

अध्याय 1 वित्त की स्थिति

यह अध्याय 2017-18 के दौरान भारतीय रेल की वित्त व्यवस्था पर व्यापक परिदृश्य दर्शाता है। यह पिछले वर्ष के संदर्भ में समेकित प्रवृत्ति तथा प्रमुख वित्तीय संकेतकों में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े भारतीय रेल (आईआर) के वित्त लेखे हैं। इस दस्तावेज को संघ सरकार के वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए वार्षिक रूप से संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, 2017-18 के दौरान भारतीय रेल के निष्पादन का विश्लेषण करने के लिए सरकारी दस्तावेजों और रिपोर्टों¹ के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार

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

तालिका 1.1 - 2017-18 के दौरान प्राप्तियों एवं व्यय का सार (₹ करोड़ में)					
पूंजी और राजस्व व्यय का सार					
क्र.सं.	विवरण	वास्तविक 2016-17	बजट अनुमान 2017-18	संशोधित अनुमान 2017-18	वास्तविक 2017-18
1.	पूंजी व्यय ²	1,08,290.14	1,31,000.00	1,20,100.00	1,01,985.47
2.	राजस्व व्यय	1,60,469.48	1,80,550.00	1,81,000.00	1,77,264.03
राजस्व प्राप्तियों तथा राजस्व व्यय का सार					
1	यात्री आय	46,280.46 (4.51)	50,125.00	50,125.00	48,643.14 (5.11)
2	मालभाड़ा आय	1,04,338.54 (-4.46)	1,18,156.50	1,17,500.00	1,17,055.40 (12.19)
3	अन्य कोचिंग आय ³	4,312.00 (-1.36)	6,494.04	5,500.00	4,314.43 (0.06)
4	विविध आय ⁴	10,368.04 (74.88)	14,122.83	14,000.00	8,688.18 (-16.20)
5	उच्चन्त	-6.84	100.00	100.00	24.16
6	सकल यातायात प्राप्तियां ⁵ (1 से 5 मद संख्या)	1,65,292.20 (0.58)	1,88,998.37	1,87,225.00	1,78,725.31 (8.13)
7	निवल सामान्य संचालन व्यय ⁶	1,18,829.61 (10.30)	1,29,750.00	1,30,200.00	1,28,496.51 (8.14)
8	निम्न को विनियोजन				
	मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	5,200.00 (-7.14)	5,000.00	5,000.00	1,540.00 (-70.38)
	पेंशन निधि	35,000.00 (1.45)	43,600.00	44,100.00	45,797.71 (30.85)

¹ भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

² सकल बजटीय सहायता, आंतरिक संसाधन तथा अतिरिक्त बजटीय संसाधन

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

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

⁵ भारतीय रेल की बुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग ट्रेफिक से परिचालन प्राप्तियां।

⁶ भारतीय रेल के परिचालन खर्चें।

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

स्रोत: 2016-17 और 2017-18 के लिए रेल बजट तथा 2017-18 के लेखें

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

तालिका 1.1 से देखा जा सकता है

1. सकल यातायात प्राप्तियों में 2016-17 में 0.58 प्रतिशत की तुलना में 2017-18 के दौरान 8.13 प्रतिशत तक वृद्धि हुई थी। यह मुख्यतः पिछले वर्ष की तुलना में माल-भाड़ा आय (12.19 प्रतिशत तक) तथा यात्री आय (5.11 प्रतिशत तक) की वृद्धि दर में बढ़ोतरी के कारण था। हालांकि, पिछले वर्ष की तुलना में विविध आय (16.20 प्रतिशत तक) में कमी आई थी।
2. निवल सामान्य कार्यकारी व्ययों में 2016-17 में 10.30 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में 2017-18 में 8.14 प्रतिशत तक वृद्धि हुई थी।
3. सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के बाद सृजित 'निवल अधिशेष' में चालू वर्ष में 66.10 प्रतिशत तक गिरावट आई, हालांकि रेलवे द्वारा कोई लाभांश भुगतान अपेक्षित नहीं था। निवल अधिशेष, जो 2016-17 में ₹ 4,913.00 करोड़ था, 2017-18 में ₹ 1,665.61 करोड़ तक कमी आई थी। यह बजट अनुमानों (बीई) से ₹ 8,948.37 करोड़ (81.39

⁷ परिचालन व्यय तथा मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि को विनियोजन।

⁸ विविध प्राप्तियों में निविदा दस्तावेजों की बिक्री, रेलवे भर्ती बोर्ड के निर्णीत हजाने और प्राप्तियां शामिल हैं।

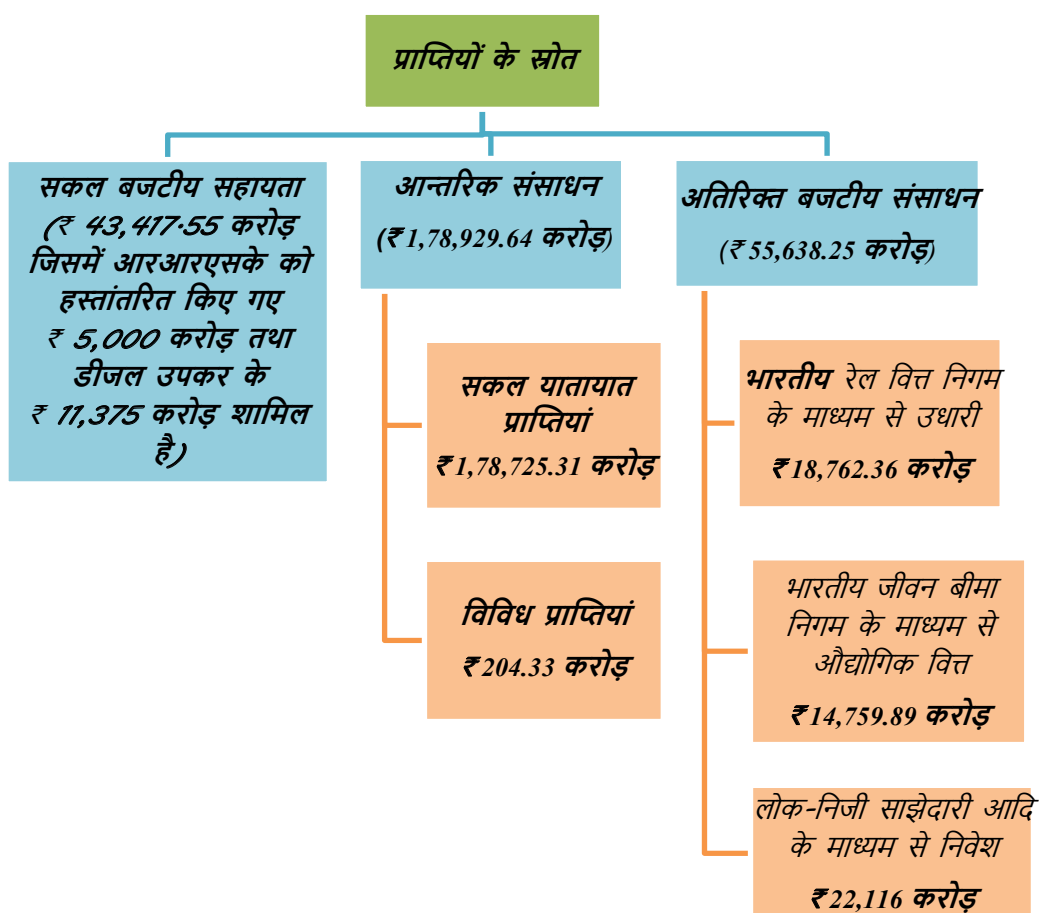
⁹ विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्वेक्षणों, अनुसंधान, डिजाइन एवं मानक-संगठन, भारतीय रेल की अन्य विविध स्थापनाओं, सांविधिक लेखापरीक्षा, आदि पर व्यय शामिल है।

प्रतिशत) तक कम था। यह बीई की तुलना में निवल यातायात प्राप्ति¹⁰ (72.85 प्रतिशत) और 'निवल विविध प्राप्ति'¹¹ (27.91 प्रतिशत) में कमी के कारण था।

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

1.2 भारतीय रेल के संसाधन

भारतीय रेल की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्नलिखित हैं:



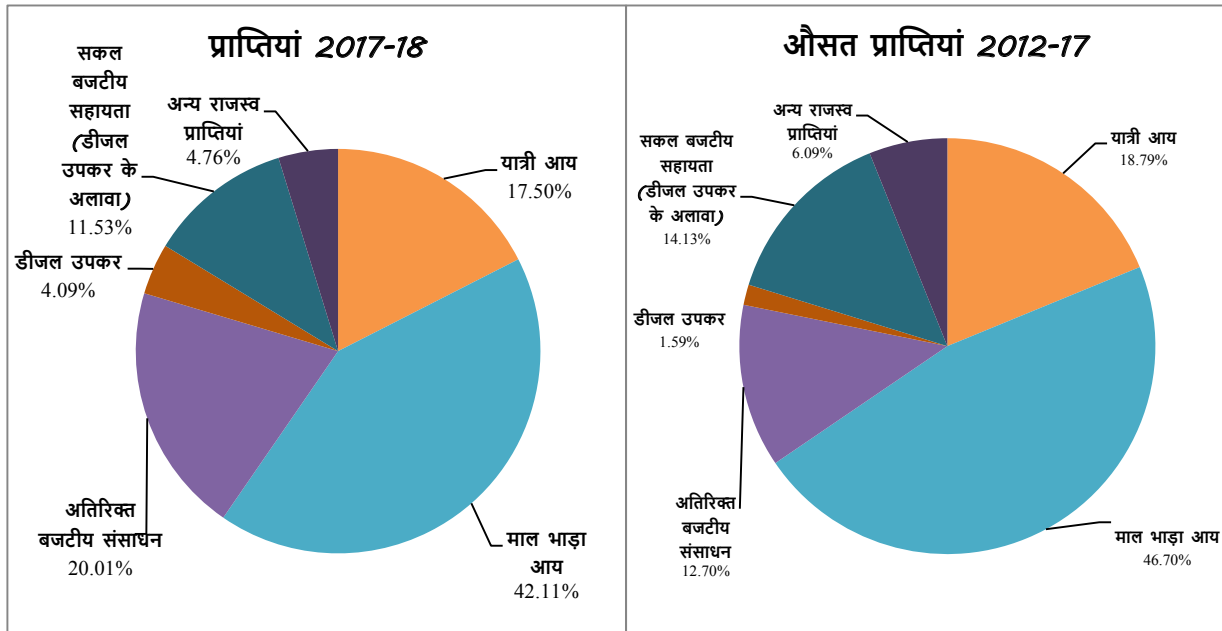
चित्र 1.1: प्राप्तियों के संसाधन

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

¹⁰ कुल कार्यकारी व्ययों पर सकल यातायात प्राप्ति की अधिकता।

¹¹ विविध प्राप्तियों और विविध व्यय की अधिकता।

चित्र 1.2: भारतीय रेल के विभिन्न संसाधनों का सापेक्ष हिस्सा



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

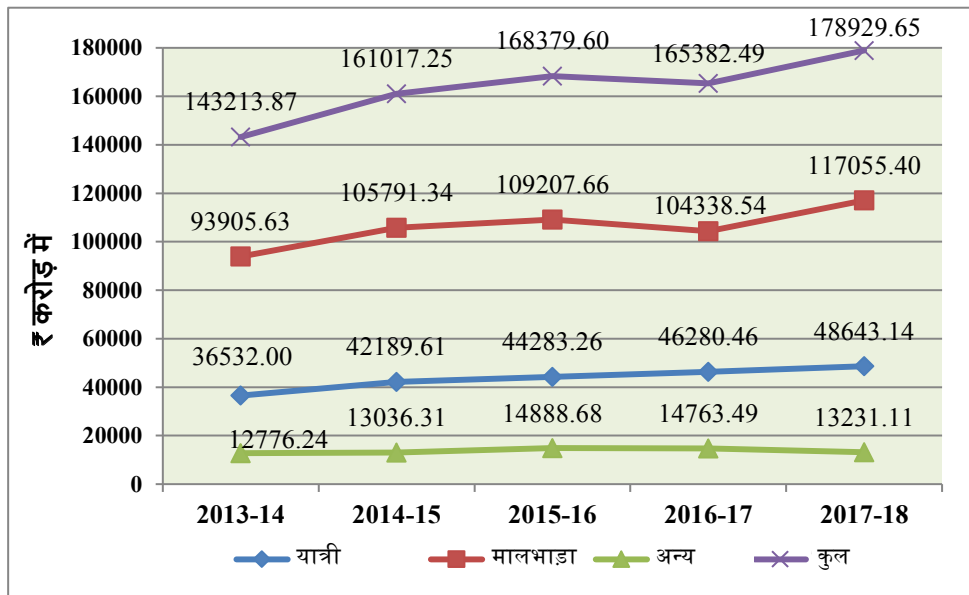
1.2.1 सकल बजटीय सहायता

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

1.2.2 भारतीय रेल के आंतरिक रूप से सृजित संसाधन

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

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



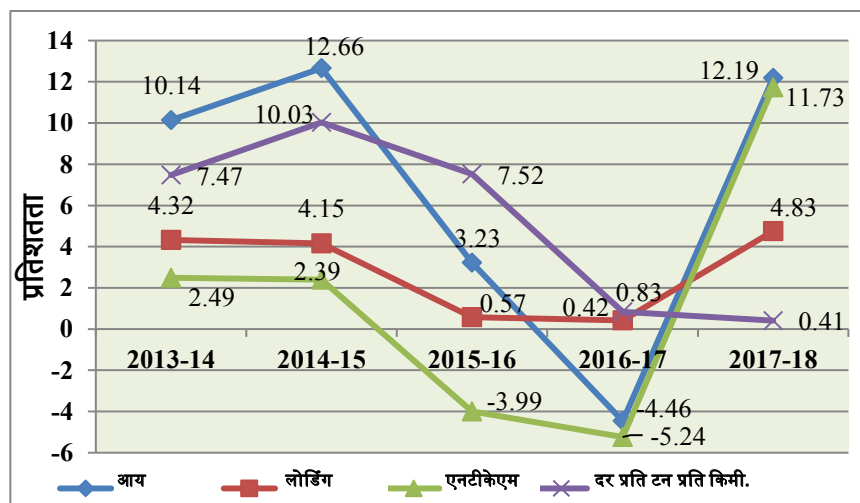
चित्र 1.3: 2013-14 से 2017-18 के दौरान राजस्व प्राप्तियां

राजस्व प्राप्तियों के विभिन्न खंडों की वृद्धि दरों की प्रवृत्ति पर अगले पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

क. माल-भाड़ा आय

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

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



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

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

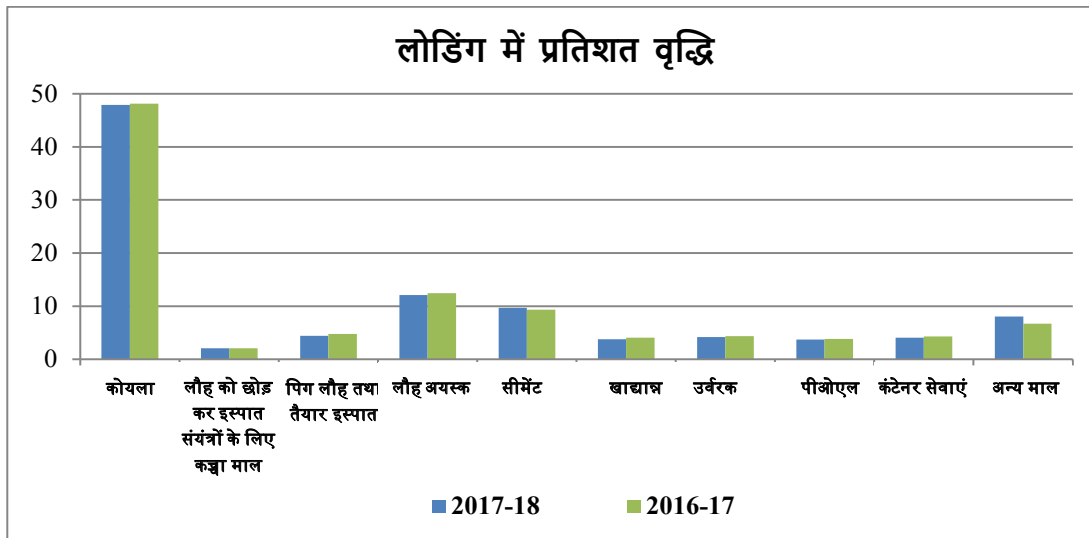
तालिका 1.2 – माल-भाड़ा सेवा के विवरण					
वर्ष	लोडिंग (मिलियन टन)	एनटीकेएम ¹² (मिलियन में) (केवल राजस्व माल-भाड़ा)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	दर प्रति टन प्रति कि.मी. (पैसे में)
2013-14	1051.64 (4.32)	665810 (2.49)	93,905.63 (10.14)	633	141.04 (7.46)
2014-15	1095.26 (4.15)	681696 (2.39)	1,05,791.34 (12.66)	622	155.19 (10.03)
2015-16	1101.51 (0.57)	654481 (-3.99)	1,09,207.66 (3.23)	594	166.86 (7.52)
2016-17	1106.15 (0.42)	620175 (-5.24)	1,04,338.54 (-4.46)	561	168.24 (0.83)
2017-18	1159.55 (4.83)	692916 (11.73)	1,17,055.40 (12.19)	598	168.93 (0.41)

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

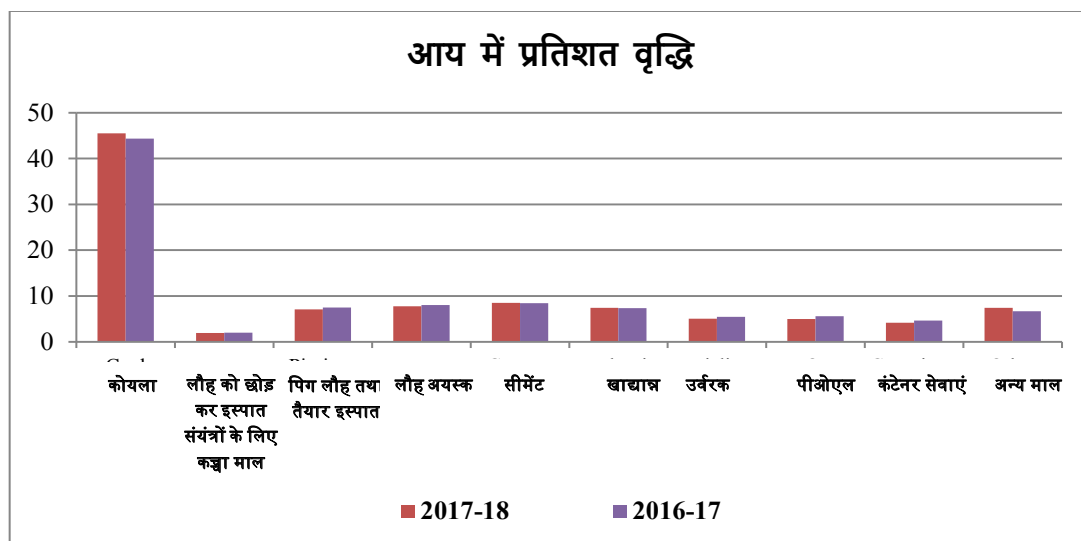
(ii) 2017-18 के आंकड़े (आय को छोड़कर) अनंतिम हैं।

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

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



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



चित्र 1.5: लोडिंग तथा आय का मुख्य वस्तुवार हिस्सा

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

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

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

भारतीय रेल को अगले वित्त वर्ष (2018-19) में दी जाने वाली सेवाओं के लिए यह मालभाड़ा अग्रिम प्राप्त हुआ था। जैसाकि इस प्रतिवेदन के पैरा 1.1 (4) में पहले ही बताया गया है, सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के बाद निवल अधिशेष 2016-17 में ₹ 4,913 करोड़ के प्रति 2017-18 में ₹ 1,665.61 करोड़ तक कम हो गया था। यह रेलवे को 2016-17 के बाद से लाभांश भुगतान से छूट दिए जाने के बावजूद था। वास्तव में, मार्च 2018 में एनटीपीसी के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर के बाद ₹ 4,761.90 करोड़¹³ के अग्रिम मालभाड़ा की यह व्यवस्था न होती तो रेलवे अधिशेष की बजाय नकारात्मक शेष पर पहुँच जाती।

ii) अनुदगृहीत आय

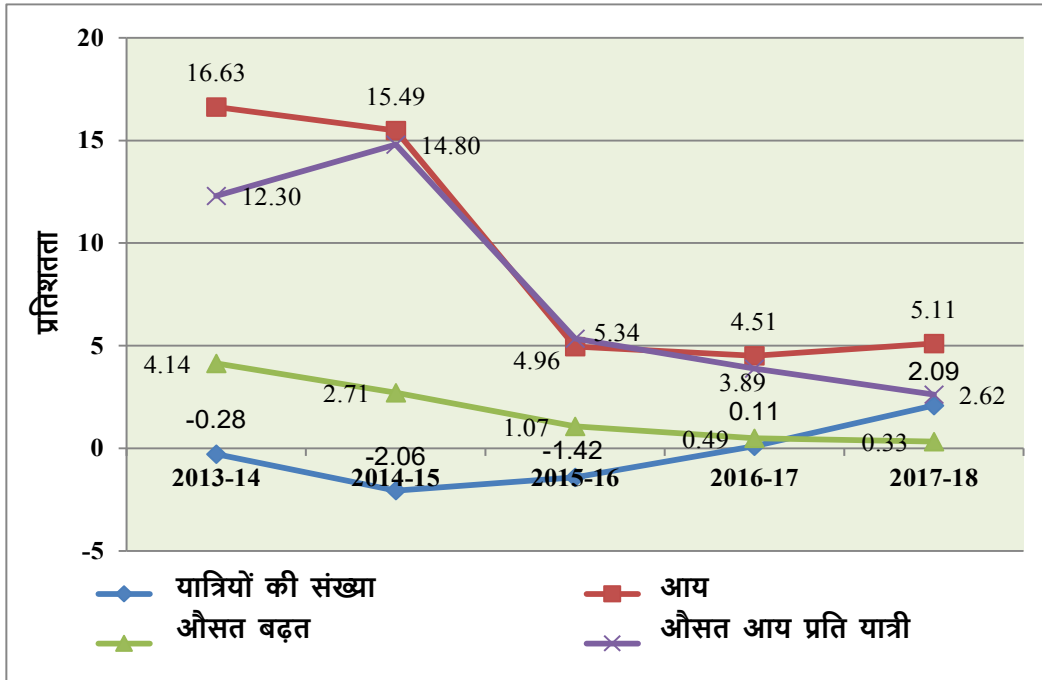
यातायात के संचालन के आधार पर अनुदगृहीत आय को 'यातायात उचंत' के रूप में वर्गीकृत किया गया है। भवन/भूमि के किराए/पट्टे के तथा साइडिंगों के रख-रखाव प्रभारों के प्रति बकाया राशि 'वसूलीयोग्य मांग' हैं। अनुदगृहीत आय के तहत ₹ 100 करोड़ की वसूली के लक्ष्य के प्रति

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

भारतीय रेल 2017-18 के दौरान केवल ₹ 24.16 करोड़ की वसूली ही कर सका था। अनुदगृहीत आय के तहत बकाया में 2016-17 में ₹ 1672.26 करोड़ से 2017-18 की समाप्ति तक ₹ 1,664.59 करोड़ की कमी आई थी। इसमें से ₹ 1345.63 करोड़ की राशि यातायात उचंत के अंतर्गत तथा ₹ 318.96 करोड़ की राशि 'वसूलीयोग्य मांग' के अंतर्गत बकाया थी। यातायात उचंत के अंतर्गत बकाया का मुख्य भाग अनुदगृहीत मालभाड़ा और विद्युत गृह तथा राज्य विद्युत बोर्ड (एसईबी) से अन्य प्रभारों के कारण था। यह ₹ 663.93¹⁴ करोड़ था जो की कुल यातायात उचंत का 49.34 प्रतिशत था। रेल मंत्रालय को एसईबी से पुरानी बकाया देयताओं की वसूली के लिए प्रयास बढ़ाने चाहिए।

ख. यात्री आय

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



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

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

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

यात्री सेवाओं के मुख्य निष्पादक सूचक निम्नानुसार है:

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

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

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

(ii) 2017-18 के आंकड़े (आय को छोड़कर) अंतिम हैं।

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

ग. विविध आय और अन्य कोचिंग आय

वर्ष 2017-18 के दौरान 'विविध और अन्य कोचिंग आय' के लिए ₹ 20,616.87 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति वास्तविक आय केवल ₹ 13,002.61 करोड़ ही थी। विविध और अन्य कोचिंग आय चालू वर्ष में सकल यातायात प्राप्तियों का 7.28 प्रतिशत है। इसमें 2016-17 में दर्ज 42.52 प्रतिशत की वृद्धि दर के प्रति 2017-18 में 11.43¹⁵ प्रतिशत की कमी आई।

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

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

आयों, खान-पान सेवा विभाग से प्राप्ति, अन्य विविध प्राप्तियों आदि में कमी की वजह से थी। वर्ष 2016-17 तक रेलवे पीएसयू रेलवे द्वारा निवेशित इक्विटी पर भारतीय रेल को लाभांश का भुगतान कर रहे थे। वर्ष 2017-18 से, यह निर्णय लिया गया कि रेलवे पीएसयूज द्वारा देय लाभांश सामान्य वित्त¹⁶ के अन्दर प्रवाहित होगा। सामरिक लाइनों पर प्रचालन हानि की पुनः प्रतिपूर्ति से ₹ 1,733.80 करोड़ की प्राप्तियां पिछले वर्ष की ₹ 3,512.03 करोड़ की प्राप्तियों से भी कम थी।

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

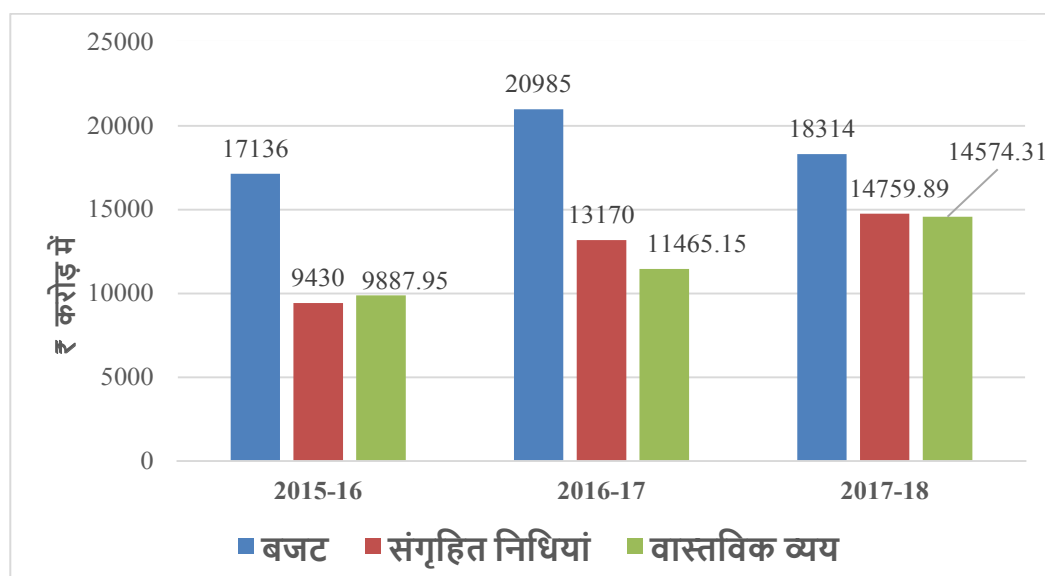
1.2.3 अतिरिक्त बजटीय संसाधन

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

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

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

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



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

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

1.3 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की आर्थिक प्रतिसहायता

भारतीय रेल यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित नवीनतम उपलब्ध रिपोर्ट¹⁷ यह दर्शाती है कि यात्रियों को भाड़ा आय और अन्य कोचिंग सेवाओं से आय की आर्थिक प्रति सहायता दी गई थी। यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा हो रही हानि 2012-13 में ₹ 26,025.46 करोड़ से 2016-17 में ₹ 37,936.84 करोड़¹⁸ तक बढ़ गई। यह हानि वर्षों से निरंतर बढ़ी है। दूसरी ओर 2016-17 के दौरान माल भाड़ा परिचालनों पर अर्जित लाभ ₹ 39,956.10 करोड़ था। मालभाड़ा यातायात से इस लाभ का लगभग 95 प्रतिशत भारतीय रेल के यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालनों पर ₹ 37,936.84 करोड़ की हानि की प्रतिपूर्ति के लिए उपयोग किया गया। रेलवे 2016-17 में यात्री सेवाओं पर हानि की आर्थिक प्रति सहायता करने के पश्चात् माल भाड़ा आय पर लाभ का केवल पांच प्रतिशत रखने में सक्षम रहा है। जबकि 2015-16 में ऐसा अवधारण 14.47 प्रतिशत था जो परिचालनात्मक लाभ में कमी को दर्शाता है।

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

¹⁷ वर्ष 2016-17 के लिए अंतिम परिणामों सेवा यूनिट लागतों तथा कोचिंग सेवाओं लाभप्रदता/ यूनिट लागतों का सारा

¹⁸ व्यापक गेज़ तथा मीटर गेज़ सेक्शन के संदर्भ में।

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

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

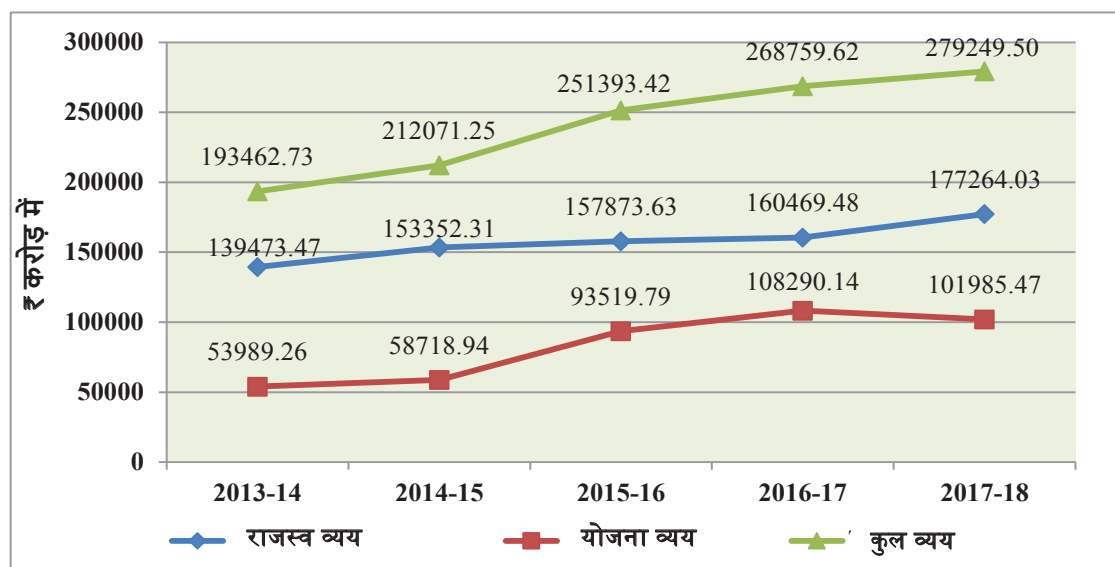
उक्त डाटा से यह देखा जा सकता है कि एसी-3-टियर तथा एसी चेरर कार को छोड़कर, ट्रेन सेवाओं की सभी श्रेणियों ने 2016-17 के दौरान हानियां उठाईं, जो अपनी परिचालन लागत को पूरा कर लाभ कमा सकती थीं। सामान्य श्रेणी तथा उपनगरीय सेवाओं दोनों को दी गई आर्थिक सहायता में पिछले पांच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें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

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

1.4 संसाधनों का अनुप्रयोग

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

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

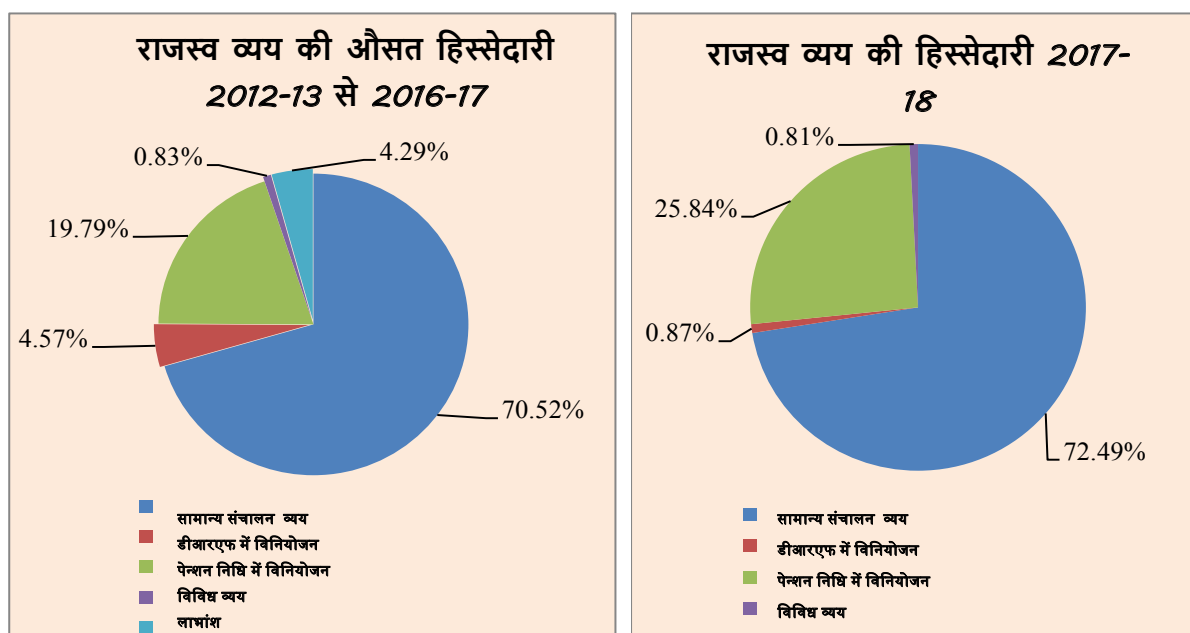


चित्र 1.8: पिछले पांच वर्षों में योजना तथा राजस्व व्यय

₹ 2,68,759.62 करोड़ से बढ़ कर 2017-18 में ₹ 2,79,249.50 करोड़ हुआ। उसी अवधि के दौरान पूंजीगत व्यय में 5.82 प्रतिशत तक कमी, राजस्व¹⁹ व्यय में 10.47 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। कुल व्यय के प्रति राजस्व व्यय का शेयर 2016-17 में 60 प्रतिशत से बढ़ कर 2017-18 में 63.5 प्रतिशत तक रहा। पूंजीगत व्यय 2016-17 में 40 प्रतिशत था जो 2017-18 में घटकर 36.5 प्रतिशत हो गया।

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

1.4.1 राजस्व व्यय



चित्र 1.9: पिछले पांच वर्षों में राजस्व व्यय की हिस्सेदारी

सामान्य संचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) में भारतीय रेल के दिन-प्रतिदिन के रख-रखाव और परिचालन पर व्यय सम्मिलित है। इसमें कार्यालय प्रशासन पर व्यय, ट्रैक एवं पुलों, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण, कर्मिदल पर परिचालन खर्चे, ईंधन, विविध व्यय, पेंशन देयताएं²⁰ आदि शामिल हैं। 2017-18 के दौरान पिछले पांच वर्षों के दौरान औसत 70.52 प्रतिशत की तुलना में कुल राजस्व व्यय 72.49 प्रतिशत तक बढ़ा।

क) मूल्यहास रिजर्व निधि का विनियोजन

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

ख) पेंशन निधि में विनियोजन

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

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

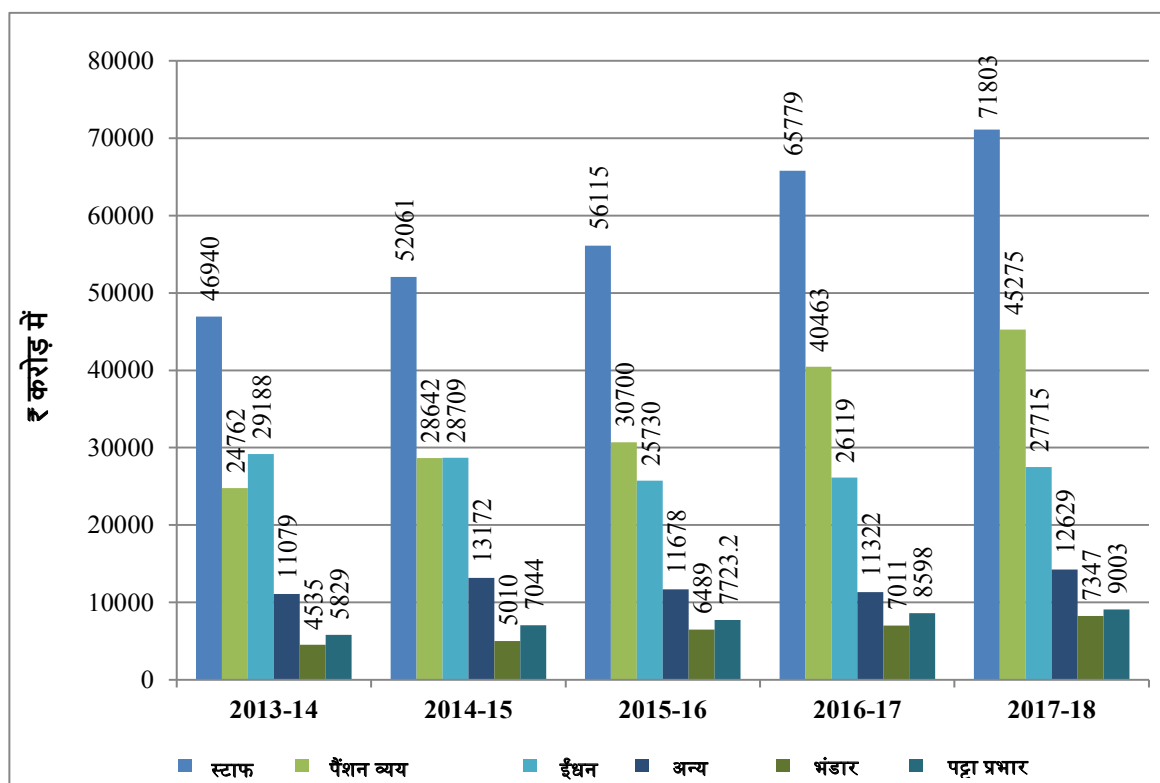
²⁰ रेल उत्पादन यूनिटों तथा विविध संगठनों के संदर्भ में पेंशन भुगतानों को छोड़कर

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

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

ग) घटक-वार राजस्व व्यय

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



चित्र 1.10: घटक वार व्यय

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

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

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

1.4.2 पूंजीगत व्यय

भारतीय रेल में धारणीय आर्थिक वृद्धि के लिए अवसंचरना में बढ़ोतरी अपेक्षित है। 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 का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण आदि पूंजीगत व्यय के माध्यम से किया जाता है।

क) संसाधन-वार पूंजीगत व्यय

भारतीय रेल का पूंजीगत व्यय तीन संसाधनों अर्थात् जीबीएस, आन्तरिक संसाधनों²¹ और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों²² से वित्तपोषित किया जाता है। पिछले पांच वर्षों के दौरान, पूंजीगत व्यय के प्रति विभिन्न स्रोतों से योगदान को निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है:

स्रोत	तालिका 1.5 भारतीय रेल के लिए संसाधन-वार पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)					
	2013-14 वास्तविक	2014-15 वास्तविक	2015-16 वास्तविक	2016-17 वास्तविक	2017-18	
					बजट अनुमान	वास्तविक
सकल बजटीय सहायता ²³	29,055.38 (53.82)	32,327.60 (55.05)	37,608.47 (40.21)	45,231.64 (41.77)	55,000.00 (41.98)	43,417.55 (42.57)
आन्तरिक संसाधन	9,709.00 (17.98)	15,347.24 (26.14)	16,845.31 (18.01)	10,479.84 (9.68)	14,000.00 (10.69)	3,069.77 (3.01)
कुल (जीबीएस तथा आन्तरिक संसाधन)	38,764.38 (71.80)	47,674.84 (81.19)	54,453.78 (58.23)	55,711.48 (51.45)	69,000.00 (52.67)	46,487.32 (45.58)
अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईआरएफसी, आरवीएनएल, ईबीआर- आईएफ, पीपीपी)	15,224.88 (28.20)	11,044.10 (18.81)	39,066.01 (41.77)	52,578.66 (48.55)	62,000.00 (47.33)	55,498.15 (54.42)
कुल योग	53,989.26	58,718.94	93,519.79	1,08,290.14	131,000.00	1,01,985.47

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

²¹ मूल्यहास आरक्षित निधि, पूंजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियाँ

²² आरवीएनएल द्वारा रोलिंग स्टॉक तथा नए नेटवर्क लिंको के लिए आईआरएफसी लिमिटेड के माध्यम से बाजार ऋण

²³ रेलवे सुरक्षा निधि से व्यय सम्मिलित है।

ख) विभिन्न योजना शीर्षों के तहत व्यय

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

तालिका 1.6 - श्रेणी बार - पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)					
योजना शीर्ष	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18
नई लाईन (निर्माण)	6659.86 (12.34)	8401.45 (14.31)	15789.74 (20.13)	15969.89 (19.61)	9183.82 (11.50)
गेज परिवर्तन	2873.71 (5.32)	3520.12 (5.99)	3615.65 (4.61)	3769.92 (4.63)	2880.11 (3.61)
दोहरीकरण	3400.99 (6.30)	4132.32 (7.04)	10472.35 (13.35)	9093.23 (11.16)	11240.34 (14.07)
यातायात सुविधाएं एवं यार्ड रिमोडलिंग	655.50 (1.21)	780.74 (1.33)	983.00 (1.25)	910.67 (1.12)	1224.84 (1.53)
ट्रेक नवीकरण	3665.33 (6.79)	3734.39 (6.36)	4367.59 (5.57)	5076.33 (6.23)	7727.71 (9.68)
पुल कार्य	377.48 (0.70)	413.11 (0.70)	517.20 (0.66)	474.52 (0.58)	448.73 (0.56)
सिग्नलिंग और दूरसंचार	899.47 (1.67)	1002.49 (1.71)	892.89 (1.14)	951.56 (1.17)	1255.64 (1.57)
रॉलिंग स्टॉक और पट्टा प्रभार के पूंजीगत घटक का भुगतान	22,267.49 (41.24)	21,723.98 (37.00)	24,240.71 (30.90)	26,610.98 (32.67)	28,119.11 (35.21)
वर्कशाप एवं उत्पादन इकाई एवं संयंत्र एवं मशीनरी	2,264.42 (4.19)	2,129.02 (3.63)	1,921.14 (2.45)	1,965.00 (2.41)	1,753.57 (2.20)
सरकारी उपक्रमों में निवेश	4,289.58 (7.95)	4,865.31 (8.29)	7,349.71 (9.37)	7,184.13 (8.82)	4,887.99 (6.12)
अन्य	6,635.43 (12.29)	8,016.01 (13.65)	8,288.81 (10.57)	9,449.82 (11.60)	11,147.61 (13.96)
कुल	53,989.26	58,718.94	78,438.79	81,456.05	79,869.47

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-अनुदान सं. 80 - विवरणी सं. 10 एवं पूंजीगत लेखा पर व्यय की विवरणी

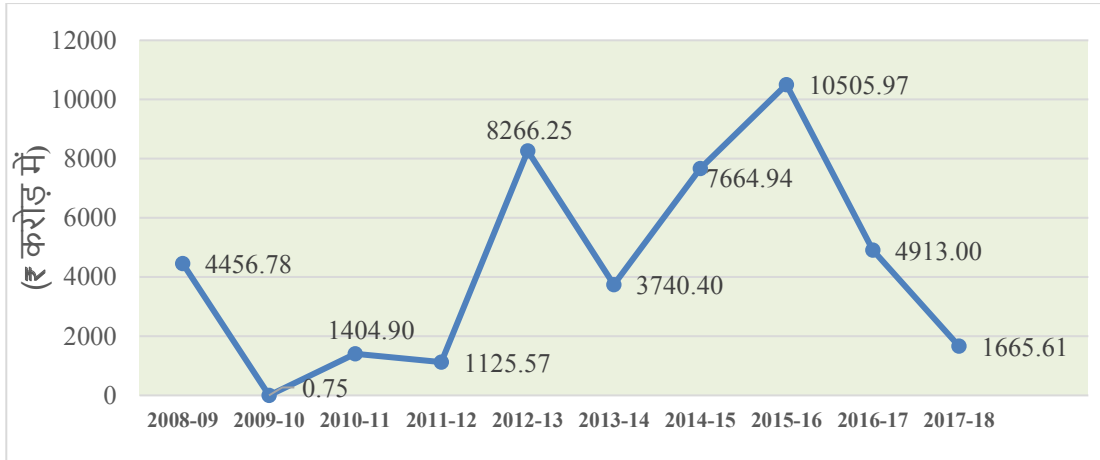
टिप्पणी: 1 कोष्ठकों में आंकड़े कुल योजना व्यय से प्रतिशतता दर्शाते हैं।

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

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

1.5 राजस्व अधिशेष

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



चित्र 1.11 राजस्व अधिशेष

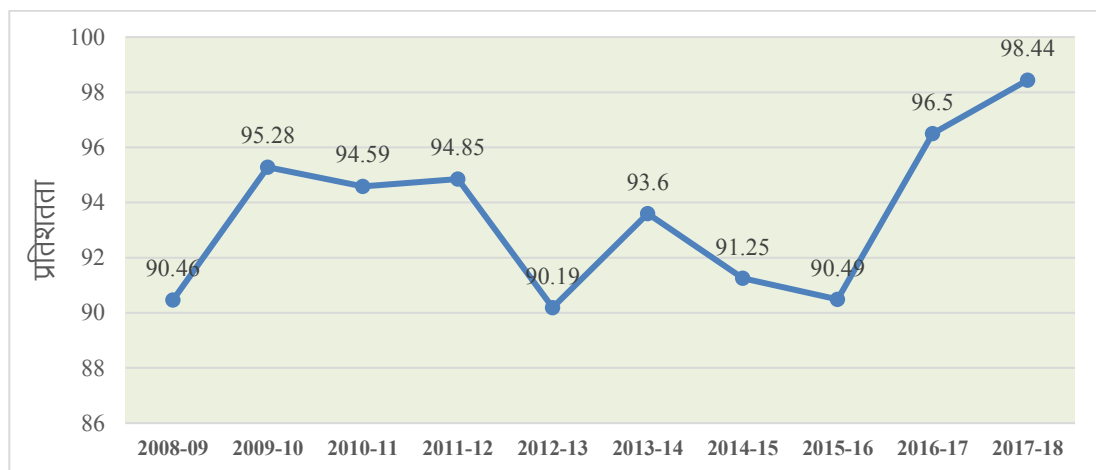
निवल अधिशेष 2016-17 में ₹ 4,913.00 करोड़ था जो 2017-18 में घटकर ₹ 1,665.61 करोड़ हो गया। 2017-18 के दौरान कमी प्रमुख रूप से विविध आय (16.20 प्रतिशत) की नकारात्मक वृद्धि दर तथा कुल संचालन व्यय (10.57 प्रतिशत) में वृद्धि के कारण थी। निवल अधिशेष की निरन्तर कमी भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति में गिरावट का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

1.6 दक्षता सूचकांक

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

1.6.1 परिचालन अनुपात

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



चित्र 1.12: भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात

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

1.6.2 पूंजीगत आऊटपुट अनुपात

पूंजीगत-आऊटपुट अनुपात (सीओआर) 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 2018 को समाप्त गत पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल का पूंजीगत आऊटपुट अनुपात निम्नानुसार था:

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

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

टिप्पणी: 31 मार्च 2017 की अवधि के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं। पूंजीगत निधि से निवेशों सहित पूंजी को छोड़कर 2017-18 के आंकड़े अंतिम हैं।

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

1.6.3 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेल के मामले में स्टाफ उत्पादकता²⁴ को प्रति हजार कर्मचारी (मिलियन में एनटीकेएम के अनुसार) संचालित यातायात की मात्रा के अनुसार मापा जाता है। सभी क्षेत्रीय रेलवे के ओपन लाइन स्टाफ की उत्पादकता 2013-14 (599) से 2017-18 (654) तक 9.18 प्रतिशत तक बढ़ गई। पिछले 5 वर्षों की अवधि में स्टाफ उत्पादकता में वृद्धि परिवहन किए माल (टनेज) तथा यात्री (ले जाए गए/परिवहन की गई कुल दूरी) में वृद्धि की वजह से थी।

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

1.7 रेलवे निधियां

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

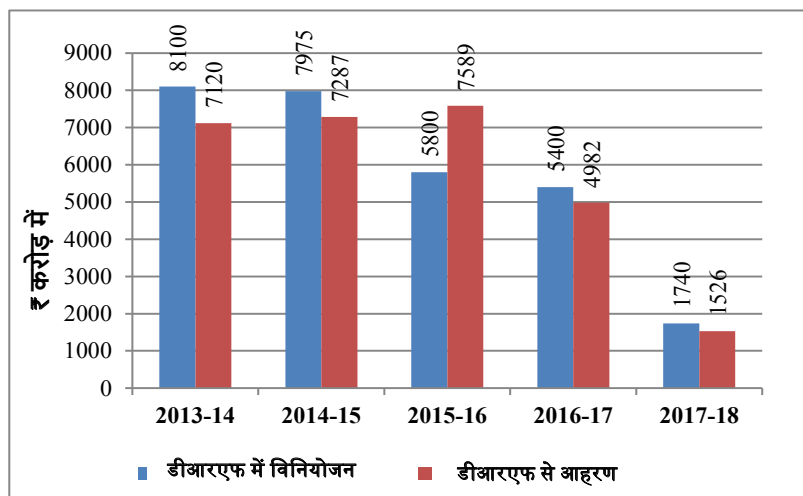
तालिका 1.8 निधि शेष (₹ करोड़ में)				
निधि का नाम	अथ शेष	वर्ष के दौरान वृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	अंत शेष
मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	450.50	1787.41	1525.82	712.09
पेंशन निधि	594.76	46654.26	45275.33	1973.69
विकास निधि (डीएफ)	402.63	1560.97	1380.51	583.09
पूंजीगत निधि (सीएफ)	305.43	54.44	0.00	359.87
रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ)	23.26	11671.27	11547.70	146.83
ऋण सेवा निधि (डीएसएफ)	800.23	163.80	771.02	193.01
आरआरएसके	0	16100.00	16090.75	9.25
कुल	2,576.81	77992.15	76591.13	3977.83

- टिप्पणी-
1. वृद्धि में वित्तीय समायोजन, निधि विनियोजन तथा वर्ष के दौरान निधि शेष पर प्राप्त ब्याज शामिल है।
 2. डीआरएफ, विकास निधि तथा रेलवे सुरक्षा निधि के अन्तर्गत वृद्धि में क्रमशः ₹ 0.63 करोड़, ₹ 4.42 करोड़ तथा ₹ 136.27 करोड़ के वित्तीय समायोजन शामिल है।

²⁴ भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

1.7.1 मूल्यहास आरक्षित निधि

परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण के लिए रेलवे, जोनल रेलवे के मामले में राजस्व से अंतरण द्वारा और उत्पादन इकाइयों के मामले में कार्यशाला विनिर्माण उच्चत (डब्ल्यूएमएस)



चित्र 1.13: डीआरएफ में विनियोजन एवं इससे आहरण

से अंतरण द्वारा वित्तपोषित डीआरएफ का रखरखाव करता है। वर्ष 2017-18 के दौरान, व्यय किए गए ₹ 1,525.82 करोड़ तथा ₹ 5,200 करोड़²⁵ के बीई के प्रति ₹ 1,740 करोड़ का विनियोजन किया गया। यह राशि डीआरएफ के तहत किए जाने वाले कार्यों हेतु 'श्रो फॉरवर्ड' की तुलना में काफी कम है।

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

भारतीय रेल, मूल्यहास की गणना के लिए उनके मैनुअल में दिये गए फॉर्मूले या किसी भी मान्यता प्राप्त फॉर्मूले का पालन नहीं कर रहा है। डीआरएफ में योगदान परिसम्पत्ति की परम्परागत लागत, अपेक्षित उपयोगी काल तथा अपेक्षित शेष काल के आधार पर नहीं किया जा रहा है। परिसंपत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन की लागत की गणना के लिए रेलवे की अपनी पद्धति है। लेकिन इस पद्धति पर आधारित उपबंध भी अपर्याप्त है। यह उस राशि पर निर्भर थी जो संचालन व्यय वहन कर सके जैसाकि पिछले पांच वर्षों के दौरान डीआरएफ के विनियोजन से देखा जा सकता है। यह इस अवसर के दौरान निरन्तर कम हुआ है तथा आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपर्याप्त था। लेखापरीक्षा ने अपने पहले के प्रतिवेदन²⁶ में इस मामले का संकेत दिया था। विशेष रूप से घटते अधिशेष की पृष्ठभूमि में, हर संभावना है कि यह भारत सरकार के लिए एक दायित्व बन सकता है।

1.7.2 पेंशन निधि

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

²⁵ राजस्व से ₹ 5000 करोड़ तथा पूंजी से ₹ 200 करोड़

²⁶ रेलवे वित्त का लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2016 का सं.37)

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

1.7.3 विकास निधि

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

1.7.4 पूंजीगत निधि

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

1.7.5 ऋण सेवा निधि

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

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

1.7.6 रेल सुरक्षा निधि

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

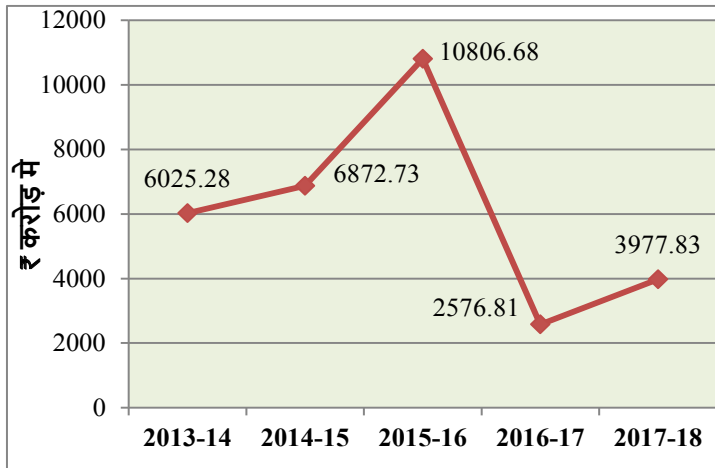
1.7.7 राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष

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

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

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

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



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

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

1.8 निष्कर्ष

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.9 सिफारिशें

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

2. रेलवे सुनिश्चित करे कि अधिशेष और परिचालन अनुपात इसके वित्तीय निष्पादन का वास्तविक चित्रण करते हैं।
3. मूल्यहास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण से संबंधित कार्यों के श्रो फार्वर्ड का संचय हो गया है। इस बैकलॉग के समाधान और पुरानी परिसंपत्तियों के समय पर प्रतिस्थापन और नवीकरण सुनिश्चित करने की तत्काल आवश्यकता है।
4. चालू वर्ष के दौरान भारतीय रेल द्वारा वहन किए गए पूंजीगत व्यय में कटौती हुई है। रेलवे पिछले दो वर्षों में पूर्ण रूप से ईबीआर-आईएफ के तहत जुटाए गए धन को भी खर्च नहीं कर सका। रेलवे बाजार से प्राप्त निधियों को पूर्ण रूप से उपयोग करना सुनिश्चित करे।
5. किसी तर्कसंगत कारण के बिना नई निधि का सृजन और इसके कारण संचालन व्ययों तथा अधिशेष को बेहतर तरीके से दर्शाना वांछनीय नहीं है और इससे बचा जाए।