

अध्याय-1 वित्तीय स्थिति

यह अध्याय 2011-12 के दौरान भारतीय रेलवे (आईआर) की वित्तीय स्थिति का व्यापक स्वरूप दर्शाता है तथा पिछले वर्ष के सन्दर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतकों तथा समग्र प्रवृत्ति विश्लेषण में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े, आईआर के वित्त लेखे हैं, जो एक ऐसा दस्तावेज़ है जो संघ सरकार वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए वार्षिक रूप से संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, आईआर द्वारा नियत लक्ष्यों के प्रति 2011-12 के दौरान उसके वास्तविक निष्पादन की तुलना के लिए प्रमाणिक सरकारी रिपोर्टों¹ के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार

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

तालिका 1.1 आईआर की प्राप्तियों तथा व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

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

¹ बजट दस्तावेज़, भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

² पार्सलों, सामान तथा डाक घर मेल आदि के परिवहन से अन्य कोचिंग आय

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

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

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

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

⁵ आई आर के परिचालन खर्चे

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

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

1.2 बजट अनुमानों की विश्वसनीयता

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

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

1.3.1 सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

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

1.3.2 सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई)

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

1.3.3 विविध प्राप्तियां एवं व्यय

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

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

1.3.4 निवल राजस्व

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

1.3.5 लाभांश भुगतान

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

1.3.6 विनियोग हेतु उपलब्ध निवल अधिशेष

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

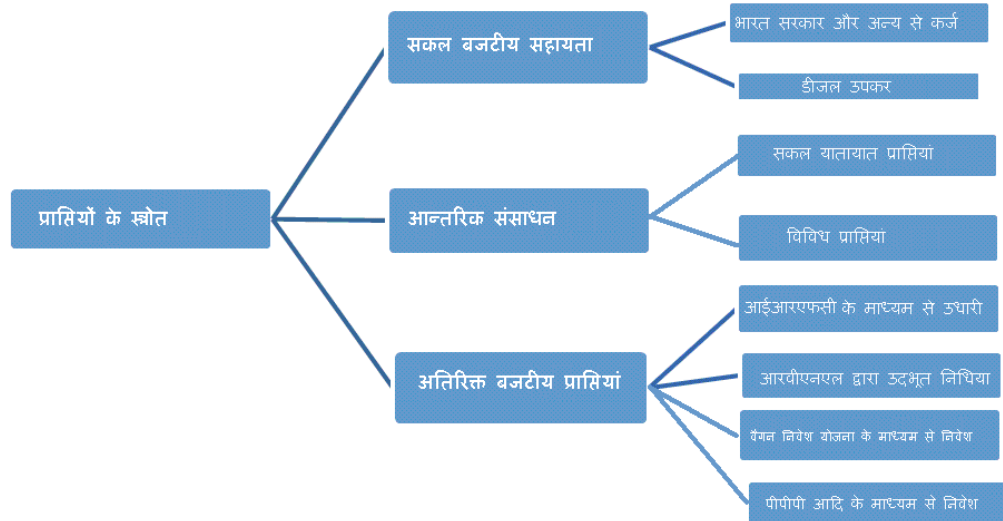
निवल अधिशेष बजट अनुमानों से 78.59 प्रतिशत कम था, निवल अधिशेष में कमी का मुख्य कारण निवल यातायात प्राप्ति (कुल कार्यकारी व्यय पर सकल यातायात प्राप्तियों की अधिकता) और निवल विविध प्राप्ति (विविध व्यय पर विविध प्राप्तियों की अधिकता) में क्रमशः 44.40 प्रतिशत और 39.27 प्रतिशत की कमी के कारण था।

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

1.4 आईआर के संसाधन

आईआर प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्न प्रकार से थे:

चित्र 1.1 : प्राप्तियों के स्रोत

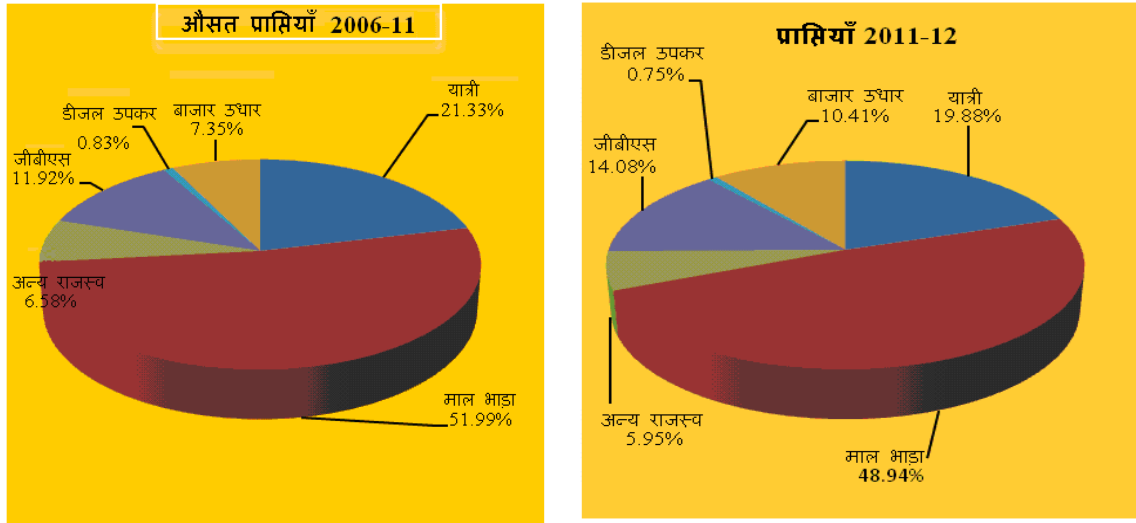


2007-11 के दौरान 9.68 प्रतिशत के प्रति 2011-12 के दौरान आन्तरिक संसाधनों से राजस्व प्राप्तियों की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)⁸ में केवल लगभग 9.89 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। सामान्य बजटीय सहायता 2007-11 के दौरान सीएजीआर के 31.23 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति 2011-12 के दौरान 8.86 प्रतिशत की वृद्धि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

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

⁸ वार्षिक संयोजन के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए कई वर्षों में वृद्धि दर

चित्र 1.2 : आईआर के विभिन्न स्रोतों का सापेक्ष हिस्सा



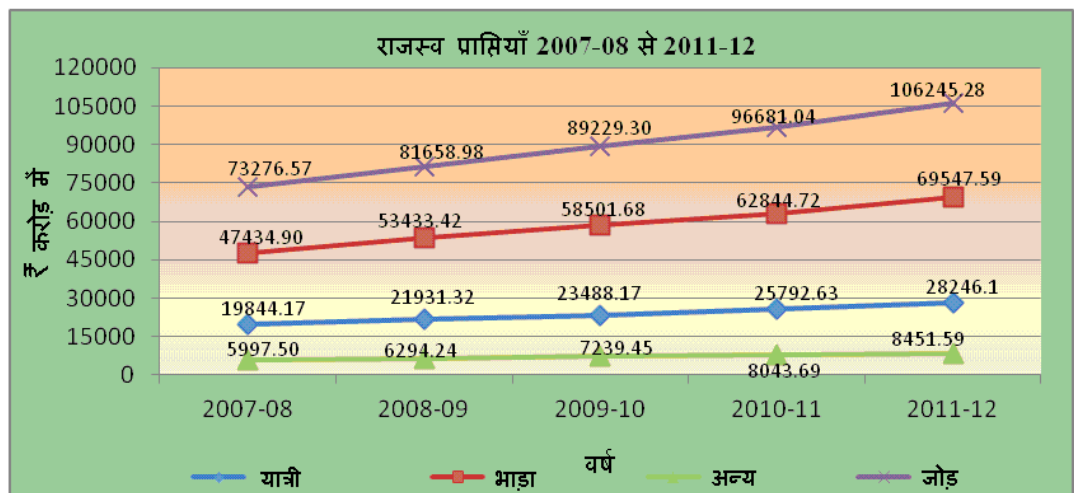
टिप्पणी: अन्य राजस्व आय में अन्य कोचिंग आय, विविध अन्य आय तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं; जीबीएस= सामान्य बजटीय सहायता

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

1.4.1 राजस्व प्राप्तियां

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

चित्र 1.3: 2007-12 के दौरान राजस्व प्राप्तियां



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

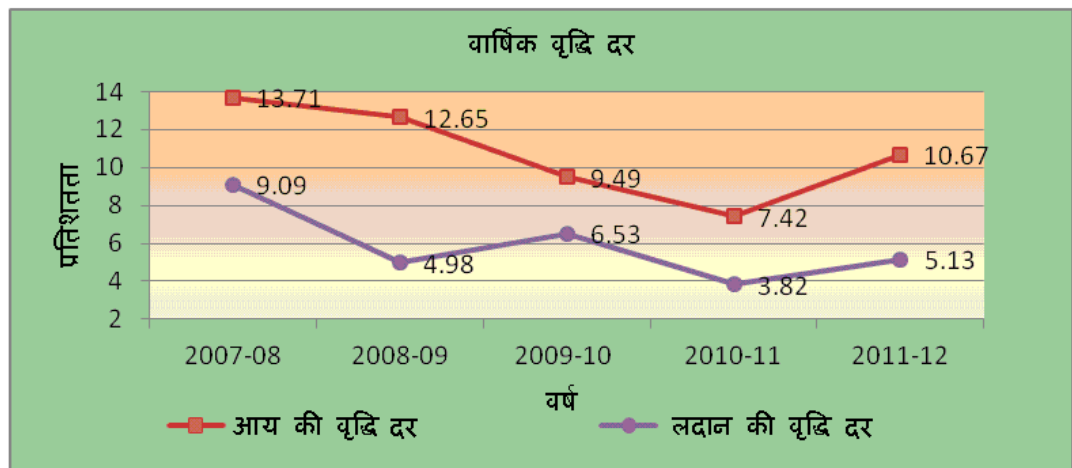
कुल राजस्व प्राप्तियां 2007-11 की अवधि के दौरान 9.68 प्रतिशत के सीएजीआर पर बढ़ी तथापि, वर्ष 2011-12 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में वृद्धि 9.89 प्रतिशत थी। सभी वस्तुओं की वार्षिक स्फीति दर वर्ष 2011-12 के दौरान औसतन लगभग 8.94 प्रतिशत⁹ थी इसका अर्थ था कि राजस्व प्राप्तियों में वास्तविक वृद्धि (स्फीति के लिए घटाने के पश्चात्) 0.95 प्रतिशत थी।

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

1.4.1.1 भाड़ा आय

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

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



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

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

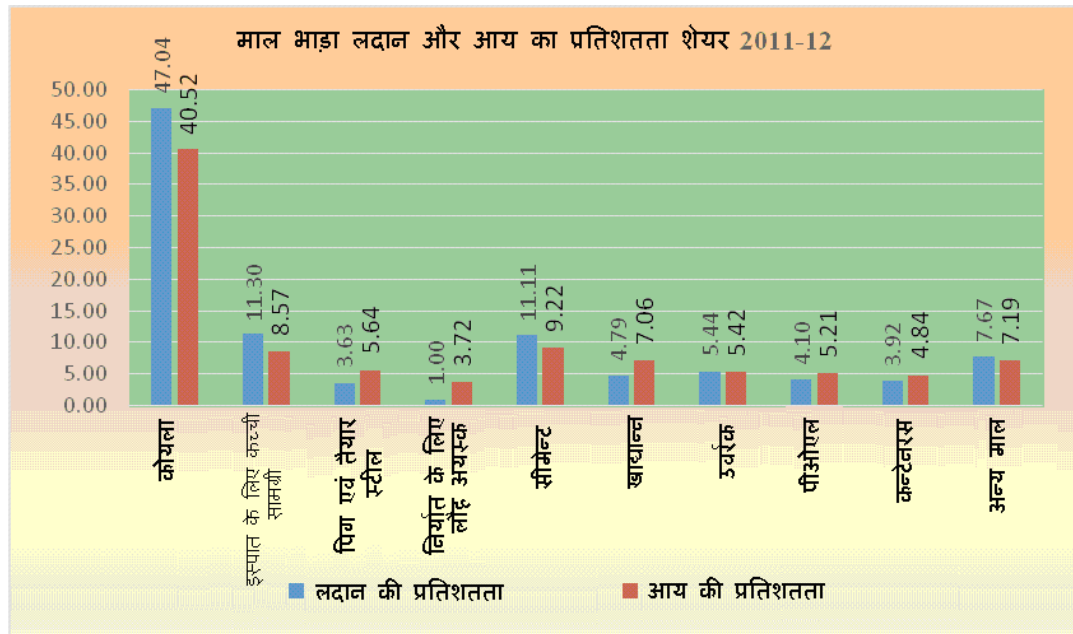
⁹ (स्रोत-कार्यालय आर्थिक सलाहकार, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय)

तालिका 1.2 भाड़ा सेवाओं के आंकड़े

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

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

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

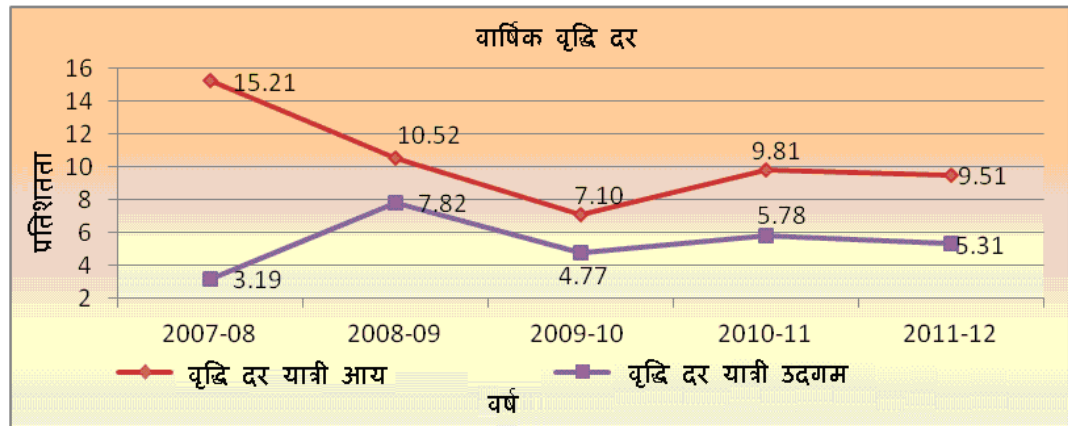


केप्टिव माल होने के कारण कोयला, आईआर के लिए लदान तथा आय दोनों के लिए एक प्रमुख संघटक था। उपर्युक्त प्रमुख माल ("अन्य माल" तथा विविध आय को छोड़कर), आईआर की कुल भाड़ा आय का लगभग 90 प्रतिशत था। निर्यात हेतु लौह अयस्क कुल लदान का एक प्रतिशत था तथा उसने कुल भाड़ा आय का चार प्रतिशत उपाजित किया।

1.4.1.2 यात्री आमदनी

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

चित्र 1.6 यात्री उद्गम और यात्री आमदनी की वृद्धि दर



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

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

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

तालिका 1.3 यात्री सेवा आंकड़े

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

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

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

यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर प्रति वर्ष हानि उठा रहा था। तथापि 2010-11¹⁰ के दौरान, यह हानि ₹ 20,948.35 करोड़ थी।

1.4.1.3 विविध आय और अन्य कोचिंग आय

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

1.5 उगाही न की गई आय¹¹

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

तालिका 1.4 राज्य विद्युत बोर्ड से बकाया देय

(₹ करोड़ में)

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

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

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

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

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

1.6 प्रतिकूल आर्थिक सहायता

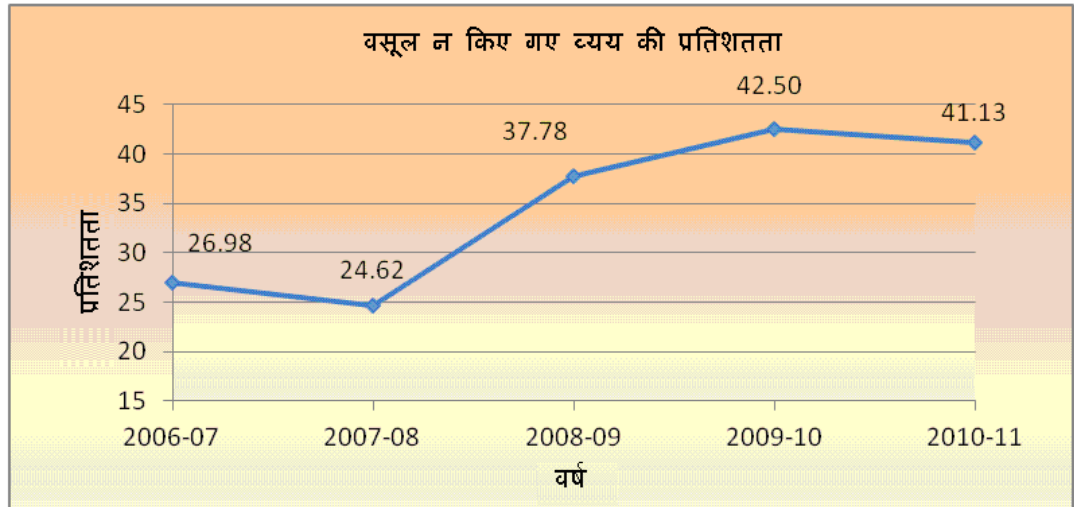
1.6.1 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर आर्थिक सहायता

भारतीय रेल यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। 31 मार्च 2010 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान यात्री सेवाओं से राजस्व में 52 प्रतिशत¹² तक वृद्धि हुई तथापि इसी अवधि के दौरान इस शीर्ष में व्यय में 88 प्रतिशत वृद्धि हुई।

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

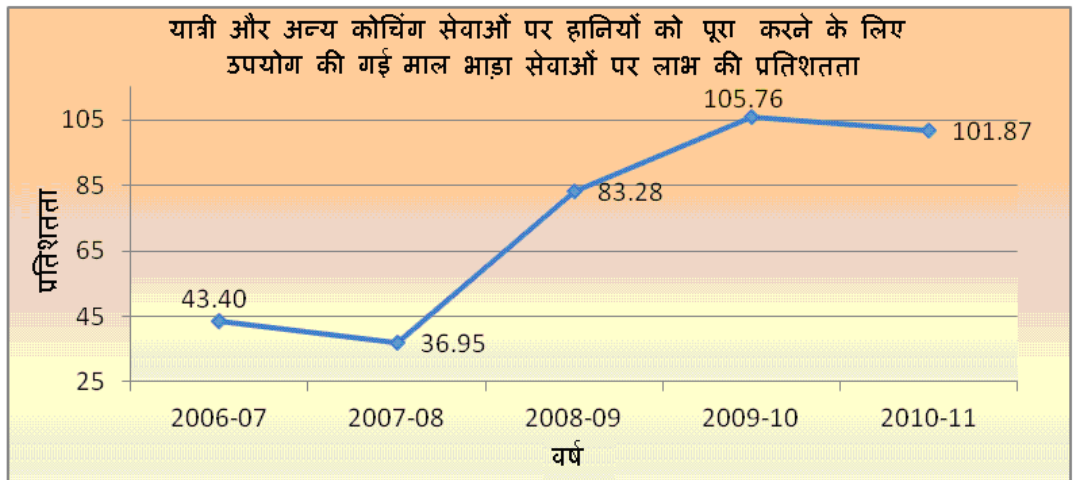
¹² नैरो गेज और मेट्रो रेलवे/कोलकाता को छोड़कर

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



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

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



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

1.6.2 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों पर परिचालन हानियां

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

तालिका 1.5: यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां

(₹ करोड़ में)

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

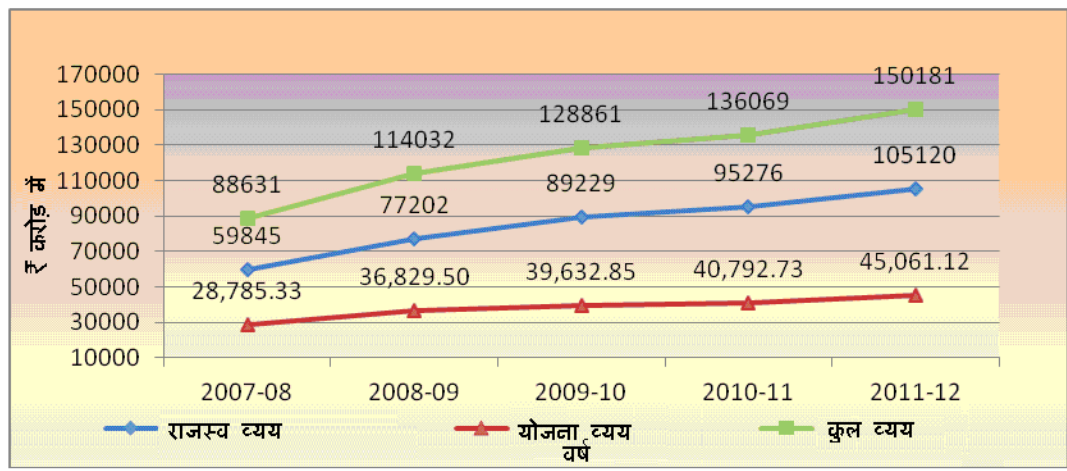
जैसाकि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है 31 मार्च 2011 तक पाँच वर्षों की समाप्ति में प्रथम श्रेणी रेल सेवा ने पहली बार लाभ अर्जित किया। 2010-11 में एसी 3-टियर और एसी चेरकर कार ने अपनी परिचालन लागत को पूरा किया। 2010-11 में एसी चेरकरकार के परिचालन में महत्वपूर्ण सुधार हुआ है।

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

1.7 संसाधनों का उपयोग

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

चित्र 1.9 : पिछले पांच वर्षों में योजना और राजस्व व्यय



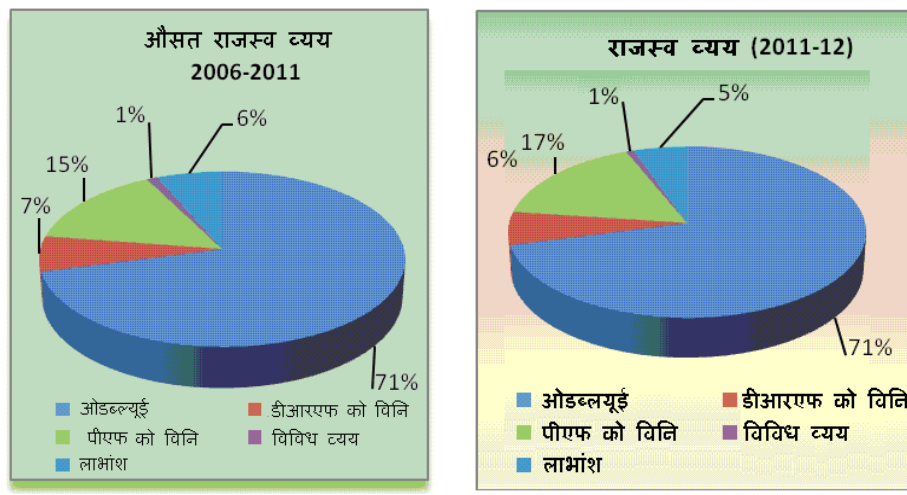
कुल व्यय में पिछले वर्ष से 2011-12 में 10.37 प्रतिशत की दर पर वृद्धि हुई। यह 2007-11 की अवधि के लिए 15.36 प्रतिशत के सीएजीआर से बहुत कम था। राजस्व व्यय में 2007-11 की अवधि से 16.77 प्रतिशत के सीएजीआर की तुलना में 10.33 प्रतिशत की दर पर वृद्धि हुई। यह मुख्यतः छठवें सीपीसी के लागू करने के कारण था जिसे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

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

1.7.1 राजस्व व्यय

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

चित्र 1.10 विगत पांच वर्षों में राजस्व व्यय

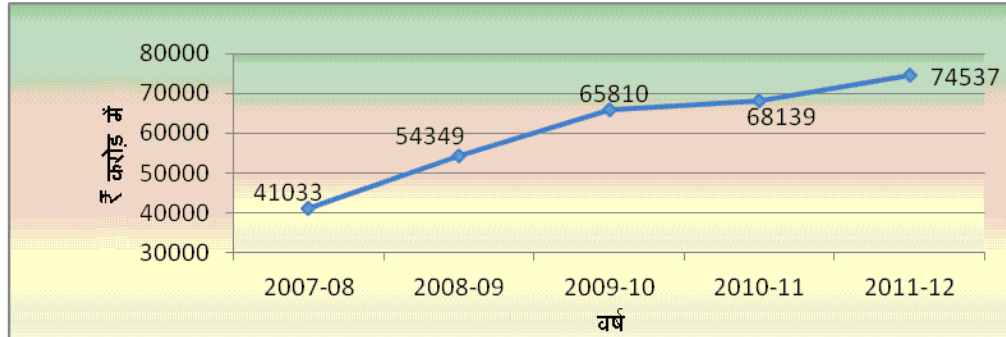


व्यय के मुख्य घटक ऑडब्ल्यूई था जो 2006-11 के दौरान औसत कुल राजस्व व्यय का लगभग 71 प्रतिशत बनता था, जो 2011-12 के दौरान 71 प्रतिशत बना रहा। डीआरएफ के लिए विनियोग 2006-11 के दौरान सात प्रतिशत औसत की तुलना में 2011-12 में कम हो कर छः प्रतिशत हो गया था। छठवें केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के लागू करने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

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

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

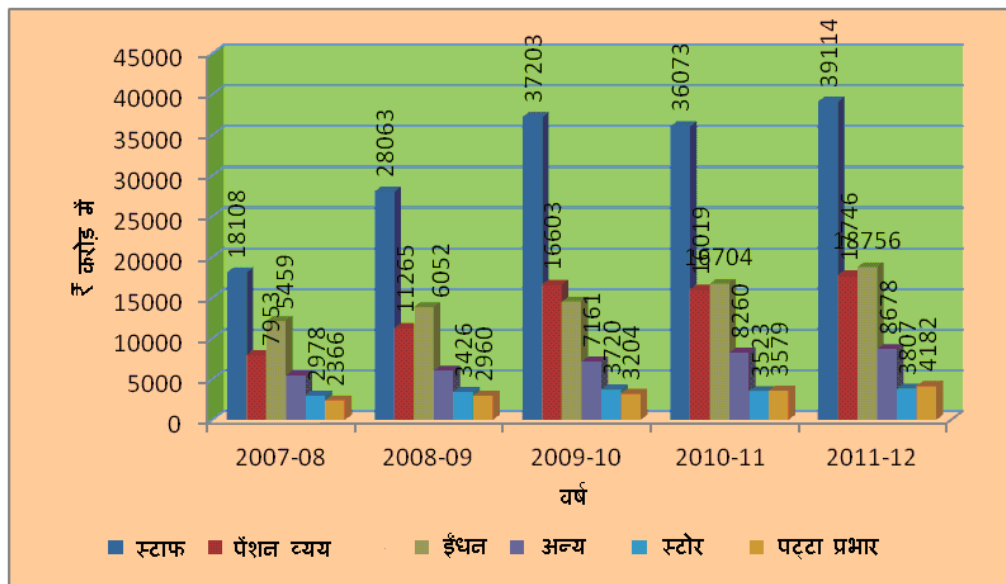
चित्र: 1.11 सामान्य कार्यचालन व्यय में वृद्धि (2007-08 से 2011-12)



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

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

चित्र: 1.12 - घटक वार व्यय



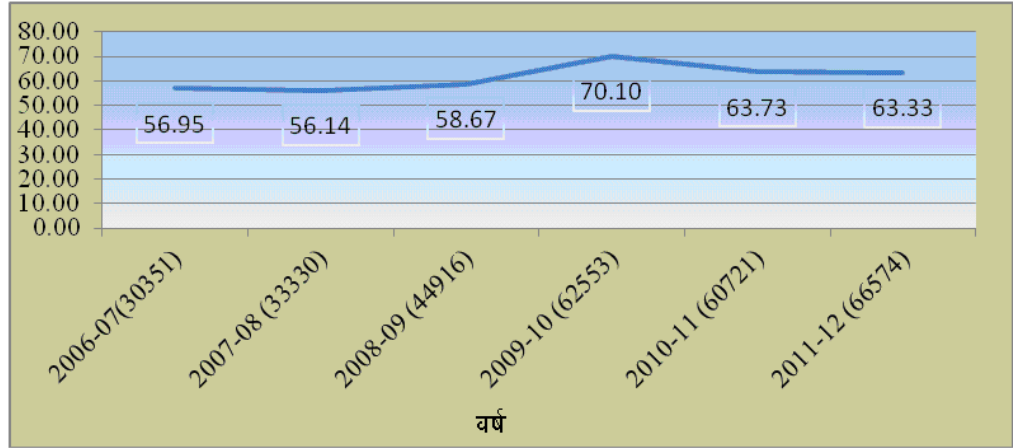
स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) चालू वर्ष के दौरान आईआर के कार्यचालन व्यय का 62 प्रतिशत बनती थी।

1.7.2 प्रतिबद्ध व्यय

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

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

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



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

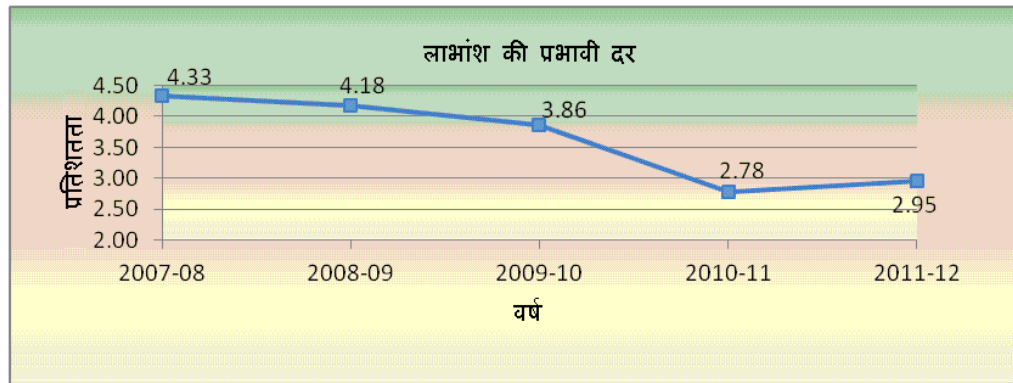
2007-08 के दौरान कुल व्यय के प्रति प्रतिबद्ध व्यय सीमान्त रूप से कम हुआ क्योंकि कुल राजस्व व्यय की वृद्धि दर प्रतिबद्ध व्यय की वृद्धि दर की अपेक्षा अधिक थी। तथापि, इसमें 2008-10 में 01.01.2006 (छठे वेतन आयोग की सिफारिश के परिणामस्वरूप) से वेतन के बकाया के भुगतान के कारण वृद्धि हुई। 2009-10 में 70.10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

1.7.3 लाभांश और आर्थिक सहायता

"वियुक्ति सम्मेलन" के अन्तर्गत आईआर को आरसीसी द्वारा आवधिक रूप से अवधारित दर पर भारत सरकार द्वारा अग्रिम पूँजी पर सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का भुगतान करना अपेक्षित है। इसके अतिरिक्त, आरसीसी की सिफारिशों के अनुसार, आईआर को बड़े राष्ट्रीय हित¹³ में निवेशित पूँजी के बारे में लाभांश के भुगतान के प्रति रियायत देनी है। ऐसी पूँजी पर प्रदत्त लाभांश आईआर को आर्थिक सहायता के रूप में वापस प्राप्त होता है। यह आर्थिक सहायता 2010-11 में ₹ 2,037.64 करोड़ से कम होकर 2011-12 में ₹ 2,034.37 करोड़ हो गई थी। इस प्रकार, लाभांश की निवल प्रभावी दर 2010-11 में 2.78 प्रतिशत से बढ़कर 2011-12 में 2.95 प्रतिशत हो गई।

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

चित्र: 1.14 लाभांश की प्रभावी दर



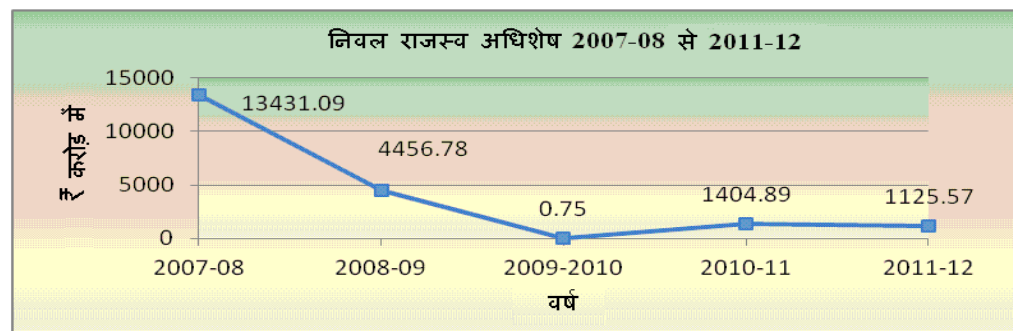
1.7.4 निर्वहन न की गई देयताएं

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

1.8 राजस्व अधिशेष

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

चित्र: 1.15 राजस्व अधिशेष



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

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

1.9 दक्षता सूचकांक

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

1.9.1 प्रचालन अनुपात

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

तालिका 1.6 जोनल रेलवे का प्रचालन अनुपात

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

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

1.9.2 पूँजीगत - आऊटपुट अनुपात

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

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

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

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

1.9.3 स्टाफ उत्पादकता

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

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

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

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

1.10 योजना व्यय

आईआर धारणीय आर्थिक वृद्धि के लिए बढ़ती हुई अवसंचरना में निर्णायक भूमिका अदा करता है। सामान्यतः परिवहन क्षेत्र के साथ गति बनाए रखने के लिए और उत्पलावक मितव्ययी के दबावों की प्रतिक्रिया में यह आवश्यक है कि इसके योजनागत संसाधनों का प्रभावी रूप से उपयोग किया जाता है। नई परिसम्पत्तियों का सृजन, क्षय हुई परिसम्पत्तियाँ जो उपयोग के लिए टिकाऊ नहीं थीं का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण, नेटवर्क क्षमता का संवर्धन ये वे कार्यकलाप थे जिन्हें उनके योजना व्यय के माध्यम से आईआर द्वारा किया गया। आईआर का योजना व्यय सामान्य राजकोष से वित्तपोषित था जो सामान्य बजटीय सहायता, आन्तरिक संसाधनों¹⁴ और अतिरिक्त बजटीय सहायता अर्थात् चल स्टॉक के लिए आईआरएफसी और आरवीएनएल द्वारा नए नेटवर्क लिंक्स के माध्यम से बाजारी उधारों से विस्तृत किया गया था।

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

तालिका 1.8 योजना व्यय के स्रोत

(₹ करोड़ में)

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

नोट: कोष्ठक में आँकड़ें कुल की प्रतिशतता दर्शाते हैं

¹⁴ मूल्यहास आरक्षित निधि, पूँजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियाँ

¹⁵ आरएसएफ से व्यय शामिल किया जाता है

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

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

तालिका 1.9 श्रेणी-वार योजना व्यय

(₹ करोड़ में)

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

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

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

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

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

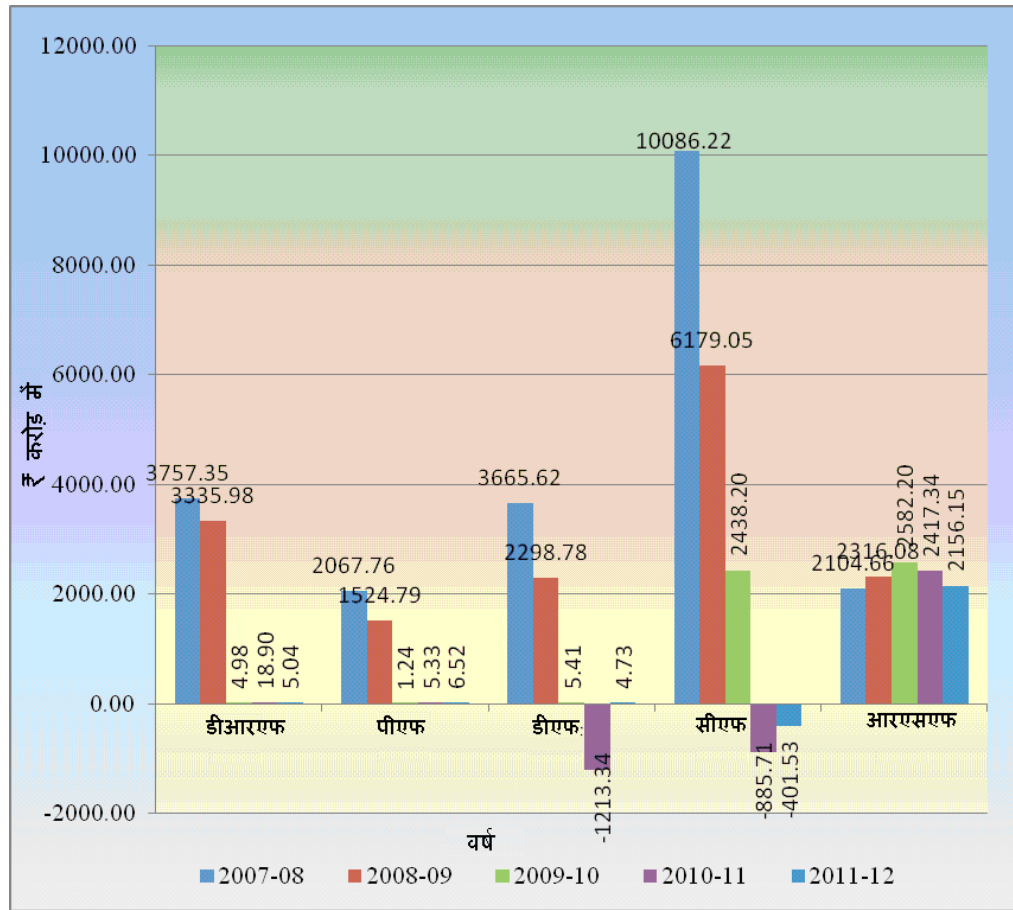
1.11 रेलवे निधियाँ

तालिका 1.10 रेलवे निधियों की प्रास्थिति

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

उपरोक्त तालिका सं. 1.10 में दर्शायी गई निधियाँ¹⁶ रेलवे सुरक्षा निधि को छोड़कर या तो राजस्व अथवा अधिशेष से वित्त पोषित हुई थी जिसमें डीजल उपकरण का हिस्सा आया था। निधियों में उपलब्ध शेष 2010-11 में ₹ 342.51 करोड़ से बढ़कर वर्ष 2011-12 के अंत तक ₹ 1,770.91 करोड़ हो गया जो विकास निधि के अंतर्गत वित्त मंत्रालय से ₹ 3,000 करोड़ का ऋण प्राप्त करने के बाद था।

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



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

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

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

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

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

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

1.12 निष्कर्ष एवं सिफारिशें

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

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

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

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

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

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

सिफारिशें

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

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