को विनियोजन (वास्तविक)	2,287.75	7,019.90	7,845.57
	अधिकता/कमी	(-)5,779.51	(-)3,853.19	(-)4,513.04
	निधि से व्यय/आहरण	12,155.41	1,1491.56	8,903.28

उपर्युक्त से यह देखा गया है कि पिछले तीन वर्षों के दौरान निधियों की कम उपलब्धता के कारण बजट प्रक्षेपण के अनुसार निधियों को विनियोजन नहीं किया गया था। डीआरएफ, जो पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीकरण/प्रतिस्थापन के लिए आवश्यक निधियों की अपेक्षा को पूरा करने के लिए सृजित किया गया है, का विनियोजन परिसम्पत्तियों के जीवनकाल के अनुसार नहीं किया जा रहा है परन्तु निधि में विनियोजन उस सीमा तक किया गया था जहां तक कार्यचालन व्यय वहन कर सकता था।

इसके अतिरिक्त, राजस्व अधिशेष के कम सृजन के कारण, डीएफ और सीएफ से विनियोजन भी बजट प्राक्कलनों के अनुसार नहीं किया जा सका था।

निधियों से आहरण लगभग सभी तीन वर्षों में निधियों को विनियोजित राशि से अधिक था।

### 2.6.2 अनुदान सं. 16 के अन्दर पुनर्विनियोजन

अनुदान के प्रत्येक सेगमेंट 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।

जैसाकि नीचे उल्लेख किये गये मूल आबंटित निधियों के बड़े पैमाने पर पुनर्विनियोजन के अतिरिक्त संस्वीकृत अनुदान का उपयोग न करने, पूँजीगत अनुदान के निर्माण-कार्य बजट के निरूपण में विस्तृत उपयोग के बावजूद निम्नलिखित ध्यान में आया था:

- अनुदान के पूँजीगत सेगमेंट में निम्नलिखित देखा गया था:

निधियों की आवश्यकताओं के लिए अनुमान गलत साबित हुए क्योंकि ध्वस्त लाइनों के पुररूद्धार-योजना शीर्ष-1300 (₹11.54 करोड़-23 प्रतिशत<sup>23</sup>), गेज परिवर्तन कार्य-योजनाशीर्ष-1400 (₹ 2154 करोड़-380 प्रतिशत), दोहरीकरण परियोजनाएं-योजनाशीर्ष-1500 (₹ 944.33 करोड़-925.80 प्रतिशत), रोलिंग स्टॉक-योजना शीर्ष-2100 (₹ 1487.33 करोड़-2974.66 प्रतिशत), पट्टे की परिसम्पत्तियाँ-योजना-शीर्ष-2200 (₹ 2776 करोड़-418 प्रतिशत), अन्य इलेक्ट्रिकल कार्य-योजना शीर्ष 3600 (₹ 22.59 करोड़-29.72 प्रतिशत), और सरकारी वाणिज्यिक उपक्रमों में निवेशयोजना शीर्ष-6200 (₹ 750 करोड़-3947.37 प्रतिशत) के लिए पुनर्विनियोग के माध्यम से अन्य योजना शीर्षों से अतिरिक्त निधियाँ उपलब्ध कराई गई थी।

नई लाइन निर्माण-योजना शीर्ष-1100-(₹ 2032.55 करोड़-28.44 प्रतिशत), यातायात सुविधा-यार्ड पुनर्माडलिंग एवं अन्य-योजना शीर्ष-1600- (₹ 10.62 करोड़-3.58 प्रतिशत), कम्प्यूटरीकरण योजना शीर्ष-1700 (₹ 65.42 करोड़-78.06 प्रतिशत) पुल कार्य-योजना शीर्ष-3200-(₹18.71 करोड़-34 प्रतिशत), मशीनरी एवं संयंत्र-योजना शीर्ष-4100-(₹ 26.67 करोड़-22 प्रतिशत), महानगरीय परिवहन-योजना शीर्ष-8100-(₹ 5457.27 करोड़-83.96 प्रतिशत) योजना शीर्षों में निधियों का उपयोग न करना और अभ्यर्पण देखा गया था।

- अनुदान के रेलवे निधि खण्ड में निम्नलिखित देखा गया था:

निधियों की आवश्यकता के कम आकलन के परिणामस्वरूप नई लाइन निर्माण-योजना शीर्ष-1100-(₹ 1.51 करोड़-100 प्रतिशत), और पुल कार्य-योजना शीर्ष-3200-(₹ 30.42 करोड़-11.12 प्रतिशत) के लिए अतिरिक्त निधियों का प्रावधान हुआ।

गेज परिवर्तन-योजना शीर्ष-1400-(₹ 37.90 करोड़ - 75.8 प्रतिशत), दोहरीकरण-योजना शीर्ष-1500(₹ 10.00 करोड़-76.92 प्रतिशत), कम्प्यूटरीकरण-योजना शीर्ष-1700-(₹105.53 करोड़-41.88 प्रतिशत), रेलवे अनुसंधान-योजना शीर्ष-1800-(₹ 32.28 करोड़ - 46 प्रतिशत), पुल कार्य-योजना शीर्ष-3200-(₹ 30.42 करोड़-11.12 प्रतिशत), के मामले में योजना शीर्षों में निधियों का भारी अभ्यर्पण और उपयोग न किया जाना देखा गया था।

11 योजना शीर्षों में से आठ योजना शीर्षों में ओएलडब्ल्यूआर के तहत निधियों का उपयोग न करना तथा अभ्यर्पण देखा गया था। निधियों का गैर-उपयोग और अभ्यर्पण मुख्यतः यातायात सुविधा-यार्ड पुनर्माडलिंग और अन्य-योजना शीर्ष-1600-(₹ 12.12 करोड़-80.82 प्रतिशत), कम्प्यूटरीकरण-योजना शीर्ष-1700-(₹ 3.78 करोड़-55.65 प्रतिशत), सिग्नल एवं दूरसंचार-योजना शीर्ष-3300-(₹ 1.42 करोड़-71.27 प्रतिशत) में थे।

- निधियों का उपयोग न करना एवं अभ्यर्पण ऑड सुरक्षा-अमानवीकृत क्रासिंग-2900-(₹ 227.89 करोड़-28.49 प्रतिशत), तथा सड़क सुरक्षा-ओवर ब्रिज/अंडर ब्रिज-योजना शीर्ष-3000-(₹ 314.33 करोड़ 26.23 प्रतिशत) में आरएसएफ के तहत देखा गया था।

<sup>23</sup> प्रतिशतता संस्वीकृत अनुदान के संदर्भ में थी।

एक योजना शीर्ष से दूसरे में अथवा एक जोनल रेलवे से दूसरे जोनल रेलवे 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 बल्कि निर्माण-कार्यों/परियोजनाओं के समापन की अनुसूची को भी प्रभावित किया।

### 1.1.3 पूंजीगत अनुदान के समग्र विश्लेषण से पता चला

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

### 2.7 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 2011-12 के विनियोग लेखे-विस्तृत लेखे - भाग-II" में सूचीबद्ध किया गया है। व्यय के गलत वर्गीकरण के इन मामलों को एक राजस्व अनुदान से दूसरे में और राजस्व से पूंजीगत अनुदान में भी और इसके विपरीत शामिल किया जाता है। पूंजी से जमा लेखा शीर्षों में व्यय के गलत वर्गीकरण पर मामलों की लेखापरीक्षा में भी पहचान की गई थी। राजस्व से पूंजी लेखाशीर्ष अथवा पूंजी से जमा शीर्षों में व्यय के गलत वर्गीकरण को लेखाओं में राजस्व एवं पूंजी व्यय में कम बताया गया था। ऐसे गलत वर्गीकरण के कुछ मामलों को **परिशिष्ट - 2.3** में सूचीबद्ध किया गया है।

नमूना लेखापरीक्षा से पता चला कि राजस्व लेखा शीर्ष से संबंधित ₹ 5.54 करोड़ के व्यय को पूंजी लेखा शीर्ष और ₹ 15.88 करोड़ को पूंजी लेखा शीर्ष से राजस्व लेखा शीर्ष में गलत वर्गीकृत किया गया था जिसके कारण ₹ 10.34 करोड़ की सीमा तक पूंजीगत व्यय कम बताया गया था। इसके अतिरिक्त लेखांकन में कई त्रुटियों के साथ-साथ राजस्व और पूंजीगत अनुदानों तहत गलत वर्गीकरण पाया गया।

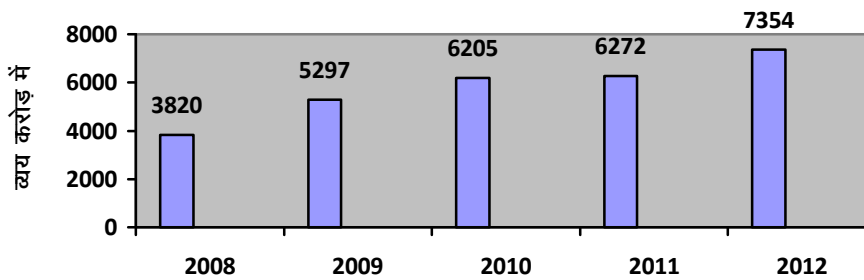
लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपने चौसठवें प्रतिवेदन (15वीं लोकसभा) में खेद जताया कि व्यय के गलत वर्गीकरण की लगातार बेरोकटोक प्रवृत्ति स्थानिक अनुपात तक पहुँच गयी है और वे इस तरह के बुनियादी दोष का पता लगाने और उसे दूर करने में बार-बार विफल हुए। जाहिर है या तो परिहार्य त्रुटियों के लिए जिम्मेदारी नियत करने या परिभाषिक उभयवृत्तता जिसके कारण गलत वर्गीकरण हुआ के सुधार के लिए मंत्रालय द्वारा कोई ठोस कार्रवाई नहीं की गई।

### 2.8 असंस्वीकृत व्यय

भारतीय रेल द्वारा अनियमित व्यय की सभी मदें जैसे संस्वीकृत प्राक्कलनों से अधिक किया गया व्यय, विस्तृत प्राक्कलनों और विविध अधिक भुगतानों आदि के बिना किया गया व्यय जो नल रेलवे प्रशासन द्वारा आपत्ति पुस्तिकाओं में दर्ज किया जाता है और असंस्वीकृत व्यय माना जाता है।

आपत्ति के अन्तर्गत रखे गये ऐसे व्यय की समीक्षा से मार्च 2008 को ₹ 3820 करोड़ से मार्च 2009 को ₹ 5,297 करोड़ और मार्च 2010 को ₹ 6205 करोड़, मार्च 2011 को ₹ 6,272 करोड़ तथा 31 मार्च 2012 को ₹ 7,354 करोड़ की बढ़ती प्रवृत्ति उजागर हुई। 31 मार्च 2012 को उन मदों से सम्बन्धित, ₹ 6,205 करोड़ (84 प्रतिशत) का असंस्वीकृत व्यय जो दो वर्ष से अधिक पुरानी थी, में शामिल था।

चित्र 2.9 असंस्वीकृत व्यय



असंस्वीकृत व्यय की बढ़ती प्रवृत्ति ने असंस्वीकृत व्यय को नियमित करने में प्रशासन की अदक्षता दर्शाई।

### 2.9 निष्कर्ष और सिफारिशें

भारतीय रेल निरन्तर संसद द्वारा संस्वीकृत बजटीय प्रावधानों से अधिक व्यय कर रहा है। व्यय के गलत वर्गीकरण के उदाहरणों की नियमित रूप से रेलवे लेखांकन प्रणाली में निरन्तर आवृत्ति होती है। लोक लेखा समिति (पीएसी) ने कई बार संस्वीकृत अनुदानों से अधिक व्यय, जो भारतीय रेल द्वारा बजट के तैयार करने में अपर्याप्त उपयोग का स्पष्ट सूचक है पर अपनी अप्रसन्नता व्यक्त की है। समिति ने व्यय के गलत वर्गीकरण के आवर्ती उदाहरणों को बार-बार गम्भीरता से लिया था।

लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपने चौसठवें प्रतिवेदन (15वीं लोकसभा) में खेद जताया कि व्यय के गलत वर्गीकरण की लगातार बेरोकटोक प्रवृत्ति स्थानिक अनुपात तक पहुँच गयी है और वे इस तरह के बुनियादी दोष का पता लगाने और उसे दूर करने में बार-बार विफल हुए।

जाहिर है या तो परिहार्य त्रुटियों लिए जिम्मेदारी नियत करने या परिभाषिक उभयवृत्तिता जिसके कारण गलत वर्गीकरण हुआ के सुधार के लिए मंत्रालय द्वारा कोई ठोस कार्रवाई नहीं की गई।

असंस्वीकृत व्यय की बढ़ती हुई प्रवृत्ति को नियंत्रित किया जा सकता है और असंस्वीकृत व्यय का प्रशासन द्वारा नियमित किया जा सकता है।

### सिफारिशें

लोक लेखा समिति (पीएसी)ने अपनी चौसठवी रिपोर्ट (15वीं लोकसभा) में रेल मंत्रालय के लिए कुछ दिशा-निर्देश जारी किए जो पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदन पर आधारित थे। इस प्रकार, लेखापरीक्षा सिफारिशों के साथ-साथ पीएसी के निर्देशों को भी शामिल शामिल किया जाता है।

#### पीएसी की सिफारिशें

➤ यह सिफारिश की गई कि रेल मंत्रालय स्वयं के द्वारा संचालित अनुदानों/विनियोगों के विभिन्न उप-शीर्षों के अन्तर्गत अपनी बजटीय आवश्यकताओं का वास्तविक अनुमान सुनिश्चित करने का गम्भीर प्रयास करे ताकि मौजूदा कमियों/खामियों की पहचान की जाय और अतिरिक्त व्यय का निराकरण करने हेतु ठोस उपचारात्मक उपाय किए जाएं।

➤ यह भी सिफारिश की गई कि रेलवे में मौजूदा बजटीय तंत्र की पूरी तरह समीक्षा और नवीनीकरण की आवश्यकता है ताकि गलत वर्गीकरण प्रवृत्ति के प्रगतिशील उन्मूलन हेतु प्रणालीगत कमियों/खामियों को दूर करने के लिए सुधारात्मक कदम, जहाँ भी आवश्यकता हो, उठाया जा सके। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक पेटेंट गलत वर्गीकरण के लिए जिम्मेदारी नियत की जाय ताकि भविष्य में व्यय के वर्गीकरण में अधिक सावधानी और परिश्रमिता बरती जा सके।

#### लेखापरीक्षा की सिफारिशें

➤ भारतीय रेलवे को व्यय के गलत वर्गीकरण के दृष्टान्तों को प्रभावी रूप से कम करने के लिए अपने आन्तरिक नियंत्रण को सुदृढ़ करना चाहिए। निवारक संस्वीकृतियों का महत्वपूर्ण नियंत्रक अधिकारियों के स्तर पर विकसित वृहत् जिम्मेदारियों का निर्वहन किया जाना चाहिए।

➤ भारतीय रेलवे को भी अनुपूरक अनुदानों का प्राक्कलन अति युक्तिसंगत ढंग से बनाने वाले एक तंत्र की खोज करनी चाहिए ताकि वित्तीय अनुशासन सुनिश्चित जा सके।

➤ असंस्वीकृत व्यय की बढ़ती प्रवृत्ति को नियंत्रित किया जाय; प्रशासन यह सुनिश्चित करे कि सभी असंस्वीकृत व्यय प्राथमिकता के आधार पर नियमित कर लिए गए हैं।

### अध्याय-3 भारतीय रेलवे में बजट बनाना तथा वित्तीय प्रबंधन

#### 3.1 प्रस्तावना

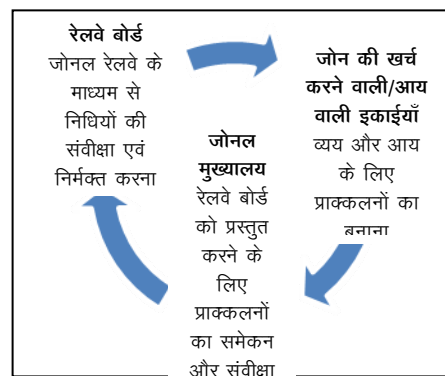
बजट सभी योजनागत राजस्व और पूंजीगत व्यय का सरकार का प्रमुख नीतिगत दस्तावेज है। योजना, निर्णय लेने तथा संसाधनों के विवेकपूर्ण आबंटन के लिए बजट आवश्यक है। भारतीय रेलवे (आईआर) में रेलवे बजट रेल मंत्री द्वारा आम बजट से अलग तथा पहले, संसद के दोनों सदनों में पेश किया जाता है। रेल वित्त आकृति<sup>24</sup> की सिफारिशों के अनुसार 1924 में "पृथक्करण समिति" के माध्यम से सरकार के सामान्य वित्तों से अलग किया गया था। यद्यपि रेल बजट संसद में अलग से प्रस्तुत किया जाता है, फिर भी रेलवे की प्राप्तियों और व्यय से संबंधित आंकड़े भारत सरकार की कुल प्राप्ति एवं व्यय के भाग हैं।

विद्यमान आंतरिक नियंत्रण की प्रणाली सहित बजट तैयार करने एवं वित्तीय प्रबंधन की प्रक्रिया पर एक अध्ययन एक आश्वासन प्राप्त करने के लिए किया गया था कि बजट के बनाने में नियंत्रण करने वाले नियमों व विनियमों का अनुपालन किया गया था और पर्याप्त आश्वासन और विश्वसनीय वित्तीय रिपोर्टिंग के लिए मौजूदा एक प्रभावी आंतरिक नियंत्रण तंत्र विषय पर अनुपालन करने के लिए मुहैया कराए गए।

अध्ययन में प्रत्येक जोन से एक कार्यशाला तथा अधिकतम दो डिवीजनों के बने हुए प्रतिदर्शक नमूने<sup>25</sup> के साथ 2009-12 की अवधि को कवर किया गया। अध्ययन में रेलवे बोर्ड स्तर पर बजट की तैयारी से संबंधित दस्तावेजों की जाँच करने के अतिरिक्त प्रत्येक जोनल रेलवे के यातायात लेखा कार्यालय को भी कवर किया गया। (परिशिष्ट 3.1)

#### 3.2 बजट तैयार करना

बजट बनाने की प्रक्रिया क्षेत्रीय इकाई स्तर<sup>26</sup> पर शुरू होती है। क्षेत्रीय इकाईयाँ विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत आकलित पूंजीगत व्यय और राजस्व तैयार करती हैं जो संबंधित वर्ष अर्थात् चालू वर्ष (संशोधित आकलन) तथा अनुवर्ती वर्ष (बजट आकलन) हेतु निधियों की पूर्वानुमानित आवश्यकता के लिए आधार बनता है। इसी प्रकार, राजस्व सृजन इकाईयाँ चालू दर पर नियंत्रित किए जाने वाले यातायात की प्रमात्रा के आधार पर संभावित आय का अनुमान लगाती हैं। प्राक्कलनों का फिर रेलवे बोर्ड द्वारा विचारार्थ एवं अंतिम आबंटन हेतु जोनल मुख्यालय स्तर पर संकलन किया जाता है और संवीक्षा की जाती है। रेलवे बोर्ड सभी जोन से प्राप्त हुए



<sup>24</sup> आकृति समिति का उद्देश्य सरकार के सामान्य वित्तीय से रेलवे वित्तीय को अलग करना था। तदनुसार, केंद्रीय विधायी सभा द्वारा 20 सितम्बर, 1924 को एक सभा के रूप में एक संकल्प पारित किया गया। यह संकल्प एक अलग रेलवे बजट के लिए था और यह "पृथक्करण समिति" के रूप में जाना गया।

<sup>25</sup> मेट्रो रेल को छोड़कर 16 जोनों में 68 डिवीजन तथा 44 कार्यशालाएँ फैली हैं।

<sup>26</sup> 17 जोन एवं 6 उत्पादन इकाईयाँ

प्राक्कलनों की संवीक्षा भी करता है। व्यय का आकलन " अनुदान के लिए माँग " के रूप में संसद में प्रस्तुत किया जाता है। संसद द्वारा विनियोग विधेयक पारित होने के पश्चात् सभी जोनल रेलवे को बजटीय आबंटन किया जाता है।

### 3.3 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 3.3.1 वित्त मंत्रालय की टिप्पणियों का अनुपालन न किया जाना

रेल मंत्रालय के बजट प्रस्ताव (2009-12) पर टिप्पणी करते समय वित्त मंत्रालय (एमओएफ) ने देखा कि माल-भाड़े प्रभारों में वृद्धि के पश्चात् सामान्य संचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) में वृद्धि से जुड़ी सकल यातायात प्राप्तियाँ (जीटीआर) की कम वसूली हुई थी। वित्त मंत्रालय ने अन्य बातों के साथ-साथ सुझाव दिया कि आईआर को सुनिश्चित करना चाहिए कि प्राथमिकता परियोजनाओं के प्रति सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) का भारी मात्रा में उपयोग किया जाय और अपनी कुल योजना में आंतरिक एवं अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (आईईबीआर) में वृद्धि करने के लिए विश्वसनीय योजना लागू करें।

लेखापरीक्षा में संवीक्षा से पता चला कि वित्त मंत्रालय की टिप्पणियों को रेल मंत्रालय (एमओआर) द्वारा समुचित रूप से सम्बोधित नहीं किया गया था। कुछ मुद्दों को नीचे दर्शाया गया है:

- (i) 2009-10 के दौरान वित्त मंत्रालय ने रेल मंत्रालय को राजस्व शीर्ष पर आगे की देरी के प्रति तैयार रहने और चौकस रहने का सुझाव दिया। लेखापरीक्षा ने देखा कि ₹ 88356 करोड़ की कुल प्रस्तावित सकल यातायात प्राप्तियों के प्रति आईआर केवल ₹ 86964 करोड़ ही जुटा सका (2009-10)।
- (ii) ₹ 1.69 लाख करोड़ के अनुमान के प्रति, आईआर ने ₹ 0.55 लाख करोड़ की कमी छोड़ते हुए 11वीं योजना के दौरान अपने आईईबीआर से ₹ 1.14 करोड़ ही सृजित और उपयोग कर सका। 2011-12 के दौरान आईआर ₹ 11747 करोड़ की कमी छोड़ते हुए ₹ 35735 करोड़ अनुमान के प्रति आईईबीआर के प्रति मात्र ₹ 23988 करोड़ ही सृजित कर सका। आईआर जीटीआर के सामान्य संचालन खर्चों में वृद्धि की उच्च दर के कारण पर्याप्त आंतरिक संसाधन जुटाने में सक्षम नहीं था। उसी अवधि के दौरान जीटीआर के लिए 10.68 प्रतिशत वृद्धि दर की तुलना में वर्ष 2009-12 के दौरान ओडब्ल्यूई की औसत वृद्धि दर 15.22 प्रतिशत थी। भाड़ा बढ़ाते हुए अपने माल-भाड़ा राजस्व को बढ़ाने के लिए आईआर द्वारा की गई पहल पर्याप्त जीटीआर सृजित करने में विफल रही।
- (iii) ₹ 16019 करोड़ (2010-11) से ₹ 17919 करोड़ (2011-12) तक की पेंशन निधि से मिलने वाली राशि में वृद्धि (12 प्रतिशत) से आंतरिक संसाधन के सृजन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा जो पिछले वर्ष के दौरान सृजित ₹ 11528 करोड़ (22 प्रतिशत) की तुलना में 2011-12 में ₹ 8935 करोड़ तक कम हुआ।



- (iv) आंतरिक संसाधनों और ईबीआर घटक में कमी (28 प्रतिशत) के कारण वर्ष 2011-12 के दौरान योजनागत व्यय ₹ 11163 करोड़ (19 प्रतिशत) तक कम हो गया। जनवरी 2012 में, एमओएफ ने रेलवे के पूंजीगत व्यय की प्राप्ति के प्रति ₹ 3000 करोड़ के कर्ज<sup>27</sup> को आगे बढ़ा दिया। लेखापरीक्षा ने देखा कि 8.55 प्रतिशत की ब्याज दर पर प्राप्त कथित ऋण विकास कार्यों के लिए प्रयोग किया गया था।

### 3.3.2 संहिताय प्रावधानों का अनुपालन न करना

भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता<sup>28</sup> में विहित बजट की तैयारी के संबंध में विस्तृत प्रावधानों के अनुपालन की जाँच की गई थी। प्राप्तियों और व्यय दोनों के संबंध में अनुमानों का प्रक्षेपण करते समय विभिन्न जोनल रेलवे में देखे गये विचलनों के ब्यौरे परिशिष्ट 3.2 में उल्लिखित हैं। मामले की गंभीरता को समझने के लिए कुछ दृष्टान्तों का नीचे उल्लेख किया गया है:

#### 3.3.2.1 प्राप्तियों के लिए बजट बनाना

- (i) भारतीय रेल वित्तीय संहिता खण्ड 1 के पैरा 313 में दिये गये प्रावधान के अनुसार, आय के अनुमानों के दो सैट तैयार किये जाने चाहिए, एक आय सृजन<sup>29</sup> के आधार पर और दूसरी विभाजित आय के सन्दर्भ में। आंकड़ों के दो सैट रेलवे बोर्ड को, वर्तमान वर्ष हेतु संशोधित अनुमानों के साथ-साथ आगामी वर्ष हेतु बजट अनुमानों के लिए भेजे जाने अपेक्षित हैं। लेखापरीक्षा ने पाया कि ईआर के मामले में, दो अलग-अलग सैट न तो तैयार किये गये और न ही रेलवे बोर्ड को भेजे गये। एसईसीआर के मामले में विभाजन आय के आधार पर अनुमान रेलवे बोर्ड को भेजे गये थे। तथापि आय सृजन के लिए अनुमान एसईसीआर द्वारा आरबी को नहीं भेजे गये थे।
- (ii) पैरा 314<sup>30</sup> में प्रावधान है कि यात्री यातायात की प्रत्येक श्रेणी से आय अलग से प्रत्येक श्रेणी के लिये यात्री किलोमीटर और प्रति यात्री के औसत किराये के आधार पर अनुमानित होनी चाहिये। पार्सल यातायात से आय उसी रूप में अनुमानित की जानी चाहिये जैसे माल यातायात और ट्रैफिक यातायात के लिए पूर्व वास्तविक और भविष्य में बदलती परिस्थितियों के प्रभाव के आधार पर निर्धारित की जानी चाहिये। यात्री, पार्सल और मिलिट्री यातायात के अलावा कोचिंग यातायात से आय पूर्व वास्तविक के संदर्भ में अवधारित किए जाने वाले यात्री यातायात से आय के अनुपात के आधार पर अनुमानित की जाए। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि ईआर, एनडब्ल्यूआर और एससीआर में, एसी, प्रथम श्रेणी, द्वितीय श्रेणी के लिये अलग से

<sup>27</sup> वित्त मंत्रालय (आर्थिक मामलों का विभाग) का पत्र संख्या एफ.2 (1)-बी (एसी)/2011 दिनांक 31 जनवरी 2012

<sup>28</sup> भारतीय रेल वित्तीय संहिता भाग I का पैरा 309 से 337

<sup>29</sup> कुल आयसृजन, सृजन आधार पर आय को दर्शाती है अर्थात् यातायात के माध्यम से प्राप्त आय के विभाजन के बिना

<sup>30</sup> भारतीय रेल वित्तीय संहिता भाग I

यात्री यातायात की प्रत्येक श्रेणी से आय तैयार नहीं की जा रही थी। इस पर निर्णय करने के लिए रेलवे बोर्ड को समर्थ किए जाने की आवश्यकता है कि क्या अनुमान उचित हैं। यह रेलवे के कुल यातायात संभावना के निर्धारण में भी सहायता करता है। एससीआर में, मिल्टरी यातायात से आय का निर्धारण नहीं किया गया था। पाँच जोन<sup>31</sup> में यातायात के लिए अनुमानित वृद्धि दर के समर्थन में कोई प्रलेखन नहीं था।

- (iii) भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड I के पैरा 322 में प्रावधान किया जाता है कि वर्ष के लिए बजट अनुमानों में मुहैया कराई गई वृद्धि की तुलना में वृद्धि/समायोजन, यदि कोई भी किराया और माल भाड़ा में हो, के प्रभाव के कारण यात्री, माल और अन्य कोचिंग आय के अन्तर्गत परिवर्तनों को अलग से स्पष्ट करना चाहिए। आय के संशोधित अनुमानों को आधुनिक यातायात प्रत्याशाओं के साथ उचित सहसम्बन्ध रखना चाहिए जैसाकि आरम्भ होने वाले, क्रास और प्राप्त हुए आँकड़ों से पता चला। लेखापरीक्षा ने देखा कि वर्ष के लिए बजट अनुमानों में मुहैया कराई गई वृद्धि की तुलना में किराया और माल भाड़ा में वृद्धि/समायोजन के प्रभाव के कारण यात्री, माल और अन्य कोचिंग आय के लिए परिवर्तनों के ईआर,एससीआर और एसआर में संहितीय प्रावधानों के रूप में स्पष्ट नहीं किया गया था।

### 3.2.2 व्यय के लिए बजट बनाना

- (i) भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड I के पैरा 326 में प्रावधान है कि उस मामले में जहाँ चालू वर्ष के लिए बजट आबंटन की तुलना में पहले वर्ष के वास्तविक एवं चालू वर्ष के संशोधित अनुमान के लिए अपनाए गए आँकड़ों के मध्य पर्याप्त अन्तर विद्यमान है, एक संक्षिप्त वर्णनात्मक स्पष्टीकरण दिया जाना है। इसका पाँच जोन<sup>32</sup> में अनुसरण नहीं किया गया था।
- (ii) वर्तमान प्रावधान<sup>33</sup> के अनुसार चालू वर्ष के लिए संशोधित अनुमान और अगले वर्ष के लिए बजट अनुमान को पहले वर्ष की तदनुसारी अवधि सहित सम्बन्धित वित्तीय वर्ष के पहले सात माह के दौरान किए गए व्यय की तुलना में पिछले वर्ष के व्यय को लेखा में लेने के पश्चात् मात्र नियत किया जाना चाहिए। राशि जिसे अगले वर्ष के प्रक्षेपण सहित पिछले वर्ष के साथ साथ चालू वर्ष में शामिल किया गया था, में शामिल राशि सहित सभी/ कोई भी अपवादात्मक और असामान्य समायोजनों को शामिल करते हुए सभी विशेष विशेषताओं के सम्पूर्ण स्पष्टीकरण के अनुमानों के साथ-साथ व्याख्यात्मक टिप्पणी में दिया जाना चाहिए। विशिष्ट कारणों के कारण परिवर्तनों के वित्तीय प्रभाव का प्रत्येक माँग के अन्तर्गत स्पष्ट रूप से उल्लेख

<sup>31</sup> ईआर, एनडब्ल्यूआर, एसईसीआर, एसआर और एससीआर

<sup>32</sup> ईसीआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर और डब्ल्यूसीआर

<sup>33</sup> भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड I के पैरा 327

किया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा ने देखा कि कथित प्रावधान का छः जोन<sup>34</sup> के मामले में अनुसरण नहीं किया गया था।

- (iii) यूनिट लागत सहित मरम्मत के लिए प्रस्तावित चल स्टॉक की अनुमानित संख्या के ब्यौरे दर्शाने वाले अलग विवरणों को भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड I के पैरा 332 के अन्तर्गत यथा अपेक्षित सात जोन<sup>35</sup> द्वारा भी प्रस्तुत नहीं किया गया था।
- (iv) पिछले वर्ष से आय/व्यय की वृद्धि/कमी के संबंध में अनुमानों के प्रत्येक परिवर्तन के मामले में वर्तमान प्रावधानों<sup>36</sup> के बारे में छः जोन<sup>37</sup> द्वारा कोई औचित्य उपलब्ध नहीं कराया गया था।

इस प्रकार, तैयार किए गए अनुमान अधूरे थे और दोषपूर्ण थे चूंकि उन्हें त्रुटिपूर्ण क्रियाविधियों सहित तैयार किया गया था और जोनल स्तर से नियमन सहित रेलवे बोर्ड को भेजा गया था। इसलिए वर्तमान प्रावधानों के अनुपालन में कमी के कारण त्रुटिपूर्ण बजटिंग हुआ जिसके परिणामस्वरूप विभिन्न जोन में विभिन्न अनुदानों के अन्तर्गत आधिक्य/बचतें हुईं जैसाकि आगामी पैराओं में चर्चा की गई है।

### 3.3.3 बजट बनाने में त्रुटि

प्रत्यक्षतः बजट बनाने की प्रक्रिया की दक्षता व्यय और आय के वास्तविक निर्धारण पर आधारित है ताकि निधियों के ईष्टतम उपयोग को सुनिश्चित किया जाए। प्रत्येक जोन को निधियों का आबंटन करते समय रेलवे बोर्ड ने संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर प्रत्येक जोन की आवश्यकता का नियमन किया। इसलिए, अनुमानों की यथार्थता के संबंध में किसी त्रुटि के परिणामस्वरूप आबंटित निधियों का अधिक व्यय/ अभ्यर्षण हुआ।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 248 दृष्टान्तों में जोनल रेलवे द्वारा किया गया वास्तविक व्यय आरबी द्वारा किए गए आबंटन से अधिक हो गया और निधियों के कम आबंटन के कारण 139 दृष्टान्तों में बचतें हुईं थीं। निधियों के गलत निर्धारण की सीमा को विभिन्न जोन में देखा गया था, जिसकी आगे विस्तृत रूप में चर्चा की गई है।

#### 3.3.3.1 आबंटन से अधिक व्यय

अन्तिम अनुदान स्तर में, आरबी ने नियमन के आधार के उचित प्रलेखन को सुनिश्चित किए बिना जोन की आवश्यकता का नियमन किया। नियमन के पश्चात् भी विभिन्न जोन द्वारा किए गए व्यय में नियंत्रण नहीं था।

<sup>34</sup> ईसीआर,ईआर,एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर और डब्ल्यूसीआर

<sup>35</sup> ईसीआर,ईआर,डब्ल्यूआर,एससीआर,एसईसीआर, एसआर और डब्ल्यूसीआर

<sup>36</sup> ईआर,एनसीआर,एसआर,ईसीआर,एनडब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर

<sup>37</sup> भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड I का पैरा 322 और 326

(क) आरबी द्वारा घटी हुई निधियों की आवश्यकता

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे बोर्ड ने जोन की निधियों की आवश्यकता को कम किया, इसलिए जोन द्वारा किया गया वास्तविक व्यय आरबी द्वारा की गई निधियों के आबंटन से अधिक हो गया था। यह भी देखा गया कि एक ओर 2009-12 की अवधि के दौरान ₹ 9497.98 करोड़ (80.21 प्रतिशत<sup>38</sup>) का अधिक व्यय हुआ था जबकि दूसरी ओर ₹ 11840.64 करोड़ का अन्तिम अनुदान स्तर पर जोन द्वारा अभ्यर्पण किया गया था (परिशिष्ट 3.3)। तालिका संख्या 1 कुछ दृष्टांत दर्शाती है जिनमें जोन ने अधिक व्यय किया जैसाकि कि नीचे दिखाया गया है:

तालिका संख्या 1: अन्तिम अनुदान से अधिक व्यय

(₹ करोड़ में)

अनुदान संख्या	वर्ष	रेलवे	बजट अनुदान (बीजी)	अंतिम अनुदान (एफजी)	वास्तविक व्यय (एक्ट)	एफजी तथा बीजी के बीच अन्तर	एक्ट तथा एफजी के बीच अन्तर	अतिरिक्त व्यय की प्रतिशतत कॉलम 7)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
4	11-12	एनसीआर	559.63	481.54	510.38	-78.09	28.84	36.93
5	11-12	डब्लूसीआर	366.62	283.02	321.21	-83.6	38.19	45.68
12	11-12	एसआर	285.95	234.61	280.23	-51.34	45.62	88.86
3	10-11	ईसीआर	248.65	151.92	225.67	-96.73	73.75	76.24
4	10-11	एनसीआर	539.53	300	462.45	-239.53	162.45	67.82
6	10-11	ईसीआर	352.57	180	479.46	-172.57	299.46	173.53

# कॉलम 7 = कॉलम.5- कॉलम.4, \* कॉलम.8= कॉलम 6- कॉलम.5

(ख) आरबी द्वारा किया गया अधिक आबंटन

लेखापरीक्षा की संवीक्षा में ऐसे दृष्टान्तों का पता चला जिसमें रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे की आवश्यकता को बढ़ाया। ऐसे मामलों में, जोन द्वारा किया गया वास्तविक व्यय, आबंटन से अधिक था। अधिक व्यय जोन द्वारा मांगी गई अधिक निधि से अतिरिक्त ₹ 1414.14 करोड़ (45.79 प्रतिशत)<sup>39</sup> (परिशिष्ट 3.4) था। कुछ दृष्टान्त नीचे तालिका संख्या 2 में उल्लिखित हैं :

तालिका संख्या 2: जोनों द्वारा मांगी गई निधि से अधिक व्यय

(₹ करोड़ में)

अनुदान	वर्ष	रेलवे	बीजी	एफजी	वास्तविक व्यय	एफजी तथा बीजी के बीच भिन्नता	एक्ट तथा एफजी के बीच भिन्नता	कॉलम 7 के प्रति प्रतिशतता आधिक्य
1	2	3	4	5	6	7	8	9
8	11-12	एसईआर	435.72	438.31	443.62	2.59	5.31	205.02

<sup>38</sup> आँकड़े 2009-12 के दौरान अधिक व्यय के औसत को प्रदर्शित करते हैं।

<sup>39</sup> आँकड़े, 2009-12 के दौरान औसत अधिक व्यय को निरूपित करते हैं।

9	11-12	एनआर	1618.2	1675.7	1859.3	57.5	183.6	319.3
8	10-11	सीआर	570.85	598	622.86	27.15	24.86	92.57
12	09-10	एनआर	494.48	565.84	739.26	71.36	173.42	243
11	09-10	सीआर	319.37	323	326.97	3.63	3.97	109.37

### 3.3.3.2 निधियों का अभ्यर्पण

रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे के लिए निधि की आवश्यकता को कम कर दिया। तथापि, जोनल रेलवे द्वारा किया गया वास्तविक व्यय, रेलवे बोर्ड द्वारा आवंटित राशि से काफी कम था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि बीजी में कमी के बाद भी 2009-12 के दौरान किया गया वास्तविक व्यय एफजी से कम था क्योंकि जोनल रेलवे द्वारा निर्धारित गलत बजट आवश्यकता के कारण अंतिम अनुदान के कम उपयोग के कारण ₹ 6125.84 करोड़ का अभ्यर्पण हुआ था। कुछ दृष्टान्त नीचे वर्णित हैं तथा विवरण परिशिष्ट 3.5 में दर्शाया गया है।

### तालिका संख्या 3: निधि का कम उपयोग

(₹ करोड़ में)

अनुदान	वर्ष	रेलवे	बीजी	एफजी	वास्तविक व्यय	एफजी व बीई के बीच भिन्नता	एक्ट एफजी के बीच भिन्नता	कॉलम 7 के प्रति प्रतिशतता आधिक्य
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	11-12	एनसीआर	226.34	215.23	202.98	-11.11	-12.25	110.26
4	11-12	ईसीआर	507.56	460	420.69	-47.56	-39.31	82.65
10	10-11	ईसीआर	1239	1120	1035.5	-119	-84.5	71.01
12	09-10	ईआर	312.06	300	279.2	-12.06	-20.8	172.47

इसने दर्शाया कि जोन तथा रेलवे बोर्ड द्वारा किए गए निर्धारण के और आकलन एकपक्षीय थे तथा इनका मूलभूत वास्तविकता के साथ कोई संबंध नहीं था।

### 3.3.3.3 अनुमान से कम आय

आईआर हेतु आय के आकलन की समीक्षा से पता चला कि 2009-11 के दौरान वास्तविक आय, आकलित आय से कम थी। ₹ 2320.70<sup>40</sup> करोड़ की कमी देखी गई थी। आईआर, केवल 2011-12 के दौरान ₹ 198.06 करोड़ के अधिशेष के साथ संशोधित आकलन के लक्ष्य को प्राप्त करने में सक्षम था। आय के गलत आकलन ने पेंशन निधि तथा आरक्षित मूल्यहास निधि (डीआरएफ) के विनियोग को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया। यद्यपि पेंशन

<sup>40</sup> ऑकड़े वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 की कमी को दर्शाते हैं।

निधि दायित्व निर्वहन के लिए बनी है तथापि, डीआरएफ के विनियोजन में कमी, अनिवार्य सुरक्षा संबंधी कार्यों के दैनिक रखरखाव/प्रतिस्थापन को अवश्य प्रभावित करेगी।  
(परिशिष्ट 3.6)

### 3.3.4 वित्तीय प्रबंधन

#### 3.3.4.1 निवेश योजना

रेलवे के लिए निर्माण, अधिग्रहण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन (अनुदान संख्या 16) से संबंधित निवेश के निर्णय को वार्षिक "कार्यों, मशीनरी तथा चल स्टॉक कार्यक्रम" के माध्यम से प्रोसेस किया जाता है। मौजूदा प्रावधान<sup>41</sup> के अनुसार, सभी प्रस्तावित कार्यों को प्रारंभिक कार्यों के कार्यक्रम में शामिल करना होता है। कुछ कार्यों को मौजूदा कार्यों के महत्वपूर्ण संशोधन (एमएम) के रूप में भी स्वीकृति दी जाती है। एक परियोजना के एमएम अप्रत्याशित संशोधन हैं जो परियोजना के निष्पादन के दौरान उत्पन्न होते हैं। इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 302 अनुबंधित करता है कि किसी नई परियोजना पर निर्णय, 14 प्रतिशत की एक न्यूनतम रिटर्न दर (आरओआर) के साथ परियोजना के आर्थिक अध्ययन के बाद ही लिया जा सकता है।

पूर्वी, दक्षिणी, पूर्वोत्तर सीमांत, उत्तर तथा मध्य रेलवे में वर्ष 2009-12 के दौरान नई लाइनों, आमाम परिवर्तन तथा दोहरीकरण जैसे मुख्य शीर्षों हेतु अनुदान संख्या 16 के तहत आबंटित निधि की तुलना में वर्ष 2007-12 के दौरान संस्वीकृत परियोजनाओं के अध्ययन से पता चला कि 131 परियोजनाओं के मामले में निधि का उपयोग ₹ 5062.45 करोड़ में से ₹ 3113.51 करोड़ (61.50 प्रतिशत) था। 2009-12 के दौरान 152 तथा 45 दृष्टान्तों में अधिक व्यय तथा बचत क्रमशः लगभग ₹ 631 करोड़ तथा ₹ 820 करोड़ देखे गये (परिशिष्ट 3.7)। नीचे दी गई तालिका 2009-12 के दौरान विभिन्न शीर्षों के तहत निधि के आबंटन तथा उपयोग को दर्शाती है।

तालिका सं. 4: 2009-12 के दौरान निधि का आबंटन तथा उपयोग

(₹ करोड़ में)

	2011-12	11	1400	549.5	0	549.5	567.17
	2009-10	16	1500	255	40	295	242.45
	2010-11	37	1500	680.84	-35.5	645.34	389.02
	2011-12	83	1500	1322.1	0	1322.1	591.98
जोड़	2009-10	36	1100	533.58	135.95	669.53	528.24
	2010-11	65	1400	1223.58	214.61	1438.19	1157.22
	2011-12	131	1500	3011.73	-57	2954.73	1428.05
	2010-11	4	1400	197	119	316	447.36

<sup>41</sup> इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता का पैरा 609 से 611

अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित अनियमितताओं का पता चला:

- (i) मार्च 2012 तक संस्वीकृत 131<sup>43</sup> कार्यों (नई लाइनें-37, गैज रूपान्तरण-11 तथा दोहरीकरण-83) में से 100 कार्य<sup>44</sup> प्रारंभिक कार्य योजना में शामिल किए बिना ही शुरू किए गए थे;
- (ii) 40 कार्यों<sup>45</sup> को परियोजना की वित्तीय व्यवहार्यता हेतु नियमों का पालन किए बिना ही मौजूदा कार्यों के महत्वपूर्ण संशोधन के रूप में शामिल किया गया।
- (iii) 131 संस्वीकृत कार्यों में से केवल 25 परियोजनाओं (19 प्रतिशत) ने 14 प्रतिशत रेट ऑफ रिटर्न (आरओआर) की अनिवार्य आवश्यकताओं को पूरा किया। 13 परियोजनाओं के मामले में आरओआर, स्पष्ट रूप से 14 प्रतिशत से कम थी। शेष 93 परियोजनाओं में से 50 परियोजनाओं का आरओआर ऋणात्मक था तथा शेष 43 अन्य परियोजनाओं की आर्थिक व्यवहार्यता उपलब्ध नहीं थी।

जोन द्वारा निधि के उपयोग की तुलना में आबंटन के पैटर्न की विस्तृत संवीक्षा की नमूना जाँच से पता चला कि उनके निधियों के अवमूल्यांकन/अभ्यर्पण अथवा अधिक व्यय के मामले थे जैसा कि निम्न तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका सं. 5: निधियों के उपयोग की स्थिति

रेलवे	वर्ष	गैज रूपान्तरण		नई लाइनें		दोहरीकरण	
		अधिक (प्रतिशत)	अभ्यर्पण (प्रतिशत)	अधिक (प्रतिशत)	अभ्यर्पण (प्रतिशत)	अधिक (प्रतिशत)	अभ्यर्पण (प्रतिशत)
सीआर	2009-10	41-288	शून्य	32	शून्य	शून्य	24
	2010-11	41-288	शून्य	शून्य	02-25	2	शून्य
	2011-12	41-288	शून्य	शून्य	02-25	शून्य	16
एसआर	2009-10	20	शून्य	शून्य	48	शून्य	18
	2010-11	41	शून्य	शून्य	71	शून्य	21
	2011-12	99	शून्य	शून्य	45	11	शून्य

<sup>42</sup> योजना शीर्ष-1100 (नई लाइनें), 1400 (गैज रूपान्तरण, 1500 (दोहरीकरण)

<sup>43</sup> ईआर (73), एसआर (14), एनईएफआर (20), एनआर (19) तथा सीआर (5)

<sup>44</sup> ईआर (55), एसआर (10), एनईएफआर (18), एनआर (16) तथा सीआर (1)

<sup>45</sup> ईआर (34), एसआर (2), एनईएफआर (2) तथा एनआर (2)

एनईएफ आर	2009- 10	68	शून्य	शून्य	30	शून्य	20
	2010- 11	59	शून्य	शून्य	36	66	शून्य
	2011- 12	9	शून्य	शून्य	67	41	शून्य
एनआर	2009- 10	शून्य	शून्य	शून्य	1	शून्य	1
	2010- 11	शून्य	शून्य	158	शून्य	शून्य	1
	2011- 12	शून्य	शून्य	44	शून्य	1	शून्य
ईआर	2009- 10	शून्य	54	शून्य	19	शून्य	39
	2010- 11	3	शून्य	शून्य	53	शून्य	40
	2011- 12	शून्य	66	शून्य	96	शून्य	64

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि दोहरीकरण तथा नई लाइनों के कार्यों के संबंध में निधि के अभ्यर्पण के कई दृष्टान्त थे। गेज रूपान्तरण परियोजनाओं में आबंटन से अधिक व्यय भी देखा गया। निधि का अभ्यर्पण तथा अधिक व्यय, जोनल रेलवे द्वारा निधि की आवश्यकता के गलत निर्धारण का सूचक था। इस प्रकार, आईआर निवेश निर्णय लेने के लिए अपने बनाए दिशा-निर्देशों से भटक गया। इस प्रकार परियोजनाओं के लिए आबंटित निधियों का ईष्टतम उपयोग नहीं हुआ जिससे बजट बनाते समय प्राथमिकता वाली परियोजनाओं में उपलब्ध संसाधनों के विवेकपूर्ण आबंटन का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

#### 3.3.4.2 पेंशन निधि में विनियोग

मौजूदा प्रावधानों<sup>46</sup> के अनुसार, रेलवे कर्मचारियों के पेंशनयोग्य सेवाकाल से उत्पन्न देयता के लिए पेंशन निधि को विनियोग बीमाकिक गणना पर आधारित होता है। यह भी प्रावधान है कि ऐसी गणना के अभाव में, विनियोग तदर्थ आधार पर किया जाता है तथा बाद में पुनः निर्धारित किया जाता है।

<sup>46</sup> भारतीय रेल वित्तीय संहिता भाग-1 का पैरा सं. 339



लेखापरीक्षा ने देखा कि पेंशन देयता का आकलन न तो बीमांकिक गणना पर आधारित था और न ही यह बाद में पुनः निर्धारित किया गया था। यह मामला 2008-09 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या सीए 19 (रेलवे) के पैरा 1.8.6 में दर्शाया गया था। रेल मंत्रालय (एमओआर) ने अपने की गई कार्यवाई टिप्पणी में कहा (मार्च 2010) कि पेंशन निधि में विनियोग आवश्यकता एवं उपलब्धता के आधार पर बनाया जा रहा था। तथापि रेल प्रशासन का तर्क क्रम बीमांकिक गणना के आधार पर आकलन के मौजूदा दिशा-निर्देशों के अनुरूप नहीं था। इसके अलावा, 2009-10 के दौरान ईआर में पेंशन में भुगतान चेक तथा बिलों के तहत दर्शाया गया।

इस प्रकार, मौजूदा प्रावधानों का पालन न होने के कारण पेंशन निधि में त्रुटिपूर्ण विनियोग हुआ।

(परिशिष्ट 3.8)

### 3.3.4.3 आरक्षित मूल्यहास निधि में विनियोग

डीआरएफ में योगदान महत्वपूर्ण लागत, सामान्य सजीवता की संभावना तथा परिसम्पत्ति की शेष संजीवता की उम्मीद के आधार पर किया जा रहा है। इस निधि का विनियोग, प्रतिस्थापन तथा अधिक पुरानी परिसम्पत्ति के नवीकरण हेतु है। निम्न तालिका, वर्ष 2009-12 के दौरान डीआरएफ की तुलना में बजट में किए गए प्रावधान के लिए विनियोग को दर्शाती है:

(₹ करोड़ में)

विवरण	2009-10	2010-11	2011-12
डीआरएफ में विनियोग (बीई)	5425.00	7700.00	9038.70
निधि में विनियोग (वास्तविक)	2287.00	5615.00	9349.40
आधिक्य/कमी	(-) 3138.00	(-) 2085.00	(-) 310.70

उपरोक्त तालिका में यह देखा गया है कि बजट में किए गए प्रावधानों तथा वास्तविकताओं में बहुत भिन्नता थी। इस प्रकार, आकलन के साथ वास्तविक प्रावधानों के सहसंबंध का अभाव, बजट बनाने में निहित कमियों का परिचायक था।

### 3.3.4.4 आन्तरिक नियंत्रण अद्यतन

एक प्रभावी आन्तरिक नियंत्रण तंत्र, संगठन की गतिविधियों तथा स्रोतों के प्रभावी प्रबंधन हेतु नियमों तथा विनियमों के अनुपालन को सुनिश्चित करता है। यह विश्वसनीय वित्तीय रिपोर्टिंग को भी सुनिश्चित करता है तथा समय पर फीडबैक देता है तथा वित्तीय और प्रक्रिया संबंधी निष्पादन पर, अपनी उपलब्धि से संबंधित प्रबंधन तथा अन्य पक्षकारों को आश्वासन देता है। लेखा विभाग (भाग-1) के लिए भारतीय रेल संहिता के अध्याय VIII में आन्तरिक जांच की विस्तृत प्रक्रिया निर्धारित की गई है।

लेखापरीक्षा ने आईआर के प्रभावी वित्त प्रबंधन हेतु विद्यमान आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली की प्रभावशीलता की समीक्षा की तथा निम्नलिखित आपत्तियां दर्शायीं:

**(क) चैकों तथा बिलों का मिलान**

चैकों तथा बिलों तथा बैंकों में प्रेषण के मिलान से संबंधित में अभिलेखों की संवीक्षा से विसंगति/अन्तरों के क्लीयरेंस में मिलान और पर्याप्त पहल की कमी का पता चला। कुछ दृष्टान्त नीचे वर्णित हैं:

- चैकों तथा बिलों के मिलान न करने के कारण, एसईसीआर में ₹ 13.89 करोड़ (मार्च 2012) का ऋणात्मक शेष दिखाया गया था। इसी तरह के दृष्टान्त एनडब्ल्यूआर, ईआर तथा एसआर जैसे अन्य जोनों में भी देखे गए थे।
- ईआर में, असंबंधित क्रेडिट के संचयन के कारण क्रमशः मार्च 2011 तथा मार्च 2012 को समाप्त वर्षों के दौरान बैंकों के प्रेषण में ऋणात्मक बकाया के रूप में ₹ 60.04 करोड़ तथा ₹ 138.45 करोड़ की एक राशि का पता चला। बैंकों में प्रेषण के तहत ₹ 26.72 करोड़ का ऋणात्मक बकाया भी एसआर में देखा गया जिसमें सबसे पुराना बकाया वर्ष 1999-2000 से संबंधित है।

**(ख) विविध अग्रिम राजस्व (एमएआर)**

वर्ष के सभी कार्यचालन खर्चों को उसी वर्ष के लेखांकन में दर्ज किया जाना चाहिए ताकि रेलवे की परिचालन दर का सही प्रक्षेपण हो। लेखापरीक्षा ने देखा कि एसआर ने विविध अग्रिम राजस्व (एमएआर) के तहत- खाता और स्टोर हेतु मार्च 2012 तक क्रमशः ₹ 85.30 करोड़ तथा ₹ 15.56 करोड़ का बकाया दिखाया। इसके परिणामस्वरूप अंतिम प्रमुख लेखे हेतु राजस्व व्यय दर्ज नहीं हुआ था। इसी तरह के दृष्टान्त अन्य जोनल रेलवे में भी देखे गए।

**(ग) वित्तीय समायोजन के बिना हस्तांतरण (टीडब्ल्यूएफए)**

भारतीय रेल वित्त संहिता खंड-1 के पैरा 780 में यह प्रावधान है कि जब चल स्टॉक को एक जोनल रेलवे से अन्य में स्थानांतरित किया जाता है तो मूल लागत, मूल्यह्रास की राशि, पिछला नवीनीकरण अगर हुआ हो, को निरपवाद रूप से टीडब्ल्यूएफए के माध्यम से स्थानांतरित किया जाना चाहिए। ऐसे लेन-देनों के गलत वर्णन अथवा वर्णन न करने से संबंधित जोनल रेलवे के सामान्य राजस्व को देय लाभांश के भुगतान, ब्लॉक खाता तथा तुलन पत्र, प्रभार पर पूँजी प्रभावित होती है।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि 2011-12 के दौरान ईसीओआर को अथवा उससे चल स्टॉक के हस्तांतरण को टीडब्ल्यूएफए में शामिल नहीं किया गया था।

(घ) समापन रिपोर्ट

इंजीनियरिंग विभाग के भारतीय रेल संहिता के पैरा 713 तथा 1701 में संस्वीकृत आकलन की राशि, वास्तविक व्यय, प्रत्याशित भावी व्यय आदि के ब्यौरे दर्शाने वाले सम्पूर्ण प्राक्कलन को तैयार करने के लिए प्रावधान किया गया है। परियोजनाओं के पूर्ण होते ही समापन रिपोर्टों को अंतिम रूप दिए जाने की आवश्यकता होती है। समापन रिपोर्ट को तैयार करने में देरी से परियोजना के तहत व्यय की अनियमित बुकिंग की संभावना रहती है। एसआर में, लेखापरीक्षा ने देखा कि मार्च 2009 तक पूर्ण हुई 108 विनिर्माण परियोजनाओं के संबंध में समापन रिपोर्टों को अन्तिम रूप नहीं दिया गया था। 1981-82 से संबंधित सबसे पुरानी पूर्ण परियोजना के लिए समापन रिपोर्ट तैयार नहीं हुई थी।

(ङ) क्रय उचन्त

क्रय उचन्त का डेबिट शेष स्टोर की प्राप्ति से पहले अग्रिम भुगतान को निरूपित करता है। अधिक आबंटन के परिहार्य हेतु अंतिम खाता शीर्ष को डेबिटिंग/क्रेडिटिंग द्वारा बकाया के शीघ्र निपटान हेतु उचित कार्यवाही की जानी चाहिए। लेखापरीक्षा में देखा कि एसईआर के क्रय उचन्त में मार्च 2012 तक ₹ 37.11 करोड़ का एक बकाया डेबिट दर्शाया। बकाया का 64 प्रतिशत वर्ष 2011-12 से पूर्व की अवधि से संबंधित था।

(च) व्यय की अनियमित बुकिंग

एसआर में मीटर गेज खंड<sup>47</sup> के रख-रखाव हेतु स्टॉफ को मदुरै खंड के तहत विभिन्न ब्राड गेज खंडों पर लगाया गया था तथा उनके वेतन पर ₹ 5.96 करोड़ के वास्तविक व्यय को एमजी विभाग के बन्द होने के बाद गलती से अनुदान संख्या 4<sup>48</sup> के तहत दर्ज किया गया (जनवरी 2011)।

<sup>47</sup> मदुरै-बोडीनायकनुर खंड

<sup>48</sup> 280 विस्तृत शीर्ष-मीटर गेज सम्पत्ति का रख-रखाव

### 3.3.4.5 आंकड़ों की सत्यनिष्ठा

बजट संरूपण हेतु एक संगठन द्वारा उत्पादित तथा उपयुक्त आँकड़ों की गुणवत्ता तथा सत्यनिष्ठा के लिए बजट की प्रक्रिया में समझदारी और पारदर्शिता हेतु आश्वासन प्राप्त करना आवश्यक है। लेखापरीक्षा ने यात्री किराए की लेखांकन प्रणाली तथा उनके उपार्जन के आबंटन हेतु उपयुक्त आँकड़ों की प्रमाणिकता को सुनिश्चित करने के लिए उनके आबंटन की जाँच की। लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- i. एसआर में, "मूल किराया" तथा सुपरफास्ट प्रभार, तत्काल शुल्क, अग्रिम आरक्षण प्रभार, सर्विस कर आदि जैसे यात्री किराए के अन्य अतिरिक्त घटकों को उनके पृथक लेखांकन के बावजूद यात्री उपार्जन के "मूल किराए" के तहत समेकित किया गया। "मूल किराए" के तहत दर्शाए गए यात्री किराए के गलत लेखांकन अर्थात् उपार्जन के गलत प्रदर्शन के कारण अन्य जोनल रेलवे के लिए अनियमित उपार्जन की संभावना को नियंत्रित नहीं किया जा सकता क्योंकि यात्री किराए के निश्चित तत्वों के उपार्जन का आबंटन करते समय अतिरिक्त प्रभार प्राप्त करने हेतु इसे शामिल किया जाए या नहीं, यह नियमों पर निर्भर करता है। गलत लेखांकन के प्रभाव को लेखापरीक्षा में निर्धारित नहीं किया जा सका क्योंकि अतिरिक्त प्रभार के उद्ग्रहण से हुआ उपार्जन स्पष्ट रूप से पहचाने जाने योग्य नहीं था।
- ii. जोनल रेलों के लिए वास्तविक उपार्जन तथा आबंटित अंश को रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (सीआरआईएस) द्वारा संकलित किया जाता है। समेकित आय तथा उस विभाजित राशि को किसी सहयोगी दस्तावेजों के बिना एक एकल एकमुश्त राशि के रूप में लेने का परामर्श जोनों को दिया जा रहा है। यात्री यातायात से उत्पन्न आय की गणना तथा विभाजन के आधार पर तथा समेकित राशि के विस्तृत विवरण के अभाव में सीआरआईएस द्वारा परामर्शित राशि की प्रमाणिकता का सत्यापन, न तो जोनल रेलवे और न ही लेखापरीक्षा कर सका।

इस प्रकार, कमजोर आन्तरिक नियंत्रण के परिणामस्वरूप प्रमुख उच्चतम के तहत अपर्याप्त शेष के व्यय/आय तथा संग्रहण का अपर्याप्त लेखांकन हुआ। प्रभावी आन्तरिक नियंत्रण के अभाव के कारण नियमों तथा विनियमों का पालन न होने से लेखांकन तथा बजट बनाने में प्रमाणिकता तथा पारदर्शिता के उद्देश्य विफल हुए।

### 3.4 निष्कर्ष तथा सिफारिशें

भारतीय रेल ने बजट को यथार्थवादी बनाने हेतु निर्धारित नियमों तथा विनियमों का सख्ती से पालन नहीं किया है। बजट तैयार करते समय रेल मंत्रालय द्वारा उठाए जाने वाले आवश्यक कदमों के संदर्भ में वित्त मंत्रालय के सुझावों पर समुचित ध्यान नहीं दिया गया था। आय के आंकलन को पूर्ण रूप से वर्गीकृत नहीं किया गया। वृद्धि प्रक्षेपण हेतु अपनाए गए आधार तथा आय के साथ-साथ व्यय में भिन्नता को पर्याप्त रूप से निर्धारित तथा प्रलेखित नहीं किया

गया। जोनल स्तर तथा रेलवे बोर्ड स्तर दोनों पर अनुमानों का संशोधन, उसके कारणों को दर्ज किए बिना ही किया गया था। मौजूदा प्रावधानों का अवलोकन न करने से दोषपूर्ण बजट प्रक्रिया अपनाई गई जो निधि के गलत निर्धारण के रूप में व्यक्त हुई। अंतिम अनुदान से अधिक व्यय अथवा आबंटित निधि के कम उपयोग के कई दृष्टान्त देखे गए। आकलित बजट तथा वास्तविक व्यय के बीच भिन्नता, व्यय इकाई के स्तर पर आकलन हेतु अपनाए गए आँकड़ों की अशुद्धता का सूचक था। परियोजना की आर्थिक व्यवहार्यता के निर्धारण के लिए मापदंडों का पालन किए बिना एकपक्षीय निवेश निर्णय या तो अधिक व्यय या आबंटित निधि में बचत का परिणाम है। मौजूदा प्रक्रिया से अलग होकर पेंशन निधि में विनियोग, बीमाकिक आधार के बजाय आवश्यकता सह उपलब्धता के आधार पर किया गया था। इस प्रकार, अपर्याप्त वित्तीय प्रबंधन के परिणामस्वरूप योजना व्यय में कमी के अतिरिक्त आन्तरिक स्रोतों तथा बजट के अतिरिक्त स्रोतों के सृजन में कमी आई। विद्यमान आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली, प्रभावी बजट के लिए नियमों तथा विनियमों का पालन सुनिश्चित करने में पर्याप्त नहीं थी।

### 3.4.1 सिफारिशें

#### रेलवे बोर्ड

- रेल मंत्रालय को बजट तैयार करते समय किये जाने वाले उपायों के संबंध में वित्त मंत्रालय (एमओएफ) के दिशानिर्देशों का अनुपालन करने की आवश्यकता है। रेल मंत्रालय को वित्त मंत्रालय के सुझावों के पालन न करने के कारणों अथवा बाधाओं को दर्ज करने की भी आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय अनुमानों के तैयार करने की प्रक्रिया के प्रलेखन की प्रभावी प्रणाली और प्रक्षेपी अनुमानों में प्रयुक्त आँकड़ों की प्रमाणिकता सत्यापित करने की प्रणाली को संस्थापित करे।
- रेल मंत्रालय को पर्याप्त आन्तरिक संसाधनों के सृजन करने के लिए उपयुक्त नीतियों को बनाने और उपलब्ध संसाधनों के इष्टतम उपयोग के लिए वित्तीय प्रबन्धन को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय को प्रभावी बजट बनाने में और उचित राजकोषीय रिपोर्टिंग के लिए भी मौजूदा नियमों एवं विनियमों के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए अपनी विद्यमान आंतरिक नियंत्रण तंत्र को पुनः परिभाषित करना चाहिए। जवाबदेहिता एवं जिम्मेदारी को स्पष्ट रूप से परिभाषित करने की आवश्यकता है।

#### जोनल रेलवे

- जोनल रेलवे को यह आश्वासन प्राप्त करने के लिए अपना आन्तरिक नियंत्रण तंत्र मज़बूत करना चाहिए कि बजट को यथार्थ रूप से बनाने के लिए वर्तमान दिशानिर्देशों का अनुपालन और प्रलेखन कर लिया गया है।

- जोनल रेलवे को निधि के उपयोग पर अपने मॉनीटरिंग तंत्र को सुधारने तथा अपनी आवश्यकताओं का समय पर मूल्यांकन की आवश्यकता है। जोनल रेलवे को बजट में पारदर्शिता लाने के लिए पर्याप्त औचित्य के साथ मॉडरेशन की प्रक्रिया का प्रलेख करने की भी आवश्यकता है।

नई दिल्ली  
दिनांक

(विजया मूर्ति)  
उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली  
दिनांक

(विनोद राय)  
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

## शब्दावली

शब्द	विवरण
भारतीय रेल के 17-क्षेत्र	मध्य रेलवे (सीआर), पूर्व रेलवे (ईआर), पूर्व मध्य रेलवे (ईसीआर), पूर्व तटीय रेलवे, (ईसीओआर), उत्तर रेलवे (एनआर), उत्तर मध्य रेलवे (एनसीआर), पूर्वोत्तर रेलवे (एनईआर), पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (एनईएफआर), उत्तर पश्चिम रेलवे (एनडब्ल्यूआर), दक्षिण रेलवे (एसआर), दक्षिण मध्य रेलवे (एससीआर), दक्षिण पूर्व रेलवे (एसईआर-), दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (एसईसीआर), दक्षिण पश्चिम रेलवे (एसडब्ल्यूआर), पश्चिम रेलवे (डब्ल्यूआर), पश्चिम मध्य रेलवे (डब्ल्यूसीआर), मेट्रो रेलवे, कोलकाता
6-रेलवे उत्पादन यूनिट	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू), चितरंजन डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू), वाराणसी; इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ), चेन्नई; रेल कोच फैक्ट्री (आरसीएफ), कपूरथला; रेल व्हील फैक्ट्री (आरडब्ल्यूएफ), येलेहंका; डीजल लोको मोडर्नाइजेशन वर्क्स (डीएमडब्ल्यू)
औसत दूरी	यात्री या माल टुलाई के टन की औसत टुलाई
शाखा लाईन	केवल एक छोर पर मुख्य लाइनों से जुड़े ब्राड गेज और मीटर गेज और सभी मीटर गेज लाइन
ब्रॉड गेज	यह एक रेल गेज (1,676 मि.मी.) आमतौर पर रेल यातायात की आवाजाही के लिए भारत में इस्तेमाल किया जाता है।
प्रभार्य पूँजी	रेलवे की पूँजी परिसम्पत्ति का अंकित मूल्य
चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर	वार्षिक चक्रवृद्धि के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए वर्षों की अवधि से अधिक विकास की दर
वसूली की मांग	भूमि और भवनों के किराया/पट्टा, ब्याज और साइडिंग आदि के अनुरक्षण प्रभारों के कारण उगाही न की गई उपार्जित वसूलीयोग्य
लाभांश	"वियुक्ति सम्मेलन " के अंतर्गत आईआर को आरसीसी द्वारा आवधिक रूप से निर्धारित दर पर जीओआई द्वारा पूँजी अग्रिम पर सामान्य राजस्वों के लिए लाभांश अदा करना अपेक्षित है।
अतिरिक्त संसाधन	सामान्य बजट सहायता और आंतरिक रूप से सृजित किए गए संसाधनों के अलावा आईआर के संसाधन
सकल घरेलू उत्पाद	सभी तैयार माल के कुल बाजार मूल्य और देश में दिए गए एक वर्ष में दी गई सेवाएं
सकल प्राप्तियां	अपने परिचालनों के माध्यम से रेलवे की प्राप्तियां
मीटर गेज	यह एक रेल गेज (1000 मिमी.) जिसका अभी भी रेल यातायात की आवाजाही के लिए भारत के कुछ भागों में उपयोग किया जाता है

शब्द	विवरण
लघु शीर्ष	सरकार की प्राप्तियां और व्यय को दर्ज करने के लिए वर्गीकरण संरचना
नैरो गेज	यह एक रेल गेज (762 या 610 मिमी) जिसका अभी भी रेल यातायात की आवाजाही के लिए भारत के कुछ भागों में उपयोग किया जाता है
राष्ट्रीय परियोजनाएं	राष्ट्रीय महत्व की परियोजनाओं को जीओआई से अतिरिक्त बजटीय समर्थन द्वारा निष्पादित किया जा रहा है
निवल टन किलोमीटर	माल यातायात की माप की यूनिट जो एक किलोमीटर की दूरी से अधिक के लिए एक टन माल (परिवहन के लिए उपयोग किए गए वाहन के भार को छोड़कर लेकिन कोई पैकिंग के भार सहित) के परिवहन का प्रतिनिधित्व करती है।
नई लाइने	पहले से विद्यमान नहीं नई रेलवे लैंको/लाइनों के निर्माण/विछाना
परिचालन अनुपात	सकल आय के कार्यचालन व्यय (उचंत को छोड़कर लेकिन मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन सहित) का अनुपात
सामान्य कार्यचालन व्यय	प्रशासन, परिचालन, अनुरक्षण और मरम्मत मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए अंशदान पर व्यय
योजना व्यय	सृजन, अधिग्रहण, निर्माण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए उपगत व्यय
राजस्व व्यय	लाभांश अदायगी सहित दैनिक परिचालनों, रेलवे के अनुरक्षण के लिए उपगत व्यय
सामरिक लाइनें	रक्षा के अनुरोध पर निर्मित सामरिक महत्व की रेलवे लाइन
यातायात उचंत	रेलवे की वसूली न की गई परिचालनात्मक उपार्जन
अमितव्ययी शाखा लाइनें	शाखा लाइनें जहां उत्पादित राजस्व परिचालन लागत से कम है
कार्य बजट	निर्माण, अधिग्रहण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए तैयार किए गए अनुमान
रूट किलोमीटर	उनसे सम्बद्ध लाइनों अर्थात् एकल लाइन, दोहरी लाइन आदि की संख्या का ध्यान किए बिना रेलवे के दो स्थानों के बीच दूरी
कुल कार्यचालन व्यय	साधारण कार्यचालन व्यय और मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए विनियोजन
स्टाफ उत्पादकता	यह प्रति हजार कर्मचारियों (एनटीकेएम के रूप में) प्रहस्तित यातायात की मात्रा के रूप में मापा जाता है
पूँजी उत्पादन अनुपात	उत्पादन के एक यूनिट उत्पादन (एनटीकेएमएस में कुल यातायात) के लिए नियोजित पूँजी की राशि
निवल अधिशेष	सामान्य राजस्वों के लिए लाभांश की अदायगी के पश्चात



---

शब्द	विवरण
	सकल आय और कार्यचालन व्यय के बीच अंतर
अन्य कोचिंग आय	पार्सलों, लगेज और डाक घर मेल और खानपान आदि के परिवहन से आय
यात्री आय	रेल द्वारा यात्रियों को ले जाने से आय
मॉल भाड़ा आय	रेल द्वारा माल ढुलाई से आय

## परिशिष्ट-2.1- विनियोग लेखा 2011-12

(पैराग्राफ सं.2.1 देखें)

(₹ इकाइयों में)

अनुदान/विनियोग की संख्या और नाम	मूल अनुदान/विनियोग	अनुपूरक	अन्तिम अनुदान/विनियोग	वास्तविक व्यय	आधिक्य (+)/ बचत (-)
1	राजस्व - रेलवे बोर्ड				
दत्तमत	1962700000	0	1962700000	1957850439	-4849561
2	राजस्व - विविध व्यय (सामान्य)				
भारित	7100000	0	7100000	7100000	0
दत्तमत	6830300000	0	6830300000	5614014086	-1216285914
3	राजस्व - कार्यचालन खर्चे - सामान्य अधीक्षण और सेवाएं				
भारित	0	305000	305000	3034201	2729201
दत्तमत	49960200000	0	49960200000	46650589911	-3309610089
4	राजस्व - कार्यचालन खर्चे - स्थायी मार्ग और निर्माण कार्यों की मरम्मत एवं अनुरक्षण				
भारित	8769000	6754000	15523000	6447383	-9075617
दत्तमत	81546461000	0	81546461000	77945598871	-3600862129
5	राजस्व - कार्यचालन खर्चे - मोटिव पावर की मरम्मत और अनुरक्षण				
भारित	0	415000	415000	414713	-287
दत्तमत	36611664000	0	36611664000	35998219027	-613444973
6	राजस्व - कार्यचालन खर्चे - कैंरिजों और वैगनों की मरम्मत और अनुरक्षण				
भारित	600000	0	600000	17619	-582381
दत्तमत	82738721000	1944230000	84682951000	83849635360	-833315640
7	राजस्व - कार्यचालन खर्चे - संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण				
भारित	315000	0	315000	0	-315000
दत्तमत	46729627000	0	46729627000	44209985984	-2519641016
8	राजस्व - कार्यचालन खर्चे - प्रचालन खर्चे - चल स्टॉक और उपस्कर				
भारित	0	603000	603000	602291	-709

9	राजस्व - कार्यचालन खर्चे - प्रचालन खर्चे - यातायात					
	भारित	2993000	0	2993000	595308	-2397692
	दत्तमत	133242261000	1160959000	134403220000	132934773992	-1468446008
10	राजस्व - कार्यचालन खर्चे - प्रचालन खर्चे - इंधन					
	भारित	1376000	22536000	23912000	5000000	-18912000
	दत्तमत	172884814000	16923085000	189807899000	188460640433	-1347258567
11	राजस्व - कार्यचालन खर्चे - कर्मचारी कल्याण और सुख सुविधाएं					
	भारित	1550000	351000	1901000	175266	-1725734
	दत्तमत	39162655000	20920000	39183575000	38425052324	-758522676
12	राजस्व - कार्यचालन खर्चे - विविध कार्यचालन खर्चे					
	भारित	1590108000	0	1590108000	1521534489	-68573511
	दत्तमत	36847428000	42512940000	41098722000	43880815415	2782093415
13	राजस्व - कार्यचालन खर्चे - भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ					
	भारित	4951000	907000	5858000	6267113	409113
	दत्तमत	164797414000	10776091000	175573505000	183269673663	7696168663
14	राजस्व - निधियों को विनियोग - मूल्यहास आरक्षित निधि, विकास निधि, पेंशन निधि, पूंजीगत निधि					
	दत्तमत	280684100000	0	280684100000	252655747627	-28028352373
15	सामान्य राजस्वों को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए कर्जों की चुकोती और अधिक पूंजीकरण का शोधन					
	दत्तमत	67347200000		67347200000	56560345012	-10786854988
16	परिसम्पत्तियाँ - अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन - ओपन लाइन कार्य - राजस्व					
	भारित	2000000	0	2000000	0	-2000000
	दत्तमत	598000000	0	598000000	304600975	-293399025
	परिसम्पत्तियाँ - अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन - अन्य व्यय - पूंजीगत					
	भारित	494000000	670678000	1164678000	1027692976	-136985024
दत्तमत	535013679000	7141019000	542154698000	527046629024	-15108068976	

परिसम्पत्तियाँ - अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन - अन्य व्यय - रेलवे सुरक्षा निधि					
भारित	16000000	0	1600000	5318769	-10681231
दत्तमत	19984000000	20000	19984020000	13285287428	-6698732572
परिसम्पत्तियाँ - अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन - अन्य व्यय - विशेष रेलवे सुरक्षा निधि					
भारित	0	0	0	0	0
दत्तमत	0	0	0	0	0
परिसम्पत्तियाँ - अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन - अन्य व्यय - रेलवे निधि					
भारित	88000000	0	88000000	23362628	-64637372
दत्तमत	151377000000	40000	151377040000	115724667687	-35652372313
रेलवे विकास निधि को कर्जे					
भारित	0	0	0	0	0
दत्तमत	0	30000000000	30000000000	30000000000	0
कुल जोड़					
भारित	2217762000	702549000	2920311000	2607562756	-318748244
दत्तमत	1972798971000	76410520000	2049209491000	1947363233662	-101846257338
कुल जोड़	1975016733000	77113069000	2052129802000	1949970796418	-102165005582

## परिशिष्ट 2.2 - अनुदान लेखा का अनुदान वार - रेलवे वार सारांश (अनुदान सं.3 से 13)

(पैरा 2.5 देखें)

2011-12

(₹ हजार में)

अनुदान संख्या	रेलवे	मूल	अनुपूरक	अवशिष्ट	अन्तिम	वास्तविक व्यय	अन्तर	निवल अन्तर
					(3+4+5)		(7-6)	(7-4-3)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	सी.आर	3944200	0	-139610	3804590	3763722	-40868	-180478
3	ई.आर	5293700	0	-625470	4668230	4670442	2212	-623258
3	ई.सी.	2653100	0	-58700	2594400	2535943	-58457	-117157
3	ई.सीओ.	1432900	0	-14896	1418004	1367885	-50119	-65015
3	एन.आर	5371200	0	-364584	5006616	5017027	10411	-354173
3	एन.सी.	2209300	0	-23485	2185815	2071168	-114647	-138132
3	एन.ई	2745900	0	-192013	2553887	2523979	-29908	-221921
3	एन.एफ	2780200	0	-43706	2736494	2738768	2274	-41432
3	एन.डब्ल्यू.	2376500	0	-144700	2231800	2226406	-5394	-150094
3	एस.आर	4311600	0	-185895	4125705	4023656	-102049	-287944
3	एस.सी	3675300	0	-114514	3560786	3421439	-139347	-253861
3	एस.ई	4061500	0	-163600	3897900	3846175	-51725	-215325
3	एस.ई.सी	1534200	0	-108200	1426000	1404738	-21262	-129462
3	एस.डब्ल्यू	1419900	0	-29500	1390400	1323378	-67022	-96522
3	डब्ल्यू.आर	4261000	0	-404900	3856100	3842206	-13894	-418794
3	डब्ल्यू.सी.	1747700	0	29310	1777010	1736450	-40560	-11250
3	मेट्रो/कोलकाता	142000	0	5270	147270	137208	-10062	-4792
4	सी.आर	6490094	0	-148094	6342000	6373916	31916	-116178
4	ई.आर	4493500	0	-312155	4181345	4071166	-110179	-422334
4	ई.सी.	4799118	0	-110600	4688518	4237935	-450583	-561183
4	ई.सीओ.	3232025	0	141422	3373447	3373608	161	141583
4	एन.आर	10048100	0	-686044	9362056	9524112	162056	-523988
4	एन.सी.	5069790	0	-190201	4879589	5118470	238881	48680
4	एन.ई	3008977	0	50623	3059600	3075021	15421	66044
4	एन.एफ	5363400	0	148100	5511500	5558769	47269	195369
4	एन.डब्ल्यू.	3817070	0	-141470	3675600	3556916	-118684	-260154
4	एस.आर	5483700	0	-509714	4973986	4848708	-125278	-634992
4	एस.सी	8913849	0	-572217	8341632	8126749	-214883	-787100

4	एस.ई	4400222	0	5297	4405519	4347629	-57890	-52593
4	एस.ई.सी	2549100	0	-62992	2486108	2504108	18000	-44992
4	एस.डब्ल्यू	2294705	0	24295	2319000	2193658	-125342	-101047
4	डब्ल्यू.आर	6937016	0	16066	6953082	6882726	-70356	-54290
4	डब्ल्यू.सी.	4414495	0	-292700	4121795	3941630	-180165	-472865
4	मेट्रो/कोलकाता	231300	0	-6000	225300	210477	-14823	-20823
5	सी.आर	3175983	0	-213919	2962064	3057007	94943	-118976
5	ई.आर	3255600	0	-48276	3207324	3250184	42860	-5416
5	ई.सी.	2144200	0	91300	2235500	2241716	6216	97516
5	ई.सीओ.	1468601	0	-103700	1364901	1353375	-11526	-115226
5	एन.आर	4584300	0	273076	4857376	4779232	-78144	194932
5	एन.सी.	1720422	0	-14286	1706136	1710660	4524	-9762
5	एन.ई	1155500	0	63777	1219277	890963	-328314	-264537
5	एन.एफ	1166200	0	220900	1387100	1290582	-96518	124382
5	एन.डब्ल्यू.	1107964	0	-44964	1063000	1056381	-6619	-51583
5	एस.आर	2656300	0	17678	2673978	2602519	-71459	-53781
5	एस.सी	3565538	0	-29232	3536306	3254327	-281979	-311211
5	एस.ई	2548100	0	-74893	2473207	2382896	-90311	-165204
5	एस.ई.सी	1073225	0	-50175	1023050	977291	-45759	-95934
5	एस.डब्ल्यू	1368074	0	65726	1433800	1464959	31159	96885
5	डब्ल्यू.आर	2679957	0	-152234	2527723	2411206	-116517	-268751
5	डब्ल्यू.सी.	2941700	0	-73710	2867990	3274921	406931	333221
5	मेट्रो/कोलकाता	0	0	0	0	0	0	0
6	सी.आर	7859631	9441	382	7869454	7957119	87665	88047
6	ई.आर	10198000	0	-108561	10089439	10166378	76939	-31622
6	ई.सी.	4128125	353159	526216	5007500	5013640	6140	532356
6	ई.सीओ.	2398841	169500	50000	2618341	2715257	96916	146916
6	एन.आर	11149969	38790	8140	11196899	10891178	-305720	-297580
6	एन.सी.	1733402	106348	50000	1889750	1879116	-10634	39366
6	एन.ई	2853963	119500	33937	3007400	3036797	29397	63334
6	एन.एफ	3830200	141782	50018	4022000	3903461	-118539	-68521
6	एन.डब्ल्यू.	2742372	243028	150000	3135400	3076340	-59060	90940
6	एस.आर	7336000	121000	-158018	7298982	6857681	-441301	-599319
6	एस.सी	6023045	0	-140388	5882657	5866330	-16327	-156715
6	एस.ई	6885200	120000	22800	7028000	7060986	32986	55786
6	एस.ई.सी	1911153	121429	162981	2195563	2246759	51196	214177

6	एस. डब्ल्यू	2329835	269472	289593	2888900	2911634	22734	312327
6	डब्ल्यू. आर	9038800	0	-905600	8133200	7727684	-405516	-1311116
6	डब्ल्यू. सी.	2008485	130781	0	2139266	2265924	126658	126658
6	मेट्रो/कोलकाता	311700	0	-31500	280200	273351	-6849	-38349
7	सी.आर	4331440	0	-382666	3948774	3933970	-14804	-397470
7	ई.आर	3801507	0	136408	3937915	3818062	-119853	16555
7	ई.सी.	3628415	0	122833	3751248	3291409	-459839	-337006
7	ई.सीओ.	1753231	0	56700	1809931	1712887	-97044	-40344
7	एन.आर	5451450	0	-382888	5068562	4993336	-75226	-458114
7	एन. सी.	3029143	0	-139527	2889616	2859908	-29708	-169235
7	एन.ई	1877076	0	-185156	1691920	1652314	-39606	-224762
7	एन.एफ	2039500	0	-136100	1903400	1906247	2847	-133253
7	एन. डब्ल्यू.	1734613	0	-95213	1639400	1652345	12945	-82268
7	एस.आर	3352200	0	-2200	3350000	3111328	-238672	-240872
7	एस.सी	3572271	0	173416	3745687	3493867	-251820	-78404
7	एस.ई	2597200	0	114100	2711300	2752876	41576	155676
7	एस.ई.सी	1431892	0	-40492	1391400	1359563	-31837	-72329
7	एस. डब्ल्यू	782368	0	197432	979800	941644	-38156	159276
7	डब्ल्यू.आर	4531800	0	-409778	4122022	4046461	-75561	-485339
7	डब्ल्यू.सी.	2432521	0	21295	2453816	2340732	-113084	-91789
7	मेट्रो/कोलकाता	383000	0	-14380	368620	343037	-25583	-39963
8	सी.आर	6218178	646264	162058	7026500	7042842	16342	178400
8	ई.आर	6047280	0	-44280	6003000	6068129	65129	20849
8	ई.सी.	4950270	108450	-20000	5038720	4882126	-156594	-176594
8	ई.सीओ.	2470460	429066	50000	2949526	2853709	-95817	-45817
8	एन.आर	8157539	322219	113267	8593025	8703822	110797	224064
8	एन.सी.	3506467	308695	-23300	3791862	3670828	-121034	-144334
8	एन.ई	2031583	85066	4951	2121600	2153287	31687	36638
8	एन.एफ	2515200	0	-235400	2279800	2252262	-27538	-262938
8	एन. डब्ल्यू.	2529394	0	-175694	2353700	2362359	8659	-167035
8	एस.आर	4614600	0	-69274	4545326	4564717	19391	-49883
8	एस.सी	4285631	351039	79805	4716475	4675135	-41340	38465
8	एस.ई	4144000	309571	49130	4502701	4583173	80472	129602
8	एस.ई.सी	2735704	479400	50000	3265104	3188138	-76966	-26966
8	एस. डब्ल्यू	1630849	289714	2337	1922900	1952035	29135	31472
8	डब्ल्यू.आर	5066300	550900	100000	5717200	5866200	149000	249000

8	डब्ल्यू.सी.	3153992	287678	-22000	3419670	3345229	-74441	-96441
8	मेट्रो/कोलकाता	423300	24800	-21600	426500	425115	-1385	-22985
9	सी.आर	12421440	0	-1283528	11137912	11231317	93405	-1190123
9	ई.आर	7132700	21991	824273	7978964	8119612	140648	964921
9	ई.सी.	12551500	0	-1825065	10726435	10313908	-412527	-2237592
9	ई.सीओ.	6803830	149005	-211824	6741011	6350870	-390141	-601965
9	एन.आर	16460293	0	325884	16786177	18608188	1822011	2147895
9	एन.सी.	9595400	158300	616964	10370664	10405840	35176	652140
9	एन.ई	4353900	78200	822585	5254685	4967657	-287028	535557
9	एन.एफ	4247100	0	-9832	4237268	3978335	-258933	-268765
9	एन.डब्ल्यू.	5457162	0	-242281	5214881	5063531	-151350	-393631
9	एस.आर	9464100	0	-1721998	7742102	7739079	-3023	-1725021
9	एस.सी	9828081	389673	934123	11151877	10915950	-235927	698196
9	एस.ई	4261700	0	467903	4729603	4502551	-227052	240851
9	एस.ई.सी	8417852	165967	-134818	8449001	8223597	-225404	-360222
9	एस.डब्ल्यू	4184903	0	1076840	5261743	4821932	-439811	637029
9	डब्ल्यू.आर	11909200	0	-301604	11607596	11482982	-124614	-426218
9	डब्ल्यू.सी.	5854800	197823	702218	6754841	5952562	-802279	-100061
9	मेट्रो/कोलकाता	298300	0	-39840	258460	256862	-1598	-41438
10	सी.आर	16446000	2004500	299998	18750498	18736673	-13825	286173
10	ई.आर	9135169	250643	-153091	9232721	8881292	-351429	-504520
10	ई.सी.	11771700	0	-171700	11600000	11623698	23698	-148002
10	ई.सीओ.	9322774	1355006	-17956	10659824	9774160	-885664	-903620
10	एन.आर	17256700	2313877	350427	19921004	19506416	-414588	-64161
10	एन.सी.	11762627	972578	145693	12880898	12183283	-697615	-551922
10	एन.ई	5137883	1171448	0	6309331	6688918	379587	379587
10	एन.एफ	6588624	1109600	0	7698224	7435111	-263113	-263113
10	एन.डब्ल्यू.	7318600	356600	44500	7719700	7833469	113769	158269
10	एस.आर	10389000	1663400	-552400	11500000	11729522	229522	-322878
10	एस.सी	18093690	1767260	141179	20002129	20106536	104407	245586
10	एस.ई	7229800	1058800	67000	8355600	8462588	106988	173988
10	एस.ई.सी	5808700	619300	41000	6469000	6610024	141024	182024
10	एस.डब्ल्यू	7488400	743502	-4602	8227300	8409404	182104	177502
10	डब्ल्यू.आर	17135647	1491648	187675	18814970	19187642	372672	560347
10	डब्ल्यू.सी.	11818500	0	-377723	11440777	11044708	-396069	-773792
10	मेट्रो/कोलकाता	181000	44923	0	225923	247196	21273	21273



11	सी.आर	3539100	0	-129100	3410000	3393343	-16657	-145757
11	ई.आर	3173700	0	-139200	3034500	3014053	-20447	-159647
11	ई.सी.	1667400	0	2600	1670000	1622631	-47369	-44769
11	ई.सीओ.	1387115	0	68372	1455487	1414388	-41099	27273
11	एन.आर	4795200	0	48310	4843510	4819577	-23933	24377
11	एन.सी.	1460100	0	764	1460864	1428867	-31997	-31233
11	एन.ई	1726603	0	15796	1742399	1722437	-19962	-4166
11	एन.एफ	2844900	0	65500	2910400	2967511	57111	122611
11	एन.डब्ल्यू.	1463400	0	82700	1546100	1518670	-27430	55270
11	एस.आर	3229200	20920	209880	3460000	3227994	-232006	-22126
11	एस.सी	3894700	0	-225317	3669383	3396873	-272510	-497827
11	एस.ई	2619700	0	26200	2645900	2635932	-9968	16232
11	एस.ई.सी	1204450	0	-25950	1178500	1223576	45076	19126
11	एस.डब्ल्यू	1168100	0	72451	1240551	1167899	-72652	-201
11	डब्ल्यू.आर	3456100	0	-66001	3390099	3333971	-56128	-122129
11	डब्ल्यू.सी.	1471187	0	-15679	1455508	1465226	9718	-5961
11	मेट्रो/कोलकाता	61700	0	8674	70374	72104	1730	10404
12	सी.आर	2561872	437169	48323	3047364	3321593	274229	322552
12	ई.आर	3874600	366430	-135974	4105056	4023161	-81895	-217869
12	ई.सी.	2578990	0	-80040	2498950	2588404	89454	9414
12	ई.सीओ.	1344210	1676722	387693	3408625	6720728	3312103	3699796
12	एन.आर	6670873	993275	140234	7804382	7417946	-386436	-246202
12	एन.सी.	1791600	285863	35328	2112791	2362805	250014	285342
12	एन.ई	2014596	0	-40804	1973792	1620409	-353383	-394187
12	एन.एफ	2005760	36640	1	2042401	2015433	-26968	-26967
12	एन.डब्ल्यू.	1195275	0	-206500	988775	955378	-33397	-239897
12	एस.आर	2241560	194844	98772	2535176	2862731	327555	426327
12	एस.सी	2954925	75129	-1350	3028704	2790638	-238066	-239416
12	एस.ई	2556647	0	-49420	2507227	2316735	-190492	-239912
12	एस.ई.सी	748500	0	21500	770000	511359	-258641	-237141
12	एस.डब्ल्यू	688790	185222	64000	938012	694908	-243104	-179104
12	डब्ल्यू.आर	2614550	0	-205361	2409189	2717337	308148	102787
12	डब्ल्यू.सी.	854180	0	-31152	823028	860523	37495	6343
12	मेट्रो/कोलकाता	150500	0	-45250	105250	100727	-4523	-49773
13	सी.आर	13412200	3673000	1239658	18324858	18651773	326915	326915
13	ई.आर	23972900	0	-834156	23138744	23942452	803708	803708

13	ई.सी.	7739400	0	-1239400	6500000	7144395	644395	644395
13	ई.सीओ.	4352700	0	-220610	4132090	4125921	-6169	-6169
13	एन.आर	13819732	0	-475205	13344527	15515096	2170569	2170569
13	एन.सी.	22836800	49600	0	22886400	24555704	1669304	1669304
13	एन.ई	3104570	107200	0	3211770	3141588	-70182	-70182
13	एन.एफ	3773500	2136800	630000	6540300	6231830	-308470	-308470
13	एन.डब्ल्यू.	8432200	385400	100000	8917600	9215466	297866	297866
13	एस.आर	15573299	1180701	250000	17004000	18232112	1228112	1228112
13	एस.सी	14164200	449163	100749	14714112	14762715	48603	48603
13	एस.ई	7686550	33529	0	7720079	7687843	-32236	-32236
13	एस.ई.सी	3818500	188300	0	4006800	3913100	-93700	-93700
13	एस.डब्ल्यू	4290381	924247	122772	5337400	5563425	226025	226025
13	डब्ल्यू.आर	9511982	1301051	304656	11117689	11335635	217946	217946
13	डब्ल्यू.सी.	6619200	303300	50000	6972500	7557307	584807	584807
13	मेट्रो/कोलकाता	102700	43800	-29027	117473	120410	2937	2937

नोट:- ऋणात्मक चिन्ह अभ्यर्ण (कॉलम 5) अथवा बचत (कॉलम 8 और 9) को दर्शाता है।

**परिशिष्ट 2.3- व्यय के गलत वर्गीकरण के मामले**  
(संदर्भ पैराग्राफ 2.7)

क्र.सं.	विवरण	₹ हजार में
	<b>विविध व्यय तथा अन्य राजस्व/कार्य अनुदान सं. 16 के मध्य गलत वर्गीकरण (₹ की ईकाई में)</b>	
	<b>इनके प्रति व्यय</b>	
<b>1</b>	अनुदान संख्या 02 के बजाए अनुदान सं. 7 को बुक किये गए वाटर कुलर, आईआरआईटीएम की भवन प्रकाश व्यवस्था के लिए व्यापक एएमसी ठेके से संबंधित विज्ञापन प्रभारों की लागत (₹ 18706);	<b>2437</b>
<b>2</b>	अनुदान सं. 7 के बजाए अनुदान सं. 2 को बुक किये गए सोलिड हार्ड ड्रावन कॉपर वायर की लागत (₹ 2418202);	
	<b>राजस्व अनुदानों में गलत वर्गीकरण (कार्यचलन में व्यय)</b>	
	<b>इनके प्रति व्यय</b>	
<b>1</b>	अनुदान संख्या 3 (₹ 2853800) एवं अनुदान सं. 12 (₹ 98021) के बजाए अनुदान संख्या 7 (₹ 2951821) को बुक किये गए विभिन्न विभागों के अधिकारियों द्वारा प्रयुक्त वाहनों के किराये का बिल; अनुदान सं. 5 (₹ 1398000) के बजाए उच्चत शीर्ष (वि. अग्रिम राजस्व) को बुक मशीनों की रिवाईन्डिंग/मरम्मत की लागत; (कुल - ₹ 7301642)	<b>134110</b>
<b>2</b>	अनुदान सं.12 (₹ 6008000) को बजाए अनुदान सं. 5 को बुक किये गए बाहरी सुरक्षा एजेंसी से लोका शेड की सुरक्षा पर व्यय;	
<b>3</b>	अनुदान सं. 11 (₹ 8550498) के बजाए अनुदान सं.4 को बुक किये गए स्टाफ आवासों में टूटी हुई सेनेटरी फिटिंग, जल आपूर्ति एवं जीआई पाइप के कारण संविदात्मक भुगतान (₹ 91719); विभिन्न समाचार पत्रों में प्रकाशन के लिए विज्ञापन प्रभार (₹ 1070953) एवं रेलवे कालोनी/आईआरआईटीएम एवं जेआरआरपीएफ अकादमी में सड़कों की मरम्मत पर व्यय (₹ 7479545); अनुदान सं. 7(₹ 2199621) की बजाए अनुदान सं.-4 को बुक किये गए ट्रालीमैन का वेतन एवं भत्ते; अनुदान सं. 12 (₹ 4195184) की बजाए अनुदान सं. 4 को बुक किये गए प्रशिक्षण विद्यालय के स्टाफ का वेतन, अनुदान सं.6 (₹ 330178) की बजाए अनुदान सं.11 की बुक किये गए कोचों में उपलब्ध कराये गए इन्वर्टर्स के एएमसी कार्य, विद्युत सामान्य सेवाएं, गाड़ी में प्रकाश की व्यवस्था की लागत; अनुदान सं. 12 (₹ 1285999) की बजाए अनुदान सं. 7 को बुक किये गए प्रशिक्षुओं को भुगतान किये गए वेतन; अनुदान संख्या 11 (₹ 2085996) की बजाए अनुदान संख्या 8 को बुक की गई स्टेशन भवन (₹ 1593226) के विद्युत ऊर्जा प्रभार की लागत एवं गैर-रेलवे संस्थाओं के चिकिस्ता व्यय की पूर्तिपूति (₹ 492770) अनुदान सं. 12 (₹ 1093969) की बजाए अनुदान सं.8 को बुक की गई आरपीएसएफ/डीबीएसआई के लिए बस की खरीद; अनुदान सं.09	

	(₹ 33831789) की बजाए अनुदान सं. 04 को बुक किये गए रेलवे समपार पर कार्य कर रहे ई.वि. के गेट मैन का वेतन एवं भत्ते; अनुदान सं.7 (₹ 42850) की बजाए अनुदान सं. 3 को बुक की गई उपयोगिता वेन की लागत; अनुदान सं.8 (₹ 618233) की बजाए अनुदान सं. 5 को बुक की गई लुब्रीकेटिंग एवं शेडों में यात्रा से पहले/के दौरान डीजल लोकोमोटिव पर प्रयुक्त अन्य स्टोरो की लागत; (कुल ₹ 64962530)	
4	अनुदान सं. 4 (₹ 2192707) की बजाए अनुदान संख्या 6 को बुक किया गया पी वे सामग्री के भाड़े के लिए वहन किया गया व्यय;	
5	अनुदान सं. 11 की बजाए (₹ 283939) अनुदान सं. 4 को बुक किया गया रेलवे अस्पताल एलजीएच में रोगी संबंधी कक्ष की मरम्मत का ठेकागत भुगतान;	
6	अनुदान सं.8 (₹ 33900000) की बजाए अनुदान सं.6 को बुक किया गया रनिंग स्टाफ जैसे लोको पायलट, मुख्य क्रू नियंत्रक इत्यादि का वेतन; अनुदान सं. 7 (₹ 315241) की बजाए अनुदान सं.4 को बुक किया गया मोटर वैन ड्राइवर का वेतन एवं भत्ते;	
7	अनुदान सं. 11 (₹ 274350) की बजाए अनुदान सं. 4 को बुक किया गया स्टाफ आवासों से संबंधित कार्यों पर व्यय; अनुदान सं. 12 (₹ 156900) की बजाए अनुदान सं.7 (₹ 53847) एवं 9 (₹ 103053) को वेतन राशियों की बुकिंग; अनुदान सं. 7 (₹ 1844206) की बजाए अनुदान सं. 5 को बुक की गई संयंत्र एवं उपकरणों के रखरखाव की लागत; अनुदान सं.8 (₹ 9581733) की बजाए अनुदान सं. 6 को बुक की गई कोचों एवं शौचालयों की मशीनीकृत सफाई की लागत; अनुदान सं.9 (₹ 9,72,963) की बजाए अनुदान सं. 8 को बुक की गई लिनन के रखरखाव की लागत; अनुदान सं.3 (₹ 5,42,603) के बजाए अनुदान सं. 9 को बुक किया गया राजपत्रित अधिकारी का वेतन एवं भत्ते; अनुदान सं. 12 (₹ 55,37,155) के बजाए अनुदान सं. 9 को बुक किया गया केटरिंग स्टाफ का वेतन एवं भत्ते। (कुल- ₹ 19066810)	
8	अनुदान सं.5 (₹ 79231) के बजाए उचंत को बुक की गई डीजल इलैक्ट्रीक लोकोमोटिव कोम्पोनेन्ट्स की लागत	
<b>कार्य अनुदान सं. 16 की बजाए राजस्व अनुदानों के अन्तर्गत बुकिंग के कारण गलत वर्गीकरण</b>		
<b>इनके प्रति व्यय</b>		
1	अनुदान सं.16 (डीएफ) (₹ 575767) की बजाए अनुदान सं. 4 को बुक की गई चारदीवारी के हटाने की लागत;	<b>158821</b>
2	अनुदान सं.16 (डीआरएफ) (₹ 31651576) की बजाए अनुदान सं.4 को बुक की गई ट्रैक के नवीनीकरण में प्रयुक्त कंक्रीट स्लीपरों की लागत (₹ 1591285), स्टोन बलास्ट का भाड़ा (₹ 7183620) ईन्जन किराया प्रभार (₹ 3386000), स्थाई रास्ता सामग्री के लिए भाड़ा प्रभार (₹ 10004225), उभारों को उठाने के लिए स्टोन बलास्ट की लागत (₹ 7499720) एवं पीएससी स्लैब लैण्ड रिटर्नर्स की आपूर्ति एवं विनिर्माण की लागत (₹ 1986726) अनुदान सं. 16 डीआरएफ (यात्री	

	सुविधाएं) (₹ 14167883) की बजाए अनुदान सं.4 को बुक की गई एफओबी के प्रतिस्थापन एवं मरम्मत की लागत (₹ 87738) एवं यात्री प्लेटफार्म शेल्टर/पैदल पार पथ के लिए सामग्री की लागत (₹ 14080145); अनुदान सं. 16/डीआरएफ-ट्रैक-नवीनीकरण) की बजाए अनुदान सं.09 को बुक की गई पीआरसी स्लीपरों की लागत (₹ 5483519); (कुल - ₹ 97122437)	
3	अनुदान सं. 16 (डीआरएफ) की बजाए अनुदान सं. 3(₹ 100 92052) एवं अनुदान सं.4 (₹ 149664) को बुक किया गया कार्य प्रभारित पद का वेतन (₹ 10241716); अनुदान सं. 16 डीआरएफ (₹ 6907502) की बजाए अनुदान सं. 6 बुक किया गया पी वे सामग्री के भाड़े के लिए वहन किया गया व्यय (कुल-₹ 27390934)	
4	अनुदान सं. 16 पूँजी (₹ 2596023) की बजाए अनुदान सं. 11 को बुक किया गया सहायक स्वास्थ्य अधिकारियों (कार्य प्रभारित पद) का वेतन एवं भत्ते; अनुदान सं. 16 पूँजी (₹ 19428000) की बजाए अनुदान सं. 6 को बुक की गई अनुपयोगी घोषित किये गए रोलिंग स्टॉक की लागत; अनुदान सं. 16 पूँजी (₹ 795325) की बजाए अनुदान संख्या 3 को बुक किये गए डीएसओ/एमडीयू का वेतन एवं भत्ते। (कुल -₹ 22819348)	
5	अनुदान सं. 16 पूँजी (₹ 2,38,472) एवं विकास निधि (₹ 11,29,534) के बजाए अनुदान सं.4 (₹ 1368006) को बुक की गई आवासों के निर्माण एवं विकास कार्यों की लागत। अनुदान सं. 16 डीएफ (₹ 1347946) के बजाए अनुदान सं.8 में मशीनीकृत लॉण्ड्री की खरीद अनुदान सं. 16 डीएफ 2437413) एवं डीआरएफ (₹ 976848) की बजाए अनुदान संख्या 11 (₹ 3414261) को बुक की गई स्टाफ आवासों के प्रतिस्थापन की लागत। (कुल - ₹ 10912480)	
	राजस्व अनुदानों के स्थान पर कार्य अनुदान सं. 16 के अन्तर्गत बुकिंग के कारण उत्पन्न गलत वर्गीकरण	
	<b>इनके प्रति व्यय:-</b>	
1	अनुदान सं. 4 (₹ 23085200) के बजाए अनुदान सं. 16-डीआरएफ- ट्रैक नवीनीकरण को बुक की गई ब्लास्ट क्लीनिंग मशीन के कार्य करने (₹ 10533057) एवं क्षतिपूर्ति के लिए स्टोन बलास्ट (₹ 12552143) की लागत; (कुल-₹ 46170400)	<b>55430</b>
2	अनुदान सं. 12 (₹ 3174000) के स्थान पर अनुदान सं. 16 -पूँजी को बुक की गई स्टाफ के प्रशिक्षण की लागत;	
3	अनुदान सं.4 (₹ 3463075) के बजाए अनुदान सं. 16 पूँजी को बुक की गई ट्रैक के रखरखाव की लागत ;	
4	अनुदान सं.4 (₹ 1311134) के बजाए अनुदान सं. 16 -डीएफ (₹ 988235) पूँजीगत निधि (₹ 51581) एवं पूँजी (₹ 271318) को बुक किये गए ओपन लाइन इंजिनियरिंग वर्क्स; (कुल-₹ 2622268)	

मत दत्त एवं प्रभारित व्यय के मध्य गलत वर्गीकरण		
	<b>इनके प्रति व्यय</b>	<b>4559</b>
<b>1</b>	अनुदान सं. 7 (₹ 981281) के तहत प्रभारित के बजाए दत्त मत के रूप में बुक किये गए मध्य स्थिता अधिनिर्णय का भुगतान;	
<b>2</b>	उच्च न्यायालय के निर्णय के अनुसार क्षतिपूर्ति भुगतान अनुदान सं.12 (₹ 3577769) के तहत प्रभारित के बजाए दत्त मत के रूप में बुक किये गए;	
कार्य अनुदान सं. 16 के विभिन्न स्रोतों में गलत वर्गीकरण		
	<b>इनके प्रति व्यय</b>	
<b>1</b>	डीएफ (₹ 494386) के बजाए डीआरएफ के अन्तर्गत ईस्ट पॉइंट रेस्ट हाउस/वीएसकेसी में अतिरिक्त अस्थाई आवास के निर्माण की लागत;	<b>124723</b>
<b>2</b>	डीआरएफ (₹ 149000) के बजाए पूंजी को बुक किए गए मशीनीकृत डिटेक्टर को विद्युतीकृत डिटेक्टर द्वारा प्रतिस्थापन की लागत;	
<b>3</b>	अनुदान सं. 16 -डीएफ (स्टाफ के लिए सुविधाएँ) (₹ 654241) की बजाए अनुदान सं.16 डीआरएफ (ट्रेक नवीनीकरण) सुविधाओं की लागत; डीएफ (₹ 88143) की बजाए अनुदान सं. 16-आरएसएफ को बुक किये गए ट्रेक कार्यों के संबंध में संविदात्मक भुगतान; डीएफ (₹ 31387343) के बजाए अनुदान सं. 16 डीआरएफ को बुक किये गए संकेतन कार्यों (₹ 6018651) एवं ओएफसी वार्तालाप (₹ 25368692) की लागत; डीआरएफ (₹ 5000000) के बजाए अनुदान सं. 16 डीएफ को बुक किये गए आरआरआई के निर्माण की लागत; डीएफ (₹ 583051) के बजाए अनुदान सं. 16-आरएसएफ को बुक की गई पैनल इन्टरलॉकिंग की लागत; डीएफ (₹ 2051000) के बजाए पूंजी की बुक की गई प्लेटफार्म शैल्टर की लागत; आरएसएफ (₹ 243735) की बजाए अनुदान सं. 16- डीआरएफ को बुक की गई मानव रहित समपार को मानव चालित करने की लागत; 16 डीएफआर (₹ 562792) की बजाए अनुदान सं 16 -डीएफ को बुक किये गए ट्रेक नवीनीकरण कार्य; (कुल ₹ 71957648)	
<b>4</b>	पूँजी (₹ 3416569) की बजाए डीआरएफ को बुक की गई आवासों के निर्माण की लागत; डीएफ (₹ 886921) की बजाए पूँजी को बुक की गई 3 स्टेशनों पर अतिरिक्त लुक उपलब्ध कराने की लागत; डीआरएफ (₹ 609000) की बजाए डीएफ को बुक किये गए उप स्टेशन एवं स्वीचिंग स्टेशन (सीएनबी से जीजेडबी) पर भूमि प्रणाली के सुधार के लिए टीआरडी अनुमान पर व्यय; अनुदान सं. 16 (₹ 2578000) के तहत डीआरएफ (पीएच 5200) के बजाए डीएफ (पीएच 6400) को बुक की गई प्लेटफार्म के रेजिंग एवं रिसफेसिंग की लागत; अनुदान सं. 16 (₹ 2007884) के तहत पूँजी (पीएच 5100) की बजाए डीआरएफ (पीएच 5100) को व्यय की गलत बुकिंग; (कुल - 9498374)	

5	डीएफ (₹ 41062655) की बजाए डीआरएफ को यात्री सुविधा कार्यों से संबंधित व्यय की बुकिंग; डीआरएफ (₹ 395000) की बजाए पूंजी को प्रतिस्थापन के कारण आवासों से संबंधित व्यय की बुकिंग; (कुल - ₹ 41457655)	
6	डीएफ (₹ 583018) की बजाए डीआरएफ को बुक किये गए विभिन्न स्टेशनों पर सैण्ड हम्पस, ट्रैप स्वीचिस इत्यादि उपलब्ध कराने की लागत (₹ 181800) एवं यात्री सुविधाओं पर वहन किया गया व्यय (₹ 401218) (कुल- 1166036)	
<b>राजस्व अनुदानों में गलतियाँ</b>		
1	जमा कार्य (₹ 365595) के लिए जमा विविध के स्थान पर राजस्व अनुदान को कार्य प्रभारित राजपत्रित पद से संबंधित वेतन एवं भत्तों का अनियमित डेबिट	12651
2	प्रेषिती द्वारा प्रत्यक्ष प्राप्ति के बिना अनुदान सं.5 को बुक किये गए पावरपैक असैम्बली सिलेण्डरों की आपूर्ति के प्रति डेबिट (₹ 1368906); विभिन्न विभागों को जारी की गई परन्तु संबंधित विभागों को आवंटित ना की गई वर्दियों की लागत (₹ 1116047);	
3	खरीद, के रूप में अनुदान संख्या 12 में (केटरिंग) व्यय का गैर-समावेशन (₹ 9800664);	
<b>कार्य अनुदान सं. 16 में गलतियाँ</b>		
1	पीएच 14 (गेज कन्वर्जन - बीडब्ल्यूएन- कटवा) के तहत वहन किया गया व्यय परन्तु पीएच-11 (नागुन-मंगलकोट के मध्य नई लाइन (8.6 कि.मी.) एवं मानटेश्वर-मेमारी (35.6 किमी.) के तहत बुक (₹ 589452000) एवं पीएच-14 के तहत वहन किया गया व्यय (गेज कन्वर्जन - कालीनारायणपुर-केएनजे के साथ केएनजे-शान्तिपुर - नाबाद्वीप घाट) पीएच-19 (केएनजे-छतरा के मध्य नई लाईन, एनएच-आरएचए तीसरी लाईन एवं नाबाद्वीप घाट-नाबाद्वीप धाम) के तहत बुक (₹ 247317000);	1618560
2	पीएच-4200 (₹ 638370) के बजाए पीएच-4100 के तहत बुक आर.एस. कम्प्रेसर की लागत; पीएच-1100 (₹ 12824750) की बजाए पीएच-1500 को बुक स्लीपर/पीवीसी स्लीपर की लागत;	
3	डीआरएफ के तहत योजना शीर्ष 3200 की बजाए योजना शीर्ष 3100 को गलती से बुक "इम्बेकमेन्ट पीचिंग एवं पीयर स्कोर के नवीकरण" पर वहन किया गया व्यय (₹ 6545947);	
4	एनपीएसी के प्रावधानों के कार्य के प्रति खपत की गई सामग्री की लागत अनुदान सं. 16 पूंजी के तहत योजना शीर्ष 33 के बजाए योजना शीर्ष 15 के प्रति प्रभारित किया गया था (₹ 16628357); अनुदान संख्या 16 के तहत सामग्री {पूंजी ₹ 3200000} एवं डीएफ (16000000) की वास्तविक प्राप्ति के बिना व्यय की बुकिंग;	
5	व्यय की दो बार बुकिंग के परिणामस्वरूप योजना शीर्ष 2900 (एलसी द्वार) का कम बताया जाना एवं योजनाशीर्ष 3000 (आरओबी/आरयूबी) का अधिक बताया जाना हुआ (₹ 953761); पीएच 3100 के तहत गैर विद्यमान शीर्ष का संचालन,	



	" विषम नवीनीकरण " के रूप में ट्रैक नवीकरण एवं ओपनिंग डेविट बैलेंस का गैर-लेखांकन तथा पिछले वर्षों से संबंधित क्रेडिटों का वर्तमान वर्ष के डेविट के साथ अनियमित समायोजन (₹ 725000000);	
<b>राजस्व/कार्य अनुदान सं. 16 तथा अर्जन के बीच गलती/गलत वर्गीकरण</b>		
<b>1</b>	भारतीय रेलवे-विविध प्राप्तिायों के तहत क्रेडिट करने के स्थान पर व्यय में कमी के रूप में ठेकेदार के बिलों में उत्पन्न शास्ति का अनियमित लेखा (₹ 179643);	<b>647741</b>
<b>2</b>	सार-वाई के स्थान पर अनुदान सं. 10 को बुक माल यातायात से अर्जन के प्रति डेबिट (₹ 36279442); लामबन्दी अग्रिम गलती से कार्य अर्थात् यूएसबीआरएल परियोजना को क्रेडिट करने के स्थान पर यातायात अर्जन को क्रेडिट किया गया था (₹ 18525078);	
<b>3</b>	कृष्णापत्तनम रेल कार्पो लिमि. (₹ 413530415) पर अर्जन का गैर प्रभाजन एवं कार्यालय एवं रख-रखाव लागत (₹ 16,78,26,012) केपर अर्जन का गैर प्रभाजन एवं कार्यालय एवं रख-रखाव लागत (₹ 16,78,21,012) के गैर-समायोजन के परिणामस्वरूप अर्जन को अधिक बताया गया; मार्च 2012 के ट्रिप प्रभार एवं शंटिंग प्रभार के गैर-लेखांकन के परिणामस्वरूप अर्जन को कम बताया गया (₹ 1,14,00,540)।	
<b>राजस्व/कार्य अनुदान सं. 16 एवं जमा के मध्य गलतियाँ/गलत वर्गीकरण</b>		
<b>1</b>	जमा के तहत रखे गए नई पेंशन योजना की राशि पर ब्याज की राशि से जोड़े बिना ही ट्रस्टी बैंक को हस्तांतरित किया गया (₹ 22321560);	<b>22322</b>
<b>विविध गलतियाँ</b>		
<b>1</b>	समाशोधन की प्रतीक्षा करते बैंक के पास जमा चेक बैंक में प्रेषण के स्थान पर क्लोजिंग कैश बैलेंस के हिस्से के रूप में सम्मिलित किये गए जिसके परिणामस्वरूप क्लोजिंग कैश बैलेंस की स्फीति हुई (₹ 115544);	<b>134399</b>
<b>2</b>	ब्रांच लाईन पर छूट के गलत दावे के गैर-समायोजन के कारण लाभांश एवं छूट विवरण तथा पी एवं एल अकाउंट अधिक बताया गया (₹ 19200000); मद निर्माण स्लीपर के प्रति "विशेष कार्यों के लिए स्टोर" के तहत पड़ा अनियमित बैलेंस (₹ 1074200);पब्लिक अकाउंट के तहत गलत संव्यवहार (भारतीय रेलवे जमा) - आहरण डेविट के स्थान पर माइनस क्रेडिट के रूप में समझा जाता है (₹ 693361); भविष्य निधि (पब्लिक अकाउंट) को क्रेडिट किये गए अस्थाई ब्याज एवं अभिदाता के खाते में क्रेडिट किये गये वास्तविक ब्याज के मध्य विसंगति का गैर-समायोजन (₹ 28758440); एफएससी नियम एवं शर्तों पर प्रतिनियुक्ति पर अधिकारियों के संबंध में प्राप्त छुट्टी वेतन योगदान मुख्य शीर्ष 1001-भारतीय रेलवे-विविध प्राप्तिायों को क्रेडिट करने के स्थान पर अनुदान सं. 13 को क्रेडिट किये गए हैं; मुख्य शीर्ष 1001-भारतीय रेलवे विविध प्राप्तिायों के स्थान पर फुटकर अर्जन को ठेकेदारों के बिलों से वसूले गए परिशोधित क्षति का गलत क्रेडिट (₹ 11333646);	



3	एमएआर/पीएफ के तहत नई पेंशन योजना शेषों का गैर-समाशोधन (₹ 5217658);	
4	दूसरे मण्डलों को जारी की गई सामग्री के लिए नामित न किया जाना (₹ 3343135);	
5	सामग्री की प्राप्ति के बावजूद कार्यकारणी द्वारा रेलों के डेबिट स्वीकार नहीं किये गए थे। (₹ 54332386)	

**परिशिष्ट 3.1 -रेलवे जोन, डिविजन एवं अध्ययन के लिए चयनित डिविजन/कार्यशाला**

**(संदर्भ पैराग्राफ 3.1)**

रेलवे	डिविजन	चयनित डिविजन	कार्यशाला
मध्य	पूणे, मुम्बई, शोलापुर, नागपुर, भुसावल	मुम्बई भूसावल	परेल
पूर्व मध्य	सोनपुर, दानापुर, धनवाद, मुगलसराय, समस्तीपुर	दानापुर, समस्तीपुर	समस्तीपुर
पूर्व तटीय	विशाखापत्तनम, खुर्दा रोड़, संभलपुर	खुर्दा रोड़, सम्भलपुर	मनचेश्वर
पूर्व	सियालदाह, आसनसोल मालदा, हावड़ा	हावड़ा, आसनसोल	कनचरापरा
मेट्रो	कोलकाता	कोलकाता	कोलकाता
उत्तर मध्य	इलाहाबाद, आगरा, झाँसी	इलाहाबाद, झाँसी	झाँसी
पूर्वोत्तर सीमांत	अलीपुरद्वार, कटिहार, लम्बिडिंग, रांगिया, तिनसुकिया	लम्बिडिंग, रांगिया	न्यू बोगइगाँव
पूर्वोत्तर	इज्जतनगर, लखनऊ वाराणसी	लखनऊ, वाराणसी	गोरखपुर
उत्तर पश्चिम	जयपुर, जोधपुर, अजमेर, बीकानेर	जयपुर, अजमेर	अजमेर
उत्तर	अम्बाला, दिल्ली, मुरादाबाद, फिरोजपुर, लखनऊ	मुरादाबाद, लखनऊ	आलमबाग
दक्षिण मध्य	सिकन्दराबाद, हैदराबाद, उंताकल, गुंटूर, नान्देड़, विजयवाड़ा	विजयवाड़ा, गुन्तूर	रायनपाडू
दक्षिण पूर्व मध्य	विलासपुर, नागपुर, रायपुर	नागपुर, विलासपुर	रायपुर
दक्षिण पूर्व	आदरा, चक्रधरपुर, खड़गपुर, राँची	आदरा, खड़गपुर	खड़गपुर
दक्षिण पश्चिम	हुबली, बेंगलोर, मैसूर	हुबली, बेंगलोर	मैसूर कार्यशाला
दक्षिण	चैन्नई, त्रिची, मदुरै, पालघाट, त्रिवेन्द्रम, सलेम	त्रिची, सलेम	पैराम्बूर
पश्चिम मध्य	जबलपुर, भोपाल कोटा	जबलपुर, कोटा	भोपाल
पश्चिम	अहमदाबाद, राजकोट, बडोदरा, मुम्बई, भावनगर	मुम्बई सेन्द्रल, वडोदरा	लोवर परेल

## परिशिष्ट 3.2

आय और व्यय के लिए संशोधित अनुमानों/बजट अनुमानों को तैयार करते समय कोडल प्रावधानों के विचलन को दर्शाता ब्यौरा -(संदर्भ -पैरा 3.3.2)

नियम संख्या	नियम का ब्यौरा	रेलवे	टिप्पणियाँ
309	संशोधित और बजट अनुमानों की तैयारी "तृण मूल स्तर" अर्थात् खण्ड, कार्यशाला, भण्डार डिपों आदि पर आरम्भ होनी चाहिए, या जैसा मामला हो। अनुमान तैयार करते समय समस्त जिम्मेदारी संबंधित व्यय/आय प्राधिकरणों की है, यद्यपि अनुपालन का वास्तविक कार्य और संवीक्षा वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी की है जो पूर्ण रूप से वित्तीय महत्व के मूद्दों पर महाप्रबंधक का ध्यानाकर्षण भी करेगा।		
313	सकल प्राप्तियों के अनुमान फार्म (अनुलग्नक II की मद(1)) में अपेक्षित है और इन्हें चार प्रतियों में तैयार किया जाना चाहिए, विभिन्न आकड़े हजार रूपए में किए जा रहे हैं। फार्म (अनुलग्नक II की मद (1)) के पश्च भाग पर अंकित सूचना निर्देशों के अनुसार दी जानी चाहिए, आय के अनुमानों के दो सैट तैयार किए जाने चाहिए। एक उद्भूत आय के आधार पर और दूसरा अनुभाजन आय के संदर्भ के आधार पर। मौजूदा वर्ष के लिए संशोधित अनुमान और आगामी वर्ष के लिए बजट अनुमान दोनों के आंकड़ों में दो सैट रेलवे बोर्ड को जाने चाहिए।	ईआर, एसईसीआर	ईआर में, दो अलग सैट तैयार नहीं किए जा रहे और रेलवे बोर्ड को नहीं भेजे जा रहे और एसईसीआर में अनुभाजन आय पर आधारित केवल एक सैट रेलवे बोर्ड को भेजा जा रहा है। उद्भूत आय के लिए अनुमान नहीं भेजे जा रहे हैं।
314	यात्री यातायात की प्रत्येक श्रेणी अर्थात् वातानुकूलित, प्रथम और द्वितीय श्रेणी से आय का अनुमान यात्री किलोमीटर और प्रत्येक श्रेणी के लिए प्रति यात्री किलोमीटर औसत कराए के आधार पर होना चाहिए। पार्सल यातायात से आय का अनुमान उसी प्रकार होना चाहिए जैसाकि माल यातायात द्वारा, और सेना यातायात का निर्धारण पूर्व वास्तविकताओं और भविष्य में बदलती परिस्थितियों के प्रभाव के आधार पर होना चाहिए। यात्री पार्सल और सेना यातायात के अलावा कोर्चिंग यातायात से आय को पहले वास्तविक के संदर्भ से निर्धारित यात्री यातायात से	ईआर, एनडब्ल्यूआर, एसईसीआर, एसआर	ईआर, एनडब्ल्यूआर एवं एससीआर में वातानुकूलित, प्रथम श्रेणी, द्वितीय श्रेणी के लिए प्रथक रूप से यात्री यातायात की प्रत्येक श्रेणी से आय तैयार नहीं की जा रही है। एससीआर में सेना यातायात से आय का निर्धारण

	आय के अनुपात के आधार पर अनुमानित किया जा सकता है।		नहीं किया गया है। एसआर में अनुमानों का प्रक्षेपण करते समय वृद्धि दर पर विचार करने के लिए कोई दस्तावेजीकरण नहीं था।
315	पण्यों के लिए अनुभाग जो रेलवे के राजस्व की अधिकांश लब्धि प्राप्त करते हैं, उसे प्रत्याशित निवल टन किलोमीटर (एनटीकेएम) और प्रत्येक पण्य के लिए औसत लब्धि प्रति किलोमीटर पर आधारित होना चाहिए। शेष पण्यों से आय का निर्धारण, तत्काल अतीत की घटनाओं के रूझान, पूर्व वर्षों के अनुभव और, भविष्य में बदलती स्थितियों के प्रभाव को यदि सुनिश्चित करना सम्भव हो, के आधार पर एकमुश्त किया जाना चाहिए।	ईआर, एनडब्ल्यूआर	ईआर में पण्यों के अनुमान कोयले और कोयले के आलावा, के लिए तैयार किए जा रहे हैं और पण्यवार नहीं। एनडब्ल्यूआर में अधिकांश पण्यों के लिए किए जा रहे एनटीकेएम पर आधारित माल से आय और प्रत्येक पण्य के लिए औसत लब्धि प्रति एनटीकेएम और शेष पण्यों के लिए आय का एकमुश्त अनुमान नहीं लगाया जा रहा है। पूर्व वर्ष से केवल आय में प्रतिशत वृद्धि को आगामी वर्ष में वृद्धि के लिए आधार के रूप में लिया गया है।
316	रेलवे की विविध आय मुख्यतः निम्नलिखित स्रोतों से प्राप्त की गई है: (i) टैलीग्राफ; (ii) किराया और मार्गकर; (iii) वाणिज्यिक प्रचार; (iv) क्रेटरिंग; (v) घास और पेड़ों की बिक्री से आय; और (vi) सहायता प्राप्त साइडिंग, सलून, पोस्टल वाहनों आदि के आधार पर ब्याज और अनुरक्षण प्रभार। इन स्रोतों से आय तुलनात्मक रूप से कम है और इसे पहले वास्तविक और अन्य दूसरी	एसईसीआर, एसआर	एसईसीआर में वाणिज्यिक प्रचार के अनुमान, अनुमानित नहीं है। बीई, पूर्व वर्ष की आरई से हमेशा 5% अधिक प्रक्षेपित की जाती है और एसआर में फुटकर आय के लिए मदवार प्राक्लन नहीं किया गया।

	परिस्थितियों जो उस समय ज्ञात या पूर्व ज्ञात है, के आधार पर अनुमानित होना चाहिए।		
317	वर्कड लाईनों की प्राप्तियों को कई उप-शीर्षों के तहत मुख्य लाईनों से प्राप्तियों में शामिल किया जाना चाहिए और कुल जोड़ को अनुमान में प्रथम रूप से दिखाया जाना चाहिए।		
318	राजस्व से प्रतिदायों के आकड़ों की प्रत्येक उपशीर्ष के तहत अनुमानित प्राप्तियों में से कटौती कर देनी चाहिए और सकल प्राप्तियों के आंकड़े शुद्ध दिए जाने चाहिए (प्रतिदायों की कटौती के बाद)	ईआर, एसईसीआर	ईआर और एसईसीआर में कोडल प्रावधानों के अनुसार प्रतिदायों के आँकड़े नहीं दर्शाए जा रहे हैं।
319	अनुमान, मौजूदा वर्ष के पहले सात माह के लिए वास्तविक आय के आकड़ों के संक्षिप्त विवरण सहित होने चाहिए, विशेष रूप से यदि वह विगत वर्ष की तदनुसूत अवधि के लिए उनके द्वारा किसी घोषित बदलाव को दर्शाए। उदाहरण के लिए यदि द्वितीय श्रेणी के यातायात से आय में बढ़ोतरी या कमी हुई है, महाप्रबंधक की राय में वर्णनात्मक स्पष्टीकरण को कहना चाहिए कि ले जाए जाने वाले यात्रियों की संख्या में इतने बड़े बदलाव या उनके द्वारा तय की गई औसत दूरी के लिए क्या कारण है; यदि कतिपय पण्यों में माल यातायात असाधारण रूप से तेज या धीमा रहा है, प्रभावित पण्यों को विशेषीकृत किया जाना चाहिए और जारी रखना चाहिए। मौजूदा वर्ष की शेष अवधि के लिए संशोधित अनुमान और अनुवर्ती वर्ष के लिए बजट अनुमान के लिए महाप्रबंधक द्वारा अपनाए गए आंकड़ों का समान स्पष्टीकरण दिया जाना चाहिए।	एससीआर, एसआर	एससीआर में, यद्यपि रेलवे प्रशासन यातायात योजना के साथ साथ आरई/बीई भेज रहा है, वास्तविक आय का कोई ऐसा वर्णनात्मक स्पष्टीकरण रेलवे बोर्ड को नहीं भेजा जा सहा है और एसआर में अनुमान, वास्तविक आय में बदलाव के लिए वर्णनात्मक स्पष्टीकरण के साथ-साथ नहीं भेजे जा रहे हैं। आरई/बोर्ड के लिए अपनाए गए आंकड़ों के लिए कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया गया है।
320	प्रत्येक श्रेणी के अन्तर्गत आय के अनुमान "स्थानीय" और "इंटरचेन्जड" यातायात के लिए अलग से दिए जाने चाहिए और पूर्व वर्ष की तुलना में मौजूदा वर्ष में वसूली की प्रवृत्ति को दर्शाता विश्लेषण प्रस्तुत करना चाहिए। यह अवश्य ही सुनिश्चित किया जाए कि "आऊटवार्ड" और "इनवार्ड" दोनों की नवीनतम स्थिति के आधार पर इंटरचेन्जड यातायात के लिए आंकड़ों और वह अवधि जब तक आय की वसूली कर ली गई है, को भी दर्शाया गया था। उस अवधि को जिनसे ये संबंधित है, भी दर्शाते हुए उगाही/प्रत्याशित वसूली	ईआर, एससीआर	ईआर में इंटरचेन्जिंग यातायात के संबंध में आय के अनुमान तैयार नहीं किए जा रहे हैं और एससीआर में यद्यपि रेलवे प्रशासन इनवार्ड और आऊटवार्ड संव्यवहार भेज रही है, रेलवे वार वसूली/प्रत्याशित वसूली और वह अवधि जब तक आय की वसूली की गई है, आरई/बोर्ड में प्रक्षेपित नहीं किए गए हैं।

	के रेलवे वार ब्यौरे भी प्रस्तुत किए जाने चाहिए। निदेशक, सांख्यिकी और अर्थशास्त्र, रेलवे बोर्ड द्वारा रेलवे प्रशासनों को प्रसारित रेलवे यातायात की आर्थिक स्थिति में मौजूदा प्रवृत्ति के मासिक सारसंग्रह के साथ-साथ उदभूत आधार पर अनुमानित आय के आवधिक विवरण के न्यायसम्मत और उद्देश्यपूर्ण उपयोग किए जाने चाहिए।		
321	पहले सात माह की वास्तविकताओं पर आधारित उदभूत माल यातायात के अनुमान (टन में) और मौजूदा वर्ष के पिछले 5 माह के लिए अपेक्षाओं को (i) मुख्य श्रेणियों (कोयले के अलावा) जैसाकि कच्चा माल, परिष्कृत उत्पाद जैसे इस्पात विनिर्माण, लौहपिण्ड और एलॉय इस्पात, द्वारा इस्पात संयंत्र को या परिचालित यातायात (ii) इस्पात संयंत्रों के लिए कोयला, वॉशरिज़ और अन्य उपयोगकर्ता, (iii) सीमेंट, (iv) निर्यात अयस्क, (v) उर्वरक (vi) पीओएल उत्पाद, (vii) खाद्यान्न, और (viii) सामान्य माल के लिए अलग से दिया जाना चाहिए। उपरोक्त उल्लिखित माल यातायात की प्रत्येक श्रेणी के अन्तर्गत पूर्ववर्ती वर्ष के अतिरिक्त मौजूदा वर्ष के दौरान उदभूत टनेज में प्रत्याशित बढ़ोतरी/कमी को आय अनुमानों के अनुलग्नक विवरण में भी विशेष रूप से दी जानी चाहिए। आय और कार्य व्ययों के अनुमानों के मध्य उपयुक्त लिंक स्थापित करने के उद्देश्य के लिए कतिपय चयनित वाणिज्यिक और परिचालन सांख्यिकीय डाटा को दर्शाता आय अनुमानों (अनुलग्नक II की मद (2)) के अनुलग्नक सभी संदर्भों में पूर्ण होने चाहिए और आय के अनुमानों के साथ भेजे जाने चाहिए। अतिरिक्त रूप से, मौजूदा लाईनों पर परिणामिक बढ़ोतरी के साथ-साथ नई लाईनों के खुलने के कारण आय में वृद्धि की अनुमानित राशि को रेलवे बोर्ड की जानकारी के लिए यथा संभव अलग रखा जाना चाहिए।	ईआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसईसीआर, एसआर	ईआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसईसीआर में कोडल प्रावधानों के अनुसार उदभूत माल के अनुमान तैयार नहीं किए गए हैं। एसआर में पूर्ववर्ती वर्ष के अतिरिक्त मौजूदा वर्ष के दौरान उदभूत टनेज में बढ़ोतरी/कमी को दर्शाते विवरण नहीं दिए गए हैं। आय और व्यय के मध्य उचित लिंक की स्थापना के उद्देश्य के लिए कतिपय चयनित वाणिज्यिक और परिचालन सांख्यिकीय डाटा को दर्शाते आय अनुमानों के अनुलग्नक प्रस्तुत नहीं किए गए हैं।

322	वर्ष के लिए बजट अनुमानों में उपलब्ध वृद्धि की तुलना में किराया और माल-भाड़ा, यदि कोई है, में बढ़ोतरी/समायोजन के प्रभाव के आधार पर यात्री माल और अन्य कोचिंग आय के तहत भिन्नताओं का अलग से विवरण देना चाहिए। इसलिए, आय के संशोधित अनुमानों को आधुनिक यातायात प्रत्याशितताओं के साथ उचित समन्वय होना चाहिए जैसाकि उद्भूत, क्रोस और प्राप्त किए गए यातायात आंकड़ों से पता चला है।	ईआर, एससीआर, एसआर	ईआर, एससीआर और एसआर में वर्ष के लिए बजट अनुमानों में उपलब्ध बढ़ोतरी की तुलना में किराया और माल भाड़ा के प्रभाव के आधार पर यात्री, माल और अन्य कोचिंग आय में भिन्नताओं को कोडल प्रावधानों के अनुसार स्पष्ट नहीं किया गया है।
323	यातायात दृष्टिकोण की समीक्षा यह स्पष्टीकरण केवल रेलवे बोर्ड को यह निर्णय करने के योग्य ही नहीं बनाते कि अनुमान तर्कसंगत है अपितु संसद के समक्ष इनके स्पष्टीकरण में भी सहायता करती है। वास्तव में जो महाप्रबंधक से अपेक्षित है वह वर्तमान और आगामी वर्षों के लिए यातायात दृष्टिकोण की बहुत संक्षिप्त समीक्षा है जिसे रेलवे के समस्त यातायात पहलुओं के निर्धारण के लिए उपयोग किया जा सकता है। वास्तविक फार्म, जिसमें प्रति वर्ष यह संक्षिप्त समीक्षा प्रस्तुत की जानी चाहिए, को पूर्ण रूप से महाप्रबंधक के विवेक पर छोड़ दिया गया है; रेलवे की विशेष रूप से इच्छा है कि इसे रूढ़िबद्ध नहीं किया जाना चाहिए।	ईआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर	ईआर,, एनडब्ल्यूआर, एससीआर और एसआर में यातायात दृष्टिकोण की समीक्षा के अनुसार कोडल प्रावधान नहीं बनाए गए थे।

## व्यय

नियम संख्या	नियम का ब्यौरा	रेलवे	टिप्पणियां
325	प्रत्येक मांग के संबंध में व्यय के अनुमान अनुलिपि में तैयार किए जाने चाहिए थे, आकड़ें हजार रूपए में दिए गए थे। अपने अनुमान तैयार करते समय रेलवे प्रशासन को सुनिश्चित करना चाहिए कि अनुमान में दर्शाए गए परवर्ती वर्ष के लिए वास्तविक व्यय के आकड़ें, रेलवे बोर्ड को भेजे गए आकड़ों से सहमत है। मौजूदा वर्ष के लिए वास्तविक व्यय के आंकड़ों को नवीनतम डाटा का प्रतिनिधित्व करना चाहिए।		
326	मौजूदा वर्ष के संशोधित अनुमानों के लिए अपनाए गए आकड़ों और (i) पूर्व वर्ष के वास्तविक आंकड़े, और (ii) मौजूदा वर्ष के लिए बजट आबंटन के मध्य पर्याप्त अन्तर के कारणों (प्रत्येक मामले में शामिल राशि सहित) संक्षिप्त वर्णनात्मक स्पष्टीकरण दिया जाना	ईसीआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर डब्ल्यूसीआर	ईसीआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर और डब्ल्यूआर में भिन्नताओं के लिए स्पष्टीकरण को आगामी वर्ष के बीई और

	चाहिए। ऐसा ही स्पष्टीकरण वर्ष के बजट अनुमान के आंकड़ों और मौजूदा वर्ष के संशोधित अनुमान के मध्य अन्तर के लिए दिया जाना चाहिए। बड़ी भिन्नताएं जो एक दूसरे की क्षतिपूर्ति करती हैं, उन्हें भी इंगित किया जाना चाहिए।		मौजूदा वर्ष के आरई के मध्य आंकड़ों में अन्तर के लिए अनुमानों में उद्धृत नहीं किया गया है।
327	मौजूदा वर्ष के लिए संशोधित अनुमान और अगले वर्ष के लिए बजट अनुमान को पूर्व वर्ष के व्यय और वर्ष के पहले सात माह के दौरान व्यय की पूर्व वर्ष की तदनु रूप अवधि से तुलना के आधार पर निर्धारित किए जाने चाहिए। विशेष लक्षणों और पूर्व और मौजूदा वर्ष की प्रत्येक अवधि में शामिल किसी अपवादपूर्ण और असामान्य समायोजन (शामिल राशि सहित) को अनुमानों के साथ स्पष्टीकरण टिप्पणी में दिया जाना चाहिए। विशेष कारणों के आधार पर भिन्नताओं के वित्तीय प्रभाव को प्रत्येक मांग के तहत स्पष्ट रूप से दिया जाना चाहिए जैसाकि अनुलग्नक II के ब्योरों में (मद 58 से 64) दर्शाया गया है।	ईसीआर, ईआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर डब्ल्यूसीआर	ईसीआर, ईआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर और डब्ल्यूसीआर में आरई और बीई के निर्धारण से संबंधित कोडल प्रावधानों का अनुसरण नहीं किया गया है।
328	जब विगत पाँच माह में प्रत्याशित व्यय, (i) वर्ष के पहले सात माह या (ii) पूर्व वर्ष के तदनु रूप अवधि से तुलना करने पर असंगत है, असंगत व्ययों के कारणों को संशोधित अनुमान में दिया जाना चाहिए। वर्ष में व्यय के विशेष और गैर-आवृत्ति मदों को आगामी वर्ष में तदनु रूप बचत दर्शानी चाहिए। उसी प्रकार, जब वर्गीकरण में बदलाव के कारण एक मांग से दूसरी में स्थानांतरण किया जाता है, तो एक मांग के अंतर्गत दर्शाई गई बचत को, दूसरी मांग के अन्तर्गत दर्शाए गए आधिक्य के साथ सहमत होना चाहिए।	ईसीआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर डब्ल्यूसीआर	ईसीआर, ईआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर और डब्ल्यूसीआर में आरई और बीई के निर्धारण से संबंधित कोडल प्रावधानों का अनुसरण नहीं किया गया है।
329	संस्थापन की लागत पर कार्य करते हुए रेलवे प्रशासन को परिलाभों की कोई सतर्क संगणना नहीं करनी चाहिए जिससे व्यक्ति हकदारी होंगे यदि वे इस वर्ष के दौरान पद पर रहते हैं। संस्थापन की लागत के अनुमान, वर्ष में जिसमें, या जिसके लिए अनुमान बनाए जा रहे हैं, प्रत्येक वैयक्तिक संस्थापन के भुगतान की संख्या या दर में किसी बदलाव के लिए देय भते सहित उनके वास्तविक लागत के पिछले अनुभव के आधार पर होने चाहिए।	ईआर, एसआर, डब्ल्यूसीआर	ईआर, एसआर और डब्ल्यूसीआर में संस्थापन की लागत के अनुमान, वर्ष में, जिसमें या जिसके लिए अनुमान बनाए जा रहे हैं, प्रत्येक वैयक्तिक संस्थापन के भुगतान की संख्या या दर में किसी बदलाव के लिए देय भते सहित उनके वास्तविक लागत के पिछले अनुभव का आधार पर तैयार नहीं किए गए हैं।
330	अनुमान और जानकारी के साथ साथ स्पष्टीकरण	ईसीआर,	ईसीआर, ईआर,



	टिप्पणी में यह दिया जाना चाहिए कि प्रस्तावित व्यय का कौनसा हिस्सा पहले से ही संस्वीकृत स्थायी स्टाफ पर व्यय का प्रतिनिधित्व करता है, अगले वर्ष में प्रस्तावित वृद्धि की कितनी मात्रा साधारण वेतन वृद्धि के कारण है, नया व्यय कितना है और अस्थायी संस्थापन के लिए कितना है। जब व्यय में ऐसी वृद्धि के लिए अनुमानों में ऐसे प्रावधान बनाए जाते हैं तो अतिरिक्त स्टाफ के लिए कारण दिए जाने चाहिए सामान्य कार्य व्ययों के अनुमानों को अनुलग्नक II के मद 14,16,18, 21, 23, 25, 27, 29, 41 और 43 में दिए गए प्रारूप में प्रत्येक मांग के तहत "स्टाफ ब्यौरे" के साथ-साथ होने चाहिए। संख्याओं में अधिक भिन्नताओं के लिए स्पष्टीकरण को आगामी वर्ष के लिए मौजूदा वर्ष के बजट और, संशोधित अनुमान एवं बजट अनुमानों के बीच प्रस्तुत किया जाना चाहिए।	ईआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसईसीआर, डब्ल्यूसीआर	एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसईसीआर और डब्ल्यूसीआर में सामान्य कार्य व्ययों के अनुमान, कोडल प्रावधानों के अनुसार मण्डल और कार्यशाला द्वारा प्रत्येक मांग के अंतर्गत स्टाफ ब्यौरे के साथ-साथ नहीं दिया गया है।
331	राजस्व उचंत शीर्ष (अर्थात देय मांग और विविध अग्रिम-राजस्व) के संबंध में अनुमान, पश्च वास्तविकताओं और मौजूदा प्रवृत्ति के आधार पर वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी द्वारा तैयार किए जाने चाहिए। देय मांग के लिए बजट, वर्ष के अन्त शेष में शुद्ध वृद्धि या कमी के लिए है जबकि, विविध अग्रिमों में बजट आवश्यकता "सकल" आधार पर होगी।	एनडब्ल्यूआर, ईआर	ईआर और एनडब्ल्यूआर में राजस्व उचंत शीर्ष (अर्थात देय मांग और विविध अग्रिम राजस्व) की बजटिंग पर कोडल प्रावधानों का अनुकरण, कोडल प्रावधानों के अनुसार नहीं किया जा रहा है।
332	मांग संख्या 5 और 6 में शामिल लोकोमोटिव (भाप, डीजल और विद्युत) कैरेजेज, वैगन और दूसरे कोचिंग वाहनों द्वारा बजट और रोलिंग स्टॉक की मरम्मत और रखरखाव पर व्यय के अलग संशोधित अनुमान, मौजूदा वर्ष के बजट में मरम्मत के लिए प्रस्तावित रोलिंग स्टॉक की अनुमानित संख्या और संशोधित अनुमान एवं तदनु रूप युनिट लागत के साथ आगामी वर्ष के बजट के ब्यौरे को दर्शाते अलग विवरण (अनुलग्नक II में मद 19 देखें) द्वारा समर्थित होना चाहिए।	ईसीआर, ईआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसईसीआर, एसआर, डब्ल्यूसीआर	ईसीआर, ईआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसईसीआर, एसआर और डब्ल्यूसीआर में तैयार किए गए बजट अनुमान और रोलिंग स्टॉक की मरम्मत और रख-रखाव पर व्यय के संशोधित अनुमान मरम्मत के लिए प्रस्तावित रोलिंग स्टॉक की संख्या को दर्शाते विवरण द्वारा समर्थित नहीं थे।
333	कोयला, डीजल तेल और विद्युत (अनुलग्नक II में मद 30 से 32 ) की मात्रा और लागत को दर्शाता और दूसरा समुद्र के रास्ते (अनुलग्नक II में मद 33) लाए जा सहे कोयले की मात्रा और माल-भाड़े को दर्शाते दो विवरणों को मांग सं. 10 परिचालन व्यय - ईंधन के लिए संशोधित और बजट अनुमानों के साथ	ईआर, एसईसीआर	ईआर एवं एसईसीआर में आरई और बीई सहित ससंबंध विवरण में अपेक्षित पूर्ण सूचना प्रस्तुत नहीं की गई थी।

	प्रस्तुत किया जाना चाहिए। मांग सं. 10 के लिए संशोधित और बजट अनुमानों के साथ-साथ संसंबंध विवरणों (अनुलग्नक II में मद 34 से 36) के लिए अपेक्षित पूर्ण सूचना को प्रस्तुत करने में सावधानी बरती जानी चाहिए।		
334	विविध व्यय -इसमें मांग 1,2 और 14 के अन्तर्गत बजट किए गए व्यय शामिल है। मांग सं. 2 के अन्तर्गत कम्पनी रेलवे के साथ लेन-देन के लिए, सहायता/छूट के भुगतान और या प्रत्येक रेलवे के साथ ठेका की शर्तों के मद्देजर वर्कड लाइनों की आय के भाग के लिए अलग अनुमान तैयार किए जाने चाहिए।		
335	क्रेडिट या वसूलियों की सूचि -(क) क्रेडिट या वसूलियों की निम्नलिखित मदें संसद के वोट के लिए प्रस्तुत मांग के स्कोप से अलग होग:- (i) सेना वारंट और सेना यातायात से संबंधित क्रेडिट टिप्पणी की आंतरिक जाँच के आधार पर नियुक्ति (ii) पोर्ट ट्रस्ट रेलवे या अन्य नोन-बजट लाईनों से रोलिंग स्टॉक का किराया और ढुलाई प्रभार (iii) प्रति नियुक्ति पर स्टाफ के आधार पर दूसरे विभागों/मंत्रालयों से सेवा सहयोग (iv) नवीनीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों से संबंधित उन्मुक्त सामग्री और मरम्मत और रखरखाव कार्यों से भी उन्मुक्त सामग्री के लिए क्रेडिट (v) बाहरी लोगों, अन्य रेलवे, सरकारी विभागों और क्रषण के अतिरिक्त उद्देश्यों में खपत के लिए आपूरित विद्युत ऊर्जा के लिए क्रेडिट (vi) कैन्टीन में बिक्री प्राप्तियां। राज्य सरकार द्वारा स्कूलों को अनुदान, विद्यार्थियों से फीस आदि (vii) निम्न उचन्त शीर्षों के अन्तर्गत क्रेडिटस (क) स्टोर उचन्त से निर्गम (ख) विनिर्माण उचन्त के अन्तर्गत निर्गम (ग) विविध अग्रिमों के अन्तर्गत क्रेडिटस (viii) असम्बद्ध लोको कोल वैगनों के कारण क्रेडिटस (ix) इंधन सहित रेलवे सामग्री पर माल भाड़ा प्रभारों के लिए क्रेडिट (x) राज्य सरकारों से वसूली योग्य वर्कड लाइनों से सम्बन्धित निवल आय में कमी आदि; (xi) प्रारम्भिक रूप से पूँजी को प्रभारित मिल्टरी साइडिंगों की लागत का प्रतिलेखन, (xii) विभागीय प्रयोजनों के लिए बेची गई और उपयोग की गई सिंडर और कोयला शख की लागत; (xiii) कोयले पर निरीक्षण प्रभारों के कारण क्रेडिटस; (xiv) केन्द्र सरकार या राज्य सरकार के अन्य विभागों से वसूली योग्य रेलवे अनुमान के लिए आंशिक रूप से		

	<p>प्रभार्य कार्य की लागत का शेयर यदि ऐसे कार्यों पर व्यय का भाग जो सम्बन्धित विभागों के डेबिट योग्य है को पृथक नहीं किया जा सकता और ऐसे ही बुक किया गया; और (xv) कार्य व्यय के वर्गीकरण के अन्तर्गत "विविध प्राप्ति" रेलवे बोर्ड को निम्नलिखित रूपमें प्रत्येक मांग के अन्तर्गत संशोधित और बजट अनुमानों के साथ-साथ ऐसे क्रेडिट या वसूलियों की सूची प्रस्तुत करनी चाहिए। फार्म सं.एफ 335 क्रमसंख्या संक्षिप्त वर्णन वास्तविक बजट अनुमान</p> <p>संशोधित अनुमान बजट अनुमान 1973-74, 1974-75, 1975-76</p> <p>(ख) क्रेडिट या वसूलियों की निम्नलिखित मदों को माँगों की कमी में लिया जाएगा और मात्र निवल आंकड़ों (घटा या जमा) को माँगों के संबंधित विस्तृत शीर्षों के अन्तर्गत दिखाया जाएगा;</p> <p>(i) लेखाकरण समायोजनों के कारण क्रेडिट्स जैसे</p> <p>(क)</p> <p>(ख)</p> <p>(ग)</p> <p>(घ)</p> <p>अधिशेष स्टॉक से उगाही किए गए, स्टॉक सत्यापन में पाए गए क्रेडिट्स आदि। एक कार्य से दूसरे प्रभार्य कार्य से उसी या दूसरे अनुदान या स्टॉक को अन्तरित अधिशेष स्टॉक के कारण क्रेडिट्स। प्रति लेखन समायोजनों के कारण पूँजी या मूल्य ह्रास आरक्षित निधि या अन्य शीर्षों आदि के लिए क्रेडिट। मरम्मत के अन्तर्गत अधिप्रभारों और अवप्रभारों के लिए क्रेडिट्स</p> <p>(ii) आपूर्ति एवं निपटान विभाग के माध्यम से की गई खरीदारी के लिए छूट के कारण क्रेडिट्स (iii) "भुगतानयोग्य माँगों" और "अप्रदत्त मजदूरी" के अन्तर्गत क्रेडिट्स।</p>		
336	<p>सामान्य कार्यचालन खर्चों का सार- रेलवे बोर्ड को चालू वर्ष के लिए बजट अनुमानों और संशोधित अनुमानों एवं आगामी वर्ष के लिए बजट अनुमानों के साथ प्रत्येक पूर्ववर्ती तीन वर्षों के दौरान वास्तविक की प्रत्येक माँग के अन्तर्गत तुलना करते हुए सामान्य कार्यचालन खर्चों (अनुलग्नक II की मद 46 के रूप में) के सार को प्रस्तुत करना चाहिए। वास्तविक के</p>	<p>एससीआर, एसईसीआर</p>	<p>एससीआर और एसईसीआर में, पिछले वर्ष के वास्तविक व्यय की तुलना में वास्तविक कार्यचालन खर्चों की मात्र चालू वर्ष के माँग वार सार को पिछले तीन वर्षों के आँकड़ों के</p>

	ऑकड़ों को रेलवे बोर्ड की सूचित किए गए अन्तिम लेखाओं में प्रदर्शित किए गए ऑकड़ों के साथ सहमत होना चाहिए और अन्तर यदि कोई भी हो, की अभ्युक्ति कॉलम में उपयुक्त रूप से स्पष्ट किया जाना चाहिए।		प्रति रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत करना है।
337	राजस्व प्राप्तियों एवं व्यय का सार सही रूप से रेलवे की वित्तीय स्थिति को निरूपित करने के लिए इसकी प्राप्तियों के अनुमानों को इसके व्यय के अनुमानों के साथ सहसम्बन्धित करना चाहिए। इस प्रयोजन के लिए रेलवे बोर्ड को राजस्व को प्रभार्य सकल प्राप्तियों और व्यय के लिए अनुमानों के सारांशीकृत विवरण सहित सकल प्राप्तियों के लिए अनुमानों के साथ प्रस्तुत करना चाहिए। इसमें पिछले वर्ष, चालू वर्ष के बजट और संशोधित अनुमानों तथा आगामी वर्ष के लिए बजट अनुमानों के ऑकड़े शामिल होने चाहिए।	एनडब्ल्यूआर, एससीआर	एनडब्ल्यूआर में, राजस्व को प्रभार्य सकल प्राप्तियों और व्यय के लिए अनुमानों के सारांशीकृत विवरण के व्यय के अनुमानों सहित प्राप्तियों के सहसम्बन्ध के बारे में संहितीय प्रावधान तैयार किए जाने चाहिए। इसका अनुसरण नहीं किया जा रहा है।

परिशिष्ट-3.3-मामले जहाँ रेलवे की आवश्यकता को रेलवे बोर्ड द्वारा कम किया गया लेकिन वास्तविक व्यय रेलवे बोर्ड द्वारा नियत राशि से अधिक हो गया

पैरा 3.3.3.1 देखें

												₹ करोड़ में	
अनुदान संख्या	रेलवे	बोर्ड के अनुसार बनाई गई आवश्यकता	एफजी के रूप में रेलवे बोर्ड द्वारा आबंटित राशि	किया गया वास्तविक व्यय	कालम 3 एवं 4 के मध्य अन्तर	कॉलम 4 एवं 5 के मध्य अन्तर	प्रतिशतता	सार					
1	2	3	4	5	6	7	8	9					
<b>2011-12</b>													
3	एनआर	531.48	470.66	481.87	-60.82	11.21	18.43	531.48	470.66	481.87	-60.82	11.21	
4	सीआर	686.44	631.23	634.83	-55.21	3.60	6.52						
4	एनआर	1050.34	935.60	949.77	-114.74	14.17	12.35						
4	एनईआर	341.51	303.61	305.17	-37.90	1.56	4.12						
4	एनएफआर	601.64	550.97	555.79	-50.67	4.82	9.51						
4	ईसीओआर	349.80	324.74	327.68	-25.06	2.94	11.73						
4	एनसीआर	559.63	481.54	510.38	-78.09	28.84	36.93						3589.36
5	सीआर	344.50	286.98	293.79	-57.52	6.81	11.84						
5	ईआर	351.69	319.94	324.62	-31.75	4.68	14.74						

5	एनआर	492.39	463.27	469.96	-29.12	6.69	22.97					
5	ईसीआर	224.99	223.55	224.14	-1.44	0.59	40.97					
5	डब्ल्यूसीआर	366.62	283.02	321.21	-83.60	38.19	45.68	1780.19	1576.76	1633.72	-203.43	56.96
6	सीआर	898.14	779.98	785.65	-118.16	5.67	4.80					
6	ईआर	1106.10	1003.90	1013.54	-102.20	9.64	9.43					
6	एनईआर	345.02	293.24	296.69	-51.78	3.45	6.66					
6	एसईआर	694.60	692.32	695.21	-2.28	2.89	126.75					
6	ईसीआर	575.96	500.50	501.31	-75.46	0.81	1.07					
6	ईसीओआर	268.43	261.45	270.83	-6.98	9.38	134.38					
6	एनसीआर	222.83	181.11	183.57	-41.72	2.46	5.90					
6	एसईसीआर	240.45	203.56	205.69	-36.89	2.13	5.77					
6	डब्ल्यूसीआर	256.71	211.90	225.11	-44.81	13.21	29.48	4608.24	4127.96	4177.60	-480.28	49.64
7	एनएफआर	215.28	190.24	190.52	-25.04	0.28	1.12					
7	एनडब्ल्यूआर	186.50	161.19	163.58	-25.31	2.39	9.44	401.78	351.43	354.10	-50.35	2.67
8	ईआर	592.59	562.10	567.43	-30.49	5.33	17.48					
8	एनआर	866.48	834.53	837.26	-31.95	2.73	8.54					
8	एनईआर	216.43	207.66	210.09	-8.77	2.43	27.71					
8	एनडब्ल्यूआर	261.31	229.45	230.85	-31.86	1.40	4.39	1936.81	1833.74	1845.63	-103.07	11.89
9	सीआर	1212.51	1113.54	1122.56	-98.97	9.02	9.11					

9	एनसीआर	1086.34	1037.07	1040.00	-49.27	2.93	5.95	2298.85	2150.61	2162.56	-148.24	11.95
10	ईसीआर	1233.35	1160.00	1162.37	-73.35	2.37	3.23					
10	एसडब्ल्यूआर	854.00	819.49	838.09	-34.51	18.60	53.90	2087.35	1979.49	2000.46	-107.86	20.97
11	एनएफआर	301.79	290.99	296.74	-10.80	5.75	53.24					
11	एसईसीआर	134.45	118.00	122.36	-16.45	4.36	26.50					
11	डब्ल्यूसीआर	176.84	145.49	146.47	-31.35	0.98	3.13					
11	एमआर	7.52	7.04	7.21	-0.48	0.17	35.42	620.60	561.52	572.78	-59.08	11.26
12	एसआर	285.95	234.61	280.23	-51.34	45.62	88.86					
12	डब्ल्यूआर	288.63	253.81	286.46	-34.82	32.65	93.77					
12	डब्ल्यूसीआर	79.79	73.31	75.60	-6.48	2.29	35.34	574.58	488.42	566.69	-86.16	80.56
13	डब्ल्यूसीआर	17.74	17.10	17.28	-0.64	0.18	28.13	17.74	17.10	17.28	-0.64	0.18
		18526.77	16858.69	17171.91	-1668.08	313.22		313.22				
<b>2010-11</b>												
3	ईआर	519.51	454.00	456.08	-65.51	2.08	3.18					
3	एससीआर	327.47	319.00	321.81	-8.47	2.81	33.18					
3	डब्ल्यूआर	361.32	357.00	361.67	-4.32	4.67	108.10					
3	ईसीआर	248.65	151.92	225.67	-96.73	73.75	76.24					
3	एनसीआर	210.24	124.00	191.01	-86.24	67.01	77.70					
3	एनडब्ल्यूआर	238.77	198.87	206.49	-39.90	7.62	19.10					

3	डब्ल्यूसीआर	152.07	122.30	157.81	-29.77	35.51	119.28	2058.03	1727.08	1920.54	-330.95	193.46
4	सीआर	655.26	596.00	610.22	-59.26	14.22	24.00					
4	ईआर	421.75	375.00	381.38	-46.75	6.38	13.65					
4	एससीआर	823.74	770.00	774.41	-53.74	4.41	8.21					
4	एसईआर	400.55	399.45	404.69	-1.10	5.24	476.36					
4	डब्ल्यूआर	690.93	628.20	648.82	-62.73	20.62	32.87					
4	एनसीआर	539.53	300.00	462.45	-239.53	162.45	67.82					
4	डब्ल्यूसीआर	430.94	207.00	407.31	-223.94	200.31	89.45	3962.70	3275.65	3689.28	-687.05	413.63
5	ईआर	306.81	281.50	298.11	-25.31	16.61	65.63					
5	एनआर	383.08	381.00	422.86	-2.08	41.86	2012.50					
5	एनएफआर	123.87	105.50	136.46	-18.37	30.96	168.54					
5	एसआर	272.55	225.00	231.54	-47.55	6.54	13.75					
5	एससीआर	381.76	314.00	320.48	-67.76	6.48	9.56					
5	एसईआर	229.24	217.00	231.79	-12.24	14.79	120.83					
5	डब्ल्यूआर	274.58	220.00	254.34	-54.58	34.34	62.92					
5	एनसीआर	175.87	132.00	160.39	-43.87	28.39	64.71					
5	एसडब्ल्यूआर	150.02	91.40	129.14	-58.62	37.74	64.38					
5	डब्ल्यूसीआर	325.46	123.00	299.08	-202.46	176.08	86.97	2623.24	2090.40	2484.19	-532.84	393.79
6	ईआर	1005.23	871.50	909.56	-133.73	38.06	28.46					



6	एनआर	972.42	899.27	950.01	-73.15	50.74	69.36						
6	एनएफआर	372.37	358.00	374.64	-14.37	16.64	115.80						
6	एसआर	706.38	630.00	649.36	-76.38	19.36	25.35						
6	एससीआर	613.83	530.00	530.30	-83.83	0.30	0.36						
6	डब्ल्यूआर	884.98	800.00	805.68	-84.98	5.68	6.68						
6	ईसीआर	352.57	180.00	479.46	-172.57	299.46	173.53						
6	एनडब्ल्यूआर	291.76	157.50	235.40	-134.26	77.90	58.02						
6	एसडब्ल्यूआर	225.75	197.00	254.25	-28.75	57.25	199.13	5425.29	4623.27	5188.66	-802.02	565.39	
7	सीआर	419.24	389.00	392.47	-30.24	3.47	11.47						
7	ईआर	384.39	331.00	338.54	-53.39	7.54	14.12						
7	एनआर	475.28	461.59	483.12	-13.69	21.53	157.28						
7	एनईआर	155.80	153.00	153.39	-2.80	0.39	13.93						
7	एनएफआर	216.22	182.00	188.95	-34.22	6.95	20.31						
7	एसआर	320.81	282.00	285.07	-38.81	3.07	7.91						
7	एससीआर	352.52	304.84	311.50	-47.68	6.66	13.96						
7	डब्ल्यूआर	423.49	385.00	387.74	-38.49	2.74	7.12						
7	ईसीआर	286.08	217.00	315.48	-69.08	98.48	142.56						
7	एनसीआर	313.37	160.00	268.01	-153.37	108.01	70.42						
7	डब्ल्यूसीआर	235.23	78.77	221.47	-156.46	142.70	91.21	3582.43	2944.20	3345.74	-638.23	401.54	

8	एनआर	704.15	673.04	737.50	-31.11	64.46	207.19					
8	एनईआर	195.95	180.81	194.69	-15.14	13.88	91.68					
8	डब्ल्यूआर	470.49	450.00	466.76	-20.49	16.76	81.80					
8	ईसीआर	431.06	287.64	465.14	-143.42	177.50	123.76					
8	एनसीआर	362.48	230.00	347.91	-132.48	117.91	89.00					
8	एसईसीआर	251.73	208.00	266.97	-43.73	58.97	134.85					
8	डब्ल्यूसीआर	289.23	157.00	297.53	-132.23	140.53	106.28	2705.09	2186.48	2776.50	-518.61	590.02
9	एसईआर	449.09	366.13	386.70	-82.96	20.57	24.80					
9	डब्ल्यूआर	842.80	748.50	751.71	-94.30	3.21	3.40					
9	ईसीआर	1215.00	512.90	1136.77	-702.10	623.87	88.86					
9	एनसीआर	927.50	649.83	938.21	-277.67	288.38	103.86					
9	एसईसीआर	612.62	471.01	815.17	-141.61	344.16	243.03					
9	डब्ल्यूसीआर	396.50	287.64	495.91	-108.86	208.27	191.32	4443.51	3036.01	4524.47	-1407.50	1488.46
10	डब्ल्यूआर	1609.80	1560.00	1605.53	-49.80	45.53	91.43					
10	एनसीआर	1102.78	910.00	1051.10	-192.78	141.10	73.19					
10	एसडब्ल्यूआर	656.87	566.00	777.63	-90.87	211.63	232.89					
10	डब्ल्यूसीआर	1136.96	724.06	1102.46	-412.90	378.40	91.64	4506.41	3760.06	4536.72	-746.35	776.66
11	ईआर	289.61	271.00	276.76	-18.61	5.76	30.95					
11	एनएफआर	283.21	249.00	268.74	-34.21	19.74	57.70					

11	एसआर	314.29	291.25	299.14	-23.04	7.89	34.24						
11	डब्ल्यूआर	319.54	310.00	319.29	-9.54	9.29	97.38						
11	ईसीआर	150.02	132.35	135.80	-17.67	3.45	19.52						
11	एनसीआर	135.09	131.86	135.07	-3.23	3.21	99.38						
11	डब्ल्यूसीआर	147.11	105.00	145.89	-42.11	40.89	97.10	1638.87	1490.46	1580.69	-148.41	90.23	
12	ईआर	380.18	315.32	334.64	-64.86	19.32	29.79						
12	एसआर	229.73	149.74	175.61	-79.99	25.87	32.34						
12	ईसीआर	275.00	69.50	190.52	-205.50	121.02	58.89						
12	एनसीआर	165.56	73.84	124.53	-91.72	50.69	55.27						
12	एसडब्ल्यूआर	67.84	63.52	67.59	-4.32	4.07	94.22						
12	डब्ल्यूसीआर	76.14	71.84	98.76	-4.30	26.92	626.05	1194.45	743.76	991.65	-450.69	247.89	
13	ईसीओआर	12.09	7.98	14.21	-4.11	6.23	151.58						
13	एसईसीआर	12.17	11.68	17.32	-0.49	5.64	1151.02						
13	डब्ल्यूसीआर	12.58	12.20	14.12	-0.38	1.92	501.46	36.84	31.86	45.65	-4.98	13.79	
		32176.86	25909.23	31084.09	-6267.63	5174.86		5174.86					
<b>2009-10</b>													
3	ईसीआर	326.47	159.76	243.58	-166.71	83.82	50.28						
3	एनसीआर	181.34	138.00	182.76	-43.34	44.76	103.28						
3	एनडब्ल्यूआर	284.08	195.00	221.01	-89.08	26.01	29.20						

3	डब्ल्यूसीआर	163.33	130.00	163.09	-33.33	33.09	99.28	955.22	622.76	810.44	-332.46	187.68
4	एससीआर	867.36	760.00	774.28	-107.36	14.28	13.30					
4	एनसीआर	364.06	308.00	477.23	-56.06	169.23	301.87					
4	डब्ल्यूसीआर	364.64	212.00	426.33	-152.64	214.33	140.42	1596.06	1280.00	1677.84	-316.06	397.84
5	एनईआर	108.96	95.00	101.13	-13.96	6.13	43.91					
5	एनएफआर	106.57	105.00	116.94	-1.57	11.94	760.51					
5	एसआर	262.86	236.00	247.21	-26.86	11.21	41.73					
5	डब्ल्यूआर	254.75	223.00	235.25	-31.75	12.25	38.58					
5	एसईसीआर	104.58	104.00	108.91	-0.58	4.91	846.55					
5	एसडब्ल्यूआर	114.31	108.00	137.83	-6.31	29.83	472.74					
5	डब्ल्यूसीआर	292.09	120.00	324.02	-172.09	204.02	118.55	1244.12	991.00	1271.29	-253.12	280.29
6	एनईआर	293.63	270.39	272.11	-23.24	1.72	7.39					
6	ईसीआर	376.97	149.22	432.00	-227.75	282.78	124.16					
6	एनडब्ल्यूआर	316.35	165.00	259.93	-151.35	94.93	62.72					
6	एसडब्ल्यूआर	242.44	190.00	230.67	-52.44	40.67	77.56	1229.39	774.62	1194.71	-454.77	420.09
7	एससीआर	349.95	315.00	318.45	-34.95	3.45	9.87					
7	ईसीआर	356.24	219.60	305.50	-136.64	85.90	62.87					
7	एनसीआर	240.20	150.00	293.00	-90.20	143.00	158.54					
7	डब्ल्यूसीआर	197.70	86.86	215.21	-110.84	128.35	115.80	1144.09	771.45	1132.16	-372.64	360.71

8	एनएफआर	213.97	211.75	216.91	-2.22	5.16	232.43					
8	ईसीआर	433.43	290.00	441.67	-143.43	151.67	105.74					
8	एनसीआर	244.61	226.00	316.33	-18.61	90.33	485.38					
8	एसईसीआर	221.39	220.00	271.38	-1.39	51.38	3696.40					
8	डब्ल्यूसीआर	243.41	153.52	291.97	-89.89	138.45	154.02	1356.81	1101.27	1538.26	-255.54	436.99
9	एनएफआर	423.82	370.00	399.23	-53.82	29.23	54.31					
9	ईसीआर	1059.81	484.45	1065.50	-575.36	581.05	100.99					
9	एनसीआर	723.21	570.76	914.28	-152.45	343.52	225.33	2206.84	1425.21	2379.01	-781.63	953.80
10	ईआर	763.16	727.17	728.67	-35.99	1.50	4.17					
10	एनआर	1399.00	1383.00	1444.36	-16.00	61.36	383.50					
10	एनईआर	485.18	454.97	467.00	-30.21	12.03	39.83					
10	एनएफआर	537.56	510.00	521.61	-27.56	11.61	42.13					
10	एसआर	951.73	932.30	935.32	-19.43	3.02	15.54					
10	एससीआर	1547.82	1480.00	1508.03	-67.82	28.03	41.33					
10	एसईआर	701.31	680.00	689.33	-21.31	9.33	43.78					
10	एसडब्ल्यूआर	569.17	529.26	634.43	-39.91	105.17	263.53					
10	डब्ल्यूसीआर	1090.28	621.78	997.95	-468.50	376.17	80.29	8045.21	7318.48	7926.70	-726.73	608.22
12	एनएफआर	175.24	135.59	154.61	-39.65	19.02	47.97					
12	एसआर	207.89	195.50	213.03	-12.39	17.53	141.49					

12	एससीआर	193.23	170.00	173.74	-23.23	3.74	16.10						
12	एसईआर	237.63	209.13	211.11	-28.50	1.98	6.95						
12	ईसीआर	288.69	65.36	213.91	-223.33	148.55	66.52						
12	एनसीआर	132.74	65.00	204.40	-67.74	139.40	205.79						
12	एसडब्ल्यूआर	65.28	51.00	74.78	-14.28	23.78	166.53	1300.70	891.58	1245.58	-409.12	354.00	
13	एनसीआर	16.18	13.31	23.40	-2.87	10.09	351.34	16.18	13.31	23.40	-2.87	10.09	
		19094.62	15189.68	19199.39	-3904.94	4009.71							
		69798.25	57957.61	67455.39	-11840.64	9497.78		4009.7					
सार								बचते (-)					
								आधिक्य (+)					
	2009-10	19094.62	15189.68	19199.39	-3904.94	4009.71		102.68					
	2010-11	32176.86	25909.23	31084.09	-6267.63	5174.86		82.56					
	2011-12	18526.77	16858.69	17171.91	-1668.08	313.22		18.78					
	जोड़	69798.25	57957.61	67455.39	-11840.64	9497.78		80.21					

परिशिष्ट-3.4-मामले जहाँ रेलवे बोर्ड ने रेलवे की आवश्यकता की अपेक्षा अधिक राशि आबंटित की लेकिन वास्तविक व्यय रेलवे बोर्ड द्वारा नियत राशि से अधिक हो गया --  
पैरा 3.3.3.1 देखें

अनुदान संख्या	रेलवे	बोर्ड के अनुसार की गई आवश्यकता	एफजी के रूप में रेलवे बोर्ड द्वारा आबंटित राशि	किया गया वास्तविक व्यय	कॉलम 3 और 4 के मध्य अन्तर	कॉलम 4 और 5 के मध्य अन्तर	प्रतिशतता	₹ करोड़ में				
								सार				
1	2	3	4	5	6	7	8	9				
<b>2011-12</b>												
6	एसडब्ल्यूआर	265.42	271.13	271.78	5.71	0.65	11.38	265.42	271.13	271.78	5.71	0.65
7	एसईआर	268.40	270.43	274.74	2.03	4.31	212.32	268.4				
8	सीआर	673.99	693.73	695.79	19.74	2.06	10.44					
8	एसईआर	435.72	438.31	443.62	2.59	5.31	205.02					
8	डब्ल्यूआर	524.53	556.32	568.44	31.79	12.12	38.13					
8	एसडब्ल्यूआर	185.72	189.14	192.29	3.42	3.15	92.11					
9	ईआर	784.24	797.81	811.95	13.57	14.14	104.20					
9	एनआर	1618.20	1675.70	1859.30	57.50	183.60	319.30					
10	एनईआर	596.12	619.00	668.25	22.88	49.25	215.25					
10	एसआर	1056.80	1146.80	1170.32	90.00	23.52	26.13					
10	एससीआर	1903.04	1994.78	2008.74	91.74	13.96	15.22					

10	एसईआर	724.06	835.41	846.25	111.35	10.84	9.74						
10	डब्ल्यूआर	1788.09	1881.48	1918.76	93.39	37.28	39.92						
10	एनडब्ल्यूआर	764.98	771.97	783.35	6.99	11.38	162.80						
10	एसईसीआर	590.99	646.00	659.25	55.01	13.25	24.09						
10	एमआर	18.10	22.59	24.72	4.49	2.13	47.44	7442.18	7918.03	8079.64	475.85	161.61	
12	ईसीओआर	106.81	112.59	112.71	5.78	0.12	2.08						
12	एनसीआर	189.68	193.42	217.41	3.74	23.99	641.44						
13	एमआर	0.99	1.15	1.21	0.16	0.06	37.50						
		12495.88	13117.76	13528.88	621.88	411.12							
<b>2010-11</b>													
3	सीआर	345.54	355.00	357.23	9.46	2.23	23.57						
3	एनआर	398.31	443.13	453.71	44.82	10.58	23.60						
3	एमआर	12.31	12.87	12.94	0.56	0.07	12.50						
4	एनएफआर	504.96	510.00	513.27	5.04	3.27	64.88						
8	सीआर	570.85	598.00	622.86	27.15	24.86	91.57						
8	एसईआर	361.17	385.00	413.88	23.83	28.88	121.19						
9	एनआर	1414.68	1562.82	1582.26	148.14	19.44	13.12	1414.68	1562.82	1582.26	148.14	19.44	
10	सीआर	1439.90	1607.00	1618.91	167.10	11.91	7.13						
10	ईआर	765.06	826.00	862.56	60.94	36.56	59.99						



10	एनआर	1399.00	1689.23	1750.24	290.23	61.01	21.02						
10	एनईआर	469.19	479.00	519.75	9.81	40.75	415.39						
10	एनएफआर	530.82	600.82	634.56	70.00	33.74	48.20						
10	एसआर	931.43	1007.83	1025.45	76.40	17.62	23.06						
10	एससीआर	1648.07	1698.61	1747.89	50.54	49.28	97.51						
10	एसईआर	694.48	743.47	759.26	48.99	15.79	32.23						
10	एमआर	15.50	18.00	18.13	2.50	0.13	5.20	7893.45	8669.96	8936.75	776.51	266.79	
11	सीआर	319.37	323.00	326.97	3.63	3.97	109.37						
11	एनआर	372.12	406.57	417.68	34.45	11.11	32.27						
11	एनईआर	135.87	150.02	154.23	14.15	4.21	29.73						
11	एसईआर	232.29	241.70	252.64	9.41	10.94	116.26						
12	एनआर	494.48	565.84	739.26	71.36	173.42	243.00	494.48	565.84	739.26	71.36	173.42	
13	एनआर	25.07	39.41	39.55	14.34	0.14	0.98						25.07
		13080.47	14263.33	14823.23	1182.86	559.90							
<b>2009-10</b>													
3	सीआर	351.83	372.00	372.87	20.17	0.87	4.31						
3	एनआर	398.31	465.98	474.57	67.67	8.59	12.70						
3	एसआर	348.79	400.00	400.77	51.21	0.77	1.50						
3	एसईआर	344.18	358.71	362.69	14.53	3.98	27.39						

4	एनआर	821.38	840.00	847.87	18.62	7.87	42.27					
4	एनईआर	268.08	272.00	291.35	3.92	19.35	493.62					
4	एनएफआर	426.27	494.00	499.13	67.73	5.13	7.57					
4	एसईआर	404.00	410.00	420.40	6.00	10.40	173.33					
4	डब्ल्यूआर	585.95	620.00	632.47	34.05	12.47	36.62					
5	ईआर	282.76	291.00	297.69	8.24	6.69	81.19					
5	एनआर	368.42	370.00	375.88	1.58	5.88	372.15					
5	एससीआर	309.79	315.00	319.43	5.21	4.43	85.03					
5	एसईआर	224.60	239.00	243.59	14.40	4.59	31.88					
5	एनसीआर	137.05	152.28	168.32	15.23	16.04	105.32					
6	एनएफआर	305.21	350.00	358.79	44.79	8.79	19.62					
6	एसआर	615.26	665.00	690.44	49.74	25.44	51.15					
6	एसईआर	620.52	655.00	666.97	34.48	11.97	34.72					1540.99
7	एनआर	475.28	520.00	539.30	44.72	19.30	43.16					
7	एसईआर	237.92	252.84	259.91	14.92	7.07	47.39					
8	सीआर	450.25	575.00	593.69	124.75	18.69	14.98					
8	एनईआर	179.27	183.00	183.91	3.73	0.91	24.40					
8	एसईआर	313.61	380.00	393.89	66.39	13.89	20.92					
8	एमआर	27.13	31.98	32.12	4.85	0.14	2.89					

9	एनआर	1414.68	1525.80	1566.98	111.12	41.18	37.06					
9	एसआर	759.51	822.00	838.68	62.49	16.68	26.69					
9	एससीआर	841.75	900.00	916.76	58.25	16.76	28.77					
9	एसईआर	211.42	355.00	368.19	143.58	13.19	9.19					
10	सीआर	1355.54	1372.70	1387.78	17.16	15.08	87.89					
10	डब्ल्यूआर	1364.14	1410.58	1430.05	46.44	19.47	41.93					
10	एमआर	11.00	14.00	14.03	3.00	0.03	1.00	2730.68	2797.28	2831.86	66.60	34.58
11	ईआर	256.45	271.00	273.72	14.55	2.72	18.69					
11	एनआर	373.97	374.00	378.62	0.03	4.62	15400.00					
11	एनईआर	136.95	140.00	151.10	3.05	11.10	363.93					
11	एसआर	262.48	273.00	274.43	10.52	1.43	13.59					
11	एसईआर	231.95	254.00	259.62	22.05	5.62	25.49					
11	डब्ल्यूआर	267.06	290.00	293.03	22.94	3.03	13.21					
11	एनसीआर	106.39	116.00	120.81	9.61	4.81	50.05					
11	डब्ल्यूसीआर	101.41	101.64	144.71	0.23	43.07	18783.56					
12	सीआर	183.06	200.00	211.07	16.94	11.07	65.35					
12	डब्ल्यूसीआर	63.83	72.64	79.63	8.81	6.99	79.33					246.89
13	एनआर	25.02	28.44	33.22	3.42	4.78	139.93					
13	एसआर	13.16	22.25	23.18	9.09	0.93	10.23					

13	ईसीओआर	9.08	11.63	11.75	2.55	0.12	4.71					
13	एसईसीआर	7.26	8.25	15.42	0.99	7.17	723.41	54.52	70.57	83.57	16.05	13.00
		16491.97	17775.7105	18218.83	1283.7405	443.1195						
		42068.32	45156.7997	46570.94	3088.4797	1414.1403						
सार								बचते (-)				
								आधिक्य (+)				
	2009-10	16491.97	17775.7105	18218.83	1283.7405	443.1195		34.517841				
	2010-11	13080.47	14263.3292	14823.23	1182.8592	559.9008		47.334526				
	2011-12	12495.88	13117.76	13528.88	621.88	411.12		66.109217				
	जोड़	42068.32	45156.7997	46570.94	3088.4797	1414.1403		45.787586				

## परिशिष्ट-3.5-मामले जहाँ रेलवे की आवश्यकता रेलवे बोर्ड द्वारा कम की गई लेकिन वास्तविक व्यय रेलवे बोर्ड द्वारा नियत राशि से कम था

## पैरा 3.3.3.2 देखें

₹ करोड़ में										
अनुदान संख्या	रेलवे	बोर्ड के अनुसार की गई आवश्यकता	एफजी के रूप में रेलवे बोर्ड द्वारा आंबंटित राशि	किया गया वास्तविक व्यय	कॉलम 3 एवं 4 के मध्य अन्तर	कॉलम 4 एवं 5 के मध्य अन्तर	प्रतिशतता	सार		
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
<b>2011-12</b>										
3	सीआर	406.33	379.21	371.50	-27.12	-7.71	28.43			
3	ईआर	537.22	465.82	465.62	-71.40	-0.20	0.28			
3	एनईआर	278.42	254.49	250.72	-23.93	-3.77	15.75			
3	एनएफआर	288.23	267.65	263.22	-20.58	-4.43	21.53			
3	एसआर	440.64	411.10	400.24	-29.54	-10.86	36.76			
3	एससीआर	379.73	354.08	340.00	-25.65	-14.08	54.89			
3	एसईआर	408.90	388.79	383.46	-20.11	-5.33	26.50			
3	डब्ल्यूआर	438.99	385.58	384.21	-53.41	-1.37	2.57			

3	ईसीआर	268.74	259.44	252.58	-9.30	-6.86	73.76						
3	ईसीओआर	144.84	140.70	135.56	-4.14	-5.14	124.15						
3	एनसीआर	226.34	215.23	202.98	-11.11	-12.25	110.26						
3	एनडब्ल्यूआर	246.15	223.18	222.64	-22.97	-0.54	2.35						
3	एसईसीआर	165.85	142.00	139.92	-23.85	-2.08	8.72						
3	एसडब्ल्यूआर	145.51	137.98	130.78	-7.53	-7.20	95.62						
3	डब्ल्यूसीआर	180.78	175.62	171.47	-5.16	-4.15	80.43						
3	एमआर	14.77	14.73	13.72	-0.04	-1.01	2525.00	4571.44	4215.60	4128.62	-	-86.98	
											355.84		
4	ईआर	470.11	417.38	406.48	-52.73	-10.90	20.67						
4	एसआर	606.40	493.51	479.74	-112.89	-13.77	12.20						
4	एससीआर	965.41	803.66	791.47	-161.75	-12.19	7.54						
4	एसईआर	464.95	439.97	434.68	-24.98	-5.29	21.18						
4	डब्ल्यूआर	754.48	692.06	684.80	-62.42	-7.26	11.63						
4	ईसीआर	507.56	460.00	420.69	-47.56	-39.31	82.65						
4	एनडब्ल्यूआर	400.97	367.41	355.55	-33.56	-11.86	35.34						
4	एसईसीआर	282.93	248.67	246.78	-34.26	-1.89	5.52						
4	एसडब्ल्यूआर	246.70	221.51	208.03	-25.19	-13.48	53.51						
4	डब्ल्यूसीआर	487.08	412.19	390.17	-74.89	-22.02	29.40						

4	एमआर	25.00	22.53	21.05	-2.47	-1.48	59.92	5211.59	4578.89	4439.44	-	-
											632.70	139.45
5	एनईआर	122.97	118.68	85.97	-4.29	-32.71	762.47					
5	एनएफआर	139.44	138.67	128.99	-0.77	-9.68	1257.14					
5	एसआर	278.16	243.40	234.23	-34.76	-9.17	26.38					
5	एससीआर	407.84	341.51	304.68	-66.33	-36.83	55.53					
5	एसईआर	259.09	243.56	234.94	-15.53	-8.62	55.51					
5	डब्ल्यूआर	298.07	247.43	235.33	-50.64	-12.10	23.89					
5	ईसीओआर	154.36	136.06	134.76	-18.30	-1.30	7.10					
5	एनसीआर	216.52	163.81	158.03	-52.71	-5.78	10.97					
5	एनडब्ल्यूआर	119.81	106.30	105.64	-13.51	-0.66	4.89					
5	एसईसीआर	106.78	98.11	93.49	-8.67	-4.62	53.29					
6	एनआर	1254.74	1083.08	1043.47	-171.66	-39.61	23.07					
6	एनएफआर	423.87	401.20	388.74	-22.67	-12.46	54.96					
6	एसआर	777.42	671.90	626.26	-105.52	-45.64	43.25					
6	एससीआर	660.67	558.35	549.40	-102.32	-8.95	8.75					
6	डब्ल्यूआर	1012.35	806.97	768.19	-205.38	-38.78	18.88					
6	एमआर	34.32	28.02	27.34	-6.30	-0.68	10.79					
7	सीआर	455.34	393.10	391.58	-62.24	-1.52	2.44					

7	ईआर	403.42	387.88	380.23	-15.54	-7.65	49.23						
7	एनआर	592.41	506.67	498.56	-85.74	-8.11	9.46						
7	एनईआर	198.19	167.85	163.80	-30.34	-4.05	13.35						
7	एसआर	362.85	328.75	301.34	-34.10	-27.41	80.38						
7	एससीआर	393.32	366.16	340.47	-27.16	-25.69	94.59						
7	डब्ल्यूआर	481.95	411.14	403.78	-70.81	-7.36	10.39						
7	ईसीआर	381.26	374.98	329.07	-6.28	-45.91	731.05						
7	ईसीओआर	194.82	180.42	170.99	-14.40	-9.43	65.49						
7	एनसीआर	337.79	284.14	280.35	-53.65	-3.79	7.06						
7	एसईसीआर	160.14	138.00	135.06	-22.14	-2.94	13.28						
7	डब्ल्यूसीआर	258.12	244.34	232.06	-13.78	-12.28	89.11						
7	एमआर	40.85	36.86	34.30	-3.99	-2.56	64.16						4260.46
8	एनएफआर	270.67	226.43	222.47	-44.24	-3.96	8.95						
8	एसआर	493.96	444.55	443.93	-49.41	-0.62	1.25						
8	एससीआर	460.72	455.78	448.99	-4.94	-6.79	137.45						
8	ईसीआर	559.96	501.94	486.90	-58.02	-15.04	25.92						
8	एनसीआर	403.58	374.74	363.37	-28.84	-11.37	39.42						
8	एमआर	42.32	41.25	41.11	-1.07	-0.14	13.08	2231.21	2044.69	2006.77	-	-37.92	186.52



9	एनएफआर	444.21	423.63	397.71	-20.58	-25.92	125.95					
9	एसआर	947.92	773.84	773.47	-174.08	-0.37	0.21					
9	ईसीआर	1231.11	1072.64	1031.39	-158.47	-41.25	26.03					
9	एसईसीआर	1045.61	844.36	820.99	-201.25	-23.37	11.61					
9	एमआर	31.00	25.85	25.69	-5.15	-0.16	3.11					
10	ईआर	1022.17	923.12	888.10	-99.05	-35.02	35.36					
10	एनसीआर	1309.06	1263.95	1193.62	-45.11	-70.33	155.91					
10	डब्ल्यूसीआर	1225.67	1144.08	1104.47	-81.59	-39.61	48.55					
11	सीआर	376.20	341.00	339.33	-35.20	-1.67	4.74					
11	ईआर	338.31	303.44	301.41	-34.87	-2.03	5.82					
11	एनआर	522.13	482.35	481.95	-39.78	-0.40	1.01					
11	एनईआर	189.40	174.05	172.09	-15.35	-1.96	12.77					
11	एसआर	372.44	345.94	322.69	-26.50	-23.25	87.74					
11	एससीआर	412.58	366.88	339.64	-45.70	-27.24	59.61					
11	एसईआर	271.51	264.56	263.58	-6.95	-0.98	14.10					
11	डब्ल्यूआर	366.09	339.05	333.41	-27.04	-5.64	20.86					
11	ईसीआर	177.06	167.00	162.24	-10.06	-4.76	47.32					
11	ईसीओआर	149.13	145.54	141.44	-3.59	-4.10	114.21					
11	एनसीआर	171.23	146.08	142.88	-25.15	-3.20	12.72					

11	एनडब्ल्यूआर	158.32	154.56	151.84	-3.76	-2.72	72.34	3504.40	3230.45	3152.50	-	-77.95
											273.95	
12	ईआर	406.35	372.44	357.81	-33.91	-14.63	43.14					
12	एनईआर	191.15	180.31	144.63	-10.84	-35.68	329.15					
12	एनएफआर	212.39	200.99	186.01	-11.40	-14.98	131.40					
12	एससीआर	262.46	234.42	183.38	-28.04	-51.04	182.03					
12	एसईआर	241.81	233.57	221.65	-8.24	-11.92	144.66					
12	ईसीआर	270.07	249.01	228.40	-21.06	-20.61	97.86					
12	एनडब्ल्यूआर	121.73	99.75	92.11	-21.98	-7.64	34.76					
12	एसईसीआर	75.93	74.00	52.32	-1.93	-21.68	1123.32					
12	एसडब्ल्यूआर	93.80	86.00	61.48	-7.80	-24.52	314.36					
12	एमआर	16.17	10.52	10.07	-5.65	-0.45	7.96					
13	ईआर	40.43	38.32	37.99	-2.11	-0.33	15.64					
13	एनईआर	6.59	5.34	3.72	-1.25	-1.62	129.60					
13	एनसीआर	30.89	23.03	16.33	-7.86	-6.70	85.24					
		35272.03	31556.14	30339.72	-3715.89	-1216.42						
<b>2010-11</b>												
3	एनईआर	235.31	233.00	230.31	-2.31	-2.69	116.45					
3	एनएफआर	247.75	236.00	233.54	-11.75	-2.46	20.94					

3	एसआर	403.62	378.00	377.92	-25.62	-0.08	0.31					
3	एसडब्ल्यूआर	126.11	123.21	121.33	-2.90	-1.88	64.98	1012.79	970.21	963.10	-42.58	-7.11
4	एसआर	534.69	491.76	487.62	-42.93	-4.14	9.64					
4	ईसीआर	443.01	397.00	391.51	-46.01	-5.49	11.93					
4	एमआर	22.12	21.77	21.53	-0.35	-0.24	70.03	999.82	910.53	900.66	-89.29	-9.87
5	सीआर	294.62	292.00	289.83	-2.62	-2.17	82.82					
5	एनईआर	103.22	100.50	100.34	-2.72	-0.16	5.88					
5	एसईसीआर	120.28	96.00	80.77	-24.28	-15.23	62.73	518.12	488.50	470.94	-29.62	-17.56
6	सीआर	740.29	714.00	713.86	-26.29	-0.14	0.53					
6	एसईआर	645.78	624.91	608.81	-20.87	-16.10	77.14					
6	एमआर	29.65	24.83	24.61	-4.83	-0.22	4.46	1415.72	1363.74	1347.28	-51.99	-16.46
7	एमआर	33.76	31.23	30.57	-2.53	-0.66	26.29	33.76	31.23	30.57	-2.53	-0.66
8	ईआर	515.25	512.14	507.53	-3.11	-4.61	148.23					
8	एसआर	444.62	419.83	406.14	-24.79	-13.69	55.22					
8	एससीआर	408.99	400.00	389.47	-8.99	-10.53	117.13	1368.86	1331.97	1303.14	-36.89	-28.83
9	ईआर	676.15	632.08	608.37	-44.07	-23.71	53.79					
9	एनएफआर	456.79	391.68	381.67	-65.11	-10.01	15.37					
9	एसआर	878.53	842.39	828.59	-36.14	-13.80	38.19	2011.47	1866.15	1818.63	-	-47.52
											145.32	

10	ईसीआर	1239.00	1120.00	1035.50	-119.00	-84.50	71.01	1239.00	1120.00	1035.50	-	-84.50
											119.00	
11	एससीआर	371.92	363.80	341.77	-8.12	-22.03	271.31					
11	एमआर	7.98	6.54	6.45	-1.44	-0.09	6.37	379.90	370.34	348.22	-9.56	-22.12
12	एसईआर	236.97	227.67	224.51	-9.30	-3.16	33.98					
12	एमआर	10.75	10.16	8.99	-0.59	-1.17	197.05	247.72	237.83	233.50	-9.89	-4.33
13	ईआर	40.68	32.86	30.05	-7.82	-2.81	35.98					
13	एनईआर	8.39	5.34	2.69	-3.05	-2.65	86.89					
13	एनसीआर	23.57	16.49	13.56	-7.08	-2.93	41.37					
13	एमआर	0.72	0.72	0.57	0.00	-0.15	0.00	73.36	55.41	46.87	-17.95	-8.54
		9300.52	8745.91	8498.41	-554.61	-247.50						
<b>2009-10</b>												
3	ईआर	494.16	487.00	468.68	-7.16	-18.32	255.87					
3	एससीआर	346.12	341.44	338.80	-4.68	-2.64	56.25	840.28	828.44	807.48	-11.84	-20.96
4	ईआर	413.66	405.86	402.82	-7.80	-3.04	38.97	413.66	405.86	402.82	-7.80	-3.04
6	ईआर	1020.92	975.00	964.84	-45.92	-10.16	22.13					
6	एनआर	972.47	930.00	926.69	-42.47	-3.31	7.79					
6	एससीआर	586.76	525.00	514.14	-61.76	-10.86	17.58	2580.15	2430.00	2405.67	-	-24.33
											150.15	

7	एमआर	31.63	31.34	31.26	-0.29	-0.08	27.59	31.63	31.34	31.26	-0.29	-0.08
8	एससीआर	388.57	380.00	375.65	-8.57	-4.35	50.76	388.57	380.00	375.65	-8.57	-4.35
11	ईसीआर	148.68	147.94	142.18	-0.74	-5.76	772.60					
11	ईसीओआर	167.48	142.00	112.80	-25.48	-29.20	114.60					
11	एनडब्ल्यूआर	141.00	134.75	130.67	-6.25	-4.08	65.34					
11	एमआर	5.70	4.78	4.70	-0.92	-0.08	8.70	462.86	429.47	390.35	-33.39	-39.12
12	ईआर	312.06	300.00	279.20	-12.06	-20.80	172.47					
12	एनईआर	166.17	151.02	119.19	-15.15	-31.83	210.01	478.23	451.02	398.39	-27.21	-52.63
13	एनईआर	11.50	7.62	3.84	-3.88	-3.78	97.42	11.50	7.62	3.84	-3.88	-3.78
		5206.88	4963.738	4815.46	-243.142	-148.278						
		49779.43	45265.7908	43653.59	-	-						
					4513.6392	1612.2008						
सार								बचते (-)				
								आधिक्य (+)				
	2009-10	5206.88	4963.738	4815.46	-243.142	-148.278		60.9841163				
	2010-11	9300.52	8745.9128	8498.41	-554.6072	-247.5028		44.6266835				
	2011-12	35272.03	31556.14	30339.72	-3715.89	-1216.42		32.73563				
	जोड़	49779.43	45265.7908	43653.59	-	-		35.7184243				
					4513.6392	1612.2008						

**परिशिष्ट 3.6-जोन द्वारा प्रतिवेदित ट्रेफिक आय और रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित आय का लक्ष्य का विवरण-पैरा सं. 3.3.3.3 देखे**

रेलवे	बजट अनुमान और वास्तविक									
	विवरण	रेलवे बोर्ड द्वारा लक्षित आय की राशि			वर्ष के दौरान ट्रेफिक लेखा कार्यालय द्वारा दर्शाये गए वास्तविक आय			कमी के कारण यदि कोई है,		
		2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
				सकल	सकल	सकल	सकल	सकल	सकल	
मध्य	वर्ष के लिए बजट अनुमान	6972.63	7433.02	8555.18	6909.08	7466.44	8330.62	₹ 1.96 करोड़ (-0.03%) अधिशेष	लक्ष्य के नीचे 1% आय में कमी	₹39.86 करोड़ (0.48%) अधिशेष
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	6907.12	7534.23	8290.76						
पूर्व	वर्ष के लिए बजट अनुमान	3422.85	3718.2	4288.62	3514.85	3839.96	4169.32			
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	3460.01	3834.29	4155.97						
पूर्व मध्य	वर्ष के लिए बजट अनुमान	5250.76	5599.02	6075.36	5133.9	5449.71	6219.1	कोई कारण नहीं	कोई कारण नहीं	कोई कारण नहीं
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	5232.71	5442.43	6195.44						
पूर्व तटीय	वर्ष के लिए बजट अनुमान	569.34	631.89	746.51	582.18	648.4	747.43	कमी नहीं	कमी नहीं	कमी नहीं
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	581.84	648	746.51						
उत्तर	वर्ष के लिए बजट अनुमान	8222	9322	11326	8812	9776	10498			
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	8692	9876	10370						
उत्तर मध्य	वर्ष के लिए बजट अनुमान									

	अनुमान									
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	7536.33	8244.45	9218.94	7551.97	7965.75	9033.33			
उत्तर पूर्व	वर्ष के लिए बजट अनुमान	1796.95	1630.67	1825.4	1664.77	1682.93	1919.28	लघु	कमी नहीं	कमी नहीं
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	1511.39	1637.38	1916.41						
पूर्वोत्तर सीमांत	वर्ष के लिए बजट अनुमान	2468.5	2580.21	2816.96	2439.29	2609.8	2866.44	1. बंद, विधि व्यवस्था आदि के कारण ट्रेनों के रद्द 2. यूरो-II से यूरो-IV पीओएल गुणवत्ता में परिवर्तन के कारण एनआरएल प्लांटों के स्थायी रूप से बंद हो जाने के कारण पीओएल का कम परिवहन 3. ट्रक मालिकों संगठन आदि द्वारा हड़ताल के कारण मेघालय से कोयला की कम आपूर्ति 4. खाद्यान्न, बांस एवं कंटेनर ट्रैफिक आदि का औसत नेतृत्व की कमी। 2010-11 एवं 2011-12 में कमी नहीं		
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	2455.77	2569.14	2776.4						
उत्तर पश्चिम	वर्ष के लिए बजट अनुमान	अभिलेख उपलब्ध नहीं	3158.79	3753.31	3001.57	3379.51	3972.08	रेलवे बोर्ड द्वारा लक्ष्य उच्च दिशा की ओर था		
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान									
दक्षिण	वर्ष के लिए बजट अनुमान	5190.74	5301.89	5489.50	4456.9	4790.28	5608.08			
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	4916.54	4849.85	5614.79						
दक्षिण मध्य	वर्ष के लिए बजट अनुमान	8657.93	9233.35	9693.77	8392.51	8531.9	9440.15	-265.42	-701.45	-253.62
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	8618.05	8704.77	9411.72				-225.54	-172.87	28.43
दक्षिण पूर्व	वर्ष के लिए बजट अनुमान	7330.3	7893.47	8529.92	7214.8	7752.35	7859.01	115.5	141.12	670.91

	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	7387.28	7721.96	8300.44				172.48	-30.39	441.43
दक्षिण पूर्व मध्य	वर्ष के लिए बजट अनुमान	5783.44	5878.84	6683.18	5379.62	5804.24	6550.73	उ.न	उ.न	उ.न
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	5506.28	6034.78	6634.26						
दक्षिण पश्चिम	वर्ष के लिए बजट अनुमान	3293.16	3163.41	3278.51	2879.85	2866.6	2974.69			
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	2949.16	2935.34	2902.64						
पश्चिम	वर्ष के लिए बजट अनुमान	7794.28	8394.25	8766.40	7381.84	7816.59	8913.69			
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	7819.39	7823.50	8866.14						
पश्चिम मध्य	वर्ष के लिए बजट अनुमान	5189.3	5730.32	6018	5468.51	5796.52	6684.21	उ.न	उ.न	उ.न
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	5348.67	5764.29	6379.6						
मेट्रो कलकत्ता	वर्ष के लिए बजट अनुमान	86	93.88	105.08	88.71	103.15	107.14			
	वर्ष के लिए संशोधित अनुमान	87.41	97.78	108.7						
					80872.4	86280.1	95893.3			



## परिशिष्ट-3.7 उपयुक्त वित्तीय व्यवहार्यता के बिना किए गए कार्यों को दर्शाने वाला विवरण पैरा 3.3.4.1 देखें

रेलवे	योजना शीर्ष				स्वीकृत कार्य		रिटर्न का दर	
	नई लाइन (1100)	गेज परिवर्तन (1400)	दोहरीकरण (1500)	जोड़	पीडब्ल्यूपी के बिना	सामग्री सुधार के माध्यम से	कार्य की सं.	आरओआर का रेंज प्रतिशत में
पूर्व	12	5	56	73	55	34	29	(-) 4 से (-28)
							4	1 से 12
							6	14 से अधिक
							34	एमएम के द्वारा स्वीकृत
दक्षिण	6	2	6	14	10	2	4	(-) 3 से (-)6
							7	2 से 9
							3	14 से उपर
पूर्वोत्तर सीमांत	12	4	4	20	18	2	14	(-) 5 से (-) 228
							2	4 से 5
							2	14 से उपर
							2	उपलब्ध नहीं
उत्तर	6	0	13	19	16	2	2	(-) 2 से (-) 12
							5	उपलब्ध नहीं
							12	14 से उपर
मध्य	1	0	4	5	1	0	1	(-) 3
							2	उपलब्ध नहीं
							2	14 से उपर
जोड़	37	11	83	131	100	40	50	नकारात्मक
							13	14 से कम
							25	14 से उपर
							43	उपलब्ध नहीं
							131	जोड़

## परिशिष्ट-3.7 2009-10 के दौरान निधियों की उपयोगिता दर्शानेवाला विवरण-पैरा 3.3.4.1 देखें

रूपये करोड़ में										
रेलवे	कार्य की सं.	योजना शीर्ष	मूल अनुदान	पूरक अनुदान	कुल अनुदान	वास्तविक व्यय	अधिक	बचत	अधिक की %	बचत की %
पूर्व	2.0	1100.0	2.0	0.0	2.0	0.8		1.2	0.0	59.5
	1.0	1400.0	60.0	0.0	60.0	18.4		41.6		69.4
	8.0	1500.0	88.0		88.0	53.7	13.0	47.4	46.6	79.0
दक्षिण	3.0	1100.0	49.0	0.0	49.0	0.6	0.0	48.4		98.9
	2.0	1400.0	16.0	0.0	16.0	36.4	21.4	1.0	133.9	100.0
	2.0	1500.0	25.0	0.0	25.0	6.8	0.0	18.3		73.0
पूर्वोत्तर सीमांत	7.0	1100.0	56.0	76.0	132.0	92.9	0.0	-39.1		29.6
	1.0	1400.0	40.0	20.0	60.0	101.0	41.0	0.0	68.4	0.0
	2.0	1500.0	43.0	40.0	83.0	66.7	0.0	16.3	0.0	19.6
उत्तर	3.0	1100.0	40.6	0.0	40.6	33.5	0.0	7.0	0.0	17.3
	0.0	1400.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	3.0	1500.0	49.0	0.0	49.0	75.9	26.9	0.0	54.9	0.0
मध्य	1.0	1100.0	15.0	0.0	15.0	2.2	0.0	12.8	0.0	85.3
	0.0	1400.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	1.0	1500.0	50.0	0.0	50.0	39.5	0.0	10.5		21.1
					669.5	528.2	102.4	165.5		
2010-11										
रेलवे	कार्य की सं.	योजना शीर्ष	मूल अनुदान	पूरक अनुदान	कुल अनुदान	वास्तविक व्यय	अधिक	बचत	अधिक की %	बचत की %
पूर्व	4.0	1100.0	42.0	-37.0	5.0	2.4		-2.6	0.0	52.6
	1.0	1400.0	40.0	60.0	100.0	103.0	3.0		3.0	0.0
	22.0	1500.0	521.9	-50.5	471.4	253.4	105.8	53.9		11.4
दक्षिण	5.0	1100.0	75.0	0.0	75.0	3.6	0.0	71.4	0.0	95.2
	2.0	1400.0	67.0	0.0	67.0	108.2	47.7	6.5	79.5	93.3
	3.0	1500.0	34.0	0.0	34.0	12.8	0.0	21.2	0.0	62.2
पूर्वोत्तर सीमांत	11.0	1100.0	164.5	168.1	332.6	212.8	0.0	119.8	0.0	36.0
	1.0	1400.0	90.0	59.0	149.0	236.2	87.2	0.0	58.5	0.0
	2.0	1500.0	4.9	15.0	19.9	33.1	13.2	0.0	66.1	0.0
उत्तर	3.0	1100.0	24.2	0.0	24.2	93.2	69.0	0.0	284.6	0.0
	0.0	1400.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

	8.0	1500.0	71.0	0.0	71.0	52.1	0.0	18.9	0.0	26.7
मध्य	1.0	1100.0	40.0	0.0	40.0	8.9	0.0	31.1	0.0	77.8
	0.0	1400.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	2.0	1500.0	49.0	0.0	49.0	37.7	0.0	11.3		23.0
					1438.19	1157.22	325.79	331.5		

## परिशिष्ट 3.7-2011-12 के दौरान निधियों की उपयोगिता दर्शाने वाला विवरण पैरा 3.3.4.1 देखें

(रूपये करोड़ में)

रेलवे	कार्य की सं.	योजना शीर्ष	मूल अनुदान	पूरक अनुदान	कुल अनुदान	वास्तविक व्यय	अधिक	बचत	अधिक की %	बचत की %
पूर्व	12	1100	241	-39	202	8.09	0	193.91	0	96.00
	5	1400	176.5	0	176.5	60.78	0	115.72	0	65.56
	56	1500	1065	0	1065	378.76	34.4	-686.24	31.27	75.46
दक्षिण	6	1100	46.32	0	46.32	0.9		45.42	0	98.06
	2	1400	0	0	0	98.84	98.84	0	100	0
	6	1500	0	0	0	11.03	11.03	0	100	0
पूर्वोत्तर सीमांत	12	1100	737.6	-18	719.6	239.37	0	480.23		66.74
	4	1400	373	0	373	407.55	34.55	0	9.26	0.00
	4	1500	30.54	0	30.54	43.14	12.6	0	41.26	0.00
उत्तर	6	1100	75.21	0	75.21	20.54	0	54.67	0	72.69
	0	1400	0	0	0	0	0	0	0	0
	13	1500	191.06	0	191.06	116.12	0	74.94	0.0	39.22
मध्य	1	1100	40	0	40	0	0	40	0	100.00
	0	1400	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	4	1500	35.5	0	35.5	42.93	11.43	4	32.2	100.00
				2011-12	2954.73	1428.05	202.85	322.65		
				2010-11	1438.19	1157.22	325.79	331.5		
				2009-10	669.53	528.24	102.36	165.45		
					5062.45	3113.51	631	819.6		

## परिशिष्ट 3.8 पेशन निधि की स्थिति- पैरा 3.3.4.2 देखें

(रुंकोड में )									
वर्ष	ओजी	पूरक	शेष	कुल अनुदान अथवा विनियोजन	वास्तविक व्यय	एफजी- बीजी	एसीटी- एफजी	अतिरिक्त निधियों से अधिक वृद्धि की %	
<b>2009-10</b>									
<b>समग्र रेलवे</b>	14265.29	1133.52	0	15398.81	16911.2	1133.52	1512.39	133.42	
<b>100</b>	सेवानिवृत्ति अथवा सेवानिवृत्ति पेंशन	7609.76	159.81	524.22	8293.79	9204.66	684.03	910.87	133.16
<b>200</b>	रूपान्तरित पेंशन	1280.72	228.69	-11.09	1498.32	1676.18	217.6	177.86	81.74
<b>400</b>	परिवार पेंशन	2656.64	74.26	-369.36	2361.54	2597.74	-295.1	236.2	-80.04
<b>500</b>	डीसीआरजी	1492.35	398.76	53.54	1944.65	2079.32	452.3	134.67	29.77
<b>2010-11</b>									
<b>समग्र रेलवे</b>	14417.5	531.24	0	14948.74	16352.71	531.24	1403.97	264.28	
<b>100</b>	सेवानिवृत्ति अथवा सेवानिवृत्ति पेंशन	7634.21	378.45	0.14	8012.8	8901.7	378.59	888.9	234.8
<b>200</b>	रूपान्तरित पेंशन	1567	1.38	-130.24	1438.14	1489.69	-128.86	51.55	-40.0
<b>400</b>	परिवार पेंशन	1904.96	79.56	263.52	2248.04	2550.13	343.08	302.09	88.1
<b>500</b>	डीसीआरजी	1954.09	35.81	-84.61	1905.29	1990.85	-48.8	85.56	-175.3
<b>2011-12</b>									
<b>समग्र रेलवे</b>	16479.74	1077.61	0	17557.35	18326.97	1077.61	769.62	71.41	
<b>100</b>	सेवानिवृत्ति अथवा सेवानिवृत्ति पेंशन	8934.41	736.59	-411.99	9259.01	9767.1	324.6	508.09	156.53
<b>200</b>	रूपान्तरित पेंशन	1623.53	64.17	-148.1	1539.6	1536.06	-83.93	-3.54	4.22
<b>400</b>	परिवार पेंशन	2380.77	182.81	408.48	2972.06	3130.25	591.29	158.19	26.75
<b>500</b>	डीसीआरजी	2014.8	69.9	88.96	2173.66	2282.15	158.86	108.49	68.29
सेवानिवृत्ति अथवा सेवानिवृत्ति पेंशन									
वर्ष	ओजी	पूरक	शेष	वास्तविक					
2009-10	7609.76	159.81	524.22	9204.66					
2010-11	7634.21	378.45	0.14	8901.7					
2011-12	8934.41	736.59	-411.99	9767.1					