

अध्याय-1 वित्त की स्थिति

यह अध्याय 2016-17 के दौरान भारतीय रेल (आईआर) की वित्त व्यवस्था की स्थिति का व्यापक परिदृश्य दर्शाता है तथा पिछले वर्ष तथा समेकित प्रवृत्ति के संदर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतकों में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण करता 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, 2016-17 के दौरान भारतीय रेल के निष्पादन का विश्लेषण करने के लिए प्रमाणिक सरकारी रिपोर्टों¹ के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार

नीचे तालिका 1.1 (क) 2015-16 तथा 2016-17 दौरान भारतीय रेल के वित्तीय लेन-देन का सार प्रस्तुत करती है।

तालिका 1.1 (क) भारतीय रेल की पूंजी तथा राजस्व व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक 2015-16	बजट अनुमान 2016-17	संशोधित अनुमान 2016-17	वास्तविक 2016-17
1	पूंजी व्यय (सकल बजटीय सहायता, आंतरिक संसाधन और अतिरिक्त बजटीय संसाधन)	93,519.79	1,21,000	1,21,000	1,08,290.14*
2	राजस्व व्यय	1,68,379.61	1,89,270.64	1,72,305	1,65,382.49#

*पैरा 1.9 में विवरण दिया गया है # पैरा 2.1 में विवरण दिया गया है

तालिका 1.1(ख) भारतीय रेल की राजस्व प्राप्तियों तथा राजस्व व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक 2015-16	बजट अनुमान 2016-17	संशोधित अनुमान 2016-17	वास्तविक 2016-17
1	यात्री आय	44,283.26 (4.96)	51,012.00	48,000.00	46,280.46 (4.51)
2	भाड़ा आय	1,09,207.66 (3.23)	1,17,932.75	1,08,900.00	1,04,338.54 (-4.46)
3	अन्य कोचिंग आय ²	4,371.48 (9.34)	6,184.80	5,000.00	4,312.00 (-1.36)
4	विविध आय ³	5,928.55 (16.41)	9,590.29	10,100.00	10,368.04 (74.88)
5	उचन्त	542.56	100.00	155.00	-6.84
6	सकल यातायात प्राप्तियाँ ⁴ (मद संख्या 1 से 5)	1,64,333.51 (4.86)	1,84,819.84	1,72,155.00	1,65,292.20 (0.58)

¹ भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

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

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

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

7	निवल सामान्य कार्यचालन व्यय ⁵	1,07,735.93 (1.64)	1,23,560.00	1,22,760.00	1,18,829.61 (10.30)
8	निम्न को विनियोजन				
	मूल्यहास आरक्षित निधि	5,600.00 (-27.97)	3,200.00	5,200.00	5,200.00 (-7.14)
	पेंशन निधि	34,500.00 (18.05)	42,500.00	35,000.00	35,000.00 (1.45)
9	कुल कार्यचालन व्यय ⁶ (मद सं. 7 तथा मद सं. 8)	1,47,835.93 (3.38)	1,69,260.00	1,62,960.00	1,59,029.61 (7.57)
10	निवल यातायात प्राप्तियां (मद सं. 6 - मद सं. 9)	16,497.58 (20.29)	15,559.84	9,195.00	6,262.59 (-62.04)
11	विविध प्राप्तियां ⁷	4,046.09 (-6.05)	4,450.80	150.00	90.29 (-97.77)
12	विविध व्यय ⁸	1,315.20 (11.19)	1,800.00	1,650.00	1,439.88 (9.48)
13	निवल विविध प्राप्ति (मद सं. 11 - मद सं. 12)	2,730.90	2,650.80	-1,500.00	-1,349.59
14	निवल राजस्व (मद सं. 10 एवं मद सं. 13)	19,228.48 (14.19)	18,210.64	7,695.00	4,913.00 (-74.45)
15	सामान्य राजस्व को देय लाभांश	8,722.51 (-4.92)	9,731.29	-	-
16	निवल अधिशेष (मद सं. 14 - मद सं. 15)	10,505.97 (37.07)	8,479.35	7,695.00	4,913.00 (-53.24)
17	निम्न को विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि	1,219.74 (-11.29)	2,515.00	2,515.00	2,515.00 (106.19)
	पूंजीगत निधि	5,798.24 (-6.98)	5,750.00	5,180.00	2,398.00 (-58.64)
	ऋणशोधन निधि	3,487.98 (6,057.73)	214.35	0	0

स्रोत: 2015-16 और 2016-17 के लिए रेल बजट तथा 2016-17 लेखाओं पर व्याख्यात्मक ज्ञापन
टिप्पणी: कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशतता में वृद्धि/कमी को दर्शाते हैं।

1.2 2016-17 में राजकोषीय संव्यवहार एक विहंगावलोकन

1.2.1 सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

2015-16 के दौरान प्राप्त 4.86 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 2015-16 के प्रति 2016-17 के दौरान जीटीआर आंशिक रूप से 0.58 प्रतिशत तक बढ़ गया। यह गौण बढ़त मुख्यतः भाड़ा आय; में पिछले वर्ष की तुलना में कमी के कारण थी। तथापि, विविध आय की वृद्धि दर (74.88 प्रतिशत), पिछले वर्ष की तुलना में अधिक थी।

⁵ भारतीय रेल के परिचालन खर्चें

⁶ परिचालन व्यय तथा मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि को विनियोजित।

⁷ विविध प्राप्तियों में अन्य रियायत, रेलवे भर्ती बोर्ड द्वारा प्राप्तियां आदि शामिल हैं।

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

1.2.2 निवल सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई)

2015-16 के दौरान दर्ज 1.64 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में वर्तमान वर्ष में निवल ओडब्ल्यूई में 10.30 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। निवल ओडब्ल्यूई में वृद्धि का एक कारण सातवां वेतन आयोग भी हो सकता है।

1.2.3 कुल कार्यचालन व्यय (टीडब्ल्यूई)

वर्ष के दौरान ₹ 1,59,029.61 टीडब्ल्यूई थी। जोनल रेलवे के संबंध में यह भी देखा गया कि (उत्पादन इकाईयां तथा विविध प्रतिष्ठानों के अलावा), वर्ष के दौरान पेंशन निधि से पेंशन भुगतान पर ₹ 40,025.95 करोड़ का वास्तविक व्यय हुआ था। तथापि, केवल ₹ 35,000 करोड़ (₹ 42,500 करोड़ के बजट प्रावधान के प्रति) पेंशन निधि के लिए विनियोजित किये गये थे। इस प्रकार, पेंशन निधि के अंतर्गत ₹ 5,025.95 करोड़ का कम प्रावधान था, जिससे उस सीमा तक टीडब्ल्यूई कम बताना हुआ। पेंशन भुगतान पर हुए व्यय को पूरा करने के लिए आवश्यक वास्तविक राशि (₹ 40,025.95 करोड़) विनियोजित की गई थी, तो वहां ₹ 112.95 करोड़ का ऋणात्मक शेष होता (₹ 4,913 करोड़ के अधिशेष के अलावा)।

1.2.4 निवल राजस्व

पिछले वर्ष की तुलना में चालू वित्त वर्ष में निवल राजस्व 74.45 प्रतिशत तक कम हो गया।

1.2.5 लाभांश भुगतान

भारत सरकार (जीओआई) को भुगतान योग्य लाभांश सामान्य बजटीय सहायता के माध्यम से अग्रिम में दी गई ब्याजदेय पूंजी पर आधारित है। वर्ष 2016-17 के लिए लाभांश की दर पर विचार-विमर्श करते हुए रेलवे समन्वय समिति (आरसीसी) ने यह सिफारिश की कि वर्ष 2016-17 को सामान्य राजस्वों के लिए रेलवे द्वारा देय लाभांश दर को एक बार में हटा दिया जाए। तथापि, 2017-18 से आम बजट के साथ रेलवे बजट के विलयन के बाद, भारत सरकार ने यह निर्णय लिया है कि रेलवे को सामान्य राजस्व के लाभांश के भुगतान से छूट प्रदान की जाएगी और उसकी ब्याजदेय पूंजी 2017-18 से अस्वीकार मानी जाएगी। अतः 2016-17 से किसी लाभांश का भुगतान नहीं किया जाएगा।

1.2.6 विनियोग हेतु उपलब्ध निवल अधिशेष

सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के पश्चात निवल अधिशेष का सृजन चालू वर्ष में 53.24 प्रतिशत तक घट गया। निवल अधिशेष 2015-16 में ₹ 10,505.97 करोड़ की तुलना में 2016-17 में ₹ 4,913.00 करोड़ तक घट गया था। निवल अधिशेष भी बजट अनुमानों से 42.06 प्रतिशत (₹ 8479.35 करोड़) तक कम था।

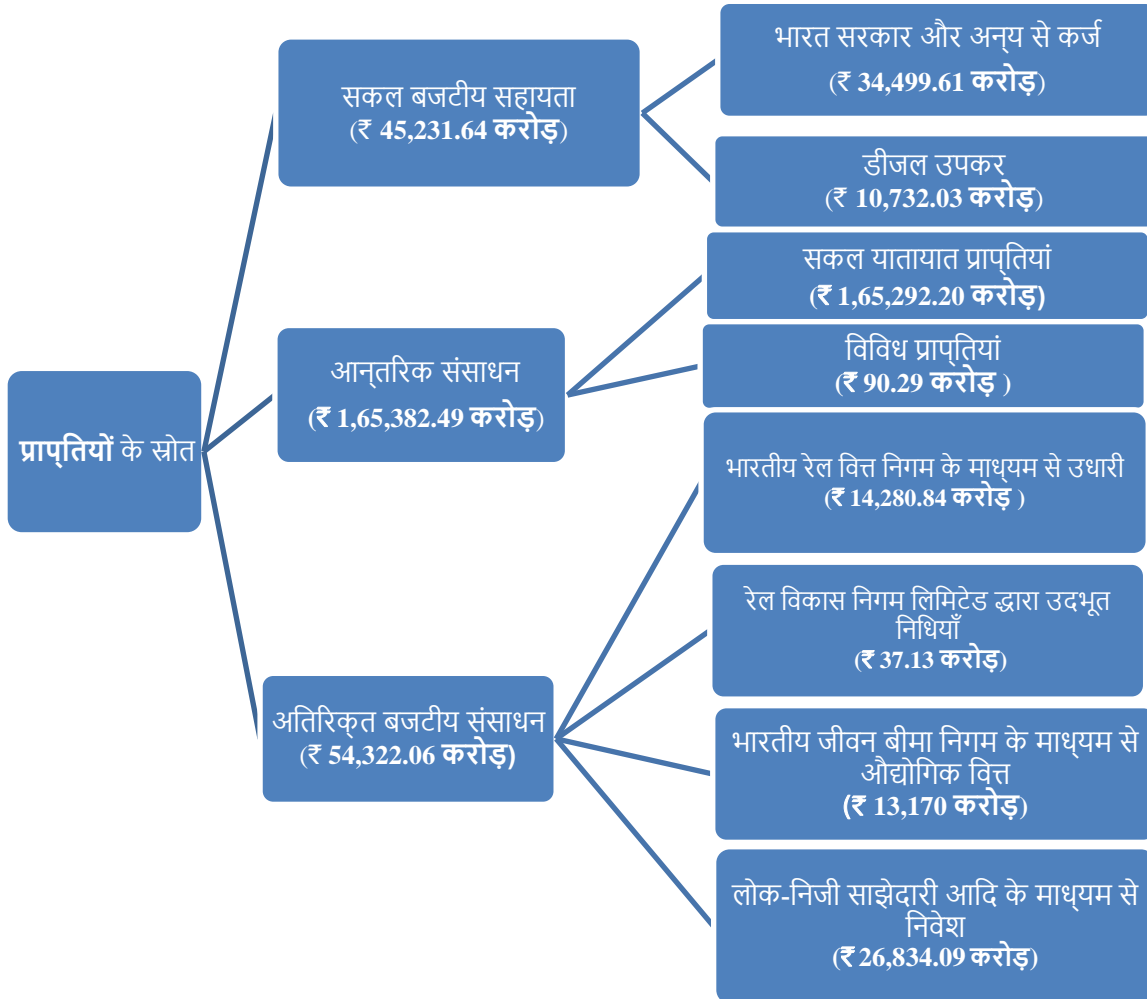
वर्ष 2016-17 में ₹ 4,913.00 करोड़ का निवल अधिशेष विकास निधि (₹ 2,515.00 करोड़) और पूंजीगत निधि (₹ 2,398.00 करोड़) के लिए विनियोजित किया गया। चालू वर्ष के दौरान ऋण शोधन निधि को कोई निधि विनियोजित नहीं की गई यद्यपि, ₹ 214.35 करोड़ की राशि बजट प्रावधानों में शामिल की गई थी।

यदि ज़ोनल रेलवे के पेंशन भुगतान पर व्यय को पूरा करने के लिए आवश्यक वास्तविक राशि (₹ 40,025.95 करोड़) को पेंशन फंड के लिए विनियोजित किया जाता (₹ 35,000 करोड़ के बजाय) तो वहां ₹ 112.95 करोड़ का ऋणात्मक शेष होता (₹ 4,913 करोड़ के अधिशेष के बजाय), निधियों (डीएफ, सीएफ तथा डेबिट सर्विस फंड) के विनियोजन के लिए कोई अधिशेष उपलब्ध नहीं होता।

1.3 भारतीय रेल के संसाधन

भारतीय रेल की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्नलिखित थे:

चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत



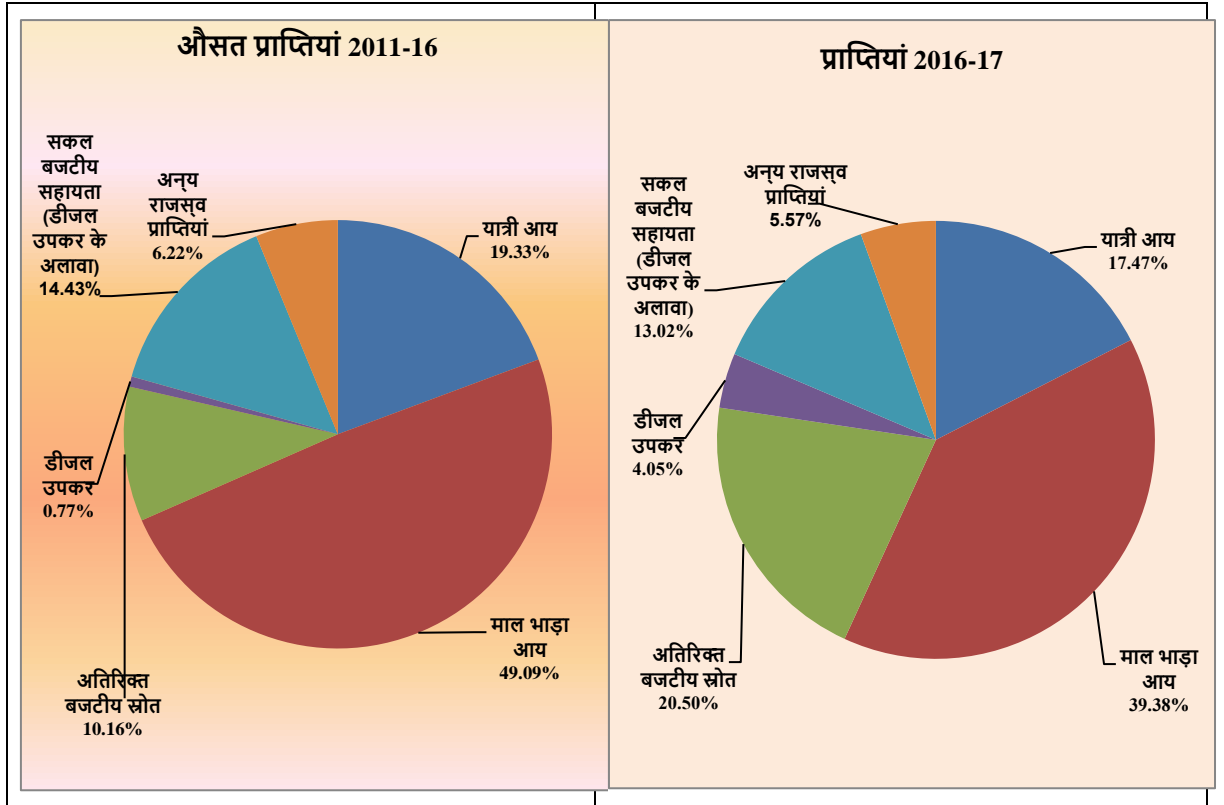
2012-16 के दौरान 10.09 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)⁹ के प्रति 2016-17 (आकृति 1.3 देखें) के दौरान आन्तरिक संसाधनों से कुल राजस्व प्राप्तियों (जीटीआर और विविध प्राप्तियां) में 1.78 प्रतिशत तक की कमी हुई। सकल बजटीय सहायता (जीबीएस)¹⁰ में 2012-16 के दौरान 13.20 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति 2016-17 के दौरान 1.45 प्रतिशत की कमी भी हुई जबकि 2016-17 के दौरान अतिरिक्त

⁹ वार्षिक संयोजन के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए कई वर्षों से वृद्धि दर

¹⁰ सकल बजटीय सहायता का तात्पर्य भारत सरकार द्वारा रेल मंत्रालय को पूंजीगत व्यय के लिए अग्रिम धनराशि।

बजटीय संसाधनों (ईबीआर) में 2012-16 के दौरान 37.99 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति 2016-17 के दौरान 36.53 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

चित्र 1.2: भारतीय रेल के विभिन्न स्रोतों का सापेक्ष हिस्सा



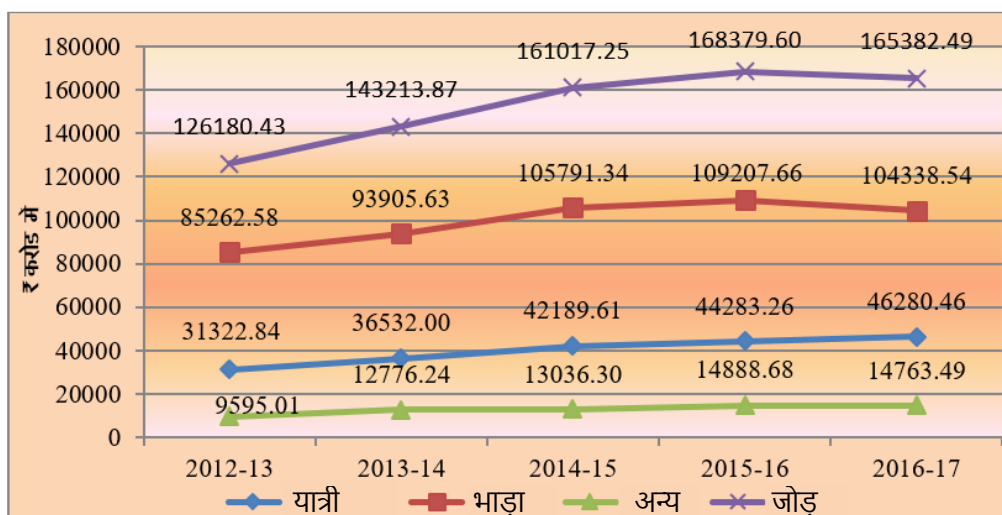
टिप्पणी: अन्य राजस्व आय में अन्य कोचिंग आय, विविध अन्य आय तथा विविध प्राप्ति शामिल हैं

चित्र 1.2 दर्शाता है कि भारतीय रेल का सबसे बड़ा अर्जन स्रोत मालभाड़ा क्षेत्र और उसके बाद अतिरिक्त बजटीय स्रोत थे। 2011-16 के दौरान अतिरिक्त बजटीय स्रोत और डीजल उपकर का भाग बढ़ गया जबकि प्राप्ति के औसत आंकड़ों की तुलना में चालू वर्ष में माल भाड़ा आय, यात्री आय, जीबीएस और अन्य राजस्व प्राप्ति में थोड़ी कमी आई।

1.3.1 राजस्व प्राप्ति

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

चित्र 1.3: 2012-13 से 2016-17 के दौरान राजस्व प्राप्तियां



टिप्पणी: अन्य में अन्य कोचिंग, विविध अन्य, उच्च तथा विविध प्राप्तियां शामिल है।

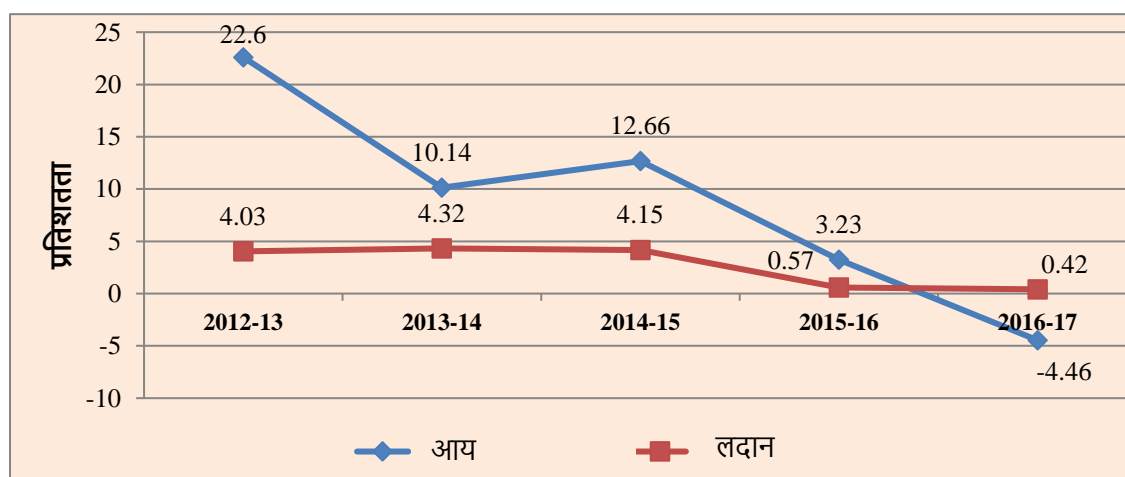
2012-16 के दौरान 10.09 प्रतिशत के सीएजीआर पर कुल राजस्व प्राप्तियां बढ़ी, तथापि, वर्ष 2016-17 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में 1.78 प्रतिशत की कमी हुई थी।

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

1.3.1.1 माल भाड़ा आय

31 मार्च 2017 को समाप्त विगत पाँच वर्षों के लिए भारतीय रेल की भाड़ा लदान तथा भाड़ा आय की प्रवृत्ति नीचे चित्र 1.4 में दर्शायी गई है:

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



चित्र 1.4 चालू वर्ष में लदान भाड़े की वार्षिक वृद्धि में कमी को दर्शाता है। पिछले पाँच वर्षों के दौरान लदान में वार्षिक क्रमिक वृद्धि बढ़ोत्तरी में (कुल मिलाकर) 39.04 मिलियन टन (2012-13) से 4.64 मिलियन टन (2016-17) तक कम हुई है। 2016-17 के दौरान भाड़ा लदान में 0.42 प्रतिशत तक की वृद्धि 2012-16 के दौरान प्राप्त 3.00 प्रतिशत के सीएजीआर से कम थी। मालभाड़ा अर्जन में वृद्धि में पिछले वर्ष की 3.23 प्रतिशत वृद्धि

की तुलना में ऋणात्मक (अर्थात्-4.46 प्रतिशत) थी। चालू वर्ष में (तालिका संख्या 1.2) नेट टन किलोमीटर (एनटीकेएम) की वृद्धि दर ऋणात्मक (अर्थात्-5.24 प्रतिशत) थी।

2012-16 के दौरान प्राप्त 8.60 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति पिछले वर्ष की तुलना में भाड़ा आय में 2016-17 में, 4.46 प्रतिशत की कमी हुई। भाड़ा सेवाओं के आंकड़ों की स्थिति तालिका सं. 1.2 में दी गई है:

तालिका 1.2 भाड़ा सेवाओं के आंकड़े

वर्ष	लदान (मिलियन टन)	एनटीकेएम ¹¹ (मिलियन में केवल राजस्व भाड़ा यातायात)	आय (₹ करोड़ में)	औसत दूरी (किलोमीटर में)	दर प्रति टन प्रति कि.मी. (पैसे में)
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)	1,09,207.66 (3.23)	594	166.86 (7.52)
2016-17	1106.15 (0.42)	620175 (-5.24)	1,04,338.54 (-4.46)	561	168.24 (0.83)

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

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

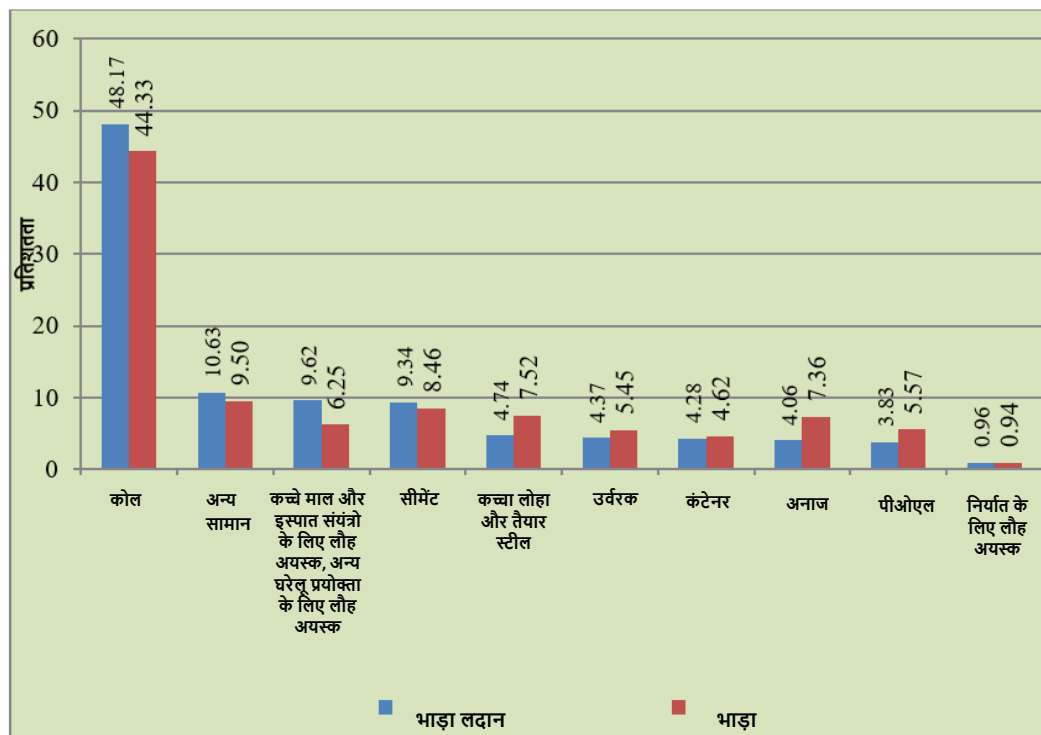
(ii) वर्ष 2016-17 (आय को छोड़कर) के आंकड़े अस्थायी हैं।

2015-16 के दौरान 1,101.51 मी.टन के लदान की तुलना में 2016-17 के दौरान, भाड़ा लदान 1,106.15 मी.टन था। यह देखा गया था कि 2016-17 के दौरान भाड़ा लदान की वार्षिक वृद्धि दर 0.42 प्रतिशत की दर पर बढ़ गई थी। तथापि एनटीकेएम की वृद्धि दर ऋणात्मक थी (अर्थात् -5.24 प्रतिशत)। पिछले वर्ष से प्रति टन प्रति किलोमीटर दर की वृद्धि दर 0.83 प्रतिशत 2015-16 में अर्जित 7.52 की वृद्धि दर के प्रति थी। चालू वर्ष के दौरान भाड़ा आय की वृद्धि दर 2015-16 में दर्ज 3.23 प्रतिशत की वृद्धि दर के प्रति ऋणात्मक (अर्थात्-4.46 प्रतिशत) थी। लदान की निम्न वृद्धि दर और एनटीकेएम की ऋणात्मक वृद्धि दर के कारण औसत लीड (माल भाड़ा के टन का औसत ढुलाई) 2015-16 में 594 कि.मी से 2016-17 में 561 कि.मी तक घट गयी।

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

¹¹ 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 के भार सहित किन्तु परिवहन के लिए प्रयोग किए गए वाहन के भार को छोड़कर)।

चित्र 1.5 लदान तथा आय का प्रमुख वस्तुवार हिस्सा (2016-17)



नोट- 2016-17 के लिए लदान और आय (मदवार) के आंकड़े अनन्तिम हैं।

2015-16 की तुलना में, 2016-17 के दौरान, माल भाड़ा लदान में प्रमुख कमी पण्यों: कोयला (2015-16 में 551.52 मी.टन से 2016-17 में 532.83 मी.टन की कमी-- 3.39 प्रतिशत की कमी), सीमेंट (2015-16 में 105.35 मी.टन से 2016-17 में 103.29 मी.टन की कमी-- 1.96 प्रतिशत की कमी), उर्वरक (2015-16 में 52.23 मी.टन से 2016-17 में 48.34 मी.टन की कमी-- 7.45 प्रतिशत की कमी) खाद्यान्न (2015-16 में 45.63 मी.टन से 2016-17 में 44.86 मी.टन की कमी-- 1.69 प्रतिशत की कमी) तथा पीओएल (2015-16 में 43.24 मी.टन से 2016-17 में 42.42 मी.टन की कमी-- 1.90 प्रतिशत की कमी) में थी।

कोयला रेलवे के कुल लादान का 45 प्रतिशत बनता है। कोयले की भाड़ा आय में 2015-16 के दौरान ₹ 49,305.85 करोड़ से 2016-17 के दौरान ₹ 45,228.57 करोड़ की कमी हुई जिससे 8.27 प्रतिशत की कमी दर्ज हुई।

एमओआर ने बताया कि थर्मल पावर प्लान्ट में उर्जा उत्पन्न करने के लिए कोयले का बड़ा हिस्सा इस्तेमाल किया जाता है और रेलवे द्वारा कोयले की ढुलाई उर्जा क्षेत्रों से निकट रूप से जुड़ी हुई है। कोयले के लादान में कमी का प्रमुख कारण उर्जा क्षेत्रों में क्षमताओं से अधिक और कोयले की खदानों के समीप ही नये उर्जा संयंत्रों का परिचालन, तटीयक्षेत्र आधारित उर्जा संयंत्रों द्वारा कोयले के आयातों में कमी और उच्च अंतरराष्ट्रीय कीमते होने के कारण स्टील क्षेत्र द्वारा 2016-17 में कोकिंग कोयले की आयातों में कमी थी।

एमओआर ने स्वीकार कर लिया था कि भाड़ा दरें बहुत अधिक है (सर्विस की औसत लागत ₹ 0.99 प्रति दस किलोमीटर थी, वहीं रेलवे ₹ 1.60 प्रति दस किलोमीटर वसूल कर रहा था) जोकि यात्री यातायात के प्रति आर्थिक-सहायता के रूप में उपयोग किया जाता है

वहां रेलवे सेवा की लागत का लगभग 50 प्रतिशत वसूल रहा है। इस प्रकार, दरें अधिक होने के कारण भाड़ा यातायात सड़क की ओर जा रहा है।

1.3.1.2 यात्री आमदनी

यात्री सेवा के मुख्य निष्पादन संकेतकों को नीचे तालिका 1.3 में तालिकाबद्ध किया है।

तालिका 1.3 यात्री सेवा आंकड़े

वर्ष	यात्रियों की सं. (लाख में)			यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत दूरी (किलोमीटर में)	प्रति यात्री प्रति किलोमीटर आय का औसत (पैसे में)
	गैर - उपनगरीय	उपनगरीय	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)				
2012-13	3944.15 (2.53)	4476.56 (2.26)	8420.71 (2.39)	1098103 (4.93)	31,322.84 (10.89)	130.41	28.52 (5.68)
2013-14	3844.88 (-2.52)	4552.18 (1.69)	8397.06 (-0.28)	1140412 (3.85)	36,532.00 (16.63)	135.81	32.03 (12.30)
2014-15	3719.09 (-3.27)	4505.03 (-1.04)	8224.12 (-2.06)	1147190 (0.59)	42,189.61 (15.49)	139.49	36.78 (14.80)
2015-16	3648.47 (-1.90)	4458.86 (-1.02)	8107.33 (-1.42)	1143039 (-0.36)	44,283.26 (4.96)	140.99	38.74 (5.34)
2016-17	3549.67 (-2.71)	4566.43 (2.41)	8116.10 (0.11)	1149834 (0.59)	46,280.46 (4.51)	141.67	40.25 (3.89)

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

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

(ii) 2015-16 के लिए आंकड़े (यात्रियों की संख्या और आय) संशोधित आंकड़े हैं।

(iii) 2016-17 के लिए आंकड़े (आय के अतिरिक्त) अनन्तिम हैं।

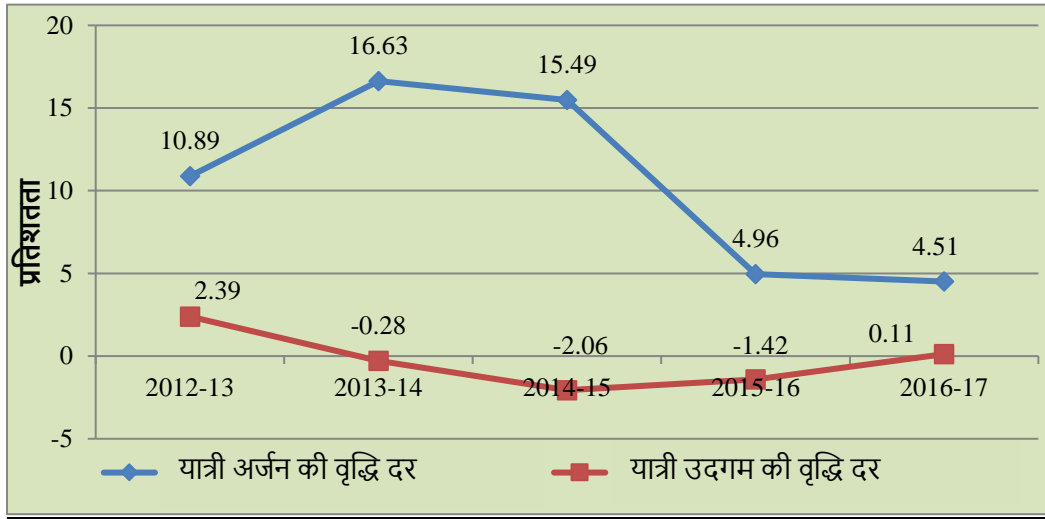
2016-17 के दौरान, पिछले वर्ष की तुलना में यात्री उदगम की वार्षिक वृद्धि दर में 0.11 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 2016-17 के दौरान, बजट आकलन में 8,116.10 मिलियन के प्रस्तावित यात्री उदगम के प्रति यात्री उदगम 8,182 मिलियन था। इस प्रकार, बजट आकलन (2016-17) की तुलना में यात्रियों की संख्या 0.81 प्रतिशत कम थी। यात्री उदगम में गैर-उप शहरी श्रेणी में 4.86 प्रतिशत की कमी और उपशहरी श्रेणी में 2.59 प्रतिशत की वृद्धि देखी गई।

2016-17 में यह देखा गया कि प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय में 2015-16 में 38.74 पैसे से 2016-17 में 40.25 पैसे तक वृद्धि हुई थी। पिछले वर्ष की वृद्धि दर 5.34 प्रतिशत की तुलना में प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय वृद्धि दर 3.89 प्रतिशत थी। यद्यपि विगत समय में यात्री किराये में वृद्धि की गई है, फिर भी भारतीय रेल को प्रति वर्ष यात्रियों और अन्य कोचिंग सेवाओं पर घाटा¹² हो रहा है।

पिछले पांच वर्षों के दौरान (2012-13 से 2016-17) यात्री यातायात और यात्री उदगम से अर्जन में वृद्धि चित्र 1.6 में दर्शायी गई है।

¹² 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



2016-17 में, पिछले वर्ष की तुलना में 2012-16 के दौरान 12.23 प्रतिशत के सीएजीआर के प्रति पूर्व वर्ष (4.96 प्रतिशत की वृद्धि) की तुलना में यात्री यातायात से आय में 4.51 प्रतिशत की वृद्धि आई। पिछले वर्ष की तुलना में 2016-17 में यात्री उदगम में 0.11 प्रतिशत की मामूली वृद्धि हुई। तथापि, पिछले पांच वर्षों के दौरान यात्री उदगम की संख्या में गिरावट की प्रवृत्ति हो रही है। वर्ष 2012-13 की तुलना में (8420.71 मिलियन यात्री उदगम) 2016-17 के दौरान यात्री उदगम में 3.62 प्रतिशत की कमी थी।

1.3.1.3 विविध आय और अन्य कोचिंग आय

विविध और कोचिंग आय चालू वर्ष में सकल यातायात प्राप्तियों का 8.88 प्रतिशत है। यह वर्ष 2015-16 में दर्ज 13.30 प्रतिशत की वृद्धि दर के प्रति 2016-17 में 42.52 प्रतिशत तक बढ़ी है। लेखापरीक्षा में विश्लेषण से पता चला कि खानपान विभाग, सामरिक लाइनों पर परिचालन हानि की प्रतिपूर्ति, भूमि का किराया/पट्टे, पीएसयू आदि से लाभांश, ब्याज और साइडिंग आदि के अनुरक्षण प्रभार और ब्याज आदि से आय में वृद्धि हुई जबकि पिछले वर्ष की तुलना में अन्य के लिए राइट ऑफ वे लीव सुविधा, विज्ञापनों, ओवरहेड प्रभार, और बाह्यपक्षों के लिए किये गये कार्य पर प्राप्त लाभ, भर्ती प्रकोष्ठ से प्राप्ति आदि से होने वाली आय में वर्तमान वर्ष में पिछले वर्ष की तुलना में कमी हुई।

1.4 वसूल न की गई आय³

2016-17 के दौरान अप्राप्त आय के अन्तर्गत ₹ 100 करोड़ की वसूली के लक्ष्य के प्रति भारतीय रेल ने वसूल न की गई आय के रूप में ₹ 6.84 करोड़ संचित किए। वसूल न की गई आय 2015-16 में ₹ 1665.42 करोड़ से बढ़कर 2016-17 के अन्त में ₹ 1672.26 करोड़ हो गई थी। यातायात उचंत और वसूली योग्य मांग के अन्तर्गत क्रमशः ₹ 1394.68 करोड़ और ₹ 277.58 करोड़ बकाया था। यातायात उचंत के अन्तर्गत बकाया का मुख्य भाग पावरहाऊस और राज्य विद्युत बोर्डों (एसईबी) से वसूल न किए गए ₹ 688.60 करोड़ के माल भाड़े और अन्य प्रभार के रूप में के कारण था जो कुल यातायात उचंत का

¹³यातायात के प्रचालन से वसूल 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।

49.37 प्रतिशत था जिसकी अभी वसूली की जानी थी। मुख्य चूककर्त्ताओं को नीचे तालिका 1.4 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.4 राज्य विद्युत बोर्ड से बकाया प्राप्य

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाउस	31 मार्च 2016 को बकाया प्राप्य	बकाया 31 मार्च 2017 को बकाया प्राप्य	वर्ष के दौरान वृद्धि (+)/कमी(-)
1.	पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड (पीएसईबी)	447.00	446.95	(-) 0.05
2.	दिल्ली विद्युत बोर्ड (डीवीबी)	114.28	114.28	-
3.	महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड (एमएसईबी)	59.67	39.81	(-) 19.86
4.	राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (आरएसईबी)	39.79	39.55	(-) 0.24
5.	उत्तर प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड (यूपीएसईबी)	32.61	31.35	(-) 1.26
6.	पश्चिम बंगाल राज्य विद्युत बोर्ड (डब्ल्यूबीएसईबी)	19.29	3.40	(-) 15.89

स्रोत-राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाउस से वसूली योग्य प्राप्यों का विवरण

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

1.5 प्रतिकूल आर्थिक सहायता

1.5.1 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के लिए आर्थिक सहायता

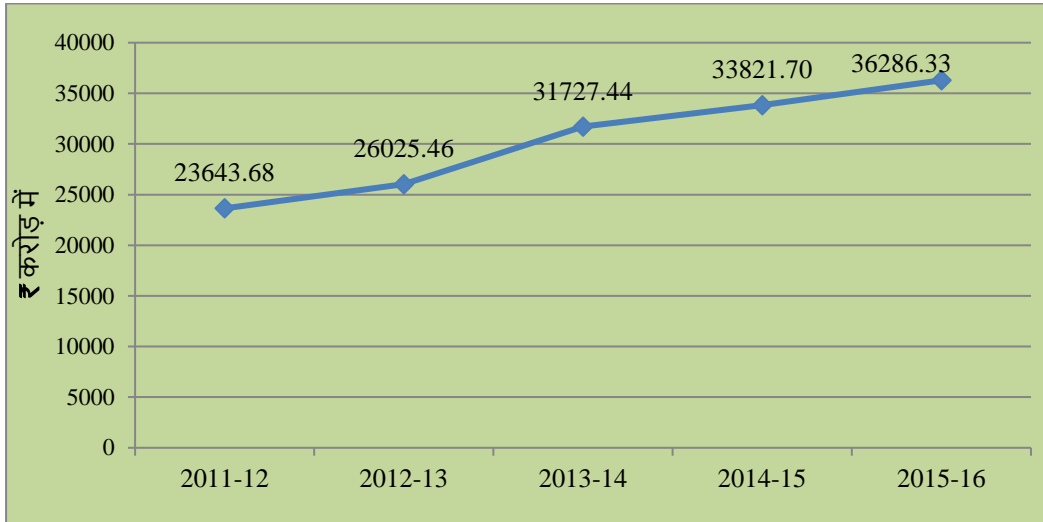
भारतीय रेल यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। वर्ष 2015-16 के लिए भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित अंत परिणाम-भाड़ा सेवा इकाई लागत और कोचिंग सेवा लाभप्रदता/इकाई लागत का सार यह दर्शाता है कि यात्रियों को भाड़ा आय और अन्य कोचिंग सेवाओं से प्रतिकूल आर्थिक सहायता दी गई थी। यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा हो रही हानि 2011-12 में ₹ 23,643.68 करोड़ से 2015-16¹⁴ में ₹ 36,286.33 करोड़ तक बढ़ गई।

यात्रियों की विभिन्न श्रेणियों (अर्थात् शारीरिक रूप से पिछड़े व्यक्ति, रोगी, वरिष्ठ नागरिक, इज्जत एमएसटी, प्रैस संवाददाता, खिलाड़ी, युद्ध विधवा) की रियायत के कारण यात्री अर्जन में छोड़ा गया राजस्व वर्ष 2015-16 के दौरान ₹ 1,602.94 करोड़ तथा 2016-17 के दौरान ₹ 1,670.05 करोड़ था। सेवारत/सेवानिवृत्त कर्मचारियों के रेलवे पास के संबंध में, रेलवे द्वारा न तो लागत की गणना की जाती है और न ही छोड़े गए राजस्व अनुरक्षित किया जाता है।

2011-12 से 2015-16 के दौरान यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर हुई हानि को आकृति 1.7(क) में दर्शाया गया है।

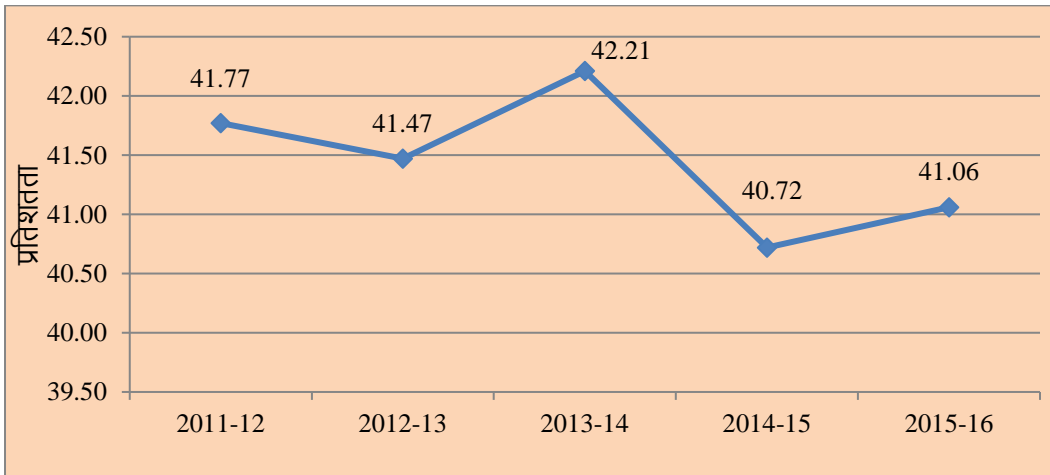
¹⁴ 2016-17 के लिए अंतिम परिणामों-कोचिंग सेवाओं-लाभप्रदता युनिट लागतों के सार को समेकित नहीं किया गया। (दिसम्बर-2017)

**चित्र 1.7 (क): यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानियां
(2011-12 से 2015-16)**



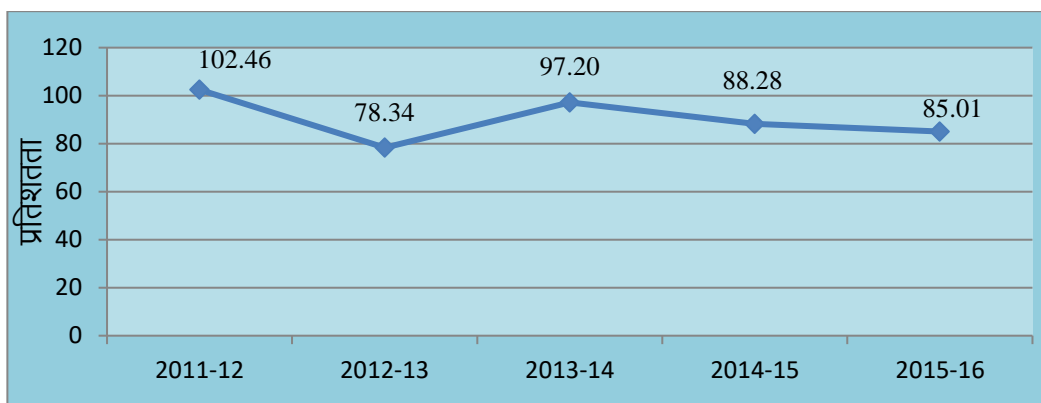
अतः यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानि में 2014-15 में ₹ 33,821.70 करोड़ से 2015-16 में ₹ 36,286.33 करोड़ तक की वृद्धि के कारण यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं के प्रति मालभाड़ा आय के प्रति सहायता में पिछले वर्ष की तुलना में 2015-16 में वृद्धि हुई है। यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर व्यय की प्रतिशतता में अंतर को 31 मार्च 2016 तक पांच वर्षों की अवधि के दौरान अप्राप्य छोड़ा गया व्यय 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।

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 2015-16 के दौरान मालभाड़ा यातायात से 85.53 प्रतिशत लाभ (2015-16 में मालभाड़ा यातायात से लाभ: ₹ 42,426.63 करोड़) का भारतीय रेल की यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर ₹ 36,286.33 करोड़ की हानि की प्रतिपूर्ति के लिए उपयोग किया गया था। भारतीय रेल पिछले वर्ष में 11.72 प्रतिशत की तुलना में 2015-16 में यात्री सेवाओं पर हानि का आर्थिक सहायता देने के बाद मालभाड़ा आय पर केवल 14.47 प्रतिशत लाभ लेने में सफल रहा जिसने परिचालन लाभ में वृद्धि दर्शायी।

1.5.2 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों पर परिचालन हानियाँ

2011-12 से 2015-16 के दौरान यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियों को तालिका 1.5 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.5 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियाँ

(₹ करोड़ में)

यात्री सेवाओं की श्रेणी	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
एसी-प्रथम श्रेणी	(-)38.78 (8.12)	(-)40.86 (7.48)	(-)47.39 (7.54)	(-) 127.49 (17.68)	(-) 175.79 (23.05)
प्रथम श्रेणी	(-) 39.13 (32.14)	(-)61.36 (61.26)	(-)92.06 (75.82)	(-) 69.50 (74.71)	(-) 58.00 (81.03)
एसी 2 टियर	(-) 438.83 (17.76)	(-)348.09 (12.53)	(-) 497.28 (15.26)	(-) 495.59 (13.32)	(-) 463.11 (12.01)
एसी 3 टियर	499.33 (12.19)	494.99 (10.29)	410.67 (6.84)	881.52 (12.57)	898.06 (11.69)
एसी चेयर कार	(-)13.29 (1.65)	(-)38.12 (4.00)	(-)148.47 (11.32)	(-) 142.26 (9.90)	(-) 5.58 (0.40)
स्लीपर श्रेणी	(-) 6,531.75 (47.16)	(-)6,852.72 (45.00)	(-) 8,407.85 (44.57)	(-) 8,510.06 (41.50)	(-) 8,301.15 (38.65)
दूसरी श्रेणी	(-) 4,237.60 (36.06)	(-)5,167.53 (38.90)	(-)7,134.42 (44.75)	(-)7,642.13 (43.19)	(-) 8,569.77 (45.37)
सामान्य (सभी श्रेणी)	(-)8,893.12 (66.97)	(-)9,783.80 (67.78)	(-)11,105.24 (67.08)	(-) 11,673.80 (65.58)	(-) 13,237.74 (69.14)
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	(-) 2,813.95 (58.21)	(-) 3,365.47 (61.70)	(-) 4,027.14 (62.98)	(-) 4,679.11 (63.98)	(-) 5,124.74 (65.19)

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।

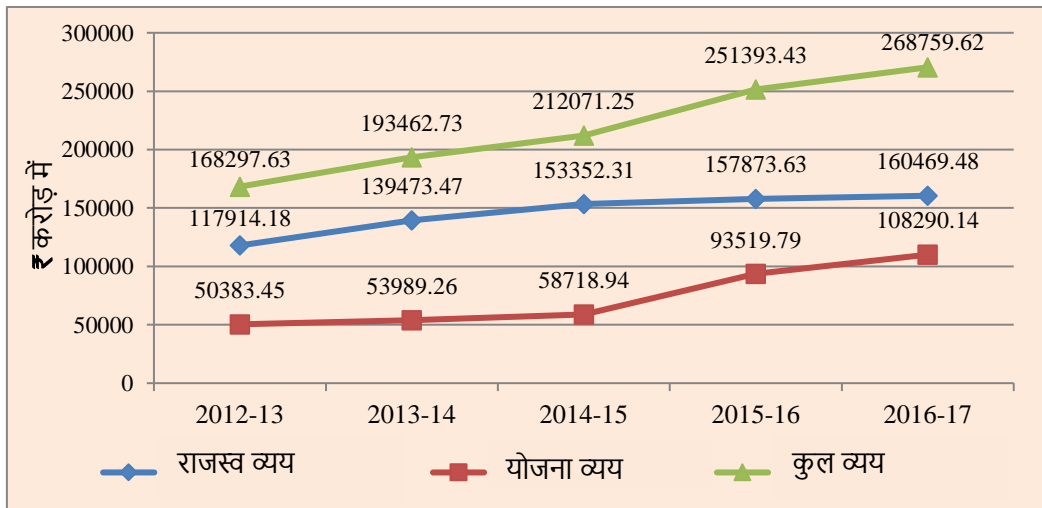
तालिका 1.5 से स्पष्ट है कि एसी-3-टियर को छोड़कर, ट्रेन सेवाओं की सभी श्रेणियों ने 2015-16 के दौरान हानियां उठाई थी जिसका तात्पर्य है कि केवल एसी-3-टियर खंड ने अपनी परिचालन लागत वसूल की थी।

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 हानि¹⁵ की प्रतिशतता 0.40 प्रतिशत (एसी चेयर कार) में ईएमयू उपनगरीय ट्रेन सेवाओं पर 65.19 प्रतिशत के साथ 81.03 प्रतिशत (प्रथम श्रेणी) के बीच थी। इन श्रेणियों में से गैर वसूली पूर्ण लागत के लिए कारको में से एक अच्छी संख्या में विभिन्न लाभार्थियों को निशुल्क एवं रियायत किराया पास/टिकट जारी की जा सकती है।

1.6 संसाधनों का उपयोग

भारतीय रेल में व्यय के दो मुख्य घटक 'राजस्व व्यय' और 'योजना व्यय' हैं। राजस्व व्यय में सामान्य कार्यचालन व्यय और विविध व्यय सम्मिलित है। कुल व्यय 2015-16 में ₹ 2,51,393.43 करोड़ से 2016-17 में ₹ 2,68,759.62 करोड़ तक वृद्धि हुई, इसमें 6.91 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज हुई। राजस्व व्यय में उसी अवधि के दौरान ₹ 1,57,873.63 करोड़ से ₹ 1,60,469.48 करोड़ तक 1.64 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

चित्र 1.9: पिछले पांच वर्षों में योजना तथा राजस्व व्यय



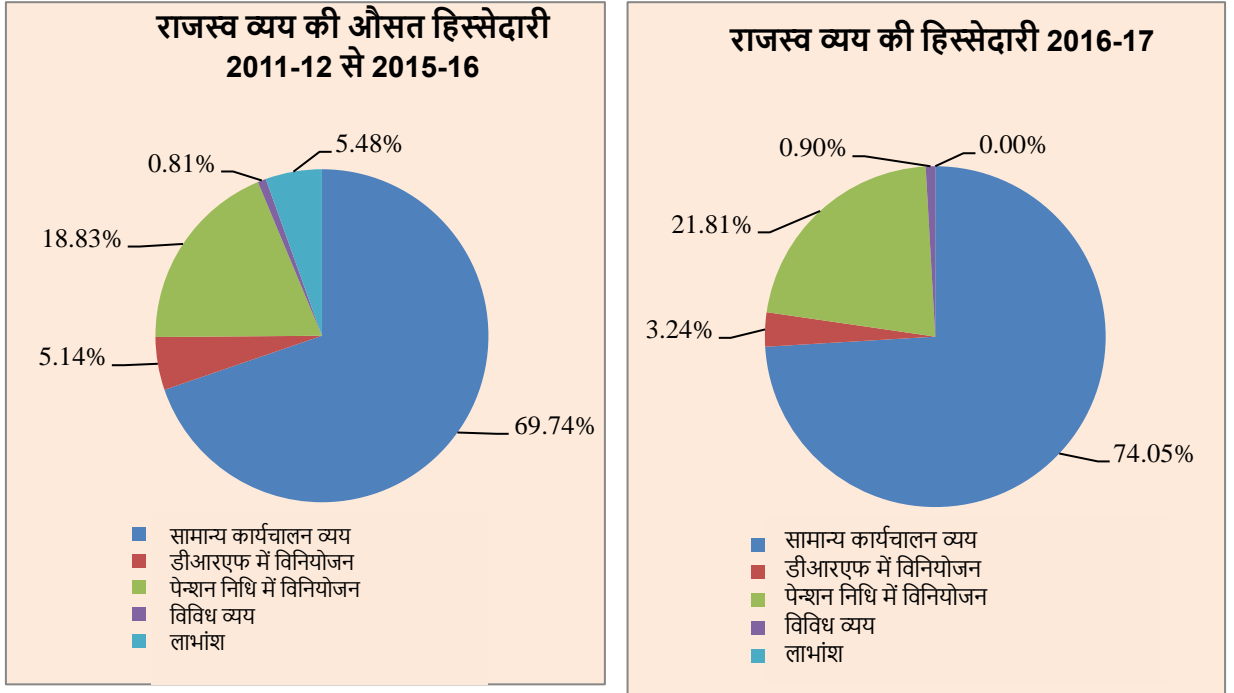
*विकास निधि, पूंजीगत निधि तथा ऋण सेवा निधि के लिए अधिशेष विनियामित की राशि को छोड़कर (2012-13 ₹ 8,266.25 करोड़, 2013-14 ₹ 3,740.40 करोड़, 2014-15 ₹ 7,664.94 करोड़, 2015-16 ₹ 10,505.97 करोड़ तथा 2016-17 ₹ 4,913.00 करोड़)

2016-17 के दौरान कुल व्यय में राजस्व व्यय की हिस्सेदारी में 63 प्रतिशत (2015-16) से 60 प्रतिशत (2016-17) तक कमी आई जबकि योजना व्यय में 37 प्रतिशत (2015-16) से 40 प्रतिशत (2016-17) तक वृद्धि हुई। योजना व्यय के विस्तृत विश्लेषण पर पैराग्राफ 1.10 में चर्चा की गई है।

¹⁵ हानि की गणना अंतिम परिणामों का सार-कोचिंग सेवा लाभ/यूनिट लागत (2015-16) में दिए गए व्यय एवं आय के आकड़ों पर आधारित है।

1.6.1 राजस्व व्यय

चित्र 1.10: पिछले पांच वर्षों में राजस्व व्यय की हिस्सेदारी

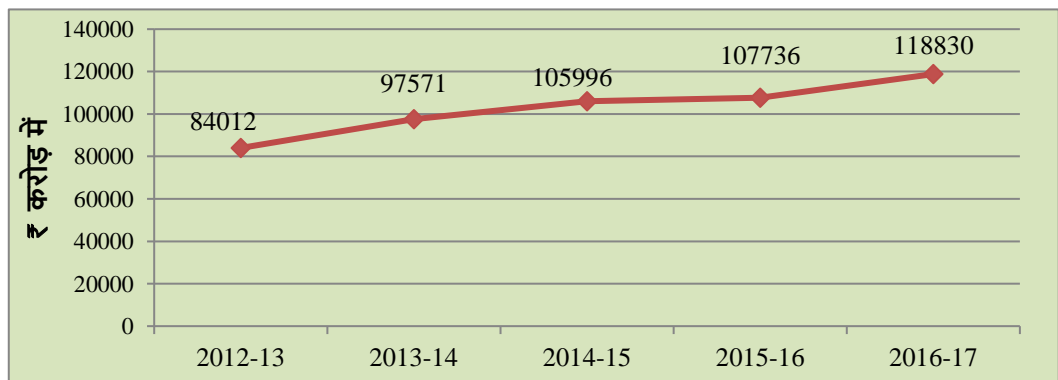


सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) में भारतीय रेल के दिन-प्रतिदिन के रख-रखाव और परिचालन पर व्यय अर्थात् कार्यालय प्रशासन पर व्यय, ट्रेक एवं पुलों, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण, कर्मिदल पर परिचालन खर्च, ईंधन, विविध व्यय, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं।

कुल राजस्व व्यय का मुख्य घटक ओडब्ल्यूई था जिसमें 2011-16 के दौरान कुल राजस्व व्यय औसतन 69.74 प्रतिशत और 2015-16 के दौरान 74.05 प्रतिशत है। डीआरएफ में विनियोजन में 2011-16 के दौरान औसतन 5.14 प्रतिशत की तुलना में 2016-17 में 3.24 प्रतिशत की कमी आई थी। पेंशन निधि में विनियोजन में बढ़ी हुई पेंशन देयताओं को पूरा करने के लिए 2011-16 के दौरान औसतन 18.83 प्रतिशत की तुलना में 2016-17 में 21.81 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई थी।

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

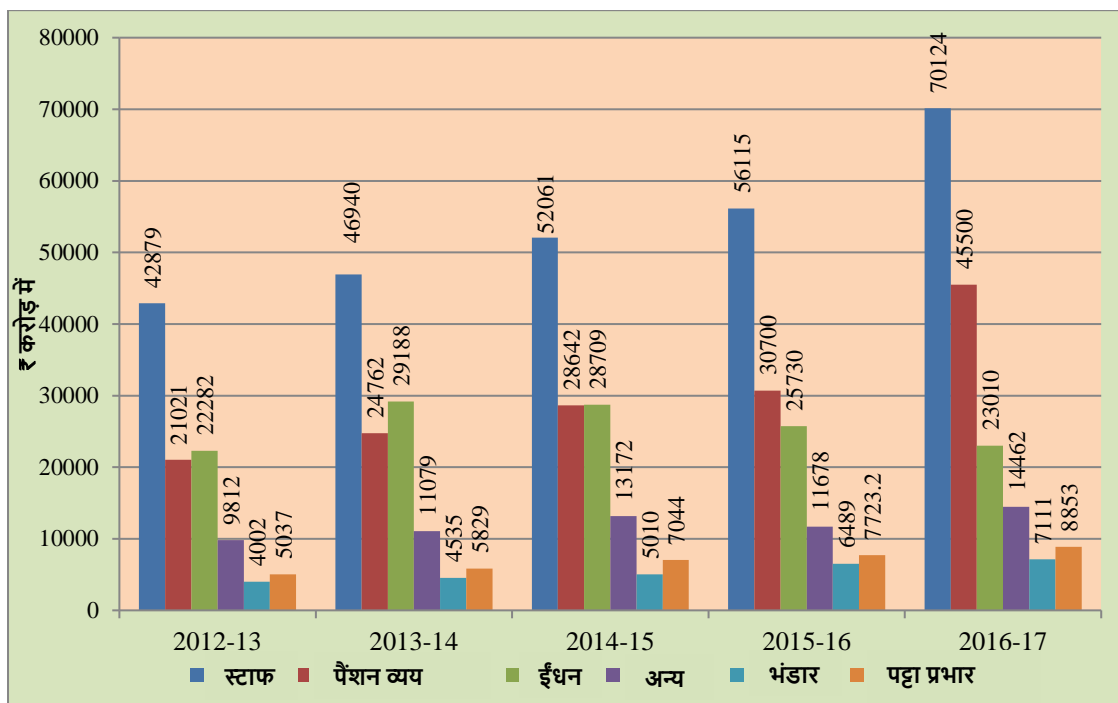
चित्र: 1.11 सामान्य कार्यचालन व्ययों में वृद्धि (2012-13 से 2016-17)



ओडब्ल्यूई में पिछले वर्ष में 1.64 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में 2016-17 के दौरान 10.30 प्रतिशत की दर पर वृद्धि हुई।

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

चित्र: 1.12 घटक वार व्यय



टिप्पणी (i) 2016-17 के आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं।

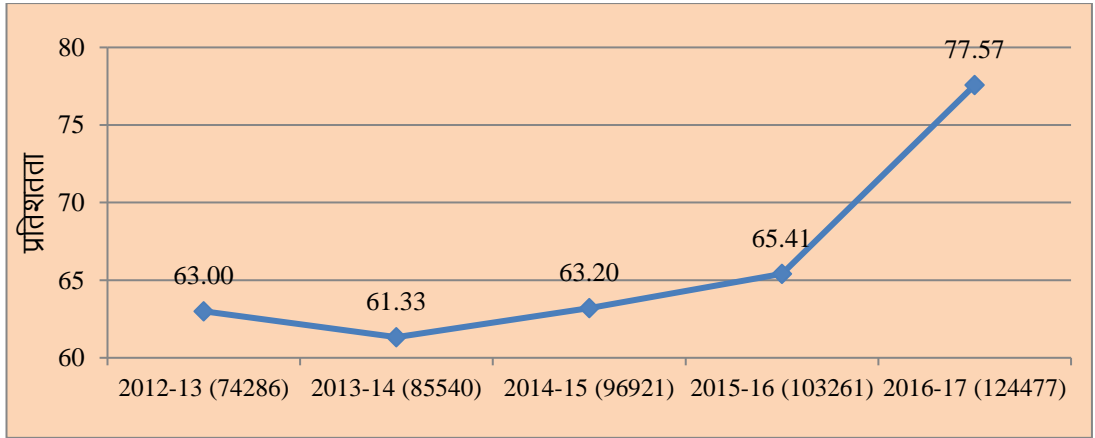
(ii) 2015-16 के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं (वास्तविक के आधार पर)।

स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) चालू वर्ष के दौरान भारतीय रेल के कार्यचालन व्ययों का लगभग 68 प्रतिशत है। सातवें वेतन आयोग के प्रभाव के कारण संभवतः कर्मचारियों और पेंशन आऊटगो के तहत व्यय में तेजी आई थी।

1.6.2 प्रतिबद्ध व्यय

भारतीय रेल में प्रतिबद्ध व्यय में 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



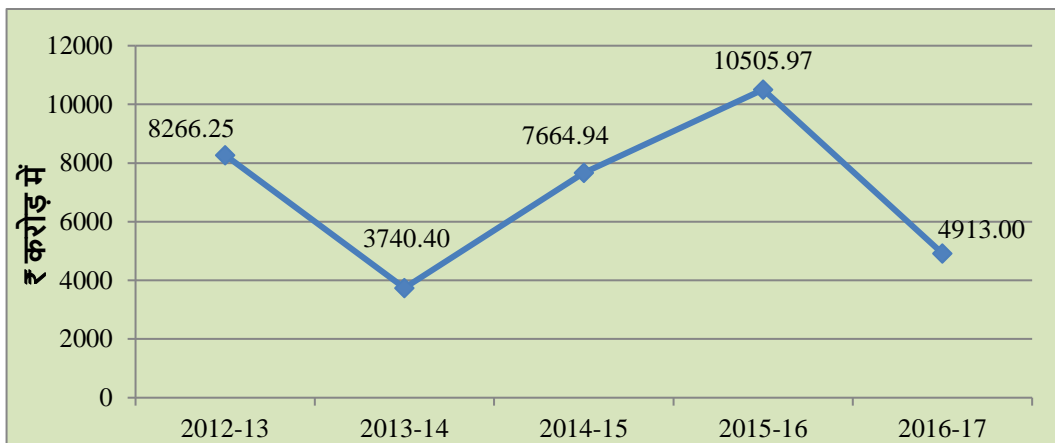
- टिप्पणी-(i) कोष्ठक में दिए गए आंकड़े रूपए में कुल प्रतिबद्ध व्यय को दर्शाती हैं।
(ii) 2016-17 के आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं।
(iii) 2015-16 के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं (वास्तविक के आधार पर)।
(iv) वर्ष 2015-16 तक के लिए सामान्य राजस्व के लिए लाभांश भुगतान प्रतिबद्ध व्यय में शामिल किया गया।

कुल राजस्व व्यय में प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता 2016-17 में 77.57 प्रतिशत थी। भारतीय रेल के पास उसके परिचालनों को चलाने के लिए कुल राजस्व व्यय का 22.43 प्रतिशत शेष था (चित्र 1.13)।

1.7 राजस्व अधिशेष

2012-13 से 2016-17 के वर्षों के दौरान, सभी राजस्व व्यय के भुगतान के बाद निवल राजस्व अधिशेष की प्रवृत्ति नीचे चित्र 1.14 में दर्शाई गई है।

चित्र: 1.14 राजस्व अधिशेष



निवल अधिशेष, जो 2015-16 में ₹ 10,505.97 करोड़ तक बढ़ गया था, 2016-17 में घटकर ₹ 4,913.00 करोड़ हो गया था। 2016-17 के दौरान निवल अधिशेष में कमी 2015-16 में 3.23 प्रतिशत वृद्धि दर के प्रति मालभाड़ा आय की 4.46 प्रतिशत की ऋणात्मक वृद्धि दर, पिछले वर्ष की तुलना में विविध प्राप्तियों की 97.77 प्रतिशत की ऋणात्मक वृद्धि दर और 2015-16 की तुलना में (3.38 प्रतिशत) अधिक टीडब्ल्यूई (7.57 प्रतिशत) की वृद्धि दर के कारण थी।

1.8 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 व्यय अनुपात' और 'स्टाफ उत्पादकता' हैं, जिसकी चर्चा नीचे दी गई है:

1.8.1 प्रचालन अनुपात

प्रचालन अनुपात (ओआर) यातायात आय के लिए कार्यचालन व्यय की प्रतिशतता को प्रदर्शित करता है। भारतीय रेल के लिए प्रचालन अनुपात जो 2015-16 में 90.49 प्रतिशत था, 2016-17 में 96.50 प्रतिशत तक क्षरित हो गया। यह मुख्यतः इस कारण से था कि कार्यचालन व्यय पिछले वर्ष (3.40 प्रतिशत) की तुलना में उच्च दर (7.63 प्रतिशत) पर था, जबकि यातायात आय में पिछले वर्ष दर (4.28 प्रतिशत) से कम दर की वृद्धि (0.92 प्रतिशत) हुई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि चालू वर्ष के दौरान प्रचालन अनुपात में 2000-01 से 96.50 प्रतिशत के न्यूनतम स्तर तक कमी आई थी जो तब 98.34 प्रतिशत था।

31 मार्च 2017 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान क्षेत्रीय रेलवे का प्रचालन अनुपात तालिका 1.6 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.6 क्षेत्रीय रेलवे का प्रचालन अनुपात

(प्रतिशत में)

क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
1	मध्य	97.82	100.23	101.85	98.13	105.00
2	पूर्व	178.86	176.76	177.27	180.56	165.27
3	पूर्व मध्य	92.19	99.58	95.24	90.28	101.83
4	पूर्व तट	44.50	48.34	51.25	50.56	53.78
5	उत्तर	113.15	110.12	117.65	114.97	118.85
6	उत्तर मध्य	59.68	64.04	64.13	61.98	70.50
7	उत्तर पूर्व	200.01	207.49	193.47	196.52	197.01
8	पूर्वोत्तर सीमांत	178.39	193.08	187.08	185.71	130.45
9	उत्तर पश्चिम	88.97	98.58	90.18	91.15	95.17
10	दक्षिण	130.59	132.18	128.98	134.89	147.83
11	दक्षिण मध्य	79.63	84.13	76.03	78.71	86.24
12	दक्षिण पूर्व	70.50	72.54	73.62	71.15	73.46
13	दक्षिण पूर्व मध्य	49.14	52.53	50.83	50.52	56.24
14	दक्षिण पश्चिम	104.85	115.41	98.72	102.60	119.56
15	पश्चिम	89.84	91.74	86.51	88.72	103.00
16	पश्चिम मध्य	68.18	71.06	63.56	64.38	73.90
17	मेट्रो रेलवे कोलकाता	328.26	302.63	253.69	237.80	260.06
	समग्र भारतीय रेल	90.19	93.60	91.25	90.49	96.50

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-भाग-1 समीक्षा

पूर्व तथा पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के प्रचालन अनुपात में सुधार हुआ था जबकि पूर्व वर्ष की तुलना में चालू वर्ष के दौरान अन्य क्षेत्रीय रेलवे में गिरावट हुई थी। पूर्वोत्तर, उत्तर मध्य, उत्तर पश्चिमी, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य तथा पश्चिम मध्य रेल में 2016-17 के दौरान 100 प्रतिशत से कम रही। मध्य, पूर्व, पूर्व मध्य, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत,

दक्षिण, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम रेलवे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता का प्रचालन अनुपात यह सूचित करते हुए कि उनका कार्यचालन व्यय उनके यातायात आय की अपेक्षा अधिक था, 2016-17 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था। पूर्व, उत्तर, उत्तर पूर्व, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता नामक क्षेत्रीय रेलवे का प्रचालन अनुपात पिछले पाँच वर्षों में 100 प्रतिशत से अधिक था।

₹ 40,025.95 करोड़ की वास्तविक राशि की पेंशन निधि में (₹ 35,000 करोड़ की अपेक्षा) विनियोजन करने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, भारतीय रेल के प्रचालन व्यय ₹ 5,025.95 करोड़ की वृद्धि के साथ ₹ 1,59,511.98¹⁶ करोड़ की अपेक्षा ₹ 1,64,537.93 करोड़ तक बढ़ सकता है। अतः, भारतीय रेल का प्रचालन अनुपात उपरोक्तानुसार 96.50 प्रतिशत के स्थान पर 99.54 प्रतिशत हो गया। इस प्रकार, 96.50 प्रतिशत का प्रचालन अनुपात रेलवे की वास्तविक वित्तीय प्रदर्शन को प्रदर्शित नहीं करता।

प्रचालन अनुपात= कुल सकल कार्यचालन व्यय/ कुल सकल आय x 100

₹ 1,64,537.93 करोड़/₹ 1,65,299.04¹⁷ करोड़ x 100 = 99.54 प्रतिशत

1.8.2 पूंजीगत आऊटपुट अनुपात (सीओआर)

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

31 मार्च 2017 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 अनुपात

निम्न को	पूंजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूंजी (मिलियन में)	माल यातायात (एनटीकेएमएस) (मिलियन में) (केवल राजस्व माल भाड़ा यातायात)	यात्री यातायात		कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएमएस में)	ब्याज देय पूंजी (एनटीकेएमएस में प्रति)
			यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	मिलियन एनटीकेएमएस		
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	1,143,039	81,566	736,047	374
31-मार्च-17	3,126,349	620,175	1,149,835	81,638	701,813	445

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

टिप्पणी : 31 मार्च 2016 की अवधि के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं। पूंजीगत निधि से निवेशों सहित पूंजी को छोड़कर 2016-17 के आंकड़े अंतिम हैं।

नियोजित पूंजी (तालिका 1.7) की तुलना में भारतीय रेल का भौतिक निष्पादन में कमी दर्ज करते हुए सीओआर 252 पैसे (2012-13) से बढ़कर 445 पैसे (2016-17) हो गया। यह गत पांच वर्षों के दौरान लगातार बढ़ता रहा।

¹⁶ कुल कार्यचालन व्यय (₹ 1,59,029.61 करोड़) घटा उचंत (₹-482.37 करोड़) = कुल सकल कार्यचालन व्यय (₹ 1,59,511.98 करोड़)

¹⁷ सकल ट्रैफिक प्राप्तियां (₹ 1,65,292.20 करोड़) घटा ट्रैफिक उचंत (₹-6.84 करोड़) = कुल सकल आय (₹ 1,65,299.04 करोड़)

1.8.3 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेल के मामले में स्टाफ उत्पादकता¹⁸ को प्रति हजार कर्मचारी (मिलियन में एनटीकेएम के अनुसार) संचालित यातायात की मात्रा के अनुसार मापा जाता है। सभी क्षेत्रीय रेलवे के (मेट्रो रेल/कोलकाता को छोड़कर) ओपन लाइन स्टाफ की उत्पादकता 2012-13 (596) से 2016-17 (572) तक 4.02 प्रतिशत तक कम हो गई। पिछले पाँच वर्षों की अवधि में स्टाफ उत्पादकता में गिरावट एनटीकेएम में कमी के कारण थी (अर्थात् एक किलोमीटर की दूरी पर वाहन के भार को छोड़ कर एक टन माल का परिवहन)।

स्टाफ उत्पादकता के क्षेत्रवार विश्लेषण से पता चला कि 2016-17 के दौरान 1491 मिलियन एनटीकेएम की उच्च स्टाफ उत्पादकता को पूर्व तट रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था जबकि पूर्व रेलवे की 202.02 मिलियन एनटीकेएम की स्टाफ उत्पादकता उसी अवधि के दौरान न्यूनतम थी।

1.9 योजना व्यय

भारतीय रेल धारणीय आर्थिक वृद्धि के लिए बढ़ती हुई अवसंचरना 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 उपयोग किया जाए। नई परिसम्पत्तियों का सृजन, क्षय हुई परिसम्पत्तियों जिनका उपयोग समाप्त हो गया था, का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण, नेटवर्क क्षमता का संवर्धन, वे कार्यकलाप थे जिन्हें अपने योजना व्यय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा किया गया था।

भारतीय रेल का योजना व्यय जीबीएस, आन्तरिक संसाधनों¹⁹ और अतिरिक्त बजटीय सहायता अर्थात् रोलिंग स्टॉक के लिए भारतीय रेल वित्त निगम लिमिटेड, (आईआरएफसी) और रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा नए नेटवर्क लिंक्स के माध्यम से बाजार उधारों से वित्तपोषित किया गया था।

2016-17 के दौरान ₹ 13,170 करोड़ की (संस्थागत वित्त) ईबीआर (आईएफ)²⁰ निधियाँ आईआरएफसी से प्राप्त की गई थी (भारतीय जीवन बीमा निगम को बांड जारी करके आईआरएफसी द्वारा आरंभ में निधियाँ निकाली गई)।

तालिका 1.8, 12वीं पंचवर्षीय योजना (2012-13 से 2016-17) के दौरान योजना व्यय के लिए निधियों का स्रोत दर्शाती 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	2016-17	
	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	बजट अनुमान	वास्तविक
सकल बजटीय सहायता ²¹	25,710.21 (51.03)	29,055.38 (53.82)	32,327.60 (55.05)	37,608.47 (40.21)	45,000.00 (37.19)	45,231.64 (41.77)
आन्तरिक संसाधन	9,531.31 (18.92)	9,709.00 (17.98)	15,347.24 (26.14)	16,845.31 (18.01)	16,675.00 (13.78)	10,479.84 (9.68)

¹⁸ भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

¹⁹ मूल्यहास आरक्षित निधि, पूँजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियाँ

²⁰ 2015-16 में रेलवे में अतिरिक्त बजटीय स्रोतों (संस्थागत वित्त) - ईबीआर (आईएफ) को आरम्भ किया गया था।

²¹ रेलवे सुरक्षा निधि से व्यय शामिल है।

कुल (जीबीएस तथा आन्तरिक संसाधन)	35,241.52 (69.95)	38,764.38 (71.80)	47,674.84 (81.19)	54,453.78 (58.23)	61,675.00 (50.97)	55,711.48 (51.45)
अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईआरएफसी, आरवीएनएल, आईबीआर-आईएफ, पीपीपी)	15,141.93 (30.05)	15,224.88 (28.20)	11,044.10 (18.81)	39,066.01 (41.77)	59,325.00 (49.03)	52,578.66 (48.55)
कुल	50,383.45	53,989.26	58,718.94	93,519.79	121,000.00	1,08,290.14

* पैरा 1.1 (क) तथा पैरा 2.1

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

स्रोत- रेल बजटों पर व्याख्यात्मक ज्ञापन और विनियोग लेखे

कुल योजना व्यय में जीबीएस का भाग 2015-16 में 40.21 प्रतिशत से बढ़ कर 2016-17 में 41.77 प्रतिशत हो गया था। कुल योजना व्यय में आंतरिक संसाधनों का भाग भी 2015-16 में 18.01 प्रतिशत से घटकर 2016-17 में 9.68 प्रतिशत हो गया था। ईबीआर का भाग 2015-16 में 41.77 प्रतिशत से बढ़कर चालू वर्ष में 48.55 प्रतिशत हो गया था। आंतरिक स्रोतों के उत्पादन में कमी के परिणामस्वरूप जीबीएस तथा ईबीआर पर अधिक निर्भरता हुई थी। 2016-17 के दौरान, रेल मंत्रालय ने रोलिंग स्टॉक के लिए आईआरएफसी से ₹ 14,280.84 करोड़, आरवीएनएल द्वारा निष्पादित की जा रही दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए ₹ 37.13 करोड़ गेज रूपान्तरण दोहरीकरण तथा रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाओं के लिए ईबीआर-आईएफ से ₹ 13.170 करोड़ तथा मुख्यतः नई लाईन परियोजनाओं, यातायात सुविधाओं और सड़क सुरक्षा कार्यों इत्यादि पर व्यय के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से ₹ 26,834.09 करोड़ प्राप्त किए थे। 2016-17 के दौरान ईबीआर-आईएफ के माध्यम से वास्तविक व्यय ₹ 11,465.15 करोड़ था। इसप्रकार ईबीआर-आईएफ के अन्तर्गत ₹ 1,704.85 करोड़ की अव्ययित राशि थी।

योजना व्यय को विभिन्न योजना शीर्षों के अन्तर्गत 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	2016-17
नई लाईने, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण यार्ड रिमोडलिंग, यातायात सुविधाएं, रेलपथ नवीकरण पुल कार्य, सिग्नल और दूरसंचार	16,721.19	18,532.34	21,984.62	36,638.42	36,246.12
	(33.19)	(34.33)	(37.44)	(46.71)	(44.50)
रोलिंग स्टॉक और पट्टा प्रभार के पूंजीगत अवयव का भुगतान	22,403.29	22,267.49	21,723.98	24,240.71	26,610.98
	(44.47)	(41.24)	(37.00)	(30.90)	(32.67)
वर्कशाप एवं उत्पादन इकाई एवं संयंत्र एवं मशीनरी	1,917.00	2,264.42	2,129.02	1,921.14	1,965.00
	(3.80)	(4.19)	(3.63)	(2.45)	(2.41)
सरकारी उपक्रम में निवेश	3,372.74	4,289.58	4,865.31	7,349.71	7,184.13
	(6.69)	(7.95)	(8.29)	(9.37)	(8.82)
अन्य	5,969.23	6,635.43	8,016.01	8,288.81	9,449.82
	(11.85)	(12.29)	(13.65)	(10.57)	(11.60)
कुल	50,383.45	53,989.26	58,718.94	78,438.79	81,456.05*

* पीपीपी के अन्तर्गत ₹ 26,834.09 करोड़ के व्यय को छोड़कर

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

टिप्पणी: 1 कोष्ठकों में आँकड़े कुल योजना व्यय से प्रतिशतता दर्शाते हैं

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

टिप्पणी: 3 उपर्युक्त योजना व्यय में योजना शीर्षों अर्थात् नई लाईनें, यातायात सुविधाएँ, रोलिंग स्टॉक, सड़क सुरक्षा कार्य (पुल के ऊपर/नीचे सड़क) पीएसयू में निवेश आदि के अन्तर्गत पीपीपी पद्धति के अन्तर्गत ₹ 26,834.09 करोड़ की राशि शामिल नहीं है।

तालिका 1.9 दर्शाती है कि ट्रैक से संबंधित कार्यों (नई लाइनों का निर्माण, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, यार्ड रिमोडलिंग और यातायात सुविधाएँ, ब्रिज कार्य तथा सिगनल एवं दूरसंचार कार्य) पर योजना व्यय के भाग में 2015-16 में पिछले वर्ष की तुलना में लाभप्रद उछाल देखी गई और यह स्तर 2016-17 के दौरान जारी रहा। रोलिंग स्टॉक पर योजना व्यय तथा पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक से भुगतान के भाग में 2015-16 तथा 2016-17 में सकारात्मक वृद्धि बनाए रखी।

1.10 रेलवे निधियां

मूल्यहास आरक्षित निधि (डी आर एफ): परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापना और नवीनीकरण के लिए रेलवे जोनल रेलवे के मामले में राजस्व से अंतरण द्वारा और उत्पादन इकाइयों के मामले में कार्यशाला विनिर्माण उचंत से अंतरण द्वारा वित्तपोषित डीआरएफ का रखरखाव करता है।

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

विकास निधि (डीएफ)- यह निधि (अधिशेष) से विनियोजन द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। इस निधि का प्रयोग रेल परिवहन के प्रयोक्ताओं श्रमिक कल्याण कार्यों, अलाभकारी कार्यचालन सुधार कार्यों तथा सुरक्षा कार्यों के व्यय को पूर्ण करने के लिए किया जाता है।

पूंजीगत निधि (सीएफ)- यह निधि पूंजीगत प्रकृति के कार्यों की आवश्यकताओं के भाग को वित्त सहायता देने के विशेष उद्देश्य से 1992-93 में निर्मित किया गया। डीएफ को विनियोजन प्रदान करने के बाद, शेष का अधिशेष सीएफ का विनियोजित कर दिया जाता है। यह निधि 2001-02 तक प्रचालित रही। तदोपरांत, पांचवें वेतन आयोग की सिफारिशों को कार्यान्वित करने के पश्चात, रेलवे इस निधि में विनियोजित करने के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन उत्पन्न नहीं कर पाया। अतः, 2002-03 से 2004-05 तक इस निधि को परिचालित अवस्था में रखा गया और 2005-06 से परचालित किया गया।

ऋण सेवा निधि (डीएसएफ)- यह निधि जापान अंतर्राष्ट्रीय सहकारी एजेंसी (जेआईसीए), वर्ल्ड बैंक से लिए ऋणों तथा वेतन आयोगों के भविष्य कार्यान्वयनों के लिए भविष्य ऋण सेवा दायित्वों के निर्वहन के एकमात्र उद्देश्य से 2013-14 में निर्मित की गई। इस निधि का वित्तपोषण लाभांश देनदारियों और सीएफ तथा डीएफ की अनिवार्य आवश्यकताओं को पूरा करने के पश्चात शेष अधिशेष से विनियोजन द्वारा किया जाता है।

रेल सुरक्षा निधि (आरएसएफ): इस निधि का निर्माण 1 अप्रैल 2001 को मानवरहित स्तर क्रॉसिंग के परिवर्तन से संबंधित कार्यों और व्यस्त स्तर क्रॉसिंग पर उपरिगामी रोड/उध्वार्गामी पुलों के निर्माण के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए किया गया। तथापि, 2016-17 में इस निधि के कार्यक्षेत्र का विस्तार नई लाइनों को कवर करने, गेज परिवर्तन, विद्युतीकरण और सुरक्षा कार्यों तक कर दिया गया। इस निधि का वित्तपोषण

केंद्र सरकार द्वारा केंद्रीय सड़क निधि (डीजल उपकर में से) के साथ-साथ सामान्य राजस्वों को रेल मंत्रालय द्वारा भुगतान किये जा रहे लाभांश में से रेलवे सुरक्षा कार्य निधि को किये गये योगदान में से किया जाता है। इसके अतिरिक्त, राशि रेल राजस्व अर्थात सामान्य राजस्वो को लाभांश के भुगतान के पश्चात बचे 'अधिशेष'में से भी विनियोजित किया जा सकता है।

2016-17 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	32.78	5,399.73	4,982.01	450.50
पेंशन निधि	5,657.30	35,400.00	40,462.54	594.76
विकास निधि	390.39	2,510.07	2,497.83	402.63
पूँजीगत निधि	907.43	2,398.00	3,000.00	305.43
रेलवे सुरक्षा निधि	15.52	10,739.77	10,732.03	23.26
ऋण सेवा निधि	3,803.26	0.00	3,003.03	800.23
कुल	10,806.68	56,447.57	64,677.44	2,576.81

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

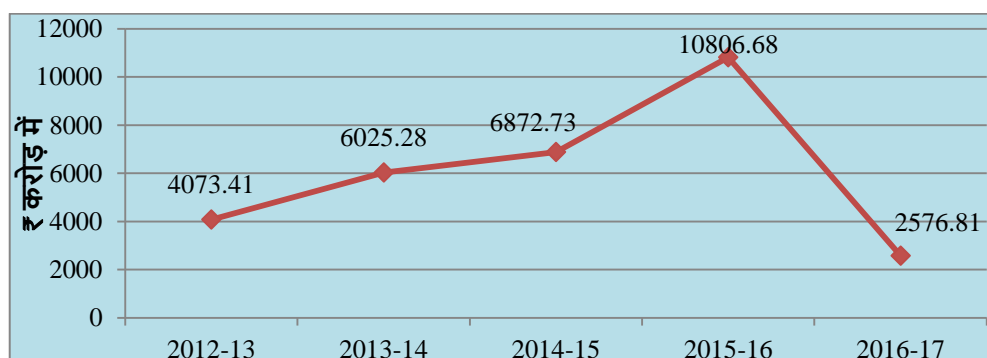
2. डीआरएफ, विकास निधि तथा रेलवे सुरक्षा निधि के अन्तर्गत वृद्धि में क्रमशः ₹ (-) 0.27 करोड़ ₹ (-) 4.93 करोड़ तथा ₹ 7.74 करोड़ के वित्तीय समायोजन शामिल है।

तालिका सं. 1.10 में दर्शाई गई निधियाँ या तो राजस्व अथवा रेलवे सुरक्षा निधि के अलावा आधिक्य के माध्यम से वित्तपोषित थी, जिसमें डीजल उपकर का एक शेयर प्राप्त किया गया। रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ), विकास निधि, पेंशन निधि और ऋण शोधन निधि क्रमशः ₹ 23.26 करोड़, ₹ 402.63 करोड़, ₹ 594.76 करोड़ और ₹ 800.23 करोड़ अंतशेष रहा।

(परिशिष्ट-1)

निधि शेष जिसमें 2012-13 से 2015-16 के दौरान वृद्धि हो रही थी, उसमें 2016-17 के दौरान तेजी से गिरावट आई जैसा कि चित्र 1.15 में दर्शाया गया है।

चित्र 1.15 – निधि शेष की प्रवृत्ति (2012-13 से 2016-17)

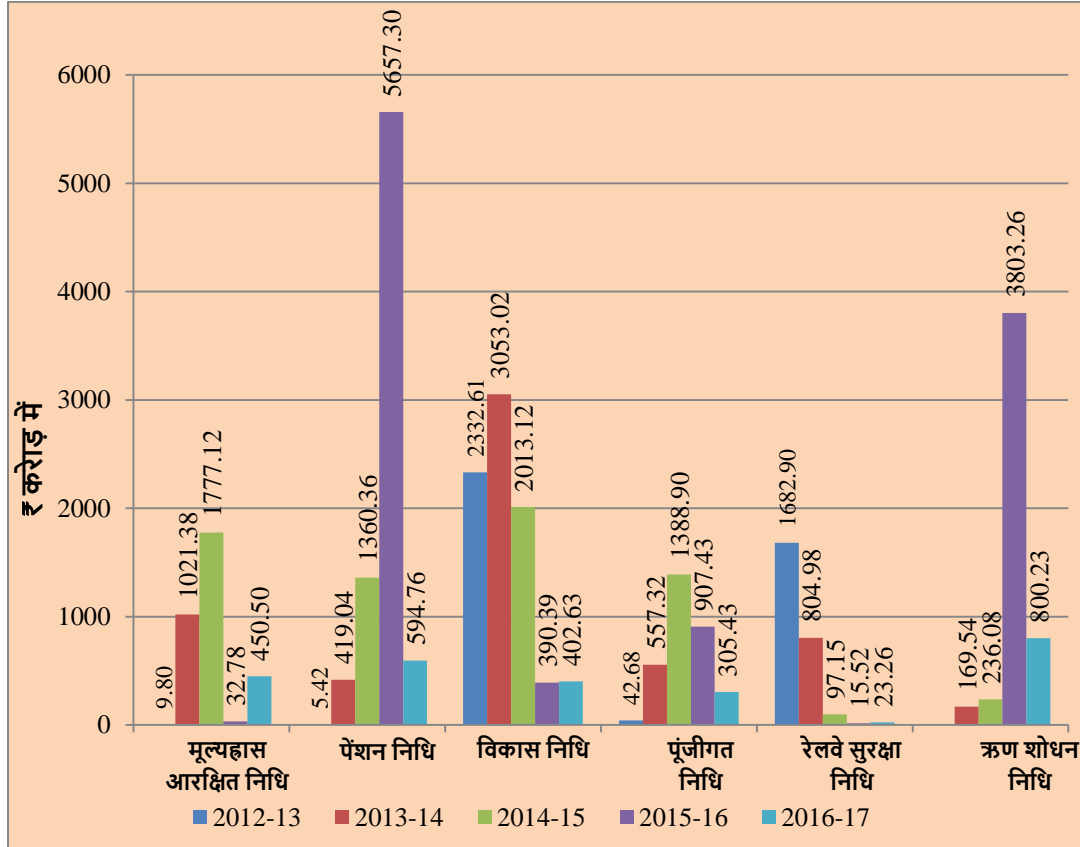


2015-16 में ₹ 10806.68 करोड़ की निधि शेष ₹ 8229.87 करोड़ से घटकर 2016-17 में ₹ 2576.81 करोड़ रह गई। निधि शेष में गिरावट मुख्यतः वर्ष के दौरान निधियों में जमा राशि की तुलना में पेंशन निधि, पूँजीगत निधि और ऋणशोधन निधि से अधिक व्यय के कारण था। वर्ष के दौरान ऋण शोधन निधि के अंतर्गत कोई विनियोजन नहीं किया गया

था। रेल निधियों (रेलवे सुरक्षा निधि को छोड़कर) का सृजन लोक लेखा में ब्याजयुक्त खण्ड में किया गया है। यह देखा गया कि वर्ष के दौरान रेलवे निधियों (डीआरएफ, डीएफ, पीएफ, सीएफ और डीएसएफ) में कोई ब्याज नहीं जमा किया गया था। इसे लेखापरीक्षा में बताया गया है, हालांकि रेल मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

2016-17 की समाप्ति पर निधि शेषों की स्थिति चित्र 1.16 में दर्शाई गई है।

चित्र 1.16 – (वर्ष 2012-13 से 2016-17) के अंत तक निधि शेष



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

रेलवे निधियों में उपलब्ध शेष 2015-16 में ₹ 10806.68 करोड़ से तेजी से घटकर वर्ष 2016-17 की समाप्ति पर ₹ 2576.81 करोड़ उपलब्ध रहा। डीआरएफ और पूंजीगत निधि शेष क्रमशः ₹ 450.50 करोड़ और ₹ 305.43 करोड़ रहा। लेखापरीक्षा द्वारा पूंजीगत निधि और डीआरएफ में उपलब्ध निधि शेषों के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

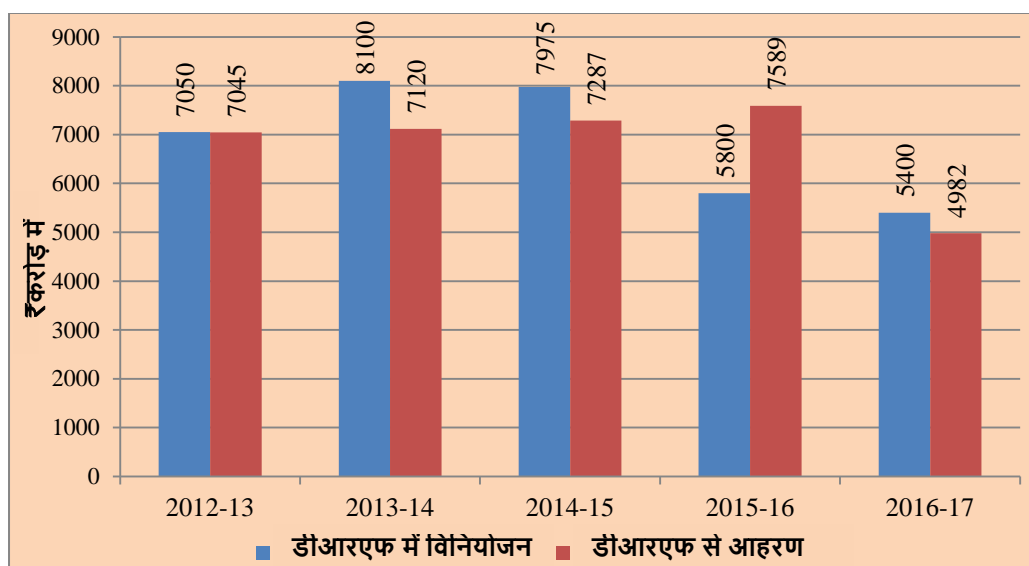
1. भारतीय रेल ने वित्तीय पट्टा रूट द्वारा चल स्टॉक के अधिग्रहण के लिए आईआरएफसी के माध्यम से धन उधार लिया। पट्टा भुगतान में दो घटक अर्थात् प्रमुख घटक और ब्याज शामिल है। 2005-06 से पूर्व, इन भुगतानों को पूर्ण रूप से सामान्य कार्य व्ययों (राजस्व अनुदान सं. 9 प्रचालन व्यय यातायात) के माध्यम से पूरा किया गया था। तथापि, वर्ष 2005-06 से आईआरएफसी को देय पट्टा प्रभारों के लेखाकरण के संबंध में लेखाकरण नीति को आशोधित किया गया था। नई लेखाकरण प्रणाली के अनुसार मूल (पूंजीगत) घटक को पूंजीगत निधि (अनुदान सं. 16) पर प्रभारित किया जाना था और ब्याज घटक को राजस्व अनुदान सं.9 पर 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 'पूँजीगत'²² से किया गया। यह उनकी लेखाकरण नीति का उल्लंघन था। रेल मंत्रालय ने 2011-12 से 2013-14 के दौरान पूँजीगत निधि के बजाय पूँजीगत से आईआरएफसी को ₹ 12,629.49 करोड़ का भुगतान किया। 2014-15 और 2015-16 के दौरान आईआरएफसी को पूँजीगत निधि से ₹ 5449.24 करोड़ तथा ₹ 6324.74 करोड़ के पट्टा प्रभार राशि के पूँजीगत अवयव का भुगतान किया गया था। 2016-17 के दौरान रेल मंत्रालय ने पट्टा प्रभारों के मुख्य अवयव के भुगतान के प्रति आईआरएफसी को पूँजी से ₹ 3999.99 करोड़ राशि का भुगतान किया। इस प्रकार रेल मंत्रालय ने अपनी लेखाकरण नीति का फिर से उल्लंघन किया और पूँजी से भुगतान किया। पूँजीगत निधि के अंतर्गत निधि शेष ₹ 3999.99 करोड़ तक घट गया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 3694.56 करोड़ का नकारात्मक शेष रहा। 2016-17 के दौरान ₹ 5750 करोड़ के बजट प्रावधान के प्रति रेल मंत्रालय ने केवल ₹ 2,398 करोड़ का विनियोजन किया जो बजट प्रावधान से ₹ 3552 करोड़ (58.30 प्रतिशत) तक कम था। 2016-17 की समाप्ति पर पूँजीगत निधि ₹ 305.43 करोड़ के मामूली शेष पर बंद हुआ। रेल मंत्रालय के ऊपर अगले वर्ष में लगभग ₹ 8,000 करोड़ की प्रतिबद्ध देनदारी होगी जिसमें इस निधि के अंतर्गत कम से कम उपयुक्त विनियोजन अनिवार्य रूप से किया जाना है।

2. यह देखा जाता है कि डीआरएफ में अंशदान परम्परागत लागत, अपेक्षित उपयोग अवधि और परिसंपत्ति की अपेक्षित अवशिष्ट अवधि के आधार पर नहीं किया गया था, बल्कि यह उस राशि पर निर्भर था जिसे कार्यचालन व्यय में वहन किया जा सकता था। रेल मंत्रालय ने रेलवे वित्त (2016 की संख्या 37) के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के पैरा 1.11 पर अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में कहा (जुलाई 2017) कि वह सहमत है कि डीआरएफ में विनियोजन निर्धारित प्रणाली के अनुसार किया जाना चाहिए। रेलवे के पास बहुत अधिक परिसंपत्तियाँ हैं, जबकि रेलवे की वित्तीय स्थिति ऐसी नहीं है कि निर्धारित तरीके से इस निधि के विनियोजन की अनुमति दी जाती। हालांकि, कुल मिलाकर आवश्यकता सह उपलब्धता के आधार पर डीआरएफ में अधिकतम विनियोजन सुनिश्चित किया गया है। 2012-13 से 2016-17 के दौरान डीआरएफ में विनियोजन और डीआरएफ से आहरण, चित्र 1. 17 में दर्शाया गया है।

²² पूँजी, पूँजीगत व्यय के वित्तपोषण के लिए रेल मंत्रालय को भारत सरकार द्वारा दी गई राशि का प्रतिनिधित्व करती है और रेल मंत्रालय रेलवे कन्वेंशन समिति द्वारा निर्धारित दर पर इस पर लाभांश का भुगतान करता है।

चित्र 1.17-डीआरएफ में विनियोजन एवं उससे आहरण



2016-17 के दौरान, ₹ 3400 करोड़ के बजट प्रावधान के प्रति रेल मंत्रालय ने ₹ 5400 करोड़²³ का विनियोजन किया जो बजट प्रावधान से 2000 करोड़ तक (अर्थात् 58.82 प्रतिशत) अधिक था। रेल मंत्रालय ने 2016-17 की समाप्ति पर ₹ 450.50 करोड़ का शेष छोड़ते हुए 2016-17 के दौरान डीआरएफ से परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण पर ₹ 4982.01 करोड़ व्यय किया था। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि ग्यारह क्षेत्रीय रेलवे नामतः मध्य, पूर्व, उत्तर मध्य, उत्तर पूर्व, उत्तर पश्चिम, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम, पश्चिम मध्य रेलवे और इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, सेंट्रल आर्गनाइजेशन फॉर रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन (कोर) और महानगरीय परिवहन परियोजना-चेन्नई में डीआरएफ के अंतर्गत नकारात्मक शेष था। इसके अतिरिक्त, मूल्यहास के कम प्रावधान के परिणामस्वरूप उपयोगिताविधि पूर्ण हो चुकी परिसंपत्तियों के नवीनीकरण से जुड़े कार्य लटक गए। डीआरएफ से बदली जाने वाली परिसंपत्तियों की थ्रो फारवर्ड वैल्यू ₹ 47,679 करोड़ प्राक्कलित थी जिसमें (2016-17 तक) मुख्यतः रोलिंग स्टॉक पर ₹ 27,437 करोड़, ट्रैक नवीनीकरण पर ₹ 13,642 करोड़ पुल निर्माण पर ₹ 2,019 करोड़ सिग्नलिंग और टेलीकम्युनिकेशन कार्यों पर ₹ 1,728 करोड़ और मशीनरी एवं संयंत्रों पर ₹ 961 करोड़ शामिल है। इस प्रकार रेलवे प्रणाली में परिसमापन योग्य परिसंपत्तियों को बदलने और उनके नवीनीकरण का अत्यधिक बैकलॉग है जिसे ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन के लिए समय पर बदले जाने की आवश्यकता है।

1.11 लेखाओं पर टिप्पणियां

- रेलवे के ऋण शीर्ष रिपोर्ट (शेषों की समीक्षा)/विस्तृत विनियोजन लेखे (भाग-II) और संघ सरकार के वित्त लेखे के विवरण सं.13 में दर्शाए गए निधि अधिदेशों में विसंगति

रेलवे के निधि शेष रेलवे के ऋण शीर्ष रिपोर्ट (शेषों की समीक्षा) और भाग-II विस्तृत तथा विनियोजन लेखे में दर्शाए जाते हैं। वर्ष की ऋण शीर्ष रिपोर्ट संघ सरकार के वित्त लेखे के विवरण सं. 13 में शामिल करने के लिए लेखा

²³ इसमें उत्पादन इकाइयों के लिए डीआरएफ के अंतर्गत विनियोजन के प्रति ₹ 200 करोड़ शामिल है।

महानियंत्रक (सीजीए) को भेजी जाती है। यह देखा गया था कि संघ सरकार के वित्त लेखे के विवरण सं.13 में दर्शाए गए रेलवे के निधि शेष रेल मंत्रालय द्वारा अपने विवरण/विनियोजन लेखे में दर्शाई गई निधि शेष के अनुरूप नहीं थे।

मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए 2015 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट सं.53-रेल वित्त में एक संदर्भ दिया गया था। रेल मंत्रालय ने अपने एटीएन में कहा (मई 2017) कि लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए अंतर पुराने है। हालांकि अंतर का पता लगाने और विसंगति को ठीक करने के प्रयास किए जा रहे हैं। निधि शेषों में अंतर 2016-17 की समाप्ति पर भी जारी था। जून 2017 में रेल मंत्रालय के साथ मामले को फिर से उठाया गया। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2017) में कहा कि अवधि पूर्व समायोजन (पीपीए) प्रस्तावित है और सुधारात्मक कार्रवाई हेतु सीजीए को भेजा गया है। हालांकि, इन पीपीए के बावजूद भी संघ सरकार के 2016-17 के वित्त लेखे के विवरण सं.13 में दर्शाई गई निधि शेष में अंतर है। विवरण सं.13 में निधि शेषों में विसंगतियां अभी भी है और रेल मंत्रालय द्वारा इसमें सुधार किए जाने की आवश्यकता है।

➤ रेलवे द्वारा स्रोत पर काटे गए कर (टीडीएस) की गणना

आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 194(सी) के अंतर्गत प्रावधानों के अनुसार ठेकेदारों और उप-ठेकेदारों को भुगतान से कर कटौतियों की गणना निगम कर के अलावा आय पर कर-मुख्य शीर्ष 0021 के अंतर्गत की जानी है। अधिनियम में यह भी प्रावधान है कि कंपनियों से कर-कटौती की गणना मुख्य शीर्ष 0020-निगम कर के अंतर्गत की लेखांकित होनी चाहिए। लेखाओं के मुख्य एवं लघु शीर्षों की सूची में भी ठेकेदारों और उप-ठेकेदारों को भुगतान से कर कटौतियों की गणना के लिए समान लेखाकरण शीर्ष का वर्गीकरण किया गया है।

रेलवे में, ठेकेदारों (ठेकेदार के रूप में कार्य कर रही कम्पनियों सहित) को किए गए भुगतान से कर कटौती की गणना निगम कर के अलावा आय पर कर-मुख्य शीर्ष 0021 के अंतर्गत किया जा रहा है जो आयकर अधिनियम, 1961 के प्रावधानों का उल्लंघन है। लेखापरीक्षा ने मुख्य शीर्ष 0020-निगम कर की बजाए निगम कर के अलावा आय पर कर-मुख्य शीर्ष 0021 के अंतर्गत कम्पनियों से रेलवे द्वारा कटौती की गई कर की गलत गणना का मुद्दा उठाया (जनवरी 2013)। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (अप्रैल 2013) कि मुख्य शीर्ष 0020-निगम कर निगम लाभ के लिए है और सरकारी विभाग द्वारा अपने ठेकेदारों (निकाय निगम/अन्य) की टीडीएस कटौती निगम कर के अलावा आय पर कर मुख्य शीर्ष 0021- के अंतर्गत बुक किया जाना चाहिए और रेलवे द्वारा अपनायी जा रही प्रक्रिया की सटीकता की पुष्टि के लिए मामले को लेखा महानियंत्रक (सीजीए) को भेजा जाता है। हालांकि जुलाई 2013 और नवम्बर 2014 में रेल मंत्रालय द्वारा जारी अनुस्मारकों के बावजूद भी सीजीए से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (सितम्बर 2016 तक)।

मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए 2016 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट सं.37-रेल वित्त में संदर्भ दिया गया था। हालांकि रेल मंत्रालय द्वारा इस पैरा पर कोई एटीएन नहीं प्रस्तुत किया गया है। रेल मंत्रालय द्वारा जोन/रेल उत्पादन इकाइयों को किसी

निर्देश अथवा स्पष्टीकरण के अभाव में यह अनियमितता 2016-17 में भी बनी रही जिसका विवरण निम्नवत है:

- उत्तर मध्य रेलवे में 2016-17 के दौरान कंपनियों से कटौती की गई ₹ 10.80 करोड़ की राशि मुख्य शीर्ष 0020- निगम कर की बजाए मुख्य शीर्ष 0021 के अंतर्गत दर्शाई गई है।
- केन्द्रीय रेल विद्युतीकरण संगठन (कोर) में 2016-17 के दौरान कम्पनियों से कटौती की गई ₹ 0.11 करोड़ की राशि मुख्य शीर्ष 0020- निगम कर की बजाए मुख्य शीर्ष 0021 के अंतर्गत दर्शाई गई है।
- उत्तर पश्चिम रेलवे में 2016-17 के दौरान कम्पनियों से कटौती की गई ₹ 8.83 करोड़ की राशि मुख्य शीर्ष 0020- निगम कर की बजाए मुख्य शीर्ष 0021 के अंतर्गत दर्शाई गई है।

कृषि कल्याण उपकर: भारत सरकार की दिनांक 26-05-2016 की अधिसूचना संख्या 31/2016 – सेवाकर के अनुसार 01 जून 2016 से सभी कर योग्य सेवाओं पर 0.5 प्रतिशत की दर पर कृषि कल्याण उपकर वसूला जाना था। यह देखा गया कि पूर्व मध्य रेलवे और उत्तर रेलवे द्वारा वर्ष 2016-17 के दौरान कृषि कल्याण उपकर के अंतर्गत कोई कटौती नहीं की गई थी। पूर्व मध्य रेलवे और उत्तर रेलवे द्वारा कृषि कल्याण उपकर की गैर-वसूली का मुद्दा अगस्त 2017 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। हालांकि, इस संबंध में रेल मंत्रालय से कोई भी उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था।

स्वच्छ भारत उपकर: भारत सरकार की अधिसूचना संख्या 21/2015 – सेवा कर दिनांक 6-11-2015 के अनुसार, सभी करयोग्य सेवाओं पर 15.11.2015 से 0.5 प्रतिशत की दर पर स्वच्छ भारत उपकर लगाया जाना था। यह देखा गया कि वर्ष 2016-17 के दौरान पूर्व मध्य रेलवे द्वारा स्वच्छ भारत उपकर के अंतर्गत कोई भी कटौती नहीं की गई थी। पूर्व मध्य रेलवे द्वारा स्वच्छ भारत उपकर की वसूली न करने के मामले को अगस्त 2017 में रेल मंत्रालय के समक्ष रखा गया था। तथापि, इस संबंध में रेल मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था।

- **अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के अंतर्गत निधि का उपयोग (संस्थागत वित्त)**
भारतीय रेल अपने पूंजीगत कार्य में निरंतर कम-निवेश कर रही है। इसके परिणामस्वरूप, पर्याप्त संसाधनों की अनुपलब्धता के कारण स्वीकृत परियोजनाओं का बड़ा भाग पूर्ण नहीं किया जा सका। रेल बजट (2015-16) में, रेल मंत्रालय ने संस्थागत स्रोतों से निधि लेने का निर्णय लिया, ताकि राजस्व सृजित करने हेतु रेलवे की महत्वपूर्ण परियोजनाओं को पूर्ण करने के लिये अगले पांच वर्षों तक निधि की उपलब्धता सुनिश्चित की जा सके। वित्तपोषण के नये स्रोत को अतिरिक्त बजटीय संसाधन (संस्थागत वित्त) ईआरबी-आईएफ के रूप में परिभाषित किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 2016-17 के दौरान आईआरएफसी से, ₹ 13,170 करोड़ की ईबीआर-आईएफ निधि प्राप्त की गई थी और 2016-17 के दौरान जोनल रेलवे और कोर द्वारा किये गये ईबीआर-आईएफ व्यय के अंतर्गत, वास्तविक व्यय ₹ 11,465.15 करोड़ था।

1.12 निष्कर्ष

2016-17 के दौरान, कुल कार्यचालन व्यय में 2015-16 में ₹ 1,47,835.93 करोड़ से ₹ 1,59,029.61 करोड़ (7.57 प्रतिशत तक) तक वृद्धि हुई। सकल ट्रेफिक प्राप्तियों में 2015-16 में ₹ 1,64,333.51 करोड़ से ₹ 1,65,292.20 करोड़ (0.58 प्रतिशत तक) वृद्धि हुई। सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के बाद निवल अधिशेष 2015-16 में ₹ 10,505.97 करोड़ के प्रति 2016-17 में ₹ 4,913.00 करोड़ रहा, फिर भी 2015-16 के दौरान भुगतान किए गए ₹ 8,722.51 करोड़ के लाभांश की तुलना में 2016-17 के दौरान किसी लाभांश का भुगतान नहीं किया गया था। पेंशन भुगतानों पर व्यय को पूरा रखने के लिए अपेक्षित वास्तविक राशि वर्ष के दौरान ₹ 40,025.95 करोड़ थी। तथापि, पेंशन निधि में ₹ 35,000 करोड़ (₹ 42,500 करोड़ के बजट प्रावधान के प्रति) विनियोजित किए गए थे। अतः पेंशन निधि के अंतर्गत ₹ 5,025.95 करोड़ का कम प्रावधान किया गया था, इससे कुल कार्यचालन व्यय उस सीमा तक कम बताया गया था। यदि पेंशन भुगतानों पर व्यय को पूरा करने हेतु अपेक्षित वास्तविक राशि (₹ 40,025.95 करोड़) विनियोजित की गई होती तो ₹ 112.95 करोड़ का ऋण शेष रहता (₹ 4,913 करोड़ के अधिशेष की बजाय) जिससे निधियों (डीएफ, सीएफ तथा ऋण सेवा निधि) में विनियोजन के लिए कोई अधिशेष नहीं बचता।

2016-17 के दौरान, यात्रियों (यात्रियों की संख्या) की वृद्धि दर में 0.11 प्रतिशत तक सुधार हुआ। भारतीय रेल यात्रियों और अपनी अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूर्ण करने में विफल रहा। माल-भाड़ा सेवाओं से यात्री सेवाओं में क्रॉस-सब्सिडाइज़ेशन किया जा रहा था। 2015-16 के दौरान एक तरफ माल-भाड़ा टैरिफ से ₹ 42,426.63 करोड़ का लाभ हुआ और दूसरी ओर यात्रियों के प्रचालन और अन्य कोचिंग सेवाओं से ₹ 36,286.33 करोड़ की हानि हुई। 2016-17 में यात्री सेवाओं की लागत की वसूली में सुधार हुआ था। 2016-17 में, 1,106.15 मिलियन टन माल की लोडिंग में 0.41 प्रतिशत की मामूली वृद्धि देखी गई। तथापि, राजस्व माल ढुलाई में कुल टन किलोमीटर में 5.24 प्रतिशत की कमी के कारण, औसत बढ़त (माल के टन की औसत ढुलाई) 2015-16 में 594 किलोमीटर से 2016-17 में 561 किलोमीटर तक कम हुई।

रेलवे निधि में उपलब्ध शेष 2015-16 में ₹ 10,806.68 करोड़ से वर्ष 2016-17 के अंत तक ₹ 2,576.81 करोड़ तक काफी तेजी से कम हुआ। पेंशन निधि, डीआरएफ, विकास निधि और पूंजीगत निधि में क्रमशः ₹ 594.76 करोड़, ₹ 450.50 करोड़, ₹ 402.63 करोड़ और ₹ 305.43 करोड़ अंतशेष था। निधि शेष में कमी मुख्य रूप से वर्ष के दौरान निधियों में क्रेडिट की गई राशि की तुलना में पेंशन निधि, पूंजीगत निधि और ऋण शोधन निधि से अधिक व्यय के कारण हुई थी और वर्ष के दौरान निधि जिसमें ब्याज अर्जित होता है, में ब्याज क्रेडिट नहीं किया गया था। 2016-17 के दौरान, रेल मंत्रालय ने आईआरएफसी को पट्टे प्रभारों के मुख्य घटक के भुगतान के प्रति पूंजी से ₹ 3,999.99 करोड़ की राशि का भुगतान किया। इस प्रकार, फिर से, रेल मंत्रालय ने अपनी लेखाकरण नीति का उल्लंघन किया और पूंजी से भुगतान किया। पूंजीगत निधि के अंतर्गत निधि शेष ₹ 3,999.99 करोड़ कम हुआ जिसके कारण ₹ 3,694.56 करोड़ का ऋण शेष रहा।

रेल मंत्रालय ने 2016-17 के दौरान डीआरएफ से परिसंपत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापना पर ₹ 4,982.01 करोड़ का व्यय किया जबकि डीआरएफ से परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापन हेतु (2016-17 तक) सबसे कम मूल्य ₹ 47,679 करोड़ था। इस प्रकार, रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापना का काफी बैकलॉग पड़ा हुआ है जिसे ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन हेतु समय पर प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता

है। 2016-17 के अंत में डीआरएफ में ₹ 450.50 करोड़ का मामूली शेष था, रेल मंत्रालय को पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापना पर व्यय करने हेतु डीआरएफ की पर्याप्त विनियोजन करने की आवश्यकता है।

भारतीय रेल में प्रचालन अनुपात जो 2015-16 में 90.49 प्रतिशत था, 2016-17 में 96.50 प्रतिशत तक कम हुआ। वर्तमान वर्ष के दौरान परिचालन अनुपात, 2000-01 में जब यह 98.34 प्रतिशत था, से हर समय कम हुआ था। पेंशन निधि में विनियोजन हेतु अपेक्षित, ₹ 40,025.95 करोड़ की वास्तविक राशि (₹ 35000 करोड़ की बजाय) की ध्यान में रखते हुए भारतीय रेल के ओआर 96.50 प्रतिशत की बजाय 99.54 प्रतिशत पर होते। अतः 96.50 प्रतिशत ओआर रेलवे के वास्तविक वित्तीय निष्पादन को नहीं दर्शाता। सीओआर 2015-16 में 374 पैसे से 2016-17 में 445 पैसे तक बढ़ा जो भारतीय रेल के वास्तविक निष्पादन में कमी दर्शाता है।

1.13 सिफारिशें

- 2016-17 के दौरान प्रचालन अनुपात 96.50 प्रतिशत के न्यूनतम स्तर तक क्षरित हो गया, प्रचालन अनुपात 2000-01 में 98.34 प्रतिशत था। पेंशन भुगतान के वास्तविक व्यय को ध्यान में रखते हुए प्रचालन अनुपात 99.54 प्रतिशत होता। चूंकि प्रचालन अनुपात रेलवे के कार्यचालन का प्रत्यक्ष सूचक है, रेल मंत्रालय को राजस्व सृजन तथा व्यय को अच्छी तरह मॉनीटर करने के लिए विभिन्न नए उपाय भी करने चाहिए।
- रेल मंत्रालय को यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफों पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है ताकि प्रचालन लागत की चरणबद्ध तरीके से वसूली की जा सके और मुख्य गतिविधियों में अपनी हानि को कम कर सके। यात्री किराये और मालभाड़े का निर्धारण, उससे जुड़ी लागत के आधार पर होना चाहिये ताकि रेलवे की वित्तीय स्थिति और मौजूदा बाजार स्थिति को ध्यान में रखते हुये मूल्य निर्धारण को तर्कसंगत और सुविधाजनक बनाया जा सके। एसी 1 श्रेणी, प्रथम श्रेणी तथा एसी 2-टीयर के मामले में यात्री सेवाओं की लागत का पूर्ण रूप से वसूल न करने का कोई औचित्य नहीं है। तथापि, इन श्रेणियों से पूरी लागत की वसूली न करने के कारणों में से एक काफी संख्या में विभिन्न लाभार्थियों को मुफ्त तथा रियायती किराया पास/टिकट जारी करना हो सकता था, इस पद्धति को कम किए जाने की आवश्यकता है।
- पुरानी परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापना के लिये मूल्यहास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधि की अनुपलब्धता भारतीय रेल की कमजोर वित्तीय स्थिति को दर्शाता है। रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापना के बैकलॉग को ट्रेनों के सुरक्षित प्रचालन हेतु समय पर प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता है।
- कुल पूंजी में 31 मार्च 2013 को ₹ 1,83,488 करोड़ से 31 मार्च 2017 तक ₹ 3,12,635 करोड़ की वृद्धि हुई, कुल ट्रेफिक में क्रमशः 727610 मिलियन निवल टन किलोमीटर से 7,01,813 मिलियन निवल टन किलोमीटर तक कमी आई थी। रेलवे को सड़क तथा वायु परिवहन की तुलना में इसकी सेवाओं की प्रतिस्पर्धात्मकता सुधारने के लिए उपाय करने की आवश्यकता है।