

**अध्याय-1 वित्तीय स्थिति**

यह अध्याय 2013-14 के दौरान भारतीय रेल (आईआर) की वित्तीय स्थिति का व्यापक स्वरूप दर्शाता है तथा पिछले वर्ष के संदर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतकों तथा समेकित प्रवृत्ति विश्लेषण में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े आईआर के वित्त लेखे हैं, जो एक ऐसा दस्तावेज है जिसे संघ सरकार के वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए वार्षिक रूप से संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, आईआर द्वारा नियत लक्ष्यों के प्रति 2013-14 के दौरान उसके वास्तविक निष्पादन की तुलना के लिए प्रमाणिक सरकारी रिपोर्टों<sup>1</sup> के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

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

तालिका 1.1 पिछले वर्ष की तुलना में 2013-14 के दौरान आईआर के वित्तीय लेन-देन तथा 2013-14 के बजट अनुमानों का सार प्रस्तुत करती है। यह वर्ष 2013-14 के दौरान भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति के व्यापक स्वरूप के साथ पिछले वर्ष के वास्तविक आंकड़ों के साथ उसकी तुलना तथा बजट अनुमानों के इस वर्ष की वास्तविक प्राप्तियों तथा व्यय के विचलन को भी दर्शाता है।

**तालिका 1.1 आईआर की प्राप्तियां तथा व्यय का सार**

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक 2012-13	बजट अनुमान 2013-14	संशोधित अनुमान 2013-14	वास्तविक 2013-14
1	यात्री आय	31,322.61 (10.89)	42,210.00	37,500.00	36,532.00 (16.63)
2	भाड़ा आय	85,262.58 (22.60)	93,554.00	94,000.00	93,905.63 (10.14)
3	अन्य कोचिंग आय <sup>2</sup>	3,054.46 (12.43)	3,422.00	3,665.00	3,678.78 (20.44)
4	विविध आय <sup>3</sup>	4,261.36 (16.97)	4,506.00	5,284.82	5,721.29 (34.26)
5	उचन्त	-168.42 (289.95)	50.00	50.00	-279.52 (65.97)
6	सकल यातायात प्राप्तियां <sup>4</sup> (मद संख्या 1 से 5)	123,732.59 (18.85)	143,742.00	140,499.82	139,558.18 (12.79)

<sup>1</sup> भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकी विवरण

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

<sup>3</sup> किराये, भवनों के पट्टाकरण, खानपान सेवाओं, विज्ञापनों, साईडिंग्स के रख-रखाव और लेवल क्रसिंग, नीतिगत लाइनों पर हानि की क्षतिपूर्ति इत्यादि से विविध आय।

**अध्याय 1 वित्तीय स्थिति**

7	सामान्य कार्यचालन व्यय <sup>5</sup>	84,012.04 (12.71)	96,500.00	97,060.00	97,570.75 (16.14)
8	विनियोजन				
	मूल्यहास आरक्षित निधि	6,850.00 (5.06)	7,500.00	6,500.00	7,900.00 (15.33)
	पेंशन निधि	20,710.00 (17.60)	22,000.00	23,700.00	24,850.00 (19.99)
9	कुल कार्यचालन व्यय (मद सं. 7 तथा मद सं 8)	111,572.04 (13.08)	126,000.00	127,260.00	130,320.75 (16.80)
10	निवल यातायात प्राप्तियां (मद सं. 6 - मद सं 9)	12,160.55 (123.42)	17,742.00	13,239.82	9,237.43 (-24.04)
11	विविध प्राप्तियां <sup>6</sup>	2,447.84 (14.66)	2,884.00	3,668.00	3,655.69 (49.34)
12	विविध व्यय <sup>7</sup>	993.20 (24.73)	1,230.00	1,125.00	1,144.05 (15.19)
13	निवल विविध प्राप्ति (मद सं. 11 - मद सं 12)	1,454.64 (8.66)	1,654.00	2,543.00	2,511.64 (72.66)
14	निवल राजस्व (मद सं. 10 एवं मद सं 13)	13,615.19 (100.77)	19,396.00	15,782.82	11,749.07 (-13.71)
15	सामान्य राजस्व को देय लाभांश-चालू वर्ष	5,348.94 (-5.43)	6,249.20	7,839.87	8,008.67 (49.72)
	पिछले वर्ष का आस्थगित लाभांश	0.00	0.00	0.00	0.00
	चालू वर्ष में देय कुल लाभांश	5,348.94 (-5.43)	6,249.20	7,839.87	8,008.67 (49.72)
16	निवल अधिशेष (मद सं. 14 - मद सं 15)	8,266.25 (634.41)	13,146.80	7,942.95	3,740.40 (-54.75)
17	विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि	7,815.00 (1181.15)	3,550.00	2,675.00	3,075.00 (-60.65)
	पूँजीगत निधि	451.25 (-12.48)	5,433.80	0.00	500.00 (10.80)
	ऋण सेवा निधि	शून्य*	4,163.00	5,267.95	165.40

स्रोत: 2013-14 और 2014-15 के लिए रेल बजट तथा लेखाओं पर व्याख्यात्मक ज्ञापन

टिप्पणी: कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशतता में वृद्धि/कमी को दर्शाते हैं।

\*2013-14 में नई निधि होने के कारण, 2012-13 में शेष 'शून्य' है।

<sup>4</sup> सकल यातायात प्राप्ति - भारतीय रेल की दुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग टैरिफ और विविध प्राप्ति।

<sup>5</sup> आईआर के परिचालन खर्च

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

<sup>7</sup> विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्वेक्षण, अनुसंधान, डिजाईन 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 कितने अच्छे प्रकार से प्राप्त किए गए हैं इस बात पर निर्भर करता है कि वित्तीय अनुमान शुरु से ही कितने यथार्थ थे। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान आईआर यात्री आय में लक्षित निष्पादन प्राप्त नहीं कर सका। 2013-14 में अनुमानित सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर) प्राप्त नहीं हुई थी और चालू वित्तीय वर्ष के बजट अनुमानों की तुलना में 2.91 प्रतिशत (₹ 4,183.82 करोड़) तक समग्र गिरावट दर्ज की गई थी। सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) और कुल कार्यचालन व्यय (टीडब्ल्यूई) बजट अनुमानों की तुलना में क्रमशः 1.11 प्रतिशत (₹ 1,070.75 करोड़) और 3.43 प्रतिशत (₹ 4,320.75 करोड़) तक थोड़ा ज्यादा था। बजट अनुमान की तुलना में लगभग 5.33 प्रतिशत तक पेंशन निधि के विनियोग में वृद्धि सहित मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के विनियोग में लगभग 12.95 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई थी। यात्री आय में 13.45 प्रतिशत तक कमी और बजट 2013-14 में यथा परिकल्पित की अपेक्षा पेंशन निधि के अतिरिक्त विनियोग (12.95 प्रतिशत) और मूल्यहास आरक्षित निधि (5.33 प्रतिशत) के कारण मुख्यतः परिणामी निवल राजस्व बजट अनुमानों से 39.43 प्रतिशत तक कम था।

## 1.3 2013-14 में राजकोषीय लेन-देन पर-एक नजर

### 1.3.1 सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

जीटीआर चालू वित्तीय वर्ष (2013-14) के दौरान 12.79 प्रतिशत तक बढ़ गया, यह 2012-13 के दौरान प्राप्त 18.85 प्रतिशत की वृद्धि से कम था जो पिछले वर्ष की तुलना में चालू वर्ष के दौरान भाड़ा आय में कमी के कारण था। आय के अन्य सभी स्रोतों (यात्री आय, अन्य कोचिंग आय और विविध आय) के लिए वृद्धि दर पिछले वर्ष की तुलना में अधिक था।

### 1.3.2 सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई)

ओडब्ल्यूई में पिछले वर्ष की तुलना में चालू वित्तीय वर्ष (2013-14) में 16.14 प्रतिशत तक वृद्धि हुई जो 2011-12 की तुलना में 2012-13 के दौरान प्राप्त 12.71 प्रतिशत की वृद्धि दर से उच्चतर था।

### 1.3.3 विविध प्राप्तियां एवं व्यय

चालू वित्तीय वर्ष (2013-14), में विविध प्राप्तियों के साथ-साथ विविध व्यय पिछले वर्ष से क्रमशः 49.34 प्रतिशत और 15.19 प्रतिशत तक बढ़ गए। निवल विविध प्राप्तियों में पिछले वर्ष से 72.66 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। निवल विविध प्राप्तियां भी बजट अनुमानों से 51.85 प्रतिशत तक अधिक थीं।

### 1.3.4 निवल राजस्व

चालू वित्तीय वर्ष में निवल राजस्व 13.71 प्रतिशत तक घटा जो पिछले वर्ष के दौरान प्राप्त 100.77 प्रतिशत वृद्धि से काफी कम थी। मुख्य रूप से यह पिछले वर्ष के 18.85 प्रतिशत प्राप्त वृद्धि से दर की तुलना में चालू वर्ष के दौरान सकल यातायात प्राप्तियों (12.79 प्रतिशत) में वृद्धि के कारण था। कुल कार्यचालन व्यय में वृद्धि पिछले वर्ष के लिए 13.08 प्रतिशत दर की तुलना में चालू वर्ष के दौरान 16.80 प्रतिशत था।

### 1.3.5 लाभांश भुगतान

भारत सरकार (जीओआई) का भुगतान योग्य लाभांश सामान्य बजटीय सहायता के माध्यम से दिए गए पूंजीगत प्रभार पर आधारित है। 2013-14 के लिए लाभांश की दर रेलवे समन्वय समिति (आरसीसी) द्वारा पाँच प्रतिशत निर्धारित की गई थी। चालू वित्तीय वर्ष में सामान्य राजस्व के लाभांश के भुगतान में पिछले वर्ष 2012-13 से 49.72 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। भारतीय रेल ने 2013-14 में ₹ 8,008.67 करोड़ के लाभांश का भुगतान किया। यह बजट लक्ष्य से लगभग 28.16 प्रतिशत तक अधिक था।

### 1.3.6 विनियोग हेतु उपलब्ध निवल अधिशेष

लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के पश्चात निवल अधिशेष का सृजन चालू वित्तीय वर्ष में 54.75 प्रतिशत तक घट गया। निवल अधिशेष 2012-13 में ₹8,266.25 करोड़ की तुलना में ₹3,740.40 करोड़ तक घट गया था।

निवल अधिशेष बजट अनुमानों से 71.55 प्रतिशत कम था। निवल अधिशेष में कमी का मुख्य कारण निवल यातायात प्राप्ति (कुल कार्यचालन व्यय पर सकल यातायात प्राप्तियों की अधिकता) 47.93 प्रतिशत और बजट प्रावधान से 28.16

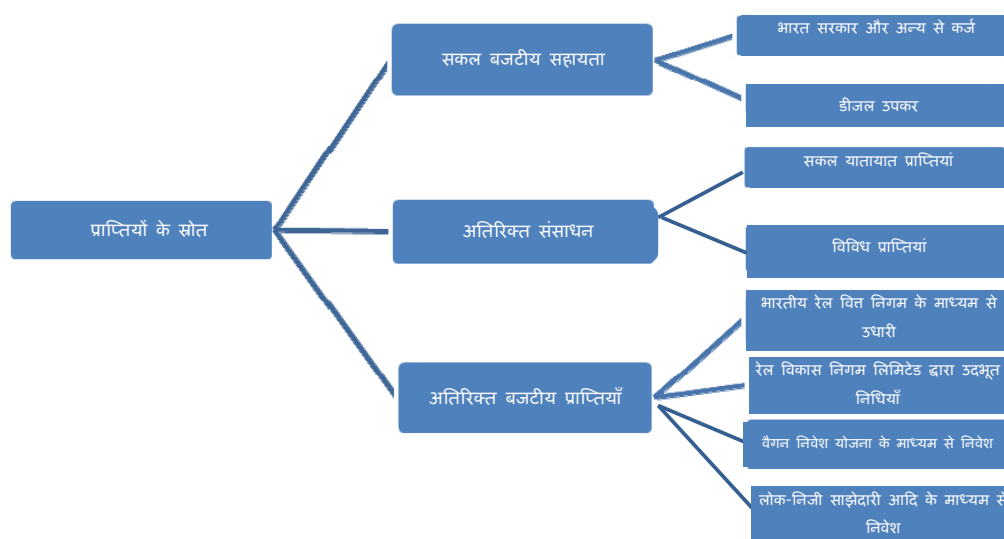
प्रतिशत अधिक लाभांश भुगतान के कारण था। लाभांश के भुगतान में वृद्धि बजट में परिकल्पित चार प्रतिशत के प्रति पाँच प्रतिशत पर भुगतान किए जाने के कारण था।

निवल अधिशेष लगभग ₹ 3,075.00 करोड़, ₹ 500.00 करोड़ और ₹ 165.40 करोड़ की राशि क्रमशः विकास निधि, पूंजीगत निधि और ऋण सेवा निधि में विनियोजित की गई थी।

#### 1.4 आईआर के संसाधन

आईआर की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्नलिखित थे:

चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत



2009-13 के दौरान 12.24 प्रतिशत चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)<sup>8</sup> के प्रति 2013-14 के दौरान आन्तरिक संसाधनों से राजस्व प्राप्तियों में 13.50 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। सामान्य बजटीय सहायता में 2009-13 के दौरान सीएजीआर के 12.58 प्रतिशत के प्रति 2013-14 के दौरान 12.19 प्रतिशत की वृद्धि हुई जबकि 2013-14 के दौरान अतिरिक्त बजटीय प्राप्तियाँ (बाजार उधारी) में 2009-13 दौरान 15.77 प्रतिशत सीएजीआर के प्रति 0.55 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। इस प्रकार आईआर की सामान्य बजटीय सहायता (जीबीएस)<sup>9</sup> और

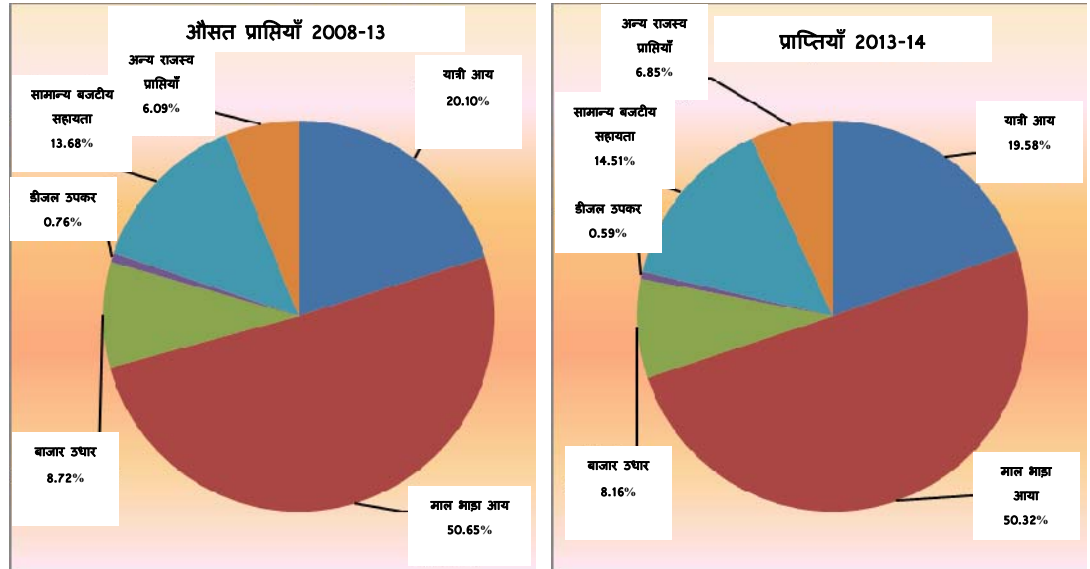
<sup>8</sup> वार्षिक संयोजन के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए कई वर्षों में वृद्धि दर

<sup>9</sup> सामान्य बजटीय सहायता का तात्पर्य भारत सरकार द्वारा रेल मंत्रालय को पूंजीगत व्यय के लिए दी गई धनराशि।

आन्तरिक स्रोत अतिरिक्त बजटीय प्राप्तियों (बाजार उधारियों) से उच्च दर पर बढ़ी। तथापि, यह देखा जा सकता है कि अतिरिक्त बजटीय प्राप्तियों में कमी आई है जो दर्शाता है कि भारत के नियंत्रक – महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन (2010-11 की सं.34)- संघ सरकार (रेलवे) के अध्याय 7 के पैरा 7.2.7 में सिफारिशों के बावजूद रेलवे ने रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) के माध्यम से बाजार से निधि जुटाने का कोई प्रयास नहीं किया है।

भारतीय रेल के आंतरिक संसाधनों में यात्री आय, भाड़ा आय और अन्य राजस्व आय से प्राप्तियां शामिल हैं। चालू वर्ष 2013-14 के दौरान निधियों के सभी स्रोतों के साथ-साथ 31 मार्च 2013 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों का औसत चित्र 1.2 के पाई डायग्राम में दिया गया है।

चित्र 1.2: आईआर के विभिन्न स्रोतों का सापेक्ष हिस्सा



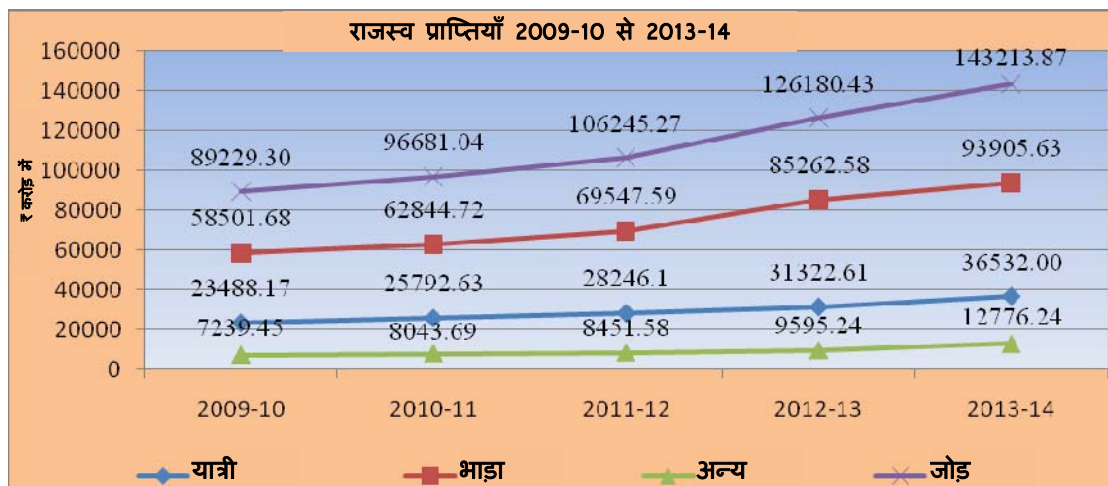
टिप्पणी : अन्य राजस्व आय में अन्य कोचिंग आय, विविध, अन्य आय तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं

चित्र 1.2 दर्शाता है कि आईआर का एकल सबसे बड़ा अर्जन स्रोत मालभाड़ा क्षेत्र और उसके बाद यात्री आय था। यह दोनों स्रोत चालू वर्ष के लिए भी आईआर प्राप्तियों के सबसे बड़े स्रोत बने रहे। 2008-13 के दौरान प्राप्तियों के औसत आंकड़ों की तुलना में चालू वर्ष में यात्री आय, माल भाड़ा आय, बाजार उधार और डीजल उपकरण में थोड़ी कमी आई जबकि सामान्य बजटीय सहायता और अन्य राजस्व अर्जन में वृद्धि हुई।

### 1.4.1 राजस्व प्राप्तियां

विगत पाँच वर्षों के लिए कुल राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति चित्र 1.3 में दी गई है।

चित्र 1.3: 2009-10 से 2013-14 के दौरान राजस्व प्राप्तियां



टिप्पणी : अन्य में अन्य कोचिंग, विविध अन्य, उच्चत तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं।  
वर्ष 2012-13 की अन्य एवं जोड़ की राशियाँ संशोधित राशियाँ हैं।

कुल राजस्व प्राप्तियां 2009-13 के दौरान 12.24 प्रतिशत के सीएजीआर पर बढ़ी तथापि, वर्ष 2013-14 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में वृद्धि 13.50 प्रतिशत थी। सभी वस्तुओं की वार्षिक स्फीति दर वर्ष 2013-14 के दौरान औसतन लगभग 6 प्रतिशत<sup>10</sup> थी इसका अर्थ है कि राजस्व प्राप्तियों में वास्तविक वृद्धि (स्फीति के लिए घटाने के पश्चात) 7.50 प्रतिशत थी।

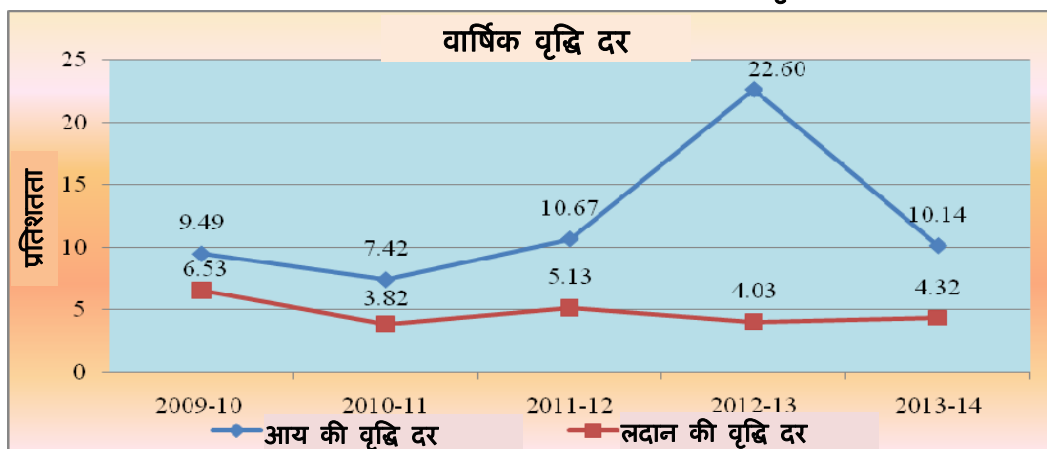
राजस्व प्राप्तियों के विभिन्न खंडों की वृद्धि दर की प्रवृत्ति की चर्चा आगामी पैराग्राफ में की गई है।

#### 1.4.1.1 माल भाड़ा आय

31 मार्च 2014 को समाप्त विगत पाँच वर्षों के लिए आईआर की भाड़ा लदान तथा भाड़ा आय की प्रवृत्ति नीचे ग्राफ में दर्शायी गई है:

<sup>10</sup> (स्रोत- आर्थिक सर्वेक्षण, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय)

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 बढ़ोत्तरी दर्शाता है। पिछले पाँच वर्षों के दौरान लदान में वार्षिक वृद्धि संबंधी बढ़ोत्तरी (कुल मिलाकर) 54.40 मिलियन टन (2009-10) तथा 43.55 मिलियन टन (2013-14) के बीच थी। 2013-14 के दौरान भाड़ा लदान में वृद्धि 4.32 प्रतिशत तक थी जो 2009-13 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से 4.33 प्रतिशत से थोड़ी कम थी। मालभाड़ा अर्जन में वृद्धि में पिछले वर्ष की 22.60 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 10.14 प्रतिशत तक तीव्र कमी आई है। यह एनटीकेएम की वृद्धि दर में 3.74 प्रतिशत तक कमी के कारण है (अगले पैराग्राफ में तालिका संख्या 1.2 देखें)।

2009-13 के दौरान प्राप्त सीएजीआर के 13.38 प्रतिशत के प्रति 2013-14 में पिछले वर्ष की तुलना में भाड़ा आय में 10.14 प्रतिशत की वृद्धि हुई। भाड़ा सेवाओं के आंकड़े की प्रास्थिति तालिका सं. 1.2 में दी गई है:

तालिका 1.2 भाड़ा सेवाओं के आंकड़े

वर्ष	लदान (मिलियन टन)	एनटीकेएम <sup>11</sup> (मिलियन में) (केवल राजस्व माल भाड़ा यातायात)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	दर प्रति टन प्रति कि. मी. (पैसे में)
2009-10	887.79	600548 (8.90)	58,501.68 (9.49)	676	97.41
2010-11	921.73	625723 (4.19)	62,844.72 (7.42)	679	100.44
2011-12	969.05	667607 (6.69)	69,547.59 (10.67)	689	104.17

<sup>11</sup> एनटीकेएम-निवल टन किलोमीटर-एक किलोमीटर की दूरी के लिए माल भाड़ा परिवहन को मापने की एक यूनिट जो एक टन माल के परिवहन को दर्शाती है (किसी पैकिंग की दर सहित किन्तु परिवहन के लिए प्रयोग किए गए वाहन को छोड़कर)।



2012-13	1008.09	691658 (3.60)	85,262.58 (22.60)	686	123.27
2013-14	1051.64	665810 (-3.74)	93,905.63 (10.14)	633	141.04

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण (विवरण सं. 13-माल राजस्व सांख्यिकी)

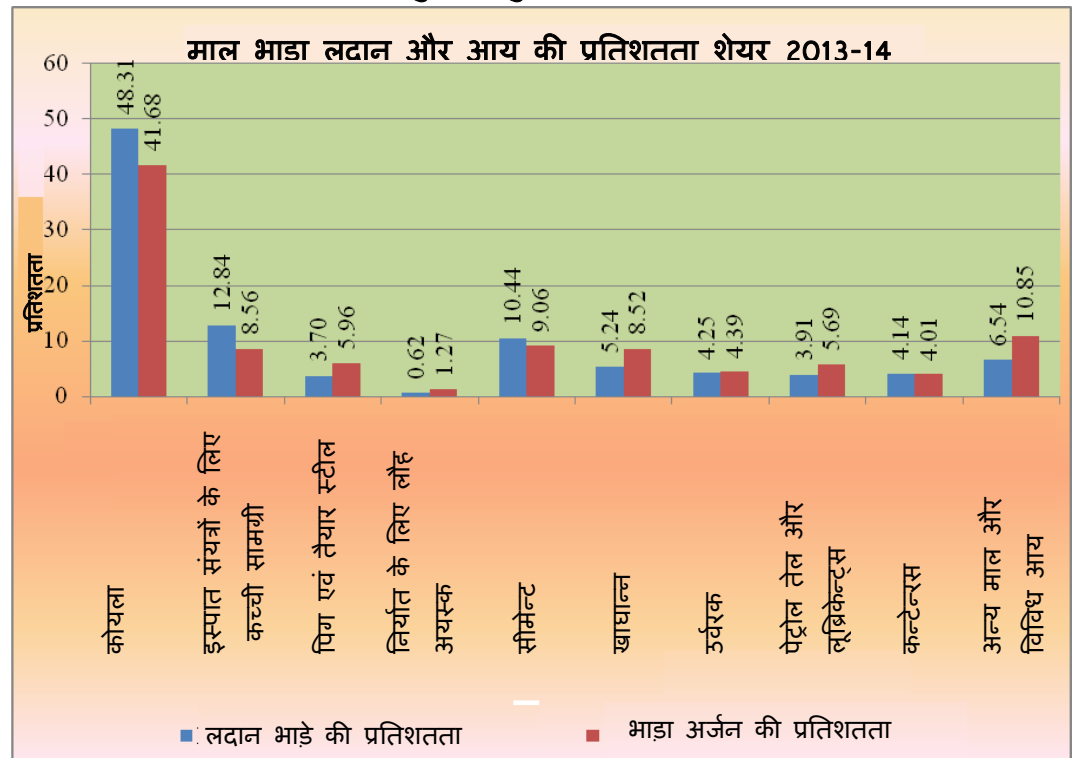
टिप्पणी : कोष्टक में आंकड़े पिछले वर्ष में वृद्धि प्रतिशतता को दर्शाते हैं।

वर्ष 2009-10 व 2010-11 के दर प्रति टन प्रति कि.मी. के आंकड़े, संशोधित आंकड़े हैं।

2013-14 के दौरान यह देखा गया था कि भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि दर 4.32 प्रतिशत थी, जबकि निवल टन किलोमीटर (एनटीकेएम) 3.74 प्रतिशत की दर पर कम हुआ। पिछले वर्ष की तुलना में प्रति टन प्रति किलोमीटर तथा भाड़ा अर्जन में क्रमशः 14.41 प्रतिशत तथा 10.14 प्रतिशत की वृद्धि दर थी; जबकि औसत लीड (माल-भाड़े के एक टन का औसत हॉल) 2012-13 में 686 कि. मी. से 2013-14 में 633 कि. मी तक घट गया।

लदान तथा आय में प्रमुख वस्तुओं का हिस्सा बार चार्ट में दिया गया है (चित्र 1.5)

चित्र 1.5 लदान तथा आय का प्रमुख वस्तु वार हिस्सा (2013-14)



केप्टिव माल होने के कारण कोयला, आईआर के लिए लदान तथा आय दोनों के लिए एक प्रमुख संघटक था। उपर्युक्त प्रमुख मर्दे ("अन्य माल")

तथा विविध आय को छोड़कर), आईआर की कुल भाड़ा आय का 89.15 प्रतिशत था। निर्यात हेतु लौह अयस्क कुल लदान का 0.62 प्रतिशत था तथा उसने कुल भाड़ा आय का 1.27 प्रतिशत उपार्जित किया।

#### 1.4.1.2 यात्री आमदनी

यात्री सेवा के मुख्य निष्पादन संकेतकों को नीचे तालिकाबद्ध किया है।

तालिका 1.3 यात्री सेवा आंकड़े

वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लोड (किलोमीटर में)	प्रति यात्री प्रति किलोमीटर आय का औसत (पैसे में)
2009-10	7245.80	903465 (7.81)	23,488.17 (7.10)	124.69	26.00 (-0.66)
2010-11	7651.09	978508 (8.31)	25,792.63 (9.81)	127.89	26.36 (1.39)
2011-12	8224.38	1046522 (6.95)	28,246.10 (9.51)	127.25	26.99 (2.40)
2012-13	8420.71	1098103 (4.93)	31,322.68 (10.89)	130.41	28.52 (5.68)
2013-14	8397.06	1158742 (5.52)	36,532.00 (16.63)	137.99	31.53 (10.53)

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

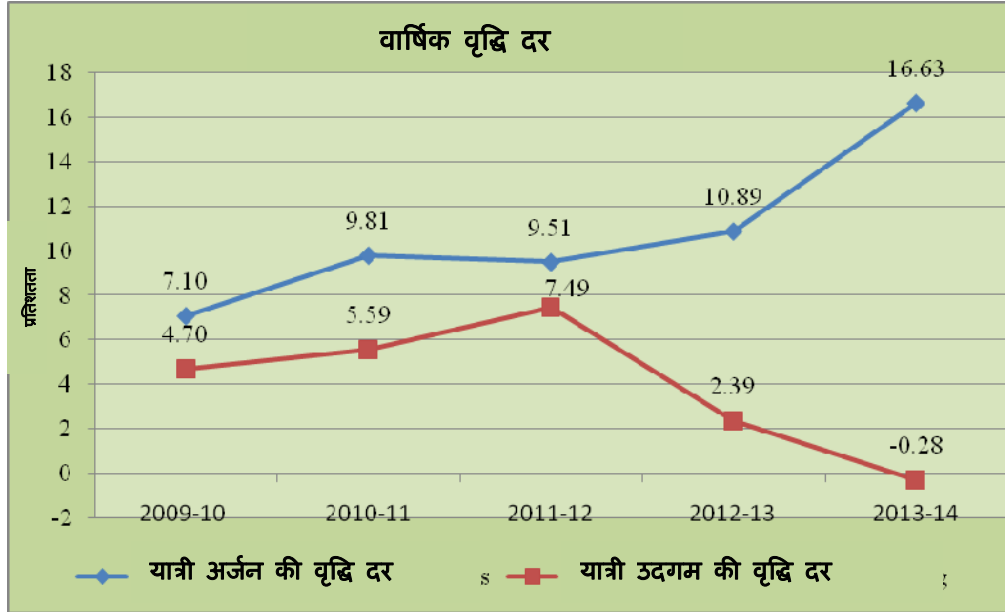
भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण (विवरण सं. 12-यात्री राजस्व सांख्यिकी) के आधार पर, वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के आंकड़े, संशोधित आंकड़े हैं।

यात्री उदगम की वृद्धि दर में कमी के बावजूद यह देखा गया कि प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत अर्जन 2012-13 में 28.52 पैसे से बढ़ कर 2013-14 में 31.53 पैसे हो गया था जोकि मुख्य रूप से यात्री टैरिफ तथा यात्री किलोमीटर में वृद्धि के कारण था। भारतीय रेल को यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर प्रति वर्ष घाटा<sup>12</sup> हो रहा था।

यात्री यातायात और यात्री उदगम से पिछले पांच वर्षों के दौरान (2009-14) अर्जन में वृद्धि चित्र 1.6 में दर्शायी गई है।

<sup>12</sup> रेल मंत्रालय द्वारा तैयार किए गए अंतिम परिणामों के सारांश के अनुसार कोचिंग सेवा लाभप्रदता/यूनिट लागत।

चित्र 1.6 यात्री उदगम और यात्री आमदनी की वृद्धि दर



टिप्पणी : 2009-10 से 2011-12 वर्षों में यात्री उदगम की वृद्धि दर, विवरणी सं. 12 यात्री राजस्व सांख्यिकी के आधार पर संशोधित आंकड़े हैं।

पिछले वर्षों की तुलना में 2013-14 में यात्री यातायात से आमदनी में वृद्धि की प्रतिशतता 16.63 प्रतिशत थी जो कि 2009-13 की अवधि के लिए सीएजीआर की 10.07 प्रतिशत से अधिक थी। 2013-14 में यात्री उदगम स्थान में पिछले वर्ष में ऋणात्मकता (-0.28 प्रतिशत) थी जो कि 2009-13 के दौरान सीएजीआर की 5.14 प्रतिशत से कम थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2013-14 के दौरान मेट्रो रेलवे/कोलकाता को छोड़कर सभी जोनल रेलवे में यात्री आमदनी बजट प्राकलनों से कम थी। यात्री अर्जन लक्ष्य पूर्वी मध्य रेलवे में 20.62 प्रतिशत और मध्य रेलवे में 16.58 प्रतिशत तक कम थे।

#### 1.4.1.3 विविध आय और अन्य कोचिंग आय

विविध और कोचिंग आय चालू वित्तीय वर्ष (2013-14) में सकल यातायात प्राप्तियों का लगभग सात प्रतिशत है। यह वर्ष 2012-13 में 15.03 प्रतिशत के प्रति 2013-14 में लगभग 28.49 प्रतिशत तक बढ़ा है। लेखापरीक्षा में विश्लेषण से पता चला कि चालू वर्ष में किराए, लाइसेंस फीस, ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभार 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 (जब भी देय हो) के बिल दिये जाते और समयबद्ध तरीके में उगाही की जाती।

### 1.5 उगाही न की गई आय<sup>3</sup>

2013-14 के दौरान अप्राप्त आय के अन्तर्गत ₹ 50 करोड़ की वसूली के लक्ष्य के प्रति भारतीय रेल ने उगाही न की गई आय के रूप में ₹ 279.52 करोड़ संचित किए। उगाही न की गई आय 2012-13 में ₹ 1,569.45 करोड़ से बढ़कर 2013-14 में ₹ 1,848.98 करोड़ हो गई थी। वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर उगाही न की गई आय ₹ 1,848.98 करोड़ थी जिसमें से यातायात उचंत के अन्तर्गत ₹ 1,592.37 करोड़ और वसूली योग्य मांग के अन्तर्गत ₹ 256.61 करोड़ सम्मिलित था। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान मध्य रेलवे ₹ 91.70 करोड़ की उगाही न की गई आय के संचयन के लिए मुख्य अंशदायी था। इसके बाद ₹ 62.48 करोड़ के साथ पूर्व मध्य रेलवे था। यातायात उचंत के अन्तर्गत मुख्य बकाया माल भाडे की वसूली न होने और पावर हाऊस और राज्य विद्युत बोर्ड से अन्य प्रभार के रूप में ₹ 847.67 करोड़ की वसूली न होने के कारण थी जो कुल यातायात उचंत का 52.23 प्रतिशत था जिसकी अभी वसूली की जानी थी। मुख्य चूककर्ताओं को नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 1.4 राज्य विद्युत बोर्ड से बकाया देय

( ₹ करोड़ में )

क्र. सं.	राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाऊस	31 मार्च 2013 तक बकाया देय	31 मार्च 2014 तक बकाया देय	वर्ष के दौरान वृद्धि/ कमी (-)
1.	पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड (पीएसईबी)	448.39	448.58	0.19
2.	दिल्ली विद्युत बोर्ड (डीवीबी)	175.88	114.28	(-) 61.60
3.	राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (आरएसईबी)	36.93	38.06	1.13
4.	महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड एमएसईबी)	0.48	143.17	142.69
5.	नेशनल थर्मल पावर कॉर्पोरेशन (एनटीपीसी)	7.35	64.42	57.07

स्रोत-राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाऊस से वसूली योग्य देयों का विवरण

<sup>13</sup> यातायात के प्रचालन से उगाही न की गई आय को 'यातायात उचंत' के रूप में जबकि भवनों/भूमि को किराए/पट्टे साइडिंग के रखरखाव प्रभारों इत्यादि को 'वसूलीयोग्य मांग' के रूप में वर्गीकृत किया गया था।

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

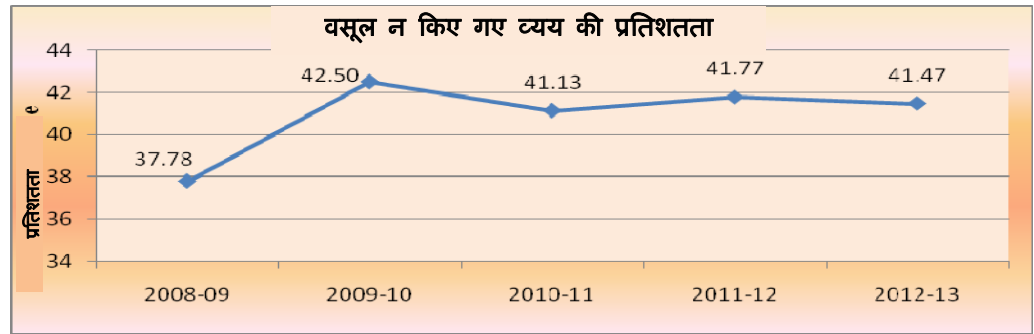
### 1.6 प्रतिकूल आर्थिक सहायता

#### 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 2013 को पिछले पाँच वर्षों के दौरान यात्री सेवाओं से राजस्व में 46.12 प्रतिशत<sup>14</sup> तक वृद्धि हुई तथापि इसी अवधि के दौरान इस शीर्ष में व्यय में 55.31 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

अन्तिम परिणामों का सारांश-वर्ष 2012-13 के लिए भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित भाड़ा सेवा यूनिट लागत और कोचिंग सेवा लाभप्रदता यूनिट लागत से भाड़ा आमदनी से यात्री और अन्य कोचिंग आमदनी में प्रतिकूल आर्थिक सहायता का पता चलता है। 2008-09 में यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा उठाई गई हानि ₹ 15,268.41 करोड़ से बढ़कर 2012-13<sup>15</sup> में ₹ 26,025.46 करोड़ हो गई थी। 31 मार्च 2013 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:

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

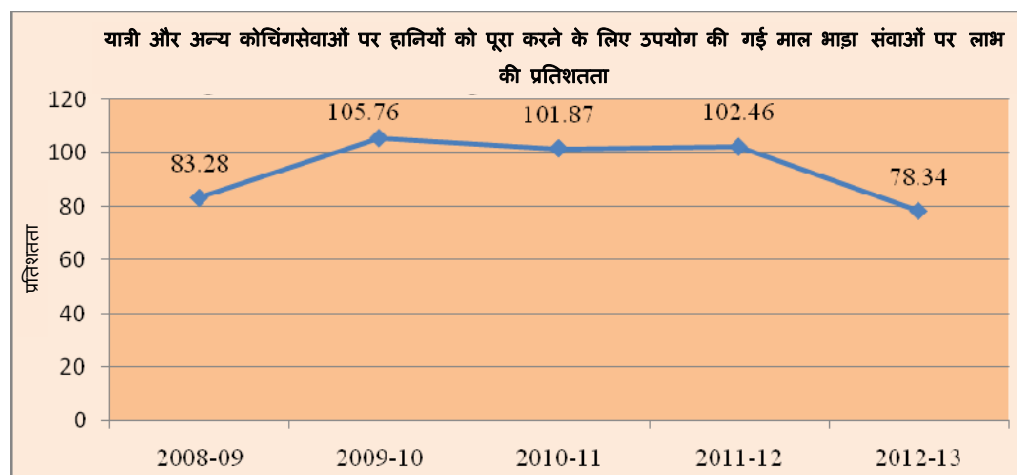


चित्र 1.8 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की हानि को पूरा करने के लिए माल भाड़ा सेवाओं से लाभ की प्रतिशतता दर्शाता है:

<sup>14</sup> नैरो गेज को छोड़कर (2011-12)

<sup>15</sup> अन्तिम परिणामों का सार 2013-14 के लिए कोचिंग सेवाएं-लाभप्रदता/यूनिट लागत संकलित नहीं की गई (फरवरी 2015)

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



यह देखा जा सकता है कि 2012-13 के दौरान माल भाड़ा यातायात से 78.34 प्रतिशत लाभ (2012-13 में मालभाड़ा यातायात से लाभ ₹ 33,221.24 करोड़) यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर ₹ 26,025.46 करोड़ की हानि की क्षतिपूर्ति के लिए उपयोग किया गया था। इस प्रकार 2011-12 में यात्री सेवाओं पर ₹ 23,643.68 करोड़ से 2012-13 में ₹ 26,025.46 करोड़ की हानि में वृद्धि के बावजूद यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं से माल भाड़ा अर्जन से प्रति अनुदान में 2012-13 में पिछले वर्ष से तुलना में कमी हुई। भारतीय रेल पिछले वर्ष में (-) 2.46 प्रतिशत की तुलना में 2012-13 में यात्री सेवाओं पर हानि को वित्तीय सहायता देने के बाद मालभाड़ा अर्जन पर 21.66 प्रतिशत लाभ बनाए रखा जिसने परिचालन लाभ में वृद्धि दर्शायी।

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

तालिका 1.5 में 2008-09 से 2012-13 के दौरान यात्री सेवाओं पर विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियों को दर्शाता है:

तालिका 1.5: यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां

(₹ करोड़ में)

यात्री की श्रेणी	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
एसी प्रथम श्रेणी	-59.37	-53.14	-46.61	-38.78	-40.86
प्रथम श्रेणी	-69.67	-32.67	16.47	-39.13	-61.36
एसी-2 टियर	-176.91	-372.32	-407.93	-438.83	-348.09

एसी-3 टियर	540.57	212.14	266.31	499.33	494.99
एसी चेरर कार	5.45	-2.11	33.62	-13.29	-38.12
स्लीपर श्रेणी	-3,175.24	-5,333.90	-6,070.58	-6531.75	-6852.72
दूसरी श्रेणी	-2,933.09	-3,401.25	-3,998.08	-4237.60	-5167.53
सामान्य (सभी श्रेणियाँ)	-6,381.77	-7,763.36	-7,437.00	-8893.12	-9783.80
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	-1,651.19	-2,214.06	-2,320.23	-2813.95	-3365.47

**स्रोत- अन्तिम परिणामों का सार कोचिंग सेवाएं लाभकारिता/यूनिट लागत**

उपरोक्त तालिका से यह स्पष्ट है, 31 मार्च 2013 को समाप्त वर्षों के दौरान एसी-3 टियर को छोड़कर रेल सेवाओं की सभी श्रेणियों ने हानियां उठाई जिसका अर्थ है कि 2012-13 में केवल एसी 3-टियर ने अपनी परिचालन लागत को पूरा किया।

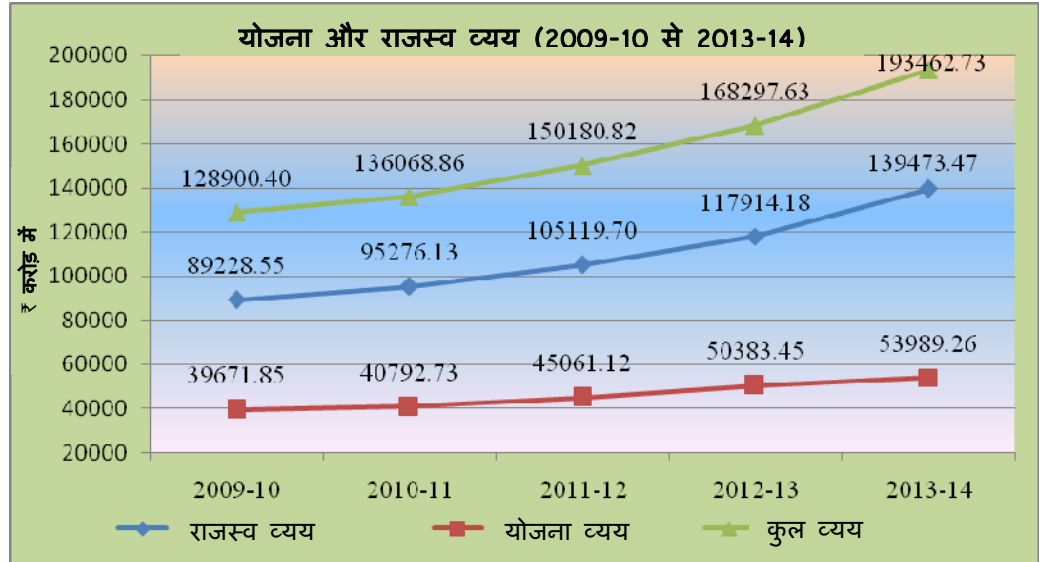
दोनों सामान्य श्रेणी और उपनगरीय सेवा को प्रदान की गई आर्थिक सहायता में पिछले पाँच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर अधिकतम आर्थिक सहायता दी गई थी। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की आमदनी में हानि<sup>16</sup> की प्रतिशतता 4.16 प्रतिशत (एसी चेरर) से ईएमयू उपनगरीय सेवाओं पर 161.11 प्रतिशत के साथ 210.37 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 चित्र 1.9 में दिया गया है:

<sup>16</sup> अन्तिम परिणामों के सार में दिए गए व्ययों और अर्जन के आंकड़ों के आधार पर निकाली गई हानि-कोचिंग सेवा लाभप्रदता/यूनिट लागत(2012-13)

चित्र 1.9 : पिछले पांच वर्षों में योजना और राजस्व व्यय



टिप्पणी: वर्ष 2009-10 के योजना व्यय और कुल व्यय के आंकड़े, संशोधित आंकड़े हैं।

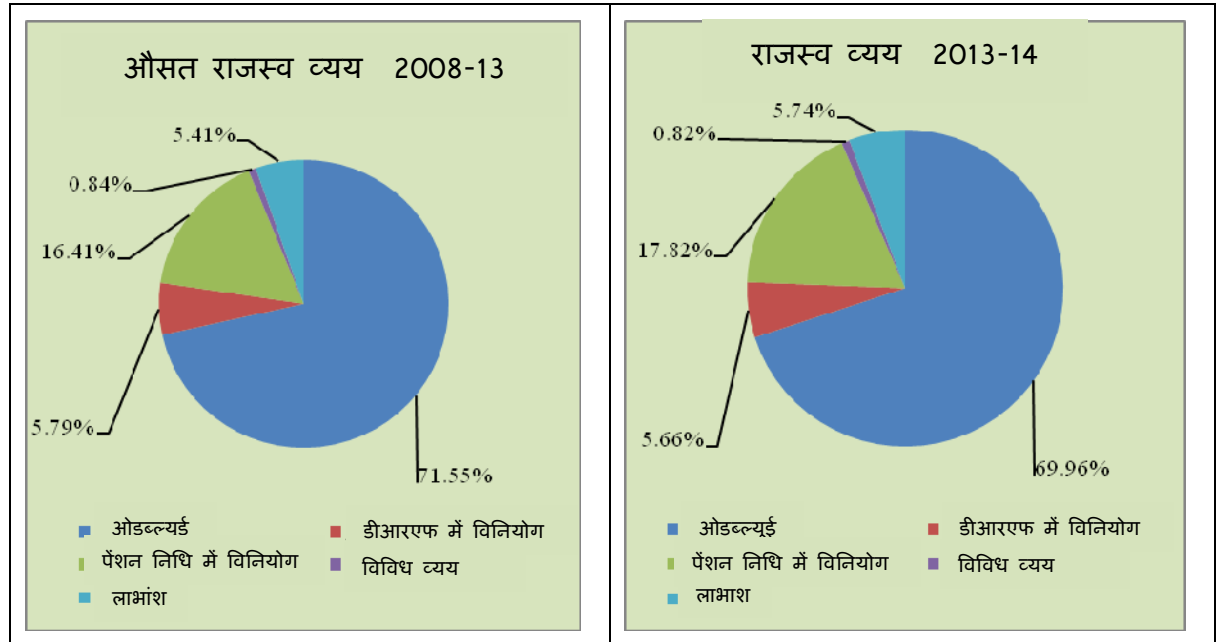
पिछले पांच वर्षों की अवधि में कुल व्यय में से राजस्व व्यय और योजना व्यय का अंश क्रमशः 69 प्रतिशत से 72 प्रतिशत और 31 प्रतिशत से 28 प्रतिशत के बीच लगभग स्थायी रहा। योजना व्यय के विस्तृत विश्लेषण की चर्चा पैराग्राफ 1.10 में की गई है।

### 1.7.1 राजस्व व्यय

चालू वर्ष के दौरान राजस्व व्यय का संयोजन और 31 मार्च 2013 को समाप्त होने वाले पिछले पांच वर्षों का औसत चित्र 1.10 में दिया गया है:



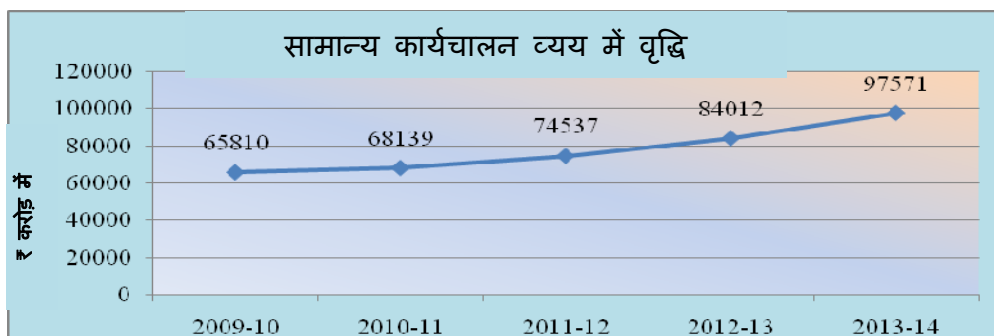
चित्र 1.10: विगत पाँच वर्षों में राजस्व व्यय



ओडब्ल्यूई-सामान्य कार्यचालन व्यय  
डीआरएफ-मूल्यह्रास आरक्षित निधि

व्यय का मुख्य घटक सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) था जो 2008-13 के दौरान औसत कुल राजस्व व्यय का लगभग 71.55 प्रतिशत बनता था, जो 2013-14 के दौरान 69.96 प्रतिशत बना रहा। मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के लिए विनियोग 2008-13 के दौरान 5.79 प्रतिशत औसत की तुलना में 2013-14 में कम हो कर 5.66 प्रतिशत हो गया था। पेंशन निधि के लिए विनियोग बढ़ी हुई पेंशन देयताओं को पूरा करने के लिए 2008-13 के दौरान 16.41 प्रतिशत औसत की तुलना में 2013-14 में बढ़कर 17.82 प्रतिशत हो गया। ओडब्ल्यूई 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 अनुरक्षण, कर्मिदल पर परिचालन खर्च, ईंधन, विविध व्यय, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं। पिछले वर्षों में ओडब्ल्यूई में प्रवृत्ति को चित्र 1.11 में दर्शाया गया है:-

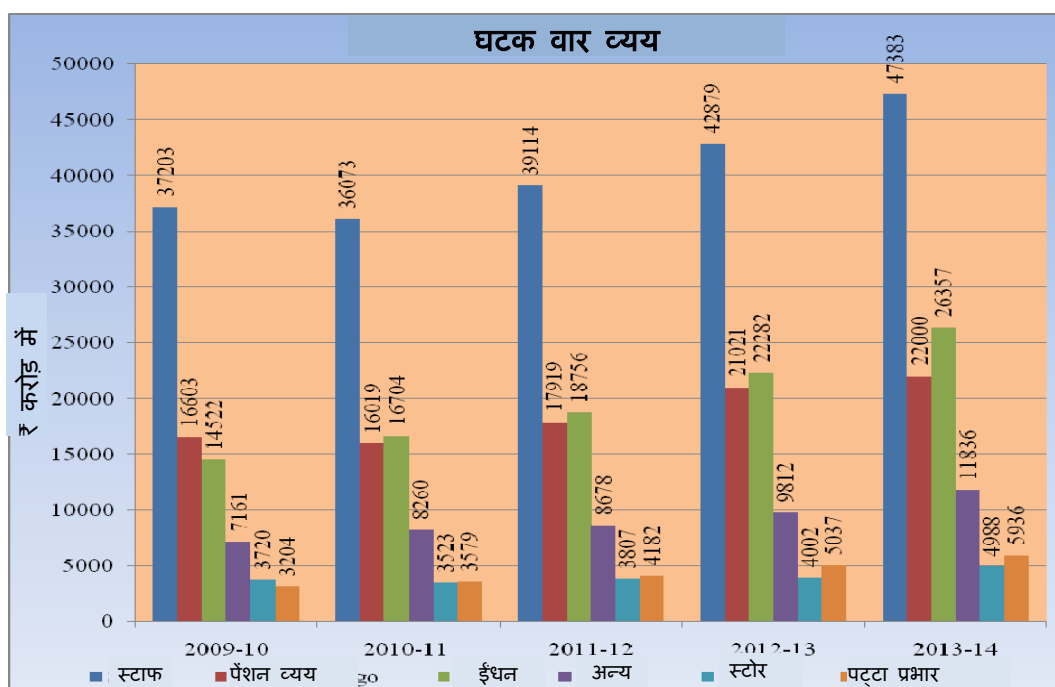
चित्र: 1.11 – सामान्य कार्यचालन व्यय में वृद्धि (2009-10 to 2013-14)



ओडब्ल्यूई में वृद्धि पिछले वर्ष के दौरान 12.71 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में वर्ष 2013-14 के दौरान 16.14 प्रतिशत की दर पर हुई। ओडब्ल्यूई में वृद्धि ईंधन में परिचालन व्यय में 30.94 प्रतिशत मरम्मत और केरिज और वैगनों के अनुरक्षण में 12.11 प्रतिशत और परिवहन पर परिचालन व्यय पर 10.97 प्रतिशत वृद्धि के कारण थी।

पिछले पाँच वर्षों के लिए स्टाफ, ईंधन, पट्टा प्रभार, स्टोर, अन्य एवं पेंशन व्यय के अन्तर्गत आईआर पर कार्यचालन व्यय के ब्यौरे को चित्र 1.12 में दर्शाया गया है:

चित्र : 1.12 –घटक वार व्यय



टिप्पणी- 2013-14 के लिए आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं

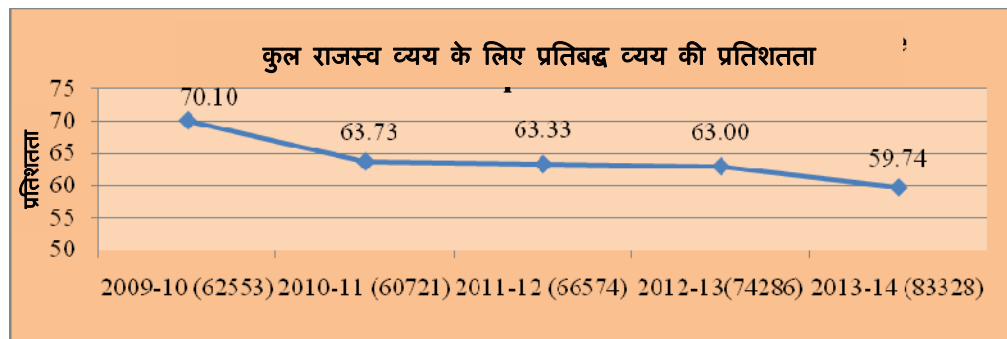
2012-13 में स्टाफ पर व्यय के आंकड़े, संशोधित आंकड़े हैं।

स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) चालू वर्ष के दौरान आईआर के कार्यचालन व्यय का 59 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 2009-14 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



टिप्पणी- कोष्ठक में दिए गए आँकड़े रुपये करोड़ में कुल प्रतिबद्ध व्यय को दर्शाते हैं।

2012-13 के लिए आकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं।

2012-13 के लिये प्रतिबद्ध व्यय की कुल राजस्व व्यय की प्रतिशतता के आँकड़े संशोधित आँकड़े हैं।

कुल राजस्व व्यय में प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता 2013-14 में 59.74 प्रतिशत थी। आईआर के पास अपने प्रचालनों का चालन करने के लिए कुल राजस्व व्यय का मात्र 40.26 प्रतिशत बचा था।

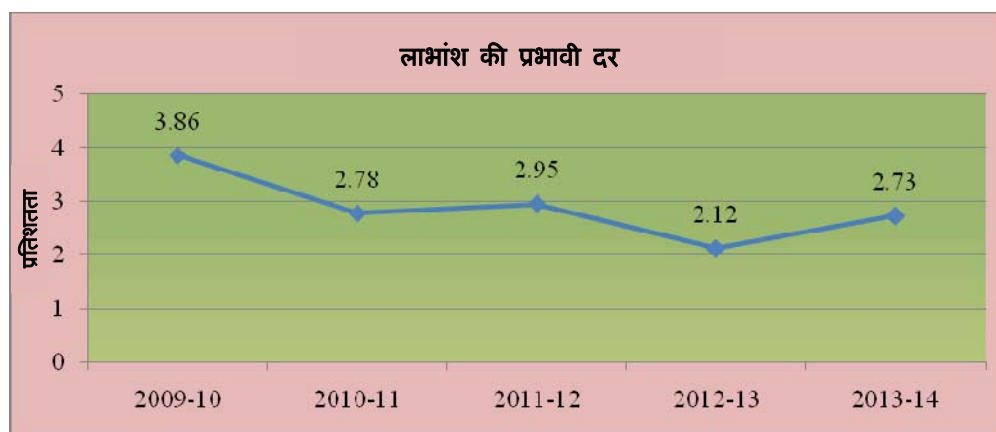
### 1.7.3 लाभांश और आर्थिक सहायता

‘वियुक्ति सम्मेलन’ के अन्तर्गत आईआर को रेलवे कन्वेंशन समिति (आरसीसी) द्वारा आवधिक रूप से अवधारित दर पर भारत सरकार द्वारा दी गई पूँजी पर सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का भुगतान करना अपेक्षित है। 2013-14 के लिए लाभांश की दर आरसीसी द्वारा पाँच प्रतिशत पर निर्धारित की गई थी। इसके अतिरिक्त, आरसीसी की सिफारिशों के अनुसार, आईआर को बड़े राष्ट्रीय हित<sup>17</sup> में निवेशित पूँजी के बारे में लाभांश के भुगतान के प्रति रियायत देनी है। ऐसी पूँजी पर प्रदत्त लाभांश आईआर को आर्थिक सहायता के रूप में वापस प्राप्त होता है।

<sup>17</sup> सामरिक लाइनें, वित्तीय प्रतिफल के अलावा शुरू की गई 28 नई लाइनें, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे की गैर सामरिक पूँजी, अलाभकारी शाखा लाइनें, अयस्क लाइनें, प्रक्रियाधीन कार्य का 50 प्रतिशत

यह आर्थिक सहायता 2012-13 में ₹ 2,286.14 करोड़ से बढ़कर 2013-14 में ₹ 3,370.56 करोड़ हो गई थी। इस प्रकार, लाभांश की निवल प्रभावी दर 2012-13 में 2.12 प्रतिशत से बढ़ कर 2013-14 में 2.73 प्रतिशत हो गई।

चित्र : 1.14 लाभांश की प्रभावी दर



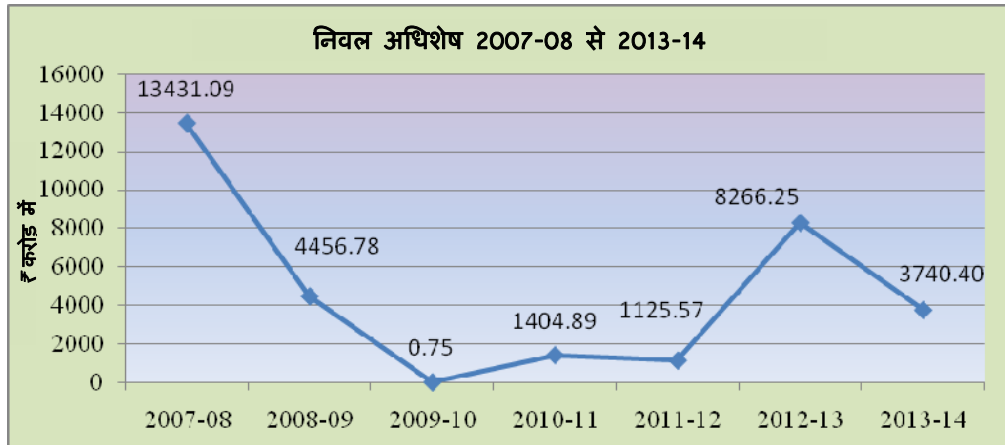
#### 1.7.4 निर्वहन न की गई देयताएं

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 2012-13 की समाप्ति पर ₹ 10,119.91 करोड़ थी वह मार्च 2014 में बढ़कर ₹ 11,231.45 करोड़ हो गई थी।

#### 1.8 राजस्व अधिशेष

2007-08 से 2013-14 के वर्षों के दौरान लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व व्यय के भुगतान के पश्चात् निवल राजस्व अधिशेष की प्रवृत्ति नीचे ग्राफ 1.15 में दर्शाई गई है:

चित्र : 1.15 राजस्व अधिशेष



निवल अधिशेष जो 2012-13 में बढ़कर ₹ 8,266.25 करोड़ हो गया था, 2013-14 के दौरान घटकर ₹ 3,740.40 करोड़ रह गया था। निवल अधिशेष में कमी मालभाड़ा अर्जन (10.14 प्रतिशत) की वृद्धि दर 2012-13 में (22.60 प्रतिशत) से कम होने के कारण तथा कुल कार्यकारी व्यय (16.80 प्रतिशत) 2012-13 (13.08 प्रतिशत) से अधिक होने के कारण थी। लाभांश का भुगतान भी 2012-13 के दौरान चार प्रतिशत के प्रति पाँच प्रतिशत पर था।

2013-14 के दौरान, ₹ 13,146.80 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति निवल अधिशेष में ₹ 9,406.40 करोड़ की कमी थी। राजस्व अधिशेष में कमी कुल राजस्व आय में ₹ 3,412.12 करोड़ की कमी तथा कुल व्यय तथा लाभांश व्यय में क्रमशः ₹ 4,234.80 करोड़ तथा ₹ 1,759.47 करोड़ की वृद्धि के कारण थी।

### 1.9 दक्षता सूचकांक

एक उद्यम के प्रचालनों में वित्तीय निष्पादन और दक्षता को इसके वित्तीय और निष्पादन अनुपातों से सर्वोच्च तरीके से मापा जा सकता है। आईआर के लिए इस संबंध में सुसंगत अनुपात 'परिचालन अनुपात' 'पूँजीगत आऊटपुट अनुपात' और 'स्टाफ उत्पादकता' हैं, 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 2012-13 में 90.19 प्रतिशत था, 2013-14 में अवनति होकर 93.60 प्रतिशत हो गया। यह मुख्यतः

इस कारण से था कि कार्यचालन व्यय पिछले वर्ष (13.11 प्रतिशत) की तुलना में उच्चतर दर (17.13 प्रतिशत) पर था, जबकि कुल अर्जन में पिछले वर्ष (18.96 प्रतिशत) से कम दर की वृद्धि (12.86 प्रतिशत) थी। 31 मार्च, 2014 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान जोनल रेलवे का प्रचालन अनुपात तालिका 1.6 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.6 जोनल रेलवे का प्रचालन अनुपात

क्रम सं.	जोनल रेलवे	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
1	मध्य	106.47	107.31	105.68	97.82	100.23
2	पूर्व	186.25	178.52	182.10	178.86	176.76
3	पूर्व मध्य	107.94	109.06	103.58	92.19	99.58
4	पूर्व तटीय	48.25	42.82	44.68	44.50	48.34
5	उत्तर	112.74	112.20	121.00	113.15	110.12
6	उत्तर मध्य	61.55	63.12	61.80	59.68	64.04
7	उत्तर पूर्व	216.19	201.78	202.06	200.01	207.49
8	पूर्वोत्तर सीमांत	161.28	167.25	166.40	178.39	193.08
9	उत्तर पश्चिम	110.29	106.41	99.99	88.97	98.58
10	दक्षिण	137.47	135.55	122.58	130.59	132.18
11	दक्षिण मध्य	80.66	85.76	85.90	79.63	84.13
12	दक्षिण पूर्व	69.18	66.98	72.74	70.50	72.54
13	दक्षिण पूर्व मध्य	60.43	58.01	55.24	49.14	52.53
14	दक्षिण पश्चिम	88.43	98.69	109.01	104.85	115.41
15	पश्चिम	97.88	97.96	94.61	89.84	91.74
16	पश्चिम मध्य	74.07	74.93	70.13	68.18	71.06
17	मेट्रो रेलवे/कोलकाता	248.00	226.35	310.89	328.26	302.63
समग्र आईआर		95.28	94.59	94.85	90.19	93.60

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-भाग-1 समीक्षा

पूर्व, उत्तर रेलवे तथा मेट्रो रेलवे/कोलकाता के प्रचालन अनुपात में सुधार हुआ था जबकि पूर्व वर्ष की तुलना में चालू वर्ष के दौरान अन्य जोनल रेलवे में गिरावट हुई थी। मध्य, पूर्व, उत्तर, उत्तर पूर्व, उत्तर पूर्व सीमांत, 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, 2013-14 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था। पूर्व, उत्तर, उत्तर पूर्व, उत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता का प्रचालन अनुपात पिछले पाँच वर्षों में 100 प्रतिशत से अधिक था।

### 1.9.2 पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात

पूँजीगत आऊटपुट अनुपात एक यूनिट आऊटपुट के उत्पादन में नियोजित पूँजी की राशि को दर्शाता है। कुल टन किलोमीटर (एनटीकेएमज़) तथा यात्री किलोमीटर (पीकेएमज़) को आईआर के मामले में आऊटपुट के रूप में देखा जा सकता है। तालिका 1.7, 31 मार्च 2014 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

निम्न समय को	पूँजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूँजी (₹मिलियन में)	माल यातायात (एनटीकेएमएस) (मिलियन में) (केवल राजस्व माल भाड़ा यातायात)	यात्री यातायात		कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएमएस में)	प्रभार पर पूँजी (पैसे में) प्रति एनटीकेएम
			यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	मिलियन एनटीकेएम एस		
31-मार्च -10	1,230,007	600,548	903,465	64,146	664,694	185
31- मार्च -11	1,432,205	625,723	978,508	69,474	695,197	206
31- मार्च -12	1,614,480	667,607	1,046,522	74,303	741,910	218
31- मार्च -13	1,834,880	691,658	1,098,103	77,965	769,623	238
31- मार्च -14	2,088,443	665,810	1,158,742	82,271	748,081	279

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण

टिप्पणी :31 मार्च 2010 तथा 31 मार्च 2011 एनटीकेएमज़ के आंकड़े विवरण संख्यां 13-माल राजस्व सांख्यिकी पर आधारित संशोधित आंकड़े हैं

पूँजीगत आऊटपुट अनुपात नियोजित पूँजी की तुलना में आईआर के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाते हुए 185 पैसे (2009-10) से बढ़कर 279 पैसे (2013-14) 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 ने पूँजीगत आऊटपुट अनुपात में उच्चतर योगदान दिया।

### 1.9.3 स्टाफ उत्पादकता

आईआर के मामले में स्टाफ उत्पादकता<sup>18</sup> को प्रति हजार कर्मचारी मिलियन में एनटीकेएम के अनुसार संचालित यातायात की मात्रा के अनुसार मापा जाता है। सभी जोनल रेलवे के (मेट्रो रेल/कोलकाता के छोड़कर) ओपन लाइन स्टाफ की

<sup>18</sup> भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकी विवरण

उत्पादकता 2009-10 (525) से 2013-14 (636) तक की अवधि के दौरान 21 प्रतिशत तक बढ़ गई।

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

- ढुलाई किए गए/यात्रा किए गए के संबंध में टनेज और यात्री के अनुसार ढुलाई किए गए माल भाड़ा में वृद्धि।
- 12.72 लाख (2009-10) से 11.38 लाख (2013-14) तक ओपन लाइन स्टाफ के कार्य बल में कमी।

स्टाफ उत्पादकता के क्षेत्रवार विश्लेषण से पता चला कि 2013-14 के दौरान 1,711.15 मिलियन एनटीकेएम प्रति हजार कर्मचारी की उच्च स्टाफ उत्पादकता को उत्तर मध्य रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था जबकि पूर्व रेलवे की 208.02 मिलियन एनटीकेएमप्रति हजार कर्मचारी की स्टाफ उत्पादकता उसी अवधि के दौरान न्यूनतम 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 अर्थव्यवस्था 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 थी 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 था जो सामान्य बजटीय सहायता, आन्तरिक संसाधनों<sup>19</sup> और अतिरिक्त बजटीय सहायता अर्थात् चल स्टॉक के लिए भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) और रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा नए नेटवर्क लिंक्स के माध्यम से बाजारी उधारों से विस्तृत किया गया था।

तालिका 1.8 11वीं पंचवर्षीय योजना अवधि (2007-08 से 2011-12) और 12वीं पंचवर्षीय योजना (2012-13 से 2016-17) के पहले तथा दूसरे वर्ष के दौरान योजना अवधि व्यय के लिए निधियों का स्रोत दर्शाती है।

<sup>19</sup> मूल्यहास आरक्षित निधि, पूँजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियाँ



तालिका 1.8 योजना व्यय के स्रोत

(₹ करोड़ में)

योजना व्यय के स्रोत	11 वीं पंचवर्षीय योजना	12 वीं पंचवर्षीय योजना		
	(2007-08 to 2011-12)	2012-13	2013-14	
	वास्तविक	वास्तविक	बजट अनुमान	वास्तविक
सामान्य बजटीय सहायता <sup>20</sup>	77,316.28 (40.46)	25,710.21 (51.03)	28,000 (44.19)	29,055.38 (53.82)
आन्तरिक संसाधन	66,546.08 (34.82)	9,531.31 (18.92)	14,260 (22.51)	9,709.00 (17.98)
अतिरिक्त बजटीय सहायता	47,238.94 (24.72)	15,141.93 (30.05)	21,103 (33.30)	15,224.88 (28.20)
कुल	1,91,101.30	50,383.45	63,363	53,989.26

टिप्पणी: कोष्ठक में आँकड़े कुल योजना व्यय की प्रतिशतता दर्शाते हैं

स्रोत- रेल बजटों पर व्याख्यात्मक जापन और विनियोग लेखे

आन्तरिक संसाधनों की पर्याप्त उपलब्धता न होने के कारण, सामान्य बजटीय सहायता पर योजना व्यय की निर्भरता में 2013-14 में पर्याप्त रूप से वृद्धि हुई। कुल योजना व्यय के सामान्य बजटीय सहायता के हिस्से में 2012-13 में 51.03 प्रतिशत से 2013-14 में 53.82 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। आंतरिक संसाधन का हिस्सा बजट अनुमान (2013-14) में परिकल्पित 22.51 प्रतिशत के प्रति 17.98 प्रतिशत था और योजना व्यय को पूरा करने में आईआर के आंतरिक संसाधनों के उत्पादन में कमी दर्शाती है। अतिरिक्त बजटीय संसाधन के हिस्से में 2012-13 में 30.05 प्रतिशत से मौजूदा वर्ष में 28.20 प्रतिशत तक कमी हुई। 2013-14 के दौरान, रेल मंत्रालय ने आरवीएनएल द्वारा निष्पादित चल स्टाक और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए आईआरएफसी से ₹ 15,224.88 करोड़ की अतिरिक्त बजटीय सहायता प्राप्त की।

योजना व्यय को विभिन्न योजना शीर्षों के अन्तर्गत विस्तृत रूप से वर्गीकृत किया जाता है। तालिका 1.9 11<sup>वीं</sup> पंचवर्षीय योजना अवधि और 12<sup>वीं</sup> पंचवर्षीय योजना अवधि के पहले दो वर्षों के दौरान योजना शीर्षों के विभिन्न वर्गों के अन्तर्गत समूहित व्यय का शेयर दर्शाती है:

<sup>20</sup> आरएसएफ से व्यय शामिल हैं।

तालिका 1.9 श्रेणी-वार योजना व्यय

(₹ करोड़ में)

योजना शीर्ष	11वीं पंचवर्षीय योजना	12वीं पंचवर्षीय योजना	
	(2007-08 से 2011-12)	2012-13	2013-14
नई लाईने, गेज परिवर्तन, यार्ड रिमोडलिंग दोहरीकरण, यातायात सुविधाएं, रेलपथ नवीकरण पुल कार्य, सिग्नल और दूरसंचार	73,276.21	16,721.19	18,532.34
	(38.34)	(33.19)	(34.33)
चल स्टॉक और पट्टा प्रभार के पूंजीगत अवयव का भुगतान	76,686.36	22,403.29	22,267.49
	(40.13)	(44.47)	(41.24)
वर्कशाप एवं उत्पादन इकाई एवं संयंत्र एवं मशीनरी	6,762.29	1,917.00	2,264.42
	(3.54)	(3.80)	(4.19)
सरकारी उपक्रम में निवेश	10,108.19	3,372.74	4,289.58
	(5.29)	(6.69)	(7.95)
अन्य	24,268.25	5,969.23	6,635.43
	(12.70)	(11.85)	(12.29)
<b>जोड़</b>	<b>1,91,101.30</b>	<b>50,383.45</b>	<b>53,989.26</b>

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-अनुदान सं. 16 एवं विवरणी सं. 10-पूँजीमद पर व्यय की विवरणी

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

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

तालिका 1.9 से पता चलता है कि रेलपथ संबंधित कार्य (नई लाइन का निर्माण, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, यार्ड रिमोडलिंग और यातायात सुविधाएँ, ब्रिज कार्य और सिग्नल एवं दूरसंचार कार्य) पर योजना व्यय के शेष में 2012-13 में 33.19 प्रतिशत से 2013-14 में 34.33 प्रतिशत तक थोड़ी वृद्धि हुई। “चल स्टॉक पर योजना व्यय के हिस्से और पट्टा प्रभारों” के पूंजीगत घटक के भुगतान में 2012-13 में 44.47 प्रतिशत से 2013-14 में 41.24 प्रतिशत तक कमी आई।

1.11 रेलवे निधियां

तालिका 1.10 रेलवे निधियों का प्रास्थिति

निधि	विवरण
मूल्यहास आरक्षित निधि	इस निधि खाते में 1 अप्रैल 2013 को प्रारंभिक शेष ₹ 9.80 करोड़ था। इस निधि में विनियोजन आईआर द्वारा अर्जित राजस्व से पूरा किया जाता है। इस निधि को सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर पर ब्याज मिलता है। यह निधि पुरानी परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए है। इस निधि में ₹ 8,100 करोड़ <sup>21</sup> की राशि विनियोजित की गई थी। निधि परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापना और नवीकरण पर ₹ 7,119.91 करोड़ की राशि के खर्च के पश्चात 2013-14 के अंत में ₹ 1,021.38 करोड़ रह गई थी। डीआरएफ को विनियोजन बजटीय प्रावधान से 5.19 प्रतिशत तक अधिक किया गया था।
पेंशन निधि	इस निधि में 1 अप्रैल 2013 तक प्रारंभिक शेष ₹ 5.42 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। 2013-14 के दौरान निधि में विनियोजन आहरण से थोड़ा अधिक था। वर्ष की समाप्ति पर निधि के अन्तर्गत उपलब्ध शेष 31 मार्च, 2014 तक ₹ 419.04 करोड़ था।
विकास निधि	1 अप्रैल, 2013 को इस निधि खाता में प्रारंभिक शेष ₹ 2332.61 करोड़ था। इस निधि का विनियोजना कुल कार्यचालन व्यय और लाभांश पूर्ण करने के बाद आईआर के पास उपलब्ध राजस्व अधिशेष पर पहले प्रभार के रूप में पूरा किया जाता है। 2013-14 में, इसमें ₹ 3,075 करोड़ तक राजस्व अधिशेष विनियोजित किया गया। 2013-14 के दौरान इस निधि से ₹ 2,561.43 करोड़ की राशि का पूंजीगत व्यय किया गया था। 2013-14 के अंत में निधि ₹ 3,053.02 करोड़ पर बंद हुई।
पूंजीगत निधि	इस निधि खाते में अप्रैल 1, 2013 को प्रारंभिक शेष ₹ 42.68 करोड़ था। इस निधि को सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर पर ब्याज मिलता है। ₹ 5,433.80 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति, 2013-14 में इस निधि में केवल ₹ 500 करोड़ विनियोजित किये थे। वर्ष के दौरान इस निधि में कोई भी खर्च नहीं किया गया था। 31 मार्च 2014 को निधि ₹ 557.32 करोड़ थी।
रेलवे सुरक्षा निधि	इस निधि लेखा में 1 अप्रैल 2013 तक अथशेष ₹ 1,682.90 करोड़ था। जिसमें से जमा किये गये ₹ 1,105.06 करोड़ की राशि के प्रति 2013-14 में ₹ 1,982.98 करोड़ का उपयोग किया गया था। निधि लेखा में 2013-14 की समाप्ति पर ₹ 804.98 करोड़ बचा।
ऋण शोधन निधि	यह निधि, वर्ष 2013-14 में ऋण की वापसी और ऋण सेवा अर्थात् रेल मंत्रालय द्वारा विश्व बैंक और अन्य बहुपक्षीय एजेंसियों द्वारा लिये गये ऋण, और वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के कारण वेतन और भत्तों और पेंशन के अनुपूरक भुगतान के लिये खोली गई थी। ₹ 4,163 करोड़ के बजट अनुमान के

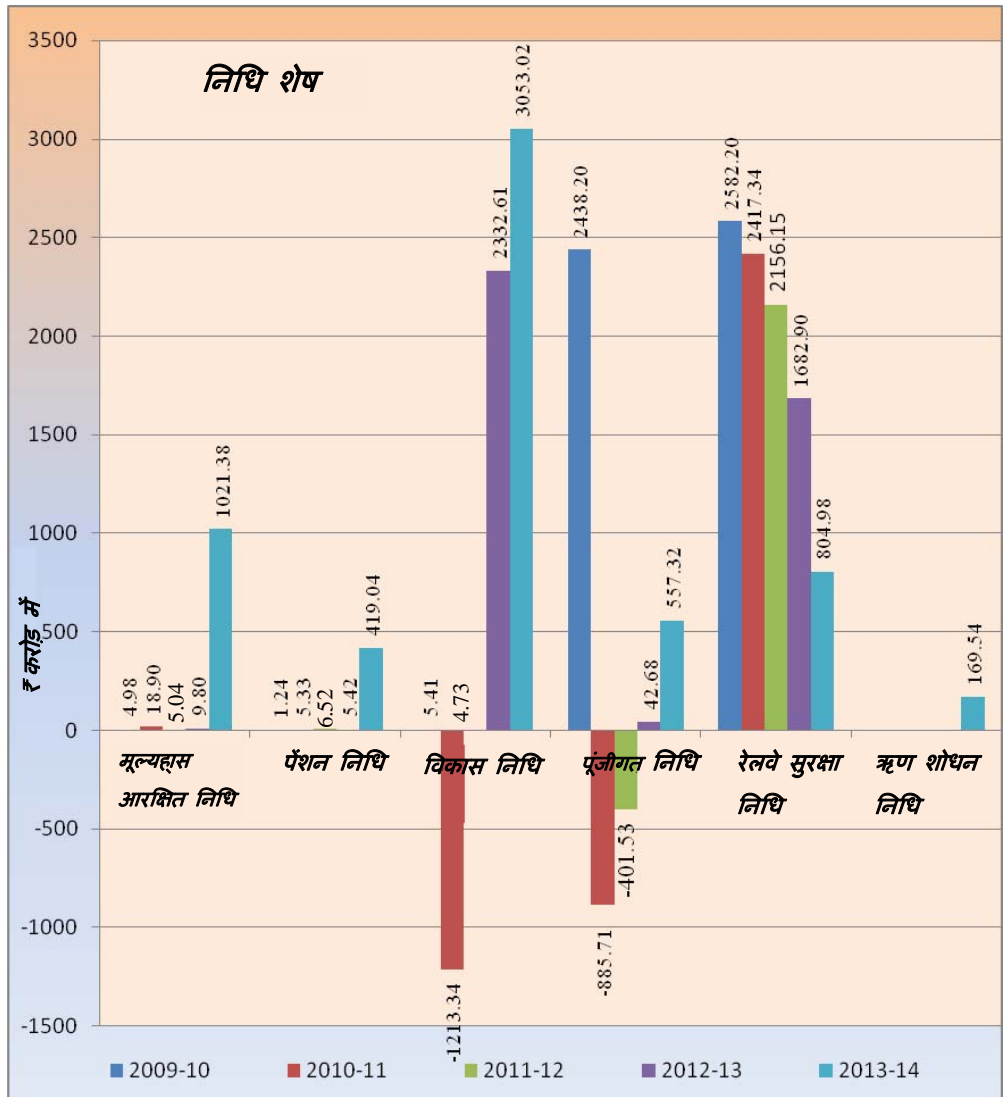
<sup>21</sup> डीआरएफ में विनियोजन में 2013-14 के दौरान उत्पादन इकाईयों के लिए विनियोजित ₹ 200 करोड़ शामिल हैं।

निधि	विवरण
	प्रति, 2013-14 में इस निधि में केवल ₹165.40 करोड़ विनियोजित किये गये थे। वर्ष के दौरान इस निधि से कोई व्यय नहीं किया गया था। 31 मार्च 2014 के अंत में निधि ₹ 169.54 करोड़ था।

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा –भागII- विस्तृत विनियोग लेखा

तालिका सं. 1.10 में दर्शायी गई निधियाँ रेलवे सुरक्षा निधि को छोड़कर जिसमें डीजल उपकर का हिस्सा था या तो राजस्व अथवा अधिशेष से वित्त पोषित हुई थी। विकास निधि और पूँजीगत निधि और कर्ज शोधन निधि क्रमशः ₹ 3,053.02 करोड़, ₹ 557.32 करोड़ और ₹ 169.54 करोड़ शेष रहा।

चित्र 1.16- वर्ष (2009-10 से 2013-14) के अंत तक निधि शेष



स्रोत- भारतीय रेल विनियोग लेखा भाग-II विस्तृत विनियोग लेखा

निधियों में उपलब्ध अधिशेष 2012-13 में ₹ 4,073.41 करोड़ से बढ़कर वर्ष 2013-14 के अन्त तक ₹ 6,025.28 करोड़ हो गया था। तथापि, यह देखा गया कि निधि अधिशेष में 2008-09 में ₹ 15,654.68 करोड़ से 2013-14 में ₹ 6,025.28 करोड़ तक की गिरावट आई थी। मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पूंजीगत निधि में क्रमशः ₹ 1,021.38 करोड़ और ₹ 557.32 करोड़ शेष था। यहां तक कि वर्ष 2013-14 के अंत में ₹ 6,025.28 करोड़ का निधि शेष पूंजीगत निधि से 2011-14 की अवधि के दौरान ₹ 12,629.49 करोड़ की राशि के आईआरएफसी<sup>22</sup> को पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक के भुगतान न करके प्राप्त किया गया है। इसके अतिरिक्त, मूल्यह्रास आरक्षित निधि में योगदान आवश्यकता के अनुसार नहीं किया गया था।

पूंजीगत निधि और मूल्यह्रास आरक्षित निधि में उपलब्ध निधि शेष की लेखापरीक्षा द्वारा निम्नलिखित का पता चला:

1. भारतीय रेल ने वित्तीय पट्टा रूट द्वारा चल स्टॉक के अधिग्रहण के लिए भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से धन उधार लिया। पट्टा भुगतान में दो घटक अर्थात् प्रमुख घटक और ब्याज शामिल है। 2005-06 से पूर्व, इन भुगतानों को पूर्ण रूप से सामान्य कार्य व्ययों (राजस्व अनुदान सं. 9 संचालन व्यय यातायात) के माध्यम से पूरा किया जाता था। तथापि, वर्ष 2005-06 से आईआरएफसी को देय पट्टा प्रभारों के अकाउंटल के संबंध में लेखाकरण नीति को आशोधित किया गया था। नई लेखाकरण प्रणाली के अनुसार पूंजीगत घटक को पूंजीगत निधि (अनुदान सं. 16) को प्रभारित किया जाना था और ब्याज घटक को राजस्व अनुदान सं. 9 को प्रभारित किया जाना था। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल मंत्रालय ने पूंजीगत निधि से 2005-06 से 2010-11 तक आईआरएफसी के पट्टे प्रभारों के मुख्य घटक का भुगतान किया। तथापि, उसके बाद पूंजीगत निधि के अंतर्गत ऋणात्मक शेष/ अपर्याप्त शेष के कारण, यह भुगतान रेल मंत्रालय द्वारा 'पूंजीगत'<sup>23</sup> से किया गया। यह पहले उनकी लेखांकन नीति का उल्लंघन था। रेल मंत्रालय ने 2011-12 से 2013-14 के दौरान पूंजीगत निधि के बजाय पूंजीगत से आईआरएफसी को ₹ 12,629.49 करोड़

<sup>22</sup> आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटक को भुगतान 2005-06 के बाद से पूंजीगत निधि से किया जा रहा है।

<sup>23</sup> पूंजी, पूंजीगत व्यय के वित्त पोषण के लिए रेल मंत्रालय को भारत सरकार द्वारा दी गई राशि का प्रतिनिधित्व करती है और रेल मंत्रालय रेलवे कन्वेन्शन समिति द्वारा निर्धारित दर पर इस पर लाभांश का भुगतान करता है।

का भुगतान किया। पूंजी से आईआरएफसी को पुनर्भुगतान की इस व्यवस्था के परिणामस्वरूप रेलवे को अतिरिक्त निवेशों से वंचित होना पड़ा जो दूसरे पूंजीगत कार्यों पर किए जा सकते थे। इसने आईआरएफसी से अधिक लागत की उधारियां थी की क्योंकि पूंजी से किए गए किसी व्यय पर भारत सरकार को लाभांश का भुगतान किया जाना अपेक्षित है। पूंजीगत से 2013-14 के दौरान आईआरएफसी (₹ 4,970.87 करोड़) के पट्टे प्रभारों के मुख्य घटक के भुगतान के कारण, आईआर ने लाभांश के रूप में ₹ 248.54 करोड़ का भुगतान किया।

2. यह देखा गया है कि मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) का योगदान परम्परागत लागत, अपेक्षित उपयोगी काल और परिसम्पत्ति के अपेक्षित अवशिष्ट काल के आधार पर नहीं दिया गया था लेकिन यह उस राशि पर निर्भर था जिसे कार्यचालन व्यय वहन कर सकते थे। 2013-14 के दौरान, ₹ 8,100 करोड़ की राशि ₹ 7,700 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति डीआरएफ में विनियोजित की गई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि ₹ 47,310.94 करोड़ के थ्रो फारवर्ड मूल्य के प्रति रेल मंत्रालय ने 2013-14 के दौरान डीआरएफ से परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन पर ₹ 7,119.91 करोड़ (थ्रो फारवर्ड मूल्य का 15.05 प्रतिशत) खर्च किए थे। इस प्रकार रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीकरण और, प्रतिस्थापन का बड़ा कार्य संचय था जिसे गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए समय पर बदलने की आवश्यकता है।

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 के कार्यचालन खर्चों को प्रभारित करता है। यह देखा गया कि जोनल स्तर पर डीआरएफ को विनियोजित राशि और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण पर व्यय की गई राशि के मध्य कोई संबंध नहीं था। मध्य, पूर्व, उत्तर पूर्व, उत्तर पश्चिम, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम, पश्चिम मध्य रेलवे, इंटीग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ), रेलवे विद्युतीकरण के लिए केन्द्रीय संगठन (कोर) एवं एमटीपी/चेन्नई के संबंध में 2013-14 के अन्त पर ऋणात्मक शेष था।

### 1.12 लेखाओं पर टिप्पणियां

#### निरन्तर कमियां

##### ➤ सामरिक लाइनों पर रेलवे को संचालन हानि की प्रतिपूर्ति

रेलवे द्वारा सामरिक लाइनों के संचालन पर हानि की वित्त मंत्रालय द्वारा प्रतिपूर्ति की जाती है। लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के पांच भागों अर्थात् रंगापारा-तेजपुर, बलिपारा-भालुखपोंग, समुकतला-न्यू बोंगाइगांव (दोहरी लाइन), न्यू जलपाईगुडी- अंबारीफलाकाटा (दोहरी लाइन) और सिलिगुडी जंक्शन-न्यू जलपाईगुडी सामरिक लाइनों के रूप में अधिसूचित नहीं की गई थी, रेल मंत्रालय को इन भागों पर हानि की प्रतिपूर्ति हो रही है।

इस संबंध में, रेलवे वित्त पर 2010-11 की प्रतिवेदन संख्या 33 और 2012-13 की प्रतिवेदन संख्या 3 के क्रमशः लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ संख्या 3.6.2 (क) और 3.5.5 का संदर्भ है जिसमें यह कहा गया है कि आईआर उत्तर पूर्व सीमांत रेलवे के पांच भागों पर बिना किसी अधिसूचना के उनको 'नीतीगत लाइनों' के रूप में मान कर सब्सिडी का दावा कर रहा है। आईआर ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के उत्तर में कहा कि मामले को उसकी अधिसूचना के लिए रक्षा मंत्रालय के समक्ष ले जाया गया है।

यद्यपि, वर्ष 2013-14 के लिए आईआर के खातों की लेखापरीक्षा के दौरान फिर से यह देखा गया कि लेखापरीक्षा द्वारा निरंतर बताये जाने के बावजूद इन लाइनों की अधिसूचना सामरिक लाइनों के रूप में होना अभी भी लंबित था। इसके अतिरिक्त, आईआर अभी भी सामरिक लाइनों के रूप में इन लाइनों को ध्यान में रखते हुए वित्त मंत्रालय से सामरिक लाइनों पर हानि की प्रतिपूर्ति का दावा कर रही थी। आईआर ने लेखापरीक्षा के अभ्युक्तियों के उत्तर में कहा (जनवरी 2015) कि मामले को उसकी अधिसूचना के लिए रक्षा मंत्रालय के समक्ष रखा गया है।

##### ➤ ऋण शीर्ष प्रतिवेदन (शेष की जांच) और बैलेंस शीट में दर्शाये गये अलग शीर्षों के अंतर्गत शेष में असमानता

'ऋण शीर्ष' के अंतर्गत शेष पर रिपोर्ट वित्त लेखों का भाग बनता है। यह रिपोर्ट 'छोटीबचतों' 'भविष्य निधि' 'जमा और अग्रिम', 'ऋण और अग्रिम' और प्रेषण अंतर सरकार समायोजन लेखा के अंतर्गत वर्ष के अंत

में शेष दर्शाती हैं। यह शीर्ष आईआर की बैलेंस शीट में भी दर्शाये जाते हैं जो विनियोग लेखों का भाग बनता है।

इस संबंध में, 2012-13 की रिपोर्ट संख्या 3 के अध्याय 3 के लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ संख्या 3.5.4- रेलवे वित्त संदर्भ के लिये लिया गया जिसमें इन शीर्षों के मिलान के मामले को उठाया गया था। रेल मंत्रालय ने अपने एटीएन में कहा कि आंकड़ों को मिलाने के लिये प्रयास किये जा रहे हैं।

हालांकि, वर्ष 2013-14 के लिए भारतीय रेल के लेखों की लेखापरीक्षा के दौरान यह दोबारा देखा गया कि शीर्षों अर्थात् ऋण एवं अग्रिम, सामान्य भविष्य निधि, मूल्यहास आरक्षित निधि, रेलवे विकास निधि, रेलवे पेंशन निधि और स्टाफ लाभ निधि, के अन्तर्गत दो लेखों में दर्शाए गए 31 मार्च 2014 को समाप्त वर्ष हेतु शेष बेमेल हैं और इसलिए इसके समाधान की आवश्यकता हैं। भारतीय रेल के लेखों में इस प्रभाव को प्रकटन किया जाना भी अपेक्षित हैं।

#### अन्य कमियां

- **लेखाओं के उप-शीर्षों और विस्तृत शीर्षों का अनाधिकृत रूप से खोला जाना**  
1982-83 से प्रभावी सरकारी लेखाकरण नियमावली, 1990 के नियम 6 के प्रावधानों के अनुसार रेल मंत्रालय को संविधान के अनुच्छेद 150 के अन्तर्गत केंद्र सरकार के प्रदत्त कार्य दिए गए हैं जहां तक कि ऐसे कार्य उनके विभाग से संबंधित लेखाओं के विभिन्न मुख्य और लघु शीर्षों के अन्तर्गत लेखाओं के उप-शीर्षों और विस्तृत शीर्षों के खुलने से संबंधित हैं जो इस शर्त के अधीन हैं कि शक्तियों का प्रयोग अधिकृत लेखापरीक्षा अधिकारी नामतः एडीएआई (रेलवे) के परामर्श से किया जाए और जारी किए गए आदेश नियम 5 में परिकल्पित निर्देशों के अनुरूप होने चाहिए। लेखापरीक्षा ने पाया कि रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा से परामर्श किए बिना लेखाओं के उप-शीर्षों और विस्तृत शीर्षों<sup>24</sup> को खोला था। चूंकि, इन शीर्षों को स्वयं खोलने की शक्तियां रेल मंत्रालय को नहीं दी गई हैं इसलिए यह कार्रवाई काफी अनियमित है.

---

<sup>24</sup> लिनेन प्रबंधन के लिए नवम्बर 2010 में खोली गई अनुदान सं. 8 में उप शीर्ष 590 और विस्तृत शीर्ष 591 एवं 592 तथा लैपटोप/नोटबुक के अवशेष/हासित मूल्य के जमा के लिए अप्रैल 2011 में खोला गया विस्तृत शीर्ष जेड-657



➤ **मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के अन्तर्गत निधियों का विनियोजन**  
रेलवे परिसम्पत्तियों को बदलने और उसके नवीकरण के लिए डीआरएफ का अनुरक्षण करता है। इस निधि को रेलवे के कार्यचालन व्ययों पर प्रभारित राजस्वों से हस्तांतरण द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। इसके अलावा, इस निधि में योगदान उत्पादन इकाइयों की परिसम्पत्तियों के मूल्यहास के संबंध में उत्पादन लागत पर प्रति प्रभार द्वारा किया जाता है। राजस्वों से डीआरएफ में वार्षिक योगदान व्यय की एक महत्वपूर्ण मद है जो समय पर पुरानी परिसम्पत्तियों को बदलकर गाड़ियों के प्रचालन की सुरक्षा को प्रभावित करती है जैसाकि अगले पैराग्राफ 1.11 के उप पैरा (2) में चर्चा की गई है।

➤ **पेंशन निधि के अन्तर्गत निधियों का विनियोजन**

वित्त संहिता-भाग-I का पैरा 339 अन्य बातों के साथ-साथ प्रावधान करता है कि पेन्शन निधि में विनियोजन की अनुमानित राशि विभिन्न अवधियों के लिए रेलवे कर्मचारियों द्वारा दी गई पेंशनयोग्य सेवा से उत्पन्न देयता के लिए उपलब्ध कराई गई जीवनांकिकी गणना पर आधारित है। जहां ऐसी जीवनांकिकी गणनाएं समेकित नहीं की गई हैं वहां विनियोजन को आगामी समय में उचित रूप से पुनः निर्धारण करने हेतु तदर्थ आधार पर किया जाता है।

हालांकि, 1974 के बाद कोई जीवनांकिकी की गणना नहीं की गई थी और निधि में योगदान वास्तविक आहरणों की प्रवृत्ति के संदर्भ में जारी रहा। वर्ष 2005 में की गई जीवनांकिकी निर्धारण ने ₹ 5,41,947 करोड़ के पेंशन की प्रोदभूत देयता रखी। इस संबंध में लेखापरीक्षा टिप्पणी पैरा 1.8.6 2008-09 की रिपोर्ट स. सीए 19 रेलवे में की गई थी। मंत्रालय ने अपने एटीएन में बताया कि इस निधि में विनियोजन मूलतः आवश्यकता एवं उपलब्धता के आधार पर किया जा रहा है। 2013-14 के दौरान भी ₹ 25,165 करोड़ की राशि ₹ 22,315 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति पेंशन निधि में विनियोजित की गई थी। 2013-14 के दौरान इस निधि से आहरण ₹ 24,761.34 करोड़ तक था और निधि 2013-14 के अन्त में ₹ 419.04 करोड़ पर बंद हुई। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल मंत्रालय ने अपने स्वयं के कोडल प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए आवश्यकता एवं उपलब्धता आधार पर निधि में विनियोजन की प्रणाली को जारी रखा।

इस प्रकार, भारतीय रेल ना तो अपने स्वयं के कोडल प्रावधान का पालन कर रही थी और ना ही अपने लेखाओं में इस तथ्य को प्रकट किया है।

➤ **मुद्रित लेखा पुस्तिकाओं में शामिल किए गए क्षेत्रीय रेलवे के मुद्रित आंकड़ों और लेखापरीक्षित आंकड़ों में असंगति**

सरकारी लेखाकरण नियमावली 1990 के नियम 18 के प्रावधान बताते हैं कि सरकारी उपक्रम के वित्तीय परिणामों को सामान्य वाणिज्यिक रूप में व्यक्त किया जाना चाहिए जिससे कि सेवा या उपक्रम की लागत को सटीक रूप से जाना जा सके। नियम 36 प्रावधान करता है कि वाणिज्यिक क्षेत्र पर कार्य करने वाले सरकार के विभाग या विभागीय उपक्रमों को सरकार द्वारा निर्धारित सीमा तक वाणिज्यिक लेखाओं की आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करना चाहिए। ऐसे मामलों में विभाग या उपक्रम के अलग वाणिज्यिक लेखों को नियमित सरकारी लेखों से बाहर रखा जाना चाहिए। भारत सरकार का विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम होने के नाते भारतीय रेल वाणिज्यिक उपक्रम के रूप में रेलवे के वित्तों की समीक्षा को सुविधाजनक बनाने के लिए क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर पूंजीगत और राजस्व लेखों को तैयार करता है।

तुलन पत्र, लाभ एवं हानि लेखा और ब्लॉक लेखा आदि क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों द्वारा तैयार किए जाते हैं और उक्त को लेखापरीक्षा के संबंधित प्रधान निदेशकों द्वारा लेखापरीक्षित/प्रमाणित किया जाता है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने देखा कि क्षेत्रीय रेलवे के तुलन पत्र, ब्लॉक लेखा और लाभ एवं हानि लेखा के विभिन्न शीर्षों के अन्तर्गत क्षेत्रीय लेखापरीक्षा कार्यालयों द्वारा प्रमाणित राशियों और रेल मंत्रालय द्वारा क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाइयों के विनियोजन लेखों की मुद्रित पुस्तकों में दी गई राशियों में अन्तर हैं। आंकड़ों में इन विसंगतियों को लेखापरीक्षा द्वारा नियमित रूप से बताया गया है। तथापि, इन अंतरों का ना तो समाधान किया गया और ना ही भारतीय रेल की लेखा बही में इसे उजागर किया गया है।

➤ **सामान्य राजस्वों को लाभांश का भुगतान**

रेलवे कन्वेंशन समिति निर्माण अवधि के दौरान नई लाइनों में निवेश और यातायात के लिए लाइन के खुलने के बाद पहले पांच वर्ष के लिए लाभांश के भुगतान पर लाभांश स्थगन की अनुमति देती है। संचयी लाभांश भुगतानयोग्य है जब लाइन वर्तमान देयता को पूरा करने के बाद अधिशेष को दर्शाती है। नई लाइनों पर ऐसी आस्थगित लाभांश देयता के अकाउंट को, उस अवधि के अन्दर परिसमाप्त न की गई किसी देयता को समाप्त करने के बाद, उनके खुलने से 20 वर्षों की अवधि के बाद बंद किया जाना

है। लाभांश (आस्थगित लाभांश) के भुगतान से छूट को भारतीय रेल लेखाओं में 'विविध प्राप्तियों' के अन्तर्गत 'सामान्य राजस्वों से प्राप्त आर्थिक सहायता' के रूप में अभिलेखित किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि क्षेत्रीय रेलवे प्रशासनों ने निम्नलिखित मामलों में उपरोक्त सिफारिशों का पालन नहीं किया।

पूर्वी रेलवे में, लक्ष्मीकांतपुर-नामखाना न्यू लाइन को दिसम्बर 2005 में पूरा कर दिया गया और यातायात के लिये खोल दिया गया था। हालांकि, न्यू लाइन पर लाभांश के भुगतान को अभी तक पूर्वी रेलवे प्रशासन द्वारा स्थगित किया जा रहा था। पू.रे. प्रशासन ने अपने उत्तर में बताया कि न्यू लाइन लक्ष्मीकांतपुर-नामखाना की समापन रिपोर्ट का ड्रॉअल व्यवहार्य नहीं है क्योंकि नामखाना-चन्द्रनगर न्यू लाइन का सामग्री आशोधन प्रगति में है। पू.रे. प्रशासन का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि न्यू लाइन नामखाना-चन्द्रनगर एक अलग नया खण्ड है और न्यू लाइन लक्ष्मीकांतपुर-नामखाना को यातायात के लिए पहले ही खोल दिया गया है और इस प्रकार इस नई लाइन पर स्थगित लाभांश देयता को वर्तमान लाभांश के भुगतान के बाद दिया जाना अपेक्षित है।

- उ.म.रे. में नई लाइनों नामतः गुना-इटावा और मथुरा-अलवर को क्रमशः 31-12-1993 और 2-10-1994 को खोला गया था किन्तु लाभांश यातायात के लिए खुलने के पांच वर्षों के बाद भी स्थगित था।
- उ.प.रे. में कोलायत-फलोदी न्यू लाइन को 5-7-2007 को यातायात के लिए खोला गया था। लाभांश का भुगतान यातायात के खुलने के पांच वर्षों के बाद देय हो गया था किन्तु रेल प्रशासन द्वारा कोई गणना नहीं की गई है।

### 1.13 निष्कर्ष

2013-14 के दौरान कुल कार्यचालन व्यय पिछले वर्ष की 13.08 प्रतिशत वृद्धि दर की तुलना में 16.80 प्रतिशत (₹ 18,748.71 करोड़) तक कम हो गया। सकल यातायात प्राप्ति और निवल अधिशेष पिछले वर्ष की तुलना में क्रमशः 18.85 प्रतिशत दर की तुलना में 12.79 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। निवल अधिशेष में पिछले वर्ष में 54.75 प्रतिशत तक कमी आई। सकल यातायात प्राप्ति और निवल अधिशेष भी बजट प्रक्षेपणों से क्रमशः 2.91 प्रतिशत और 71.55 प्रतिशत तक कम था।

आईआर यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की अपनी परिचालन लागत पूरा करने में समर्थ नहीं था। माल सेवाओं से यात्री सेवाओं में क्रॉस सब्सिडाइजेशन था। आईआर ने एक तरफ माल भाड़ा यातायात से ₹ 33,221.24 करोड़ का लाभ अर्जित किया और दूसरी तरफ 2012-13 के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के संचालन पर ₹ 26,025.46 करोड़ की हानि उठाई। यात्री सेवाओं की लागत वसूली में सुधार है। यात्रियों और कोचिंग सेवाओं को मालभाड़ा अर्जन से क्रॉस सब्सिडाइजेशन की प्रतिशतता में भी 2012-13 में गिरावट आई जो प्रचालनात्मक लाभ में सुधार को दर्शाता है।

वर्ष 2013-14 के अन्त तक रेलवे निधियों में ₹ 6,025.28 करोड़ का शेष था। निधि शेष में ₹ 4,073.41 करोड़ के पिछले वर्ष के शेष की तुलना में ₹ 1,951.87 करोड़ तक सुधार हुआ। विकास निधि ₹ 3,053.02 करोड़ पर और पूँजीगत निधि ₹ 557.32 करोड़ के अल्प शेष पर बन्द हुई थी। रेलवे निधि में सकारात्मक शेष पूँजीगत निधि से 2011-14 की अवधि के दौरान आईआरएफसी को ₹ 12,629.49 करोड़ का भुगतान (पट्टा प्रभारों के मुख्य घटकों के प्रति) ना करने के कारण था। आईआरएफसी को यह भुगतान सामान्य बजटीय सहायता के रूप में भारत सरकार द्वारा प्रदत्त पूँजी से किया गया था जिसके लिए पांच प्रतिशत लाभांश भारत सरकार को देय है। इस व्यवस्था ने आईआरएफसी से कर्ज को अधिक खर्चीला बनाया।

रेल मंत्रालय ने 2013-14 के दौरान डीआरएफ से ₹ 47,310.94 करोड़ की थ्रू फोरवर्ड मूल्य के प्रति परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन पर ₹ 7,119.91 करोड़ व्यय किए थे। इस प्रकार, रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का भारी संचयन है, जिसे गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए समय से प्रतिस्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

पेंशन निधि में विनियोजन भी वास्तविक मूल्य निर्धारण के आधार पर नहीं किया गया था। यह वित्त संहिता-भाग-I के पैरा 339 के उनके स्वयं के कोडल प्रावधान के उल्लंघन में था।

प्रचालन अनुपात में 2012-13 में 90.19 प्रतिशत से 2013-14 में 93.60 प्रतिशत का कमी आई। पूँजीगत आउटपुट अनुपात (एक यूनिट आउटपुट के उत्पादन के लिए नियोजित पूँजी की राशि अर्थात् प्रति नेट टन किलोमीटर पर प्रभारित पूँजी) भी 2012-13 में 238 पैसे से बढ़कर 2013-14 में 279 पैसे हो गई जिसने आईआर के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाई।

1.14 सिफारिशें

- पुरानी परिसम्पत्तियों को प्रतिस्थापित करने के लिए मूल्यह्रास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों और भारतीय रेल वित्त निगम को पट्टा प्रभागों के मुख्य घटक के प्रति भुगतान की अपनी देयता को पूरा करने के लिए पूँजीगत निधि की अनुपलब्धता आईआर की खराब वित्तीय स्थिति की सूचक है। वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (वि.स.मु.ले.अ.) और वित्त आयुक्त (रेलवे) को अपनी निधि शेषों में सुधार करने के लिए और साधनों की खोज करनी चाहिए।