भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2018 को समाप्त वर्ष के लिए

_____ को लोकसभा/राज्यसभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)
रेलवे वित्त
2019 की प्रतिवेदन संख्या 10

विषय सूची

विवरण	*पैरा*	*पृष्ठ*
प्राक्कथन		
कार्यकारी सार		*(i) – (ii)*
अध्याय 1 – वित्त की स्थिति		
चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार	1.1	1-3
भारतीय रेल के संसाधन	1.2	3-11
यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं की आर्थिक प्रति सहायता	1.3	11-12
संसाधनों का उपयोग	1.4	13-17
राजस्व अधिशेष	1.5	17-18
दक्षता सूचकांक	1.6	18-20
रेलवे निधियां	1.7	20-24
निष्कर्ष	1.8	24-25
सिफारिशें	1.9	25-26
अध्याय 2 - भारतीय रेल में यात्रियों के लिए रियायतें		
भूमिका	2.1	27
पृष्ठभूमि	2.2	27-28
लेखापरीक्षा उद्देश्य	2.3	28
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यपद्धति	2.4	28-29
नमूना आकार	2.5	29
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.6	30-51
निष्कर्ष	2.7	52
सिफारिशें	2.8	52-53
शब्दावली		54-55
परिशिष्ट		56-66
अनुलग्नक 1 से अनुलग्नक 10		67-93

प्राक्कथन

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

31 मार्च 2018 को समाप्त वर्ष के लिए भारतीय रेल के वित्त लेखाओं की जांच में दृष्टिगत मामलों पर लेखापरीक्षा आपत्तियाँ इस प्रतिवेदन के **अध्याय 1** में अन्तर्विष्ट है। यह रिपोर्ट विभिन्न मापदण्डों के आधार पर रेलवे की वित्तीय स्थिति पर केन्द्रित है।

इस प्रतिवेदन के **अध्याय 2** में रेलवे की आय पर यात्रियों को दी गई रियायतों के प्रभाव तथा इन रियायतों के दुरूपयोग को रोकने के लिए मौजूदा आंतरिक नियंत्रण तंत्र की प्रभावकारिता पर लेखापरीक्षा आपत्तियों को अन्तर्विष्ट किया गया है।

कार्यकारी सार

पृष्ठभूमि

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

यह प्रतिवेदन पिछले वर्ष के संदर्भ में भारतीय रेल के वित्तीय निष्पादन के साथ-साथ समग्र रूझानों पर फोकस करता है। इसमें यात्रियों की विभिन्न श्रेणियाँ को दी गई रियायतों के प्रभाव के विश्लेषण के परिणाम भी शामिल है।

निष्कर्षों का सार

2016-17 के बाद से, रेलवे के राजस्व अधिशेष में गिरावट आई है, जो भारतीय रेल के वित्तीय स्वास्थ्य के विफल होने का संकेत है। वर्ष 2017-18 के दौरान, निवल राजस्व अधिशेष वर्ष 2016-17 के ₹ 4913 करोड़ से 66.10 प्रतिशत घटकर ₹1665.61 करोड़ हो गया। मुख्य रूप से अल्प अधिशेष के लिए जिम्मेदार कारक संचालन व्यय में वृद्धि (8.14 प्रतिशत) और विविध आय की नकारात्मक वृद्धि (16.20 प्रतिशत) थे। पेंशन भुगतान सहित स्टाफ लागत संचालन व्ययों का मुख्य भाग रहे।

भारतीय रेल का लगातार गिरता प्रदर्शन 98.44 प्रतिशत के परिचालन अनुपात में प्रतिबिंबित होता है जो पिछले दस वर्षों में सबसे खराब था। यदि एनटीपीसी और इरकॉन से अग्रिम प्राप्त नहीं होते तो भारतीय रेल, वास्तव में ₹ 1665.61 के अधिशेष ₹ 5676.29 करोड़ के नकारात्मक संतुलन पर रहती। इसी प्रकार परिचालन अनुपात 102.66 प्रतिशत रहता।

कुल पूंजीगत व्यय में आंतरिक संसाधनों का हिस्सा जो 2014-15 में 26.14 प्रतिशत था, 2017-18 में घटकर 3.01 प्रतिशत हो गया। आंतरिक संसाधनों के उत्सर्जन में गिरावट से सकल बजटीय सहायता और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों पर अधिक निर्भरता हुई। अधिशेष कम होने के साथ, भारतीय रेल अपने पूंजीगत व्यय को पूरा करने के लिए भारत सरकार और ईबीआर पर पूर्णतया निर्भर रही। उधार पर बढ़ी हुई निर्भरता भारतीय रेल की गंभीर वित्तीय स्थिति को और बढ़ा देगी।

मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डीआरएफ) में विनियोजन में 2017-18 में 68 प्रतिशत तक महत्वपूर्ण गिरावट आई थी। मूल्यह्रास के कम प्रावधान के परिणामस्वरूप ₹ 1,01,194 करोड़ के अनुमानित कार्यों के 'थ्रो फार्वर्ड' का संचय हो गया।

भारतीय रेल में यात्रियों को दी गई रियायतों के संबंध में लेखापरीक्षा ने देखा कि रियायतों के प्रति परित्याग किया गया 89.7 प्रतिशत राजस्व वरिष्ठ नागरिकों तथा विशेष पास/पीटीओ धारकों के कारण था। वरिष्ठ नागरिक यात्रियों की 'गिव-अप' योजना' पर प्रतिक्रिया उत्साहजनक नहीं थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि रियायतों की सभी श्रेणियों में एसी श्रेणी में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या से संबंधित वार्षिक वृद्धि दर गैर-एसी श्रेणी की अपेक्षा अधिक थी। पास के

दुरूपयोग और चिकित्सा प्रमाणपत्रों पर अनियमित रियायतें दिये जाने के कई मामले देखे गए। यात्री आरक्षण प्रणाली में स्वतंत्रता सैनानियों की आयु के प्रमाणन के लिए तथा उसी विशेष पास पर अनियमित बहु-बुकिंग रोकने के लिए पर्याप्त प्रमाणन नियंत्रणों की कमी है।

सिफारिशों का सार

i. ***रेलवे को आंतरिक राजस्व बढ़ाने के लिए उपाय करने चाहिए ताकि सकल और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों पर निर्भरता को रोका जा सके।***

ii. ***रेलवे सुनिश्चित करे कि अधिशेष और परिचालन अनुपात इसके वित्तीय निष्पादन का वास्तविक चित्रण करते है।***

iii. ***मूल्यह्रास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप पूरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण से संबंधित कार्यों के 'थ्रो फार्वर्ड का संचय हो गया है। इस बैकलॉग के समाधान और पूरानी परिसंपत्तियों के समय पर प्रतिस्थापन और नवीकरण सुनिश्चित करने की तत्काल आवश्यकता है।***

iv. ***किसी तर्कसंगत कारण के बिना नई निधि का सृजन और इसके कारण संचालन व्ययों तथा अधिशेष को बेहतर तरीके से दर्शाना वांछनीय नहीं है और इससे बचा जाएं।***

v. ***रेलवे कर्मचारियों को उपलब्ध कराए गए विशेष पास/पीटीओ सुविधाओं को तर्कसंगत बनाया जाएं।***

vi. ***केवल पात्र लाभार्थियों को रियायत लाभ अनुमति सुनिश्चित करने और विशेष पास के दुरूपयोग को रोकने के लिए पीआरएस में प्रमाणन नियंत्रणों का प्रावधान करने की आवश्यकता है।***

vii. ***भारतीय रेल को इसके राजस्व व्यय को सटीकता से दर्शाने के लिए उनके लेखाओं में विशेष पास/पीटीओ सुविधाओं की लागत उचित रूप से दर्शानी चाहिए।***

अध्याय 1 वित्त की स्थिति

यह अध्याय 2017-18 के दौरान भारतीय रेल की वित्त व्यवस्था पर व्यापक परिदृश्य दर्शाता है। यह पिछले वर्ष के संदर्भ में समेकित प्रवृत्ति तथा प्रमुख वित्तीय संकेतकों में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े भारतीय रेल (आईआर) के वित्त लेखे है। इस दस्तावेज को संघ सरकार के वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए वार्षिक रूप से संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, 2017-18 के दौरान भारतीय रेल के निष्पादन का विश्लेषण करने के लिए सरकारी दस्तावेजो और रिपोर्टों[1] के आंकडों का भी प्रयोग किया गया है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार

निम्नलिखित तालिका 2016-17 तथा 2017-18 दौरान भारतीय रेल के वित्तीय लेन-देन का सार प्रस्तुत करती है।

तालिका 1.1 - 2017-18 के दौरान प्राप्तियों एवं व्यय का सार (₹ करोड़ में)

पूंजी और राजस्व व्यय का सार					
क्र.सं.	**विवरण**	**वास्तविक 2016-17**	**बजट अनुमान 2017-18**	**संशोधित अनुमान 2017-18**	**वास्तविक 2017-18**
1.	पूंजी व्यय[2]	1,08,290.14	1,31,000.00	1,20,100.00	1,01,985.47
2.	राजस्व व्यय	1,60,469.48	1,80,550.00	1,81,000.00	1,77,264.03
राजस्व प्राप्तियों तथा राजस्व व्यय का सार					
1	यात्री आय	46,280.46 (4.51)	50,125.00	50,125.00	48,643.14 (5.11)
2	मालभाड़ा आय	1,04,338.54 (-4.46)	1,18,156.50	1,17,500.00	1,17,055.40 (12.19)
3	अन्य कोचिंग आय[3]	4,312.00 (-1.36)	6,494.04	5,500.00	4,314.43 (0.06)
4	विविध आय[4]	10,368.04 (74.88)	14,122.83	14,000.00	8,688.18 (-16.20)
5	उचन्त	-6.84	100.00	100.00	24.16
6	सकल यातायात प्राप्तियां[5] *(1* से 5 मद संख्या	1,65,292.20 (0.58)	1,88,998.37	1,87,225.00	1,78,725.31 (8.13)
7	निवल सामान्य संचालन व्यय[6]	1,18,829.61 (10.30)	1,29,750.00	1,30,200.00	1,28,496.51 (8.14)
8	निम्न को विनियोजन				
	मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	5,200.00 (-7.14)	5,000.00	5,000.00	1,540.00 (-70.38)
	पेंशन निधि	35,000.00 (1.45)	43,600.00	44,100.00	45,797.71 (30.85)

[1] भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

[2] सकल बजटीय सहायता, आंतरिक संसाधन तथा अतिरिक्त बजटीय संसाधन

[3] पार्सलों, सामान तथा डाक घर मेल आदि के परिवहन से आय

[4] किराये, भवनों के पट्टाकरण, खानपान सेवाओं, विज्ञापनों, साईडिंग्स के रख-रखाव और लेवल क्रासिंग, नीतिगत लाइनों पर हानि की पुनः प्रतिपूर्ति इत्यादि से आय।

[5] भारतीय रेल की ढुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग ट्रैफिक से परिचालन प्राप्तियां।

[6] भारतीय रेल के परिचालन खर्चे.

तालिका 1.1 - 2017-18 के दौरान प्राप्तियों एवं व्यय का सार (*₹ करोड़ में*)					
क्र.सं.	**विवरण**	**वास्तविक 2016-17**	**बजट अनुमान 2017-18**	**संशोधित अनुमान 2017-18**	**वास्तविक 2017-18**
9	कुल संचालन व्यय[7] (मद सं 7. तथा मद सं.8)	1,59,029.61 (7.57)	1,78,350.00	1,79,300.00	1,75,834.22 (10.57)
10	निवल यातायात प्राप्तियां (मद सं. 6 – मद सं. 9)	6,262.59 (-62.04)	10,648.37	7,925.00	2,891.09 (-53.84)
11	विविध प्राप्तियां[8]	90.29 (-97.77)	500.00	200.00	204.33 (126.31)
12	विविध व्यय[9]	1,439.88 (9.48)	2,200.00	1,700.00	1,429.81 (0.70)
13	निवल विविध प्राप्ति (मद सं. 11- मद सं. 12)	-1,349.59	-1,700.00	-1,500.00	-1,225.48 (27.91)
14	निवल राजस्व (मद सं. 10 – मद सं. 13)	4,913.00 (-53.24)	8,948.37	6,425.00	1,665.61 (-66.10)
15	निम्न को विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि (डीएफ)	2,515.00 (106.19)	2,000.00	1,500.00	1,505.61 (59.87)
	पूंजीगत निधि (सीएफ)	2,398.00 (-58.64)	5948.37	4,925.00	0
	ऋणसेवा निधि (डीएसएफ)	0	0	0	0
	राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)	0	1000.00	0	0
	रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ)	0	0	0	160.00

स्रोत: 2016-17 और 2017-18 के लिए रेल बजट तथा 2017-18 के लेखें
टिप्पणी: कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशतता में वृद्धि/कमी को दर्शाते हैं।

तालिका 1.1 से देखा जा सकता है

1. सकल यातायात प्राप्तियों में 2016-17 में 0.58 *प्रतिशत* की तुलना में 2017-18 के दौरान 8.13 *प्रतिशत* तक वृद्धि हुई थी। यह मुख्यत: पिछले वर्ष की तुलना में माल-भाड़ा आय (12.19 *प्रतिशत* तक) तथा यात्री आय (5.11 *प्रतिशत* तक) की वृद्धि दर में बढ़ोतरी के कारण था। हालांकि, पिछले वर्ष की तुलना में विविध आय (16.20 *प्रतिशत* तक) में कमी आई थी।

2. निवल सामान्य कार्यकारी व्ययों में 2016-17 में 10.30 *प्रतिशत* की वृद्धि दर की तुलना में 2017-18 में 8.14 *प्रतिशत* तक वृद्धि हुई थी।

3. सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के बाद सृजित 'निवल अधिशेष' में चालू वर्ष में 66.10 *प्रतिशत* तक गिरावट आई, हालांकि रेलवे द्वारा कोई लाभांश भुगतान अपेक्षित नहीं था। निवल अधिशेष, जो 2016-17 में ₹ 4,913.00 करोड़ था, 2017-18 में ₹ 1,665.61 करोड़ तक कमी आई थी। यह बजट अनुमानों (बीई) से ₹ 8,948.37 करोड़ (81.39

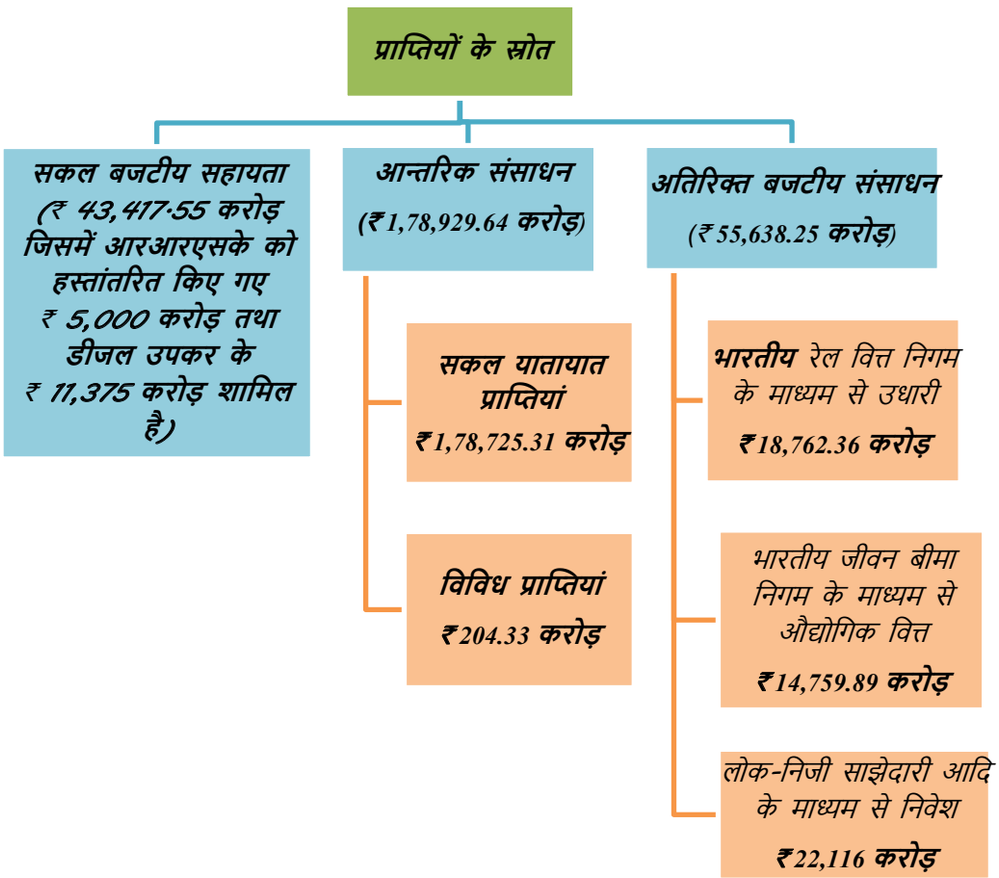
[7] ***परिचालन व्यय तथा मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि को विनियोजन।***
[8] ***विविध प्राप्तियों में निविदा दस्तावेजों की बिक्री, रेलवे भर्ती बोर्ड के निर्णीत हर्जाने और प्राप्तियां शामिल है।***
[9] ***विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्वेक्षणों, अनुसंधान, डिजाईन एवं मानक-संगठन, भारतीय रेल की अन्य विविध स्थापनाओं, सांविधिक लेखापरीक्षा, आदि पर व्यय शामिल है।***

प्रतिशत) तक कम था। यह बीई की तुलना में निवल यातायात प्राप्ति[10] (72.85 *प्रतिशत*) और 'निवल विविध प्राप्ति'[11] (27.91 *प्रतिशत*) में कमी के कारण था।

4. निवल अधिशेष के ₹ 1,665.61 करोड़ को विकास निधि (₹ 1,505.61 करोड़) और रेलवे सुरक्षा निधि (₹ 160.00 करोड़) में विनियोजित किया गया था। राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) में कोई निधि विनियोजित नहीं की गई थी, यद्यपि बीई में ₹ 1,000.00 करोड़ की परिकल्पना की गई थी।

1.2 भारतीय रेल के संसाधन

भारतीय रेल की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्नलिखित है:

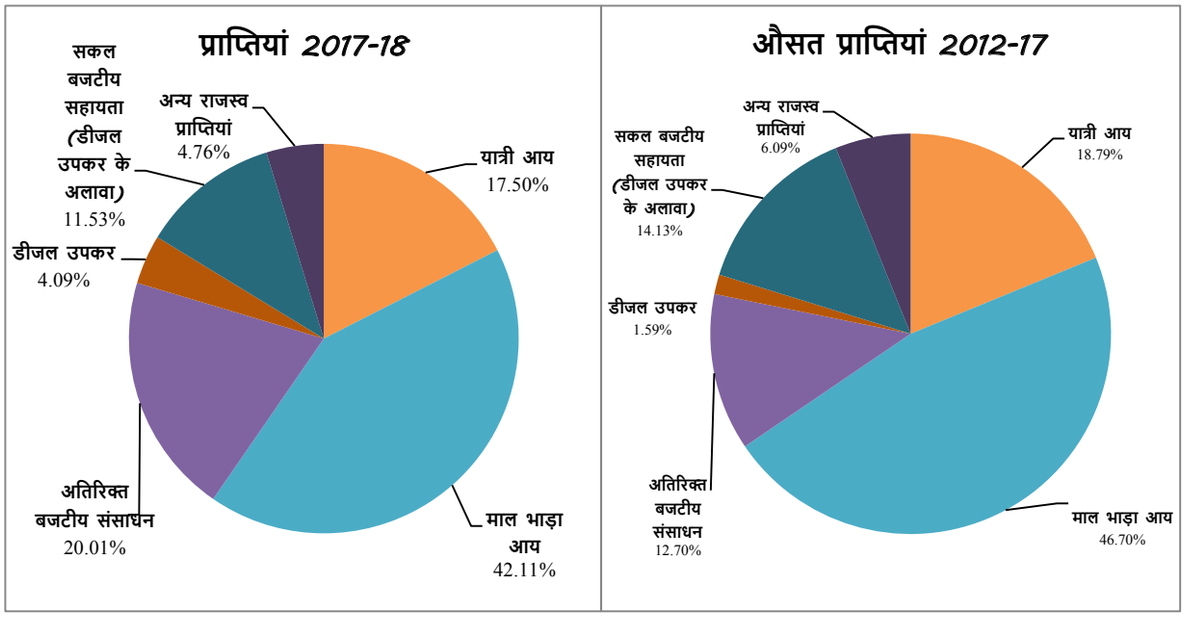


चित्र 1.1: प्राप्तियों के संसाधन

पिछले पांच वर्षों के दौरान तथा विशेष रूप से 2017-18 में भारतीय रेल हेतु उपलब्ध विभिन्न संसाधन की सापेक्ष हिस्सेदारी को निम्नलिखित ग्राफ से देखा जा सकता है:

[10] *कुल कार्यकारी व्ययों पर सकल यातायात प्राप्ति की अधिकता।*
[11] *विविध प्राप्तियों और विविध व्यय की अधिकता।*

चित्र 1.2: भारतीय रेल के विभिन्न संसाधनों का सापेक्ष हिस्सा



उपरोक्त डाटा दर्शाता है कि भारतीय रेल का सबसे बड़ा आय स्रोत मालभाड़ा आय और उसके बाद अतिरिक्त बजटीय संसाधन और यात्री आय थे। वर्ष 2017-18 के दौरान अतिरिक्त बजटीय संसाधन और डीजल उपकर का भाग बढ़ गया। वर्ष 2012-17 के दौरान प्राप्तियों के औसत आंकड़ों की तुलना में चालू वर्ष में माल भाड़ा आय, यात्री आय, जीबीएस और अन्य राजस्व आय में कमी आई।

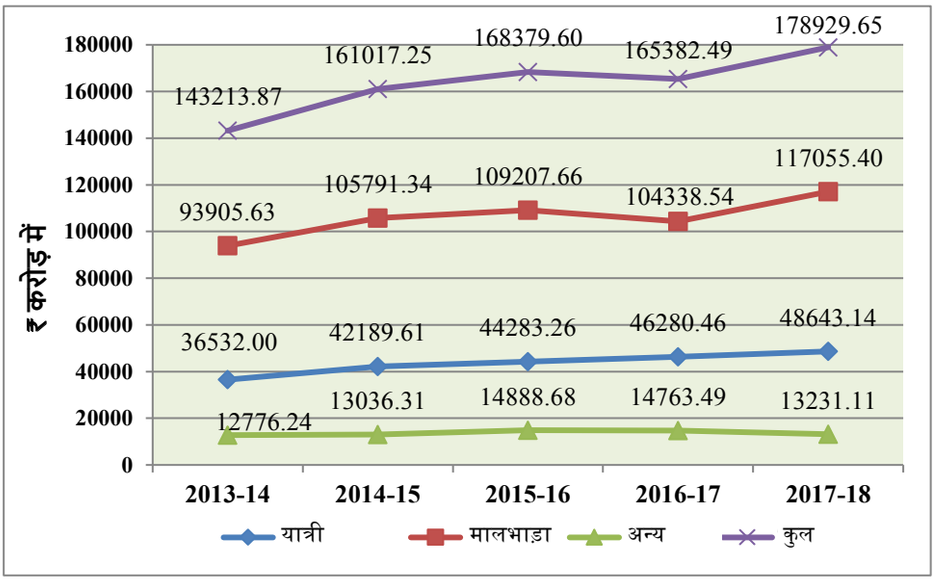
1.2.1 सकल बजटीय सहायता

रेलवे को भारत सरकार से सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के रूप से ₹ 32,042.55 करोड़ प्राप्त हुए थे। जीबीएस में आरआरएसके को हस्तांतरण के रूप में प्राप्त ₹ 5,000 करोड़ शामिल थे। रेलवे बजट के संघ बजट में विलय के साथ रेलवे को 2016-17 के बाद से सामान्य राजस्व में लाभांश के भुगतान से छूट दी गई है जिससे उनका राजस्व व्यय कम हो जाता है। रेलवे को जीबीएस के भाग के रूप में वर्ष के दौरान केंद्रीय सड़क निधि (डीजल उपकर में से) से ₹ 11,375 करोड़ भी प्राप्त हुए थे।

1.2.2 भारतीय रेल के आंतरिक रूप से सृजित संसाधन

रेलवे के आंतरिक संसाधनों में माल-भाड़ा तथा यात्री कारोबार से प्राप्त आय शामिल है। विविध और अन्य कोचिंग आय में सामान एवं पार्सल, किराया, भवनों के पट्टाकरण, खान-पान सेवाओं, विज्ञापन, साइडिंग तथा लेवल क्रोसिंगों के रख-रखाव, सामरिक लाइनों पर हानि की पुन: प्रतिपूर्ति से प्राप्त आय शामिल हैं। रेलवे ने 2017-18 के दौरान ₹ 1,78,929.64 करोड़ के कुल आंतरिक संसाधन सृजित किए थे। आंतरिक संसाधनों का उपयोग राजस्व व्यय तथा मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डीआरएफ) और आरआरएसके के माध्यम से चल परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन तथा नवीकरण पर किया जाता है।

पिछले पांच वर्षों की कुल राजस्व प्राप्तियों की प्रवृति ने दर्शाया कि 2017-18 के दौरान यात्री और माल-भाड़ा आय में वृद्धि हुई थी जबकि अन्य आय में मामूली गिरावट आई थी। कुल मिलाकर भारतीय रेल की कुल आय में 2016-17 में 1.78 *प्रतिशत* की नकारात्मक वृद्धि दर के प्रति 2017-18 के दौरान 8.19 *प्रतिशत* की वृद्धि हुई थी।



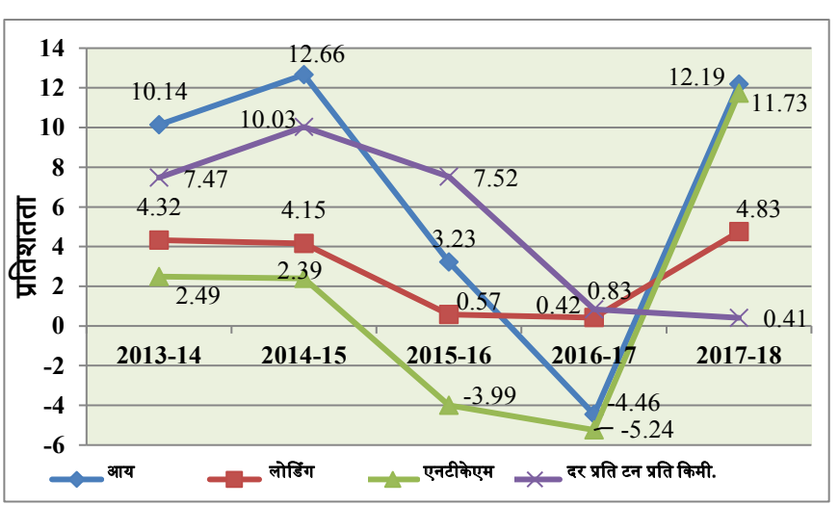
चित्र 1.3: 2013-14 से 2017-18 के दौरान राजस्व प्राप्तियां

राजस्व प्राप्तियों के विभिन्न खंड़ों की वृद्धि दरों की प्रवृति पर अगले पैराग्राफों में चर्चा की गई हैं।

क. माल-भाड़ा आय

2017-18 के दौरान माल-भाड़ा आय के लिए ₹ 1,18,156.50 करोड़ के बजट अनुमानों के प्रति वास्तविक माल-भाड़ा आय ₹ 1,17,055.40 करोड़ थी जो एक प्रतिशत कम था। 31 मार्च 2018 को समाप्त पिछले पांच वर्षों के लिए भारतीय रेल के माल-भाड़ा लोडिंग, माल-भाड़ा आय, एनटीकेएम और दर प्रति टन प्रति कि.मी. में वृद्धि दर को ग्राफ में दर्शाया गया है। जैसाकि देखा जा सकता है कि 2017-18 के दौरान माल-भाड़ा लोडिंग में 4.83 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी।

पिछले पांच वर्षों में दर्ज की गई वृद्धि में यह उच्चतम थी। माल-भाड़ा आय में वृद्धि में पिछले वर्षों की 4.46 प्रतिशत की नकारात्मक वृद्धि दर की तुलना में 12.19 प्रतिशत बढ़ोतरी हुई थी। औसत लीड (एक टन के माल-भाड़े की औसत दुलाई) जो 2013-14 में 633 की तुलना में 2016-



चित्र 1.4: मालभाड़ा आय और माल लोडिंग की वार्षिक वृद्धि दर

17 में 561 थी, में 2017-18 में 598 तक की मामूली वृद्धि हुई थी। पिछले पांच वर्षों की माल-भाड़ा सेवाओं के विभिन्न माप-दंड़ों से संबंधित साख्यिकी निम्नानुसार थी:

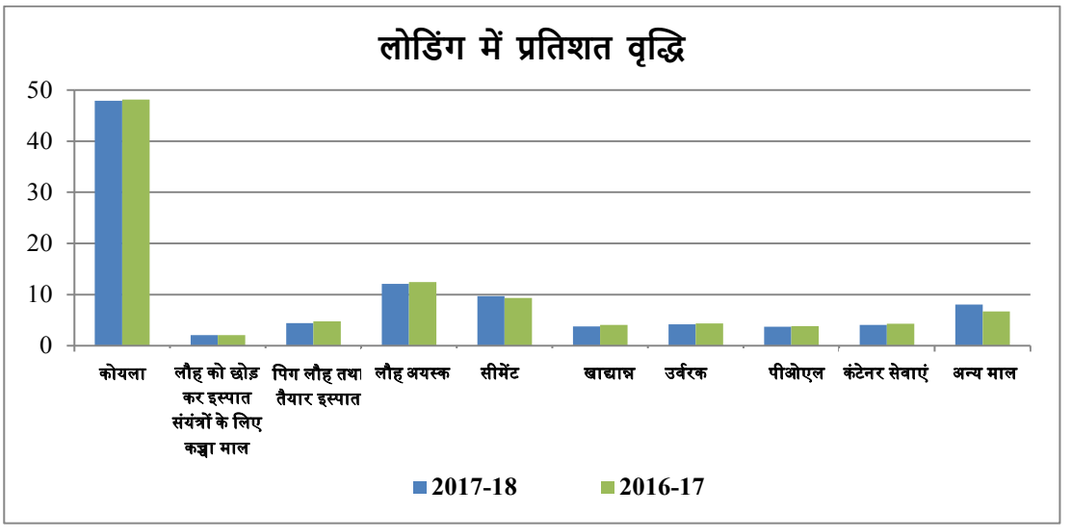
तालिका 1.2 – माल-भाड़ा सेवा के विवरण

वर्ष	लोडिंग (मिलियन टन)	एनटीकेएम[12] (मिलियन में) (केवल राजस्व माल-भाड़ा)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	दर प्रति टन प्रति कि.मी. (पैसे में)
2013-14	1051.64 (4.32)	665810 (2.49)	93,905.63 (10.14)	633	141.04 (7.46)
2014-15	1095.26 (4.15)	681696 (2.39)	1,05,791.34 (12.66)	622	155.19 (10.03)
2015-16	1101.51 (0.57)	654481 (-3.99)	1,09,207.66 (3.23)	594	166.86 (7.52)
2016-17	1106.15 (0.42)	620175 (-5.24)	1,04,338.54 (-4.46)	561	168.24 (0.83)
2017-18	1159.55 (4.83)	692916 (11.73)	1,17,055.40 (12.19)	598	168.93 (0.41)

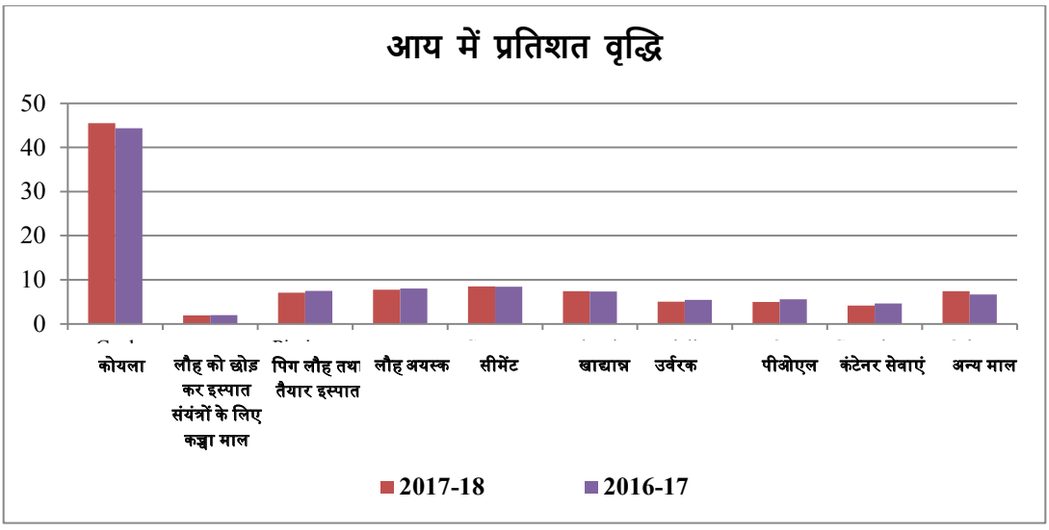
टिप्पणी: (i) कोष्टक में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष में वृद्धि की प्रतिशतता दर्शाते हैं।
(ii) 2017-18 के आंकड़े (आय को छोड़कर) अनंतिम है।

वर्ष 2017-18 के दौरान एनटीकेएम की वार्षिक वृद्धि दर 11.73 प्रतिशत थी। "प्रति टन प्रति किलोमीटर' दर" की वृद्धि दर 2016-17 में 0.83 प्रतिशत की वृद्धि दर के प्रति 0.41 प्रतिशत थी। लोडिंग और एनटीकेएम की उच्च वृद्धि दर के कारण औसत दूरी (लीड) में 2016-17 में 561 कि.मी. से 2017-18 में 598 कि.मी. तक का सुधार हुआ।

लोडिंग और आय में मुख्य वस्तुवार वृद्धि बार तालिका में दर्शाइ गई है (चित्र 1.5)।



[12] *एनटीकेएम – निवल टन किलो मीटर-मालभाड़ा यातायात की मापन इकाई जो एक किलोमीटर की दूरी पर एक टन माल के यातायात (यातायात हेतु प्रयुक्त वाहन के भार को छोड़कर किसी पैकेज के भार सहित) का प्रतिनिधित्व करता है।*



चित्र 1.5: लोडिंग तथा आय का मुख्य वस्तुवार हिस्सा

उपरोक्त मुख्य वस्तुओं (विविध माल आय को छोड़कर) का कुल मालभाड़ा आय में 93 प्रतिशत योगदान है। लोडिंग (47.88 प्रतिशत) तथा आय (45.84 प्रतिशत) दोनों में कोयला मुख्य घटक था। खाद्यान्नों की एमटी लोडिंग में 2017-18 में कमी आई थी। तथापि, आय में वृद्धि हुई जिसने दर्शाया कि इस यातायात के लिए एनटीकेएम के साथ-साथ लीड में भी वृद्धि हुई। इसके अलावा, वस्तु-वार विश्लेषण ने दर्शाया कि पिछले वर्ष की तुलना में 2017-18 में रेलवे द्वारा ले जाई जाने वाली सभी वस्तुओं की लीड में वृद्धि हुई है।

i) नेशनल थर्मल पावर कार्पोरेशन (एनटीपीसी) से प्राप्त अग्रिम मालभाड़ा

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि भारतीय रेल को एनटीपीसी से मार्च 2018 में ₹ 5,000 करोड़ (₹ 238.10 करोड़ की जीएसटी सहित) का मालभाड़ा अग्रिम प्राप्त हुआ था। यह वित्तीय वर्ष 2018-19 के दौरान कोयले के परिवहन के लिए था। भारतीय रेल ने इसे वर्ष 2017-18 के लिए माल आय के रूप में माना। वित्तीय वर्ष 2017-18 के लिए माल आय में अग्रिम मालभाड़ा का समावेशन इस आधार पर तर्कसंगत था कि सरकारी लेखे नकद आधार पर तैयार किए जाते है।

भारतीय रेल को अगले वित्त वर्ष (2018-19) में दी जाने वाली सेवाओं के लिए यह मालभाड़ा अग्रिम प्राप्त हुआ था। जैसाकि इस प्रतिवेदन के पैरा 1.1 (4) में पहले ही बताया गया है, सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के बाद निवल अधिशेष 2016-17 में ₹ 4,913 करोड़ के प्रति 2017-18 में ₹ 1,665.61 करोड़ तक कम हो गया था। यह रेलवे को 2016-17 के बाद से लाभांश भुगतान से छूट दिए जाने के बावजूद था। वास्तव में, मार्च 2018 में एनटीपीसी के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर के बाद ₹ 4,761.90 करोड़[13] के अग्रिम मालभाड़ा की यह व्यवस्था न होती तो रेलवे अधिशेष की बजाय नकारात्मक शेष पर पहुँच जाती।

ii) अनुदगृहीत आय

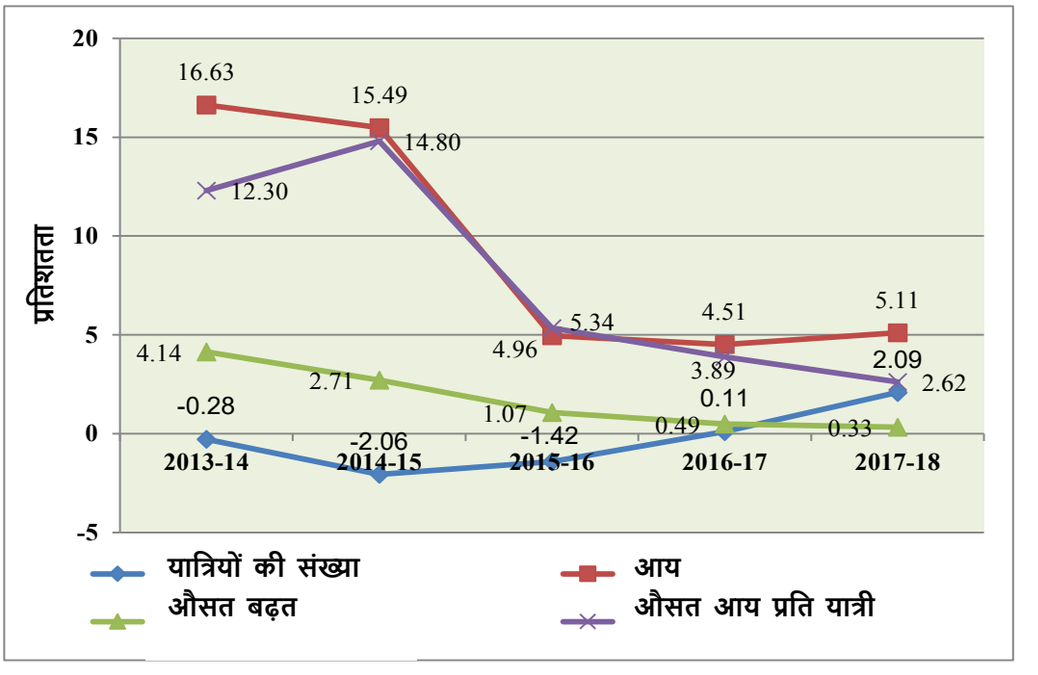
यातायात के संचालन के आधार पर अनुदगृहीत आय को 'यातायात उचंत' के रूप में वर्गीकृत किया गया है। भवन/भूमि के किराए/पट्टे के तथा साइडिगों के रख-रखाव प्रभारों के प्रति बकाया राशि 'वसूलीयोग्य मांग' हैं। अनुदगृहीत आय के तहत ₹ 100 करोड़ की वसूली के लक्ष्य के प्रति

[13] *कुल मालभाड़ा अग्रिम ₹ 5,000 करोड़ घटा जीएसटी ₹ 238.10 करोड़*

भारतीय रेल 2017-18 के दौरान केवल ₹ 24.16 करोड़ की वसूली ही कर सका था। अनुदगृहीत आय के तहत बकाया में 2016-17 में ₹ 1672.26 करोड़ से 2017-18 की समाप्ति तक ₹ 1,664.59 करोड़ की कमी आई थी। इसमें से ₹ 1345.63 करोड़ की राशि यातायात उचंत के अंतर्गत तथा ₹ 318.96 करोड़ की राशि 'वसूलीयोग्य मांग' के अंतर्गत बकाया थी। यातायात उचंत के अंतर्गत बकाया का मुख्य भाग अनुदगृहीत मालभाड़ा और विद्युत गृह तथा राज्य विद्युत बोर्ड (एसईबी) से अन्य प्रभारों के कारण था। यह ₹ 663.93[14] करोड़ था जो की कुल यातायात उचंत का 49.34 प्रतिशत था। रेल मंत्रालय को एसईबी से पूरानी बकाया देयताओं की वसूली के लिए प्रयास बढ़ाने चाहिए।

ख. यात्री आय

2017-18 के दौरान यात्री आय के लिए ₹ 50,125 करोड़ के बजट अनुमानों के प्रति वास्तविक यात्री आय ₹ 48,643.14 करोड़ थी। पिछले पांच वर्षों के दौरान यात्री संख्या, आय, औसत दूरी (लीड), औसत आय की वृद्धि दर निम्नानुसार है:



चित्र 1.6: यात्रियों की संख्या, आय, औसत दूरी और औसत आय प्रति यात्री की वृद्धि दर

वर्ष 2017-18 के दौरान यात्री उद्गम की वार्षिक वृद्धि दर में पिछले वर्ष में 2.09 प्रतिशत का सुधार हुआ। उपनगरीय खंड के लिए वृद्धि 2.17 प्रतिशत तथा गैर उपनगरीय खंड के लिए 1.99 प्रतिशत थी। गैर उपनगरीय खंड में यात्रियों की संख्या में थोड़ी वृद्धि के बावजूद यात्री आय में 5 प्रतिशत से अधिक वृद्धि हुई।

[14] *मुख्य चूककर्ता पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड ₹ 446.95 करोड़, दिल्ली विद्युत बोर्ड ₹ 114.28 करोड़, राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड ₹ 40.18 करोड़, महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड ₹ 32.97 करोड़, उत्तर प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड ₹ 18.69 करोड़ और पश्चिम बंगाल राज्य विद्युत बोर्ड ₹ 5.77 करोड़ है।*

यात्री सेवाओं के मुख्य निष्पादक सूचक निम्नानुसार है:

तालिका 1.3 – मुख्य यात्री सूचक					
वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलो. मीटर में)	औसत आय प्रति यात्री प्रति किलोमीटर (पैसे में)
उपनगरीय यात्री यातायात					
2013-14	4552.18 (1.69)	150259 (3.16)	2,260.66 (12.45)	33.01	15.05 (9.00)
2014-15	4505.03 (-1.04)	151775 (1.01)	2,493.22 (10.29)	33.69	16.43 (9.19)
2015-16	4458.86 (-1.02)	145253 (-4.30)	2,575.22 (3.29)	32.58	17.73 (7.93)
2016-17	4566.43 (2.41)	145417 (0.11)	2,689.44 (4.44)	31.84	18.49 (4.32)
2017-18	4665.34 (2.17)	149464 (2.78)	2,803.79 (4.25)	32.04	18.76 (1.43)
गैर उपनगरीय यात्री यातायात					
2013-14	3844.88 (-2.52)	990153 (3.96)	34,271.59 (16.92)	257.53	34.61 (12.47)
2014-15	3719.09 (-3.27)	995415 (0.53)	39,696.39 (15.83)	267.65	39.88 (15.22)
2015-16	3648.47 (-1.90)	997786 (0.24)	41,708.04 (5.07)	273.48	41.80 (4.82)
2016-17	3549.67 (-2.71)	1004418 (0.66)	43,591.02 (4.51)	282.96	43.40 (3.82)
2017-18	3620.43 (1.99)	1028235 (2.37)	45,839.35 (5.16)	284.01	44.58 (2.72)

स्रोत-भारतीय रेल वार्षिक संख्यिकीय विवरण (विवरण सं.12-यात्री राजस्व संख्यिकी)

टिप्पणी: (i) कोष्ठक में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष में वृद्धि प्रतिशतता दर्शाते है।

(ii) 2017-18 के आकड़े (आय को छोड़कर) अनंतिम है।

जैसे उपरोक्त डाटा से देखा जा सकता है, औसत आय प्रति यात्री प्रति किलोमीटर में उपनगरीय खंडों में 2016-17 में 18.49 पैसे से 2017-18 में 18.76 पैसे तक 1.43 प्रतिशत की मामूली वृद्धि हुई। गैर उपनगरीय खंडों में यह वृद्धि केवल 2.72 प्रतिशत थी अर्थात 2016-17 में 43.40 पैसे से 2017-18 में 44.58 पैसे तक।

ग. विविध आय और अन्य कोचिंग आय

वर्ष 2017-18 के दौरान 'विविध और अन्य कोचिंग आय' के लिए ₹ 20,616.87 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति वास्तविक आय केवल ₹ 13,002.61 करोड़ ही थी। विविध और अन्य कोंचिंग आय चालू वर्ष में सकल यातायात प्राप्तियों का 7.28 प्रतिशत है। इसमें 2016-17 में दर्ज 42.52 प्रतिशत की वृद्धि दर के प्रति 2017-18 में 11.43[15] प्रतिशत की कमी आई।

लेखापरीक्षा विश्लेषण ने यह दर्शाया कि कमी प्रमुख रूप से 'राइट ऑफ वे लीव सुविधा' से आय, भूमि के किराए/पट्टे, सैलून एवं लेवल क्रॉसिंग के ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों, विज्ञापनों से

---

[15] ***वर्ष 2015-16 में ₹ 10,300.03 करोड़, वर्ष 2016-17 में ₹ 14,680.04 करोड़, वर्ष 2017-18 में ₹ 13,002.61 करोड़।***

आयों, खान-पान सेवा विभाग से प्राप्ति, अन्य विविध प्राप्तियों आदि में कमी की वजह से थी। वर्ष 2016-17 तक रेलवे पीएसयू रेलवे द्वारा निवेशित इक्विटी पर भारतीय रेल को लाभांश का भुगतान कर रहे थे। वर्ष 2017-18 से, यह निर्णय लिया गया कि रेलवे पीएसयूज द्वारा देय लाभांश सामान्य वित्त[16] के अन्दर प्रवाहित होगा। सामरिक लाइनों पर प्रचालन हानि की पुन: प्रतिपूर्ति से ₹ 1,733.80 करोड़ की प्राप्तियां पिछले वर्ष की ₹ 3,512.03 करोड़ की प्राप्तियों से भी कम थी।

'विविध आय'में इरकॉन द्वारा भविष्य में की जाने वाली भूमि बिक्री/पट्टा के संबंध में वित्तीय वर्ष 2017-18 की समाप्ति से पूर्व इरकॉन से प्राप्त ₹ 2,580 करोड़ की राशि सम्मिलित है। जैसे ही इरकॉन योजनित भूमि बिक्री/पट्टे पर देने के माध्यम से निधि संग्रहित करती है उक्त राशि को रेलवे को देयों के प्रति समायोजित किया जाएगा। सम्पूर्ण 'विविध आय' इरकॉन से इस महत्वपूर्ण राशि की प्राप्ति के बावजूद पिछले वर्षों की तुलना में कम हुई है।

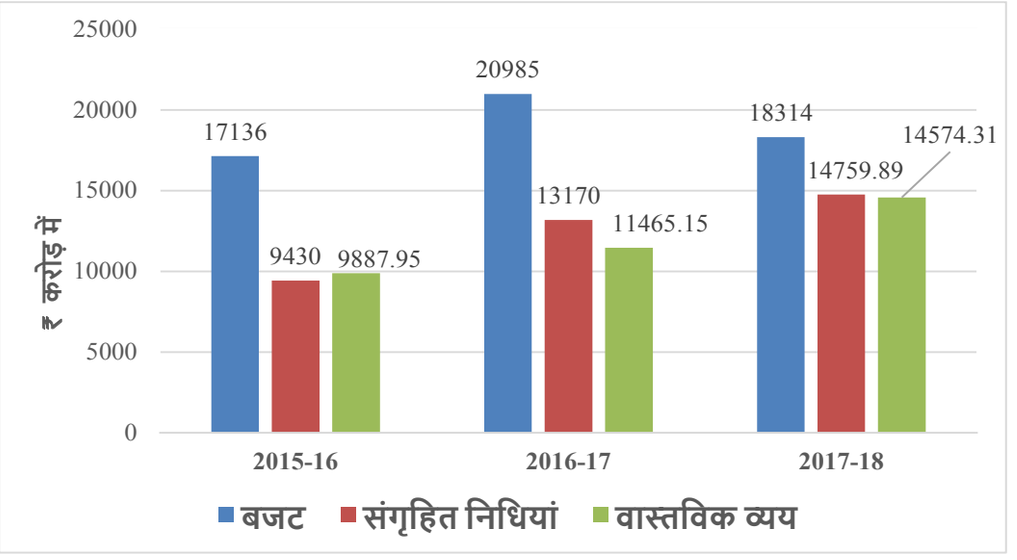
1.2.3 अतिरिक्त बजटीय संसाधन

जीबीएस तथा उनके आन्तरिक रूप से सृजित संसाधनों के अतिरिक्त, भारतीय रेल अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के माध्यम से भी निधि प्राप्त करती है। इसमें रॉलिंग स्टॉक की खरीद हेतु भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से संग्रहित तथा रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा भारतीय रेल की परियोजनाओं के कार्यान्वयन हेतु निधियां सम्मिलित है। पूंजीगत परियोजनाओं के निधियन हेतु भारतीय एलआईसी से संस्थागत वित्त (ईबीआर आईएफ) तथा पीपीपी मोड में क्रियान्वित परियोजनाओं के माध्यम से संग्रहित निधियां भी ईबीआर का भाग बनती है। वर्ष 2017-18 के दौरान, भारतीय रेल ने अतिरिक्त-बजटीय संसाधनों के माध्यम से ₹ 55,638.25 करोड़ की राशि संग्रहित की।

रेलवे, आईआरएफसी के 1987 में सूत्रपात से बाजार से निधि संग्रहित कर रही है। भारतीय जीवन बीमा निगम से संस्थागत वित्त के माध्यम से निधियों को केवल 2015-16 के बाद से संग्रहित किया जा रहा है। रेल मंत्रालय तथा भारतीय जीवन बीमा निगम के बीच मार्च 2015 में समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित किया गया। एलआईसी ने 2015-16 से शुरू पांच वर्ष की अवधि के लिए ₹ 1.5 लाख करोड़ की चिन्हित परियोजनाओं के लिए निधि सहायता की प्रतिबद्धता दी थी।

एलआईसी निधियों को आरम्भ में आईआरएफसी द्वारा उसे बांड जारी करके आहरित किया जाता है जो कि भारतीय जीवन बीमा निगम को सब्सक्राइब्ड होते है। इन बांड के माध्यम से आईआरएफसी द्वारा संग्रहित राशि निर्धारित परियोजनाओं के क्रियान्वयन के प्रति पूर्व-पट्टा आबंटन के रूप में भारतीय रेल को प्रदान की जाती है। पिछले तीन वर्षों में ₹ 37,359.89 करोड़ की राशि को इस प्रक्रिया के माध्यम से संग्रहित किया गया है जिसके प्रति ₹ 35,927.41 करोड़ का व्यय किया गया है।

[16] *वित्त मंत्रालय, आर्थिक मामले विभाग, बजट डिविजन पत्र सं. एफ 7(2)-बी(एसी)/2016 दिनांक 29 सितम्बर 2017*



चित्र 1.7: ईबीआर-आईएफ बजट आकलन, संग्रहित निधियां तथा वास्तविक व्यय

इस प्रकार, 2015-2020 तक की पांच वर्षीय अवधि के लिए लक्षित ₹ 1.5 लाख करोड़ की वित्तीय सहायता के प्रति, प्रथम तीन वर्षों (2015 से 2018) के दौरान केवल ₹ 37,359.89 करोड़ संग्रहित किए गए है। लेखापरीक्षा ने पाया कि संग्रहित राशि 2015-16 से सभी तीन वर्षों में आंकलित राशि से कम है। पिछले दो वर्षों के दौरान, रेलवे इस राशि को पूर्ण रूप से खर्च नहीं कर सकी।

1.3 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की आर्थिक प्रतिसहायता

भारतीय रेल यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित नवीनतम उपलब्ध रिपोर्ट[17] यह दर्शाती है कि यात्रियों को भाड़ा आय और अन्य कोचिंग सेवाओं से आय की आर्थिक प्रति सहायता दी गई थी। यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा हो रही हानि 2012-13 में ₹ 26,025.46 करोड़ से 2016-17 में ₹ 37,936.84 करोड़[18] तक बढ़ गई। यह हानि वर्षों से निरंतर बढ़ी है। दूसरी ओर 2016-17 के दौरान माल भाड़ा परिचालनों पर अर्जित लाभ ₹ 39,956.10 करोड़ था। मालभाड़ा यातायात से इस लाभ का लगभग 95 *प्रतिशत* भारतीय रेल के यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालनों पर ₹ 37,936.84 करोड़ की हानि की प्रतिपूर्ति के लिए उपयोग किया गया। रेलवे 2016-17 में यात्री सेवाओं पर हानि की आर्थिक प्रति सहायता करने के पश्चात् माल भाड़ा आय पर लाभ का केवल पांच *प्रतिशत* रखने में सक्षम रहाहै। जबकि 2015-16 में ऐसा अवधारण 14.47 *प्रतिशत* था जो परिचालनात्मक लाभ में कमी को दर्शाता है।

2012-13 से 2016-17 के दौरान यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियों को नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

[17] वर्ष 2016-17 के लिए अंतिम परिणामों सेवा यूनिट लागतों तथा कोचिंग सेवाओं लाभप्रदत्ता/ यूनिट लागतों का सार।

[18] व्यापक गेज़ तथा मीटर गेज़ सेक्शनों के संदर्भ में।

तालिका 1.4 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियाँ *(₹ करोड़ में)*					
यात्री सेवाओं की श्रेणी	**2012-13**	**2013-14**	**2014-15**	**2015-16**	**2016-17**
एसी-प्रथम श्रेणी	(-) 40.86 (7.48)	(-) 47.39 (7.54)	(-) 127.49 (17.68)	(-) 175.79 (23.05)	(-) 139.39 (17.68)
प्रथम श्रेणी	(-) 61.36 (61.26)	(-) 92.06 (75.82)	(-) 69.50 (74.71)	(-) 58.00 (81.03)	(-) 53.31 (80.27)
एसी 2 टियर	(-) 348.09 (12.53)	(-) 497.28 (15.26)	(-) 495.59 (13.32)	(-) 463.11 (12.01)	(-) 559.27 (13.60)
एसी 3 टियर	494.99 (10.29)	410.67 (6.84)	881.52 (12.57)	898.06 (11.69)	**1,040.52 (12.43)**
एसी चेयर कार	(-) 38.12 (4.00)	(-) 148.47 (11.32)	(-) 142.26 (9.90)	(-) 5.58 (0.40)	**117.83 (8.13)**
स्लीपर श्रेणी	(-) 6,852.72 (45.00)	(-) 8,407.85 (44.57)	(-) 8,510.06 (41.50)	(-) 8,301.15 (38.65)	(-) 9,313.27 (40.80)
दूसरी श्रेणी	(-) 5,167.53 (38.90)	(-) 7,134.42 (44.75)	(-) 7,642.13 (43.19)	(-) 8,569.77 (45.37)	(-) 10,024.88 (49.17)
सामान्य (सभी श्रेणी)	(-) 9,783.80 (67.78)	(-) 11,105.24 (67.08)	(-) 11,673.80 (65.58)	(-) 13,237.74 (69.14)	(-) 14,647.64 (70.19)
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	(-) 3,365.47 (61.70)	(-) 4,027.14 (62.98)	(-) 4,679.11 (63.98)	(-) 5,124.74 (65.19)	(-) 5,323.62 (64.74)

स्रोत: कोचिंग सेवाओं की लाभकारिता/यूनिट लागतों के अंतिम परिणामों का सार
टिप्पणी-1. यात्री सेवाओं के ऋणात्मक आंकड़े हानि को दर्शाते हैं और धनात्मक आंकड़े लाभ को दर्शाते है।
2. कोष्ठक में दिए गए आंकड़े हानि/लाभ की प्रतिशतता दर्शाते है।

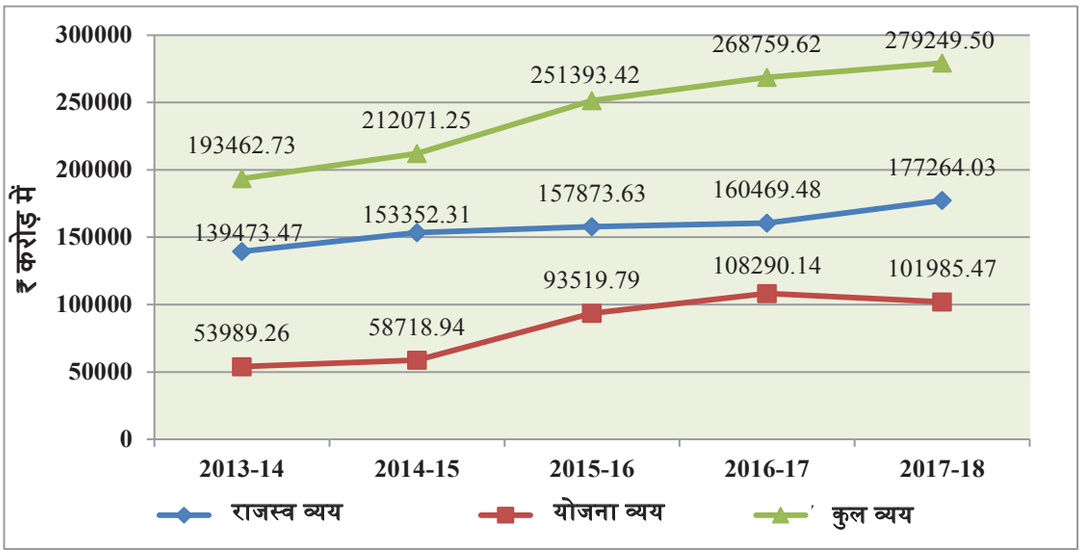
उक्त डाटा से यह देखा जा सकता है कि एसी-3-टियर तथा एसी चेयर कार को छोड़कर, ट्रेन सेवाओं की सभी श्रेणियों ने 2016-17 के दौरान हानियां उठाई, जो अपनी परिचालन लागत को पूरा कर लाभ कमा सकती थी। सामान्य श्रेणी तथा उपनगरीय सेवाओं दोनों को दी गई आर्थिक सहायता में पिछले पांच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर अधिकतम आर्थिक सहायता दी गई है। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों में हानि की प्रतिशतता 13.60 *प्रतिशत* (एसी 2) से 80.27 *प्रतिशत* (प्रथम श्रेणी) के बीच थी। ईएमयू उपनगरीय ट्रेन सेवाओं पर हानि 64.74 प्रतिशत थी।

इन श्रेणियों से पूर्ण लागत की वसूली न करने के लिए सहयोगी कारकों में से एक काफी संख्या में विभिन्न लाभार्थियों को मुक्त तथा रियायती किराया पास/टिकट है। पिछले तीन वर्षों के दौरान, रेलवे द्वारा परिवहन करने वाले 11.45 *प्रतिशत* आरक्षित यात्रियों ने विभिन्न प्रकार की रियायतों का लाभ उठाया है। भारतीय रेल ने पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न रियायतों के प्रति लगभग 8.42 *प्रतिशत* आरक्षित यात्री आय का परित्याग किया था। जबकि रियायत की 52.5 *प्रतिशत* राशि वरिष्ठ नागरिकों को दी गई रियायत से संबंधित थी तथापि, 37.2 *प्रतिशत* विशेषाधिकार पास/पीटीओ धारकों को रियायत की वजह से थी। रेलवे द्वारा दी गई रियायतों पर एक विस्तृत विश्लेषण को इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 में दिया गया है।

1.4 संसाधनों का अनुप्रयोग

भारतीय रेल में व्यय के दो मुख्य घटक 'राजस्व व्यय' और 'पूंजीगत व्यय' है। राजस्व व्यय में सामान्य संचालन व्यय और विविध व्यय सम्मिलित है।

भारतीय रेल के कुल व्यय में 3.90 *प्रतिशत* की वृद्धि दर्ज करते हुए कुल व्यय 2016-17 में

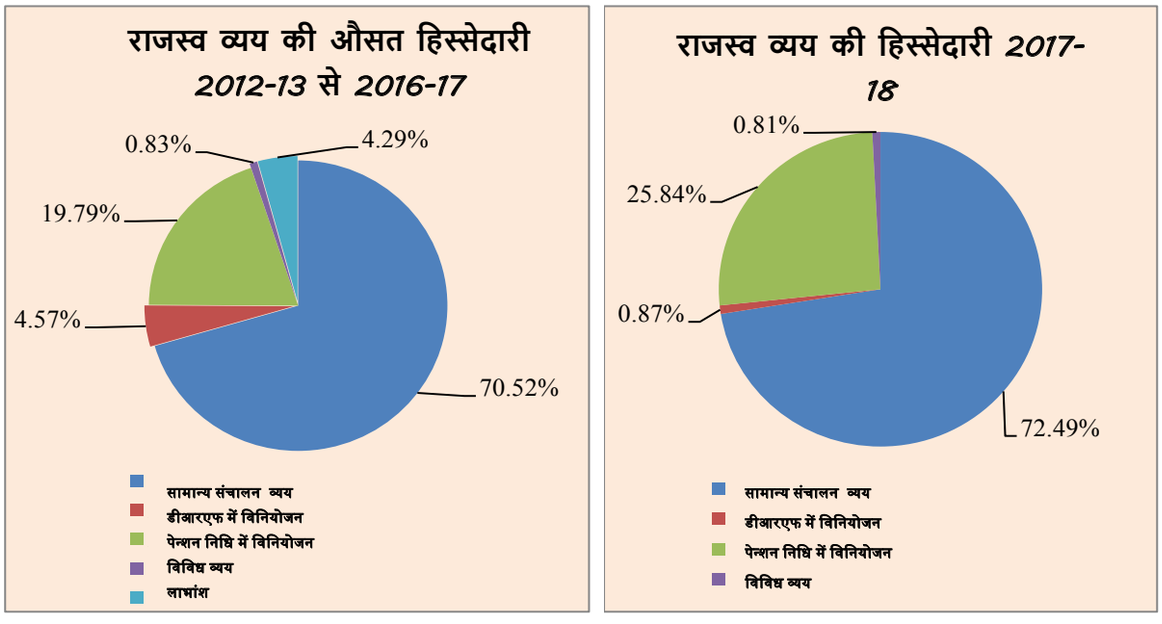


चित्र 1.8: पिछले पांच वर्षों में योजना तथा राजस्व व्यय

₹ 2,68,759.62 करोड़ से बढ़ कर 2017-18 में ₹ 2,79,249.50 करोड़ हुआ। उसी अवधि के दौरान पूंजीगत व्यय में 5.82 *प्रतिशत* तक कमी, राजस्व[19] व्यय में 10.47 *प्रतिशत* तक वृद्धि हुई। कुल व्यय के प्रति राजस्व व्यय का शेयर 2016-17 में 60 *प्रतिशत* से बढ़ कर 2017-18 में 63.5 *प्रतिशत* तक रहा। पूंजीगत व्यय 2016-17 में 40 प्रतिशत था जो 2017-18 में घटकर 36.5 प्रतिशत हो गया।

[19] *डीएफ, सीएफ, डीएसएफ तथा आरआरएसके के प्रति विनियोजित अधिशेष राशि को छोड़कर (2013-14 - ₹ 3,740.40 करोड़, 2014-15 – ₹ 7,664.94 करोड़, 2015-16 – ₹ 10,505.97 करोड़, 2016-17 ₹ 4,913.00 करोड़ और 2017-18 ₹ 1,665.61 करोड़)।*

1.4.1 राजस्व व्यय



चित्र 1.9: पिछले पांच वर्षों में राजस्व व्यय की हिस्सेदारी

सामान्य संचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) में भारतीय रेल के दिन-प्रतिदिन के रख-रखाव और परिचालन पर व्यय सम्मिलित है। इसमें कार्यालय प्रशासन पर व्यय, ट्रैक एवं पुलों, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण, कर्मीदल पर परिचालन खर्चे, ईंधन, विविध व्यय, पेंशन देयताएं[20] आदि शामिल हैं। 2017-18 के दौरान पिछले पांच वर्षों के दौरान औसत 70.52 *प्रतिशत* की तुलना में कुल राजस्व व्यय 72.49 *प्रतिशत* तक बढ़ा।

क) मूल्यह्रास रिजर्व निधि का विनियोजन

डीआरएफ़ के लिए विनियोजन 2012-17 के दौरान औसत विनियोजन की तुलना में 2017-18 में काफी कम हुआ। 2017-18 हेतु ₹ 5,000 करोड़ की बजटीय राशि के प्रति, डीआरएफ को केवल ₹ 1,540 करोड़ का विनियोजन किया गया। इसमें से महत्त्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों को करने के लिए आरआरएसके को ₹ 1,100 करोड़ का अंतरण किया गया। लेखापरीक्षा द्वारा पिछले वर्ष बताए अनुसार, मूल्यह्रास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीकरण से संबंधित कार्यों के 'थ्रो फॉरवर्ड' में वृद्धि हुई।

ख) पेंशन निधि में विनियोजन

पेंशन निधि का विनियोजन राजस्व व्यय का द्वितीय बड़ा घटक है। यह 2017-18 में कुल राजस्व व्यय का 25.84 *प्रतिशत* था जो पिछले पांच वर्षों के दौरान औसत 19.79 *प्रतिशत* से काफी अधिक था। रेलवे ने 2017-18 में पेंशन निधि के लिए ₹ 45,797.71 करोड़ विनियोजित किए, जबकि पिछले वर्ष केवल ₹ 35,000 करोड़ का विनियोजन किया गया। पेंशन पर वास्तविक व्यय 2017-18 में इस विनियोजित राशि के प्रति ₹ 44,757.15 करोड़ (क्षेत्रीय रेलवे हेतु) था।

भारतीय रेल वित्तीय संहिता खंड- 1 *का* पैरा संख्या 339, के अनुसार पेंशन फंड को विनियोग की राशि विभिन्न अवधि के लिए रेलवे कर्मचारियों द्वारा प्रदान की गई पेंशन योग्य सेवा से उत्पन्न देयता के लिए उपलब्ध कराने के लिए बीमांकिक गणना पर आधारित है। जहां इस तरह

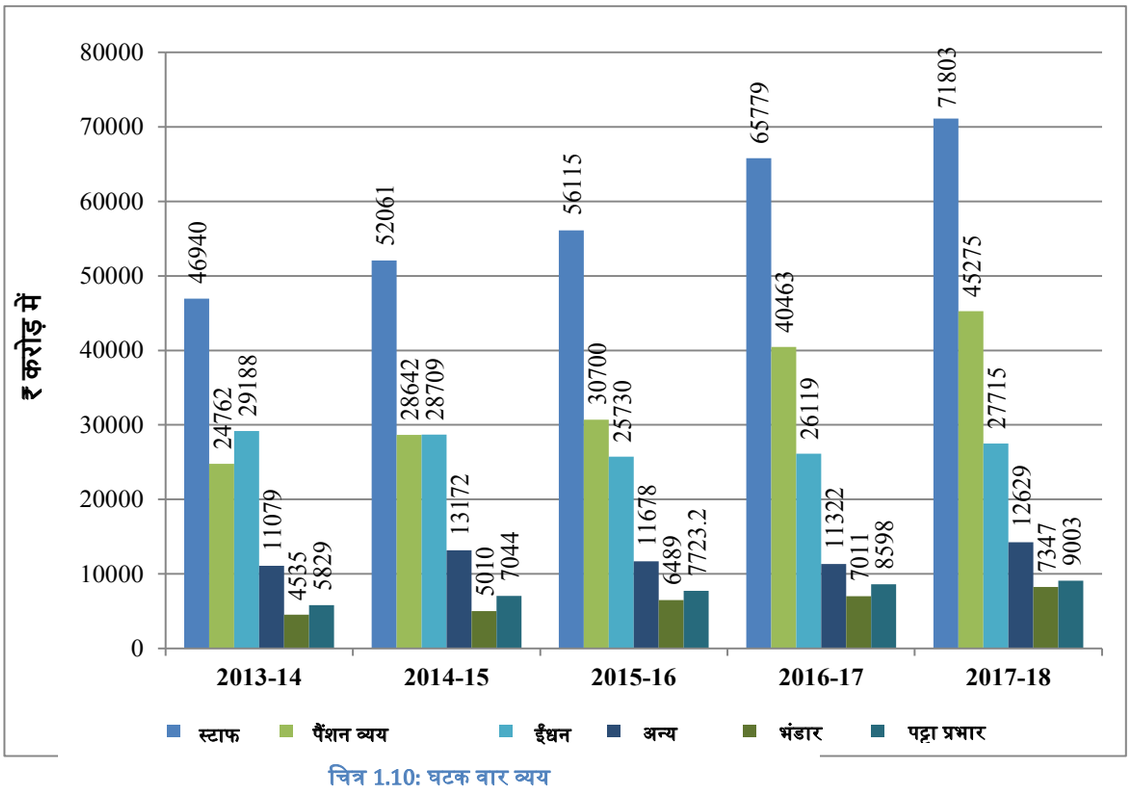
[20] *रेल उत्पादन यूनिटों तथा विविध संगठनों के संदर्भ में पेंशन भुगतानों को छोड़कर*

के बीमांकिक गणना पूर्ण नहीं होते हैं, विनियोग तदर्थ आधार पर किया जाता है जो की पुनः निर्धारित किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि न तो पेंशन देयता का आकलन बीमांकिक गणनाओं पर आधारित था और न ही इसे पुनः निर्धारित किया गया था। *2013* के रिपोर्ट संख्या 12 के पैरा नं 3.3.4.2 में इस संबंध में एक ऑडिट टिप्पणी की गई थी। रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्यवाही टिप्पणी में कहा गया कि पेंशन निधि में विनियोग आवश्यकता एवं उपलब्धता के आधार पर किया जा रहा था। रेल मंत्रालय का तर्क वास्तविक आधार पर अनुमान के मौजूदा दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं था।

ग) घटक-वार राजस्व व्यय

भारतीय रेल के पिछले पांच वर्षों के लिए स्टाफ, ईंधन, पट्टा प्रभारों, भंडारों, अन्य तथा पेंशन व्यय के अंतर्गत संचालन व्यय के ब्यौरें को नीचे ग्राफ में दर्शाया गया हैं:



चित्र 1.10: घटक वार व्यय

टिप्पणी (i) 2016-17 के आकंड़े संशोधित आंकड़े हैं (वास्तविक के आधार पर)

उक्त से यह देखा जा सकता है, चालू वर्ष के दौरान स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) संचालन व्ययों का लगभग 67 *प्रतिशत* हैं। सातवें वेतन आयोग के प्रभाव के कारण संभवत: कर्मचारियों और पेंशन व्यय के तहत व्यय में तेजी आई थी।

भारतीय रेल में प्रतिबद्ध व्यय में स्टाफ लागत, पेन्शन भुगतान और रॉलिंग स्टॉक पर किराया पट्टा प्रभार शामिल थे जो 2017-18 में कुल कार्यकारी व्यय का लगभग 72 *प्रतिशत* थे।

1.4.2 पूंजीगत व्यय

भारतीय रेल में धारणीय आर्थिक वृद्धि के लिए अवसंचरना में बढ़ोतरी अपेक्षित है। सामान्यत: परिवहन क्षेत्र के साथ गति बनाए रखने के लिए तथा तेजी से बढ़ती हुई अर्थव्यवस्था के दबावों की प्रतिक्रिया में यह आवश्यक है कि इसके संसाधनों का प्रभावी रूप से उपयोग किया जाए। नई परिसम्पत्तियों का सृजन, क्षय हुई परिसम्पत्तियों का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण आदि पूंजीगत व्यय के माध्यम से किया जाता है।

क) संसाधन-वार पूंजीगत व्यय

भारतीय रेल का पूंजीगत व्यय तीन संसाधनों अर्थात् जीबीएस, आन्तरिक संसाधनों[21] और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों[22] से वित्तपोषित किया जाता है। पिछले पांच वर्षों के दौरान, पूँजीगत व्यय के प्रति विभिन्न स्रोतों से योगदान को निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है:

तालिका ।.5 भारतीय रेल के लिए संसाधन-वार पूँजीगत व्यय (₹ करोड़ में)

स्रोत	2013-14 वास्तविक	2014-15 वास्तविक	2015-16 वास्तविक	2016-17 वास्तविक	2017-18	
					बजट अनुमान	वास्तविक
सकल बजटीय सहायता[23]	29,055.38 (53.82)	32,327.60 (55.05)	37,608.47 (40.21)	45,231.64 (41.77)	55,000.00 (41.98)	43,417.55 (42.57)
आन्तरिक संसाधन	9,709.00 (17.98)	15,347.24 (26.14)	16,845.31 (18.01)	10,479.84 (9.68)	14,000.00 (10.69)	3,069.77 (3.01)
कुल (जीबीएस तथा आन्तरिक संसाधन)	*38,764.38 (71.80)*	*47,674.84 (81.19)*	*54,453.78 (58.23)*	*55,711.48 (51.45)*	*69,000.00 (52.67)*	*46487.32 (45.58)*
अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईआरएफसी, आरवीएनएल, ईबीआर-आईएफ, पीपीपी)	15,224.88 (28.20)	11,044.10 (18.81)	39,066.01 (41.77)	52,578.66 (48.55)	62,000.00 (47.33)	55,498.15 (54.42)
कुल योग	**53,989.26**	**58,718.94**	**93,519.79**	**1,08,290.14**	**131,000.00**	**1,01,985.47**

कुल पूंजीगत व्यय में जीबीएस का भाग 2016-17 में 41.77 *प्रतिशत* से 2017-18 में 42.57 *प्रतिशत* तक बहुत कम बढ़ा। ईबीआर का भाग 2016-17 में 48.55 *प्रतिशत* से बढ़कर चालू वर्ष में 54.42 *प्रतिशत* हो गया था। कुल पूंजीगत व्यय में आंतरिक संसाधनों का भाग भी 2014-15 में 26.14 *प्रतिशत* से घटकर 2017-18 में 3.01 *प्रतिशत* हो गया था। आंतरिक स्रोतों के उत्पादन में कमी के परिणामस्वरूप जीबीएस तथा ईबीआर पर अधिक निर्भरता हुई थी। 2017-18 के दौरान, रेल मंत्रालय ने रोलिंग स्टॉक के लिए आईआरएफसी से ₹ 18,669.86 करोड़ तथा आरवीएनएल द्वारा निष्पादित की जा रही दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए ₹ 92.50 करोड़ प्राप्त किए। नई लाइनों (निर्माण), गेज रूपान्तरण, दोहरीकरण तथा रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाओं तथा यातायात सुविधाओं के लिए ईबीआर-आईएफ से ₹ 14,759.89 करोड़ तथा मुख्यत: नई लाईन परियोजनाओं, यातायात सुविधाओं और सड़क सुरक्षा कार्यों इत्यादि पर व्यय के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से ₹ 22,116 करोड़ प्राप्त किए थे। 2017-18 के दौरान ईबीआर-आईएफ के माध्यम से वास्तविक व्यय ₹ 14,574.31 करोड़ था। इस प्रकार, ईबीआर-आईएफ के अन्तर्गत ₹ 185.58 करोड़ की अव्ययित राशि थी।

---

[21] ***मूल्यह्रास आरक्षित निधि, पूँजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियाँ***

[22] ***आरवीएनएल द्वारा रॉलिंग स्टॉक तथा नए नेटवर्क लिंको के लिए आईआरएफसी लिमिटेड के माध्यम से बाजार ऋण***

[23] ***रेलवे सुरक्षा निधि से व्यय सम्मिलित है।***

ख) विभिन्न योजना शीर्षों के तहत व्यय

भारतीय रेलवे पूंजीगत व्यय को विभिन्न योजना शीर्षों के अन्तर्गत वर्गीकृत करती है:

तालिका 1.6 – श्रेणी वार – पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)

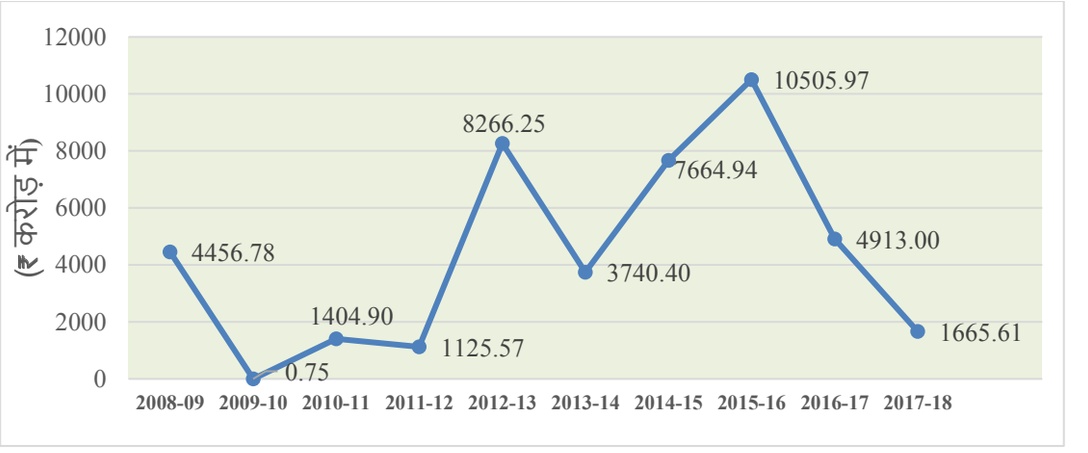
योजना शीर्ष	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18
नई लाईन (निर्माण)	6659.86 (12.34)	8401.45 (14.31)	15789.74 (20.13)	15969.89 (19.61)	9183.82 (11.50)
गेज परिवर्तन	2873.71 (5.32)	3520.12 (5.99)	3615.65 (4.61	3769.92 (4.63)	2880.11 (3.61)
दोहरीकरण	3400.99 (6.30)	4132.32 (7.04)	10472.35 (13.35	9093.23 (11.16)	11240.34 (14.07)
यातायात सुविधाएं एवं यार्ड रिमोड़लिंग	655.50 (1.21)	780.74 (1.33)	983.00 (1.25	910.67 (1.12)	1224.84 (1.53)
ट्रैक नवीकरण	3665.33 (6.79)	3734.39 (6.36)	4367.59 (5.57	5076.33 (6.23)	7727.71 (9.68)
पुल कार्य	377.48 (0.70)	413.11 (0.70)	517.20 (0.66	474.52 (0.58)	448.73 (0.56)
सिग्नलिंग और दूरसंचार	899.47 (1.67)	1002.49 (1.71)	892.89 (1.14	951.56 (1.17)	1255.64 (1.57)
रॉलिंग स्टॉक और पट्टा प्रभार के पूँजीगत घटक का भुगतान	22,267.49 (41.24)	21,723.98 (37.00)	24,240.71 (30.90)	26,610.98 (32.67)	28,119.11 (35.21)
वर्कशाप एवं उत्पादन इकाई एवं संयंत्र एवं मशीनरी	2,264.42 (4.19)	2,129.02 (3.63)	1,921.14 (2.45)	1,965.00 (2.41)	1,753.57 (2.20)
सरकारी उपक्रमों में निवेश	4,289.58 (7.95)	4,865.31 (8.29)	7,349.71 (9.37)	7,184.13 (8.82)	4,887.99 (6.12)
अन्य	6,635.43 (12.29)	8,016.01 (13.65)	8,288.81 (10.57)	9,449.82 (11.60)	11,147.61 (13.96)
कुल	**53,989.26**	**58,718.94**	**78,438.79**	**81,456.05**	**79,869.47**

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-अनुदान सं. 80 - विवरणी सं.10 एवं पूँजीगत लेखा पर व्यय की विवरणी
टिप्पणी : 1 कोष्ठकों में आंकड़े कुल योजना व्यय से प्रतिशतता दर्शाते हैं।
टिप्पणी : 2 अन्य में सड़क सुरक्षा कार्य, विद्युतीकरण परियोजनाएँ, कम्प्यूटरीकरण, अन्य इलेक्ट्रिक कार्य, रेलवे अनुसंधान, अन्य विनिर्दिष्ट कार्य, भंडार उचंत, विनिर्माण उचंत और विविध अग्रिम, स्टाफ क्वार्टर, यात्री सुविधाएँ, मैट्रोपोलिटन प्रोजेक्ट्स शामिल है।

उपरोक्त के अतिरिक्त, भारतीय रेल पीपीपी प्रक्रिया के माध्यम से नई लाइन, यातायात सुविधा कार्य, रोलिंग स्टॉक, सड़क सुरक्षा कार्य (उपरिगामी रोड/उध्वार्गामी पुलों के निर्माण) इत्यादि को भी करती है। रेलपथ संबंधित कार्यों पर व्यय का भाग 2016-17 में 44.50 प्रतिशत था जो 2017-18 में घटकर 42.52 प्रतिशत हो गया। पट्टा प्रभारों के 'रॉलिंग स्टॉक तथा पूंजीगत घटक' पर व्यय का भाग 2016-17 में 32.67 *प्रतिशत* से 2017-18 में 35.21 *प्रतिशत* तक बढ़ा।

1.5 राजस्व अधिशेष

पेंशन सहित स्टॉफ लागत, परिचालनात्मक व्यय, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत तथा डीआरएफ और पेंशन निधि का विनियोजन जैसे राजस्व प्रकृति के सभी व्ययों को पूरा करने के पश्चात रेलवे के पास उपलब्ध अधिशेष 'निवल राजस्व अधिशेष' है। इस अधिशेष को आगे डीएफ, सीएफ, डीएसएफ, आरएसएफ तथा आरआरएसके जैसी विभिन्न रेलवे निधियों को आवंटित किया जाता है। वर्ष 2008-09 से 2017-18 के दौरान निवल राजस्व अधिशेष को नीचे ग्राफ में देखा जा सकता है:



चित्र 1.11 राजस्व अधिशेष

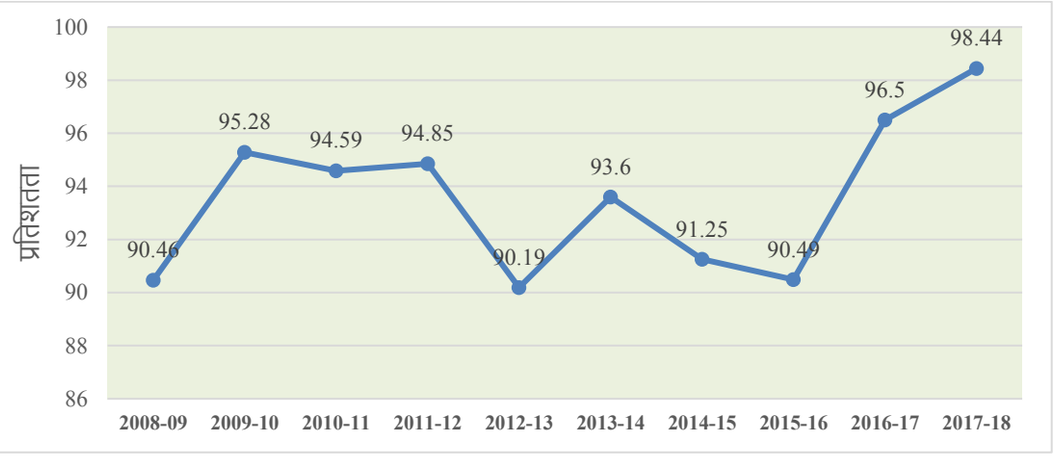
निवल अधिशेष 2016-17 में ₹ 4,913.00 करोड़ था जो 2017-18 में घटकर ₹ 1,665.61 करोड़ हो गया। 2017-18 के दौरान कमी प्रमुख रूप से विविध आय (16.20 *प्रतिशत*) की नकारात्मक वृद्धि दर तथा कुल संचालन व्यय (10.57 *प्रतिशत*) में वृद्धि के कारण थी। निवल अधिशेष की निरन्तर कमी भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति में गिरावट का संकेत है। वास्तव में, एनटीपीसी से ₹ 4,761.90 करोड़ तथा इरकॉन से ₹ 2,580 करोड़ के अग्रिम की प्राप्ति न होती तो भारतीय रेल ₹ 5,676.29 करोड़ के नकारात्मक शेष पर पहुँच जाती।

1.6 दक्षता सूचकांक

एक उद्यम के प्रचालनों में वित्तीय निष्पादन तथा दक्षता को इसके वित्तीय और निष्पादन अनुपातों से सर्वोच्च तरीके से मापा जा सकता हैं। भारतीय रेल के लिए इस संबंध में सुसंगत अनुपात 'प्रचालन अनुपात' 'पूंजीगत आउटपुट अनुपात' और 'स्टाफ उत्पादकता' हैं, जिसकी चर्चा नीचे की गई हैं:

1.6.1 परिचालन अनुपात

परिचालन अनुपात (ओआर) यातायात आय के लिए संचालन व्यय की प्रतिशतता को प्रदर्शित करता है। भारतीय रेल के लिए प्रचालन अनुपात पिछले दो वर्षों में तीव्रता से कम हुआ है तथा 2017-18 में 98.44 *प्रतिशत* रहा जिसका तात्पर्य यह है कि रेलवे ने ₹ 100 कमाने के लिए ₹ 98.44 व्यय किए। यह मुख्यत: पिछले वर्ष (7.63 *प्रतिशत*) की तुलना में संचालन व्यय की उच्च वृद्धि दर (10.29 *प्रतिशत*) के कारण था। पिछले दस वर्षों के दौरान भारतीय रेलवे का प्रचालन अनुपात निम्नानुसार है:



चित्र 1.12: भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात

जैसा कि उक्त ग्राफ से यह देखा जा सकता है कि 2017-18 में परिचालन निष्पादन बदत्तर हुआ है। इसके अलावा, यदि 2017-18 की आय में एनटीपीसी से ₹ 4,761.90 करोड़ का अग्रिम मालभाड़ा (₹ 238.10 करोड़ के जीएसटी को छोड़कर) तथा इरकॉन से ₹ 2,580 करोड़ के अग्रिम को शामिल न किया जाता तो परिचालन अनुपात 98.44 *प्रतिशत* की बजाय 102.66 *प्रतिशत* होता।

1.6.2 पूंजीगत आऊटपुट अनुपात

पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात (सीओआर) एक यूनिट के उत्पादन में नियोजित पूँजी की राशि को दर्शाता है। एनटीकेएमज़ तथा यात्री किलोमीटर (पीकेएम) के अनुसार कुल यातायात को भारतीय रेल के मामले में आऊटपुट के रूप में देखा जाता है। 31 मार्च 2018 को समाप्त गत पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल का पूँजीगत आऊटपुट अनुपात निम्नानुसार था:

तालिका 1.7: भारतीय रेल का पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात

निम्न तक	पूँजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूँजी (₹ मिलियन में)	माल यातायात (एनटीकेएम) (मिलियन में) (केवल राजस्व माल भाड़ा यातायात)	यात्री यातायात		कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएम में)	प्रति एनटीकेएम प्रभारित पूंजी (पैसे में)
			यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	मिलियन एनटीकेएम		
31.03.2014	2,088,443	665,810	1,140,412	80,969	746,779	280
31.03.2015	2,421,170	681,696	1,147,190	81,450	763,146	317
31.03.2016	2,751,353	654,481	1,143,039	81,566	736,047	374
31.03.2017	3,024,578	620,175	1,149,835	81,638	701,813	431
31.03.2018	3,247,256	692,916	1,177,699	83,617	776,533	418

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरण
टिप्पणी: 31 मार्च 2017 की अवधि के आंकडे संशोधित आंकडे है। पूंजीगत निधि से निवेशों सहित पूंजी को छोड़कर 2017-18 के आंकडे अनंतिम है।

नियोजित पूंजी की तुलना में भारतीय रेल के भौतिक निष्पादन में कमी दर्ज करते हुऐ सीओआर 2013-14 में 280 पैसे से बढ़कर 2016-17 में 431 पैसे हो गया। यद्यपि सीओआर पिछले वर्ष की तुलना में 2017-18 के दौरान सुधरा।

1.6.3 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेल के मामले में स्टाफ उत्पादकता[24] को प्रति हजार कर्मचारी (मिलियन में एनटीकेएम के अनुसार) संचालित यातायात की मात्रा के अनुसार मापा जाता है। सभी क्षेत्रीय रेलवे के ओपन लाइन स्टाफ की उत्पादकता 2013-14 (599) से 2017-18 (654) तक 9.18 *प्रतिशत* तक बढ़ गई। पिछले 5 वर्षों की अवधि में स्टाफ उत्पादकता में वृद्धि परिवहन किए माल (टनेज) तथा यात्री (ले जाए गए/परिवहन की गई कुल दूरी) में वृद्धि की वजह से थी।

वर्ष 2017-18 के दौरान 1704 मिलियन एनटीकेएम की उच्चतम स्टाफ उत्पादकता को पूर्व तट रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था। पूर्व रेलवे की 234.40 मिलियन एनटीकेएम की स्टाफ उत्पादकता उसी अवधि के दौरान न्यूनतम थी।

1.7 रेलवे निधियां

भारतीय रेल द्वारा निम्नलिखित निधियों का परिचालन किया जाता है जिसका विनियोजन विशिष्ट प्रयोजनों के लिए किया जाता है। ये निधियां (आरएसएफ तथा आरआरएसके को छोड़कर) वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित दर पर ब्याज भी उपार्जित करती है। निधियों का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 1.8 निधि शेष (₹ करोड़ में)

निधि का नाम	*अथ शेष*	*वर्ष के दौरान वृद्धि*	*वर्ष के दौरान आहरण*	*अंत शेष*
मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	***450.50***	1787.41	1525.82	712.09
पेंशन निधि	594.76	46654.26	45275.33	1973.69
विकास निधि (डीएफ)	402.63	1560.97	1380.51	583.09
पूंजीगत निधि (सीएफ)	305.43	54.44	0.00	359.87
रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ)	23.26	11671.27	11547.70	146.83
ऋण सेवा निधि (डीएसएफ)	800.23	163.80	771.02	193.01
आरआरएसके	0	16100.00	16090.75	9.25
कुल	**2,576.81**	**77992.15**	**76591.13**	**3977.83**

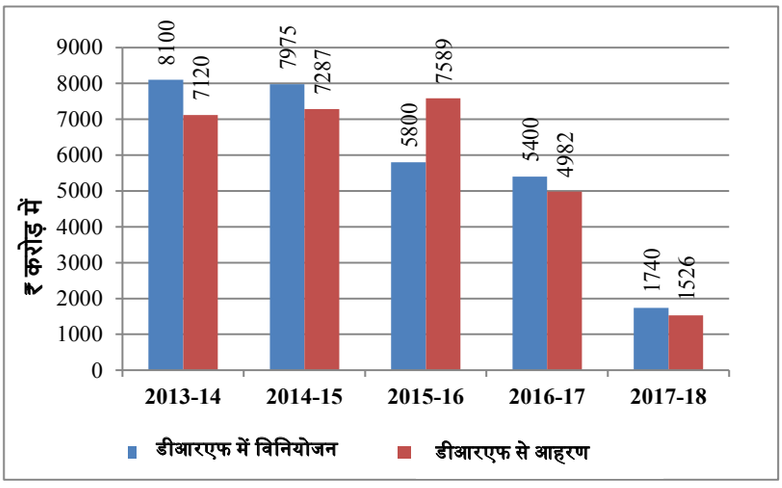
टिप्पणी- 1. वृद्धि में वित्तीय समायोजन, निधि विनियोजन तथा वर्ष के दौरान निधि शेष पर प्राप्त ब्याज शामिल है।

2. डीआरएफ, विकास निधि तथा रेलवे सुरक्षा निधि के अन्तर्गत वृद्धि में क्रमश: ₹ 0.63 करोड़, ₹ 4.42 करोड़ तथा ₹ 136.27 करोड के वित्तीय समायोजन शामिल है।

[24] *भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण*

1.7.1 मूल्यह्रास आरक्षित निधि

परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण के लिए रेलवे, जोनल रेलवे के मामले में राजस्व से अंतरण द्वारा और उत्पादन इकाइयों के मामले में कार्यशाला विनिर्माण उचंत (डब्ल्यूएमएस) से अतंरण द्वारा वित्तपोषित डीआरएफ का रखरखाव करता है। वर्ष 2017-18 के दौरान, व्यय किए गए ₹ 1,525.82 करोड़ तथा ₹ 5,200 करोड़[25] के बीई के प्रति ₹ 1,740 करोड़ का विनियोजन किया गया। यह राशि डीआरएफ के तहत किए जाने वाले कार्यों हेतु 'थ्रो फॉरवर्ड" की तुलना में काफी कम है।



चित्र 1.13: डीआरएफ में विनियोजन एवं इससे आहरण

डीआरएफ (2017-18 तक) से प्रतिस्थापित की जाने वाली परिसम्पत्तियों का 'थ्रो फॉरवर्ड' मूल्य ₹ 1,01,194 करोड़ पर आकलित था। इसमें प्रमुख रूप से रॉलिंग स्टॉक पर ₹ 32,975 करोड़, रेलपथ नवीकरण पर ₹ 61,551 करोड़, पुल कार्यों पर ₹ 1,288 करोड़, संकेतन तथा दूरसंचार कार्यों पर ₹ 1,758 करोड़ तथा मशीनरी और संयंत्र पर ₹ 659 करोड़ शामिल थे। इस प्रकार, पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीकरण तथा प्रतिस्थापन हेतु अधिक संचित कार्य है जिन्हे ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन के लिए समय पर प्रतिस्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

भारतीय रेल, मूल्यह्रास की गणना के लिए उनके मैनुअल में दिये गए फॉर्मूले या किसी भी मान्यता प्राप्त फॉर्मूले का पालन नहीं कर रहा है। डीआरएफ में योगदान परिसम्पत्ति की परम्परागत लागत, अपेक्षित उपयोगी काल तथा अपेक्षित शेष काल के आधार पर नहीं किया जा रहा है। परिसंपत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन की लागत की गणना के लिए रेलवे की अपनी पद्धति है। लेकिन इस पद्धति पर आधारित उपबंध भी अपर्याप्त है। यह उस राशि पर निर्भर थी जो संचालन व्यय वहन कर सके जैसाकि पिछले पांच वर्षों के दौरान डीआरएफ के विनियोजन से देखा जा सकता है। यह इस अवसर के दौरान निरन्तर कम हुआ है तथा आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपर्याप्त था। लेखापरीक्षा ने अपने पहले के प्रतिवेदन[26] में इस मामले का संकेत दिया था। विशेष रूप से घटते अधिशेष की पृष्ठभूमि में, हर संभावना है कि यह भारत सरकार के लिए एक दायित्व बन सकता है।

1.7.2 पेंशन निधि

यह निधि वर्तमान पेंशन भुगतानों को पूरा करने के साथ साथ सेवा के प्रत्येक वर्ष में अर्जित पेंशन लाभों के खातों पर एकत्रित देनदारियों को पूर्ण करने के लिए निर्मित की जाती है। जोनल रेलवे के मामले में राजस्व से अंतरण द्वारा और उत्पादन इकाइयों के मामले में कार्यशाला

[25] *राजस्व से ₹ 5000 करोड़ तथा पूंजी से ₹ 200 करोड़*
[26] *रेलवे वित का लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2016 का सं.37)*

विनिर्माण उचंत से अतंरण द्वारा इस निधि को वित्तपोषित किया जाता है। वर्ष 2017-18 के दौरान ₹ 46,397.71 करोड़ को विनियोजित किया गया तथा ₹ 45,275.33 करोड़ को खर्च किया गया।

1.7.3 विकास निधि

इस निधि को 'राजस्व अधिशेष' से विनियोजन द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। इसका उपयोग रेल यातायात के उपयोगकर्त्ताओं, श्रम कल्याण कार्यों, अलाभकारी परिचालन सुधार कार्यों तथा सुरक्षा कार्यों के लिए सुविधाओं से संबंधित कार्यों हेतु व्यय को पूरा करने के लिए किया जाता है। वर्ष 2017-18 के दौरान, व्यय किए गए ₹ 2,000 करोड़ के बीई के प्रति ₹ 1,505.61 करोड़ का विनियोजन किया गया था तथा ₹ 1,380.51 करोड़ खर्च किए गए थे।

1.7.4 पूंजीगत निधि

निधियों को पूंजीगत प्रकृति के कार्यों के लिए आवश्यकता के वित्तपोषण भाग के स्पष्ट प्रयोजन के साथ सृजित (1992-93 से) किया गया है। निधि 2001-02 तक परिचालित थी। इसके पश्चात्, पांचवे वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के कारण, रेलवे इस निधि से विनियोजित किए जाने हेतु पर्याप्त आन्तरिक संसाधनों को सृजित करने में सक्षम नहीं थी। अत: निधि 2002-03 से 2004-05 तक परिचालित नहीं थी तथा 2005-06 से परिचालित किया गया था। वर्ष 2017-18 में, यद्यपि ₹ 5,948.37 करोड़ की राशि का बजट बनाया गया था, तथापि कोई विनियोजन नहीं किया गया। जुलाई 2017 में, रेलवे बोर्ड ने यदि पर्याप्त निधियां सीएफ में उपलब्ध न हो तो पूंजीगत (जीबीएस) को आईआरएफसी पट्टा प्रभारों पर प्रधान/पूंजीगत घटक को प्रभारित करने का निर्णय लिया। तथापि सीएफ पट्टा प्रभारों के पूँजीगत घटक के लिए प्रथम प्रभार रहेगा। वर्ष 2017-18 के दौरान, भारतीय रेल ने जीबीएस से आईआरएफसी पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक के प्रति ₹ 7,979.82 करोड़ व्यय किए क्योंकि सीएफ को कोई विनियोजन नहीं किया गया था। पूंजीगत (जीबीएस) से आईआरएफसी को पुन: भुगतान करने की यह व्यवस्था सही प्रवृत्ति नहीं है तथा यह रेलवे को पूंजीगत कार्यों में किए जा सकने वाले अतिरिक्त निवेशों से वंचित कर देगा। वास्तव में, यदि आईआरएफसी दायित्वों को भारत सरकार द्वारा ही पूरा किया जाना है, तो सरकार बाजार से सीधे उधार ले सकती है, क्योंकि उधार की लागत कम होगी।

1.7.5 ऋण सेवा निधि

यह निधि जापान अंतर्राष्ट्रीय सहकारी एजेंसी (जेआईसीए), वर्ल्ड बैंक से लिए ऋणों तथा वेतन आयोगों के भविष्य कार्यान्वयनों के लिए भविष्य ऋण सेवा दायित्वों के निर्वहन के एकमात्र उद्देश्य से निर्मित (2013-14 से) की गई। इस निधि का वित्तपोषण सीएफ तथा डीएफ की अनिवार्य आवश्यक्ताओं को पूरा करने के पश्चात 'अधिशेष' से विनियोजन द्वारा किया जाता है। 2017-18 में, न तो किसी राशि का बजट बनाया गया न ही डीएसएफ में विनियोजन किया गया। 7वें वेतन आयोग के प्रभाव की वजह से स्टॉफ लागत की ओर ₹ 771.02 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया है। इस निधि को 2013-14 से परिचालित किया जा रहा है परन्तु लेखा शीर्ष खोलना अभी शेष है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि निधि लेखा रेल मंत्रालय द्वारा मुख्य शीर्ष 8116 के अंतर्गत संचालित किया जा रहा है। तथापि, मुख्य शीर्ष खोलने तथा इसके संचालन की पद्धति के लिए कोई औपचारिक सहमति नहीं ली गई है।

1.7.6 रेल सुरक्षा निधि

इस निधि का निर्माण मानवरहित स्तर क्रॉसिंग के परिवर्तन से संबंधित कार्यों और उपरिगामी रोड/उध्वार्गामी पुलों के निर्माण (अप्रैल 2001 से) के संबंध में कार्यों के वित्तपोषण के लिए किया गया। तथापि, 2016-17 में इस निधि के कार्यक्षेत्र का विस्तारण नई लाईनों, गेज परिवर्तन, विद्युतीकरण और सुरक्षा कार्यों तक को सम्मिलित करने के लिए किया गया। इस निधि का वित्तपोषण केंद्र सरकार द्वारा केंद्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) (डीजल उपकर में से) द्वारा निधि के अंतरण के माध्यम से किया जाता है। इसके अतिरिक्त, राजस्व 'अधिशेष' में से भी राशि विनियोजित की जा सकती है। 2017-18 के दौरान, रेलवे ने सीआरएफ से अंतरण के रूप में ₹ 11,375 करोड़ प्राप्त किए तथा रेलवे राजस्व अधिशेष से आरएसएफ को किसी बजट प्रावधान के बिना ₹ 160 करोड़ का विनियोजन किया गया। आरएसएफ से ₹ 10,000 करोड़ का हस्तांतरण आरएसएफ से महत्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों के वित्तपोषण के लिए आरआरएसके को किया तथा आरएसएफ के तहत कार्यों पर ₹ 1,547.70 करोड़ व्यय किए गए।

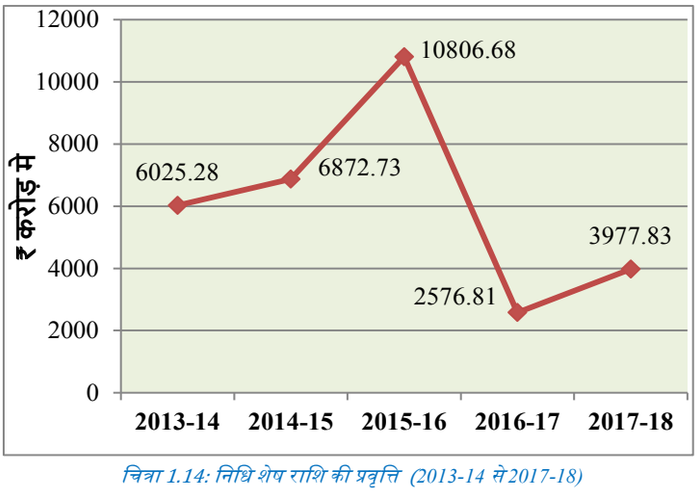
1.7.7 राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष

सुरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण कार्यो के वित्तपोषण हेतु 2017-18 से प्रभावी यह एक नव निर्मित कोष है। इसमें ट्रैक नवीकरण, पुल संबंधी निर्माण कार्य, सिग्नलिंग और दूरसंचार निर्माण कार्य, लेवल क्रॉसिंग और रेल उपरिगामी रोड/उध्वार्गामी पुलों के सड़क सुरक्षा निर्माण कार्य, रोलिंग स्टॉक, परिवहन सुविधाएं, विद्युतीय निर्माण कार्य, मशीनरी और संयंत्र, कार्यशालाएं, यात्री सुविधाएं और प्रशिक्षण/एचआरडी शामिल है। जीबीएस, आरएसएफ, डीआरएफ और राजस्व अधिशेष से कोष को क्रेडिट प्राप्त होगा। पांच वर्षों की अवधि में कोष के पास ₹ 1 लाख करोड़ के कोष है। रेलवे के आंतरिक संसाधनो से ₹ 5,000 करोड़ और जीबीएस से योगदान के रूप में ₹ 15,000 करोड़ सहित सुनिश्चित वार्षिक परिव्यय ₹ 20,000 करोड़ है।

रेलवे, ₹ 5,000 करोड़ की राशि के संबंध में,अपर्याप्त राजस्व अधिशेष के कारण आरआरएसके के लिए अपने आंतरिक संसाधनों से केवल ₹ 1,100 करोड़ ही विनियोजित कर सका था। आरएसएफ से ₹ 10,000 करोड़ और जीबीएस से ₹ 5,000 करोड़ का हस्तांतरण किया गया और ₹ 16,090.75 करोड़ का व्यय वहन किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि यह वास्तव में एक नई निधि नहीं है, लेकिन केवल तीन मौजूदा स्रोतों से निधि अंतरित करके बनायी गयी है। लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि कि मुख्य और लघु शीर्ष की सूची के अंतर्गत एसआरएसएफ़ के लिए आबंटित मुख्य शीर्ष 8230 का उपयोग आरआरएसके के लेखांकन के लिए किया गया था।

यद्यपि, रेल मंत्रालय ने बताया (फरवरी 2019) कि वित्त की कमी के कारण, डीआरएफ के लिए बहुत अधिक विनियोजन नहीं किया गया था, परिणामस्वरूप प्रतिस्थापन के कारण उपरिभार परिसंपत्तियों का जमाव हो गया था। रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि समयबद्ध तरीके से मुद्दे का पता लगाने के लिए सरकार ने आरआरएसके बनाने का निर्णय लिया था। इस सन्दर्भ में, यह उल्लेख करना उचित है कि मौजूदा फंडों नामत: डीआरएफ और आरएसएफ के माध्यम से महत्वपूर्ण सुरक्षा परिसंपत्तियों के नवीनीकरण, प्रतिस्थापन और उन्नयन का काम पहले से ही

किया जा रहा है। मंत्रालय की प्रतिक्रिया नए फंड के निर्माण हेतु औचित्य के संबंध में लेखापरीक्षा अभियुक्ति को संबोधित नहीं करती है क्योंकि समान उद्देश्य के लिए व्यय जीबीएस/आरएसएफ से पूरा किया जा सकता था। लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि रेलवे द्वारा डीआरएफ के स्थान पर आरआरएसके के माध्यम से परिसम्पत्तियों का प्रतिस्थापन और नवीनीकरण वित्तपोषित करने के कारण रेलवे ने डीआरएफ के लिए विनियोजन को कम कर दिया, जिससे कार्य के खर्च और परिचालन अनुपात को बेहतर रूप में प्रस्तुत किया जा सके।



चित्र 1.14: निधि शेष राशि की प्रवृत्ति (2013-14 से 2017-18)

निधि शेष जो 2015-16 तक की बढ़ती हुई प्रवृत्ति को दर्शाते है 2016-17 में तेजी से घट गया, परन्तु मौजूदा वर्ष के दौरान आंशिक रूप से बेहतर हो जाता है, जैसा ग्राफ से देखा जा सकता है।

1.8 निष्कर्ष

भारतीय रेल का कुल व्यय 2016-17 में ₹ 2,68,759.62 करोड़ से 2017-18 में ₹ 2,79,249.50 करोड़ तक बढ़ गया, जिसमें 3.90 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई। जबकि पूंजीगत व्यय 5.82 प्रतिशत से घटा है, वर्ष के दौरान राजस्व व्यय में 10.47 प्रतिशत की वृद्धि हुई। कर्मचारी लागत, पेंशन भुगतानों और रोलिंग स्टॉक पर पट्टा किराया के प्रतिबद्ध व्यय 2017-18 में कुल संचालन व्यय का लगभग 71 प्रतिशत था। निवल सामान्य संचालन व्यय 2016-17 में ₹ 1,18,829.61 करोड़ से 2017-18 में ₹ 1,28,496.51 करोड़ से 8.14 प्रतिशत तक बढ़ गया था।

निवल अधिशेष 66.10 प्रतिशत से कम हो गया था और 2016-17 में ₹ 4,913.00 करोड़ की तुलना में 2017-18 में ₹ 1,665.61 करोड़ था। पिछले दस वर्षों में 98.44 प्रतिशत का ओआर सबसे खराब था। एनटीपीसी और इरकॉन से प्राप्त अग्रिम के लेखांकन करने से रेलवे ₹ 1,665.61 करोड़ का अधिशेष अर्जित कर सकी अन्यथा रेलवे पर ₹ 5,676.29 करोड़ नकारात्मक राशि संतुलन तथा 102.66 प्रतिशत उच्चतम परिचालन अनुपात रहता।

2017-18 के दौरान, सकल यातायात प्राप्तियों में 2016-17 की तुलना में 8.13 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। यह माल ढुलाई उपार्जनों और यात्री आय की सकल दर में वृद्धि के कारण हुआ था। प्रीमियम ट्रैनों में फ्लैक्सी फेयर योजना के कारण मुख्यरूप से 5 प्रतिशत से यात्री आय में वृद्धि हुई थी। हालांकि, विविध आय की वृद्धि दर में कमी हुई थी।

भारतीय रेल द्वारा 2016-17 हेतु तैयार किए गए अंतिम परिणामों के संक्षिप्त सार के अनुसार, यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों में हानि का प्रतिशत प्रथम श्रेणी के एसी 2 टीयर में 13.60 प्रतिशत से लेकर 80.27 प्रतिशत तक है। ईएमयू उपनगरीय ट्रेन सेवाओं की हानि 64.74 प्रतिशत थी। माल ढुलाई से प्राप्त लगभग 95 प्रतिशत लाभ का उपयोग यात्री और अन्य कोचिंग

सेवाओं के प्रचालन पर हुई ₹ 37,936.84 करोड़ की हानि की क्षतिपूर्ति करने के लिए उपयोग किया गया था। इन श्रेणीयों से पूर्ण लागत की वसूली न होने में योगदान देने वाले कारको में से एक विभिन्न लाभार्थियों को मुफ्त और रियायती किराया पास/टिकटे है।

भारतीय रेल का सबसे बड़ा संसाधन माल भाड़ा है और उसके बाद अतिरिक्त बजटीय संसाधन और यात्री आय है। यदपि, अतिरिक्त बजटीय संसाधन और डीजल सेस की हिस्सेदारी 2017-18 में बढ़ गयी थी। तथापि, 2012-17 के दौरान प्राप्ति के औसत आकड़ों की तुलना में माल भाड़ा, यात्री आय, जीबीएस और अन्य राजस्व अर्जन की हिस्सेदारी 2017-18 में घट गई ।

कुल पूंजी व्यय के लिए जीबीएस की हिस्सेदारी 2017-18 में आंशिक रूप से बढ़ी थी। ईबीआर की हिस्सेदारी 2016-17 में 48.55 प्रतिशत से 2017-18 में 54.42 प्रतिशत बढ़ गई थी। तथापि, कुल पूंजी व्यय में आंतरिक संसाधनों की हिस्सेदारी जो 2014-15 में 26.14 प्रतिशत तक थी 2017-18 में 3.01 प्रतिशत से कम हो गई थी। जीबीएस और ईबीआर पर अधिक निर्भरता के परिणामस्वरूप आंतरिक संसाधनों के सृजन में गिरावट हुई।

2015-2020 से पांच-वर्ष की अवधि के लिए लक्षित ₹ 1.5 लाख करोड़ की वित्तीय सहायता के प्रति प्रथम तीन वर्षों (2015- से 2018) के दौरान केवल ₹ 37,359.89 करोड़ की व्यवस्था हुई। बढ़ी हुई राशि 2015-16 से सभी तीन वर्षों में अनुमानित राशि से कम है। रेलवे पिछले दो वर्षों के दौरान इस राशि को पूर्ण रूप से खर्च नहीं कर सका था।

₹ 1,665.61 करोड़ के निवल अधिशेष को विकास निधि (₹ 1,505.61 करोड़) और रेलवे सुरक्षा कोष (₹ 160.00 करोड़) के लिए विनियोजित किया गया था। डीआरएफ के लिए विनियोजन पिछले पांच वर्षों के दौरान औसत विनियोजन की तुलना में 2017-18 में महत्वपूर्ण रूप से घट गया था। डीआरएफ से प्रतिस्थापित की जाने वाली परिसंपत्तियों (2017-18 तक) का 'थ्रो फॉर्वर्ड' मूल्य ₹ 1,01,194 करोड़ अनुमानित था।

राष्ट्रीय रेल संरक्षण कोष (आरआरएसके), मौजूदा तीन स्त्रोत से सामान्य निधियों के हस्तातंरण के द्वारा 2017-18 में निर्मित एक नया कोष है। आंतरिक संसाधनों से विनियोजित करने के लिए ₹ 5,000 करोड़ की राशि हेतु अपर्याप्त राजस्व अधिशेष के कारण, रेलवे आरआरएसके के लिए केवल ₹ 1,100 करोड़ विनियोजित कर सका था। आरएसएफ से ₹ 10,000 करोड़ और ₹ 5,000 करोड़ जीबीएस से हस्तांतरित किए गए थे और ₹ 16,090.75 करोड़ का व्यय वहन किया गया था। डीआरएफ के बजाए इस कोष के माध्यम से प्रतिस्थापन और परिसंपत्तियों के नवीकरण के वित्तपोषण के कारण, रेलवे ने डीआरएफ के लिए विनियोजन को कम कर दिया था, जिस कारण संचालन व्ययों और परिचालन अनुपात को बेहतर तरीके से दर्शाया जा सके।

वर्ष के दौरान, भारतीय रेल ने जीबीएस से आईआरएफसी पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक के संबंध में ₹ 7,979.82 करोड़ खर्च किये, क्योंकि सीएफ के लिए कोई विनियोजन नहीं किया गया था। पूंजी (जीबीएस) से आईआरएफसी के प्रतिस्थापन की व्यवस्था एक यथेष्ट प्रवृत्ति नहीं है यह रेलवे को अतिरिक्त निवेश से वंचित करेगा जो पूंजीगत निर्माण कार्यों पर किया जा सकता था।

1.9 सिफारिशें

1. ***रेलवे को आंतरिक राजस्व बढ़ाने के लिए उपाय करने चाहिए ताकि सकल और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों पर निर्भरता को रोका जा सके।***

2. रेलवे सुनिश्चित करे कि अधिशेष और परिचालन अनुपात इसके वित्तीय निष्पादन का वास्तविक चित्रण करते है।

3. मूल्यह्रास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण से संबंधित कार्यों के श्रो फार्वर्ड का संचय हो गया है। इस बैकलॉग के समाधान और पूरानी परिसंपत्तियों के समय पर प्रतिस्थापन और नवीकरण सुनिश्चित करने की तत्काल आवश्यकता है।

4. चालू वर्ष के दौरान भारतीय रेल द्वारा वहन किए गए पूंजीगत व्यय में कटौती हुई है। रेलवे पिछले दो वर्षों में पूर्ण रूप से ईबीआर-आईएफ के तहत जुटाए गए धन को भी खर्च नहीं कर सका। रेलवे बाजार से प्राप्त निधियों को पूर्ण रूप से उपयोग करना सुनिश्चित करे ।

5. किसी तर्कसंगत कारण के बिना नई निधि का सृजन और इसके कारण संचालन व्ययों तथा अधिशेष को बेहतर तरीके से दर्शाना वांछनीय नहीं है और इससे बचा जाएं।

अध्याय 2 भारतीय रेल में यात्रियों के लिए रियायतें

2.1 प्रस्तावना

रेल मंत्रालय भारतीय रेल से यात्रा करने वाले विभिन्न श्रेणीयों के यात्रियों हेतु रियायतों को प्रदान करता है। भारतीय रेल द्वारा सामान्य जनता के लिए मुख्यत: 53 प्रकार की रियायतें प्रदान की जाती है (परिशिष्ट-ए)। ये रियायतें विभिन्न श्रेणियों के व्यक्तियों हेतु पृथक पृथक होती है जैसे (i) वरिष्ठ नागरिक (ii) शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्ति (iii) कैंसर, थैलीसीमिया, हृदय, गुर्दा, क्षयरोग और अन्य गंभीर बीमारियों से पीड़ित मरीज (iv) वीरता पुरस्कारों के प्राप्तकर्ता (v) श्रम पुरस्कार प्राप्तकर्ता (vi) राष्ट्रीय पुरस्कार से सम्मानित अध्यापकों (vii) युद्ध में मृत सैनिक की विधवा (viii) राष्ट्रीय खेल पुरस्कार प्राप्तकर्ता (ix) राष्ट्रीय और राज्य खेल प्रतियोगिताओं में भागीदारी करने वाले (x) छात्रों (xi) युवकों (xii) किसानो (xiii) प्रेस संवाददाताओं (xiv) फिल्म टेकनीशियनों इत्यादि। भारतीय रेल, रेल कर्मचारियों को सुविधा पास, मानार्थ पास, और सुविधा टिकट आदेशों के संबंध में रियायतें प्रदान करती है। रियायत के अनुदान हेतु नियमों, प्रक्रियाओं, रियायतों की सीमा, पात्रता, उद्देशयों आदि के ब्यौरे आईआरसीए कोचिंग टैरिफ सं. 26, भाग I (खण्ड II) में निहित हैं। भारतीय रेल को 2015-16 से 2017-18 के दौरान 189.99 करोड़ आरक्षित यात्रियों से ₹ 88063.93 करोड़[27] राजस्व का अर्जन हुआ और इसी अवधि के दौरान आरक्षित यात्रियों को ₹ 7418.44 करोड़ (8.42 *प्रतिशत*) से 21.75 करोड़ (11.45 *प्रतिशत*) की रियायत को प्रदान किया गया ।

2.2 पृष्ठभूमि

'भारतीय रेल में यात्री राजस्व प्रबंधन' पर निष्पादन लेखापरीक्षा, वर्ष 2005 की प्रतिवेदन सं. 9 (रेलवे) के अध्याय 1 मे यह स्पष्ट किया गया कि रेल किराया और माल ढुलाई समिति (आरएफएफसी) की सिफारिशों को जल्दी लागू करने की आवश्यकता है। इन सिफारिशों में रियायत की राशि को 50 प्रतिशत तक सीमित करना, विभिन्न लाभ अर्जन करने वाले संगठनों की प्रतिनिधियों को दी जाने वाली रियायतों को वापस लेना, तीन वर्ष से ऊपर की आयु वाले बच्चों के लिए राशि चार्ज करना, बच्चों को दी गई गए सीट के संबंध में 75 प्रतिशत की राशि चार्ज करना और भूतपूर्व सांसदो को दी गई रियायत के संबंध में वहन किए गए व्यय संसदीय कार्य विभाग से उर्पाजित करना शामिल है। रेलवे बोर्ड ने एटीएन (जून 2015) में बताया कि रेलवे बहुत ही सीमित संख्या के मामलों में यात्रियों को आवश्यकता और योग्यता के आधार पर रियायत प्रदान करता है ।

नीति आयोग की बिबेक देबरॉय समिति और किशोर देसाई समिति के द्वारा भारतीय रेल द्वारा सामाजिक सेवा दायित्व के प्रभाव की समीक्षा की गई, तथापि, निष्कर्ष निकाला गया (सितंबर 2016) कि भारतीय रेलवे समग्र वित्तीय स्थिति का प्रबंधन करने के लिए अपने यात्री व्यवसाय के नुकसान के लिए अपने माल के व्यवसाय को एक उपकरण के रूप में उपयोग करता है । इस

[27] ***रेल मंत्रालय के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण के अनुसार***

पृष्भूमि में, वर्तमान लेखापरीक्षा मे भारतीय रेल द्वारा वहन की गई रियायत की मात्रा और रियायतों के दुरूपयोग की जांच करने के लिए आंतरिक नियंत्रण तन्त्र की प्रभाविकता निर्धारण पर ध्यान केन्द्रित किया।

2.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

वर्तमान लेखापरीक्षा का उद्देश्य निम्न का निर्धारण करना है:

1. रेलवे के उपार्जन पर यात्रियों को दी जाने वाली रियायतों के प्रभाव;
2. क्या रेलवे ने पिछले वर्षों में रियायतों की राशि को नियंत्रित करने के लिए प्रभावी कदम उठाए है और रियायतों के दुरूपयोग को रोकने के लिए पर्याप्त आतंरिक नियंत्रण किये हैं?

2.4 लेखापरीक्षा कार्य क्षेत्र और कार्यप्रणाली

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र में 2015-16 से 2017-18 के दौरान आरक्षित यात्रियों को दी जाने वाली रियायतो की समीक्षा सम्मिलित है। इसमें वरिष्ठ नागरिकों, निर्दिष्ट बीमारी से पीड़ित रोगियों, विकलांग व्यक्तियों, छात्रों, खेल से जुड़े व्यक्तियों, प्रेस संवदाताओं, विशेषाधिकार पास / पीटीओ धारकों आदि को दी गई रियायतों की समीक्षा शामिल है। रेल मंत्रालय ने कहा कि विशेषाधिकार पास / पीटीओ रियायतें नहीं बल्कि सेवा की वैधानिक शर्तें हैं। यह एक तथ्य हो सकता है लेकिन उनके वित्तीय निहितार्थ और लागत में शामिल होने के मद्देनजर, इसे इस समीक्षा के दायरे में शामिल किया गया है। चिकित्सीय आधारों पर दी जाने वाली रियायतो की समीक्षा हेतु सभी क्षेत्रीय रेलवे में चयनित यात्री आरक्षित प्रणाली (पीआरएस) काउंटरो पर जुलाई 2018 के माह की रसीदों की जांच की गई थी। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर चर्चा के लिए 30 अप्रैल 2019 को एग्जिट कॉन्फ्रेंस का आयोजन किया और रेल मंत्रालय के जवाब को शामिल किया गया।

लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल के आरक्षित यात्री डेटा वेयरहाऊस[28] की रियायत संबंधी रिपोर्ट और इस संबंध में रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (CRIS) के द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़ो का विश्लेषण किया। विश्लेषण पर, रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र और लेखा निदेशालय, रेल मंत्रालय के द्वारा अनुरक्षित डेटा वेयरहाऊस से 2015-16 से 2017-18 के दौरान डाउनलोड किए गए डेटा के बीच आरक्षित यात्रियों की संख्या और अर्जित राजस्व में लेखापरीक्षा द्वारा अंतर देखा गया। रेल मंत्रालय के 2015-16 से 2017-18 के दौरान आरक्षित यात्रियों की कुल संख्या और इससे संबंधित आय के आंकड़े, डेटा वेयरहाऊस से डाऊनलोड किए गए के आंकड़ो से क्रमश:

[28] ***डेटा वेयरहाऊस सेन्टर फॉर रेलवे इन्फॉर्मेशन सिस्टम (सीआरआईएस) द्वारा अनुरक्षित किया जाता है जो भारतीय रेल की यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) के सभी डेटा को संरक्षित करना, निर्णय लेने में भारतीय रेल के द्वारा उपयोग हेतु डेटा का विश्लेषण और रिर्पोट तैयार करता है।***

16.68 करोड़ (9.62 *प्रतिशत*) और ₹ 12903.14 करोड़ (17.17 *प्रतिशत*) अधिक थे जैसा कि ***परिशिष्ट-ख*** में दर्शाया गया है।

2015-18 के दौरान आरक्षित यात्रियों की कुल संख्या और राजस्व अर्जन में अंतर को लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराये गए अभिलेखों से मिलाया नहीं जा सका, तद्नुसार निष्कर्ष निकालने के लिए लेखापरीक्षा द्वारा डेटा वेयरहाऊस से डाऊनलोड किए गए सिस्टम जनरेट डेटा का विश्लेषण और समीक्षा की गई। एग्जिट कॉन्फ्रेंस (अप्रैल 2019) के दौरान, रेल मंत्रालय ने कहा कि रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (CRIS) के डेटा वेयरहाउस से डाउनलोड किए गए डेटा और लेखा निदेशालय , रेल मंत्रालय के द्वारा बनाए गए डेटा के बीच मिलान न होने का कारण स्टेशनों पर स्टेशन स्टाफ और ट्रेनों में टीटीई द्वारा की गयी बुकिंग है, जो अनारक्षित ट्रेन प्रणाली और यात्री आरक्षण प्रणाली के माध्यम से नहीं होती है इसलिए, CRIS द्वारा बनाए गए डेटा वेयरहाउस में शामिल नहीं हो पाती है।

लेखापरीक्षा द्वारा समय समय पर जारी किए गए रेलवे बोर्ड के निर्देशों/परिपत्रों के अनुपालन की समीक्षा और क्षेत्रीय रेलवे /मंडलों /चयनित पीआरएस काउंटरो पर विभिन्न रियायतों से संबंधित अभिलेखों की जांच की गई।

2.5 नमुना आकार

निम्नलिखित नमूनो का चयन किया गया

तालिका 2.1- नमुना आकार के लिए मानदंड

क्रम सं.	विषय	मानदंड	नमुना ब्यौरे
1.	समीक्षा अवधि के दौरान क्षेत्रीय रेलवे में आरंभ की गई नई प्रकार की ट्रैन जैसे हमसफर, सुविधा, महामना आदि में रियायतो के अध्ययन हेतु	2015-18 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे में आरंभ की गई नई प्रकार की ट्रैन जैसे-हमसफर, सुविधा आदि का 100 *प्रतिशत*	नमूना जांच के लिए 86 ट्रैन चयनित की गई थी • 48 सुविधा विशेष ट्रैनें • चार महामना एक्प्रेस ट्रैनें • दो तेजस एक्प्रेस ट्रैनें • 32 हमसफर ट्रैनें
2.	वरिष्ठ-नागरिक को दी जाने वाली योजना के कार्यान्वयन और चिकित्सीय प्रमाणपत्र के संबंध में जारी किए गए रियायती टिकटों में अनियमितताओं के अध्ययन हेतु	प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में पांच पीआरएस काउंटर एक यात्री सेवा टिकट केन्द्र (वाईटीएसके)/बाह्य अभिकरण सहित	कुल 69 पीआरएस स्थानों और 11 वाईटीएसके नमुना जांच के लिए चयनित किए गए थे।

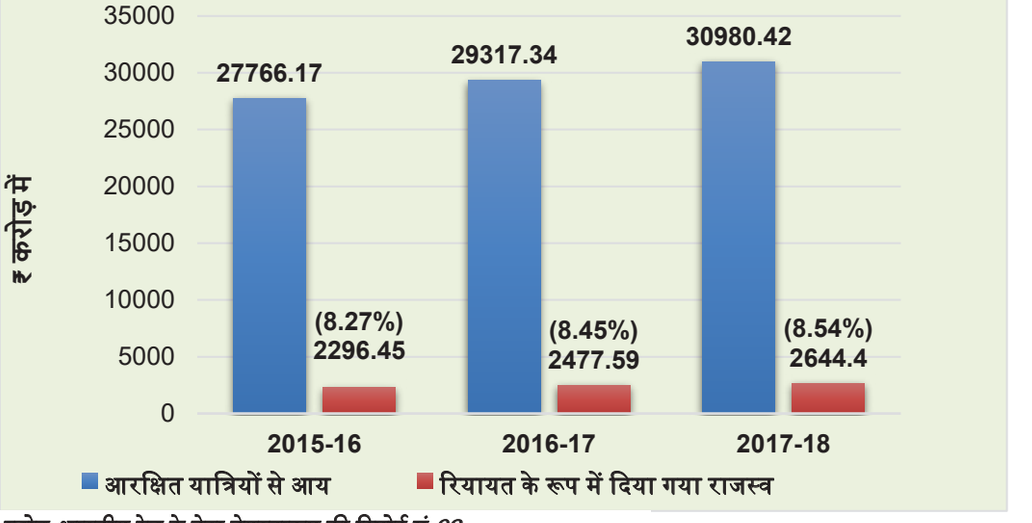
चयनित किए गए नमुनो के ब्यौरे ***परिशिष्ट-ग*** में दिये गए हैं।

2.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा उद्देश्य 1: **रेलवे के उपार्जन पर यात्रियों को दी जाने वाली रियायतों के प्रभाव**

2.6.1 आरक्षित यात्रियों से होने वाली आय को रियायत के रूप में दिए गए राजस्व की हिस्सेदारी

चित्र 2.1 आरक्षित यात्रियों से प्राप्त आय के साथ-साथ रियायत के रूप में दिया गया राजस्व



स्त्रोत: भारतीय रेल के डेटा वेयरहाऊस की रिपोर्ट सं. 98

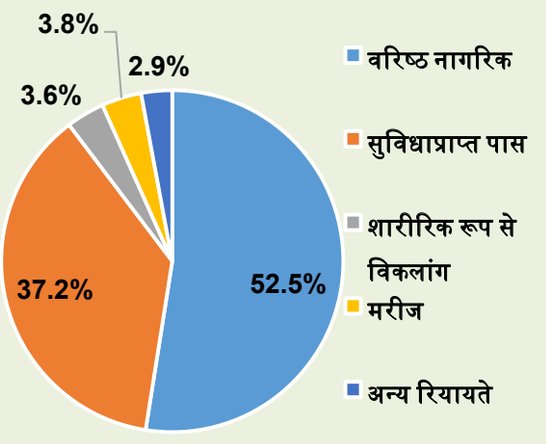
यात्रियों को दिए जाने वाली रियायत की राशि का विश्लेषण भारतीय रेल की यात्रियों से आय पर इसके भार का निर्धारण करने के लिए किया गया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न श्रेणियों के तहत आरक्षित यात्री आय पर औसतन 8.42 *प्रतिशत* रियायतों के रूप मे दी गयी जैसा ***चित्र 2.1*** से देखा जा सकता है। यात्रियों की संख्या के सन्दर्भ में, किसी भी प्रकार की रियायत का लाभ उठाने वाले यात्रियों की कुल संख्या, पिछले तीन वर्षों के दौरान यात्रा करने वाले कुल आरक्षित यात्रियों का लगभग 11.45 *प्रतिशत* (21.75 करोड़) था। **अनुलग्नक 1 और अनुलग्नक 1.1**

इस प्रकार, कुल आरक्षित यात्रियों मे से 11.45 प्रतिशत को किसी भी प्रकार रियायत का प्रदान करने के लिए भारतीय रेल ने पिछले तीन वर्षों में आरक्षित यात्रियों की आय का महत्वपूर्ण हिस्से का (8.42 प्रतिशत) परित्याग किया।

2.6.2 रियायत का श्रेणी-वार विश्लेषण

पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न श्रेणियों के तहत दी गई रियायत की कुल राशि ₹ 7418.44 करोड़ थी। 2015-16 से 2017-18 के दौरान दी गई रियायत की राशि की श्रेणी-वार समीक्षा यह दर्शाती है कि रियायतों का प्रमुख हिस्सा (52.5 *प्रतिशत*) वरिष्ठ नागरिक रियायतों और कर्मचारियों पास धारको रियायतों (37.2 *प्रतिशत*) के लिए उपयोग हुआ है जबकि दिव्यांग, रोगियों, प्रेस संवादाताओं आदि के लिए दी गयी अन्य रियायतें कुल रियायत का 10.3 *प्रतिशत* बनती है जैसा **चित्र 2.2** में देखा जा सकता है। रियायत की सम्पूर्ण राशि के सन्दर्भ में, पिछले तीन वर्षों में वरिष्ठ नागरिकों के लिए रियायत की राशि ₹ 3894.32 करोड़ थी और कर्मचारियों के सुविधा पास और पीटीओ के संबंध में यह ₹ 2759.25 करोड़ थी।

चित्र 2.2- विभिन्न प्रकार की रियायत की हिस्सेदारी



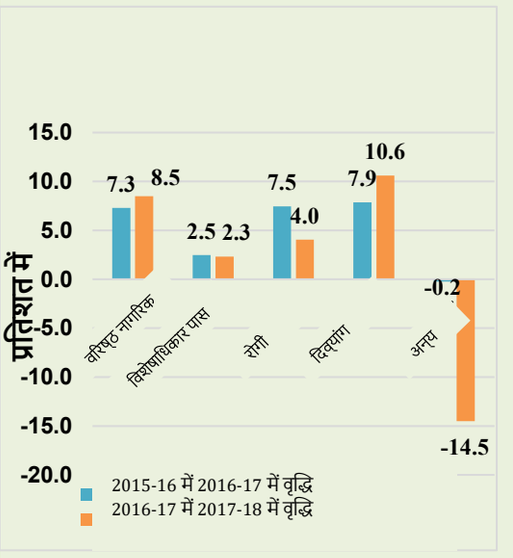
अनुलग्नक 1.1

इस प्रकार, वरिष्ठ नागरिक रियायत और सुविधा पास/पीटीओ धारको के लिए रियायत के संबंध में 89.7 प्रतिशत आय का परित्याग किया।

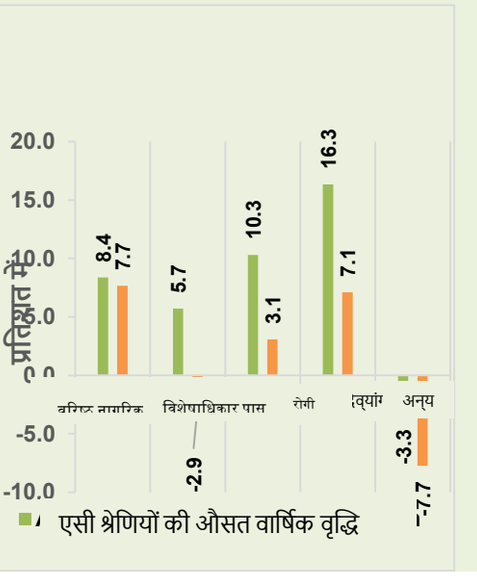
2.6.3 पिछले वर्षों में रियायतो की वृद्धि दर

2015-16 से 2017-18 के दौरान रियायत प्राप्त यात्रियों की संख्या में हुई वृद्धि की दर के विश्लेषण से पता चलता है कि रियायत का लाभ उठाने वाले आरक्षित यात्रियों की संख्या में प्रति वर्ष 6.3 *प्रतिशत* की दर से वृद्धि हुई। 2017-18 में, दिव्यांग यात्रियों की श्रेणी में 10.6 *प्रतिशत* और वरिष्ठ नागरिक यात्रियों के लिए 8.5 *प्रतिशत* की वृद्धि हुई। 'अन्य रियायती श्रेणी' के अलावा रियायतों की सभी प्रमुख श्रेणियों में स्थिर वृद्धि पंजीकृत की गई थी, जबकि यात्रियों की संख्या में तेजी से कमी देखी गई जैसा नीचे चित्र 2.3(क) और 2.3(ख) में देखा जा सकता है।

चित्र 2.3(क) रियायत का लाभ उठाने वाले यात्रियो की संख्या में वृद्धि/कमी की दर



चित्र 2.3 (ख) एसी और गैर-एसी श्रेणियों में रियायत प्राप्त यात्रियों की संख्या में वृद्धि/कमी की औसत वार्षिक दर



स्त्रोत: सीआरआईएस डेटा वेयरहाऊस की रिपोर्ट 71 (बी)

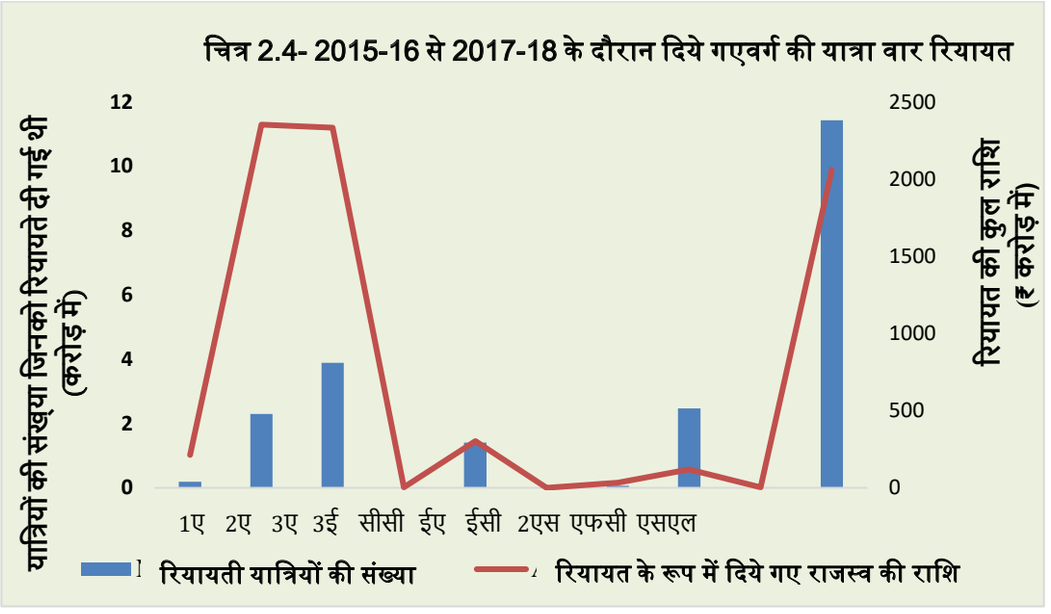
रियायतों की सभी श्रेणियों में गैर-एसी श्रेणियों की तुलना में एसी श्रेणियों में रियायत की वृद्धि दर भी अधिक थी। **अनुलग्नक 2**

इस प्रकार, केवल कुछ को छोड़कर सभी श्रेणियों में रियायतों का लाभ उठाने वाले यात्रियों की संख्या में नियमित वृद्धि हुई है। रियायत के सभी श्रेणियों में, एसी श्रेणियों में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या के सन्दर्भ में वार्षिक वृद्धि दर गैर-एसी श्रेणियों की तुलना में उच्चतर हैं अगर वृद्धि दर अनिवार्य रूप से वर्तमान प्रवृत्ति की होगी तो परिणामस्वरूप आगामी वर्षों में भारतीय रेल की यात्री आय पर अतिरिक्त भार पड़ेगा।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस (अप्रैल 2019) के दौरान, रेल मंत्रालय ने कहा कि विशेषाधिकार पास / पीटीओ रियायतें नहीं बल्कि राष्ट्रपति द्वारा रेलवे सेवा (पास) नियमों को बनाते हुए वैधानिक शर्तें हैं। हालांकि, तथ्य यह है कि भारतीय रेल ने 2015-18 के दौरान ₹ 919.75 करोड़ का औसत वार्षिक राजस्व का परित्याग किया।

2.6.4 यात्रियों को दी जाने वाली रियायतों का श्रेणी-वार विश्लेषण

2015-16 से 2017-18 की अवधि के दौरान रियायतों का लाभ उठाने वाले यात्रियों की कुल संख्या और दिए गए राजस्व की कुल राशि का श्रेणी वार विश्लेषण से पता चलता है कि एसी 2 टीयर में यात्रा करने वाले यात्रियों को अधिकतम राशि की रियायत का लाभ दिया गया जबकि स्लीपर श्रेणी द्वारा यात्रा करने वाले यात्रियों ने अधिक संख्या में रियायत का लाभ लिया जैसा नीचे ***चित्र 2.4*** में दर्शाया गया है।



स्त्रोत: सीआरआईएस डेटा वेयरहाऊस की रिपोर्ट 71 (बी)

उपरोक्त चित्र से, समीक्षा अवधि के दौरान यह देखा गया है कि

- सभी एसी वर्गों में विभिन्न रियायतों पर यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या 7.85 करोड़ (36.08 *प्रतिशत*) थी। इन 36.08 *प्रतिशत* यात्रियों ने ₹ 5235.44 करोड़ (70.57 *प्रतिशत*) की रियायत का लाभ लिया और दूसरी ओर, सभी गैर एसी श्रेणियों में 13.91 करोड़ यात्रियों (63.92 *प्रतिशत*) ने ₹ 2183 करोड़ (29.43 *प्रतिशत*) की रियायत का लाभ लिया।
- गैर-एसी श्रेणियों में से, स्लीपर श्रेणी में, 11.42 करोड़ यात्रियों ने ₹ 2059.89 करोड़ की राशि की रियायत का लाभ उठाया जबकि एसी2 टीयर और एसी3 टीयर श्रेणियों में कुल 6.18 करोड़ यात्रियों ने ₹ 4685.06 करोड़ की रियायत का लाभ उठाया।
- एसी श्रेणियों के रियायती यात्रियों द्वारा प्रति व्यक्ति रियायत ₹ 667 का लाभ उठाया गया जबकि गैर-एसी श्रेणियों मे यह ₹ 157 था **अनुलग्नक 3**

इस प्रकार, गैर-एसी श्रेणी में यात्रा करने वाले रियायत प्राप्त यात्रियों की संख्या अधिक है, फिर भी एसी श्रेणी मे रियायत यात्रा करने वाले भारतीय रेल की आरक्षित यात्री आय पर अधिकतम प्रभाव डालते है। गैर-एसी श्रेणी में रियायत की राशि की हिस्सेदारी एसी यात्रियों द्वारा लाभ उठाई गई रियायत की तुलना में बहुत कम है जो रियायत के अंश के समान वितरण की कमी का संकेत है।

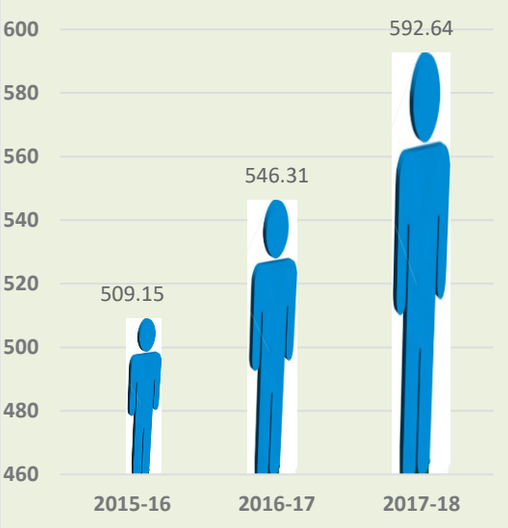
2.6.5 विभिन्न श्रेणियों के तहत भारतीय रेल के द्वारा अनुमत रियायतों का विश्लेषण

लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल के डाटा वेयरहाऊस की प्रतिवेदन सं. 71 (ब) के डेटा का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा विश्लेषण में विनिर्दिष्ट रियायत श्रेणियां नीचे दी गई हैं:

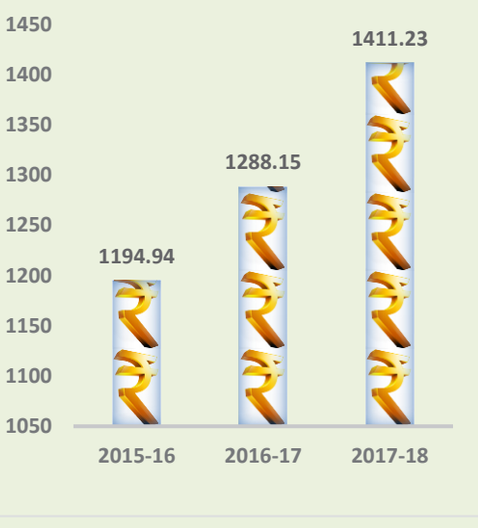
2.6.5.1 वरिष्ठ नागरिको के लिए रियायतें

गरीब रथ और कुछ अन्य ट्रैनों जैसे- गतिमान एक्प्रेस, सुविधा और हमसफर ट्रैनों के अलावा सभी वर्गों की ट्रैनों में महिला यात्री जो 58 वर्ष की आयु पूरी कर चुकी है को किराए में 50 *प्रतिशत* की रियायत और 60 वर्ष की आयु पूरी करने वाले पुरूषों को 40 *प्रतिशत* की रियायत दी जाती हैं। जुलाई 2017 में, वरिष्ठ नागरिकों के लिए 50 *प्रतिशत* एवं 100 *प्रतिशत* रियायत को स्वैच्छिक रूप से छोड़ने की योजना शुरू की गई थी।

चित्र 2.5(क)- वरिष्ठ नागरिक रियायत का लाभ उठाने वाले यात्रियों की संख्या



चित्र 2.5(ख)- में वरिष्ठ नागरिक रियायत के रूप में दी गई राशि (₹ करोड़ में)



डोटा स्त्रोत: सीआरआईएस डेटा वेयरहाऊस

2015-16 से 2017-18 की अवधि की समीक्षा के दौरान, कुल 16.48 करोड़ वरिष्ठ यात्रियों को ₹ 3894.32 करोड़ रियायत के रूप में दिए गए। वरिष्ठ नागरिक यात्रियों की संख्या 2015-16 में 5.09 करोड़ से बढ़कर 2017-18 में 5.92 करोड़ हो गई, साथ ही रियायत की राशि ₹ 1194.94 करोड़ से बढ़कर ₹ 1411.23 करोड़ हो गई, जैसा नीचे दिया गया है:

2015-18 की समयावधि के दौरान प्रतिवेदन संख्या 52[29], पीआरएस डाटा वेयरहाउस प्रतिवेदन संख्या 71 (ख) और समेकित कोचिंग प्रबंधन प्रणाली से प्राप्त रेलगाड़ी मास्टर डाटा से प्राप्त वरिष्ठ नागरिकों को दी गई रियायत जो कुल रियायत का अधिकतम भाग है का विश्लेषण करने पर लेखापरीक्षा ने पाया कि:

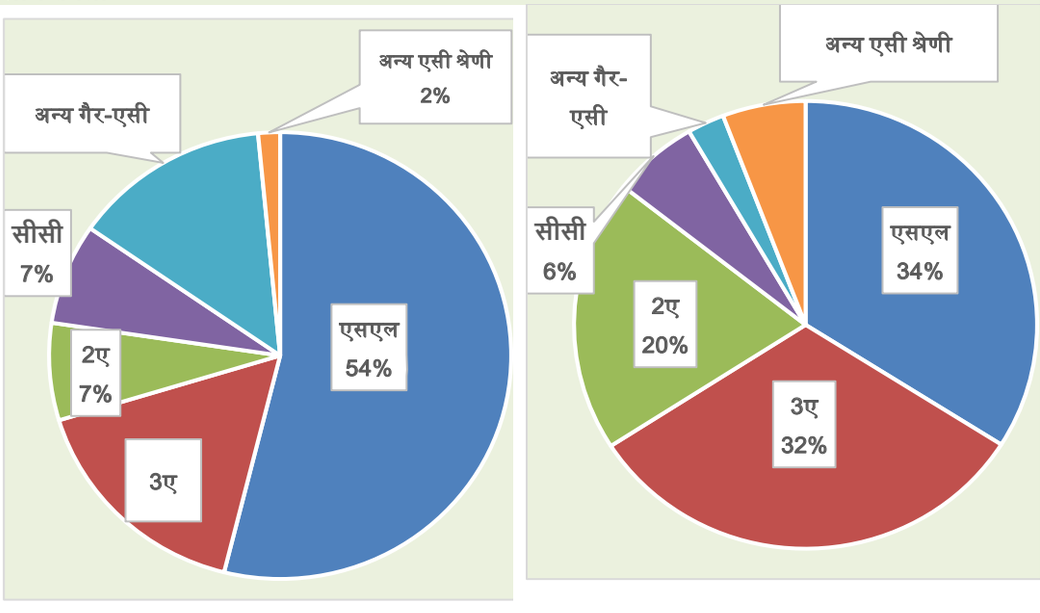
I. रियायत का लाभ उठाने वाली महिला वरिष्ठ नागरिक यात्रियों को संख्या संबंधित पिछले वर्षों की तुलना में 7.23 *प्रतिशत* (2016-17) तथा 8.40 *प्रतिशत* (2017-18) तक बढ़ी ।

II. पुरूष वरिष्ठ नागरिक यात्रियों की संख्या मे संबंधित पिछले वर्षों की तुलना में 7.35 *प्रतिशत* (2016-17) तथा 8.54 *प्रतिशत* (2017-18) की वृद्धि दर्ज की।

III. पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2017-18 में महिला तथा पुरूष वरिष्ठ नागरिकों को रियायत के रूप में दिए गए राजस्व मे क्रमश: 9.3 *प्रतिशत* तथा 9.8 *प्रतिशत* की वृद्धि दर्ज की।

चित्र 2.6(क)- 2015-18 के दौरान वरिष्ठ नागरिक रियायत यात्रियों की श्रेणी-वार *प्रतिशतता*

चित्र 2.6 (ख) वरिष्ठ नागरिक रियायत राशि की परिवहन-वार *प्रतिशतता* की श्रेणी



IV. 2015-16 से 2017-18 के दौरान अधिकतम वरिष्ठ नागरिकों ने मेल/एक्सप्रेस ट्रैन (45.01 *प्रतिशत*) तथा सुपर-फास्ट ट्रेनों (42.95 *प्रतिशत*) में यात्रा की। स्लीपर श्रेणी में यात्रा करने वाले 54 *प्रतिशत* वरिष्ठ नागरिको को सम्पूर्ण रूप में स्वीकृत कुल रियायत राशि का 34 *प्रतिशत* रियायती लाभ दिया गया था जबकि 2 एसी में 7 *प्रतिशत* यात्रियों ने कुल रियायत राशि के 20 *प्रतिशत* का लाभ उठाया। इसी प्रकार 3 एसी में 16 *प्रतिशत* वरिष्ठ नागरिक यात्रियों ने कुल वरिष्ठ नागरिक रियायत राशि के 32 *प्रतिशत* का लाभ उठाया जैसा कि चित्र 2.6 (क) तथा चित्र 2.6 (ख) में दर्शाया गया है।

अनुलग्नक 2 एवं अनुलग्नक 4

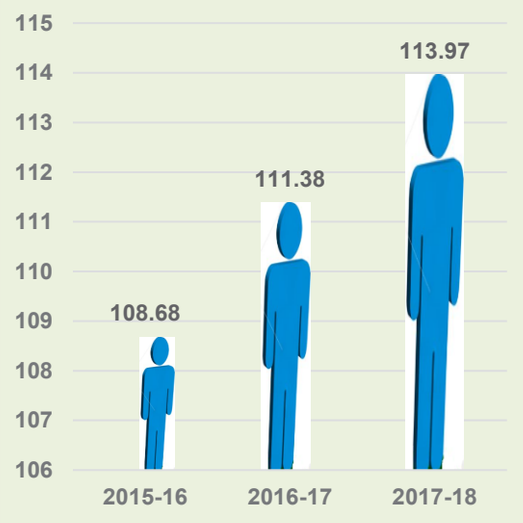
[29] *ट्रैन-वार श्रेणी-वार यात्रियों से आय और रियायत*

इस प्रकार, एसी श्रेणियों में यात्रा करने वाले वरिष्ठ नागरिक यात्रियों ने गैर-एसी श्रेणियों में यात्रा करने वाले वरिष्ठ नागरिक यात्रियों की तुलना में अधिकतम रियायती लाभ लिया।

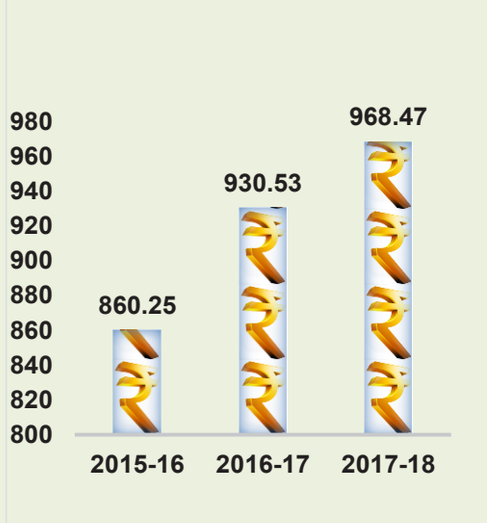
2.6.5.2 विशेषाधिकार पास/पीटीओ पर रियायत का विश्लेषण

पास नियमावली के अनुसार कर्मचारियों तथा उनके पात्र परिवार के सदस्यों को 100 *प्रतिशत* रियायत वाले सुविधा पासों (हकदारी के अनुसार वर्ष में एक बार/तीन बार/छ:बार) से योग्य श्रेणी मे यात्रा करने का प्रावधान है। इसकेअतिरिक्त, विशेषाधिकार टिकट आदेश (एक वर्ष में आठ यात्रा हेतु) को 66.67 *प्रतिशत* रियायत के लाभ का प्रावधान है। 2015-18 के दौरान, 3.34 करोड़ सुविधा पास/पीटीओ धारकों ने पीआरएस के माध्यम से आरक्षण लिया जिसकी लागत[30] ₹ 2759.25 करोड़ थी (***अनुलग्नक 2***), 2017-18 में यात्रियों की संख्या 2015-16 की तुलना में 5.29 लाख बढ़ी जिसकी लागत ₹ 108.22 करोड़ है जैसा कि चित्र 2.7 (क) तथा चि 2.7 (ख) में दर्शाया गया है।

चित्र 2.7 (क): विशेषाधिकार पास रियायत प्राप्त करने वाले यात्रियों की संख्या (लाख में)



चित्र 2.7 (ख): विशेषाधिकार पास रियायत के रूप में दी गई राशि (₹ करोड़ में)

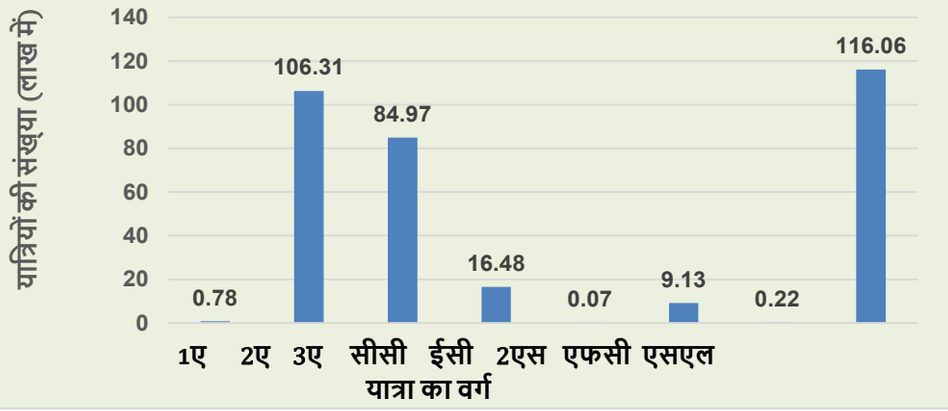


डेटा स्त्रोत: डेटा वेयरहाऊस की रिपोर्ट 71 (ख)

यात्रियों की संख्या के वर्ग वार विश्लेषण से पता चला कि 2015-18 के दौरान सुविधा पास / पीटीओ धारकों ने स्लीपर क्लास और 2 एसी मे क्रमश: 1.16 करोड़ टिकट और 1.06 करोड़ टिकट लिए जैसा कि चित्र 2.8 में दर्शाया गया है। इन यात्राओं से ₹ 2759.25 करोड़ का वित्तीय प्रभाव पड़ा

[30] *सुपर फास्ट ट्रैनो हेतु आरक्षण प्रभारो और अनुपूरक प्रभार सहित।*

चित्र 2.8 - समीक्षा अवधि के दौरान विशेषाधिकार पास / पीटीओ रियायत का लाभ उठाने वाले यात्रियों की श्रेणीवार संख्या



इस प्रकार, सुविधा पास/पीटीओ पर यात्रा करने पर दी गयी रियायत कुल आरक्षित आय का 37.2 *प्रतिशत* थी। *सुविधा पास / पीटीओ पर यात्रा करने वाले रेलवे कर्मचारियों में से 62 प्रतिशत[31] ने एसी वर्ग में सुविधाओं का लाभ उठाया। रियायत की राशि के संदर्भ में, इन 62 प्रतिशत यात्रियों ने कुल रियायत राशि का 87 प्रतिशत लाभ उठाया। रेलवे कर्मचारियों को प्रदान किये जाना वाला सुविधा पास / पीटीओ सुविधाएं रेलवे की स्थापना लागत का एक हिस्सा है। हालाँकि, यह रेलवे के स्थापना व्यय में परिलक्षित नहीं होता है और उतना ही रेलवे के राजस्व व्यय को कम दर्शाया गया है जो इन वर्षों में रेलवे के राजस्व अधिशेष को प्रभावित करेगा।*

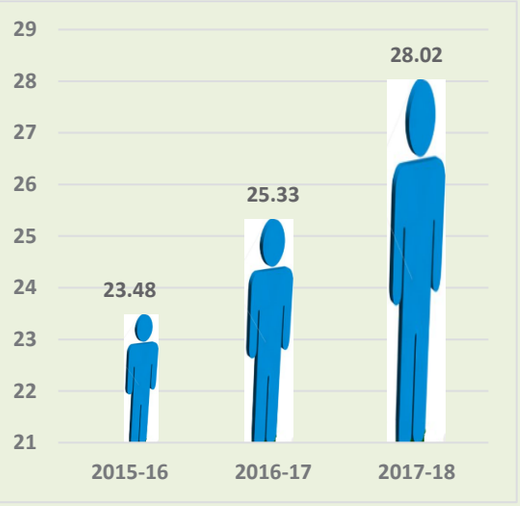
2.6.5.3 अपंग व्यक्ति (दिव्यांग)

शारीरिक रूप से विकलांग/निम्नअंग व्यक्ति, पूरी तरह से अंधे व्यक्ति, मानसिक रूप से विक्षिप्त और पूरी तरह से बहरे और गूंगे व्यक्तियों को सभी ट्रेनों के सभी वर्गों मे अपनी यात्रा के लिए एस्कॉर्ट के साथ या बिना एस्कॉर्ट (गरीब रथ और सुविधा ट्रेनों को छोड़कर) को 25 *प्रतिशत* से 75 *प्रतिशत* तक रियायतें दी जाती हैं। रियायत की मात्रा उनके सहायको के लिए भी समान रूप से स्वीकार्य है।

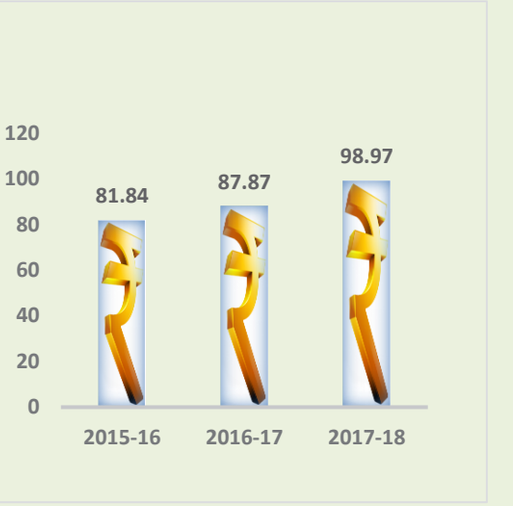
2015-18 के दौरान, कुल 76.83 लाख विकलांग (दिव्यांग) यात्रियों[32] ने ₹ 268.68 करोड़ **(अनुलग्नक 2)** की रियायत का लाभ उठाया दिव्यांग रियायत की वर्ष-वार प्रवृति नीचे दर्शाई गई है:

[31] ***कुल 3.34 करोड़ यात्रियों में से एसी क्षेणियों में 2.08 करोड़ यात्री***
[32] ***डेटा स्रोत :क्रिस डेटा वेयरहाउस या शारीरिक रूप से विकलांग रियायत की रिपोर्ट 71 (ख)***

चित्र 2.9 (क): रियायत प्राप्त करने वाले दिव्यांग यात्रियों की संख्या (लाख में)



चित्र 2.9 (ख): दिव्यांग रियायत के लिए दी गई राशि (₹ करोड़ में)



डेटा स्त्रोत: डेटा वेयरहाउॅस की रिपोर्ट 71 (ख)

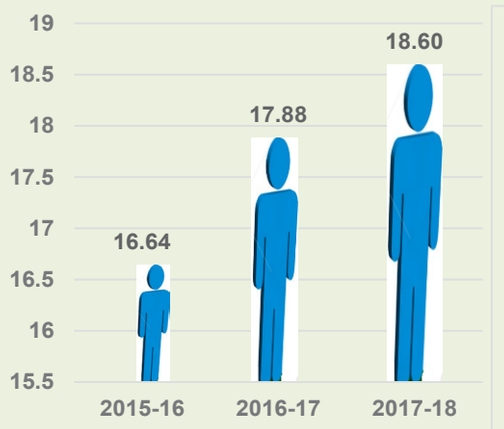
वर्ष 2015-16 की तुलना में वर्ष 2017-18 में दिव्यांग यात्रियों की संख्या में 19.34 प्रतिशत की वृद्धि हुई इसके अनुरूप रियायत राशि मे 20.93 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

2.6.5.4 विशिष्ट बिमारी से ग्रस्त रोगी

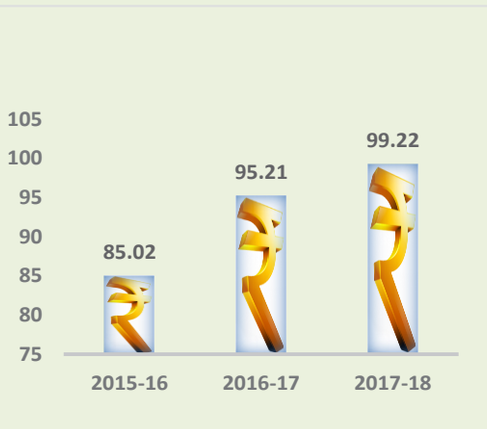
मेल/एक्सप्रेस/सुपर-फास्ट ट्रेनों के सभी श्रेणियों में कैंसर, टीबी, थैलेसीमिया, अप्लास्टिक एनीमिया, गुर्दे की बीमारियों और हृदय संबंधी बीमारियों से पीड़ित रोगियों को 50 *प्रतिशत* से 100 *प्रतिशत* की छूट दी जाती है। सहायक के लिए भी रियायत का समान भाग स्वीकार्य है। स्लीपर क्लास और एसी 3 टियर क्लास में यात्रा करने पर कैंसर रोगियों को 100 *प्रतिशत* रियायत दी जाती है। रोगी को रियायत का लाभ उठाने के लिए संबंधित अस्पताल से प्राप्त मूल प्रमाण पत्र प्रस्तुत करना आवश्यक है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2015-18 **(अनुलग्नक 2)** के दौरान इस तरह के 53.12 लाख रोगियों के लिए रियायत के रूप में ₹ 279.45 करोड़ व्यय किये गए। 2017-18 में रियायत का लाभ उठाने वाले यात्रियों की संख्या में 2015-16 की तुलना में 1.96 लाख की वृद्धि हुई थी और तद्नुरूप रियायत की राशि में ₹ 14.20 करोड़ की वृद्धि हुई थी जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

चित्र 2.10 (क): रोगी रियायत प्राप्त करने वाले यात्रियों की संख्या (लाख में)



चित्र 2.10 (ख): रोगी रियायत के रूप में दी गई राशि (₹ करोड़ में)



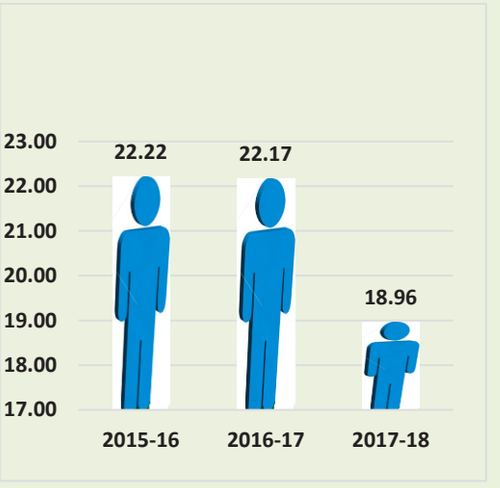
डेटा स्त्रोत: क्रिस डेटा वेयरहाऊस की रिपोर्ट 71 (ख)

2.6.5.5 अन्य रियायतें[33]

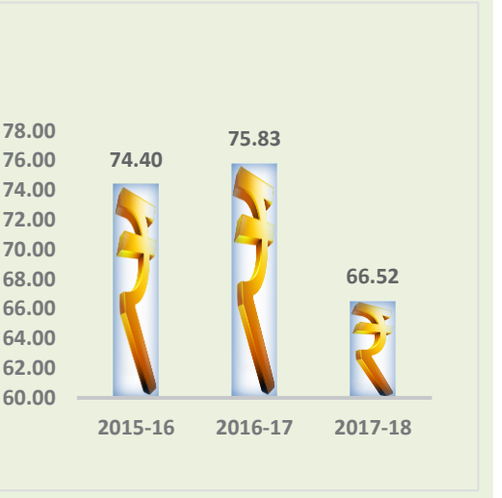
द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में छात्रों के समूहों में शैक्षिक दौरे के लिए और खेल प्रतियोगिताओं में भाग लेने के लिए अपने निवास स्थान से शिक्षण संस्थान की यात्रा करने के लिए किराए में 50 *प्रतिशत* से 75 *प्रतिशत* की छूट दी जाती है। उपरोक्त श्रेणी के अतिरिक्त, अन्य श्रेणियों के यात्रियों जैसे कि खेल से जुड़े व्यक्ति, विभिन्न निर्दिष्ट पुरस्कार विजेता, डॉक्टर, शिक्षक, किसान, प्रेस संवाददाता आदि, को 10 *प्रतिशत* से लेकर 75 *प्रतिशत* तक की छूट दी जाती है। रेल बोर्ड भी समय-समय पर विशिष्ट संगठनों को विशेष रियायतें प्रदान करता है। 2015-18 के दौरान, भारतीय रेल ने उपरोक्त श्रेणियों के 63.35 लाख यात्रियों के लिए ₹ 216.75 करोड़ रियायत प्रदान की थी। **अनुलग्नक -2**

[33] ***इसमें छात्र, खेल प्रतिभा, पुरस्कार विजेता, डॉक्टर, शिक्षक, प्रेस संवाददाता, इंडरेल पास, विशेष रियायतें आदि शामिल हैं।***

चित्र 2.11 (क) अन्य श्रेणियों में रियायत प्राप्त कर रहे यात्रियों की संख्या (लाख में)



चित्र 2.11 (ख) अन्य रियायत के रूप में दी गई राशि (₹ करोड़ में)



डेटा स्त्रोत: क्रिस डेटा वेयरहाऊस की रिपोर्ट 71 (ख)

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2015-16 की तुलना में 2017-18 में यात्रियों की संख्या में 3.26 लाख की कमी आई है और इसी तरह रियायत की राशि में भी ₹ 7.88 करोड़ की कमी आई है।

लेखापरीक्षा उद्देश्य 2: क्या रेलवे ने पिछले वर्षों में रियायतों की राशि को नियंत्रित करने के लिए प्रभावी कदम उठाए है और रियायतों के दुरूपयोग को रोकने के लिए पर्याप्त आतंरिक नियंत्रण किये हैं?

2.6.6 रियायतों की राशि नियंत्रित करने के लिए भारतीय रेलवे द्वारा उठाए गए कदम

आरएफएफसी ने रेलवे द्वारा विभिन्न श्रेणियों के तहत यात्रियों को दी जाने वाली रियायत की राशि के लिए विभिन्न उपायों की सिफारिश की थी। इनमें रियायत की राशि को 50 *प्रतिशत* तक सीमित करना, विभिन्न लाभ अर्जित करने वाले संगठनों के प्रतिनिधियों को दी गई रियायतें वापस लेना, तीन साल से अधिक उम्र के बच्चों के लिए शुल्क लेना, बर्थ सुविधा लेने वाले बच्चों के संबंध में 75 *प्रतिशत* किराया वसूलना और सांसदों/पूर्व सांसदों को दी गई रियायत के वहन को संबंधी संसदीय कार्य विभाग से प्राप्त करना शामिल है।

लेखापरीक्षा द्वारा उपरोक्त सिफारिशों के आधार पर रेलवे द्वारा किए गए निम्नलिखित परिवर्तन देखे गए :

क) पूर्व नियम[34] के अनुसार पांच वर्ष के और 12 वर्ष से कम आयु के बच्चों के मामले में वयस्क किराये से आधा किराया लिया जाता था। तथापि, यह नियम 10.04.2016 को संशोधित किया गया है और बर्थ के लिए विकल्प प्राप्त करने की प्रणाली शुरू की गई । यदि बर्थ का विकल्प चुना जाता है, तो पूर्ण वयस्क किराया लिया जाता है और यदि बर्थ का चयन नहीं किया जाता है, तो वयस्क किराए का केवल आधा शुल्क लिया जाता है।

ख) सांसदों/पूर्व सांसदों को दी जाने वाली रियायत के खर्च की प्रतिपूर्ति संसदीय मामलों के विभाग द्वारा की जा रही है।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि रियायत की राशि को 50 *प्रतिशत* तक सीमित नहीं किया गया है और 3 एसी, एसी चेयर कार, फर्स्ट क्लास, एसएल में कई श्रेणियों मे ऑर्थोपेडिकली विकलांग, थैलेसीमिया, हीमोफीलिया के मरीजों आदि और द्वितीय श्रेणी और एसएल वर्ग में कैंसर रोगियों और टीबी रोगियों को 75 *प्रतिशत* तक की रियायत जारी है।

रेलवे ने जुलाई 2017 से वरिष्ठ नागरिकों को दी जाने वाली रियायतों को नियंत्रित करने के लिए 'गिव-अप-योजना' आरंभ की । इसके अतिरिक्त, नई शुरू की गई सुविधा ट्रेनों में, प्रारंभ में रेलवे ने रियायतों की कोई अनुमति नहीं दी । तथापि, धीरे-धीरे, कुछ विशेष श्रेणियों के तहत रियायतों की अनुमति दी गई। अग्रलिखित पैराग्राफों में इन पर चर्चा की गई है।

2.6.6.1 वरिष्ठ नागरिक की 'गिव-अप योजना'

जुलाई 2017[35] में, भारतीय रेलवे ने वरिष्ठ नागरिकों के लिए 'गिव-अप योजना' आरंभ की । इस योजना के अंतर्गत, वरिष्ठ नागरिक आरक्षित टिकटों की रियायत राशि का 50 *प्रतिशत* या 100 *प्रतिशत* भाग छोड़ने का विकल्प चुन सकते हैं। क्रिस और आईआरसीटीसी को तदनुसार सॉफ्टवेयर में आवश्यक परिवर्तन करने के निर्देश दिए गए । पीआरएस काउंटरों के माध्यम से टिकटों के लिए, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश[36] जारी किया कि आरक्षण फॉर्म को संशोधित करके एक कॉलम शामिल किया जाए जहां वरिष्ठ नागरिक रियायत भाग के 50 *प्रतिशत* या 100 *प्रतिशत* छोड़ने के विकल्प का उपयोग कर सकते हैं।

15 जुलाई 2017 से 31 मार्च 2018 की अवधि के दौरान यात्रियों के संबंध में वरिष्ठ नागरिकों की रियायत[37] पर भारतीय रेल के दायित्व की कमी में योजना के प्रभाव का विश्लेषण ने अग्रलिखित दर्शाया :

---

[34] ***आईआरसीए कोचिंग टैरिफ भाग खंड (i) का नियम 211***

[35] ***दिनांक 11.07.2017 के वाणिज्यिक परिपत्र सं. 51 के अनुसार 15 जुलाई 2017 से प्रभावी***

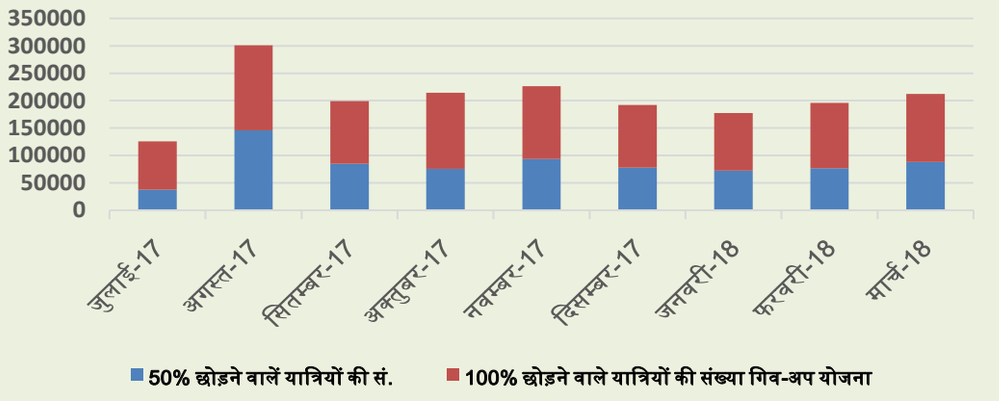
[36] ***दिनांक 09.08.2017 का वाणिज्यिक परिपत्र सं. 59***

[37] ***इस विश्लेषण के लिए, डाटा वेयरहाऊस की रिपोर्ट सं. 71ख से 50 प्रतिशत रियायत (रियायत कोड़ पीसीआरसीटीएन और पीएसआरसीटीडब्ल्यू छोड़ने का विकल्प चुनने वाले यात्रियों की जोनवार, माह-वार संख्या ली गई थी। चूंकि यात्रियों जिन्होंने 100 प्रतिशत रियायत छोड़ दी थी, उनकी रिपोर्ट संख्या 71ख में उपलब्ध नहीं थी, माह-वार सं. 100 प्रतिशत छोड़ने के अंतर्गत बुक किए गए यात्री की माहवार संख्या रियायत कोड़ 'एनओसीओएनसी के लिए क्रिस से प्राप्त की गई थी।***

- कुल 4.41 करोड़ वरिष्ठ नागरिकों में से 7.53 लाख (1.7 *प्रतिशत*) यात्रियों ने 50 *प्रतिशत* रियायत छोड़ने का विकल्प चुना और 10.9 लाख (2.47 *प्रतिशत*) यात्रियों ने 100 *प्रतिशत* रियायत छोड़ दी।
- 50 *प्रतिशत* छोड़ने वाले यात्रियों की रियायत की राशि ₹ 7.21 करोड़ थी। हालांकि, 100 *प्रतिशत* छोड़ने के संबंध में छोड़ी गई राशि लेखापरीक्षा के लिए उपलब्ध नहीं कराई गई
- महीने-वार विश्लेषण से पता चला है कि रियायत छोड़ने वाले वरिष्ठ नागरिकों की संख्या में अगस्त 2017 से कमी आई है।
- 50 *प्रतिशत* रियायत छोड़ने वाले यात्रियों में से 752586 यात्री (99.94 *प्रतिशत*) इंटरनेट बुकिंग श्रेणी के थे और केवल 482 यात्रियों (0.06 *प्रतिशत*) ने यात्री आरक्षण काउंटर पर टिकट बुक करते समय रियायत छोड़ी थी।

अनुलग्नक 5

चित्र 2.12: वरिष्ठ नागरिक रियायत छोड़ने वाले यात्रियों की संख्या



16 क्षेत्रीय रेलवे में 69 पीआरएस स्थानों पर और 11 वाईटीएसके[38] (यात्री टिकट सेवा केंद्र) गिव-अप स्कीम के कार्यान्वयन की स्थिति की नमूना जाँच से पता चला कि:

- वरिष्ठ नागरिक यात्रियों द्वारा 50 *प्रतिशत* और 100 *प्रतिशत* के प्रावधान के साथ संशोधित आरक्षण फार्म केवल तीन जोनल रेलवे[39] में आरंभ किए गए थे।
- छह जोनल रेलवे[40] में, सभी पीआरएस/वाईटीएसके स्थानों पर इनका पालन नहीं किया गया। 26 पीआरएस और 4 वाईटीएसके नमूना जांच में से, 15 पीआरएस और एक वाईटीएसके में संशोधित फॉर्म का प्रयोग किया जा रहा था।
- वरिष्ठ नागरिक यात्रियों द्वारा 50 *प्रतिशत* और 100 *प्रतिशत* के प्रावधान वाले संशोधित आरक्षण फॉर्म शेष सात क्षेत्रीय रेलवे[41] में आरंभ नहीं किए गए ।

[38] ***यात्री टिकट सेवा केन्द्र भारतीय रेल की आउटसोर्सिंग योजना है। इससे उद्यमियों को रेलवे स्टेशनों के पास टिकट बिक्री काउंटर स्थापित करने और आरक्षित एवं अनारक्षित रेल टिकट बेचने की अनुमति मिलती है।***

[39] ***पू.म.रे, द.पू.म.रे और द.रे***

[40] ***म.रे, पू.त.रे, पू.रे, द.प.रे, प.म.रे और प.रे***

[41] ***उ.म.रे, उ.पू.रे, उ.सी.रे, उ.रे, उ.प.रे, द.म.रे, और द.पू.रे***

- दो पीआरएस कार्यालयों (पू.रे के भागलपुर और उ.पू.सी.रे के गुवाहाटी) को छोड़कर, सार्वजनिक जागरूकता पैदा करने के लिए अन्य पीआरएस/वाईटीएसके में गिव-अप योजना की प्रमुख सूचनाएँ प्रदर्शित नहीं की गईं।

इस प्रकार, वरिष्ठ नागरिक यात्रियों से 'गिव-अप योजना' पर प्रतिक्रिया उत्साहजनक नहीं थी। इस योजना का विकल्प चुनने वाले अधिकांश यात्रियों ने ऑनलाइन टिकट बुक किए थे। जहां पीआरएस/वाईटीएसके काउंटर से टिकट बुक किए गए थे वहां योजना में शामिल होने वाले यात्रियों की संख्या नगण्य थी, यात्री आरक्षण फार्म को संशोधित करने के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देशों को प्रभावी ढंग से लागू नहीं किया गया है।

एक्ज़िट कॉन्फ्रेंस (अप्रैल 2019) के दौरान, रेल मंत्रालय ने कहा कि कुछ क्षेत्रीय रेलवे में प्रपत्रों में संशोधन न करना, उनके स्टॉक में पहले से उपलब्ध पुराने आरक्षण प्रपत्रों के उपयोग के कारण था। हालांकि, उन्होंने आश्वासन दिया कि सभी क्षेत्रीय रेलवे में अद्यतन प्रपत्र सुनिश्चित किए जाएंगे।

2.6.6.2 शुरू की गई नई प्रीमियम ट्रेनों में रियायत के अनुदान पर प्रतिबंध

2015-18 के दौरान, भारतीय रेलवे ने पाँच नई प्रकार की ट्रेनें शुरु की जैसे हमसफ़र, अंत्योदय इत्यादि। इन ट्रेनों में अनुमत/अननुमत रियायतों का विवरण अग्रलिखित तालिका में किया गया है।

तालिका 2.2: नई शुरू की गई ट्रेनों में रियायत की स्वीकार्यता

क्रम सं.	ट्रेन का प्रकार	वर्ग	आरंभ करने की तिथि	अनुमत	अननुमत
1	सुविधा	एसी और मिश्रित	जून 2015	सुविधा /पीटीओ/शुल्क पास (राजधानी/ शताब्दी के अनुसार) जुलाई 2017 से आरंभ	अन्य सभी प्रकार की रियायतें
2	महामना एक्सप्रेस	मिश्रित	जनवरी 2016	सभी सुविधा पास/पीटीओ/ मानार्थ पास, वारंट, रेल यात्रा कूपन, रियायतें	शून्य
3	हमसफर	पूर्ण 3ए	दिसंबर 2016	सुविधा पास/पीटीओ/ राजधानी के अनुसार शुल्क पास	अन्य सभी रियायतें
4	अंत्योदय	पूर्णत:II सीट अनारक्षित	फरवरी 2017	शून्य	रियायती टिकट, मुफ्त मानार्थ पास, विशेषाधिकार/ पीटीओ
5	तेजस	पूरी तरह से एसी कुर्सी कार/	मई 2017	सुविधा /पीटीओ /शुल्क पास (शताब्दी के अनुसार)	शून्य

लेखापरीक्षा में पाया गया कि शुरू में सुविधा ट्रेनों में रियायत अनुमत नहीं थी, जुलाई 2017 से इसकी अनुमति दी गई। महामना एक्सप्रेस, हमसफ़र और तेजस ट्रेनों में, रेलवे द्वारा इन ट्रेनों की शुरुआत की तिथि से कुछ विशेष रियायतों की अनुमति दी गई। लेखापरीक्षा द्वारा इन नई शुरू की गई ट्रेनों की नमूना जांच की गई और पाया कि 52 सुविधा ट्रेनों[42], दो युग्म महामना एक्सप्रेस ट्रेनों [43] में, 32 नंबर[44] हमसफ़र ट्रेनों और एक युग्म तेजस एक्सप्रेस ट्रेन में, मार्च 2018 तक रेलवे ने ₹ 4.06 करोड़[45] की रियायत दी। **अनुलग्नक 6**

नई श्रेणी की ट्रेनों को चलाये जाने से भारतीय रेल को ऐसी ट्रेनों में रियायतों को कम करने का अवसर प्राप्त होता है। हालाँकि, भारतीय रेलवे ने शुरू की गई नई प्रकार की ट्रेनों में भी रियायतों की कुछ श्रेणियों की अनुमति दी है।

2.6.7 रियायतों के दुरुपयोग को रोकने के लिए आंतरिक नियंत्रण

2.6.7.1 स्वतंत्रता सेनानी को रियायतों की प्रवृत्ति

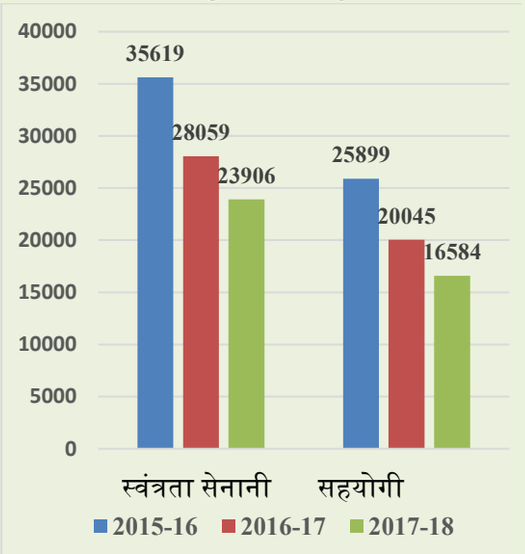
मेट्रो रेलवे, कोलकाता को छोड़कर, भारतीय रेल में किसी भी रेलगाड़ी द्वारा स्वतंत्रता सेनानियों और उनकी विधवाओं को आजीवन आधार पर प्रथम श्रेणी और एसी II टियर श्रेणी में एक सहयोगी के साथ मानार्थ कार्ड पास जारी किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने पीआरएस डेटा वेयरहाउस रिपोर्ट संख्या 52 से भारतीय रेलवे में स्वतंत्रता सेनानी रियायतों पर बुक किए गए टिकटों की संख्या का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2015-2018 के दौरान ₹ 1041.86 करोड़ की रियायत का लाभ उठाते हुए 87,584 यात्रियों ने स्वतंत्रता सेनानी (रियायत कोड "FREEDM") के रूप में आरक्षण किया था, और 62,528 यात्रियों ने उनके सहयोगियों के रूप में यात्रा करते हुए ₹ 763.58 करोड़ की रियायत का लाभ (रियायत कोड "FRECOM") उठाया। जैसा कि नीचे **चित्र 2.13 (ए) और 2.13 (बी)** से देखा जा सकता है:

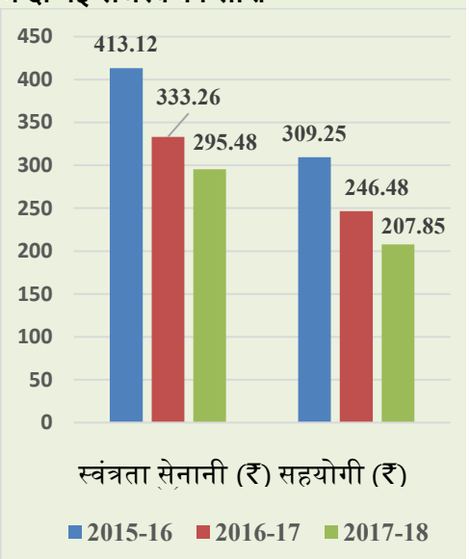
---

[42] पू.त.रे-17, पू.त.रे-4, द.रे-21 और द.पू.रे-10 ट्रेनें
[43] प.म.रे-2 ट्रेनें और म.रे-2 ट्रेनें
[44] पू.त.रे-2, उ.पू.रे-4, उ.सी.रे-2, उ.प.रे-8, द.म.रे-2, द.पू.म.रे-2, द.पू.रे-2, द.प.रे-6 और प.रे-4 ट्रेनें
[45] *सुविधा ट्रेनें- ₹ 11.19 लाख, महानामा एक्सप्रेस- ₹ 45.55 लाख, हमसफर ट्रेनें- ₹ 1.82 करोड़ और तेजस एक्सप्रैस- ₹ 1.67 करोड़*

चित्र 2.13(क): स्वतंत्रता सेनानियों और उनके सहयोगियों के लिए बुकिंग की प्रवृत्ति



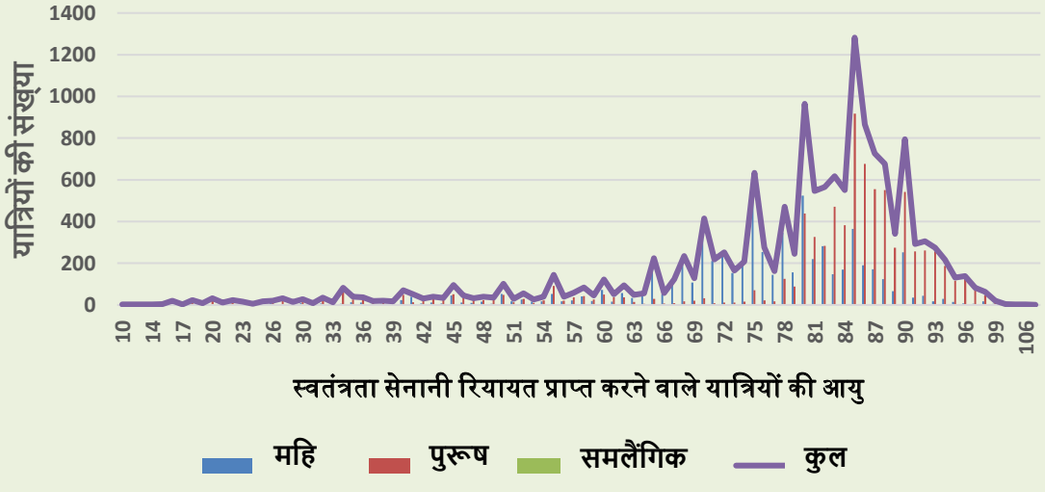
चित्र 2.13 (ख): ₹ लाख में रियायत के रूप में दी गई राजस्व की राशि



डेटा स्त्रोत: क्रिस डेटा वेयरहाऊस की रिपोर्ट 52

15 जुलाई 2017 से 31 मार्च 2018 की अवधि के दौरान, स्वतंत्रता सेनानी रियायतों का लाभ उठाने वाले 15298 यात्रियों (2529 रद्द किए गए यात्रियों को छोड़कर) के आयु विवरण का लेखापरीक्षा में विश्लेषण किया गया:

चित्र 2.14: स्वतंत्रता सेनानी रियायत का लाभ उठाने वाले यात्रियों का आयु विवरण



लेखापरीक्षा में अवलोकन किया गया कि

- कुल स्वतंत्रता सेनानी रियायती यात्रियों में से 21 *प्रतिशत* 70 वर्ष से कम आयु के थे, जो इंगित करता है कि स्वतंत्रता सेनानी रियायत उन लोगों के लिए बढ़ा दी गई थी जो 1947 के बाद पैदा हुए थे।

- 1947 के बाद पैदा हुए 1302 पुरुष यात्रियों और 1898 महिला[46] यात्रियों को स्वतंत्रता सेनानियों की रियायत के अंतर्गत मुफ्त यात्रा की अनुमति दी गई । इनमें से 1096 पुरुष और 580 महिला यात्रियों की आयु वरिष्ठ नागरिक श्रेणी से भी कम थी।

- सबसे कम उम्र के व्यक्ति जिसे रियायत कोड "FREEDM" के तहत स्वतंत्रता सेनानी टिकट जारी किया गया था, उसकी आयु 10 वर्ष थी।

- 15 मामलों में, स्वतंत्रता सेनानी रियायत टिकट स्वतंत्रता सेनानी पास (संख्या '0') के साथ जारी किए गए थे।

इस प्रकार, यात्री आरक्षण प्रणाली में स्वतंत्रता सेनानियों की उम्र को मान्य करने और स्वतंत्रता सेनानी पास संख्याओं से जुड़े स्वतंत्रता सेनानी रियायत के साथ टिकट बुक करने की अनुमति देने के लिए उपयुक्त इनपुट नियंत्रण नहीं है।

2.6.7.2 खोए हुए धातु / ड्यूटी कार्ड पास का दुरुपयोग

जून 2005 में, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश[47] जारी किया कि धातु / कार्ड पास के खोये जाने के मामले में, खोए हुए धातु/कार्ड पास के लिए आरक्षण को रोकने के लिए यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) में विवरण दर्ज किया जाना चाहिए। चूंकि विभिन्न जोनल रेलवे उचित रूप से इनका पालन नहीं कर रहे थे, रेलवे बोर्ड ने मई 2012[48] में पुन: निर्देश जारी किये।

धातु/कार्ड पास के विवरण से संबंधित अभिलेखों की जांच से पता चला कि पिछले तीन वर्षों के दौरान 354 धातु पास और 397 ड्यूटी कार्ड पास खोये जाने की रिपोर्ट की गई थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि खोए हुए पासों की सूची को सभी संबंधितों व्यक्तियों को प्रेषित करते समय, जोनल रेल प्रशासन ने पीआरएस में खोए हुए पास नंबरों को बंद करना सुनिश्चित नहीं किया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 11 जोनल रेल के 15 मेटल पास[49] और चार जोनल रेलवे के छह ड्यूटी कार्ड पास[50] के गुम होने की रिपोर्ट के बाद भी 768 यात्रियों ने अपने टिकट बुक किए,

---

[46] ***उनमें से कुछ स्वतंत्रता सेनानियों की विधवाएं होंगी और स्वतंत्रता सेनानियों की विधवाओं के लिए अलग से कोई रियायत संहिता न होने की वजह से लेखापरीक्षा करने के लिए दी गई सूचना से उनकी सं-ख्या का पता नहीं लगाया जा सका।***

[47] ***2005 दिनांक 24.06.2005 के वाणिज्यिक परिपत्र सं.25***

[48] ***2012 दिनांक 07.05.2012 के वाणिज्यिक परिपत्र सं. 30***

[49] ***म.रे-1, पू.त.रे-1, पू.त.रे-1, उ.म.रे-1, उ.पू.रे-3, उ.सी.रे-1, उ.रे-1, द.पू.म.रे-1, द.रे-1, द.प.रे-2 और प.रे-2***

[50] ***पू.रे-1, उ.रे-1, उ.प.रे-3 और द.पू.म.रे-1***

जिसकी कुल राशि ₹ 4.75 लाख थी। 303 मामलों में, जिन यात्रियों के टिकट बुक किए गए थे, उनके नाम वही थे, जिनके पास खोये जाने की सूचना मिली थी। 457 मामलों में, जिन अधिकारियों ने पास खो दिया था, उनके अलावा अन्य व्यक्तियों के नाम पर टिकट बुक किए गए थे। दो खोए हुए पास[51] पर बुक किए गए शेष आठ यात्रियों में से, पास खो चुके अधिकारी के नाम लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे। खोए हुए पासों पर बुकिंग के कुछ उदाहरणों **(अनुलग्नक 7)** के बारे में नीचे चर्चा की गई है:

- पूर्व रेलवे में, श्री पी.के.डे को जारी किया गया एक फर्स्ट क्लास ड्यूटी कार्ड पास संख्या 58328 दिनांक 31 दिसंबर 2016 को पू.रे त्रैमासिक गजट द्वारा खोए हुए के रूप में परिचालित किया गया था। जनवरी 2016 से मार्च 2018 के दौरान इस ड्यूटी पास का उपयोग राणाघाट से सियालदह तक एक साथी के साथ श्री पी.के.डे के पक्ष में 145 टिकटों पर 284 यात्रियों की बुकिंग के लिए किया गया था।

- उत्तर रेलवे में, 15 फरवरी 2015 को एक कांस्य धातु पास सं. 962 के गुम होने की रिपोर्ट की गई थी। 15 फरवरी 2015 से 31 मार्च 2018 के बीच, पास का इस्तेमाल उस व्यक्ति के बजाय अन्य 363 यात्रियों की टिकटों की बुकिंग के लिए किया गया ।

- पूर्वतटीय रेलवे में, अप्रैल 2015[52] के वाणिज्यिक परिपत्र द्वारा कांस्य धातु पास संख्या 141 के खो जाने को परिचालित किया गया था। तथापि, मई और जून 2015 के महीने में उस अधिकारी के नाम खोए हुए पास पर तीन टिकट बुक किए गए थे।

- मध्य रेलवे में, 28 मई 2015 को मेटल पास संख्या 1209 खो गया था, जो 03 दिसंबर 2015 को फिर से मिला। इस अवधि के दौरान, इस मेटल पास पर पांच टिकट बुक किए गए थे।

इस प्रकार, क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन द्वारा रेल बोर्ड के निर्देशों का पालन ना करने से खोये हुए धातु / कार्ड पास का विवरण यात्री आरक्षण प्रणाली में न रखने और उन पर टिकटों की बुकिंग करने से कर्मचारियों को दिए जाने वाले ड्यूटी पास का दुरुपयोग हुआ।

2.6.7.3 ट्रेनों की विशिष्ट श्रेणी मे अनियमित रियायत का लागू होना

रेलवे बोर्ड के निर्देशों[53] के अनुसार, सुविधा गाड़ियों पर कोई रियायत लागू नहीं है। इसी तरह, गरीब रथ एक्सप्रेस ट्रेनों[54] में वरिष्ठ नागरिक रियायत की अनुमति नहीं है। इसके बाद, जुलाई 2017[55] में, रेलवे बोर्ड ने सुविधा ट्रेनों में सुविधा /पीटीओ/ड्यूटी और सेवानिवृत्ति मानार्थ पास की अनुमति दी।

---

[51] ***म.रे-बीआर पास सं. 1209 और द.पू.म.रे-बीआर पास सं. 263***
[52] ***सं. 28 (ग) 2014 दिनांक 16.04.2015***
[53] ***2015 दिनांक 02 जून 2015 रेल बोर्ड का वाणिज्यिक परिपत्र सं. 33***
[54] ***2016 का रेल बोर्ड का वाणिज्यिक परिपत्र सं 77***
[55] ***आरबीई सं. 68/2017 दिनांक. 12.07.2017***

2015-16 से 2017-18 की अवधि के लिए सुविधा एक्सप्रेस ट्रेनों में बुकिंग की लेखापरीक्षा जांच से पता चला है कि छह क्षेत्रीय रेलवे[56] में 27 यात्रियों के लिए 12 सुविधा ट्रेनों[57] में वरिष्ठ नागरिकों को रियायत दी । इसी तरह, 2017-18 के दौरान उत्तर रेलवे में 11 यात्रियों को गरीब रथ एक्सप्रेस में वरिष्ठ नागरिक रियायत दी। **अनुलग्नक 8**

उपरोक्त यह इंगित करता है कि विशिष्ट श्रेणी की ट्रेनों के लिए लागू नहीं होने वाली रियायतों के लिए पीआरएस में पर्याप्त नियंत्रण नहीं रखा गया है।

2.6.7.4 चिकित्सा प्रमाणपत्र पर जारी की गई रियायती टिकटों में अनियमितताएं

रोगियो को वैध चिकित्सा प्रमाण पत्र के आधार पर ही रियायत की अनुमति दी जानी चाहिए और पंजीकरण संख्या के साथ प्राधिकृत चिकित्सा अधिकारी के हस्ताक्षर के अधीन प्रमाण पत्र पर रोगी का नाम, हस्ताक्षर, चिकित्सा, प्रमाण पत्र की वैधता अवधि आदि होनी चाहिए।

तालिका 2.3 – रियायत के लिए अनुमत चिकित्सा प्रमाणपत्र का विवरण

विकलांगता की प्रकृति	*यात्री की उम्र*	*जारी करने की तिथि से चिकित्सा प्रमाण पत्र की वैधता*
अस्थायी	किसी भी उम्र	5 वर्ष
स्थायी	25 वर्ष तक 26 से 35 वर्ष 35 वर्ष से ऊपर	5 वर्ष 10 वर्ष आजीवन

विकलांग यात्रियों के मामले में, चिकित्सा रियायत प्रमाण पत्र की वैधता शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों की उम्र पर आधारित है।

इन व्यक्तियों को ऑनलाइन टिकट बुक करने में सक्षम बनाने के लिए रेलवे ने संबंधित विभागीय वाणिज्यिक कार्यालयों द्वारा फोटो पहचान पत्र जारी करने की प्रणाली[58] शुरू की। आईडी कार्ड शुरू में पांच साल के लिए वैध है और समय-समय पर नवीकरण के अधीन है। हालांकि, फोटो आईडी कार्ड प्राप्त करने की प्रणाली को अनिवार्य नहीं बनाया गया है।

चयनित 69 पीआरएस स्थानों पर जुलाई 2018 के महीने में शारीरिक रूप से विकलांगों और विभिन्न रोगियों के लिए रियायतों की एक विस्तृत जांच लेखापरीक्षा में की गई थी। रियायतें देने में विसंगतियों/अनियमितताओं के कुछ उदाहरण नीचे दिए गए हैं:

- 65 रियायत प्रमाणपत्रों[59] पर रियायत दी गई थी जहां डॉक्टर का हस्ताक्षर/पंजीकरण संख्या/सील या अस्पताल का नाम/मुहर या तो नहीं थी या अवैध थी।
- 23 मामलों[60] में, चिकित्सा प्राधिकरण द्वारा विकलांगता की स्थिति का उल्लेख नहीं किया गया था।

---

[56] ***ट्रेन सं. पू.त.रे (82831 और 82853), पू.म.रे (82355 और 82356), पू.रे (82301 और 82302), द.पू.रे (02863), द.रे (82601, 82613, 82635 और 82802), द.प.रे (82651)***

[57] ***पू.त.रे-04 (₹ 1435), पू.म.रे-10 (₹ 3800), पू.रे-5 (₹ 3830), द.पू.रे-01 (₹ 250), द.रे-6 (₹ 1695), द.प.रे-01 (₹ 630)***

[58] ***2015 की रेल बोर्ड का वाणिज्यिक परिपत्र सं.18***

[59] ***पू.त.रे-5, म.रे-7, उ.म.रे-6, उ.प.रे-12, द.रे-2, द.प.रे-2 और प.म.रे-31***

[60] ***द.रे-5, पू.रे-4, उ.पू.रे-1 और प.म.रे-13***

- 48 अमान्य/समाप्त प्रमाण पत्रों[61] पर रियायत टिकट जारी किया गया था।
- दो टिकटों[62] की बुकिंग की तारीख रियायत प्रमाण पत्र जारी करने की तिथि से पहले थी।
- 30 रियायत प्रमाणपत्रों[63] में, प्रमाण पत्र जारी करने की तिथि को रिक्त छोड़ दिया गया था।
- नौ मामलों[64] में, प्रमाणपत्रों में संशोधन पाया गया।
- 16 चिकित्सा रियायत मामलों[65] में, एक ही डॉक्टर के लिए अलग-अलग हस्ताक्षर देखे गए थे।
- विशिष्ट विकलांगों को प्रमाणित करने के लिए प्राधिकरण के स्पष्ट उल्लेख के अभाव में, स्त्री रोग विशेषज्ञों और गैस्ट्रोएंटेरोलॉजिस्ट द्वारा मानसिक रोगी प्रमाण पत्र जारी किया गया था। इसी तरह, वयस्क के लिए शारीरिक रूप से विकलांग प्रमाण पत्र बाल रोग विशेषज्ञ (ईसीओआर) और कैंसर प्रमाण पत्र, नेत्र विशेषज्ञ (डब्ल्यूसीआर) द्वारा जारी किए गए ।

इस प्रकार, अपर्याप्त आन्तरिक नियंत्रण, रियायत देने के लिए वर्तमान प्रावधानों में स्पष्टता न होना और उचित निगरानी तंत्र मे कमी के कारण चिकित्सा प्रमाण पत्रों पर स्वीकृत रियायतों का दुरूपयोग हुआ ।

2.6.7.5 सुविधा पासों का दुरूपयोग

रेलवे कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों को सुविधा पास उनके चयन के अनुसार निर्दिष्ट मार्ग में कई ब्रेक यात्रा की सुविधाएं सहित जारी किया जाता है। यह आरक्षण लिपिक का कर्तव्य[66] है कि वह पास के ऊपर ट्रेन का नम्बर तथा तिथि जिसके लिए आरक्षण किया गया है और पास धारक द्वारा टिकट को रद्द अथवा संशोधन को भी पृष्ठांकित करें। रेलवे कर्मी पास नियमावली की अनुसची II के अनुलग्नक ए के अनुसार, पासधारक यात्रा आरंभ करने से पहले स्याही से जावक यात्रा के आरंभ की तिथि और वापसी यात्रा के आरंभ करने की तिथि की प्रविष्टि जरूर करें। टिकट क्लेक्टर और ट्रेन टिकट परीक्षक प्रावधानों की अनुपालना जरूर देखे और पासधारक द्वारा गैर-अनुपालन की स्थिति मे निर्धारित जुर्माना वसूल करें।

लेखापरीक्षा द्वारा वर्ष 2017-18 के लिए भारतीय रेल के डाटा वेयरहाऊस की रेलवे पास पूछताछ रिपोर्ट (रिपोर्ट सं.: 66ई) क्षेत्रीय रेलवे-वार विशलेषण यह खुलासा करता है कि 1.14 करोड़ यात्रियों ने सुविधा पास रियायत के अन्तर्गत आरक्षण करवाया था। लेखापरीक्षा ने सोलह क्षेत्रीय रेलवे के 23.43 लाख (20.6 प्रतिशत) यात्रियों के लिए सुविधा पास के अन्तर्गत की गई

---

[61] पू.त.रे-2, पू.रे-7, उरे-6, उ.प.रे-7, द.पू.रे-3, द.रे-6 और प.म.रे-17
[62] द.म.रे-1 और द.पू.रे-1
[63] म.रे-1, द.पू.रे-4 द.प.रे-1 और प.म.रे-24
[64] म.रे-8, उ.पू.रे-1
[65] *म.रे-4, उ.पे.रे-1, उ.रे-1 प.म.रे-10*
[66] *भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल संस्करण-I का नियम 638*

बुकिंग के विवरणों की नमुना जांच की थी। यह देखा गया कि पासों के दुरूपयोग को रोकने के लिए स्पष्ट प्रावधानों/निर्देशों के बावजूद, एक ही सुविधा पास पर कई आरक्षण, अवैध पास पर आरक्षण जैसी अनियमितताएं पायी गयी। जिनकी चर्चा नीचे की गई है:

(क) सुविधा पासों पर पीआरएस के माध्यम से कई आरक्षण

लेखापरीक्षा ने डाटा वेयरहाऊस में उपलब्ध डाटा से सुविधा पास/पीटीओ पर की गई यात्राओं के यात्रियों के विवरण की नमुना जांच की । लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- 3016 पासों का एक ही स्टेशन/एक ही मार्ग के लिए कई बार टिकटों की आरक्षण के लिए दुरूपयोग किया था। 30,567 यात्रियों को इन पासों पर आरक्षण प्रदान किया गया था, जिसमें से 11,552 यात्रियों की बुकिंग अनियमित थी, क्योंकि उन्होने यात्रा के इसी खंड के लिए पहले से ही अपने पासों पर टिकट बुक कर लिए थे।
- 11,552 यात्रियों की अनियमित बुकिंग में से, 487 यात्रियों ने उसी दिन उसी गंतव्य के लिए एक से अधिक ट्रेनों में आरक्षण किया था।
- 136 यात्रियों ने एक ही स्टेशन के लिए विभिन्न श्रेणियों में उसी दिन उसी ट्रेन में आरक्षण करवाया था।

लेखापरीक्षा ने सुविधा पासों/पीटीओ पर किये गये टिकटों की आरक्षण में गंभीर अनियमितताओं के निम्नलिखित उदाहरणों को देखा।

- पूमरे में, मार्च 2018 में तीन व्यक्तियों[67] के नाम पर 120 यात्रियों की बुकिंग के लिए एक प्रथम श्रेणी पास संख्या 685113 का उपयोग किया गया, जिसमें से 108 बुकिंग अनियमित थी। 2एसी/3एसी श्रेणियों में पांच विभिन्न ट्रेनों में 10 मार्च 2018 को यात्रा के लिए इटारसी से झांसी के लिए आरक्षण करवाया गया, 11 मार्च 2018 को एक ट्रेन में और 16 मार्च 2018 को सात विभिन्न ट्रेनों में आरक्षण करवाया गया । इसी प्रकार, झॉसी से इटारसी का आरक्षण पांच विभिन्न ट्रेनों में करवाया गया । हावडा से पुरी/खुर्दा रोड और 13 ट्रेनों में वापस जाने के लिए भी इसी पास का उपयोग किया गया था जिसमें एक ही तारीख में एक ही ट्रेन के 2एसी/3एसी श्रेणियों में टिकटों की बुकिंग की गई थी। उसी पास पर कानपुर से पटना और पटना से हावड़ा की कई अनियमित बुकिंग भी की गई थी।
- प्रथम श्रेणी सुविधा पास संख्या 678580, पर पूमरे में अनियमित बुकिंग के अन्य उदाहरण, जिन पर 130 यात्रियों को दानापुर/पटना से इटारसी और वापसी के लिए बुक किया गया था। इसी प्रकार, पास संख्या 670729 पर, आठ विभिन्न ट्रेनों में मुज्जफरपुर से दिल्ली और वापसी के लिए टिकट बुक किये गये थे। अन्य उदाहरण में, पास संख्या 672396 पर नौ विभिन्न तिथियों पर दानापुर से सिकंदराबाद और वापसी के लिए टिकट बुक किये गये थे।
- उत्तर रेलवे में, पास संख्या 654967 पर दो यात्रियों की शताब्दी ट्रेन मे 2017-18 के दौरान नई दिल्ली से अम्बाला केंट 15 बार और वापसी के लिए 13 बार बुकिंग के लिए उपयोग किया गया था।

[67] ***अभिषेक के सिंह और दो अन्य***

- दक्षिण मध्य रेलवे में, प्रथम श्रेणी सुविधा पास संख्या 124937 को चार विभिन्न तिथियों पर साईनगर सिरडी से सिकन्दराबाद के लिए तीन यात्रियों की बुकिंग के लिए प्रयोग किया गया था। **अनुलग्नक 9**

एक ही पास पर कई आरक्षण तब संभव है जब पास पर आरक्षण करते समय बुकिंग क्लर्क या तो पास पर बुकिंग विवरणों को पृष्ठांकित नहीं करते, जो यात्रा के दौरान टीटीई द्वारा भी ध्यान न दिया गया या बाद में उपयोग किये गये पास पर बुकिंग की गई थी।

(ख) अवैध पास संख्याओं के माध्यम से पीआरएस में किये गये आरक्षण

क्षेत्रीय रेलवे के तहत संबंधित नामित रेलवे प्रिंटिंग प्रैस से विभिन्न पास जारी करने वाले कार्यालयो को पास की आपूर्ति की जाती है। लेखापरीक्षा ने रेलवे प्रिंटिंग प्रैस द्वारा पास जारी करने वाले प्राधिकारी को आपूर्ति किए गए पासों की क्रम संख्या की तुलना भारतीय रेल के डाटा वेयरहाऊस के क्षेत्रीय -वार रेलवे पास प्रतिवेदन (रिपोर्ट सं. 66ई) से की। लेखापरीक्षा ने देखा कि 1012 अवैध पास संख्याओं पर 3315 यात्रियों के लिए टिकट बुक किये गये थे जो अधिकतम 6 संख्याओं के बजाय सात से नौ संख्याओं तक थे। 3315 यात्रियों में से 21[68] के मामले में, आरक्षण को सुविधा पास संख्या '0' के रूप मे दिखाये जाने पर स्वीकृत किया गया था।

अनुलग्नक 10

एक ही पास और एक ही मार्ग पर कई बुकिंग के उदाहरण, नियमों और प्रावधानों की पूर्ण अवहेलना और सुविधा पास पीटीओ के व्यापक दुरूपयोग का संकेत है । यह यात्री आरक्षण प्रणाली में इनपुट डाटा सत्यापन की कमी के कारण था जो कर्मचारियों को विस्तारित मुफ्त पास सुविधा रोक सकता था। पीआरएस को एक ही स्टेशन के लिए एक ही पास संख्या पर दूसरा टिकट की बुकिंग को तभी स्वीकार करना चाहिए जब पहला बुक किया गया टिकट रद्द हो गया हो । पीआरएस में ऐसा कोई नियंत्रण मौजूद नहीं है।

इस प्रकार, सुविधा पास के दुरूपयोग को रोकने हेतु पास संख्याओं के लिए यात्री आरक्षण प्रणाली में कोई इनपुट सत्यापन नियंत्रण नहीं है।

एग्ज़िट कॉन्फ्रेंस के दौरान (अप्रैल 2019) रेल मंत्रालय ने कहा कि ज़ोनल रेलवे को अनियमितताओं यदि कोई हो तो की एक-एक करके जांच करने के तथा विस्तृत स्थिति प्रस्तुत करने के निदेश दिए गए है।

रेलवे बोर्ड को पास/पीटीओ के जिसके कारण इस प्रकार के हेर फेर की सहुलियत होती है । दुरुपयोग के सभी मामलों का विश्लेषण करना चाहिए। प्रणाली में खामियों, उसे तुरंत ठीक किया जाना चाहिए। उन अधिकारियों जिन्होंने इस तरह की अनियमितता की है उनके खिलाफ सख्त अनुशासनात्मक कार्रवाई की जाये।

---

[68] ***उपरे-16 और परे-5***

2.7 निष्कर्ष

पिछले तीन वर्षों के दौरान यात्रा करने वाले आरक्षित यात्रियों में से 11.45 प्रतिशत ने विभिन्न प्रकार की रियायतों का लाभ उठाया । भारतीय रेलवे ने विभिन्न रियायतों के प्रति आरक्षित यात्री आय का करीब 8.42 प्रतिशत छोड़ दिया, वरिष्ठ नागरिकों और सुविधा पास/पीटीओ धारक से संबंधित रियायत राशि क्रमश: 37.2 प्रतिशत और 52.5 प्रतिशत है।

रियायत लेने वाले यात्रियों की संख्या की वृद्धि दर लगभग सभी श्रेणियों, विशेष रूप से एसी श्रेणी में बढती प्रवृत्ति पर थी। अधिकांश रियायती यात्रियों ने गैर-एसी श्रेणी में यात्री की, तथापि, एसी यात्रियों द्वारा उठाई गई यात्राओं की रियायत की राशि का हिस्सा गैर-एसी श्रेणी यात्रियों से बहुत अधिक था। भारतीय रेल द्वारा प्रदान की गई रियायत का सबसे अधिक हिस्सा वरिष्ठ नागरिक रियायत का है जिसका लाभ मुख्यत: ऐसी श्रेणी के यात्रियो को ही मिला है। लेखापरीक्षा मे देखा गया कि द्वितीय और तृतीय एसी में यात्रा करने वाले 23 प्रतिशत वरिष्ठ नागरिक यात्रियों ने वरिष्ठ नागरिक रियायत की कुल राशि का 52 प्रतिशत लाभ उठाया। वरिष्ठ नागरिक के लिए स्वैच्छिक रियायत गिव-अप योजना से उत्साहजनक प्रतिक्रिया नहीं मिली । ऐसा कुछ क्षेत्रीय रेलवे में पीआरएस काउंटरों द्वारा यात्रियों की जागरूकता हेतु पर्याप्त प्रचार की कमी और संशोधित आरक्षण फॉर्मो के प्रस्तुत न करने के कारण था।

भारतीय रेलवे ने अपने कोष पर पड़ने वाली रियायत के बोझ को कम करने वाले उचित कदम नहीं उठाए। नई श्रेणी की ट्रेनो की शुरूआत भारतीय रेलवे को रियायतो को कम करने का अवसर प्रदान करती है। भारतीय रेलवे, तथापि, नई प्रकार की ट्रेनों में भी कुछ निश्चित श्रेणियों के रियायत को अनुमत करता है। कुछ ट्रेनों में इसे प्रारंभ में अनुमत नहीं किया गया था, लेकिन बाद में रियायतों को अनुमत किया गया। यात्री आरक्षण प्रणाली के पास अयोग्य व्यक्तियों द्वारा रियायत लाभ के दुरूपयोग को रोकने के लिए अपेक्षित इनपुट सत्यापन नियंत्रण नहीं है। प्रणाली के पास स्वतंत्रता सैनानियों की आयु का सत्यापन करने के लिए उचित इनपुट कंट्रोल नहीं है। प्रणाली स्वतंत्रता सेनानी पास संख्या के साथ विधिवत जुड़ी स्वतंत्रता सैनानी रियायत के साथ बुकिंग टिकटों के सत्यापन करने में भी सक्षम नहीं है। इसके अतिरिक्त पर्याप्त आन्तरिक नियंत्रण की कमी, चिकित्सा आधार पर स्वीकृत रियायत का अनुमत करने के लिए मौजूदा प्रावधानों मे भी स्पष्टता नहीं है। यह कमी विभिन्न यात्रियों द्वारा रियायत के दुरूपयोग के लिए प्रणाली को असुरक्षित छोड़ देती है।

क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन पीआरएस में खोए हुए धातु/कार्ड पास के ब्यौरे दर्ज करने हेतु रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन करने में विफल रहा। इसके कारण धातू और कार्ड पास का दुरूपयोग हुआ। इनपुट सत्यापन नियंत्रण की कमी के परिणामस्वरूप एक ही सुविधा पास पर एक ही मार्ग में कई बुकिंग के उदाहरण है।

2.8 सिफारिशें

1. ***भारतीय रेलवे को रेलवे यात्री आय पर रियायत के बोझ को कम करने के लिए विशिष्ट उपाय करने की आवश्यकता है।***

2. *रेलवे को यात्रियों की आवश्यकताओं और जरूरतों के अनुसार रियायत को युक्ति संगत बनाने की आवश्यकता है। तदनुसार, भारतीय रेलवे रियायत को प्रतिबंधित करने पर विचार कर सकती है।*

3. *भारतीय रेलवे को चिकित्सा आधार पर रियायती लाभ की अनुमति के लिए चिकित्सा प्रमाण पत्रों की सटीकता सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी आतंरिक नियंत्रण तंत्र विकसित करने की आवश्यकता है।*

4. *भारतीय रेलवे उचित इनपुट सत्यापन नियंत्रण सुनिश्चित कर सकता है ताकि प्रावधानों के अनुसार ड्यूटी और सुविधा पास पर टिकटों की बुकिंग की अनुमति दी जा सके और इनके दुरूपयोग को रोका जा सके।*

5. *भारतीय रेलवे को केवल योग्य लाभार्थियों को रियायत लाभ प्रदान करने को सुनिश्चित करने के लिए पीआरएस में आवश्यक सत्यापन नियंत्रण प्रदान करने की आवश्यकता है।*

6. *इस तथ्य के मद्देनजर कि भारतीय रेलवे को अपने व्यावसायिक गतिविधियों के माध्यम से उत्पन्न अपने स्वयं के संसाधनों से पूरी तरह से राजस्व व्यय को पूरा करना है, भारतीय रेल अपने कर्मचारियों को प्रदान की गई सुविधा पास/ पीटीओ सुविधाओं को तर्कसंगत बना सकती है।*

7. *भारतीय रेलवे अपने राजस्व व्यय को सही ढंग से निश्चित करने के लिए अपने खातों में सुविधा पास/ पीटीओ सुविधाओं की लागत को उचित रूप से प्रतिबिंबित कर सकता है।*

(रॉय मथरानी)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली
दिनांक: 8 अगस्त 2019

प्रतिहस्ताक्षरित

(राजीव महर्षि)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 9 अगस्त 2019

शब्दावली

शर्तें	विवरण
भारतीय रेल के 17-जोन	मध्य रेलवे (मरे), पूर्वी रेलवे (पूरे), पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे), पूर्वी तट रेलवे (पूतरे), उत्तर रेलवे (उरे), उत्तरी मध्य रेलवे (उमरे), पूर्वोत्तर रेलवे (पूरे), पूर्वोत्तर फ्रंटियर रेलवे (पूसीरे/उपूसीरे), उत्तर पश्चिम रेलवे (उपरे), दक्षिणी रेलवे (दरे), दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे), दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे), दक्षिणपूर्व मध्य रेलवे (दपूमरे), दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे), पश्चिम रेलवे (परे), पश्चिमी मध्य रेलवे (पमरे) और मेट्रो रेलवे, कोलकाता (मेरे)
8-रेलवे उत्पादन इकाइयां	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू), चितरंजन; डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू), वाराणसी; इंटीग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ), चेन्नई; रेल कोच फैक्टरी (आरसीएफ), कपूरथला; रेल व्हील फैक्टरी (आरडब्ल्यूएफ), येलाहंका; रेल व्हील संयंत्र (आरडब्ल्यूपी), बेला; डीजल लोको आधुनिकीकरण कार्य (डीएमडब्ल्यू), पटियाला, रेल कोच फैक्टरी (आरसीएफ), रायबरेली
औसत सीसा	एक यात्री या एक टन माल की औसत ढुलाई
ब्रॉड गेज	यह रेल यातायात की आवाजाही के भारत में आमतौर पर इस्तेमाल किया जाने वाला एक रेलमार्ग (1676 मिमी) है।
पूंजी-पर-प्रभार	पूंजी-पर-प्रभार ऋण पूंजी और इस प्रकार सृजित परिसंपत्तियों के मूल्य के माध्यम से रेलवे में केन्द्र सरकार के निवेश का प्रतिनिधित्व करता है।
वसूली योग्य मांग	अप्राप्य आय भूमि और भवनों के किराए/पट्टे के खाते में वसूली योग्य साईडिंग्स के ब्याज और रखरखाव के प्रभार आदि।
अतिरिक्त बजटीय संसाधन	सामान्य बजट समर्थन और आंतरिक रूप से जनरेट किए गए संसाधनों के अलावा अन्य आईआर के संसाधन
सकल यातायात रसीद	इसके संचालन के माध्यम से रेलवे की रसीदें
मीटर गेज	यह रेल यातायात की आवाजाही के भारत के कुछ भागों में अभी भी इस्तेमाल किया जाता है (1,000 मिमी)
नई लाइनें	नए रेल संपर्कों/लाइनों का निर्माण/बिछाने का कार्य पहले नहीं हुआ
प्रचालन अनुपात	सकल आय के लिए कार्य व्यय का अनुपात (उचन्त को छोड़कर, लेकिन मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के विनियोग सहित)
साधारण कार्य व्यय	प्रशासन, प्रचालन, अनुरक्षण और मरम्मत पर व्यय, मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि में अंशदान
पूंजीगत व्यय	परिसंपत्तियों के सृजन, अर्जन, निर्माण और प्रतिस्थापन के लिए किया गया व्यय
राजस्व व्यय	दिन-प्रतिदिन के प्रचालनों के लिए किया गया व्यय, लाभांश भुगतान सहित रेलों का अनुरक्षण
सामरिक लाइनें	सामरिक महत्व की रेल लाइनों का निर्माण रक्षा के अनुरोध पर
यातायात उचन्त	रेलवे की अप्राप्य परिचालन आय

मार्ग किलोमीटर	रेलवे पर दो बिंदुओं के बीच की दूरी, जिसमें उन्हें जोड़ने वाली लाइनों की संख्या, अर्थात सिंगल लाइन, दोहरी लाइन आदि शामिल हैं।
कुल कार्य व्यय	मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए साधारण कार्य व्यय और विनियोग
स्टाफ उत्पादकता	इसे यातायात की मात्रा के संदर्भ में मापा जाता है (एनटीकेएम के अनुसार) प्रति हजार कर्मचारी।
पूँजी निर्गम अनुपात	उत्पादन की एक इकाई के उत्पादन के लिए नियोजित पूंजी की राशि (एनटीकेएम में कुल यातायात)
निवल अधिशेष	सकल आय और आम राजस्व के लाभांश के भुगतान के बाद काम कार्य व्यय के बीच अंतर
अन्य कोचिंग आय	पार्सल, सामान और डाकघर डाक और खानपान आदि के परिवहन से आय
यात्री आय	रेल पर यात्रियों को ले जाने से आय
भाड़ा आय	रेल पर माल ले जाने से आय

परिशिष्ट क (पैरा 2.1 के लिए संदर्भ)
रियायत दर्शाने वाला विवरण निम्नलिखित श्रेणी के व्यक्तियों को स्वीकार्य है

क्र. सं.	व्यक्तियों की श्रेणी	रियायत का प्रतिशत तत्व
I	**विकलांग यात्रियों**	
1	किसी भी उद्देश्य के लिए यात्रा (ऐस्कार्ट के बिना नहीं यात्रा कर सकते हैं) के साथ विकलांग/पैरालजिक	-- द्वितीय श्रेणी, स्लीपर, प्रथम श्रेणी, 3एसी, एसी कुर्सीयान में 75%
		-- प्रथम एवं द्वितीय एसी में 50%
		-- राजधानी/ शताब्दी श्रेणी 3एसी एवं एसी कुर्सीयान में 25%
2	अकेले या किसी भी उद्देश्य के लिए एक ऐस्कार्ट के साथ यात्रा नेत्रहीन व्यक्तियों	-- एमएसटी एवं ब्यूएसअी में 50%
3	मानसिक रूप से मंद व्यक्ति किसी भी उद्देश्य के लिए एक ऐस्कार्ट के साथ यात्रा	-एक ऐस्कार्ट भी रियायत के एक ही तत्व के लिए पात्र है
4	बधिर और मूक व्यक्ति (दोनों एक ही व्यक्ति में एक साथ संवेदनाओं) अकेले या किसी भी उद्देश्य के लिए एक ऐस्कार्ट के साथ यात्रा।	-- द्वितीय श्रेणी, स्लीपर, प्रथम श्रेणी में 50%
		-- प्रथम एवं द्वितीय एसी में 50%
		-एक ऐस्कार्ट भी रियायत के एक ही तत्व के लिए पात्र है
II	**रोगियों**	
5	कैंसर रोगियों अकेले या उपचार के लिए एक ऐस्कार्ट के साथ या आवधिक जांच के साथ यात्रा।	-- द्वित्तीय श्रेणी, प्रथम श्रेणी, एसी कुर्सी यान में 75%
		-- स्लीपर और 3एसी में 100%
		-- 1एसी और 2एसी में 50%
		-एक एस्कॉर्ट रियायत के एक ही तत्व के लिए पात्र (स्लीपर और 3एसी को छोड़कर जहां ऐस्कार्ट को 75% मिलता है।
6	थैलसेमिया रोगी अकेले या उपचार आवधिक जांच के लिए एक ऐस्कार्ट के साथ यात्रा	-- द्वित्तीय श्रेणी, स्लीपर, प्रथम श्रेणी, 3एसी, एसी कुर्सीयान में 75%
7	हृदय रोगियों अकेले या दिल की सर्जरी के लिए एक ऐस्कार्ट के साथ यात्रा	-- 1एसी और 2एसी में 50%
8	किडनी रोगियों गुर्दा प्रत्यारोपण ऑपरेशन के लिए अकेले या एक ऐस्कार्ट के साथ	-एक ऐस्कार्ट भी रियायत के एक ही तत्व के लिए पात्र है
9	हीमोफिलिया रोगियों-रोग के गंभीर और मध्यम रूप- उपचार/आवधिक जांच के लिए अकेले या एक ऐस्कार्ट के साथ यात्रा।	-- द्वित्तीय श्रेणी, स्लीपर, प्रथम श्रेणी, 3एसी, एसी कुर्सी यान में 75%
		-- एक एस्कार्ट रियायत के समान तत्व के लिए भी पात्र है।

10	टीबी/ल्यूपस वालगारीश रोगी उपचार आवधिक जांच के लिए अकेले या एक ऐस्कार्ट के साथ यात्रा	-- द्वित्तीय श्रेणी, स्लीपर, प्रथम श्रेणी में 75%
11	गैर संक्रामक कुष्ठ रोगी-उपचार आवधिक चेकअप के लिए	-- एक एस्कार्ट रियायत के समान तत्व के लिए भी पात्र है।
12	एड्स रोगी-मनोनित एआरटी केन्द्रों पर उपचार/	-- द्वित्तीय श्रेणी में 50%
		-- एमएसटी और क्यूएसटी में 50%
13	अस्थि रोगी-किसी भी उद्देश्य के लिए यात्रा।	-- एक एस्कार्ट रियायत के समान तत्व के लिए भी पात्र है।
14	(I) मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों द्वारा मान्यता प्राप्त अस्पतालों में उपचार/आवधिक जांच के लिए यात्रा करने वाले अप्लास्टिक रक्ताल्पता से पीड़ित रोगी।	-- स्लीपर, एसी-2-टायर, 3एसी, एसी कुर्सी यान श्रेणी के मूल किरायों में 50%
15	(I) मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों द्वारा मान्यता प्राप्त अस्पतालों में उपचार/आवधिक जांच के लिए यात्रा करने वाले सिकल सैल रक्ताल्पता से पीड़ित रोगी।	-- स्लीपर, एसी-2-टायर, 3एसी, एसी कुर्सी यान श्रेणी के मूल किरायों में 50%
III	**वरिष्ठ नागरिकों**	
16	पुरुष-60 वर्ष और उससे अधिक	-- सभी वर्गों में 40%
	महिला-58 वर्ष और उससे अधिक	-- सभी वर्गों में 50%
	-किसी भी उद्देश्य के लिए यात्रा।	--राजधानी/शताब्दी/दुरन्तो रेलगाड़ियों में भी
IV	**पुरस्कार विजेताओं**	
17	60 की आयु के बाद किसी भी प्रयोजन के लिए यात्रा करने वाले विशिष्ट सेवा और सराहनीय सेवाओं के लिए भारतीय पुलिस पुरस्कार के लिए राष्ट्रपति पुलिस पदक के प्राप्तकर्ता।	-- पुरुषों के लिए 50%
		-- महिलाओं के लिए 60%
		--सभी श्रेणियों और राजधानी/शताब्दी/जन शताब्दी रेलगाड़ियों में भी
18	श्रम पुरस्कार विजेताओं-औद्योगिक कामगारों को उत्पादकता और नवाचार के लिए प्रधानमंत्री श्रम पुरस्कार से सम्मानित किया गया।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 75%
19	राष्ट्रीय पुरस्कार विजेता शिक्षक-किसी भी उद्देश्य के लिए शिक्षा के क्षेत्र में अनुकरणीय सेवा के लिए राष्ट्रपति द्वारा राष्ट्रीय पुरस्कार से सम्मानित।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 50%
20	राष्ट्रीय वीरता पुरस्कार के बाल प्राप्तकर्ताओं के साथ माता-पिता को किसी भी उद्देश्य के लिए यात्रा ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 50%
V	**युद्ध विधवाओं**	
21	युद्ध विधवाओं-किसी भी उद्देश्य के लिए यात्रा ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 75%

22	आतंकवादियों और उग्रवादियों के खिलाफ कार्रवाई में मारे गए पुलिसकर्मियों और अर्धसैनिक बलों के जवानों की विधवाएं को किसी भी उद्देश्य के लिए यात्रा।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 75%
23	श्रीलंका में कार्रवाई में मारे गए आई.पीके.एफ कार्मिकों की विधवाएं-किसी भी उद्देश्य के लिए यात्रा ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 75%
24	आतंकवादियों और उग्रवादियों के खिलाफ कार्रवाई में मारे गए रक्षा कर्मियों की विधवाएं-किसी भी उद्देश्य के लिए यात्रा ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 75%
25	1999 में कारगिल में ऑपरेशन विजय के शहीदों की विधवा किसी भी उद्देश्य के लिए यात्रा ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 75%
VI	**छात्रों**	
26	गृहनगर जा रहे छात्र और शैक्षिक भ्रमण:-	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 50%
	-- सामान्य श्रेणी -	-- एमएसटी और क्यूएसटी में 50%
	-- अनु.जाति/अनुजनजाति श्रेणी -	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 75%
	--बारहवीं कक्षा तक स्नातक और लड़कों तक लड़कियों (मदरसा के छात्रों सहित) घर और स्कूल के बीच (एमएसटी)	-- एमएसटी और क्यूएसटी में 50%
		-- नि:शुल्क द्वितीय श्रेणी एमएसटी
27	ग्रामीण क्षेत्रों में सरकारी स्कूलों के छात्रों-अध्ययन दौरे के लिए-साल में एक बार ।	-- द्वित्तीय श्रेणी में 75%
28	प्रवेश परीक्षा-मेडिकल, इंजीनियरिंग आदि के लिए राष्ट्रीय स्तर के लिए ग्रामीण क्षेत्रों में सरकारी स्कूलों की लड़कियों को प्रवेश परीक्षा	-- द्वित्तीय श्रेणी में 75%
29	यूपीएससी और केंद्रीय कर्मचारी चयन आयोगों द्वारा आयोजित मुख्य लिखित परीक्षा में छात्रों को रियायत ।	-- द्वित्तीय श्रेणी में 50%
30	भारत में पढ़ रहे विदेशी छात्र-भारत सरकार द्वारा आयोजित शिविरों/सेमिनारों में भाग लेने के लिए यात्रा करना और छुट्टियों के दौरान ऐतिहासिक और अन्य महत्व के स्थानों का दौरा करना ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 50%
31	35 वर्ष की आयु तक शोध विद्वानों-अनुसंधान कार्य के संबंध में यात्रा के लिए ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 50%
32	कार्य शिविर में भाग लेने वाले छात्र व गैर छात्र	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 25%

33	गृह और प्रशिक्षण जहाज के बीच यात्रा के लिए कैडेटों और मरीन इंजीनियर्स प्रशिक्षुओं को वाणिज्यिक मरीन के लिए नौवहन/इंजीनियरिंग प्रशिक्षण से गुजरना ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 50%
VII	**युवाओं**	
34	के राष्ट्रीय एकता शिविरों में भाग लेने वाले युवकों:-	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 50%
	(क) राष्ट्रीय युवा परियोजना	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 40%
	(ख) मानव उत्थान सेवा समीति	
35	बेरोजगार युवक:	
	(i) सार्वजनिक क्षेत्र के संगठनों (अर्थात केन्द्रीय/राज्य सरकार के कार्यालयों, सांविधिक निकायों, नगर निगम, सरकार के अधीन, विश्वविद्यालय या सार्वजनिक क्षेत्र निकाय) में नौकरी के लिए साक्षात्कार में भाग लेना ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 50%
	(ii) केन्द्र और राज्य सरकार में नौकरियों के लिए साक्षात्कार में भाग लेना ।	-- द्वित्तीय श्रेणी में 100%
		-- स्लीपर श्रेणी में 50%
36	भारत स्काउट्स और गाइड्स-स्काउटिंग ड्यूटी के लिए ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 50%
VIII	**किसानों**	
37	किसान और औद्योगिक श्रमिक-कृषि/औद्योगिक प्रदर्शनियों की यात्रा के लिए ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 25%
38	सरकारी प्रायोजित विशेष रेलगाड़ियों द्वारा यात्रा करने वाले किसान ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 33%
39	किसान और दुग्ध उत्पादक-बेहतर कृषि/डेयरी सीखने/वर्षा करने के लिए राष्ट्रीय स्तर के संस्थानों की यात्रा	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 50%
40	के वार्षिक संमेलन में भाग लेने के लिए प्रतिनिधि:	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 50%
	(i) भारत कृषक समाज और	
	(ii) सर्वोदय समाज, वर्धा ।	
IX	**कलाकारों और खिलाड़ियों**	
41	कलाकार-प्रदर्शन के लिए ।	-- द्वित्तीय श्रेणी, स्लीपर श्रेणी में 75%
		-- प्रथम और एसी कुर्सी यान, 3एसी, 2एसी में 50%
		-- राजधानी/शताब्दी/जन शताब्दी एसी कुर्सी यान, 3एसी और 2एसी ट्रेनों में 50%
42		-- स्लीपर वर्ग में 75%

	फिल्म टेक्नीशियन-फिल्म प्रोडक्शन से संबंधित काम के लिए यात्रा	-- प्रथम और एसी कुर्सी यान, 3एसी, 2एसी में 50%
		-- राजधानी/शताब्दी सहित
43	में भाग लैन वाले खिलाडी:	
	(i) अखिल भारतीय और राज्यस्तरीय टूर्नामेंटों	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 75%
		-- प्रथम श्रेणी में 50%
	(ii) राष्ट्रीय टूर्नामेंटों	
		-- द्वितीय, स्लीपर श्रेणी में 75%
		-- प्रथम श्रेणी में 50%
44	आईएमएफ द्वारा आयोजित पर्वतारोहण अभियानों में भाग ले रहे व्यक्ति	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 75%
		-- प्रथम श्रेणी में 50%
45	प्रेस कार्य के लिए-केंद्र और राज्य सरकारों/संघ शासित प्रदेशों/जिलों के मुख्यालयों को प्रत्यायित प्रेस संवाददाताओं ।	-- सभी श्रेणियों में तथा राजधानी/शताब्दी/जन शताब्दी गाड़ियों के सभी समावेशी किरायों में 50%
	जीवनसाथी/साथी/आश्रित बच्चे (18 वर्ष तक)	-- 50% रियायत हर वित्त वर्ष में दो बार
X	**चिकित्सा पेशेवरों**	
46	डॉक्टरों एलोपैथिक-किसी भी उद्देश्य के लिए यात्रा ।	-- सभी कक्षाओं और राजधानी/शताब्दी/जन शताब्दी गाड़ियों में 10%
47	नर्सों और मिडवाइफों-छुट्टी और ड्यूटी के लिए ।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 25%
XI	**अन्य (सम्मेलन, शिविर, पर्यटन आदि)**	
48	वार्षिक सम्मेलनों में भाग लेने के लिए प्रतिनिधि सामाजिक/सांस्कृतिक/शैक्षिक महत्व के कुछ अखिल भारतीय निकायों की यात्रा।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 25%
49	(I) भारत सेवा दल बंगलौर-शिविरों/बैठकों/रैलियों/ट्रेकिंग कार्यक्रमों में भाग लेने के लिए यात्रा।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 25%
50	सेवा सिविल इंटरनेशनल के स्वयंसेवक-सामाजिक सेवा के लिए यात्रा।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 25%
51	प्राथमिक, माध्यमिक और उच्चतर माध्यमिक विद्यालयों के शिक्षक-शैक्षिक भ्रमण के लिए यात्रा।	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 25%
52	सेंट जॉन एम्बुलेंस ब्रिगेड और राहत कल्याण एम्बुलेंस कोर, कलकत्ता के सदस्य-एम्बुलेंस शिविरों/प्रतियोगिताओं के लिए	-- द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 25%

XII	**इज्जत एमएसटी**	
53	असंगठित क्षेत्रों में काम करने वाले 1500/- से अधिक मासिक आय वाले व्यक्तियों को इज्जत एमएसटी अधिकत 100 किलोमीटर तक यात्रा के लिए ।	-- ₹ 25/-

परिशिष्ट – ख (पैरा 2.4 के लिए संदर्भ)
डाटा वेयरहाउसिंग और रेल मंत्रालय लेखा निदेशालय से डाउनलोड किए गए आंकड़ों के बीच 2015-16 से 2017-18 के दौरान लिए गए आरक्षित यात्रियों की संख्या और अर्जित राजस्व में अंतर दर्शाने वाला विवरण

वर्ष	आरक्षित यात्रियों से आय (करोड़ में)			(करोड़ में) वार्षिक सांख्यिकीय विवरण के अनुसार किए गए आरक्षित यात्रियों की संख्या		
	डेटा वेयरहाउस से डाउनलोड किए गए डेटा के अनुसार	एमओएटी के आंकड़ों (वार्षिक सांख्यिकीय विवरण) के अनुसार	आय में अंतर	डेटा वेयरहाउस से डाउनलोड किए गए डेटा के अनुसार	एमओएटी के आंकड़ों (वार्षिक सांख्यिकीय विवरण) के अनुसार	आरक्षित यात्री की संख्या में अंतर
2015-16	23434.49	27766.17	4331.68	54.72	62.18	7.46
2016-17	25176.91	29317.34	4140.49	57.49	62.54	5.05
2017-18	26549.45	30980.42	4430.97	61.10	65.27	4.17
कुल	**75160.85**	**88063.93**	**12903.14 (17.17 *प्रतिशत)***	**173.31**	**189.99**	**16.68 (9.62 *प्रतिशत)***

परिशिष्ट ख.1 (पैरा 2.4 के लिए संदर्भ) 2015-16 से 2017-18 के दौरान किए गए आरक्षित यात्रियों की संख्या और अर्जित राजस्व को दर्शाने वाला ब्यौरा विवरण में दिया गया है ।		
वर्ष	वार्षिक सांख्यिकीय विवरणी के अनुसार आरक्षित यात्रियों से आय (करोड़ में)	आरक्षित यात्रियों को वार्षिक सांख्यिकीय विवरण के अनुसार किया जाता है (करोड़ में)
2015-16	27766.17	62.18
2016-17	29317.34	62.54
2017-18	30980.42	65.27
कुल	**88063.93**	**189.99**

परिशिष्ट - ग (पैरा 2.5 के संदर्भ में) नमूना चयन दर्शाने वाला विवरण			
क्र. सं.	**समस्याओं की जांच की**	**नमूना आकार**	**नमूना चयनित**
I	पैरा 6.6.1- स्वैच्छिक योजना का क्रियान्वयन	जोन में कोई पांच पीआरएस काउंटर जिसमें एक वाईटीएसके/	मरे [1]: पीआरएस छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, नासिक रोड, पुणे, नागपुर और वाईटीएसके सविता वहोतकर /पुणे
			पूतरे: भुवनेश्वर, विशाखापट्नम, कटक, पुरी और वाईटीएसके में पीआरएस 3001 पीएनएस महेश, वीएसकेपी;
			पूमरे: पटना, राजेंद्र नगर टर्मिनल, गया, बरौनी और दानापुर;
			पूरे: हावड़ा, सियालदह, भागलपुर, एस्प्लेनेड और महेशतला (बाहर एजेंसी);
			उमरे: इलाहाबाद, कानपुर, झांसी, आगरा और ग्वालियर
			उपूरे: छपरा, गोरखपुर, बादशाहनगर, काठगोदाम और छपरा वाईटीकेएस;
			उसीरे: गुवाहाटी, तिनसुकिया, दीमापुर, किशनगंज और फ्यूंटशोलिंग, भूटान में आउट एजेंसी;
			उरे: नई दिल्ली, दिल्ली, एम्स, पीजीआई-चंडीगढ़ और वाईटीएसके दुर्गा ट्रेवल्स;
			उपरे: बीकानेर, जोधपुर जंकसन, जयपुर जंक्सन, अजमेर जंक्सन, और वाईटीएसके (1400)-जू;
			दमरे: सिकंदराबाद, हैदराबाद, काचेगुडा, विजयवाड़ा और चंदानगर वाईटीएसके;
			दपूमरे: रायपुर, बिलासपुर, दुर्ग, इतवारी और वाईटीएसके अनिल तिवारी ऐजेन्सी
			दपूरे: आरएसबीओ, ओल्ड कोईलाघाट बिल्डिंग, टाटा, रांची और वाईटीएसके: 6066 वी. कामेमेश्वर, टाटा;
			दरे: चेंनई सेंट्रल, कोयंबटूर जंक्सन, मदुरै जंक्सन, एर्नाकुलम जंक्सन में पीआरएस और मेडिकल कॉलेज/त्रिवेंद्रम;
			दपरे: बंगलौर शहर, येश्वंतपुर, मैसूर, हुबली और बेल्लारी;
			पमरे: जबलपुर, कोटा, हबीबगंज, भोपाल और
			हबीबगंज वाईटीएसके
			परे: चर्च गेट, मुंबई सेंट्रल, बोरिवली, सूरत और अहमदाबाद जंक्सन पर पीआरएस।

li	पैरा 6.6.2: हमसफर, आदि जैसी गाड़ियों के नए प्रकार का परिचय	समीक्षाधीन अवधि के दौरान जोन में शुरू की गई हमसफर, सुविधा आदि जैसी सभी नई प्रकार की ट्रेनें	सुविधा एक्सप्रेस:
			पूतरे : 08451/08452, 08401/08402, 08301/08302, 02877/02878, 82353/82354, 82855/82856, 82841/82842, 82831/82832, 82853 सुविधा एक्सप्रेस.
			पूमरे: 22355/22356, 82355/82356 सुविधा एक्सप्रेस
			दपूरे : 02853, 02863, 02839, 02822, 02853, 82801,02863,02822,08402,00610 सुविधा एक्सप्रेस
			दरे:82601,82602,82603,82604,82605, 82606,82607, 82608,82610,82612,82613,82614,82631,82632, 82633, 82634, 82635, 82636,82638,82641,82802 सुविधा एक्सप्रेस
			हमसफर एक्सप्रेस:
			पूतरे : 22833/22834 एक्सप्रेस
			उपूरे:12571/12572, 12595/12595 एक्सप्रेस
			उसीरे: 12504/12503 एक्सप्रेस
			उपरे: 14715/14716, 22497/22498, 19667/19668, 22985/22986 एक्सप्रेस
			दमरे: 22705/22706 एक्सप्रेस
			एसईसीआर: 22867/22868 एक्सप्रेस
			दमूरे: 22887, 20889 एक्सप्रेस
			परे: 22919/22920, 22913/22914 एक्सप्रेस
			दपरे:12503/12504,22887/22888 , 22833/22834 एक्सप्रेस
			तेजस एक्सप्रेस :
			मरे : 22119/22120 एक्सप्रेस
			महामना एक्सप्रेस:
			पमरे : 22163/22164 एक्सप्रेस
			परे : 22903/22904 एक्सप्रेस

Iii	पैरा 6.7.4: चिकित्सा प्रमाणपत्रों पर रियायती टिकटों में विविध अनियमितताएं	जुलाई के लिए चयनित पीआरएस में रियायत की स्वीकृति हेतु 50 चिकित्सा प्रमाण-पत्र 2019।	ऊपर चयनित पीआरएस स्थान

अनुलग्नक 1 (पैरा 2.6.1 के संदर्भ में)						
आरक्षित यात्रियों से आय और रियायत की राशि दर्शाने वाला विवरण						
	2015-16		2016-17		2017-18	
क्षेत्र	यात्री बुक की राशि	रुपए में वास्तविक कमाई का योग	यात्री बुक की राशि	रुपए में वास्तविक कमाई का योग	यात्री बुक की राशि	रुपए में वास्तविक कमाई का योग
मरे	51726946	19022129364	54283911	20593257885	57731865	22396050330
पूम	20277044	12569381546	21946393	14131327117	23112354	15215574742
पूतरे	15905551	9361918513	16753720	10031259108	18213652	10917866349
परे	32590299	11971057961	34152010	12786514952	35312173	13436979071
करे	3699755	2052355669	4026558	2344895724	4393785	2681614277
उम	19945626	10756587953	20648181	11799262548	21942805	12949227397
उपू	22903277	12515326902	24292128	13886612710	26228883	15357939745
उसी	14362809	11056074313	16097258	12243555561	16398240	12023244877
उरे	91817792	28692517290	94189441	30477323594	98208091	27452135384
उप	19207859	11525931329	20452403	12453724463	22093985	13246396620
द	16466227	9540621803	17701657	10428433971	19252080	11641560109
दम	45521868	20358655000	48291069	20035563379	52932538	21959546316
दपू	31243269	10667832882	32965455	11420942424	34455594	12048095750
दरे	66647032	23683923698	69634232	25296383860	74361348	27105479919
दप	24128127	9296438615	25031704	9590004830	26746065	9883517854
पम	19326985	9552153996	20731517	10681066273	22599964	11779290115
परे	51470215	21722036408	53752300	23568935719	57064568	25399958047
कुल लाभ	**547240681**	**234344943242**	**574949937**	**251769064118**	**611047990**	**265494476902**
स्रोत: डीडब्ल्यूएच की रिपोर्ट संख्या 98						

अनुलग्नक 1.1 (पैरा 2.6.1 के संदर्भ में)									
रियायती यात्रियों की संख्या और रियायत की राशि को दर्शाने वाला विवरण									
	आईआर में रियायती यात्रियों की संख्या				रुपये में आईआर ने दी गई रियायत राशि				
रियायत की श्रेणी	2015-16	2016-17	2017-18	कुल	2015-16	2016-17	2017-18	कुल	कुल रियायत की राशि का प्रतिशत हिस्सा
वरिष्ठ नागरिक	50914704	54630740	59263919	164809363	11949423011	12881526844	14112259270	38943209125	52.50
विशेषाधिकार पास / पीटीओ	10867722	11137951	11397238	33402911	8602478302	9305348565	9684693879	27592520746	37.19
रोगियों	1663902	1788049	1860384	5312335	850199547	952077875	992210495	2794487917	3.77
विकलांग	2348255	2532829	2801711	7682795	818378901	878720280	989695791	2686794972	3.62
अन्य	2222386	2217145	1895782	6335313	743977757	758257275	665179152	2167414184	2.92
कुल	68016969	72306714	77219034	217542717	**22964457518**	**24775930839**	**26444038587**	74184426944	
स्रोत: रिपोर्ट संख्या 89 और डीडब्ल्यूएच की रिपोर्ट संख्या 71 (बी)									

अनुलग्नक 2 (पैरा 2.6.3 और पैरा 2.6.5.1 का संदर्भ)													
प्रतिशत में रियायत की वार्षिक वृद्धि को दर्शाने वाला विवरण													
रियायत की श्रेणी	रेलवे जोन	*एसी श्रेणी*				*गैर-वातानुकूलित श्रेणी*				*कुल*			
		15-16 की तुलना में 16-17 में यात्रियों की वृद्धि	16-17 की तुलना में 17-18 में यात्रियों की वृद्धि	15-16 की तुलना में 16-17 में छोड़ा गया राजस्व में वृद्धि	16-17 की तुलना में 17-18 में छोड़ा गया राजस्व में वृद्धि	15-16 की तुलना में 16-17 में यात्रियों की वृद्धि	16-17 की तुलना में 17-18 में यात्रियों की वृद्धि	15-16 की तुलना में 16-17 में छोड़ा गया राजस्व में वृद्धि	16-17 की तुलना में 17-18 में छोड़ा गया राजस्व में वृद्धि	15-16 की तुलना में 16-17 में यात्रियों की वृद्धि	16-17 की तुलना में 17-18 में यात्रियों की वृद्धि	15-16 की तुलना में 16-17 में छोड़ा गया राजस्व में वृद्धि	16-17 की तुलना में 17-18 में छोड़ा गया राजस्व में वृद्धि
वरिष्ठ नागरिकों	मरे	8.3	12.3	8.9	13.5	7.0	9.7	7.7	9.8	7.4	10.5	8.5	12.0
	पूमरे	13.5	11.7	16.0	12.2	10.9	5.8	10.9	3.6	11.6	7.6	13.8	8.6
	पूतरे	10.7	11.3	10.2	10.9	5.8	9.3	5.4	8.2	7.4	10.0	8.3	9.9
	पूरे	6.1	5.3	5.6	7.3	7.1	6.2	6.6	5.8	6.8	5.9	5.9	6.9
	केरे	16.2	26.3	13.5	24.1	11.7	8.7	11.1	7.7	13.0	13.9	12.5	17.6
	उमरे	3.2	10.5	8.0	15.4	4.9	9.5	6.4	9.3	4.4	9.8	7.3	12.9
	उपूरे	8.8	15.8	9.3	16.5	8.7	10.1	10.6	9.7	8.7	11.6	9.9	13.2
	उसीरे	14.9	6.5	13.1	4.4	19.6	5.4	14.3	0.0	17.9	5.7	13.5	2.9
	उरे	2.7	7.1	5.4	12.2	5.1	6.8	7.4	7.2	4.1	6.9	6.0	10.7
	उपरे	6.5	10.1	7.3	8.9	7.8	7.9	7.5	5.0	7.4	8.7	7.4	7.4
	दपूमरे	11.4	13.4	11.3	12.7	10.3	9.1	8.7	7.9	10.7	10.4	10.3	10.9
	दमरे	8.7	14.3	8.4	12.7	6.9	8.5	6.7	7.4	7.3	10.0	7.6	10.4
	दपूरे	5.9	6.4	5.3	7.7	6.2	6.5	5.0	6.2	6.1	6.4	5.2	7.2
	दरे	4.6	11.5	4.6	10.6	6.3	8.2	6.2	6.2	5.8	9.1	5.3	8.8
	दपरे	3.1	8.8	1.9	6.9	7.4	7.4	5.4	5.8	6.0	7.8	3.2	6.5
	दमरे	15.6	9.2	18.1	10.4	11.0	8.8	10.8	7.9	12.2	8.9	15.0	9.4
	परे	8.9	9.7	11.5	11.3	10.3	5.3	10.7	4.1	9.8	6.8	11.2	8.8

	कुल	**6.7**	**10.0**	**7.8**	**11.2**	**7.6**	**7.8**	**7.8**	**6.8**	**7.3**	**8.5**	**7.8**	**9.6**
रेलवे कर्मचारियों/सेवानिवृत्त कर्मचारियों के पास/पीटीओ सहित विशेषाधिकार पास/पीटीओ	**मरे**	5.2	4.8	9.3	5.1	-1.2	-3.7	1.6	-4.3	2.6	1.5	8.3	3.8
	पूमरे	13.2	9.4	19.1	8.2	6.8	-2.9	11.4	-5.0	10.5	4.4	17.9	6.1
	पूतरे	7.8	6.5	11.4	5.2	-3.6	-3.8	-0.4	-5.2	3.0	2.4	9.4	3.6
	पूरे	5.8	5.7	10.0	5.8	-1.2	-4.5	1.4	-5.0	3.0	1.8	8.8	4.4
	केरे	9.0	10.9	12.9	11.5	2.1	-4.2	4.8	-2.8	6.6	5.8	12.0	10.0
	उमरे	1.9	6.7	6.1	4.8	-3.6	-2.3	0.2	-3.9	-0.3	3.2	5.2	3.5
	उपूरे	5.2	7.7	8.8	6.3	-4.4	-4.4	-0.9	-5.5	1.4	3.2	7.3	4.6
	उसीरे	10.2	2.4	14.0	0.1	3.2	-11.6	4.2	-13.4	7.8	-2.2	12.8	-1.4
	उरे	2.6	4.1	7.2	4.7	-4.7	-5.4	-2.2	-5.7	0.4	1.3	6.1	3.6
	उपरे	0.6	5.8	4.7	5.8	-1.6	-2.0	2.4	-2.6	-0.2	2.9	4.3	4.6
	दपूमरे	8.6	7.1	12.6	5.0	-2.1	-2.7	1.2	-4.0	3.8	2.9	10.7	3.6
	दमरे	3.7	6.0	7.3	4.8	-5.1	-5.4	-2.0	-6.2	0.0	1.4	5.8	3.2
	दपूरे	7.6	8.0	11.3	7.3	-2.8	-3.5	-0.7	-5.1	3.2	3.5	9.6	5.6
	दरे	3.5	7.8	7.2	6.7	-0.7	-3.3	1.6	-3.7	1.8	3.4	6.4	5.3
	दपरे	4.8	4.3	7.5	3.6	-3.6	-4.5	-2.7	-4.9	1.4	1.0	6.3	2.7
	पमरे	7.6	7.2	11.1	5.4	-1.4	0.3	1.7	-0.3	3.5	4.1	9.4	4.5
	परे	4.5	5.8	8.7	5.3	1.5	-3.7	4.7	-4.8	3.3	2.1	8.2	4.0
	कुल	**5.3**	**6.1**	**9.3**	**5.4**	**-1.8**	**-3.9**	**1.1**	**-4.9**	**2.5**	**2.3**	**8.2**	**4.1**
रोगियों (कैंसर के रोगियों, गुर्दे के रोगियों, हृदय रोगियों, टीबी, थैलेसीमिया, अप्लास्टिक एनीमिया, आदि)	**मरे**	14.0	10.2	14.9	9.5	5.8	3.3	7.0	1.8	9.4	6.4	12.6	7.4
	पूमरे	23.6	15.7	25.1	13.3	8.5	-1.5	13.7	-3.3	14.6	6.1	21.2	8.0
	पूतरे	16.0	3.3	17.0	0.7	2.9	3.8	3.0	0.6	8.6	3.6	13.1	0.7
	पूरे	21.2	13.1	22.3	12.1	7.2	-1.0	10.7	0.3	12.7	5.0	18.8	8.8
	केरे	9.6	18.7	11.1	18.6	3.6	2.1	4.5	-0.1	5.8	8.5	8.6	11.8
	उमरे	17.6	13.9	18.2	15.1	3.5	6.3	7.9	4.8	9.6	9.8	15.1	12.1
	उपूरे	18.1	9.7	18.8	11.4	9.7	5.6	11.6	4.3	13.1	7.3	16.4	9.1
	उसीरे	21.3	6.1	19.7	-4.4	21.7	10.2	19.3	0.9	21.5	8.4	19.6	-3.2
	उरे	6.6	3.4	8.2	4.4	1.0	-0.7	3.8	-0.6	3.6	1.2	6.9	2.9
	उपरे	6.0	10.6	3.8	7.3	5.3	-1.7	7.8	-3.4	5.6	2.4	5.4	3.1

	दपमरे	15.1	14.3	16.6	9.4	5.3	1.9	6.0	-2.0	9.5	7.4	13.5	6.3
	दमरे	11.6	2.9	18.0	-1.5	3.2	-1.5	8.4	-5.1	5.8	0.0	14.0	-2.9
	दपूरे	22.8	12.0	23.2	12.5	4.5	0.7	8.8	2.7	12.5	6.1	19.1	10.0
	दरे	9.7	3.6	13.4	-0.8	6.0	3.3	8.5	-1.1	7.0	3.4	11.1	-0.9
	दपरे	13.5	9.4	19.8	10.4	1.1	3.9	4.9	5.2	3.5	5.1	11.3	7.6
	पमरे	13.2	8.9	15.4	8.5	-1.3	5.2	0.4	1.3	3.8	6.6	9.8	6.1
	परे	1.0	4.6	-2.7	-0.2	-1.7	-1.5	-4.8	-4.6	-0.9	0.4	-3.6	-1.9
	कुल	**12.8**	**7.8**	**14.8**	**6.5**	**4.4**	**1.7**	**6.7**	**-0.4**	**7.5**	**4.0**	**12.0**	**4.2**
शारीरिक रूप से विकलांग / दिव्यांग यात्रियों	**मरे**	9.9	26.7	10.6	24.4	10.1	5.9	10.2	4.9	10.1	10.2	10.4	13.4
	पूमरे	9.6	26.1	10.5	21.5	6.6	2.2	7.0	0.4	7.3	7.8	8.5	9.7
	पूतरे	6.4	24.8	5.9	17.8	8.5	3.4	7.0	1.1	7.9	8.7	6.5	9.1
	पूरे	3.8	16.9	3.3	16.0	6.9	1.9	6.3	0.4	6.1	5.8	4.8	8.1
	केरे	21.8	39.0	15.9	36.8	14.5	17.4	13.9	15.4	15.9	21.7	14.7	24.5
	उमरे	6.0	26.6	6.8	24.8	3.0	6.2	4.2	5.7	3.7	10.8	5.4	14.1
	उपूरे	9.1	31.5	7.3	29.9	2.9	7.8	4.4	7.7	4.3	13.3	5.6	17.2
	उसीरे	1.6	5.8	1.0	0.2	3.4	-7.4	2.2	-10.1	2.9	-3.7	1.5	-4.6
	उरे	2.3	24.6	2.6	23.3	4.7	6.4	6.0	5.0	4.0	11.5	4.2	14.1
	उपरे	10.1	18.6	10.5	11.7	6.8	7.8	7.6	4.8	7.7	10.8	9.1	8.5
	दपूमरे	7.1	25.7	7.7	20.9	6.3	5.7	6.4	3.5	6.5	11.2	7.1	12.7
	दमरे	9.6	28.9	8.2	25.5	12.0	4.9	11.1	3.4	11.5	9.5	9.9	12.5
	दपूरे	6.6	18.9	5.8	17.3	6.2	1.6	5.3	-0.5	6.3	6.3	5.6	8.7
	दरे	4.1	32.6	4.6	27.5	11.2	10.5	9.8	7.3	9.7	15.0	7.4	16.4
	दपरे	3.1	27.1	1.6	17.8	6.4	6.2	4.2	3.3	5.8	9.8	3.1	9.4
	पमरे	13.6	25.1	15.6	21.8	5.8	9.9	5.2	8.2	7.5	13.5	9.8	14.5
	परे	8.2	26.2	8.3	23.5	11.4	6.4	10.9	5.4	10.6	11.0	9.7	13.8
	कुल	**6.9**	**25.8**	**6.9**	**22.2**	**8.1**	**6.1**	**7.8**	**4.3**	**7.9**	**10.6**	**7.4**	**12.6**
अन्य रियायतें (छात्रों, खेलों, पुरस्कार विजेताओं, विशेष	**मरे**	-6.1	-3.0	-2.1	0.6	-8.7	-11.5	-8.3	-11.7	-8.5	-10.8	-6.9	-8.9
	पूमरे	-15.2	-11.4	-16.5	-12.3	15.6	-43.9	17.8	-40.0	7.9	-37.5	-0.2	-27.9
	पूतरे	30.8	20.5	22.4	19.1	15.1	-22.4	10.5	-21.9	16.0	-19.6	12.4	-14.4

रियायतें, प्रेस संवाददाताओं, पूरी तरह से भुगतान आदि)	पूरे	-2.6	-6.2	7.5	-8.7	25.5	-36.7	25.3	-36.1	22.4	-34.0	20.2	-29.0
	केरे	-21.5	2.4	-24.0	-10.8	0.2	6.1	6.1	4.0	-0.5	6.0	1.7	2.4
	उमरे	-7.7	-2.4	-3.6	-2.4	-12.2	-26.8	-7.5	-33.8	-11.8	-24.5	-6.7	-27.4
	उपूरे	1.3	-4.9	-1.1	-8.0	1.6	-28.4	5.4	-34.2	1.6	-26.0	3.8	-27.9
	उसीरे	4.8	17.8	1.3	11.4	6.6	-21.2	1.2	-15.6	6.6	-19.7	1.2	-12.4
	उरे	-7.1	-6.3	-2.6	-1.4	-0.7	-16.7	5.9	-15.7	-1.7	-15.0	2.7	-10.6
	उपरे	-14.8	-10.9	-8.5	-16.4	-1.1	-22.5	0.8	-18.6	-2.3	-21.6	-1.1	-18.1
	दपूमरे	15.4	10.9	17.6	9.0	-3.3	-3.5	-1.2	-4.3	-2.4	-2.7	1.0	-2.4
	दमरे	-5.3	2.7	-8.6	1.1	-1.2	-14.4	9.2	-10.2	-1.7	-12.3	4.0	-7.3
	दपूरे	-0.9	-3.5	12.0	-4.8	19.6	-26.9	19.6	-28.0	17.6	-25.0	17.9	-22.9
	दरे	-3.2	-0.8	-1.9	-2.8	3.5	-11.0	4.9	-8.5	3.3	-10.6	4.0	-7.8
	दपरे	-14.9	-0.3	-11.7	-1.2	-9.0	-4.6	-8.5	-8.4	-9.3	-4.4	-9.0	-7.2
	पमरे	4.1	2.7	6.6	-0.6	-7.5	-18.7	-7.3	-15.9	-6.4	-16.4	-4.4	-12.4
	परे	3.6	-2.1	9.1	-1.1	-4.6	-6.9	-1.6	-6.7	-4.1	-6.6	0.4	-5.5
	कुल	**-4.4**	**-2.2**	**-2.0**	**-1.9**	**0.2**	**-15.6**	**3.2**	**-15.4**	**-0.2**	**-14.5**	**1.9**	**-12.3**
कुलयोग		**6.4**	**9.2**	**8.6**	**8.5**	**6.3**	**5.5**	**6.2**	**2.6**	**6.3**	**6.8**	**7.9**	**6.7**
स्रोत: भारतीय रेल के डाटा वेयरहाउस की रिपोर्ट संख्या 71 (बी)													
इस विवरण में सैन्य वाउचरों, एमपी पासों और पूर्णत पेड यात्रियों के उन्नयन और अनारक्षित टिकटों पर दी गई रियायतें नहीं ली गई हैं।													

अनुलग्नक 3 (पैरा 2.6.4 का संदर्भ)

यात्रियों को दी गई वर्गवार रियायतों को दर्शाने वाला विवरण

	2015-16				2016-17				2017-18				कुल	
वर्ग	**बुक किए गए यात्रियों का योग (सिस्टम)**	**बुक किए गए यात्रियों का योग (इंटरनेट)**	**रियायती यात्रियों की कुल संख्या**	**रियायत के रूप में दिए गए राजस्व का योग**	**बुक किए गए यात्रियों का योग (सिस्टम)**	**बुक किए गए यात्रियों का योग (इंटरनेट)**	**रियायती यात्रियों की कुल संख्या**	**रियायत के रूप में दिए गए राजस्व का योग**	**बुक किए गए यात्रियों का योग (सिस्टम)**	**बुक किए गए यात्रियों का योग (इंटरनेट)**	**रियायती यात्रियों की कुल संख्या**	**रियायत के रूप में दिए गए राजस्व का योग**	**रियायती यात्रियों की कुल संख्या**	**रियायत के रूप में दिए गए राजस्व का योग**
1ए	142490	439354	581844	672240395	145162	486358	631520	704574680	137642	545098	682740	742432545	1896104	2119247620
2ए	4721394	2589374	7310768	7410880595	4821061	2739058	7560119	7826294485	4944361	3105947	8050308	8290447050	22921195	23527622130
ईए	उए	उए	उए	उए	उए	उए	उए	उए	उए	उए	उए	11910	उए	11910
ईसी	40909	187540	228449	114465165	34971	178157	213128	107427345	28765	191137	219902	111952565	661479	333845075
3ए	6474702	5235300	11710002	6920910600	7033862	5827803	12861665	7776430320	7408165	6928983	14337148	8625657050	38908815	23322997970
3ई	8897	18551	27448	8973015	9533	19823	29356	11241655	7570	23098	30668	13014310	87472	33228980
सीसी	1716848	2757863	4474711	910313335	1674838	2920680	4595518	993725320	1613566	3331465	4945031	1113407565	14015260	3017446220
एफसी	40996	27282	68278	17338164	26753	13787	40540	10656255	23124	10256	33380	9089070	142198	37083489
एसएल	24777625	10894771	35672396	6517893667	26013867	12198599	38212466	6948674813	25671027	14678921	40349948	7132348001	114234810	20598916481
2एस	4373703	3569370	7943073	391442582	4302947	3859455	8162402	396905966	3959735	4610165	8569900	405678521	24675375	1194027069
कुल	42297564	25719405	**68016969**	22964457518	44062994	28243720	**72306714**	24775930839	43793964	33425070	**77219034**	26444038587	**217542717**	**74184426944**

अनुलग्नक 4 (पैरा: 2.6.5.1 के लिए संदर्भ)					
2015-16 से 2017-18 तक विभिन्न रेलगाड़ियों में वरिष्ठ नागरिक रियायतें दर्शाने वाला ब्यौरा विवरण में दिया गया है।					
वर्ष	यात्रियों की संख्या	रियायत की राशि (₹)	पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत वृद्धि		
			संख्या	राशि	
2015-16	50914704	11949423011	--	--	
2016-17	54630740	12881526844	7.3	7.8	
2017-18	59263919	14112259270	8.48	9.55	
	164809363	38943209125			

ख. वरिष्ठ नागरिक रियायत का लाभ लिया-पुरुष, महिला वर्ग-वार

वर्ष	श्रेणी	यात्रियों की संख्या	रियायत की राशि (₹)	पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत वृद्धि	
				संख्या	राशि
2015-16	पुरुष	29543109	6135792585	--	--
2016-17	पुरुष	31714154	6620884663	7.35	7.91
2017-18	पुरुष	34422040	7268412969	8.54	9.78
2015-16	महिला	21371595	5813630426	--	--
2016-17	महिला	22916586	6260642181	7.23	7.69
2017-18	महिला	24841879	6843846301	8.4	9.32

ग. वरिष्ठ नागरिक रियायत का लाभ लिया-यात्रा-वार वर्ग

क्र. सं.	यात्रा की वर्ग	वरिष्ठ नागरिक यात्रियों की संख्या	वरिष्ठ नागरिक रियायत राशि	कुल यात्रियों की संख्या का प्रतिशत	कुल राशि का प्रतिशत
1	स्लीपर	88836174	13233553962	53.6	33.7
2	3ए	27060433	12430437110	16.3	31.6
3	2ए	11582912	7670527680	7.0	19.5
4	सीसी	12028612	2339767765	7.3	6.0
5	अन्य वातानुकूलित श्रेणी	2520830	2260125995	1.5	5.8

6	अन्य गैर वातानुकूलित श्रेणी	22780402	1008796613	13.8	2.6
7	ईसी	649854	323927170	0.4	0.8
8	3ई	87435	33217780	0.1	0.1
9	एफसी	66497	11453280	0.0	0.0
	कुल :	**165613149**	**39311807355**	**100**	**100**
क्र.	**ट्रेन प्रकार**	**यात्रियों की कुल सं**	**रियायत के रूप में दी गई कुल राशि**	**यात्रियों का प्रतिशत**	**राशि का प्रतिशत**
1	एसयूएफ	64640600	15523392457	42.95	43.9
2	एमईएक्स	67744724	13720679534	45.01	38.81
3	आरएजे	2938712	2666456380	1.95	7.54
4	डीआरएनटी	2236238	1539484500	1.49	4.35
5	एसएचटी	4654639	1343473775	3.09	3.8
6	जेएसएच	5160523	378801555	3.43	1.07
7	पीएएस	2818876	110177069	1.87	0.31
8	एचएसपी	314508	75324813	0.21	0.21
9	डीएमयू	11	1250	0	0
10	जीबीआर	245	5065	0	0
11	आरबीयूएस	1354	152355	0	0
12	एसयूवीडी	41	18130	0	0
	कुल :	**150510471**	**35357966883**	**100**	**100**

नोट: समीक्षा अवधि के दौरान लाभ लेने वाले वरिष्ठ नागरिक रियायत की मात्रा के संबंध में डाटा वेयरहाउस की रिपोर्ट संख्या 52 और 71 (बी) के बीच भिन्नता है।

अनुलग्नक – 5 (पैरा 2.6.6.1 का संदर्भ)

जुलाई 2017 जुलाई से मार्च, 2018 तक वरिष्ठ नागरिक गिव-अप योजना में माहवार रूझान दर्शाने वाला विवरण

रेलवे	महीना	वरिष्ठ नागरिक यात्रियों की कुल संख्या	उन वरिष्ठ नागरिक यात्रियों की संख्या जिन्होंने पूरी तरह से रियायत का लाभ उठाया था	रियायत के रूप में दी गई कुल राशि	50% रियायत छोडने वाले वरिष्ठ नागरिक यात्रियों की संख्या			छोडी गई 50% रियायत की राशि	100% की रियायत छोडने वाले वरिष्ठ नागरिक यात्री		छोडने वाले यात्रियों का प्रतिशत
					प्रणाली के माध्यम से	इंटरनेट के माध्यम से	कुल		वरिष्ठ नागरिक की संख्या	दी गई राशि	
आईआर	जुलाई 2017 (15वें से)	2526957	2401086	562513599	42	37692	37734	3156195	88137	क्रिस द्वारा उपलब्ध नहीं	5.0
	अगस्त-17	4714286	4413454	1038166054	102	145602	145704	13583205	155128		6.4
	सितम्बर-17	4834600	4635490	1103974489	48	84658	84706	8250495	114404		4.1
	अक्टूबर-17	5002366	4788067	1156968308	67	75764	75831	7348465	138468		4.3
	नवम्बर-17	5713242	5486825	1335082391	56	93720	93776	9702265	132641		4.0
	दिसम्बर-17	5260163	5068324	1251454954	34	77979	78013	7746880	113826		3.6
	जनवरी-18	4885746	4708602	1148416550	45	72125	72170	7008940	104974		3.6
	फरवरी-18	5407871	5212086	1258214562	30	76811	76841	7160060	118944		3.6
	मार्च-18	5745217	5533159	1326961362	58	88235	88293	8175481	123765		3.7
	कुल:	**44090448**	**42247093**	**10181752269**	**482**	**752586**	**753068**	**72131986**	**1090287**		4.2
वरिष्ठ नागरिक रियायत के 50 प्रतिशत तत्व छोड़ने वाले यात्रियों का वर्गवार विश्लेषण											
	50% गिव-अप	यात्री	राशि	यात्री	राशि						
	एसएल	437486	31159030	58.09	43.2						
	2एस	145679	3169186	19.34	4.39						
	3ए	95197	21827115	12.64	30.26						
	सीसी	38368	3942500	5.09	5.47						

	2ए	29898	9458470	3.97	13.11						
	1ए	4372	2088610	0.58	2.9						
	ईसी	1645	412405	0.22	0.57						
	3ई	286	62165	0.04	0.09						
	एफसी	137	12505	0.02	0.02						
		753068	72131986								
स्रोत-डाटा वेयर हाऊस की रिपोर्ट संख्या 71 (बी) और सीआरआईएस द्वारा प्रदान किए गए 100% छोडने वाले यात्री है।											

अनुलग्नक 6 (पैरा 2.6.6.2 का संदर्भ)

उन गाड़ियों में रियायत देने पर होने वाली आय की हानि की तुलना में शुरू की गई नई गाड़ियों का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण

वर्ष	रेलवे जोन का नाम	शुरूआत की तारीख	ट्रेन का नाम	गाड़ी संख्या	उद्गम स्टेशन	गंतव्य स्टेशन	श्रेणीवार कोच संघटन	शुरू में अंत तक बर्थ क्षमता	शुरू में अंत तक आय क्षमता	वास्तविक यात्री	वास्तविक कमाई (₹)	राजस्व हानि अर्थात रियायत के रूप में दी गई राशि (₹)
सुविधा विशेष												
2015-16	पूतरे	30.09.2015	सुविधा विशेष	8451	बीबीएस	बीएनसी	2ए,3ए,एसएल	32820	30865120	23602	37495021	0
2015-16	पूतरे	02.10.2015	सुविधा विशेष	8452	बीएनएस	बीबीएस	2ए,3ए,एसएल	32820	31039260	18328	27104192	0
2016-17	पूतरे	06.04.2016	सुविधा विशेष	8451	बीबीएस	केजेएम	2ए,3ए,एसएल	26448	23157300	20509	32211906	6820
2016-17	पूतरे	08.04.2016	सुविधा विशेष	8452	केजेएम	बीबीएस	2ए,3ए,एसएल	26448	23158490	14030	19035315	0
2016-17	पूतरे	06.04.2016	सुविधा विशेष	8401	पूरी	एसआरसी	2ए,3ए,एसएल	13152	5321760	2884	2025466	0
2016-17	पूतरे	07.04.2016	सुविधा विशेष	8402	एसआरसी	पूरी	2ए,3ए,एसएल	12330	4988790	3525	2609501	0
2016-17	पूतरे	06.04.2016	सुविधा विशेष	8301	एसबीपी	वाईपीआर	2ए,3ए,एसएल	11496	10436760	7891	11306623	0
2016-17	पूतरे	08.04.2016	सुविधा विशेष	8302	वाईपीआर	एसबीपी	2ए,3ए,एसएल	11498	10441590	5633	6890160	0
2016-17	पूतरे	05.04.2016	सुविधा विशेष	2877	वीएसकेपी	केजेएम	2ए,3ए,एसएल	26640	17926080	12693	12728323	0
2016-17	पूतरे	06.04.2016	सुविधा विशेष	2878	केजेएम	वीएसकेपी	2ए,3ए,एसएल	26640	17926080	11557	10987234	0
2016-17	पूतरे	06.08.2016	सुविधा विशेष	82853	वीएसकेपी	वीएम	2ए,3ए,एसएल	39580	25133360	20226	18034278	0
2016-17	पूतरे	07.08.2016	सुविधा विशेष	82854	वीएम	वीएसकेपी	2ए,3ए,एसएल	4746	3214170	2675	2551348	0
2016-17	पूतरे	19.11.2016	सुविधा विशेष	82855	वीएसकेपी	क्यूएनएल	2ए,3ए,एसएल	10848	10486880	10105	15028276	0
2016-17	पूतरे	21.11.2016	सुविधा विशेष	82856	क्यूएनएल	वीएसकेपी	2ए,3ए,एसएल	10848	10105760	7698	8704270	0
2016-17	पूतरे	02.01.2017	सुविधा विशेष	82841	बीबीएस	केजेएम	2ए,3ए,एसएल	31906	30726520	22138	30077965	6850
2016-17	पूतरे	03.01.2017	सुविधा विशेष	82842	केजेएम	बीबीएस	2ए,3ए,एसएल	31906	31825940	21165	30279345	5200
2016-17	पूतरे	04.01.2017	सुविधा विशेष	82831	एसबीपी	वाईपीआर	2ए,3ए,एसएल	28740	26000986	16335	18940637	0
2016-17	पूतरे	06.01.2017	सुविधा विशेष	82832	वाईपीआर	एसबीपी	2ए,3ए,एसएल	28740	26863182	14317	16476802	0
2017-18	पूतरे	04.01.2017	सुविधा विशेष	82831	एसबीपी	वाईपीआर	2ए,3ए,एसएल	12454	11067082	9523	13963382	1320
2017-18	पूतरे	06.01.2017	सुविधा विशेष	82832	वाईपीआर	एसबीपी	2ए,3ए,एसएल	12454	11496394	8366	11351542	0

2017-18	पूतरे	06.08.2016	सुविधा विशेष	82853	वीएसकेपी	वीएम	2ए,3ए,एसएल	26754	15900768	19071	19645318	16445
2015-16	पूमरे	25.07.2015	सुविधा एक्सप्रेस	22355	पीएनबीई	सीएसटीएम	2ए,3ए,एसएल	65552	72477460	37668	72281168	0
2015-16	पूमरे	25.07.2015	सुविधा एक्सप्रेस	22356	सीएसटीएम	पीएनबीई	2ए,3ए,एसएल	65366	73119080	33970	63014535	0
2016-17	पूमरे	25.07.2015	सुविधा एक्सप्रेस	22355	पीएनबीई	सीएसटीएम	2ए,3ए,एसएल	33740	37342860	25526	55229951	0
2016-17	पूमरे	25.07.2015	सुविधा एक्सप्रेस	22356	सीएसटीएम	पीएनबीई	2ए,3ए,एसएल	33740	37342860	22324	43489431	0
2016-17	पूमरे	एनएमए	सुविधा एक्सप्रेस	82355	पीएनबीई	सीएसटीएम	2ए,3ए,एसएल	66908	73649580	35956	65089030	0
2016-17	पूमरे	एनएमए	सुविधा एक्सप्रेस	82356	सीएसटीएम	पीएनबीई	2ए,3ए,एसएल	66516	73407240	33525	58790244	0
2017-18	पूमरे	एनएमए	सुविधा एक्सप्रेस	82355	पीएनबीई	सीएसटीएम	2ए,3ए,एसएल	96828	105822596	64795	125968606	30015
2017-18	पूमरे	एनएमए	सुविधा एक्सप्रेस	82356	सीएसटीएम	पीएनबीई	2ए,3ए,एसएल	99644	107575652	56744	101880243	171570
2015-16	दपूरे	01.08.15	एचडब्ल्यूएच-वाईपीआर सुविधा विशेष.	2853	एचडब्ल्यूएच	वाईपीआर	2ए,3ए,एसएल	39162	46098570	43806	78429271	0
2015-16	दपूरे	16.10.15	एचडब्ल्यूएच-वाईपीआर एसी सुविधा विशेष.	2863	एचडब्ल्यूएच	वाईपीआर	1ए,2ए,3ए	14416	39361900	10260	45350054	250
2015-16	दपूरे	13.10.15	एचडब्ल्यूएच-एमएएस सुविधा विशेष	2839	एचडब्ल्यूएच	एमएएस	2ए,3ए	3000	5716080	1342	3937596	0
2015-16	दपूरे	08.01.16	एचडब्ल्यूएच – पीयूएनई एसी सुविधा विशेष.	2822	एचडब्ल्यूएच	पीयूएनई	2ए,3ए	876	2147160	5	15026	0
2016-17	दपूरे	01.08.15	एचडब्ल्यूएच-वाईपीआर सुविधा विशेष.	2853	एचडब्ल्यूएच	वाईपीआर	2ए,3ए,एसएल	33904	39578250	33256	61370184	0
2016-17	दपूरे	01.08.15	एचडब्ल्यूएच-वाईपीआर सुविधा विशेष.	02853/82801	एचडब्ल्यूएच	वाईपीआर	2ए,3ए,एसएल	19198	24383940	19077	33682639	0
2016-17	दपूरे	16.10.15	एचडब्ल्यूएच-वाईपीआर एसी सुविधा विशेष.	2863	एचडब्ल्यूएच	वाईपीआर	1ए,2ए,3ए	1032	3008880	515	975233	0

2016-17	दपूरे	08.01.16	एचडब्ल्यूएच – पीयूएनई एसी सुविधा विशेष.	2822	एचडब्ल्यूएच	पीयूएनई	2ए,3ए	18300	39817392	24068	44520603	0
2016-17	दपूरे	07.04.16	एसआरसी-पूरी सुविधा विशेष.	8402	एसआरसी	पूरी	2ए,3ए,एसएल	12330	4988790	3525	2609501	0
2016-17	दपूरे	04.04.16	एसआरसी-टीपीजे सुविधा विशेष.	610	एसआरसी	टीपीजे	2ए,3ए,एसएल	15262	15659880	11129	18019211	0
2017-18	दपूरे	13.10.15	एचडब्ल्यूएच-एमएएस सुविधा विशेष	2839	एचडब्ल्यूएच	एमएएस	2ए,3ए	4032	8201088	4500	7959316	26820
2017-18	दपूरे	08.01.16	एचडब्ल्यूएच – पीयूएनई एसी सुविधा विशेष.	2822	एचडब्ल्यूएच	पीयूएनई	2ए,3ए	38136	79796376	54944	98192482	345090
2017-18	दपूरे	01.08.15	एचडब्ल्यूएच-वाईपीआर सुविधा विशेष.	82801	एचडब्ल्यूएच	वाईपीआर	2ए,3ए,एसएल	1088	1482240	843	1536143	0
2016-17	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	एमएएस क्यूएनएल सुविधा	82631	एमएएस	क्यूएनएल	2ए	104	175760	65	173882	6980
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	टीईएन एमएस सुविधा	82608	टीईएन	एमएस	2ए	46	60490	16	34849	2530
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	टीईएन एमएस सुविधा	82602	टीईएन	एमएस	2ए,3ए,एसएल	5798	2494130	5196	4994923	52875
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	ईआरएस एमएएस सुविधा	82632	ईआरएस	एमएएस	2ए,3ए,एसएल	4106	1962532	4116	4424384	37960
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	एमएएस ईआरएस सुविधा	82631	एमएएस	ईआरएस	2ए,3ए,एसएल	2878	1338924	3170	3567846	20700
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	एमएस टीईएन सुविधा	82601	एमएस	टीईएन	2ए,3ए,एसएल	7010	3156116	6876	6510582	58630
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	एमएस टीईएन सुविधा	82603	एमएस	टीईएन	2ए,3ए,एसएल	1084	544820	1138	1340350	23885

2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	टीईएन एमएस सुविधा	82604	टीईएन	एमएस	2ए,3ए,एसएल	2186	1087710	2201	2460289	26720
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	एमएस टीईएन सुविधा	82605	एमएस	टीईएन	2ए,3ए,एसएल	1648	974972	1512	1875890	12315
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	टीईएन एमएस सुविधा	82614	टीईएन	एमएस	3ए,एसएल	2192	935592	1748	1536256	4760
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	टीईएन एमएस सुविधा	82606	टीईएन	एमएस	2ए,3ए,एसएल	3394	1575270	3186	3253506	42555
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	एमएस टीईएन सुविधा	82607	एमएस	टीईएन	2ए,3ए,एसएल	3126	1622434	3161	3238570	29735
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	एमएस टीईएन सुविधा	82613	एमएस	टीईएन	2ए,3ए,एसएल	1204	687624	1104	1295350	10945
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	एमएएस ईआरएस सुविधा	82633	एमएएस	ईआरएस	3ए,एसएल	1856	762496	2037	1981000	9640
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	एमएएस एसआरसी सुविधा	82802	एमएएस	एसआरसी	3ए,एसएल	2176	2473088	2436	4801070	40245
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	क्यूएनएल एमएएस सुविधा	82634	क्यूएनएल	एमएएस	3ए,एसएल	2976	1462464	3151	3516117	11455
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	पीडीवाई एसआरसी सुविधा	82612	पीडीवाई	एसआरसी	2ए,3ए,एसएल	2364	2049660	3248	5265013	38555
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	सीबीई एमएएस सुविधा	82638	सीबीई	एमएएस	3ए,एसएल	704	385088	752	905963	1940
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	एमएएस क्यूएनएल सुविधा	82635	एमएएस	क्यूएनएल	2ए,3ए,एसएल	5630	3370636	5644	6952883	52650
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	एमएएस क्यूएनएल सुविधा	82636	क्यूएनएल	एमएएस	2ए,3ए,एसएल	4970	2587368	4770	5389423	20230
2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	टीईएन टीबीएम सुविधा	82610	टीईएन	टीबीएम	2ए,3ए	110	115446	72	154951	1810

2017-18	दरे	उपलब्ध नहीं कराया	एमएएस ईआरएस सुविधा	82641	एमएएस	ईआरएस	3ए	128	123136	106	258631	1770
		उपलब्ध नहीं कराया	**सुविधा स्पेशल**			**कुल**		**1243988**	**1299005902**	**845754**	**1393719099**	**1119265**
हमसपर एक्सप्रेस												
2017-18	पूतरे	13.07.2017	हमसपर एक्सप्रेस	22833	बीबीएस	केजेएम	3ए	42624	67004928	31324	49887887	313695
2017-18	पूतरे	उपलब्ध नहीं कराया	हमसपर एक्सप्रेस	22834	केजेएम	बीबीएस	3ए	42624	65172096	28427	43344792	204855
2016-17	उपूरे	उपलब्ध नहीं कराया	हमसपर	12571	जीकेपी	एएनवीटी	3एसी	18144	20943360	14316	20568499	144140
2016-17	उपूरे	उपलब्ध नहीं कराया	हमसपर	12572	एएनवीटी	जीकेपी	3एसी	19440	22453200	12225	16698221	114825
2016-17	उपूरे	उपलब्ध नहीं कराया	हमसपर	12595	जीकेपी	एएनवीटी	3एसी	37584	27014	27014	36592536	313370
2016-17	उपूरे	उपलब्ध नहीं कराया	हमसपर	12596	एएनवीटी	जीकेपी	3एसी	38880	42853536	29168	40334441	259380
2017-18	उपूरे	उपलब्ध नहीं कराया	हमसपर	12571	जीकेपी	एएनवीटी	3एसी	71712	79958880	63357	92322892	873135
2017-18	उपूरे	उपलब्ध नहीं कराया	हमसपर	12572	एएनवीटी	जीकेपी	3एसी	71136	79316640	52317	75251899	777970
2017-18	उपूरे	उपलब्ध नहीं कराया	हमसपर	12595	जीकेपी	एएनवीटी	3एसी	143136	152726112	109882	152300247	1453485
2017-18	उपूरे	उपलब्ध नहीं कराया	हमसपर	12596	एएनवीटी	जीकेपी	3एसी	141696	151189632	115661	162867976	1491645
2016-17	उसीरे	25-12-2016	हमसपर	12504	केवाईक्यू	एसबीसी	3ए	14976	35023104	13328	31068349	120715
2016-17	उसीरे	25-12-2016	हमसपर	12503	एसबीसी	केवाईक्यू	3ए	16128	37753344	17815	41857947	150400
2017-18	उसीरे	25-12-2016	हमसपर	12504	केवाईक्यू	एसबीसी	3ए	52992	122719104	63106	160139766	895735
2017-18	उसीरे	25-12-2016	हमसपर	12503	एसबीसी	केवाईक्यू	3ए	53424	123993072	67102	165491695	629305
2016-17	उपरे	27.02.2017	हमसपर एक्सप्रेस	14715	एसजीएनआर	पीपीजे	3ए-16	4608	10404864	2578	4326548	3885

2016-17	उपरे	02.03.2017	हमसपर एक्सप्रेस	14716	पीपीजे	एसजीएनआर	3ए-16	5760	13123584	3245	6224780	0
2017-18	उपरे	27.02.2017	हमसपर एक्सप्रेस	14715	एसजीएनआर	पीपीजे	3ए-16	20736	46821888	21722	45902483	113690
2017-18	उपरे	02.03.2017	हमसपर एक्सप्रेस	14716	पीपीजे	एसजीएनआर	3ए-16	23040	48413952	19534	40609941	149225
							एसएल-5	12600	3339000	1923	364562	23985
2017-18	उपरे	08.08.2017	हमसपर एक्सप्रेस	22497	एसजीएनआर	टीपीजे	3ए-16	39168	90282240	39355	72614772	297870
2017-18	उपरे	11.08.2017	हमसपर एक्सप्रेस	22498	टीपीजे	एसजीएनआर	3ए-16	39168	90282240	30668	63084396	348980
2017-18	उपरे	19.02.18	हमसपर एक्सप्रेस	19667	यूडीजेड़	एमवाईएस	3ए-16	5760	11139840	2427	3572753	48560
2017-18	उपरे	22.02.18	हमसपर एक्सप्रेस	19668	एमवाईएस	यूडीजेड़	3ए-16	5760	11139840	2730	4295850	17800
2017-18	उपरे	17.02.18	हमसपर एक्सप्रेस	22985	यूडीजेड़	डीईई	3ए-16	6912	7181568	3142	2905468	36660
2017-18	उपरे	18.02.18	हमसपर एक्सप्रेस	22986	डीईई	यूडीजेड़	3ए-16	5760	5984640	2204	1961669	16890
2017-18	दमरे	27.06.2017	हमसपर एक्सप्रेस	22705	टीपीटीवाई	जेएटी	3ए	46080	103588992	25466	44161442	400295
2017-18	दमरे	30.06.2017	हमसपर एक्सप्रेस	22706	जेएटी	टीपीटीवाई	3ए	46080	103588992	17883	32544245	280440
2017-18	दपूमरे	26.04.2017	हमसपर	22867	डीयूआरजी	एनजेडएम	3ए	111744	160175232	82309	127289714	865875
			हमसपर	22868	एनजेडएम	डीयूआरजी	3ए	112896	161827200	76741	109104109	593645
2016-17	दपूरे	31.01.17	एचडब्ल्यूएच-वाईपीआर हमसपर एक्सप्रेस	22887	एचडब्ल्यूएच	वाईपीआर	3ए	10368	19778688	6532	13598810	16720
2017-18	दपूरे	31.01.17	एचडब्ल्यूएच-वाईपीआर हमसपर एक्सप्रेस	22887	एचडब्ल्यूएच	वाईपीआर	3ए	59904	111346560	56603	129689406	1168210
2017-18	दपूरे	17.06.17	एचडब्ल्यूएच-बीजेड़ए हमसपर एक्सप्रेस	20889	एचडब्ल्यूएच	बीजेड़ए	3ए	48384	67788288	22652	30193960	232685
2017-18	परे	08.05.2017	हमसपर एक्सप्रेस	22919	एमएएस	एडीआई	3ए	50760	86325480	43520	66428115	362380
2017-18	परे		हमसपर एक्सप्रेस	22920	एडीआई	एमएएस	3ए	50760	86325480	41983	67772282	275195
2017-18	परे	15.08.2017	हमसपर एक्सप्रेस	22913	बीडीटीएस	पीएनबीई	3ए	36864	65691648	22952	44844664	637740
2017-18	परे		हमसपर एक्सप्रेस	22914	पीएनबीई	बीडीटीएस	3ए	38016	67744512	20404	39919482	392300

2016-17	दपरे	30.12.2016	हमसपर	12503	बीएनसी	एजीटीएल	3ए	16128	37753344	17815	41857947	150400
	दपरे	03.01.2017	हमसपर	12504	एजीटीएल	बीएनसी	3ए	14976	35023104	13328	31068349	120715
	दपरे	26.01.2017	हमसपर	22888	वाईपीआर	एचडब्ल्यूएच	3ए	11520	22019328	9374	16966473	42170
	दपरे	31.01.2017	हमसपर	22887	एचडब्ल्यूएच	वाईपीआर	3ए	10368	19778688	6532	13598810	16720
2017-18	दपरे	30.12.2016	हमसपर	12503	बीएनसी	एजीटीएल	3ए	53424	123993072	67102	165491695	629305
	दपरे	03.01.2017	हमसपर	12504	एजीटीएल	बीएनसी	3ए	52992	122719104	63106	160139766	895735
	दपरे	26.01.2017	हमसपर	22888	वाईपीआर	एचडब्ल्यूएच	3ए	59904	111346560	63787	126519036	632100
	दपरे	31.01.2017	हमसपर	22887	एचडब्ल्यूएच	वाईपीआर	3ए	59904	111346560	56603	129689406	1168210
	दपरे	14.07.2017	हमसपर	22834	केजेएम	बीबीएस	3ए	42624	65172096	28427	43344792	204855
	दपरे	13.07.2017	हमसपर	22833	बीबीएस	केजेएम	3ए	42624	67004928	31324	49887887	313695
			हमसपर एक्सप्रेस			कुल		**1910088**	**3089585534**	**1549013**	**2818700759**	**18199590**
तेजस एक्सप्रेस												
2017-18	मरे	22.5.2017	तेजस एक्सप्रेस	**22119**	सीएसएमटी	करमाली	सीसी	169416	175877208	97863	119964804	7065700
			तेजस एक्सप्रेस	**22119**			ईसी	10192	22223264	5955	14823578	1279860
		23.5.2017	तेजस एक्सप्रेस	**22120**	करमाली	सीएसएमटी	सीसी	171210	179328630	96755	124423124	7048050
			तेजस एक्सप्रेस	**22120**	करमाली	सीएसएमटी	ईसी	10304	22649648	5758	15017093	1348760
						कुल	-	**361122**	**400078750**	**206331**	**274228599**	**16742370**
महामना एक्सप्रेस												
2017-18	पमरे	13.07.2017	महामना एक्सप्रेस	22163	बीपीएल	केयूआरजे	सीसी	18980	9869600	13124	6876037	507985
							2एस	187488	31872960	71835	9999107	328760
			महामना एक्सप्रेस	22164	केयूआरजे	बीपीएल	सी सी	19053	9907560	13476	7049599	490365
							2एस	187920	31946400	71572	10140516	299770
2017-18	परे	27.09.17	महामना सुपरफास्ट एक्सप्रेस	22903	बीआरसी	बीएसबी	1ए	486	2205954	389	1405749	258240

			महामना सुपरफास्ट एक्सप्रेस	22903	बीआरसी	बीएसबी	2ए	2484	6555276	2581	6061953	822755
			महामना सुपरफास्ट एक्सप्रेस	22903	बीआरसी	बीएसबी	3ए	384	696960	438	712327	38640
			महामना सुपरफास्ट एक्सप्रेस	22903	बीआरसी	बीएसबी	एसएल	15552	11197440	21218	13885009	434770
			महामना सुपरफास्ट एक्सप्रेस	20904	बीएसबी	बीआरसी	1ए	486	2205954	292	1129094	184480
			महामना सुपरफास्ट एक्सप्रेस	20904	बीएसबी	बीआरसी	2ए	2484	6555276	2195	5071704	759210
			महामना सुपरफास्ट एक्सप्रेस	20904	बीएसबी	बीआरसी	3ए	384	696960	340	526787	43180
			महामना सुपरफास्ट एक्सप्रेस	20904	बीएसबी	बीआरसी	एसएल	15552	11197440	18091	11944465	386610
						कुल		**451253**	**124907780**	**215551**	**74802347**	**4554765**

अनुलग्नक 7 (पैरा 2.6.7.2 के संदर्भ में)								
वर्ष 2015-16 से 2017-18 के दौरान खो गए धातु पासों पर की गई बुकिंग और खोई धातु/ड्यूटी कार्ड पासों के दुरूपयोग को दर्शाने वाला ब्यौरा दिया गया है।								
जोन	खो गए धातु पास की संख्या की सूचना	खो गए धातु पास की संख्या की सूचना	बुकिंग के लिए उपयोग किए गए खोए हुए पासों की संख्या	खोए हुए पास पर बुक किए गए यात्रियों की संख्या	वे मामले जहां यात्रियों और पास धारकों का नाम एक ही था	ऐसे मामले जहां अन्य व्यक्तियों ने टिकट बुक किए है	वह राशि जिसके लिए टिकट बुक किए गए (₹)	टिप्पणियां
मरे	27	2	1	5	शून्य	5	4335	
पूतरे	13	27	1	3	3	शून्य	1845	
पूमरे	10	0	1	28	शून्य	28	17655	
पूरे	44	191	1	284	284 (साथी के साथ)	शून्य	58220	
उमरे	12	24	1	17	शून्य	17	10560	
उपूरे	20	4	3	29	2	27	17730	
उसीरे	16	2	1	2	2	शून्य	3005	
उरे	7	3	2	366	3	363	331330	
उपरे	27	39	3	5	शून्य	5	4015	

दपूमरे	6	3	2	8	5	शून्य	9120	एक खोए पास पर तीन टिकट बुक किए गए थे और उस अधिकारी का नाम, जो उस पास को खो चुका था, ऑडिट के लिए उपलब्ध नहीं कराया गया था।
दरे	42	43	1	4	4	शून्य	2220	
दपरे	23	2	2	5	शून्य	5	1885	
परे	16	17	2	12	शून्य	12	13020	
दमरे	53	0	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	
दपूरे	27	6	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	
पमरे	11	34	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	
कुल	**354**	**397**	**21**	**768**	**303**	**462**	**474940**	

अनुलग्नक 8 (पैरा 2.6.7.3 के संदर्भ में)						
ऐसी गाड़ियों के लिए लागू नहीं होने वाली रियायतों के अनियमित अनुदान पर बुक किए गए टिकटों को दर्शाने वाला विवरण						
वर्ष	**जोनल रेलवे**	**गाड़ी संख्या**	**श्रेणी**	**रियायत कोड**	**बुक की गई बर्थ**	**दी गई रियायत की राशि (में)**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
2015-16	**पूतरे**	कोई अनियमितता नजर नहीं आई।				
2016-17	**पूतरे**	कोई अनियमितता नजर नहीं आई।				
2017-18	पूतरे	82831	3ए	एसआरसीटीएनडब्ल्यू	1	710
	पूतरे	82831	3ए	एसआरसीटीजेडएन	1	610
	पूतरे	82853	एसएल	एसआरसीटीजेडएन	2	115
				कुल:	**4**	**1435**
2015-16	मरे	**सीआर में कोई सुविधा ट्रेन शुरू नहीं की गई थी।**				
2016-17	मरे					
2017-18	मरे					
2015-16	पूमरे	82355	शून्य	शून्य	शून्य	0
2016-17	पूमरे	82355	शून्य	शून्य	शून्य	0
2017-18	पूमरे	82355	3ए	एसआरसीटीजेडएन	2	1190
2017-18	पूमरे			एचएनडीसीएपी	1	450
2017-18	पूमरे		एसएल	एसआरसीटीएनडब्ल्यू	1	310
2017-18	पूमरे			एसआरसीटीजेडएन	4	595
2017-18	पूमरे	82356	3ए	एसईसीटीएनडब्ल्यू	1	635
2017-18	पूमरे		एसएल	सीएएन100	1	620
				कुल:	**10**	**3800**
2015-16	पूरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
2016-17	पूरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य

2017-18	पूरे	82301	3ए	एसआरसीटीजेडएन	1	600
2017-18	पूरे	82301	एसएल	एसआरसीटीजेडएन	1	175
2017-18	पूरे	82302	2ए	एसआरसीटीएनडब्ल्यू	2	2070
2017-18	पूरे	82302	2ए	एसआरसीटीजेडएन	1	985
	पूरे			**कुल:**	**5**	**3830**
2015-16	उमरे	**राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में कोई सुविधा ट्रेन शुरू नहीं की गई**				
2016-17						
2017-18						
2015-16	उपूरे	शून्य				
2016-17	उपूरे					
2017-18	उपूरे					
2015-16	उसीरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
2016-17	उसीरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
2017-18	उसीरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
2015-16	उरे	शून्य	3ए	एसआरसीटीएनडब्ल्यू	0	0
2016-17	उरे	शून्य	3ए	एसआरसीटीजेडएन	0	0
2017-18	उरे	12212	3ए	एसआरसीटीजेडएन	1	490
2017-18	उरे	12212	3ए	एसआरसीटीएनडब्ल्यू	1	610
2017-18	उरे	22405	3ए	एसआरसीटीएन	3	520
2017-18	उरे	22407	3ए	एसआरसीटीएन	4	1135
2017-18	उरे	22407	3ए	एसआरसीटीएनडब्ल्यू	2	975
				कुल:	**11**	**3730**
2015-16	उपरे	एनडब्ल्यूआर में कोई सुविधा रेलगाड़ी नहीं चलाई गई।				
2016-17	उपरे	एनडब्ल्यूआर में कोई सुविधा रेलगाड़ी नहीं चलाई गई।				
2017-18	उपरे	एनडब्ल्यूआर में कोई सुविधा रेलगाड़ी नहीं चलाई गई।				
2015-16	दमरे	एससीआर में कोई सुविधा रेलगाड़ी नहीं चलाई गई।				
2016-17	दमरे	एससीआर में कोई सुविधा रेलगाड़ी नहीं चलाई गई।				
2017-18	दमरे	एससीआर में कोई सुविधा रेलगाड़ी नहीं चलाई गई।				

2015-16	दपूमरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
2016-17	दपूमरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
2017-18	दपूमरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
2015-16	दपूरे	2863	3ए	एसआरसीटीजेडएन	1	250
2016-17	दपूरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
2017-18	दपूरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
				कुल:	**1**	**250**
2017-18	दरे	82601	एसएल	एसआरसीटीएनडब्ल्यू	2	255
2017-18	दरे	82601	एसएल	एसआरसीटीजेडएन	1	105
2017-18	दरे	82613	2ए	एसआरसीटीजेडएन	1	440
2017-18	दरे	82635	2ए	एसआरसीटीजेडएन	1	400
2017-18	दरे	82802	3ए	एसआरसीटीएनडब्ल्यू	1	495
2017-18	दपरे	82651	3ए	एसआरसीआईटीजेड़एन	1	630.00
2015-16	पमरे	शून्य	एनए	एनए	एनए	एनए
2016-17	पमरे	शून्य	एनए	एनए	एनए	एनए
2017-18	पमरे	शून्य	एनए	एनए	एनए	एनए
2015-16	परे	डब्ल्यू आर में कोई सुविधा रेलगाड़ी नहीं चलाई गई।				
2016-17	परे	डब्ल्यू आर में कोई सुविधा रेलगाड़ी नहीं चलाई गई।				
2017-18	परे	डब्ल्यू आर में कोई सुविधा रेलगाड़ी नहीं चलाई गई।				
स्रोत: डेटा वेयरहाउस की रिपोर्ट संख्या 18						

अनुलग्नक 9 (पैरा 2.6.7.5 के संदर्भ में)

विशेषाधिकार पास पर अनियमित/कई बुकिंग को दर्शाने वाला विवरण

जोन	विशेषाधिकार पास रियायत में बुक किए गए यात्रियों की संख्या	लेखापरीक्षा में चेक किए गए यात्रियों की संख्या	रद्द किए गए यात्रियों की संख्या	कुल बुक किए गए यात्रियों की जांच	बुकिंग के लिए उपयोग किए गए विशेषाधिकार पासों की संख्या (पैरा 2.6.7.5)	कई बुकिंग के लिए दुरूपयोग किए विशेषाधिकार की संख्या	उन पासों पर बुक किए गए कुल यात्री	अनियमित रूप से बुक किए गए यात्रियों की संख्या	कॉलम 10 में से एक ही दिन में विभिन्न ट्रेनों में अनियमित रूप से बुक किए गए यात्रियों की एक जोड़ी स्टेशनों की संख्या	कॉलम 10 में से एक ही दिन में उसी रेलगाड़ी की विभिन्न श्रेणियों में रेल यात्रियों की एक ही स्टेशन के लिए अनियमित रूप से बुक किए गए यात्री की संख्या।
1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12
मरे	1011577	342279	79841	262438	63624	337	3558	1283	30	17
पूतरे	494206	229743	52526	177217	37335	145	1811	668	18	0
पूमरे	666961	230822	57823	172999	37949	447	5975	2379	156	37
पूरे	884327	137828	31143	106685	57070	59	357	199	0	2
उमरे	452688	158942	36329	122613	32153	197	1930	809	43	0
उपूरे	538448	142754	36642	106112	24251	267	3257	1148	59	5
उसीरे	311527	154197	41118	113079	28906	224	2561	901	28	18
उरे	1646573	80740	19042	61698	31396	95	577	315	1	2
उपरे	386704	128382	28005	100377	24006	132	1396	460	5	18
दमरे	858659	360438	82735	277703	63794	448	2344	825	32	28

दपूमरे	462995	205120	48482	156638	30662	115	1469	512	19	0
दपूरे	956144	230890	53534	177356	38555	206	2322	951	35	3
दरे	1103874	297726	64254	233472	60228	53	401	129	16	0
दपरे	376468	136651	32254	104397	24381	154	1418	522	19	1
पमरे	455698	36329	5801	30528	8112	21	227	87	3	0
परे	729287	181126	350373	139903	42693	116	964	363	23	4
कुल	**11336136**	**3053967**	**1019902**	**2343215**	**605115**	**3016**	**30567**	**11551**	**487**	**135**

अनुलग्नक 10 (पैरा 2.6.7.5 का संदर्भ (ख))		
अमान्य पास संख्या पर किए गए आरक्षण का सारांश दर्शाने वाला विवरण		
रेलवे	अमान्य पास पर बुक किए गए यात्रियों की संख्या	उपयोग की गई अमान्य पास की संख्या
मरे	625	178
पूतरे	316	62
पूमरे	262	78
पूरे	101	44
उमरे	195	53
उपूरे	230	67
उसीरे	93	39
उरे	48	28
उपरे	291	86
दमरे	245	86
दपूमरे	90	22
दपूरे	185	60
दरे	183	66
दपरे	98	29
पमरे	31	10
परे	322	104
कुल	**3315**	**1012**