

अध्याय-1 वित्तीय स्थिति

यह अध्याय 2015-16 के दौरान भारतीय रेल (आईआर) की वित्तीय स्थिति का व्यापक स्वरूप दर्शाता है तथा इसमें पिछले वर्ष के संदर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतकों तथा समेकित प्रवृत्ति विश्लेषण में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण शामिल है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े भारतीय रेल 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, भारतीय रेल का 2015-16 के दौरान निष्पादन के मूल्यांकन हेतु प्रमाणिक सरकारी रिपोर्टों¹ के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार

नीचे तालिका 1.1 2014-15 और 2015-16 के दौरान भारतीय रेल के वित्तीय लेन-देन का सार प्रस्तुत करती है।

तालिका 1.1 भारतीय रेल की प्राप्तियाँ तथा व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	विवरण	वास्तविक 2014-15	बजट अनुमान 2015-16	संशोधित अनुमान 2015-16	वास्तविक 2015-16
1	यात्री आय	42,189.61 (15.49)	50,175.00	45,376.15	44,283.26 (4.96)
2	माल-भाड़ा आय	1,05,791.34 (12.66)	1,21,423.00	1,11,852.72	1,09,207.66 (3.23)
3	अन्य कोचिंग आय ²	3,997.89 (8.67)	4,612.00	4,325.49	4,371.48 (9.34)
4	विविध आय ³	5,092.74 (-10.99)	7,318.00	6,229.64	5,928.55 (16.41)
5	उचंत	-361.04	50.00	50.00	542.56
6	सकल यातायात प्राप्तियाँ ⁴ (मद संख्या 1 से 5)	1,56,710.54 (12.29)	1,83,578.00	1,67,834.00	1,64,333.51 (4.86)
7	सामान्य कार्यचालन व्यय ⁵	1,05,995.88 (8.63)	1,19,410.00	1,10,690.00	1,07,735.93 (1.64)

¹ भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकी विवरण

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

³ किराये, भवनों के पट्टाकरण, खानपान सेवाओं, विज्ञापनों, साईडिंग्स के रख-रखाव और लेवल क्रासिंग, सामरिक लाइनों पर हानि की क्षतिपूर्ति इत्यादि से विविध आय।

⁴ सकल यातायात प्राप्तियाँ - भारतीय रेल की टुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग यातायात और विविध प्राप्तियों से संचालनात्मक प्राप्तियाँ।

⁵ भारतीय रेल के परिचालन खर्च

8	विनियोजन				
	मूल्यहास आरक्षित निधि	7,775.00 (-1.58)	7,900.00	5,500.00	5,600.00 (-27.97)
	पेंशन निधि	29,225.00 (17.61)	34,900.00	34,500.00	34,500.00 (18.05)
9	कुल कार्यचालन व्यय ⁶ (मद संख्या 7 तथा मद संख्या 8)	1,42,995.8 8 (9.73)	1,62,210.00	1,50,690.00	1,47,835.93 (3.38)
10	निवल यातायात प्राप्तियाँ (मद संख्या 6 - मद संख्या 9)	13,714.66 (48.47)	21,368.00	17,144.00	16,497.58 (20.29)
11	विविध प्राप्तियाँ ⁷	4,306.72 (17.81)	4,978.70	3,970.97	4,046.09 (-6.05)
12	विविध व्यय ⁸	1,182.89 (3.39)	1,270.25	1,217.13	1,315.20 (11.19)
13	निवल विविध प्राप्ति (मद संख्या 11 - मद संख्या 12)	3,123.83 (24.37)	3,708.45	2,753.84	2,730.90 (-12.58)
14	निवल राजस्व (मद संख्या 10 एवं मद संख्या 13)	16,838.49 (43.32)	25,076.45	19,897.84	19,228.48 (14.19)
15	सामान्य राजस्व को देय लाभांश	9,173.55 (14.55)	10,810.74	8,495.44	8,722.51 (-4.92)
16	निवल अधिशेष (मद संख्या 14 - मद संख्या 15)	7,664.94 (104.92)	14,265.71	11,402.40	10,505.97 (37.07)
17	विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि	1,374.94 (-55.29)	5,750.00	1,323.71	1,219.74 (-11.29)
	पूँजीगत निधि	6,233.36 (1,146.67)	7,615.71	6,293.00	5,798.24 (-6.98)
	ऋण सेवा निधि	56.64 (-65.75)	900.00	3,785.69	3,487.98 (6,057.73)

स्रोत: 2015-16 और 2016-17 के लिए रेल बजट तथा 2015-16 के लिए लेखाओं पर व्याख्यात्मक जापन

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

1.2 बजट अनुमानों की विश्वसनीयता

एक संगठन के वित्तीय तथा संचालनात्मक निष्पादन के लिए बजट का सही पूर्वानुमान बहुत महत्वपूर्ण है। इस बात का निर्धारण कि वित्तीय लक्ष्य कितने अच्छे प्रकार से प्राप्त किए जाते हैं, इस बात पर निर्भर करता है कि वित्तीय अनुमान शुरु से ही कितने यथार्थ थे। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान भारतीय रेल यात्री आय, माल-भाड़ा आय, अन्य कोचिंग आय तथा विविध

⁶ संचालनात्मक व्यय और मूल्यहास आरक्षित निधि एवं पेंशन निधि का विनियोजन

⁷ विविध प्राप्तियाँ में लाभांश राहत और अन्य रियायत के रूप में भारत सरकार से प्राप्त आर्थिक सहायता और रेलवे भर्ती बोर्ड इत्यादि की प्राप्तियाँ शामिल हैं।

⁸ विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्वेक्षणों, अनुसंधान, डिजाइन एवं मानक-संगठन, भारतीय रेल की अन्य विविध स्थापनाओं, सांविधिक लेखापरीक्षा आदि पर व्यय शामिल है।

आय में लक्षित निष्पादन प्राप्त नहीं कर सका। 2015-16 में अनुमानित सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर) प्राप्त नहीं हुई थी और बजट अनुमानों की तुलना में 10.48 प्रतिशत (₹ 19,244.49 करोड़) तक समग्र गिरावट दर्ज की गई थी। बजट अनुमान की तुलना में मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) और पेंशन निधि के विनियोग में क्रमशः 29.11 प्रतिशत (₹ 2,300 करोड़) तथा 1.15 प्रतिशत (₹ 400 करोड़) की गिरावट दर्ज हुई। सकल यातायात प्राप्तियों में 22.79 प्रतिशत (₹ 4,870.42 करोड़) तथा निवल विविध प्राप्तियों में 18.73 प्रतिशत (₹ 932.61 करोड़) की गिरावट के कारण परिणामी निवल राजस्व बजट अनुमानों से 23.32 प्रतिशत (₹ 5847.97 करोड़) कम था।

1.3 2015-16 में राजकोषीय लेन-देन - एक नजर

1.3.1 सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

जीटीआर 2014-15 की तुलना में चालू वित्तीय वर्ष 2015-16 के दौरान 4.86 प्रतिशत तक बढ़ गया, जैसाकि 2014-15 के दौरान प्राप्त वृद्धि 12.29 प्रतिशत थी। यह मुख्यतः यात्री आय तथा माल-भाड़ा आय की वृद्धि दर में कमी के कारण था। हालांकि, अन्य कोचिंग आय (9.34 प्रतिशत) और विविध आय (16.41 प्रतिशत) की वृद्धि दर पिछले वर्ष की तुलना में उच्चतर थी।

1.3.2 निवल सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई)

निवल ओडब्ल्यूई में 2014-15 के दौरान दर्ज 8.63 प्रतिशत की वृद्धि दर तुलना में चालू वर्ष में 1.64 प्रतिशत तक वृद्धि थी।

1.3.3 विविध प्राप्तियां एवं विविध व्यय

चालू वित्तीय वर्ष में, विविध प्राप्तियाँ 2014-15 में दर्ज 17.81 प्रतिशत की वृद्धि दर के प्रति 6.05 प्रतिशत तक की गिरावट थी। विविध व्यय 2014-15 में दर्ज 3.39 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में 11.19 प्रतिशत तक बढ़ गया। परिणामस्वरूप, 2015-16 में निवल विविध प्राप्तियों में 12.58 प्रतिशत की नकारात्मक वृद्धि दर्ज हुई।

1.3.4 निवल राजस्व

चालू वित्तीय वर्ष में निवल राजस्व में पिछले वर्ष की तुलना में 14.19 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई।

1.3.5 लाभांश भुगतान

भारत सरकार (जीओआई) को भुगतानयोग्य लाभांश सामान्य बजटीय सहायता के माध्यम से दिए गए अग्रिम पूंजीगत प्रभार⁹ पर आधारित है। 2015-16 के लिए लाभांश की दर रेलवे कन्वेन्शन समिति (आरसीसी) 2014 द्वारा चार प्रतिशत निर्धारित की गई थी। चालू वित्तीय वर्ष में सामान्य राजस्व के लिए लाभांश के भुगतान में पिछले वर्ष से 4.92 प्रतिशत तक कमी थी। आईआर ने 2015-16 में ₹ 8,722.51 करोड़ का लाभांश भुगतान किया 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 37.07 प्रतिशत तक बढ़ गया। निवल अधिशेष 2014-15 में ₹ 7,664.94 करोड़ की तुलना में 2015-16 में ₹ 10,505.97 करोड़ तक बढ़ गया था। हालांकि, निवल अधिशेष बजट अनुमानों से 26.36 प्रतिशत (₹ 14,265.71 करोड़) तक कम था। बजट प्राकलन में यथाअभिकल्पित निवल अधिशेष में कमी बजट अनुमानों के प्रति निवल यातायात प्राप्ति (टीडब्ल्यूई से जीटीआर की अधिकता) में 22.79 प्रतिशत (₹ 4,870.42 करोड़) तक गिरावट, निवल विविध प्राप्तियों में (विविध व्यय से विविध प्राप्तियों की वृद्धि) 26.36 प्रतिशत (₹ 977.55 करोड़) की गिरावट तथा सामान्य राजस्व के लिए लाभांश के 19.32 प्रतिशत (₹ 2,088.23 करोड़) तक कम भुगतान के कारण थी।

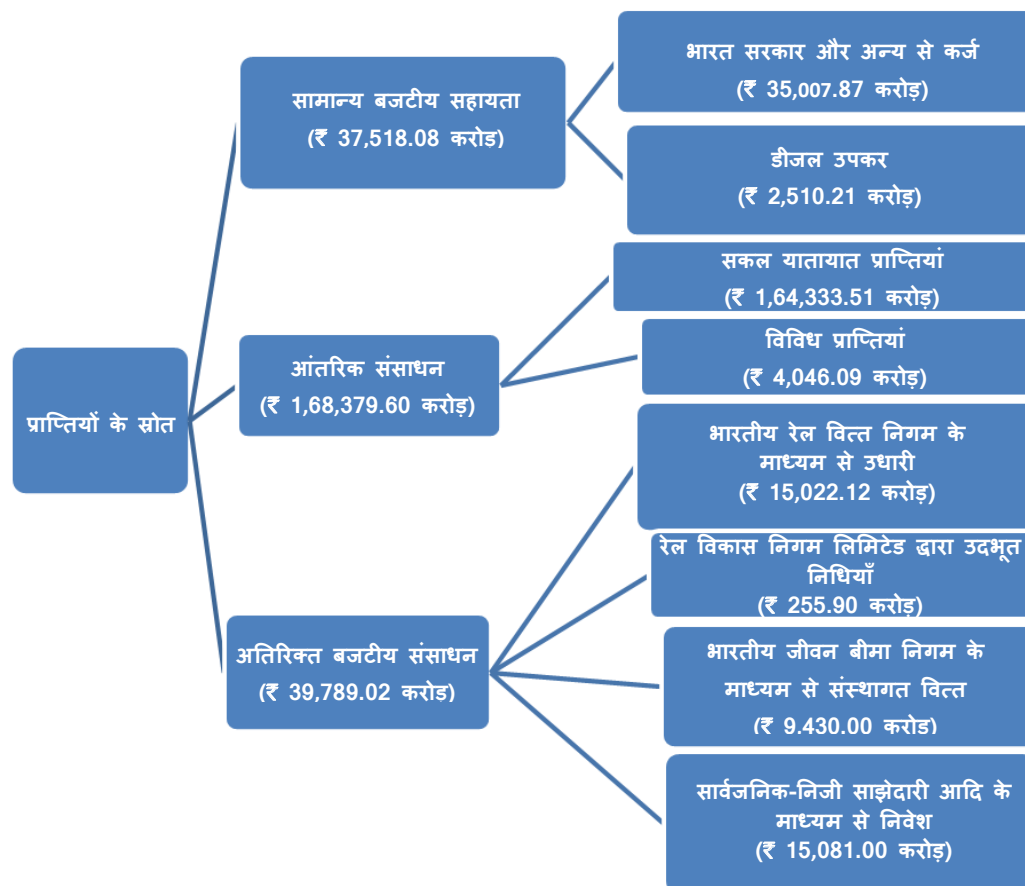
निवल अधिशेष लगभग ₹ 1,219.74 करोड़, ₹ 5,798.24 करोड़ और ₹ 3,487.98 करोड़ की राशि चालू वर्ष के दौरान क्रमशः विकास निधि, पूंजीगत निधि और ऋण सेवा निधि में विनियोजित की गई थी।

⁹ पिछले पाँच वर्षों के दौरान पूंजीगत प्रभार- 2011-12 (₹ 1,22,772.04 करोड़), 2012-13 (₹ 1,44,812.15 करोड़), 2013-14 (₹ 1,70,168.35 करोड़), 2014-15 (₹ 1,97,991.76 करोड़), 2015-16 (₹ 2,24,685.33 करोड़)

1.4 आईआर के संसाधन

आईआर की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्नलिखित थे:

चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत

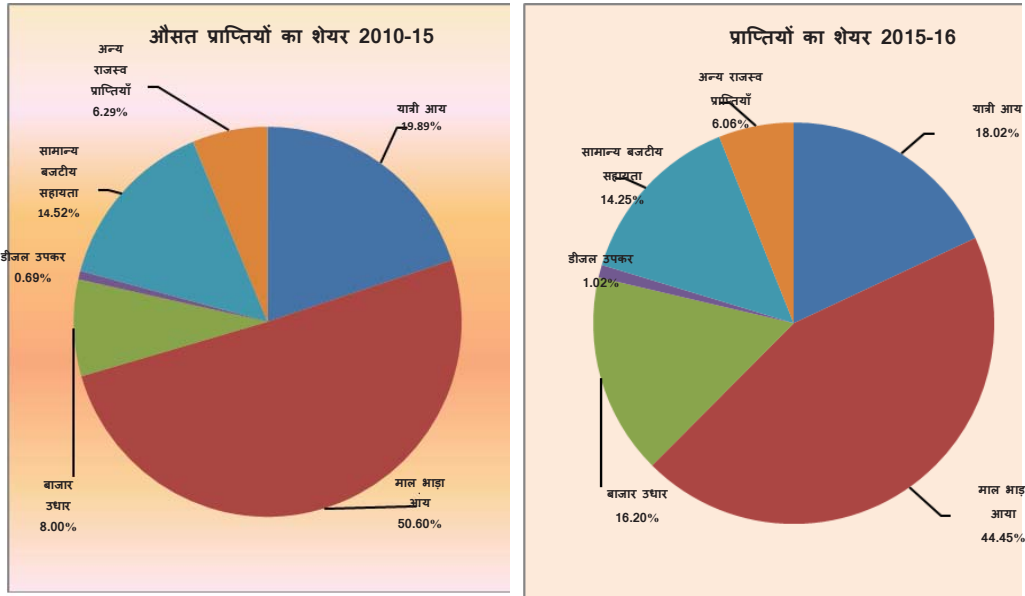


2011-15 के दौरान 14.86 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)¹⁰ (संदर्भ चित्र 1.3) के प्रति 2015-16 के दौरान आन्तरिक संसाधनों से कुल राजस्व प्राप्तियों (जीटीआर एवं विविध प्राप्तियां) में 4.57 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। सामान्य बजटीय सहायता (जीबीएस)¹¹ में 2011-15 के दौरान सीएजीआर की 14.60 प्रतिशत की तुलना में 2015-16 के दौरान 16.22 प्रतिशत की वृद्धि हुई जबकि 2015-16 के दौरान अतिरिक्त बजटीय संसाधन (बाजार उधारी) में 2011-15 के दौरान 9.28 प्रतिशत नकारात्मक सीएजीआर के प्रति 2015-16 के दौरान 260.27 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

¹⁰ वार्षिक संयोजन के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए कई वर्षों में वृद्धि दर

¹¹ सामान्य बजटीय सहायता का तात्पर्य भारत सरकार द्वारा रेल मंत्रालय को पूंजीगत व्यय के लिए दी गई धनराशि।

चित्र 1.2: आईआर के विभिन्न स्रोतों की सापेक्ष हिस्सेदारी



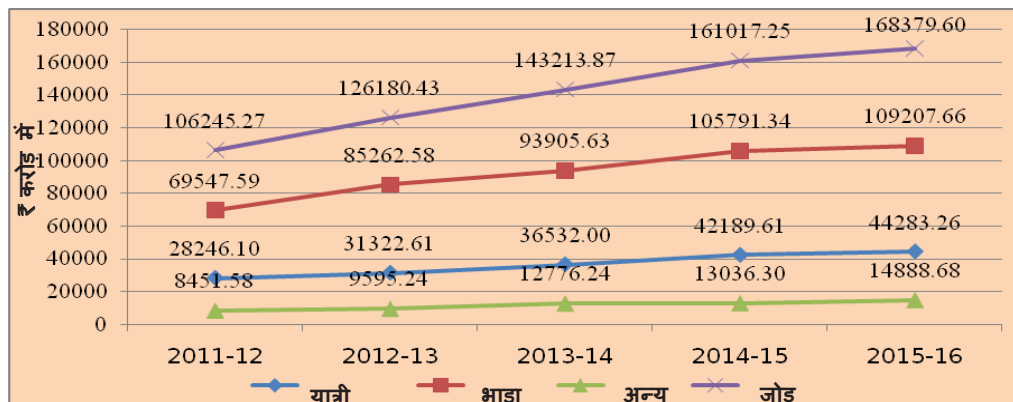
टिप्पणी : अन्य राजस्व आय में अन्य कोचिंग आय, विविध अन्य आय, उचंत तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं।

चित्र 1.2 दर्शाता है कि आईआर का सबसे बड़ा अर्जन स्रोत मालभाड़ा और उसके बाद यात्री आय था। ये दोनों स्रोत चालू वर्ष के लिए भी आईआर की प्राप्तियों के सबसे बड़े स्रोत बने रहे। 2010-15 के दौरान प्राप्तियों के औसत आंकड़ों की तुलना में चालू वर्ष में यात्री आय, माल भाड़ा आय, जीबीएस, अन्य राजस्व आय में कमी आई, जबकि बाजार उधारियों और डीजल उपकर 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: 2011-12 से 2015-16 के दौरान राजस्व प्राप्तियां



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

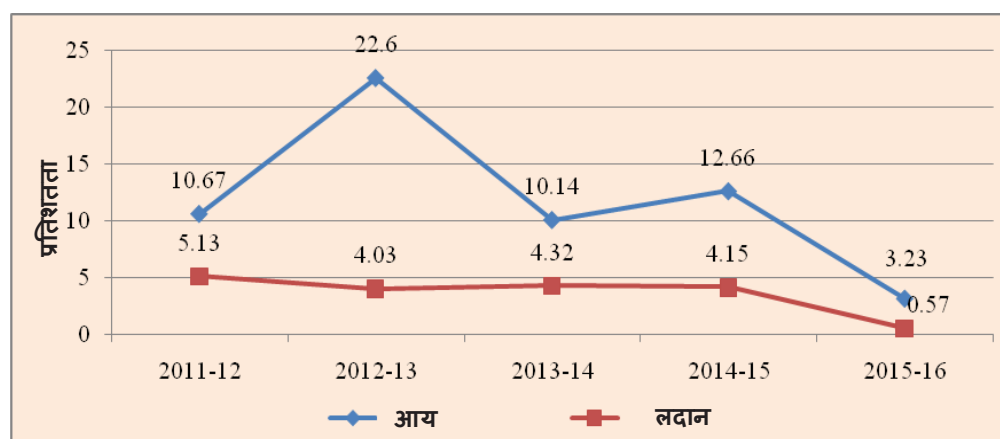
कुल राजस्व प्राप्तियां 2011-15 के दौरान 14.86 प्रतिशत के सीएजीआर पर बढ़ी तथापि, वर्ष 2015-16 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में वृद्धि 4.57 प्रतिशत थी। सभी वस्तुओं की वार्षिक स्फीति दर वर्ष 2015-16 के दौरान औसतन लगभग 7.56 प्रतिशत¹² थी जिसका अर्थ है कि 2015-16 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में वास्तविक वृद्धि (स्फीति के लिए घटाने के पश्चात) 2.99 प्रतिशत की गिरावट थी।

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

1.4.1.1 माल-भाड़ा आय

31 मार्च 2016 को समाप्त विगत पाँच वर्षों के लिए आईआर के माल-भाड़ा लदान तथा माल-भाड़ा आय की प्रवृत्ति नीचे चित्र 1.4 में दर्शायी गई है:

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



चित्र 1.4 चालू वित्तीय वर्ष में माल-भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि में कमी दर्शाता है। पिछले पाँच वर्षों के दौरान लदान में वार्षिक वृद्धि संबंधी बढ़ोत्तरी (कुल मिलाकर) 47.32 मिलियन टन (2011-12) से घटकर 6.25 मिलियन टन (2015-16) हो गई थी। 2015-16 के दौरान माल-भाड़ा लदान में वृद्धि 0.57 प्रतिशत तक थी जो 2011-15 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से 4.17 प्रतिशत से कम थी। मालभाड़ा अर्जन में वृद्धि में पिछले वर्ष की 12.66 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 3.23 प्रतिशत तक गिरावट आई है। नेट टन किलोमीटर (एनटीकेएम) की वृद्धि दर में चालू वर्ष में गिरावट थी (अर्थात; - 3.99 प्रतिशत) (तालिका संख्या 1.2)।

¹² स्रोत- आर्थिक सर्वेक्षण, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय

2011-15 के दौरान प्राप्त 15.01 प्रतिशत सीएजीआर के प्रति 2015-16 में पिछले वर्ष की तुलना में माल-भाड़ा आय में 3.23 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। माल-भाड़ा सेवाओं के आंकड़ों की स्थिति तालिका सं. 1.2 में दी गई है:

तालिका 1.2 माल-भाड़ा सेवाओं के आंकड़े

वर्ष	लदान (मिलियन टन)	एनटीकेएम ¹³ (मिलियन मे) (केवल राजस्व माल भाड़ा यातायात)	आय (₹ करोड़ में)	औसत वृद्धि (किलोमीटर में)	दर प्रति टन प्रति कि. मी. (पैसे में)
2011-12	969.05 (5.13)	667607 (6.69)	69,547.59 (10.67)	689	104.17 (3.72)
2012-13	1008.09 (4.03)	649645 (-2.69)	85,262.58 (22.60)	644	131.24 (25.99)
2013-14	1051.64 (4.32)	665810 (2.49)	93,905.63 (10.14)	633	141.04 (7.46)
2014-15	1095.26 (4.15)	681696 (2.39)	1,05,791.34 (12.66)	622	155.19 (10.03)
2015-16	1101.51 (0.57)	654481 (-3.99)	109207.66 (3.23)	594	166.86 (7.52)

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

टिप्पणी: (i) कोष्ठक में आंकड़े पिछले वर्ष में वृद्धि प्रतिशतता को दर्शाते हैं।

(ii) वर्ष 2014-15 के लिए एनटीकेएम, औसत वृद्धि तथा दर प्रति टन के आंकड़े, वास्तविक आधार पर तथा संशोधित आंकड़े हैं।

(iii) 2015-16 के आंकड़े (आय को छोड़ कर) अनंतिम हैं।

2015-16 के दौरान यह देखा गया था कि माल-भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि दर में 0.57 प्रतिशत की वृद्धि हुई। हालांकि एनटीकेएम की वार्षिक वृद्धि दर ऋणात्मक (अर्थात् -3.99 प्रतिशत) थी। पिछले वर्ष में प्रति टन प्रति किलोमीटर की वृद्धि दर 2014-15 में प्राप्त 10.03 प्रतिशत के प्रति 7.52 प्रतिशत थी। चालू वर्ष के दौरान माल-भाड़ा आय की वृद्धि दर 3.23 प्रतिशत थी जो 2014-15 में दर्ज 12.66 प्रतिशत की तुलना में काफी कम थी। लदान की कम वृद्धि दर तथा एनकेटीएम में कम वृद्धि दर के कारण औसत बढ़त (माल-भाड़े के एक टन की औसत दुलाई) 2014-15 में 622 किमी से 2015-16 में 594 किमी तक घट गयी थी।

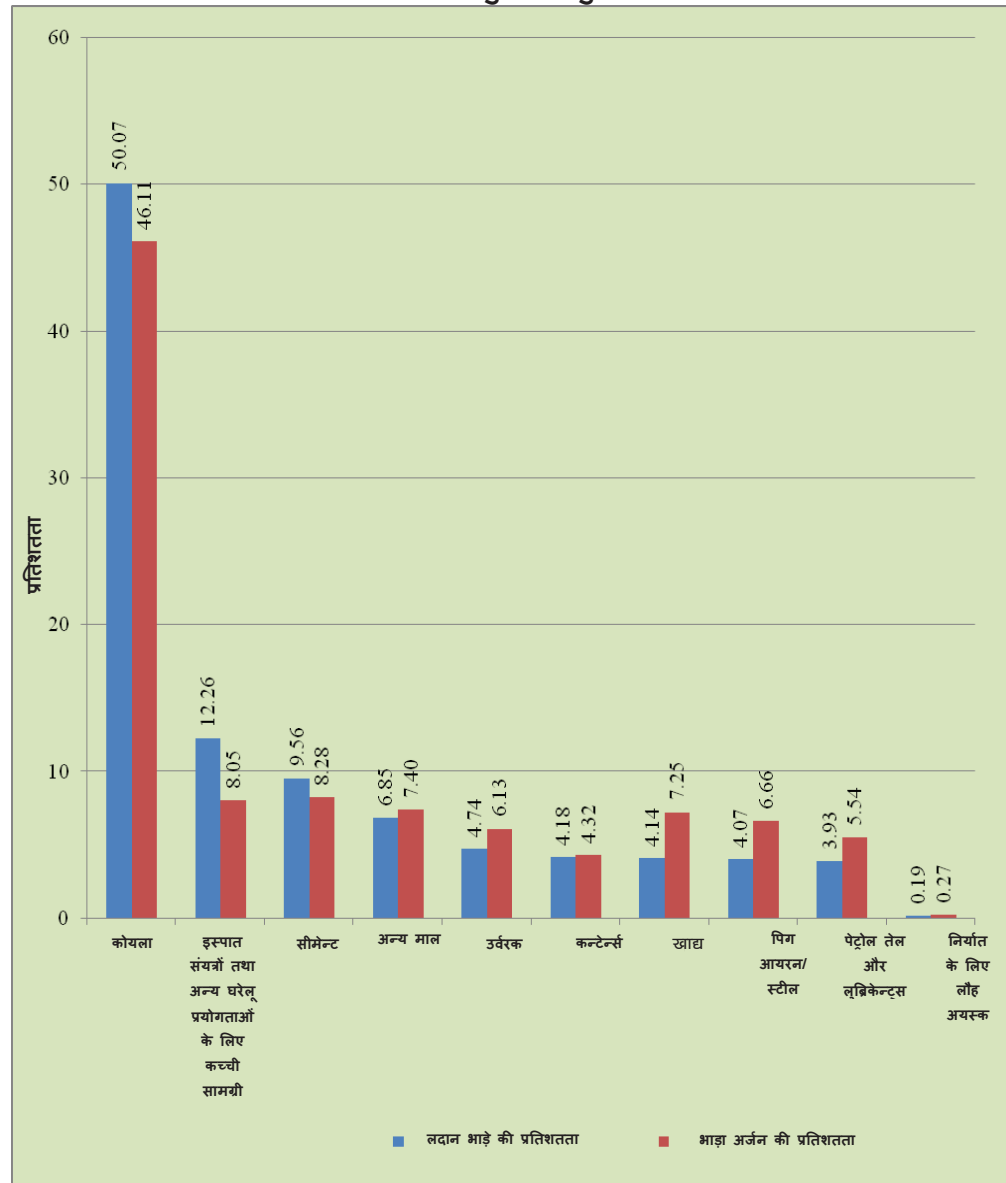
2015-16 के दौरान माल-भाड़ा लदान, बजट प्राकलन में 1,186.25 एम.टी. के लक्षित लदान के प्रति 1,101.51 मिलियन टन (एमटी) था। इस प्रकार, माल-

¹³ 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)।

भाड़ा लदान में बजट प्राकलन (2015-16) की तुलना में 7.14 प्रतिशत तक की कमी थी। माल-भाड़ा लदान में मुख्य गिरावट इन वस्तुओं में थी: कोयला (33.48 एम.टी.- बजट प्राकलन का 5.72 प्रतिशत), खाद्यान्न (16.37 एम.टी.- बजट प्राकलन का 26.40 प्रतिशत), सीमेंट (15.15 एम.टी. - बजट प्राकलन का 12.57 प्रतिशत) तथा लौह अयस्क (8.06 एम.टी.- बजट प्राकलन का 6.45 प्रतिशत)।

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 (2015-16)



टिप्पणी- 2015-16 के लिए लदान तथा आय (वस्तुवार) के आंकड़े अनंतिम हैं।

खदान की वस्तु होने के कारण कोयला, आईआर के लिए लदान तथा आय दोनों के लिए एक प्रमुख संघटक था। उपर्युक्त प्रमुख मदों का योगदान ('अन्य माल' को छोड़कर), आईआर की कुल माल-भाड़ा आय का 92.6 प्रतिशत था। निर्यात हेतु लौह अयस्क कुल लदान का 0.19 प्रतिशत था तथा इससे कुल माल-भाड़ा आय का 0.27 प्रतिशत अर्जन हुआ।

1.4.1.2 यात्री आय

मुख्य निष्पादन संकेतकों को तालिका 1.3 में तालिकाबद्ध है।

तालिका 1.3 यात्री सांख्यिकीय सेवाएं

वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय (₹ में)
2011-12	8224.38 (7.49)	1046522 (6.95)	28,246.10 (9.51)	127.25	26.99 (2.40)
2012-13	8420.71 (2.39)	1098103 (4.93)	31,322.68 (10.89)	130.41	28.52 (5.68)
2013-14	8397.06 (-0.28)	1140412 (3.85)	36,532.00 (16.63)	135.81	32.03 (12.30)
2014-15	8224.12 (-2.06)	1147190 (0.59)	42,189.61 (15.49)	139.49	36.78 (14.80)
2015-16	8107.33 (-1.42)	1148818 (0.14)	44283.26 (4.96)	141.70	38.55 (4.81)

स्रोत: भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण (विवरण सं. 12-यात्री राजस्व सांख्यिकीय)

टिप्पणी: (i) कोष्ठक में दर्शाए गए आंकड़े पिछले वर्ष से प्रतिशत वृद्धि को दर्शाते हैं।

(ii) 2013-14 के लिए आंकड़े (यात्रियों की संख्या तथा आय के अतिरिक्त) संशोधित आंकड़े हैं।

(iii) 2015-16 के लिए आंकड़े (आय के अतिरिक्त) अनन्तितम हैं।

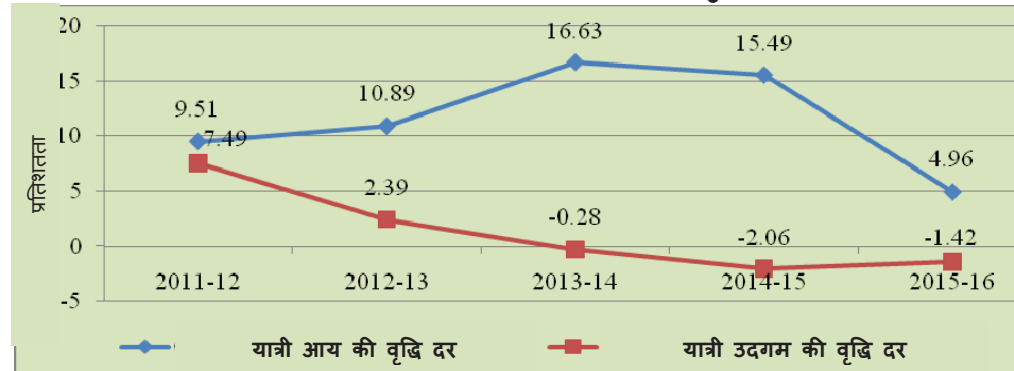
2015-16 के दौरान, यह देखा गया कि यात्री उदगम की वार्षिक वृद्धि दर ऋणात्मक थी। यात्री उदगम की नकारात्मक प्रवृत्ति 2013-14 से जारी है। 2015-16 के दौरान बजट, अनुमान में यात्री उदगम 8,601 मिलियन के प्रक्षेपित यात्री उदगम के प्रति 8,107.33 मिलियन था। अतः यात्रियों की संख्या बजट अनुमान (2015-16) से 5.74 प्रतिशत तक कम थी। उपनगरीय श्रेणी में यात्री उदगम में कमी 4.48 प्रतिशत और गैर-उपनगरीय श्रेणी में 7.23 प्रतिशत थी।

यह देखा गया कि प्रति यात्री प्रति किलोमीटर की औसत आय में 2014-15 में 36.78 ₹ से 2015-16 में 38.55 ₹ तक वृद्धि हुई थी, जोकि मुख्यतः यात्री टैरिफों में वृद्धि के कारण थी। तथापि, प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय की वृद्धि दर पिछले वर्ष की वृद्धि दर से कम थी। यद्यपि, यात्री टैरिफों

में वृद्धि के लिए पिछले वर्षों में संशोधन किया गया है, फिर भी भारतीय रेल प्रत्येक वर्ष यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानियां¹⁴ वहन कर रहा है।

पिछले पांच वर्षों (2011-12 से 2015-16) के दौरान यात्री यातायात तथा यात्री उदगम से प्राप्त आय में वृद्धि चित्र 1.6 में दर्शाई गई है।

चित्र 1.6 यात्री उदगम तथा यात्री आय की वृद्धि दर



पिछले वर्ष की तुलना में 2015-16 में यात्री यातायात से आय में वृद्धि की प्रतिशतता 4.96 प्रतिशत थी जोकि 2011-15 की अवधि के लिए सीएजीआर के 14.31 प्रतिशत से काफी कम थी। पिछले वर्ष की तुलना में 2015-16 में यात्री उदगम में वृद्धि ऋणात्मक (-1.42 प्रतिशत) थी।

1.4.1.3 विविध आय और अन्य कोचिंग आय

विविध तथा अन्य कोचिंग आय चालू वर्ष में जीटीआर का 6.27 प्रतिशत है। इसमें 2014-15 में दर्ज 3.29 प्रतिशत की नकारात्मक वृद्धि दर के प्रति 2015-16 में 13.30 प्रतिशत तक वृद्धि हुई थी। लेखापरीक्षा में विश्लेषण से पता चला कि कैटरिंग विभागों, बुक स्टालों से लाइसेंस फीस, साइडिंग्स के ब्याज एवं रख-रखाव प्रभारों आदि से प्राप्त आय में कमी आई थी जबकि चालू वर्ष में किराया/भूमि को पट्टे पर देने तथा विज्ञापनों से आय में पिछले वर्ष की तुलना में वृद्धि हुई थी।

1.5 अप्राप्य आय¹⁵

अप्राप्य आय के अंतर्गत 2015-16 के दौरान ₹ 50 करोड़ की वसूली के लक्ष्य के प्रति भारतीय रेल ने ₹ 542.56 करोड़ की अप्राप्य आय की वसूली की थी।

¹⁴ रेल मंत्रालय द्वारा तैयार किए गए कोचिंग सेवाओं की उपयोगिता/यूनिट लागतों के अंतिम परिणामों के सार के अनुसार।

¹⁵ यातायात के संचालन के कारण अप्राप्य आय को 'यातायात उचत' के रूप में वर्गीकृत किया गया था जबकि किराया/भवन/भूमि के पट्टे और साइडिंग के रख-रखाव प्रभार आदि के कारण अप्राप्य आय को 'वसूली मांग' के रूप में वर्गीकृत किया गया था।

अप्राप्य आय के अंतर्गत बकाया में 2014-15 में ₹ 2,210.02 करोड़ से वित्तीय वर्ष 2015-16 की समाप्ति तक ₹ 1,665.42 करोड़ तक कमी आई थी। यातायात उंचंत तथा वसूली योग्य मांग में क्रमशः ₹ 1,429.30 करोड़ और ₹ 236.12 करोड़ की राशि बकाया थीं। यातायात उंचंत के अंतर्गत बकाया का मुख्य हिस्सा बिजली घर तथा राज्य विद्युत बोर्डों (एसईबीज) से वसूली न किए गए माल-भाड़ा तथा अन्य प्रभारों के कारण था जोकि ₹ 726.57 करोड़ था जो कुल यातायात उंचंत का 50.83 प्रतिशत है, जिसे अभी वसूली किया जाना है। मुख्य चूककर्ताओं को तालिका 1.4 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.4- राज्य विद्युत बोर्ड से बकाया देय

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	राज्य विद्युत बोर्ड/बिजली घर	31 मार्च 2015 तक बकाया देय	31 मार्च 2016 तक बकाया देय	वर्ष के दौरान वृद्धि (+) /कमी (-)
1.	पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड (पीएसईबी)	447.08	447.00	(-) 0.08
2.	दिल्ली विद्युत बोर्ड (डीवीबी)	114.28	114.28	-
3.	राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (आरएसईबी)	39.44	39.79	(+) 0.35
4.	महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड (एमएसईबी)	90.14	59.67	(-) 30.47
5.	उत्तर प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड (यूपीएसईबी)	24.54	32.61	(+) 8.07
6.	पश्चिम बंगाल राज्य विद्युत बोर्ड (डब्ल्यूबीएसईबी)	15.08	19.29	(+) 4.21

स्रोत- राज्य विद्युत बोर्ड/बिजली घरों से वसूली योग्य देयों का विवरण

रेल मंत्रालय को एसईबीज से पुराने बकाया देयों की वसूली के लिए अपने प्रयासों को तेज करने की आवश्यकता है।

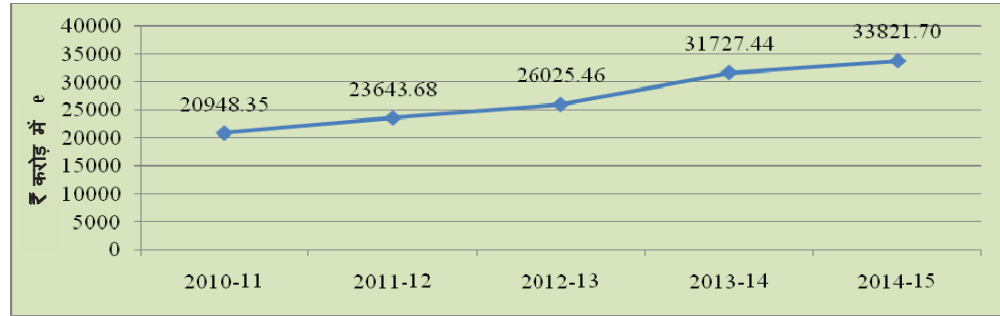
1.6 प्रतिकूल आर्थिक सहायता

1.6.1 यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर आर्थिक सहायता

भारतीय रेल, यात्री सेवाओं तथा अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ था। भारतीय रेल द्वारा वर्ष 2014-15 के लिए प्रकाशित अंतिम परिणामों-मालभाड़ा सेवा यूनिट लागतों तथा कोचिंग सेवा लाभकारिता/यूनिट लागतों के सार से पता चलता है कि मालभाड़ा आय से यात्री तथा अन्य कोचिंग आय में आर्थिक सहायता की जाती थी। यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं से हुई हानि में 2010-11 में ₹ 20,948.35 करोड़ से

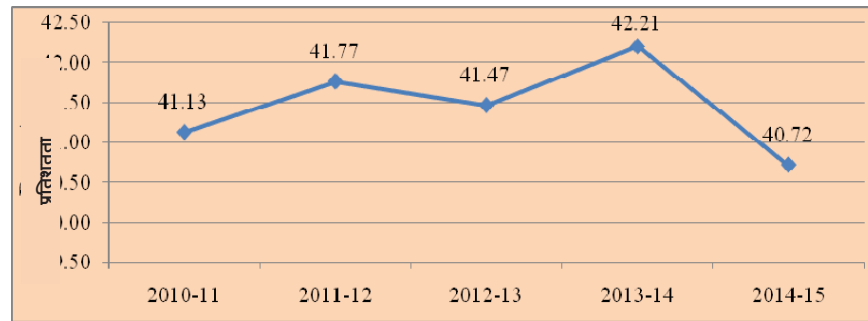
2014-15¹⁶ में ₹ 33,821.70 करोड़ तक की वृद्धि हुई थी। 2010-11 से 2014-15 के दौरान यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर हुई हानि को चित्र 1.7 (क) में दर्शाया गया है।

**चित्र 1.7 (क): यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानियां
(2010-11 से 2014-15)**



अतः यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानि में 2013-14 में ₹ 31,727.44 करोड़ से 2014-15 में ₹ 33,821.70 करोड़ तक की वृद्धि के कारण यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं के प्रति मालभाड़ा आय से प्रति सहायता में पिछले वर्ष की तुलना में 2014-15 में वृद्धि हुई थी। यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर व्यय की प्रतिशतता में अंतर को 31 मार्च 2015 तक पाँच वर्षों की अवधि के दौरान अप्राप्य छोड़ा गया जिसे चित्र 1.7 (ख) में दर्शाया गया है।

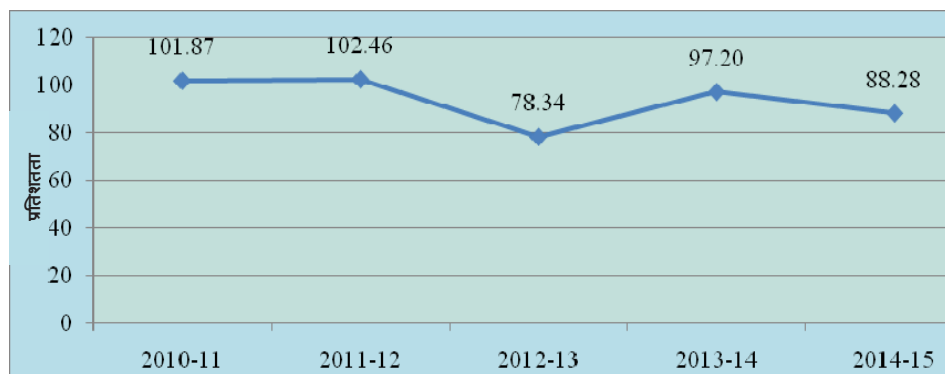
चित्र 1.7 (ख): यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर अप्राप्य छोड़े गए व्यय की प्रतिशतता



चित्र 1.8 यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं की हानि को पूरा करने के लिए प्रयुक्त मालभाड़ा सेवाओं से लाभ की प्रतिशतता दर्शाता है।

¹⁶ 2015-16 के लिए अंतिम परिणामों-कोचिंग सेवाओं-लाभकारिता/यूनिट लागतों के सार को समेकित नहीं किया गया था (सितम्बर 2016)

चित्र 1.8 यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं की आर्थिक सहायता के लिए प्रयुक्त मालभाड़ा आय के लाभ की प्रतिशतता



यह देखा जा सकता है कि 2014-15 के दौरान मालभाड़ा यातायात से प्राप्त 88.28 प्रतिशत लाभ (2014-15 में मालभाड़ा यातायात से लाभ: ₹ 38,312.59 करोड़) का भारतीय रेल की यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर ₹ 33,821.70 करोड़ की हानि की प्रतिपूर्ति के लिए उपयोग किया गया था। भारतीय रेल पिछले वर्ष में 2.80 प्रतिशत की तुलना में 2014-15 में यात्री सेवाओं पर हानि को प्रतिकूल आर्थिक सहायता देने के बाद मालभाड़ा आय पर केवल 11.72 प्रतिशत लाभ लेने में सफल रहा जिसने परिचालन लाभ में वृद्धि दर्शायी।

1.6.2 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों पर परिचालन हानियां

2010-11 से 2014-15 के दौरान यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियों को तालिका 1.5 दर्शाया गया है:

तालिका 1.5 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन लागत

(₹ करोड़ में)

यात्री सेवाओं की श्रेणी	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
एसी-प्रथम श्रेणी	(-) 46.61 (11.60)	(-) 38.78 (8.12)	(-) 40.86 (7.48)	(-) 47.39 (7.54)	(-) 127.00 (17.00)
प्रथम श्रेणी	16.47 (14.53)	(-) 39.13 (32.14)	(-) 61.36 (61.26)	(-) 92.06 (75.82)	(-) 69.00 (74.00)
एसी2 टियर	(-) 407.93 (18.80)	(-) 438.83 (17.76)	(-) 348.09 (12.53)	(-) 497.28 (15.26)	(-) 495.00 (13.00)

एसी 3 टियर	266.31 (7.53)	499.33 (12.19)	494.99 (10.29)	410.67 (6.84)	881.52 (12.57)
एसी चेयर कार	33.62 (5.39)	(-) 13.29 (1.65)	(-) 38.12 (4.00)	(-) 148.47 (11.32)	(-) 142.26 (9.90)
स्लीपर श्रेणी	(-) 6,070.58 (47.69)	(-) 6,531.75 (47.16)	(-) 6,852.72 (45.00)	(-) 8,407.85 (44.57)	(-) 8,510.06 (41.50)
दूसरी श्रेणी	(-) 3,998.08 (38.21)	(-) 4,237.60 (36.06)	(-) 5,167.53 (38.90)	(-) 7,134.42 (44.75)	(-) 7,642.13 (43.19)
सामान्य (सभी श्रेणी)	(-) 7,437.00 (60.46)	(-) 8,893.12 (66.97)	(-) 9,783.80 (67.78)	(-) 11,105.24 (67.08)	(-) 11,673.80 (65.58)
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	(-) 2,320.23 (55.56)	(-) 2,813.95 (58.21)	(-) 3,365.47 (61.70)	(-) 4,027.14 (62.98)	(-) 4,679.11 (63.98)

स्रोत- कोचिंग सेवाओं की लाभकारिता/यूनिट लागतों के अंतिम परिणामों का सार
टिप्पणी-1 यात्री सेवाओं के ऋणात्मक आंकड़े हानि को दर्शाते हैं और धनात्मक आंकड़े लाभ को दर्शाते हैं।

2. कोष्ठक में दिए गए आंकड़े हानि/लाभ की प्रतिशतता दर्शाते हैं।

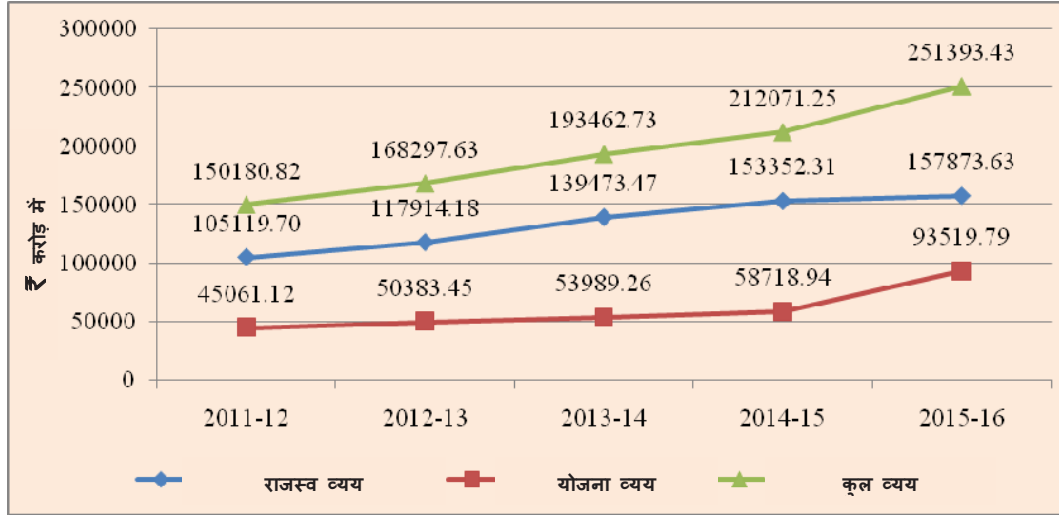
तालिका 1.5 से स्पष्ट है कि एसी-3-टियर को छोड़कर, ट्रेन सेवाओं की सभी श्रेणियों ने 2014-15 के दौरान हानियां उठाई थी जिसका तात्पर्य है कि केवल एसी-3-टियर खंड ने अपनी परिचालन लागत वसूल की थी।

सामान्य श्रेणी तथा उपनगरीय सेवाओं दोनों को दी गई आर्थिक सहायता में पिछले पांच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर अधिकतम आर्थिक सहायता दी गई है। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों में हानि¹⁷ की प्रतिशतता 9.90 प्रतिशत (एसी चेयर कार) से ईएमयू उपनगरीय ट्रेन सेवाओं पर 63.98 प्रतिशत के साथ 74.71 प्रतिशत (प्रथम श्रेणी) के बीच थी।

1.7 संसाधनों का उपयोग

भारतीय रेल में व्यय के दो मुख्य घटक 'राजस्व व्यय' और 'योजना व्यय' हैं। राजस्व व्यय में सामान्य कार्यचालन व्यय, विविध व्यय और लाभांश भुगतान सम्मिलित है। कुल व्यय 2014-15 में ₹ 2,12,071.25 करोड़ से 2015-16 में ₹ 2,51,393.43 करोड़ तक वृद्धि हुई, इसमें 18.54 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज हुई। राजस्व व्यय में उसी अवधि के दौरान ₹ 1,53,352.31 करोड़ से ₹ 1,57,873.63 करोड़ तक 2.95 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

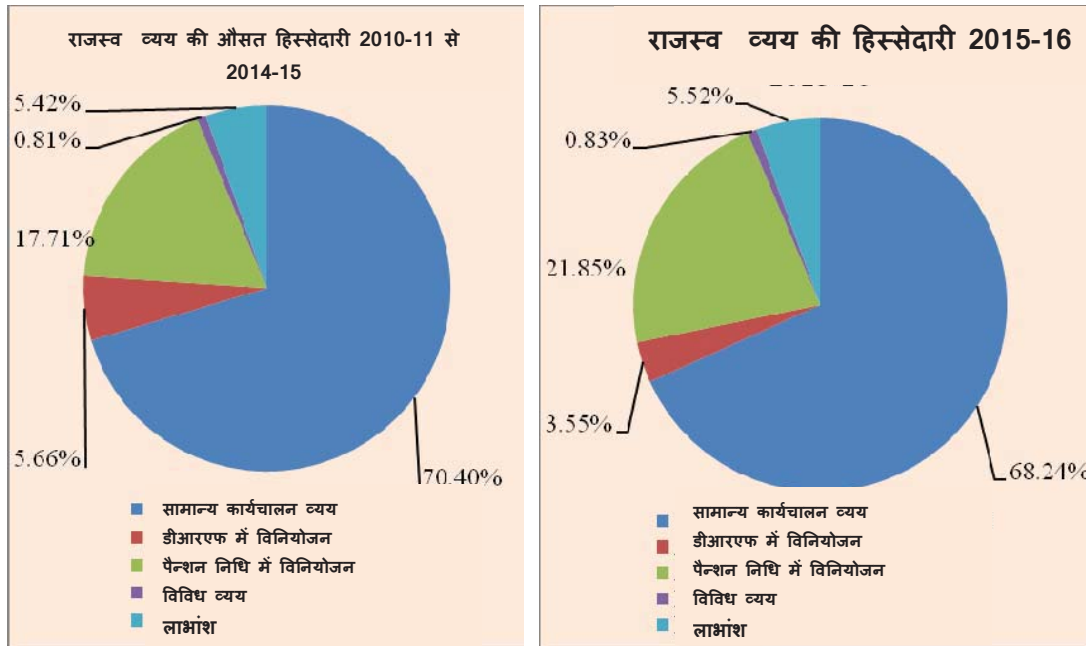
चित्र 1.9: पिछले पांच वर्षों में योजना तथा राजस्व व्यय



2015-16 के दौरान, कुल व्यय में राजस्व व्यय की हिस्सेदारी में 72 प्रतिशत (2014-15) से 63 प्रतिशत (2015-16) तक कमी आई थी जबकि योजना व्यय में 28 प्रतिशत (2014-15) से 37 प्रतिशत (2015-16) तक वृद्धि हुई थी। योजना व्यय के विस्तृत विश्लेषण पर पैराग्राफ 1.10 में चर्चा की गई है।

1.7.1 राजस्व व्यय

चित्र 1.10: पिछले पांच वर्षों में राजस्व व्यय की हिस्सेदारी

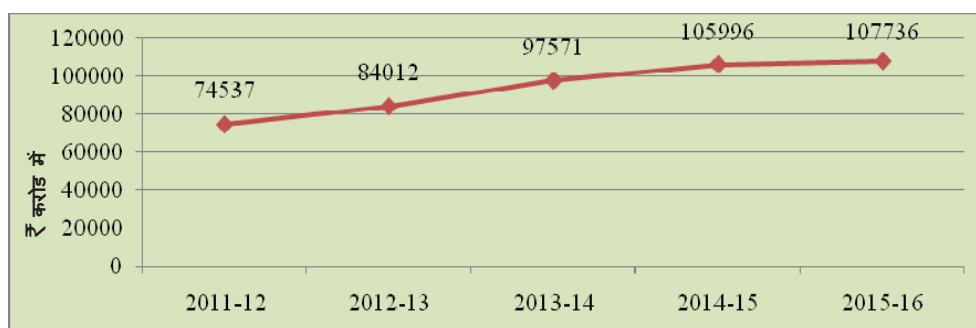


सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) में भारतीय रेल के दिन- प्रतिदिन के रख-रखाव और परिचालन पर व्यय अर्थात् कार्यालय प्रशासन पर व्यय, ट्रेक एवं पुलों, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण, कर्मिदल पर परिचालन खर्च, ईंधन, विविध व्यय, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं।

कुल राजस्व व्यय का मुख्य घटक ओडब्ल्यूई था जिसमें 2010-15 के दौरान कुल राजस्व व्यय औसतन 70.40 प्रतिशत और 2015-16 के दौरान 68.24 प्रतिशत है। डीआरएफ में विनियोजन में 2010-15 के दौरान औसतन 5.66 प्रतिशत की तुलना में 2015-16 में 3.55 प्रतिशत की कमी आई थी। पेंशन निधि में विनियोजन में बढ़ी हुई पेंशन देयताओं को पूरा करने के लिए 2010-15 के दौरान औसतन 17.71 प्रतिशतता की तुलना में 2015-16 में 21.85 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई थी।

पिछले पांच वर्षों में ओडब्ल्यूई की प्रवृत्ति को चित्र 1.11 में दर्शाया गया है:

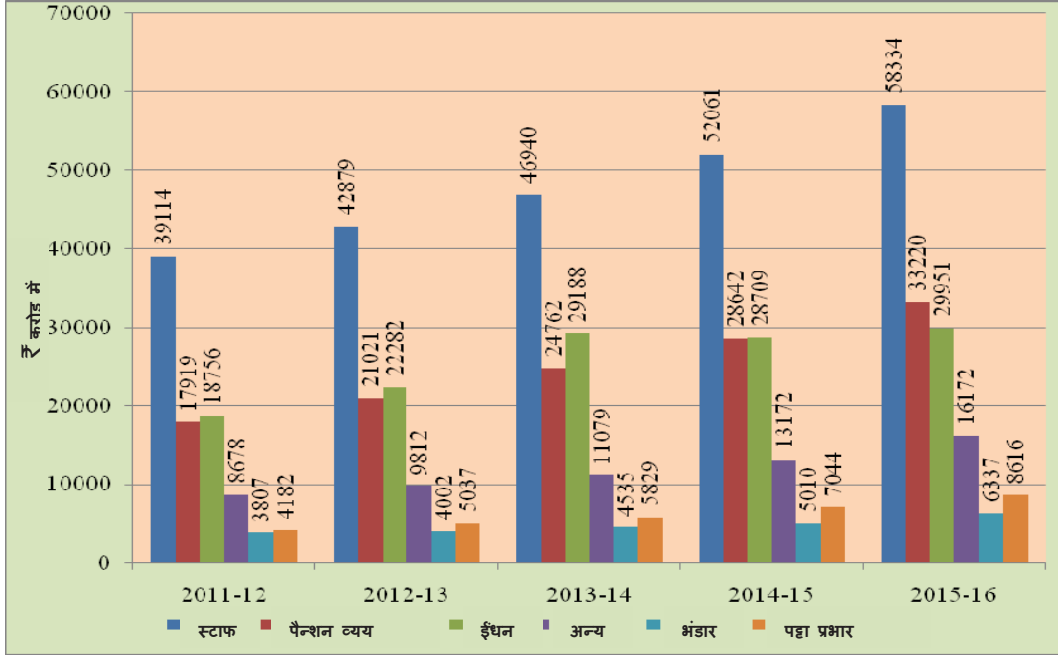
चित्र : 1.11 सामान्य कार्यचालन व्ययों में वृद्धि (2011-12 से 2015-16)



ओडब्ल्यूई में पिछले वर्ष में 8.63 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में 2015-16 के दौरान 1.64 प्रतिशत की दर पर वृद्धि हुई थी।

भारतीय रेल के पिछले पांच वर्षों के लिए स्टाफ, ईंधन, पट्टा प्रभारों, भंडार, अन्य तथा पेंशन व्यय के अंतर्गत कार्यचालन व्यय के ब्रेक-अप को चित्र 1.12 में दर्शाया गया है।

चित्र: 1.12- घटक वार व्यय



टिप्पणी (i) 2015-16 के आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं।

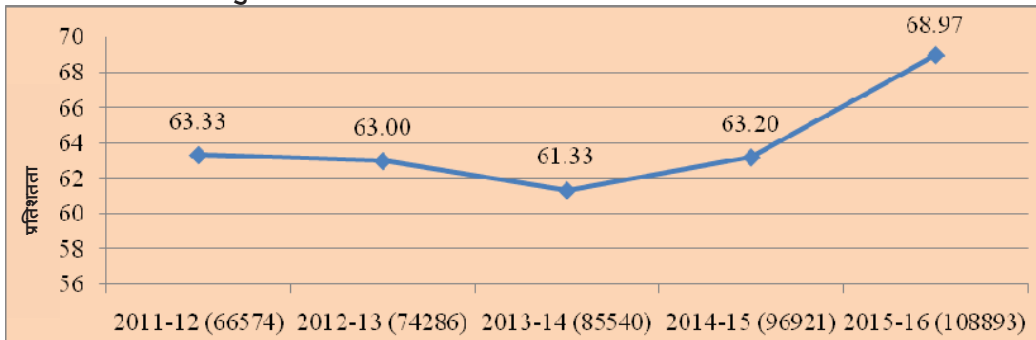
(ii) 2014-15 के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं (वास्तविक के आधार पर)

स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) चालू वर्ष के दौरान भारतीय रेल के कार्यचालन व्ययों का लगभग 60 प्रतिशत है।

1.7.2 प्रतिबद्ध व्यय

भारतीय रेल के प्रतिबद्ध व्यय में सामान्य राजस्वों के लाभांश भुगतान, स्टाफ लागत, पेंशन भुगतान और रॉलिंग स्टॉक पर पट्टा प्रभार शामिल थे।

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



टिप्पणी (i) कोष्ठक में दिए गए आंकड़े करोड़ रूप में कुल प्रतिबद्ध व्यय को दर्शाते हैं।

(ii) 2015-16 के आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं।

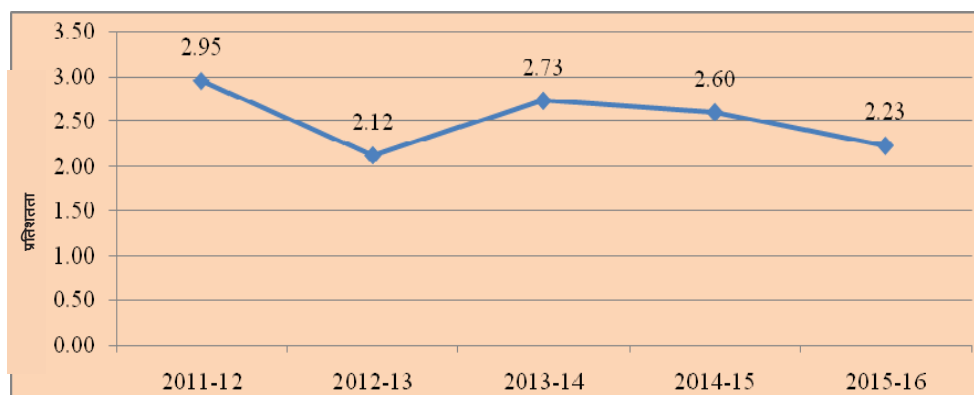
(iii) 2014-15 के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं (वास्तविक के आधार पर)।

कुल राजस्व व्यय में प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता 2015-16 में 68.97 प्रतिशत थी। भारतीय रेल के पास उसके परिचालनों को चलाने के लिए कुल राजस्व व्यय का 31.03 प्रतिशत शेष था (चित्र 1.13)

1.7.3 लाभांश तथा आर्थिक सहायता

‘सेपरेशन कन्वेंशन’ के अंतर्गत भारतीय रेल से आरसीसी द्वारा आवधिक रूप से निर्धारित दर पर भारत सरकार द्वारा दी गई पूंजी पर सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का भुगतान करना अपेक्षित है। आरसीसी द्वारा 2015-16 के लिए निर्धारित की गई लाभांश दर चार प्रतिशत थी। इसके अतिरिक्त, आरसीसी की सिफारिशों के अनुसार, भारतीय रेल को बड़े राष्ट्रीय हित¹⁸ में निवेश की गई पूंजी के संबंध में लाभांश के भुगतान के प्रति रियायत दी गई है। ऐसी पूंजी पर प्रदत्त लाभांश भारतीय रेल को आर्थिक सहायता के रूप में वापस प्राप्त होता है। 2015-16 के दौरान प्राप्त आर्थिक सहायता ₹ 3,722.68 करोड़ थी। प्राप्त आर्थिक सहायता के समायोजन के बाद लाभांश की निवल प्रभावी दर में 2014-15 में 2.60 प्रतिशत से 2015-16 में 2.23 प्रतिशत की कमी आई थी।

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 पश्चात पहले पाँच वर्षों के लिए ऋण स्थगन की अनुमति दी। संचित लाभांश तब देय था, जब लाइनें वर्तमान देयता प्राप्त करने के बाद अधिशेष दर्शाती हैं। ऐसी सभी न पूरी की गई देयता को समाप्त करते हुए लाभांश देयता के लेखे को 20 वर्षों

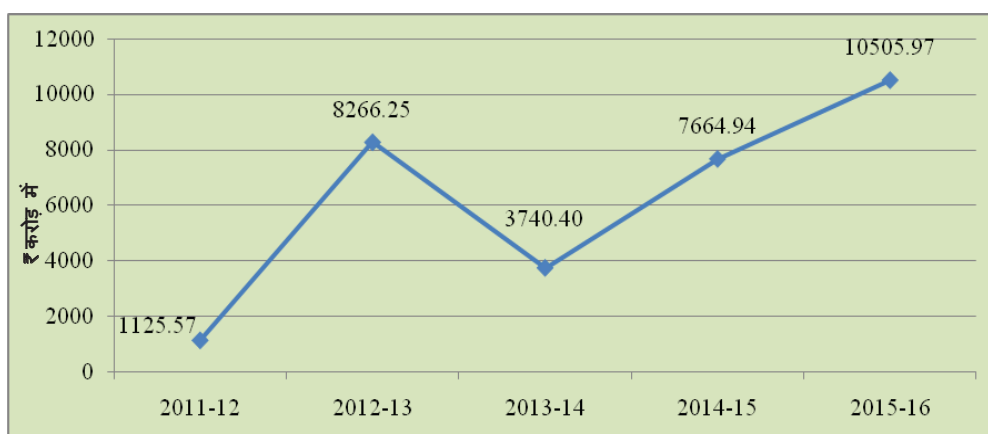
¹⁸ सामरिक लाइनें, वित्तीय महत्व के अलावा शुरू की गई नई 28 लाइनें, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे की गैर सामरिक पूंजी, अलाभकारी शाखा लाइनें, अयस्क लाइनें, प्रक्रियाधीन कार्य का 50 प्रतिशत।

के बाद बंद कर दिया जाता है। इस लेखें में देयता जो 2014-15 की समाप्ति पर ₹ 12,254.90 करोड़ थी वह मार्च 2016 तक बढ़कर ₹ 13,643.89 करोड़ हो गई थी।

1.8 राजस्व अधिशेष

2011-12 से 2015-16 के वर्षों के दौरान, लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व व्यय के भुगतान के बाद निवल राजस्व अधिशेष की प्रवृत्ति नीचे चित्र 1.15 में दर्शाई गई है।

चित्र: 1.15 राजस्व अधिशेष



निवल अधिशेष 2014-15 में ₹ 7,664.94 करोड़ से बढ़कर 2015-16 में ₹ 10,505.97 करोड़ हो गया था। निवल अधिशेष में वृद्धि, 2014-15 में वृद्धि दर (14.55 प्रतिशत) के प्रति 2015-16 में सामान्य राजस्व को प्रदत्त लाभांश की 4.92 प्रतिशत ऋणात्मक वृद्धि दर तथा 2014-15 की वृद्धि दर (9.73 प्रतिशत) के प्रति 2015-16 में टीडब्ल्यूई की वृद्धि दर (3.38 प्रतिशत) में कमी के कारण थी।

1.9 दक्षता सूचकांक

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

1.9.1 प्रचालन अनुपात

प्रचालन अनुपात (ओआर) यातायात आय की तुलना में कार्यकारी व्यय की प्रतिशतता को प्रदर्शित करता है। भारतीय रेल के लिए प्रचालन अनुपात जो

2014-15 में 91.25 प्रतिशत था, 2015-16 में थोड़ा सुधार होकर 90.49 प्रतिशत हो गया। यह मुख्यतः इस कारण से था कि कार्यकारी व्यय पिछले वर्ष (9.51 प्रतिशत) की तुलना में कम दर (3.40 प्रतिशत) पर था, जबकि यातायात आय में पिछली वर्ष दर (12.32 प्रतिशत) से कम दर की वृद्धि (4.28 प्रतिशत) हुई थी।

31 मार्च 2016 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

क्र. सं.	जोनल रेलवे	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
1	मध्य	105.68	97.82	100.23	101.85	98.13
2	पूर्व	182.10	178.86	176.76	177.27	180.56
3	पूर्व मध्य	103.58	92.19	99.58	95.24	90.28
4	पूर्व तटीय	44.68	44.50	48.34	51.25	50.56
5	उत्तर	121.00	113.15	110.12	117.65	114.97
6	उत्तर मध्य	61.80	59.68	64.04	64.13	61.98
7	पूर्वोत्तर	202.06	200.01	207.49	193.47	196.52
8	पूर्वोत्तर सीमांत	166.40	178.39	193.08	187.08	185.71
9	उत्तर पश्चिम	99.99	88.97	98.58	90.18	91.15
10	दक्षिण	122.58	130.59	132.18	128.98	134.89
11	दक्षिण मध्य	85.90	79.63	84.13	76.03	78.71
12	दक्षिण पूर्व	72.74	70.50	72.54	73.62	71.15
13	दक्षिण पूर्व मध्य	55.24	49.14	52.53	50.83	50.52
14	दक्षिण पश्चिम	109.01	104.85	115.41	98.72	102.60
15	पश्चिम	94.61	89.84	91.74	86.51	88.72
16	पश्चिम मध्य	70.13	68.18	71.06	63.56	64.38
17	मेट्रो रेलवे/कोलकाता	310.89	328.26	302.63	253.69	237.80
समग्र भारतीय रेल		94.85	90.19	93.60	91.25	90.49

स्त्रोत-भारतीय रेल विनियोग लेखा - भाग-1 समीक्षा।

मध्य, पूर्व मध्य, पूर्व तटीय, उत्तर, उत्तर मध्य, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य रेल तथा मेट्रो रेल/कोलकाता के प्रचालन अनुपात में सुधार हुआ था जबकि इसमें पिछले वर्ष की तुलना में चालू वर्ष के दौरान पूर्व, उत्तर

पूर्व, उत्तर पश्चिम, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम तथा पश्चिम मध्य रेलवे में गिरावट हुई थी। पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण, दक्षिण पश्चिम रेलवे तथा मेट्रो रेलवे/कोलकाता का प्रचालन अनुपात 2015-16 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था, जो सूचित करता है कि उनका कार्यकारी व्यय उनकी यातायात आय की अपेक्षा अधिक थी। जोनल रेलवे अर्थात् पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे तथा मेट्रो रेलवे कोलकाता का प्रचालन अनुपात पिछले पांच वर्षों में 100 प्रतिशत से अधिक था।

1.9.2 पूंजीगत-आऊटपुट अनुपात (सीओआर)

पूंजीगत-आऊटपुट अनुपात एक यूनिट आऊटपुट के उत्पादन में नियोजित पूंजी की राशि को दर्शाता है। एनटीकेएम तथा यात्री किलोमीटर (पीकेएम) के संदर्भ में कुल यातायात को भारतीय रेल के मामले में आऊटपुट के रूप में देखा जाता है।

31 मार्च 2016 को समाप्त गत पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल का पूंजीगत आऊटपुट अनुपात तालिका 1.7 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.7 भारतीय रेल का पूंजीगत आऊटपुट

समय को	पूंजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूंजी (₹ मिलियन में)	माल यातायात (एनटीकेएम) (मिलियन में) (केवल राजस्व मालभाड़ा यातायात)	यात्री यातायात		कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएम में)	प्रभार पर पूंजी (पैसे प्रति एनटीकेएम)
			यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	मिलियन एनटीकेएम		
31-मार्च -12	1,614,480	667,607	1,046,522	74,303	741,910	218
31-मार्च -13	1,834,880	649,645	1,098,103	77,965	727,610	252
31-मार्च -14	2,088,443	665,810	1,140,412	80,969	746,779	280
31-मार्च -15	2,421,170	681,696	1,147,190	81,450	763,146	317
31-मार्च -16	2,751,353	654,481	1,148,818	81,566	736,047	374

स्त्रोत-भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकी विवरण

टिप्पणी: 31 मार्च 2014 तथा 31 मार्च 2015 की अवधि के लिए आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं। पूंजीगत निधि से निवेशों सहित पूंजी को छोड़कर 2015-16 के लिए आंकड़े अनंतिम हैं।

पूंजीगत आऊटपुट अनुपात नियोजित पूंजी की तुलना में भारतीय रेल के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाते हुए 218 पैसे (2011-12) से 374 पैसे (2015-16) हो गया था (तालिका 1.7)। यह गत पांच वर्षों के दौरान लगातार बढ़ता रहा। परियोजनाओं के समय पर पूरा न होने के कारण बढ़ रही उच्चतर

लागत के साथ-साथ वित्तीय रूप से अव्यवहार्य परियोजनाओं में निवेश ने उच्चतर पूंजीगत अनुपात में योगदान दिया।

1.9.3 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेल के मामलों में स्टाफ उत्पादकता¹⁹ 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 को छोड़कर) ओपन लाइन स्टाफ की उत्पादकता 2011-12 (611) से 2015-16 (592) से 3.11 प्रतिशत तक घट गई। पिछले पांच वर्षों में स्टाफ उत्पादकता में गिरावट एनटीकेएम में कमी के कारण थी (यानी एक किलोमीटर की दूरी पर वाहन के भार को छोड़कर एक टन माल का परिवहन)।

स्टाफ उत्पादकता के क्षेत्रवार विश्लेषण से पता चला कि 2015-16 के दौरान, 1405 मिलियन एनटीकेएम की उच्च स्टाफ उत्पादकता को पूर्व तटीय रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था जबकि पूर्व रेलवे की 195.04 मिलियन एनटीकेएम की स्टाफ उत्पादकता उसी अवधि के दौरान न्यूनतम थी।

1.10 योजना व्यय

भारतीय रेल धारणीय आर्थिक वृद्धि के लिए बढ़ती हुई अवसंरचना में निर्णायक भूमिका अदा करता है। सामान्यतः परिवहन क्षेत्र के साथ गति बनाए रखने के लिए तथा तेजी से बढ़ती हुई अर्थव्यवस्था के दबावों की प्रतिक्रिया में यह आवश्यक है कि इसके संसाधनों का प्रभावी रूप से प्रयोग किया जाए। नई परिसंपत्तियों का सृजन, क्षय हुई परिसंपत्तियां, जिसका उपयोग समाप्त हो गया था, का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण, नेटवर्क क्षमता का संवर्धन, ये वे कार्यकलाप थे जिन्हें उनके योजना व्यय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा किया गया था।

भारतीय रेल का योजना व्यय जीबीएस, आंतरिक संसाधनों²⁰ और अतिरिक्त बजटीय सहायता अर्थात् रोलिंग स्टॉक के लिए इंडियन रेलवे फाईनेंस कोर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरएफसी) तथा रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा नए नेटवर्क लिंक्स के माध्यम से बाजार उधारों से वित्तपोषित किया गया था।

भारतीय रेल इसके पूंजीगत कार्यों में निरंतर कम निवेशों से ग्रस्त थी। इसके परिणामस्वरूप, संस्वीकृत परियोजनाओं का एक बड़ा भाग पर्याप्त संसाधनों की

¹⁹ भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकी विवरण

²⁰ मूल्य हास आरक्षित निधि, पूंजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियां

अनुपलब्धता के कारण पूरा नहीं किया जा सकता था। बजट (2015-16) में, रेल मंत्रालय ने संस्थागत स्रोतों से निधियां उधार लेने का निर्णय लिया था ताकि राजस्वों के उत्पादन के लिए रेलवे के लिए महत्वपूर्ण परियोजनाओं की पूर्णता के लिए अगले पांच वर्षों के लिए निधियों की उपलब्धता सुनिश्चित की जा सके। निधीयन के एक नए स्रोत अर्थात् अतिरिक्त बजटीय संसाधन (संस्थागत वित्त) -ईबीआर (आईएफ) को 2015-16 में रेलवे में आरंभ किया गया था। 2015-16 के दौरान, ₹ 9,430 करोड़ की राशि ईबीआर-आईएफ निधियां आईआरएफसी से प्राप्त की गई थी (लाईफ इंश्योरेंस कोर्पोरेशन ऑफ इंडिया को बांड जारी करके आईआरएफसी द्वारा आरंभ में निधियां निकाली गईं)।

तालिका 1.8 12वीं पंचवर्षीय योजना (2012-13 से 2016-17) के पहले चार वर्षों के दौरान योजना व्यय के लिए निधियों का स्रोत दर्शाया है:

तालिका 1.8 योजना व्यय के स्रोत

(₹ करोड़ में)

योजना व्यय के स्रोत	12वीं पंचवर्षीय योजना				
	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	
	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	बजट अनुमान	वास्तविक
सामान्य बजटीय सहायता ²¹	25,710.21 (51.03)	29,055.38 (53.82)	32,327.60 (55.05)	41,646 (41.64)	37,608.47 (40.21)
आंतरिक संसाधन	9,531.31 (18.92)	9,709.00 (17.98)	15,347.24 (26.14)	17,793 (17.79)	16,845.31 (18.01)
अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईआरएफसी, आरवीएनएल, ईवीआर-आईएफ, पीपीपी)	15,141.93 (30.05)	15,224.88 (28.20)	11,044.10 (18.81)	40,572 (40.57)	39,066.01 (41.77)
जोड़	50,383.45	53,989.26	58,718.94	1,00,011	93,519.79

टिप्पणी: कोष्ठक में आंकड़े कुल योजना व्यय की प्रतिशतता को दर्शाते हैं
स्रोत-रेलवे बजटों में व्याख्यात्मक ज्ञापन तथा विनियोग लेख

कुल योजना व्यय में जीबीएस का भाग 2014-15 में 55.05 प्रतिशत से घटकर 2015-16 में 40.21 प्रतिशत हो गया था। कुल योजना व्यय में आंतरिक संसाधनों का भाग भी 2014-15 में 26.14 प्रतिशत से घटकर 2015-16 से 18.01 प्रतिशत हो गया था। ईबीआर का भाग 2014-15 में 18.81 प्रतिशत से बढ़कर चालू वर्ष में 41.77 प्रतिशत हो गया था। आंतरिक स्रोतों के उत्पादन में कमी के कारण जीबीएस तथा बाजार उधारों (ईबीआर) पर अधिक निर्भरता हुई थी। 2015-16 के दौरान, रेल मंत्रालय ने रोलिंग स्टॉक के लिए आईआरएफसी से ₹ 13,841.16 करोड़, आरवीएनएल द्वारा निष्पादित

²¹ रेलवे सुरक्षा निधि से व्यय शामिल है।

की जा रही दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए ₹ 255.90 करोड़, गेज रूपांतरण, दोहरीकरण तथा रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाओं के लिए ईबीआई-आईएफ से ₹ 9,430 करोड़, तथा मुख्यतः नई लाईन परियोजनाओं, यातायात सुविधाओं, सड़क सुरक्षा कार्य इत्यादि पर व्यय के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से ₹ 15,081 करोड़ प्राप्त किए थे। 2015-16 के दौरान ईबीआई-आईएफ के माध्यम से खर्च किया गया वास्तविक व्यय ₹ 9,887.95 करोड़ था।

योजना व्यय को विभिन्न योजना शीर्षों के अंतर्गत विस्तृत रूप से वर्गीकृत किया गया है, जैसा तालिका 1.9 में दिखाया गया है।

तालिका 1.9 श्रेणी-वार योजना व्यय

(₹ करोड़ में)

योजना शीर्ष	12वीं पंचवर्षीय योजना			
	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
नई लाईने, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, यार्ड रिमोडलिंग, यातायात सुविधाएं, ट्रैक नवीकरण, पुल निर्माण कार्य, सिग्नलिंग तथा दूरसंचार	16,721.19 (33.19)	18,532.34 (34.33)	21,984.62 (37.44)	36,638.42 (46.71)
रोलिंग स्टॉक तथा पट्टा प्रभार के पूंजीकरण घटक का भुगतान	22,403.29 (44.47)	22,267.49 (41.24)	21,723.98 (37.00)	24,240.71 (30.90)
कार्यशाला तथा उत्पादन इकाई तथा संयंत्र एवं मशीनरी	1,917.00 (3.80)	2,264.42 (4.19)	2,129.02 (3.63)	1,921.14 (2.45)
सरकारी उपक्रमों में निवेश	3,372.74 (6.69)	4,289.58 (7.95)	4,865.31 (8.29)	7,349.71 (9.37)
अन्य	5,969.23 (11.85)	6,635.43 (12.29)	8,016.01 (13.65)	8,288.81 (10.57)
जोड़	50,383.45	53,989.26	58,718.94	78,438.79*

*पीपीपी के अंतर्गत ₹ 15,081 करोड़ के व्यय को छोड़कर

स्रोत-भारतीय विनियोग लेखा-अनुदान सं. 16 तथा पूंजीगत लेखा पर व्यय का विवरण - विवरण सं. 10

टिप्पणी: 1 कोष्ठकों में आंकड़े कुल योजना व्यय की प्रतिशतता दर्शाते हैं।

टिप्पणी: 2 अन्य में सड़क सुरक्षा कार्य, विद्युतीकरण परियोजनाएं, कम्प्यूटरीकरण, अन्य इलेक्ट्रिक कार्य, रेलवे अनुसंधान, अन्य विनिर्दिष्ट कार्य, भंडार उंचत, विनिर्माण उंचत, विविध अग्रिम, स्टाफ क्वार्टर, यात्री सुविधाएं, मेट्रोपोलिटन परियोजनाएं शामिल हैं।

टिप्पणी: 3 उपर्युक्त योजना व्यय में योजना शीर्षों के अन्तर्गत पीपीपी पद्धति के अन्तर्गत ₹ 15,081 करोड़ की राशि शामिल नहीं है, अर्थात् नई लाईने - ₹ 7,433.58 करोड़, यातायात सुविधाएं - ₹ 334.75 करोड़ रोलिंग स्टॉक - ₹ 1,466.74 करोड़, सड़क सुरक्षा कार्य (पुल के ऊपर/नीचे मार्ग) - ₹ 2,065.21 करोड़ तथा अन्य ₹ 3,780.72 करोड़।

तालिका 1.9 दर्शाती है कि ट्रैक से संबंधित कार्य (नई लाईन का निर्माण, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, यार्ड रिमोडलिंग और यातायात सुविधाएं, ब्रिज कार्य तथा सिग्नल एवं दूरसंचार कार्य) पर योजना व्यय के भाग में 2014-15 में 37.44

प्रतिशत से 2015-16 में 46.71 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 'रोलिंग स्टॉक तथा पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक से भुगतान' पर योजना व्यय के भाग में 2014-15 में 37 प्रतिशत से 2015-16 में 30.90 प्रतिशत की कमी हुई।

1.11 रेलवे निधियां

2015-16 के दौरान विभिन्न निधियों की स्थिति तालिका 1.10 में दर्शायी गई है।

तालिका 1.10 निधि शेष (₹ करोड़ में)

निधि का नाम	अथ शेष	वर्ष के दौरान वृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	अंत शेष
डीआरएफ	1,777.12	5,844.61	7,588.95	32.78
पेंशन निधि	1,360.36	34,997.60	30,700.66	5,657.30
विकास निधि	2,013.12	1,308.89	2,931.62	390.39
पूंजीगत निधि	1,388.90	5,843.27	6,324.74	907.43
रेलवे सुरक्षा निधि	97.15	2,518.97	2,600.60	15.52
ऋण सेवा निधि	236.08	3,567.18	0	3,803.26
जोड़	6,872.73	54,080.52	50,146.57	10,806.68

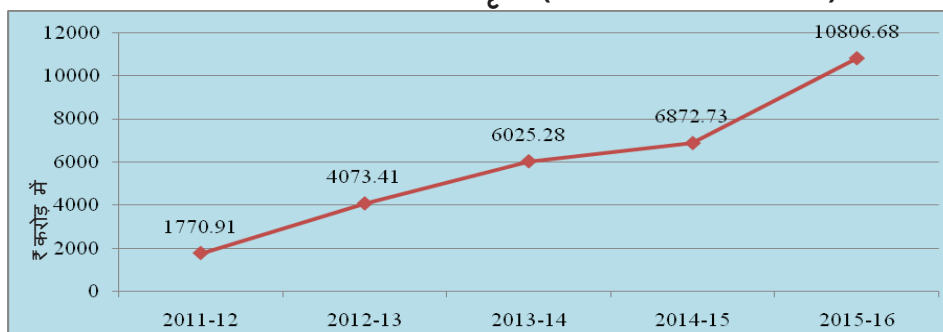
टिप्पणी- 1. वृद्धि में वित्तीय समायोजन, निधि विनियोजन तथा वर्ष के दौरान निधि शेष पर प्राप्त ब्याज शामिल हैं। रेलवे सुरक्षा निधि एक ब्याज मुक्त निधि है।

2. डीआरएफ, विकास निधि तथा रेलवे सुरक्षा निधि के अंतर्गत वृद्धि में क्रमशः ₹ 8.95 करोड़, (-) ₹ 4.75 करोड़ तथा ₹ 8.76 करोड़ के वित्तीय समायोजन शामिल हैं।

तालिका संख्या 1.10 में दर्शायी गई निधियां, रेलवे सुरक्षा निधि को छोड़कर जिसने डीजल उपकर का भाग प्राप्त किया था, या तो राजस्व से या अधिशेष से वित्तपोषित हुई थी। विकास निधि, पूंजीगत निधि तथा ऋण सेवा निधि क्रमशः ₹ 390.39 करोड़, ₹ 907.43 करोड़ तथा ₹ 3,803.26 करोड़ के शेष पर बंद हुआ था।

निधि शेष 2011-12 से 2015-16 के दौरान वृद्धि प्रवृत्ति पर थे, जैसा नीचे चित्र में दिखाया गया है:

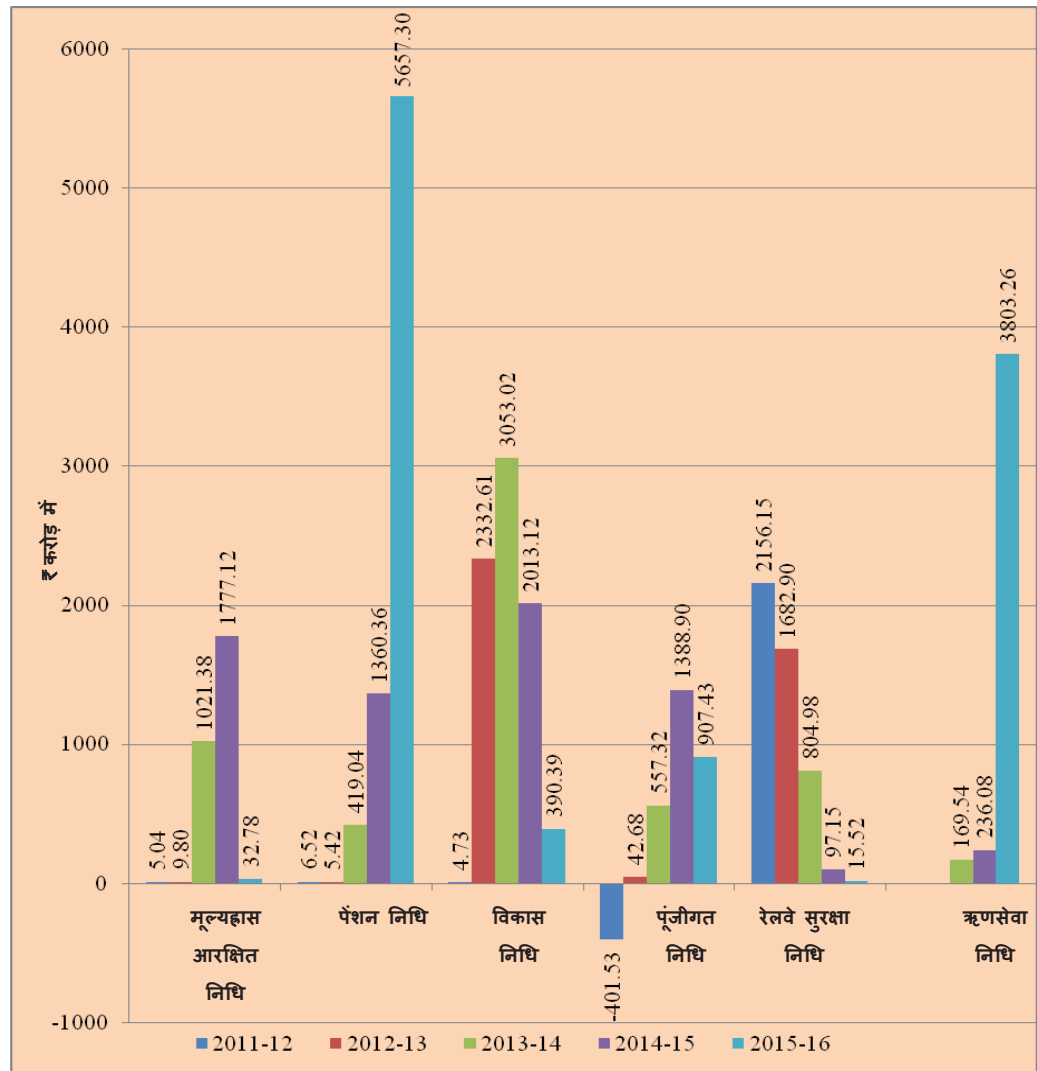
चित्र 1.16 - निधि शेषों की प्रवृत्ति (2011-12 से 2015-16)



निधि शेष में सुधार, मुख्यतः पूंजीगत निधि से, 2011-14 के दौरान आईआरएफसी²² को ₹ 12,629.49 करोड़ की राशि के पट्टा प्रभारों के पूंजी घटक का भुगतान नहीं करने के कारण हुआ था। तथापि, भारतीय रेल ने आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के पूंजी घटक का भुगतान 2014-15 से पूंजीगत निधि से पुनः प्रारंभ किया था तथा 2014-15 तथा 2015-16 के दौरान क्रमशः ₹ 5449.24 करोड़ तथा ₹ 6,324.74 करोड़ का भुगतान किया था।

2015-16 की समाप्ति पर निधि शेष की स्थिति चित्र 1.17 में दर्शायी गई है।

चित्र 1.17 वर्ष (2011-12 से 2015-16) के अंत तक निधि शेष



स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा भाग-1। विस्तृत विनियोग लेखा

²²आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक का भुगतान 2005-06 के बाद से पूंजीगत निधि से चुकाना है।

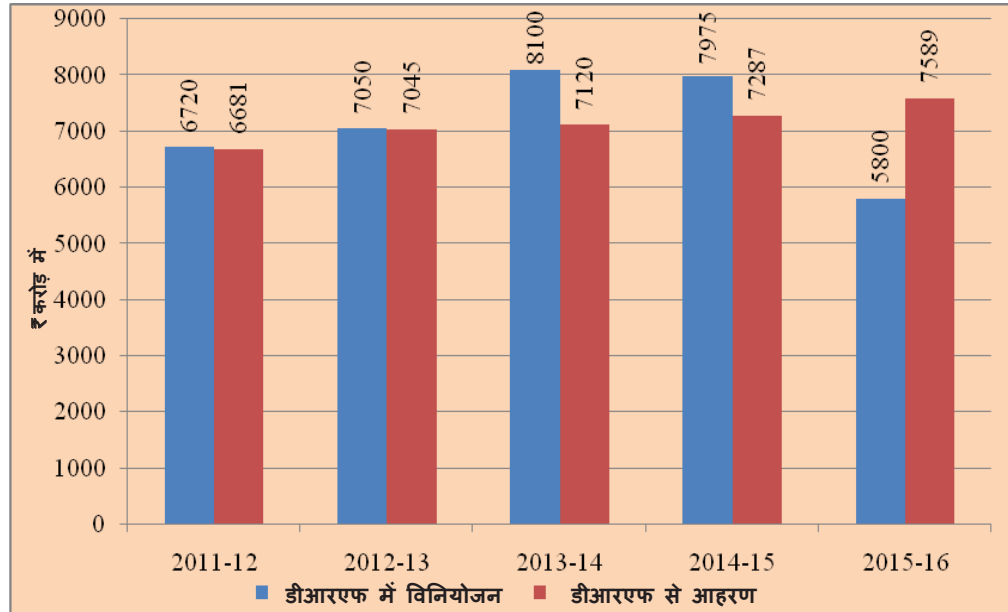
रेलवे निधियों में उपलब्ध अधिशेष 2014-15 में ₹ 6,872.73 करोड़ से बढ़कर वर्ष 2015-16 के अंत तक ₹ 10,806.68 करोड़ हो गया था। डीआरएफ तथा पूंजीगत निधि क्रमशः ₹ 32.78 करोड़ तथा ₹ 907.43 करोड़ के अधिशेष पर बंद हुई। लेखापरीक्षा द्वारा पूंजीगत निधि तथा डीआरएफ में उपलब्ध निधि शेष के विश्लेषण से निम्नलिखित पता चला:

1. भारतीय रेल ने वित्तीय पट्टा मार्ग द्वारा रोलिंग स्टॉक के अधिग्रहण के लिए आईआरएफसी के माध्यम से धन उधार लिया। इन पट्टा भुगतानों के दो घटक हैं अर्थात् मुख्य घटक तथा ब्याज। 2005-06 से पूर्व, इन भुगतानों को ओडब्ल्यूई (राजस्व अनुदान संख्या 9 - प्रचालन व्यय-यातायात) के द्वारा पूरा कर लिया गया था। तथापि, वर्ष 2005-06 से, आईआरएफसी को देय पट्टा प्रभारों के अकाउंटल के संबंध में लेखांकन नीति को आशोधित किया गया था। नई लेखांकन प्रणाली के अनुसार, मुख्य (पूंजी) घटक को पूंजीगत निधि (अनुदान संख्या 16) से प्रभारित किया जाना था तथा ब्याज घटक को राजस्व अनुदान संख्या 9 से प्रभारित किया जाना था। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल मंत्रालय ने पूंजीगत निधि से 2005-06 से 2010-11 तक आईआरएफसी के पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक का भुगतान किया था। तथापि, उसके बाद पूंजीगत निधि के अंतर्गत ऋणात्मक शेष/अपर्याप्त शेष के कारण, यह भुगतान रेल मंत्रालय द्वारा 'पूंजी'²³ से किया गया था। यह उनकी लेखांकन नीति का उल्लंघन था। रेल मंत्रालय ने 2011-12 से 2013-14 के दौरान पूंजीगत निधि की बजाय पूंजी से आईआरएफसी को ₹ 12,629.49 करोड़ का भुगतान किया था। 2014-15 तथा 2015-16 के दौरान ₹ 5,449.24 करोड़ तथा ₹ 6,324.74 करोड़ की राशि के पट्टा प्रभारों के पूंजी घटक का आईआरएफसी को पूंजीगत निधि से भुगतान किया गया था। 2015-16 के दौरान, ₹ 7,615.71 करोड़ के बजट प्रावधान के प्रति, रेल मंत्रालय ने केवल ₹ 5,798.24 करोड़ का विनियोग किया जो बजटीय प्रावधान से ₹ 1,817.47 करोड़ (23.86 प्रतिशत) तक कम था। पूंजीगत निधि 2015-16 के अंत तक ₹ 907.43 करोड़ के अल्प शेष पर बंद हुई। अगले वर्ष में रेल मंत्रालय की लगभग ₹ 7,000 करोड़ की प्रतिबद्ध देयता होगी जिसके लिए इस निधि के अन्तर्गत कम से कम एक समान विनियोग अनिवार्य होगा।

²³ पूंजी, पूंजीगत व्यय के वित्तपोषण के लिए जीबीएस के रूप में रेल मंत्रालय को भारत सरकार द्वारा दी गई अग्रिम राशि को दर्शाती है तथा उस पर रेल मंत्रालय, आरसीसी द्वारा निर्धारित दर पर लाभांश का भुगतान करता है।

2. यह देखा गया है कि डीआरएफ में योगदान परिसंपत्तियों की परंपरागत लागत, अपेक्षित उपयोगी काल तथा अपेक्षित अवशिष्ट काल के आधार पर नहीं किया गया था, परन्तु उस राशि पर निर्भर था जिसे कार्यकारी व्यय वहन कर सकते थे। रेल मंत्रालय ने रेल वित्त की लेखापरीक्षा रिपोर्ट (2015 की सं. 53) के पैरा 1.11 पर इसकी की गई कार्रवाई टिप्पणी में कहा (सितम्बर 2016) कि यह स्वीकार करता है कि डीआरएफ को विनियोग एक सुस्थापित तरीके में किया जाना चाहिए था। रेलवे का परिसंपत्ति आधार बहुत बड़ा है जबकि रेलवे की वित्तीय स्थिति बहुत से समय स्थिर नहीं रही ताकि इस निधि के विनियोग को एक निर्धारित सूत्र के अनुसार करने की अनुमति दे सके। तथापि, शुरू से ही, एक वर्ष में रेलवे की वित्तीय स्थिति द्वारा अनुमत डीआरएफ के लिए अधिकतम विनियोग को सुनिश्चित करने के प्रयास किए जा रहे हैं। 2011-12 से 2015-16 के दौरान डीआरएफ के लिए विनियोग तथा डीआरएफ से आहरण चित्र 1.18 में दर्शाया गया है।

चित्र 1.18 -डीआरएफ में विनियोजन तथा उससे आहरण



2015-16 के दौरान, ₹ 8,100 करोड़ के बजट प्रावधान के विपरीत एमओआर ने केवल ₹ 5,800 करोड़ विनियोजित किए थे जो कि बजट प्रावधान से ₹ 2,300 करोड़ (अर्थात् 28.40 प्रतिशत) कम था। एमओआर ने 2015-16 के अंत में ₹ 32.78 करोड़ का थोड़ा सा शेष रखते हुए 2015-16 के दौरान डीआरएफ से परिसंपत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन पर ₹ 7,588.95 करोड़ व्यय किए। लेखापरीक्षा ने आगे देखा

कि नौ क्षेत्रीय रेलवे जो हैं मध्य, पूर्व, पूर्व मध्य, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम मध्य रेलवे और इंडीग्रल कोच फैक्ट्री, रेलवे विद्युतीकरण का केन्द्रीय संगठन (कोर) और मेट्रोपोलिटन यातायात-परियोजना चैन्ने में डीआरएफ के तहत ऋणात्मक शेष था। आगे, मूल्यहास के लिए कम प्रावधानीकरण के परिणामस्वरूप पुरानी हो चुकी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण के संबंध में आगे टाले गए कार्यों का संचयन हुआ। डीआरएफ (2015-16 तक) प्रतिस्थापित की जाने वाली परिसम्पत्तियों का थ्रो फॉरवर्ड मूल्य ₹ 41,274.49 करोड़ अनुमानित किया गया था जिसमें ₹ 24,756 करोड़ रॉलिंग स्टॉक पर, ₹ 10,574 करोड़ ट्रैक नवीनीकरण पर, ₹ 1,897 करोड़ पुल कार्यों पर, ₹ 1,354 करोड़ सिगनलिंग और दूरसंचार कार्यों पर और ₹ 989 करोड़ प्लॉट और मशीनरी में निहित है। इस प्रकार, रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का बहुत बैक लॉग था।

1.12 लेखाओं पर टिप्पणियां

- रेलवे ऋण शीर्ष रिपोर्ट (अधिशेष की समीक्षा) विस्तृत विनियोजन लेखा (भाग-II) में दर्शाई गई निधि अधिशेषों और संघ सरकार वित्त लेखा के विवरण संख्या 13 में दर्शाए गए रेलवे निधि अधिशेषों में असमानता रेलवे के निधि अधिशेषों को रेलवे के ऋण शीर्ष रिपोर्ट (अधिशेषों की समीक्षा) और भाग-II विस्तृत विनियोजन लेखा में दर्शाया जाता है। वर्ष की ऋण शीर्ष रिपोर्ट को संघ सरकार वित्त लेखा के विवरण संख्या 13 में सम्मिलित हेतु लेखा महानियंत्रक (सीजीए) को भेजा जाता है। यह देखा गया कि संघ सरकार वित्त लेखों के विवरण सं. 13 में दर्शाए गए रेलवे निधि शेष एमओआर द्वारा इसके विवरण/विनियोजन लेखों में दर्शाए गए निधि शेषों से मेल नहीं खाता। दो विवरणों में दर्शाए गए निधि शेषों की स्थिति तालिका 1.11 में दी गई है।

तालिका 1.11 ऋण शीर्ष रिपोर्ट और संघ सरकार वित्त लेखों के विवरण संख्या 13 में दर्शाए गए निधि शेष (₹ हजार में)

शीर्ष	निधि का नाम	वर्ष	ऋण शीर्ष रिपोर्ट के अनुसार अधिशेष	संघ सरकार वित्त लेखों के विवरण सं. 13 के अनुसार अधिशेष
8115-101	डीआरएफ (वाणिज्यिक लाइन)	2013-14	(-)1303,88,67(क़े)	1851,82,33 (डै)
		2014-15	(-)682,72,78(क़े)	1230,09,32 (डै)
		2015-16	(-)2543,54,62(क़े)	3099,85,79 (डै)
8115-102	डीआरएफ (सामरिक लाइन)	2013-14	2325,26,30 (क़े)	2325,26,28 (क़े)
		2014-15	2459,84,61 (क़े)	2459,84,59 (क़े)
		2015-16	2576,32,24 (क़े)	2576,32,22 (क़े)
8117-101	विकास निधि (वाणिज्यिक लाइन)	2013-14	3053,00,68 (क़े)	2268,42,17 (क़े)
		2014-15	2013,10,68 (क़े)	1228,52,17 (क़े)
		2015-16	390,38,28 (क़े)	389,44,97(क़े)
8117-102	विकास निधि (सामरिक लाइन)	2013-14	1,21 (क़े)	1,15 (क़े)
		2014-15	1,31 (क़े)	1,25 (क़े)
		2015-16	1,42 (क़े)	1,36 (क़े)
8118-106	पूँजी निधि	2013-14	557,16,18 (क़े)	189,39,92 (क़े)
		2014-15	1388,90,30 (क़े)	1020,98,66 (क़े)
		2015-16	907,43,26 (क़े)	539,51,62 (क़े)
8121-103	पेंशन निधि (वाणिज्यिक लाइन)	2013-14	(-)1789,85,81 (क़े)	1790,90,01 (डै)
		2014-15	(-)1273,61,66 (क़े)	1274,50,48 (डै)
		2015-16	2538,42,78 (क़े)	2537,53,97 (डै)
8121-104	पेंशन निधि (सामरिक लाइन)	2013-14	2209,04,87 (क़े)	1895,39,82 (क़े)
		2014-15	2633,97,35 (क़े)	2633,97,37 (क़े)
		2015-16	3118,86,74 (क़े)	3118,86,77 (क़े)
8231-101	रेलवे सुरक्षा निधि (वाणिज्यिक लाइन)	2013-14	804,97,79 (क़े)	865,35,43(क़े)
		2014-15	97,14,86 (क़े)	157,52,49(क़े)
		2015-16	1,55,247 (क़े)	67,13,66(क़े)
8231-102	रेलवे सुरक्षा निधि (सामरिक लाइन)	2013-14	0	01 (डै)
		2014-15	0	01 (डै)
		2015-16	0	01 (डै)
8230-101	विशेष रेलवे सुरक्षा निधि (वाणिज्यिक लाइन)	2013-14	0	581,12,02(क़े)
		2014-15	0	581,12,02(क़े)
		2015-16	0	581,12,02(क़े)
8230-102	विशेष रेलवे सुरक्षा निधि (सामरिक लाइन)	2013-14	0	16,66,24(क़े)
		2014-15	0	16,66,24(क़े)
		2015-16	0	16,66,24(क़े)

टिप्पणी- 2015-16 के अधिशेष लेखापरीक्षा/केन्द्रीय व्यय महानिदेशक के कार्यालय द्वारा दिए गए संघ सरकार वित्त लेखों के विवरण सं. 13 में दर्शाए गए आंकड़ों पर आधारित हैं

यह भी देखा गया कि विशेष रेलवे सुरक्षा निधि (एसआरएसएफ) 01-4-2008 से बंद हो गया और इस निधि में पड़े अधिशेष को रेलवे द्वारा डीआरएफ में हस्तांतरित कर दिया गया था। तथापि, इस निधि के अंतर्गत अधिशेष को सीजीए द्वारा डीआरएफ को हस्तांतरित नहीं किया गया था और निधि (एसआरएसएफ) संघ सरकार वित्त लेखा के विवरण संख्या 13 में अब भी दर्शाई जाती है।

संघ सरकार वित्त लेखों के विवरण सं. 13 में दर्शाए गए रेलवे निधि अधिशेषों के आंकड़ों में असमानता को अगस्त 2015 में रेल मंत्रालय में ले जाया गया था और मार्च 2015 को समाप्त, वर्ष 2015 के रेलवे वित्त की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 53 के पैरा 1.11 में टिप्पणी की गई। त्रुटि अब भी है और इस पैरा पर एमओआर के उत्तर के साथ-साथ एटीएन का प्राप्त नहीं हुआ था (सितम्बर 2016 तक)।

➤ **रेलवे द्वारा स्रोत पर काटे गए कर (टीडीएस) का लेखाकरण**

आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 194 (सी) के तहत प्रावधानों के अनुसार, ठेकेदार और उप-ठेकेदारों की भुगतान से काटे गए कर, मुख्य शीर्ष 0021 निगम कर के अलावा आय पर करों के तहत आते हैं। अधिनियम में यह भी बताया गया है कि कम्पनियों से कर कटौती मुख्य शीर्ष 0020- निगम कर के तहत आते हैं। मुख्य एवं लघु शीर्ष की सूची में ठेकेदारों और उप-ठेकेदारों को भुगतान से कर कटौतियों के लेखाकरण के लिए समान लेखांकन शीर्ष की वर्गीकृत किए गए हैं।

रेलवे में, ठेकेदारों (ठेकेदार के तौर पर कार्य कर रही कम्पनियों) को किये गये भुगतान से कर कटौती का लेखाकरण मुख्य शीर्ष 0021-निगम कर के अलावा आय पर करों के तहत किया जा रहा है जो कि आय कर अधिनियम, 1961 के प्रावधानों का उलंघन है। लेखापरीक्षा ने मुख्य शीर्ष 0020- निगम कर की बजाय मुख्य शीर्ष 0021- निगम कर के अलावा आय पर करों के तहत कम्पनियों से रेलवे द्वारा कर कटौती के गलत लेखाकरण के मामले को उठाया (जनवरी 2013)।

एमओआर ने इसके उत्तर में कहा (अप्रैल 2013) की मुख्य शीर्ष 0020- निगम कर निगम लाभों के लिए है और सरकारी विभागों द्वारा उनके ठेकेदारों (निकाय/निगम अन्य) से काटे गए टीडीएस को निगम कर के अलावा आय पर मुख्य शीर्ष 0021- करों के तहत निर्धारित होना चाहिए और मामला प्रक्रिया के पालन की परिशुद्धता सुनिश्चित करने के लिए महालेखा नियंत्रक (सीजीए) को भेजा गया है। तथापि जुलाई 2013 और

नवंबर 2014 में एमओआर द्वारा जारी अनुस्मारकों के बावजूद सीजीए से कोई उत्तर प्राप्त (सितंबर 2016 तक) नहीं हुआ।

रेलवे में अनियमितता अब भी है। उपरोक्त में, 2015-16 के आय कर विभाग की लेखापरीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि कम्पनियों से वसूली गई ₹ 7,89,59,045 की टीडीएस राशि मुख्य शीर्ष 0021-निगम कर के अलावा आय पर करों के तहत जमा की गई थी।

➤ **शिक्षा उपकर की वसूली**

वर्तमान निर्देशों के अनुसार, 2 प्रतिशत की दर पर प्राथमिक शिक्षा उपकर और 1 प्रतिशत की दर पर उच्चतर शिक्षा उपकर को कुल आय कर (अधिभार सहित) पर करारोपित किया जाता है और केन्द्र सरकार को हस्तांतरित किया जाता है। शिक्षा उपकर की वसूली के सही लेखाकरण के लिए पृथक लेखाकरण आवश्यक है।

मरे,पूमरे, पूतरे, पूसीरे, दपूरे, दपूमरे, मेट्रो रेलवे/कोलकाता और सीएलडब्ल्यू के मार्च खाते वर्तमान/आयकर विवरण की जांच के दौरान उच्चतर शिक्षा उपकर की वसूली अलग से नहीं दर्शायी गई। इसलिए, शिक्षा उपकर के आकड़े 2015-16 के लिए एमओआर के आयकर विवरण के शीर्ष 504 और 505 के तहत प्राथमिक और उच्चतर शिक्षा उपकर के तहत एकत्रित सही राशि नहीं दर्शाते हैं। दूसरा, कुल एकत्रित शिक्षा उपकर की राशि आयकर विवरण में ₹ 54.86 करोड़ दिखाई गई थी जबकि अधिभार (₹ 2,572.65 करोड़) सहित कुल आयकर की राशि का 3 प्रतिशत ₹ 77.18 करोड़ था। इस प्रकार, पूर्णरूपेण, 2015-16 के दौरान ₹ 22.32 करोड़ के शिक्षा उपकर की कम वसूली थी। मामले को अगस्त 2016 में रेल मंत्रालय के पास उठाया गया। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2016) कि शिक्षा उपकर को सही दिखाते हुए विवरण को संशोधित किया गया है। तथापि, ₹ 22.32 करोड़ के शिक्षा उपकर की कम वसूली पर उत्तर में उल्लेख नहीं था।

➤ **सूचना अधिकार (आरटीआई) शुल्क का लेखाकरण**

आरटीआई अधिनियम, 2005 के तहत एकत्रित शुल्क को आरटीआई अधिनियम, 2005 के तहत मुख्य शीर्ष 0070- प्रशासनिक सेवाएं- उपमुख्य शीर्ष: 60- अन्य सेवाएं- लघु शीर्ष 118- प्राप्तियों के तहत जमा किया जाता है। निर्दिष्ट मुख्य शीर्ष 0070 के तहत जमा करने के बजाय रेलवे की आय में आरटीआई शुल्क गलत जमा करने पर एक लेखापरीक्षा टिप्पणी मार्च 2013 को समाप्त वर्ष के लिए 2014 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 19- रेलवे वित्त के पैरा 1.12 में की गई थी।

एमओआर ने अपने एटीएन में, कहा (मई 2015) कि चूंकि रेलवे से संबंधित आरटीआई गतिविधियों पर व्यय रेलवे द्वारा उठाया जा रहा है आरटीआई शुल्क से प्राप्ति भी इसके राजस्व शीर्षों में आनी चाहिए। तथापि, इस संबंध में निर्णय लेने के लिए मामला अप्रैल 2012, जुलाई 2013 और दिसम्बर 2014 में सीजीए को भेजा गया था। तथापि, अब भी मामला सुलझाया नहीं गया है।

उपरो में, 2015-16 के दौरान, आरटीआई अधिनियम, 2005 के तहत एकत्रित ₹ 1,03,838 राशि को मुख्य शीर्ष 0070 के तहत जमा करने के बजाय रेलवे उपार्जनों (एब्सट्रैक्ट-जेड- विविध उपार्जन उप शीर्ष-650) में जमा कराया गया था। मामले को एक बार फिर अगस्त 2016 में एमओआर में उठाया गया। एमओआर ने अपने उत्तर (सितम्बर 2016) में कहा कि इसके मत में रेलवे में पालन किए जा रहे आरटीआई शुल्क के लेखाकरण की पद्धति सही है। एमओआर का उत्तर तर्कसंगत नहीं है चूंकि रेलवे उपार्जनों में आरटीआई शुल्क जमा कराना वित्त मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के विरुद्ध है।

➤ **क्षेत्रीय रेलवे द्वारा स्वच्छ भारत उपकर की वसूली**

जीओआई अधिसूचना सं. 21/2015- सेवा कर दिनांक 6-11-2015 के अनुसार, सभी कराधीन सेवाओं पर 0.5 प्रतिशत की दर पर स्वच्छ भारत उपकर 15-11-2015 से प्रभावी वसूली करना था। 2015-16 के लिए केन्द्रीय संव्यवहार के विवरण (एससीटी) और मार्च 2016 के अंत में क्षेत्रीय रेलवे के खाते की समीक्षा के दौरान यह देखा गया था कि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा नामशः दपूमरे, पूमरे, उपूरे, उपूसीरे, उपरे, दरे, दपूमरे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता स्वच्छ भारत उपकर वसूली नहीं किया गया था। इस प्रकार, स्वच्छ भारत उपकर वसूली करने के लिए जीओआई के निर्देशों का रेलवे द्वारा पूर्ण रूप से कार्यान्वयन नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप स्वच्छ भारत उपकर का कम संचयन हुआ।

मामले को अगस्त 2016 में एमओआर में ले जाया गया। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2016) में कहा कि मामले को लेखापरीक्षा द्वारा इंगित त्रुटि को सही करने के लिए संबंधित क्षेत्रीय रेलों में भेजा गया। चूंकि सभी क्षेत्रीय रेलों का मासिक चालू खाता रेलवे बोर्ड में प्राप्त होते हैं, क्षेत्रीय रेलवे द्वारा स्वच्छ भारत उपकर की गैर-उगाही को अभिनिश्चित किया और इस संबंध में तुरंत सुधारात्मक कार्यवाही की जा सकती थी।

➤ **अतिरिक्त बजट संबंधी संसाधनों (संस्थागत वित्त) के तहत निधियों की उपयोगिता**

आईआर अपने पूंजी कार्यों में निरंतर कम निवेश से ग्रस्त है। परिणामस्वरूप स्वीकृति परियोजनाओं का एक बड़ा शेल्फ पर्याप्त संसाधनों की गैर-उपलब्धता के कारण पूरा नहीं किया जा सकता। रेल बजट (2015-16) में एमओआर ने राजस्व उत्पन्न करने के लिए रेलवे के लिए महत्वपूर्ण परियोजनाओं के समापन के लिए अगले पांच वर्षों के लिए निधियों की उपलब्धता सुनिश्चित कराने हेतु संस्थापित स्रोतों से निधि उधार लेने का निर्णय लिया निधिकरण के नये स्रोत को अतिरिक्त बजट संबंधी संसाधन (संस्थागत वित्त) ईबीआर-आईएफ कहा गया था।

एमओआर और भारतीय जीवन बीमा निगम (एलआईसी) के बीच एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) 11 मार्च 2015 को हस्ताक्षरित हुआ था। एलआईसी ने वित्तीय वर्ष 2015-16 से प्रारंभ हो रही पांच वर्षों में ₹ 1.5 लाख करोड़ तक की निर्धारित परियोजनाओं के लिए निधिकरण की सहायता की प्रतिबद्धता की थी। एलआईसी फंड को बॉण्ड जारी करने द्वारा जिसे एलआईसी स्वीकार करेगी आईआरएफसी द्वारा प्रारंभिक तौर पर निकाला जायेगा। इन बॉण्ड द्वारा आईआरएफसी द्वारा जुटाई गई राशि आईआर को अभिज्ञात परियोजनाएं (न्यू लाइन, गेज रूपांतरण, डबलिंग, ट्रैफिक सुविधाएं, रेलवे इलैक्ट्रिफिकेशन, सिगनलिंग और दूरसंचार आदि) के निष्पादन की और प्रि-लीज संवितरणों (परियोजना अग्रिम/जमा) के तौर पर दिया गया था।

आवंटन ईबीआर-आईएफ (रेलवे बोर्ड के जारी पत्र संख्या 2015/एफएस सेल/1/2 दिनांक 23-10-2015) के तहत निधियों के आहरण और लेखाकरण पर प्रक्रिया आदेश के अनुसार पट्टा प्रभार आईआर द्वारा आईआरएफसी को दिए जायेंगे जो कि आईआरएफसी को एलआईसी को जारी बॉण्ड के मोचन के लिए योग्य बनाएगा। पट्टा अवधि के लिए प्रारंभिक पांच वर्षों के दौरान प्रभारों का ब्याज अंश को पूंजीकृत किया जायेगा। बाद में, 6 वर्ष के बाद से ब्याज अंश को राजस्व अनुदान (संख्या 9-प्रचालन व्यय-ट्रैफिक) पर निर्धारित किया जायेगा। पट्टा अवधि के लिए प्रारंभिक 10 वर्षों के लिए पट्टा प्रभारों में कोई पूंजी अंश नहीं होगा। 11वें-30वें वर्ष के दौरान पट्टा प्रभारों के पूंजी पुनः भुगतान अंश को योजना शीर्ष 2200 के तहत प्रभारित किया जायेगा।

जब तक निधि कार्य/परियोजनाओं के विरुद्ध विशेष रूप से उपलब्ध न हो, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे और सीओआरई को ईबीआर (आईएफ) के तहत व्यय बुक नहीं करने के लिए निर्देश (मार्च 2015) जारी किए थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि 2015-16 के दौरान, ₹ 9,430 करोड़ राशि के ईबीआर आईएफ आईआरएफसी से प्राप्त किए थे। तथापि, 2015-16 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे और सीओआरई द्वारा ईबीआर-आईएफ के तहत वास्तविक व्यय ₹ 9,887.95 करोड़ था जो कि ₹ 457.95 करोड़ का अधिक व्यय है। इस प्रकार, क्षेत्रीय रेलवे/सीओआरई द्वारा ईबीआर (आईएफ) के तहत निधियों की उपलब्धता से अधिक व्यय करना रेलवे बोर्ड के निर्देशों के उल्लंघन में था।

रेलवे बोर्ड ने अनुबंध किया (अक्टूबर 2015) कि व्यय की गई जमा आईएफ निधियों की राशि के लिए उपयोगिता प्रमाण पत्र को आईआरएफसी को आगे के प्रेषण के लिए संसाधन मोबिलाइजेशन निदेशालय/रेलवे बोर्ड की आगे के वित्तीय वर्ष की 30 अप्रैल तक प्रस्तुत की जा सकती है। यह देखा गया था कि क्षेत्रीय रेलवे और सीओआरई से उपयोगिता प्रमाण-पत्र अभी प्राप्त नहीं हुआ है (अक्टूबर 2016)।

आगे, चूंकि बाजारी उधार राशियों (ईबीआर-आईएफ) के बड़े ब्याज के भुगतान के रूप में और अनुबंधित समयावधियों में मूल राशि की वापसी जुड़ी वित्तीय देयताएं हैं, एमओआर को ऋण शिकंजे में नहीं फँसने के लिए सावधान रहने की आवश्यकता है और यह सुनिश्चित करना कि निधियां उन परियोजनाओं में प्रयुक्त हुई हैं जिनमें 12 प्रतिशत से अधिक वापसी की आंतरिक दर है और समयबद्ध तरीके से पूर्ण की गई है ताकि वे राजस्व उत्पन्न करना प्रारंभ कर सकें।

1.13 निष्कर्ष

2015-16 के दौरान, विगत वर्ष की वृद्धि दर 9.73 प्रतिशत की तुलना में टीडब्ल्यूई 3.38 प्रतिशत (₹ 4,840.05 करोड़) तक हो गया। जीटीआर पिछले वर्ष की 12.29 प्रतिशत की तुलना में 4.86 प्रतिशत तक बढ़ा और 10.48 प्रतिशत तक बजट प्रक्षेपणों के नीचे भी था। पिछले वर्ष से निवल आधिक्य 37.07 प्रतिशत तक बढ़ गया।

2015-16 के दौरान यात्रा करने वाले यात्री (यात्रियों की संख्या) की वृद्धि दर ऋणात्मक थी। यात्रा करने वाले यात्री में प्रतिकूल प्रवाह 2013-14 से चल रहा

था। आईआर अपने यात्री की प्रचालन लागत एवं अन्य कोचिंग सेवाओं को पूरा करने के लिए सक्षम नहीं था। मालभाड़ा सेवाओं से यात्री सेवाओं में क्रॉस सब्सिडाइजेशन था। आईआर ने एक ओर मालभाड़ा ट्रैफिक से ₹ 38,312.59 करोड़ का लाभ अर्जित किया और दूसरी ओर 2014-15 के दौरान यात्री के प्रचालन एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर ₹ 33,821.70 करोड़ की हानि हुई, हालांकि 2015-16 में यात्री सेवाओं की लागत की वसूली में सुधार हुआ था, एमओआर को अपने यात्री एवं अन्य कोचिंग टैरिफ को निर्धारित करने के तंत्र को पुनः अवलोकन की आवश्यकता है ताकि चरणबद्ध तरीके में प्रचालन की लागत वसूली जाये और सड़क और वायु यातायात के प्रतियोगी किराये पर यात्री सेवाओं हानियों को घटाया जाये। 2015-16 में, मालभाड़ा ढुलाई ने 0.57 प्रतिशत की असंतोषजनक वृद्धि पर देखी गई। राजस्व मालभाड़ा ट्रैफिक में निवल टन किलोमीटर में 3.99 प्रतिशत की ऋणात्मक वृद्धि दर के कारण, 2015-16 में औसत लीड (मालभाड़े का एक टन का औसत ढुलाई) 622 किलोमीटर से 594 किलोमीटर तक घट गयी।

2015-16 वर्ष के अंत में, रेलवे निधियों का शेष ₹ 10,806.68 करोड़ था। निधि शेष में पिछले वर्ष शेष ₹ 6,872.73 करोड़ से ₹ 3,933.95 करोड़ तक का सुधार हुआ था। विकास निधि ₹ 390.39 करोड़ पर और पूंजी निधि ₹ 907.43 करोड़ पर बंद हुई। 2015-16 के अंत में डीआरएफ ₹ 32.78 करोड़ के अल्प शेष पर बंद हुआ। रेलवे निधि में एक धनात्मक शेष पूंजी निधि से 2011-14 की अवधि के दौरान आईआरएफसी (पट्टा प्रभारों के प्रधान अंश की ओर) को ₹ 12,629.49 करोड़ का भुगतान न करने के कारण था। तथापि, आईआर ने 2014-15 से पूंजी निधि से आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के पूंजी अंश का भुगतान पुनः प्रारंभ किया और 2014-15 और 2015-16 के दौरान ₹ 5,449.24 करोड़ और ₹ 6,324.74 करोड़ का भुगतान किया।

एमओआर ने 2015-16 के दौरान डीआरएफ से परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन पर ₹ 7,588.95 करोड़ व्यय किए थे जबकि डीआरएफ (2015-16 तक) से प्रतिस्थापित की जाने वाली परिसम्पत्तियों का थो फारवार्ड मूल्य ₹ 41,274.49 करोड़ था। इस प्रकार, रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का बहुत बड़ा बैक लॉग था जिसे ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन के लिए सामयिक रूप से प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता है। चूंकि 2015-16 के अंत में डीआरएफ में ₹ 32.78 करोड़ का अल्प शेष था, एमओआर को पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन पर व्यय को पूरा करने के लिए पर्याप्त विनियोजन करने की आवश्यकता है।

प्रचालन अनुपात (ओआर) 2014-15 में 91.25 प्रतिशत से 2015-16 में 90.49 प्रतिशत तक आंशिक रूप से बढ़ा था। सीओआर आईआर के भौतिक निष्पादन में घटाव दर्शाते हुए 2014-15 में 317 पैसे से 2015-16 में 374 पैसे तक बढ़ा था।

अनुबंधित समयावधियों में, बड़े ब्याज के भुगतान और प्रधान राशि की वापसी के रूप में बाजारी उधार राशियों से वित्तीय देयताएं जुड़ी होती हैं। एमओआर को ऋण शिंकजे में नहीं फँसने के लिए सावधान रहने की आवश्यकता है और यह सुनिश्चित करना कि निधियां उन परियोजनाओं में उपयुक्त हुई हैं जिनमें 12 प्रतिशत से अधिक वापसी की आंतरिक दर है और समयबद्ध तरीके से पूर्ण की गई है ताकि वे राजस्व उत्पन्न करना प्रारंभ कर सकें।

1.14 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को यात्री एवं अन्य कोचिंग टैरिफ के पुनरावलोकन की आवश्यकता है ताकि प्रचालनों की लागत को एक चरणबद्ध तरीके से वसूल किया जाये और इसकी मूल गतिविधियों में हानियों को कम किया जा सके। उप-नगरीय ट्रेन सेवाओं के संचालन पर और यात्रियों की विभिन्न श्रेणियों को मुफ्त/रियायती/सम्मानार्थ पास की सुविधा के कारण प्रचालन हानियों को कम करने की आवश्यकता है।
- रेलवे को स्टाफ उत्पादकता सुधारने की आवश्यकता है जो कि पिछले कुछ वर्षों में घट रही है।
- पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेलवे कोलकाता का प्रचालन अनुपात पिछले पांच वर्षों में 100 प्रतिशत से अधिक रहा है। उनके प्रचालन/वित्तीय अक्षमता के कारणों का अविलंब विश्लेषण करने की आवश्यकता है और उपचारात्मक कार्रवाई करने की आवश्यकता है।
- आईआर भारतीय जीवन बीमा निगम (अतिरिक्त बजटीय संसाधन-संस्थागत वित्त (ईबीआर-आईएफ) से निधिकरण सहायता से जुड़ा है। यह महत्वपूर्ण है कि इस प्रकार प्राप्त निधियां विवेकपूर्ण तरीके से उपयोग की जाती हैं और निष्क्रिय नहीं रहने दी जाती हैं एवं ब्याज देयता वहन नहीं होने दी जाती है।
- अधिकवय परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए मूल्यहास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों की गैर-उपलब्धता भारतीय रेल की कमजोर वित्तीय स्थिति का सूचक है। रेल मंत्रालय को अपने निधि शेषों में सुधार के लिए उपयुक्त साधनों का अन्वेषण करना चाहिए।