

अध्याय - 1 वित्त की स्थिति

यह अध्याय 2018-19 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 (आई आर) के वित्त लेखे हैं। संघ सरकार के वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए भारतीय रेल द्वारा वार्षिक रूप से वित्त लेखाओं को संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त 2018-19 के दौरान भारतीय रेल के निष्पादन का विश्लेषण करने का लिए सरकारी दस्तावेजों और रिपोर्टों¹ के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है। भारतीय रेल को (i) अपने आंतरिक संसाधनों (ii) केंद्र सरकार से बजटीय सहायता और (iii) अतिरिक्त बजटीय संसाधन के माध्यम से वित्तपोषण किया जाता है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार

निम्नलिखित तालिका 2017-18 एवं 2018-19 के दौरान भारतीय रेल के वित्तीय संव्यवहारों का सार प्रस्तुत करती है। तालिका के कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में वृद्धि/कमी को प्रस्तुत करते हैं।

तालिका 1.1 - 2018-19 के दौरान प्राप्तियों एवं व्यय का सार (₹ करोड़ में)					
पूंजी और राजस्व का सार					
क्रं सं	विवरण	वास्तविक 2017-18	बजट अनुमान 2018-19	संशोधित 2018-19	वास्तविक 2018-19
1.	पूंजी व्यय ²	1,01,985.47	1,46,500.00	1,38,857.52	1,33,376.66
2.	राजस्व व्यय	1,77,264.03	1,88,100.00	1,91,200.00	1,86,733.51
राजस्व प्राप्तियों तथा राजस्व व्यय का सार					
1	यात्री आय	48,643.14 (5.11)	52,000.00	52,000.00	51,066.65 (4.98)
2	अन्य कोचिंग आय ³	4,314.43 (0.06)	6,000.00	5,000.00	4,474.46 (3.71)
3	माल भाड़ा आय	1,17,055.40 (12.19)	1,21,950.00	1,29,750.00	1,27,432.72 (8.87)

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

तालिका 1.1 - 2018-19 के दौरान प्राप्तियों एवं व्यय का सार (₹ करोड़ में)					
4	विविध आय ⁴	8,688.18 (-16.20)	20,790.00	9,864.00	6,996.23 (-19.47)
5	कुल यातायात आय	1,78,701.15	2,00,740.00	1,96,614.00	1,89,970.06
6	बकाया यातायात से मंजूरी(उचन्त)	24.16	100.00	100.00	(-) 63.48
7	सकल यातायात प्राप्तियां ⁵ (मद संख्या 1.5)	1,78,725.31 (8.13)	2,00,840.00	1,96,714.00	1,89,906.58 (6.26)
8	विविध प्रप्तियां ⁶	204.33 (126.31)	250.00	500.00	600.79 (194.03)
9	कुल प्रप्तियां (मद संख्या. 7 + 8)	1,78,929.64 (8.19)	2,01,090.00	1,97,214.00	1,90,507.37 (6.47)
10	निवल साधारण संचालन व्यय ⁷	1,28,496.51 (8.14)	1,38,000.00	1,41,000.00	1,40,200.30 (9.11)
11	निम्न को विनियोजन				
	पेंशन निधियां	45,797.71 (30.85)	47,500.00	47,300.00	44,280.00 (-3.31)
	मूल्यहास आरक्षित निधि (डी आर एफ एफ)	1,540.00 (-70.38)	500.00	500.00	300.00 (-80.52)
12	कुल संचालन व्यय ⁸ (मद संख्या 10 + 11)	1,75,834.22 (10.57)	1,86,000.00	1,88,800.00	1,84,780.30 (5.09)
13	विविध व्यय ⁹	1,429.81 (0.70)	2,100.00	2,400.00	1,953.21 (36.61)
14	कुल व्यय (मद संख्या 12 + 13)	1,77,264.03 (10.47)	1,88,100.00	1,91,200.00	1,86,733.51 (5.34)
15	निवल अधिशेष (मद संख्या 9 - 14)	1,665.61 (-66.10)	12,990.00	6,014.00	3,773.86 (126.58)

⁴ किरायें, भवनों के पट्टाकरण, खानपान सेवाओं, विज्ञापनो, साईडिंग्स के रख-रखाव और लेवल क्रासिंग, लाईनो पर हानि की पुनः प्रतिपूर्ति इत्यादी से आय

⁵ भारतीय रेल की माल दुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग ट्रेफिक से परिचालन प्राप्तियां

⁶ भारतीय रेल विविध प्राप्तियों में निविदा दस्तावेजों की बिक्री, रेलवे भर्ती बोर्ड के निर्णीत हर्जाने और प्राप्तियां शामिल हैं।

⁷ भारतीय रेल के परिचालन खर्च (स्टाफ वेतन, सम्पत्तियों के रखरखाव, ईंधन आदि।

⁸ परिचालन व्यय तथा मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि को विनियोजन।

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

तालिका 1.1 - 2018-19 के दौरान प्राप्तियों एवं व्यय का सार (₹ करोड़ में)					
16	निम्न को विनियोजन हेतु अधिशेष उपलब्ध कराना है				
	विकास निधि (डी एफ)	1,505.61 (59.87)	1,000.00	1,000.00	750.00 (50.19)
	पूंजी निधि (सी एफ)	0	6,990.00	14.00	0
	ऋण सेवा निधि (डी एस एफ)	0	0	0	0
	राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आर आर एस के)	0	5,000.00	5,000.00	3,023.86
	रेल सुरक्षा निधि (आरएसएफ)	160.00	0	0	0

स्त्रोत: 2017-18 और 2018-19 के लिए रेल बजट और 2018-19 के लिए लेखे

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

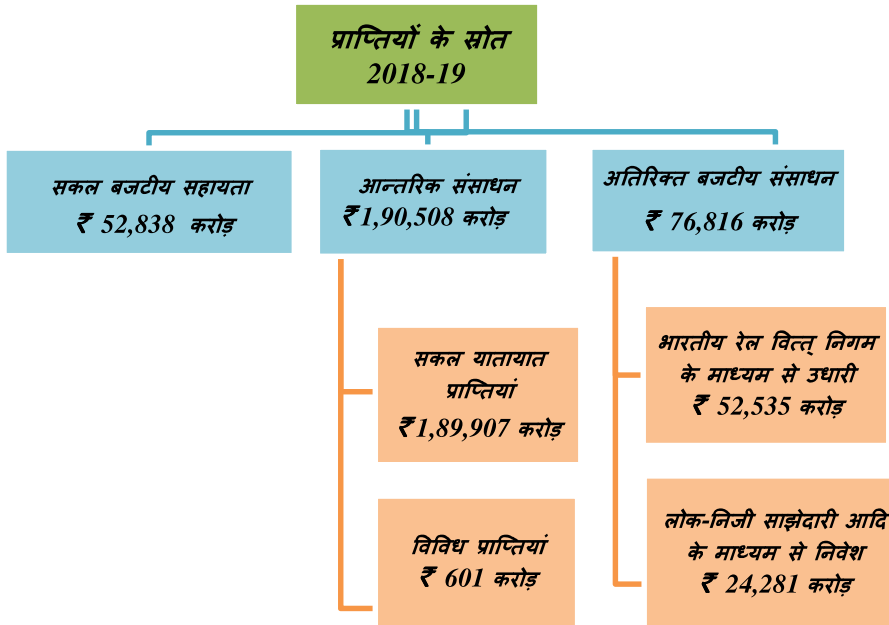
तालिका 1.1 से देखा जा सकता है

1. सकल यातायात प्राप्तियों में 2017-18 में 8.19 प्रतिशत की तुलना में 2018-19 के दौरान 6.47 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी 2018-19 के दौरान कम वृद्धि दर मुख्यतः 2017-18 की तुलना में विविध आय में कमी और माल-भाड़ा आय की वृद्धि दर में कमी के कारण हुई ।
2. निवल साधारण कार्यकारी व्ययों में 2017-18 में 8.14 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में 2018-19 में 9.11 प्रतिशत तक वृद्धि हुई थी। हालांकि सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के बाद सृजित निवल अधिशेष 2017-18 में ₹ 1,665.61 करोड़ की तुलना में 2018-19 में ₹ 3,773.86 करोड़ था। पिछले वर्ष की तुलना में डीआरएफ (₹ 1,240 करोड़ द्वारा) और पेंशन निधि (₹ 1,518 करोड़ द्वारा) के लिए कम विनियोजन करके, वर्ष 2018-19 के दौरान रेलवे अधिशेष को अधिक दिखा सकता था।
3. निवल अधिशेष बजट अनुमान (बीई) से ₹ 9,216.14 करोड़ (70.95 प्रतिशत) से कम था। यह बजट अनुमान की तुलना में ₹ 13,793.77 करोड़ से विविध आय, ₹ 1,525.54 करोड़ अन्य कोचिंग आय में कमी और ₹ 2,200.30 करोड़ के निवल सामान्य कार्यकारी व्ययों में वृद्धि के कारण हुआ था।

4. निवल अधिशेष के ₹ 3,773.86 करोड़ को विकास निधि (₹ 750 करोड़) और राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आर आर एस के) ₹ 3,023.86 करोड़ में विनियोजित किया गया था। पूंजी निधि में कोई राशि विनियोजित नहीं की गयी थी क्रमशः बजट अनुमान और आरई के माध्यम से ₹ 6,990.00 करोड़ एवं ₹ 14.00 करोड़ की राशि के विनियोजित की गई थी।

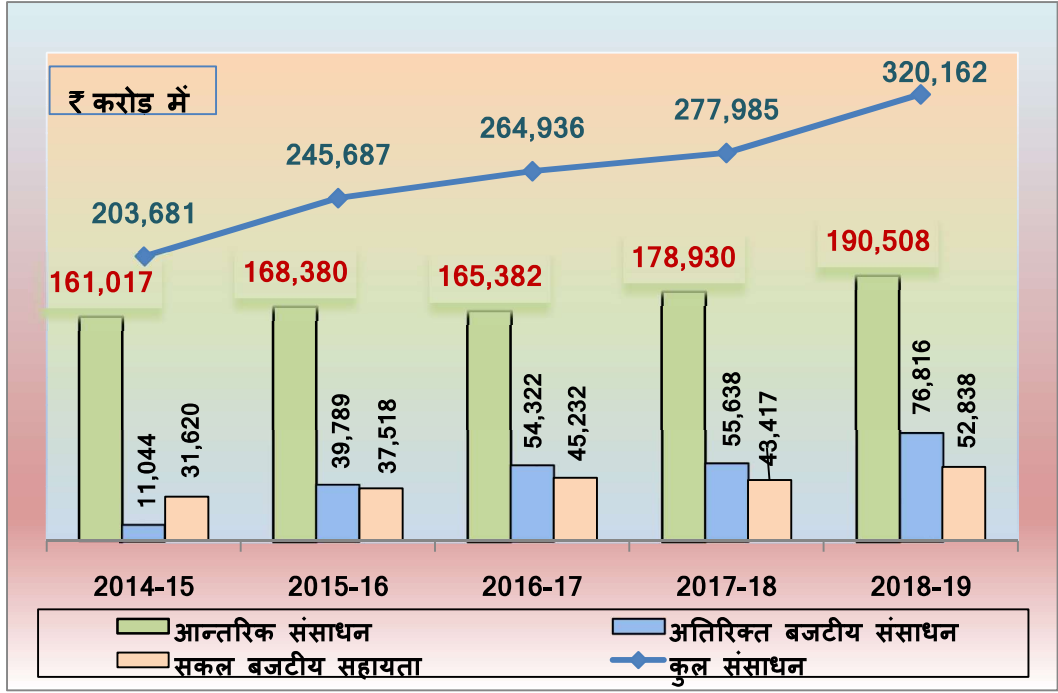
1.2 भारतीय रेल के संसाधन

वर्ष 2018-19 के दौरान भारतीय रेल की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्नलिखित हैं:



चित्र 1.1: प्राप्तियों के संसाधन

पिछले पाँच वर्षों के दौरान भारतीय रेल हेतु उपलब्ध विभिन्न संसाधनों की हिस्सेदारी को निम्नलिखित ग्राफ में दर्शाया गया है।



चित्र 1.2: पिछले पाँच वर्षों के दौरान भारतीय रेल हेतु उपलब्ध विभिन्न संसाधनों की हिस्सेदारी

उपरोक्त दर्शाता है कि भारतीय रेल का सबसे बड़ा संसाधन आंतरिक संसाधन है, जिसके बाद अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ई बी आर) तथा जी बी एस है। चल स्टॉक (रोलिंग स्टॉक) की खरीद के लिए, रेलवे ने 1987 में इसकी स्थापना के बाद से भारतीय रेलवे वित्त निगम (आई आर एफ सी) के माध्यम से अतिरिक्त बजटीय संसाधन ले रहा है। 2015-16 से, रेल मंत्रालय ने भी परियोजना वित्तपोषण के लिए अतिरिक्त बजटीय संसाधन का आश्रय लिया।

1.2.1 अतिरिक्त बजटीय संसाधन

अतिरिक्त बजटीय संसाधन में चल स्टॉक (रोलिंग स्टॉक) की खरीद तथा भारतीय रेल की परियोजनाओं के निष्पादन के लिए भारतीय रेल वित्त निगम (आई आर एफ सी) के माध्यम से ली गई निधि शामिल है। पूंजीगत परियोजनाओं से वित्तपोषण के लिए भारतीय जीवन बीमा निगम (एल आई सी) से संस्थागत वित्त (ई बी आर-आई एफ) तथा पीपीई मोड में कार्यान्वयन परियोजनाओं के माध्यम से जुटाई गई घनराशि भी अतिरिक्त बजटीय संसाधन का हिस्सा है। 2018-19 के दौरान, भारतीय रेल ने 2017-18 के दौरान जुटाए गए ₹ 55,638.25 करोड़ के मुकाबले अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से ₹ 76,816.32 करोड़ (38 प्रतिशत वृद्धि) की राशि जुटाई। इसमें संस्थागत

वित्त/ दूसरी मार्किट उधार के माध्यम से भारतीय रेल कि परियोजनाओं के निष्पादन के लिए और रॉलिंग स्टॉक (चल स्टॉक) की खरीद के लिए भारतीय रेल वित्त निगम (आई आर एफ सी) के माध्यम से जुटाए गए ₹ 52,535.18 करोड़ तथा पीपीपी मोड के माध्यम से ₹ 24,281.14 करोड़ शामिल थे। ब्याज दर देयता के कारण रेलवे वित्त के लिए अतिरिक्त बजटीय संसाधन पर अधिक निर्भरता तथा एम ओ आर के बढ़ते कर्ज के बोझ को ध्यान में रखते हुए अतिरिक्त बजटीय संसाधन से परियोजनाओं के वित्तपोषण पर विस्तृत विश्लेषण किया गया है। निस्कर्ष रिपोर्ट के अध्याय 2 में दिए गए हैं।

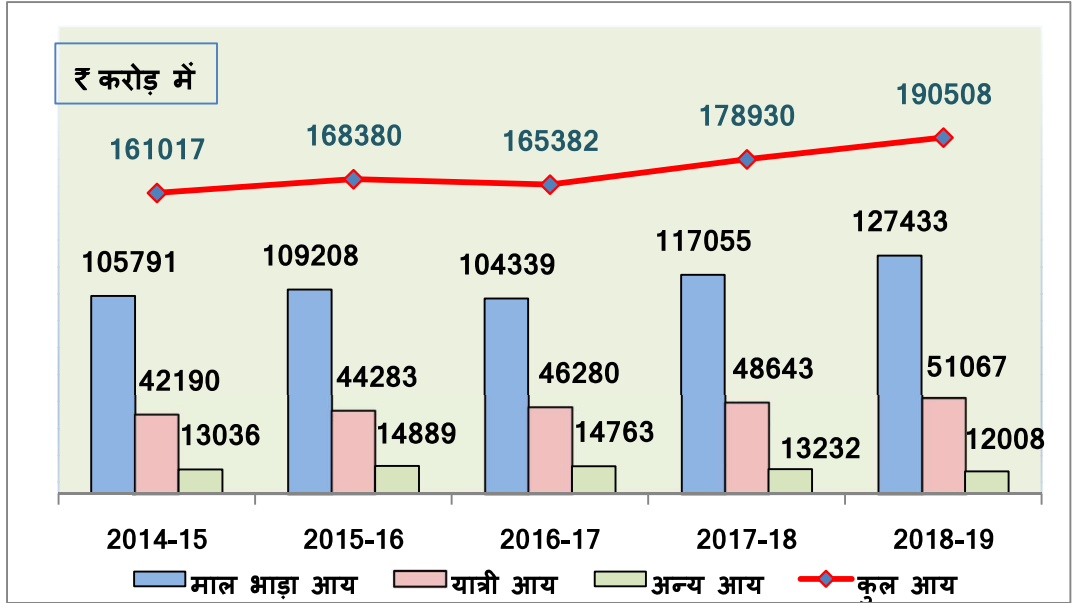
1.2.2 सकल बजटीय सहायता

वर्ष 2018-19 के दौरान, रेलवे को भारत सरकार से 2017-18 के दौरान सकल बजटीय सहायता के रूप में सकल बजटीय सहायता प्राप्त ₹ 43,417.55 करोड़ के मुकाबले ₹ 52,837.67 करोड़ प्राप्त हुए। यह पिछले वर्ष में प्राप्त सकल बजटीय सहायता राशि से 21.70 प्रतिशत अधिक था। सकल बजटीय सहायता में वर्ष 2018-19 के दौरान केन्द्रीय रोड (सड़क) निधि (डीजल सेस से) से प्राप्त ₹ 13,000 करोड़ भी शामिल थे।

1.2.3 भारतीय रेलवे के आंतरिक रूप से उत्पन्न संसाधन

रेलवे आंतरिक संसाधनों में माल ढुलाई व यात्रा व्यवसाय से आमदनी, विविध आमदनी, अन्य कोचिंग तथा विविध आमदनी शामिल है। वर्ष 2018-19 के दौरान, बोर्ड में परिकल्पित ₹ 2,01,090 करोड़ के मुकाबले ₹ 1,90,507.37 करोड़ के कुल आंतरिक संसाधनों को उत्पन्न किया (उत्पादन किया)। रेलवे आर ई को ₹ 1,97,214 करोड़ के आर ई के लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सका।

आंतरिक संसाधनों, मूल्यहास रिजर्व फंड (डी आर एफ) के माध्यम से अचल संपत्तियों के नवीनीकरण व प्रतिस्थापन पर व्यय तथा राजस्व व्यय के लिए उपयोग किए जाते हैं। पिछले पाँच वर्षों के लिए कुल राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति निम्नलिखित ग्राफ में दिखाई गई हैं।



चित्र 1.3: पिछले पाँच वर्षों की राजस्व आय 2014-15 से 2018-19

पिछले पांच वर्षों के कुल राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति दिखाती है कि यद्यपि यात्रा व मालदुलाई आमदनी में वृद्धि हुई, वहीं अन्य आमदनी में पिछले तीन वर्षों में गिरावट की प्रवृत्ति है।

राजस्व प्राप्तियों के विभिन्न खंडों की वृद्धि दर की प्रवृत्ति की अगले पैराग्राफ में परिचर्चा की गई है।

क) माल भाड़ा आमदनी

वर्ष 2018-19 के दौरान ₹ 1,21,950 करोड़ के बजट अनुमान के विपरीत, वास्तविक माल दुलाई भाड़ा आमदनी ₹ 1,27,432.72 करोड़ थी। पिछले पांच वर्षों के दौरान माल भाड़ा सेवाओं के विभिन्न मापदंडों के आकड़े इस प्रकार थे।

वर्ष	लोडिंग (मिलियन टन)	एन टी के एम ¹⁰ (मिलियन में) (केवल राजस्व माल भाड़ा)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	दर प्रति टन प्रति कि. मी. (पैसे में)
2014-15	1095.26	681696	1,05,791.34	622	155.19

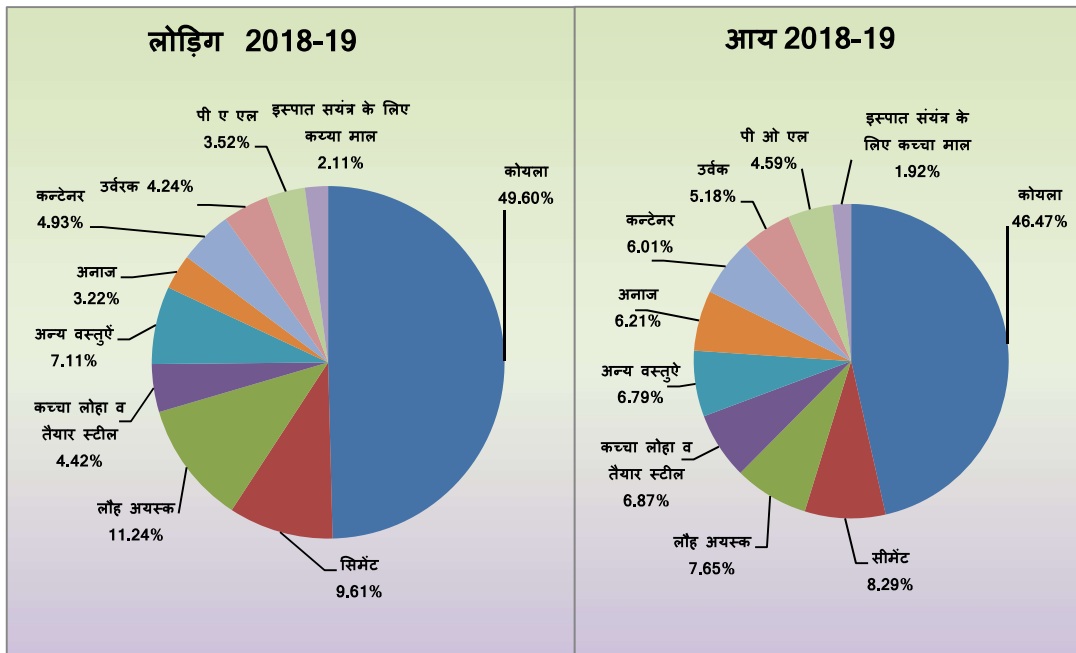
¹⁰ एनटीकेएम-निवल टन किलो मीटर-मालभाड़ा यातायात की मापन इकाई जो एक किलोमीटर की दूरी पर एक टन माल को यातायात (यातायात हेतु प्रयुक्त वाहन के भार को छोड़कर किसी पैकेज के भार सहित) का प्रतिनिधित्व करता है।

तालिका 1.2 - माल भाड़ा सेवा का विवरण					
	(4.15)	(2.39)	(12.66)		(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)
2018-19	1221.48 (5.34)	738523 (6.58)	1,27,432.72 (8.87)	605	172.55 (2.14)

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

2018-19 के दौरान, माल लोडिंग 2017-18 के दौरान 1,159.55 एमटी की लोडिंग के मुकाबले 1,221.48 मिलियन टन (एमटी) थी। पिछले वर्ष की तुलना में 2018-19 के दौरान माल लोडिंग में 5.34 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। यह पिछले छह वर्षों में दर्ज सबसे अधिक वृद्धि दर थी। यद्यपि, माल भाड़े में वृद्धि पिछले वर्षों की वृद्धि दर 12.19 प्रतिशत के मुकाबले 8.87 प्रतिशत थी। माल भाड़ा आमदनी की वृद्धि दर में कमी एन टी के एम की वृद्धि दर 2017-18 की 11.73 प्रतिशत से 2018-19 में 6.58 प्रतिशत होने का कारण हुई।

रेलवे माल भाड़ा बास्केट कुछ थोक वस्तुओं तक सीमित है। लोडिंग तथा आमदनी में वस्तुवार शेयर निम्नलिखित ग्राफ में दिखाया है।



चित्र 1.4: लोडिंग तथा आय का प्रमुख वस्तुवार शेयर

उपरोक्त प्रमुख वस्तुओं से कुल मालभाड़ा आय (विविध वस्तुओं की आय को छोड़कर) का 96 प्रतिशत का योगदान था। लोडिंग (49.60 प्रतिशत) तथा आय (46.47 प्रतिशत), दोनों में कोयला प्रमुख घटक था उसके बाद सीमेंट तथा लौह अयस्क थे। लोडिंग में सबसे अधिक वृद्धि कोयला व कंटेनर में थी जो पिछले चार वर्षों से बढ़ती प्रवृत्ति में हैं।

2017-18 के मुकाबले, 2018-19 के दौरान माल भाड़ा लोडिंग में मुख्य कमी वस्तुओं में धी, अनाज (4.48 एम टी) लौह अयस्क (2.46 एम टी) तथा कच्चा लोहा तैयार स्टील (0.38 एम टी) तथा पी ओ एल (0.10 एम टी) पिछले पांच वर्षों के दौरान अनाजों की लोडिंग में गिरावट की प्रवृत्ति थी।

जैसा कि उपरोक्त से देखा जा सकता है, कोयला परिवहन पर भारी निर्भरता है। थोक वस्तुओं के परिवहन पैटर्न में कोई भी बदलाव रेलवे मालभाड़ा आय को काफी हद तक प्रभावित कर सकता है। रेलवे लंबे समय से विभिन्न प्रोत्साहन योजनाओं को चलाने के बावजूद अपनी माल भाड़ा बास्केट में विविधता लाने में सक्षम नहीं है।

राष्ट्रीय थर्मल पावर कॉर्पोरेशन (एन टी पी सी) तथा कॉनकोर से प्राप्त मालभाड़ा एडवांस (अग्रिम)

लेखापरीक्षा ने पाया कि भारतीय रेल ने एन टी पी सी से वित्तीय वर्ष 2018-19 के दौरान तीन किश्तों में क्रमशः अक्टूबर में ₹ 2,000 करोड़, जनवरी 2019 में ₹ 2,000 करोड़ तथा मार्च 2019 में ₹ 6,000 करोड़ में माल भाड़ा अग्रिम ₹ 10,000 करोड़ प्राप्त किया था। इसके अलावा, मार्च 2019 में कॉनकोर से ₹ 3,000 करोड़ का कुल माल भाड़ा अग्रिम प्राप्त किया था। ₹ 13,000 करोड़ का कुल माल भाड़ा अग्रिम में से ₹ 8,351 करोड़ (जी एस टी को छोड़कर) आगामी वित्त वर्ष 2019-20 के लिए जाने वाला वस्तु परिवहन के लिए था।

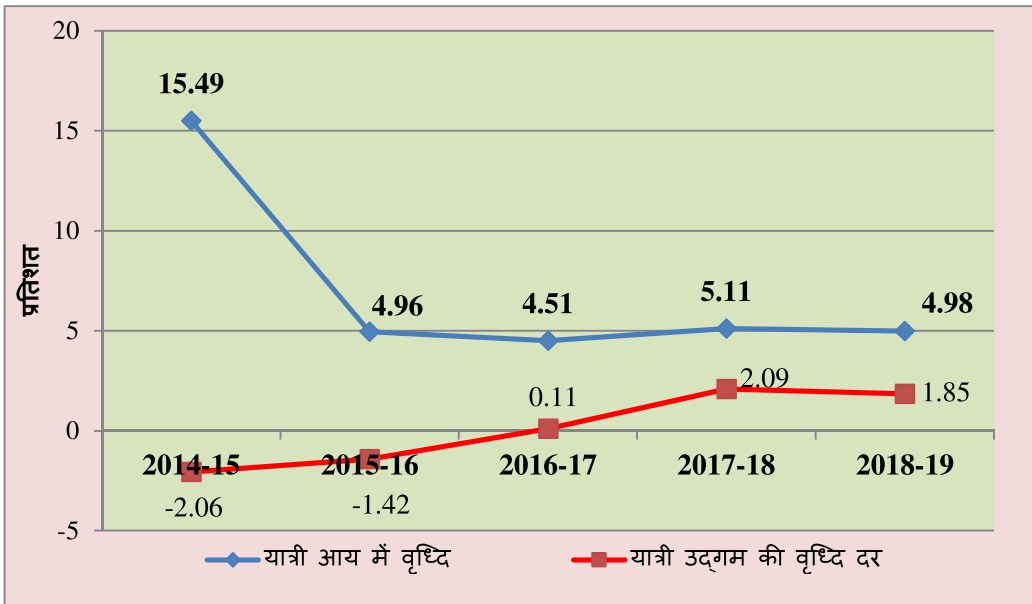
भारतीय रेल ने 2019-20 से संबंधित ₹ 8,351 करोड़ के माल भाड़ा अग्रिम को 2018-19 के मालभाड़ा आय रूप में लिया जिससे आय उस सीमा तक बढ़ गई। 2017-18 के दौरान भी, भारतीय रेल ने एन टी पी सी टीपीसी से ₹ 4,761.90 करोड़ (मार्च 2018) का मालभाड़ा अग्रिम प्राप्त किया। यह वित्तीय वर्ष 2018-19 के दौरान कोयले के ढोने की ओर था। भारतीय रेल ने इसे 2017-18 वर्ष के लिए माल भाड़ा आय के रूप में माना।

आगामी वर्ष के ट्रेफिक (यातायात) की आय को इस वित्तीय वर्ष में मालभाड़ा अग्रिम के रूप में प्राप्त भारतीय रेल को बेहतर परिचालन अनुपात के लिए सक्षम बनाता है। यह आगे के वर्षों में संबंधित आय के बिना कामकाजी खर्चों की बुकिंग का परिणाम देगी। यह एक दुष्चक्र बन सकता है ताकि बढ़ते हुए अग्रिमों को वांछित स्तर पर ऑपरेटिंग अनुपात को बनाए रखा जा सके।

2017-18 से, रेल मंत्रालय ने थोक ट्रेफिक (यातायात) की पेशकश के साथ ग्राहकों से मालभाड़ा अग्रिम लेने का प्रयोग किया। लेखापरीक्षा ने पहले ही अग्रिम मालभाड़ा के मामले को 2019 रिपोर्ट संख्या 10 में चिन्हित किया था। इसकी पुनरावृत्ति को रोकने के लिए एसओआर को इस मामले को उठाने की आवश्यकता है।

ख) यात्री आय

वर्ष 2018-19 के दौरान यात्रा आय के लिए बजट अनुमान ₹ 52,000 करोड़ के विपरीत, वास्तविक यात्रा आय ₹ 51,066,65 करोड़ थी। पिछले पाँच वर्षों के दौरान यात्रा आय तथा यात्रियों की संख्या की वृद्धि दर निम्न है:



चित्र 1.5: यात्रियों की संख्या की वृद्धि दर तथा आय

वर्ष 2018-19 का दौरान, पिछले वर्ष की 2.09 प्रतिशत की तुलना में यात्रा ओरिजनेटिंग (उत्पत्ति) की वृद्धि दर 1.85 प्रतिशत थी। यात्री सेवाओं के मुख्य निष्पादन संकेतक निम्न है:

तालिका 1.3 - मुख्य यात्री सूचक					
वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्रा किलोमीटर (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	प्रति किलोमीटर प्रति यात्री औसत आय (पैसे में)
उपनगरीय यात्रा ट्रैफिक (यातायात)					
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)
2018-19	4784.31 (2.55)	146678 (-1.86)	2,812.75 (0.32)	30.66	19.18 (2.23)
यात्रा आय की वृद्धि दर					
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)
2018-19	3654.75 (0.95)	1010496 (-1.73)	48,253.90 (5.27)	276.49	47.75 (7.12)

स्रोत - भारतीय रेलवे वार्षिक संख्यिकी विवरण

नोट: पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत वृद्धि के आंकड़े ब्रैकेट में ।

यात्री ट्रैफिक (यातायात) को व्यापक रूप से दो श्रेणियों में बांटा गया है उपनगरीय तथा गैर-उपनगरीय ट्रैफिक उपनगरीय ट्रेने वह यात्री ट्रेने हैं जो 150 किमी तक से कम दूरी तय करती हैं तथा शहरों व उपनगरों में यात्रियों को ले जाने में मदद करती हैं। अधिकांश यात्री राजस्व (94 प्रतिशत) गैर उपनगरीय ट्रैफिक (लंबी दूरी की ट्रेनों) से आता है। पिछले वर्ष की तुलना में यात्री ओरिजिनेटिंग (उत्तपत्ति) की वृद्धि दर उपनगरीय क्षेत्र में 2.55 प्रतिशत तथा गैर उपनगरीय क्षेत्रों में 0.95 प्रतिशत थी। गैर-उपनगरीय क्षेत्र में यात्रियों की संख्या में इतनी कम वृद्धि के बावजूद यात्रा आय में 5.27 प्रतिशत की वृद्धि हुई। उपनगरीय

क्षेत्रों में औसत आय प्रतियात्री प्रति किलोमीटर 2018-19 में ₹ 19.18 पैसे से 2017-18 में ₹ 18.76 पैसे अर्थात 2.23 प्रतिशत बढ़ गई। गैर उपनगरीय क्षेत्रों के लिए वृद्धि 2018-19 में 47.75 पैसे से 2017-18 में 44.58 पैसे अर्थात 7.12 प्रतिशत थी।

(ग) विविध आय तथा अन्य कोचिंग आय

विविध तथा अन्य कोचिंग आय के लिए ₹ 26,790 करोड़ के बजट अनुमान के विपरीत वास्तविक आय केवल ₹ 11,470.69 करोड़ थी। वर्तमान वर्ष में विविध तथा अन्य कोचिंग आय सकल ट्रेफिक प्राप्तियों का केवल 6.04 प्रतिशत थी। इसमें 2017-18 में ₹ 13,002.61 करोड़ से 2018-19 में ₹ 11,470.69 करोड़ अर्थात 11.78 प्रतिशत की कमी आई।

लेखापरीक्षा विश्लेषण दर्शाता है कि यह कमी भूमि/वायू विस्तार के संपत्ति विकास से आय में कमी, सेवानिवृत्त रेलवे कर्मचारी लिबरलाइज्ड (स्वाधीन) स्वास्थ्य योजना के अधीन एकमुश्त वसूली की कम प्राप्ति, रेल टेल के द्वारा/के लिए ओएफसी के रास्ते का अधिकार इत्यादि के कारण थी। यद्यपि, भोजन प्रबंध विभाग की प्राप्तियों नीतिबद्ध तौर पर परिचालन हानि की प्रतिपूर्ति, अन्य के लिए रास्ता छोड़ने की सुविधा, आवासीय भवन/रेस्ट हाउस, सैलून व लेवल क्रसिंग के रखरखाव शुल्क व ब्याज, विज्ञापन, अन्य विविध प्राप्तियां इत्यादि में वृद्धि थी। विविध आय में नीतिबद्ध तौर पर परिचालन हानि की प्रतिपूर्ति का कारण ₹ 1,940 करोड़ की राशि शामिल थी। पिछले वर्ष 2017-18 की तुलना में 2018-19 में विविध आय के विभिन्न घटकों में वृद्धि कमी अनुलग्नक-1 में दर्शायी गई है।

(घ) अप्राय आय

ट्रेफिक (यातायात) के संचार के कारण अप्राय्य आय को 'ट्रेफिक सस्पेंस' के रूप में वर्गीकृत किया गया है। किराया भूमि/भवन की लीज तथा साईडिंग के रख रखाव शुल्क इत्यादि के कारण अप्राय्य आय 'डिमांड रिकवरेबल' (वसूली करने योग्य माँग) है। अप्राय्य आय के अधीन बकाया 2017-18 में ₹ 1,664.59 करोड़ से 2018-19 के अन्त तक ₹ 1728.08 करोड़ तक बढ़ गए। इसमें से ट्रेफिक सस्पेंस के अधीन बकाया राशि ₹ 1,389.72 करोड़ तथा 'डिमांड रिकवरेबल' के अधीन 338.76 करोड़ थी। ट्रेफिक सस्पेंस के अधीन बकाया का

अधिकतम हिस्सा गैर-वसूली मालभाड़ा तथा पावर हाउस (विधुत घर) व राज्य विधुत बोर्ड (एस इ बी) से अन्य शुल्क के कारण था। यह ₹ 616.01 करोड़ था तथा कुल ट्रेफिक सस्पेंन्स का 44.33 प्रतिशत बनता था। अधिकतम व्यतिक्रमी इस प्रकार है:

तालिका 1.4-राज्य विधुत बोर्ड के खिलाफ बाकाया देय

(₹ करोड़ में)

संख्या	राज्य विधुत बोर्ड/विधुत घर	31 मार्च 2019 तक बाकाया देय
1	पंजाब राज्य विधुत बोर्ड (पीएस ई बी)	444.62
2	दिल्ली राज्य विधुत बोर्ड (डी वी बी)	114.28
3	राजस्थान राज्य विधुत बोर्ड (आरएस ई बी)	31.86
4	महाराष्ट्र राज्य विधुत बोर्ड (एस एस ई बी)	7.29
5	उत्तर प्रदेश राज्य विधुत बोर्ड (यूपी एस ई बी)	12.84
6	पश्चिम बंगाल राज्य विधुत बोर्ड (डब्ल्यू बी एस ई बी)	1.11
7	एन टी पी सी	2.24

स्रोत- राज्य विधुत बोर्ड/विधुत घर से बाकाया राशि का विवरण

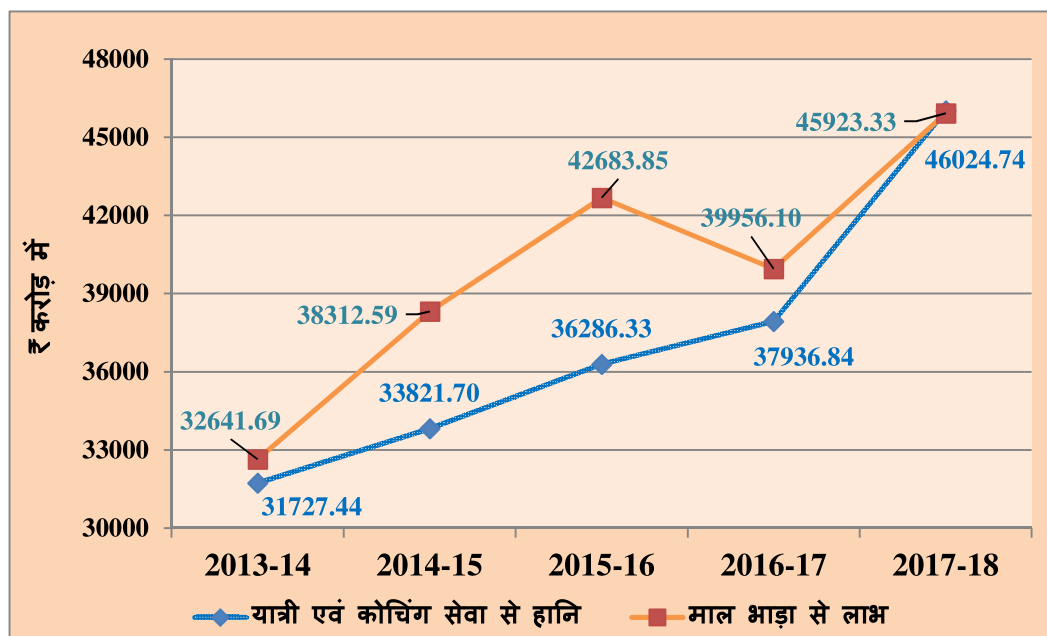
पंजाब राज्य विधुत बोर्ड (पीएस ई बी), दिल्ली राज्य विधुत बोर्ड (डी वी बी) तथा राजस्थान राज्य विधुत बोर्ड (आरएस ई बी) के संबंघ में बाकाया राशि पिछले दस वर्षों से जारी हैं। रेलवे मंत्रालय को एस ईबी से पुराने बाकाया देय की वसूली के लिए अपने प्रयासों को बढ़ाने की आवश्यकता है।

1.3 यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं के प्रति-सहायता

भारतीय रेल यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं की अपनी परिचालन (संचालन) लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित नवीनतम रिपोर्ट¹¹ यह दर्शाती है कि यात्रियों को मालभाड़ा आय तथा अन्य कोचिंग सेवाओं से आय की आर्थिक प्रति सहायता दी गई थी। यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा हो रही हानि 2013-14 में ₹ 31,727.44 करोड़ से 2017-18 में ₹ 46,024.74 करोड़ तक बढ़ गई।

¹¹ वर्ष 2017-18 के लिए अंतिम परिणामों सेवा यूनिट लागतों सेवाओं लाभप्रदता/यूनिट लागतों का सार

2013-14 से 2017-18 के दौरान यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियों तथा माल भाड़ा ढुलाई से लाभ को निम्नलिखित ग्राफ में दर्शाया गया है:



चित्र 1.6: यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानि के साथ-साथ मालभाड़ा सेवाओं पर लाभ

जैसा कि उपरोक्त से देखा जा सकता है, पिछले कुछ वर्षों में यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानि लगातार बढ़ रही है। दूसरी ओर, 2017-18 के दौरान माल भाड़ा संचालन पर अर्जित लाभ ₹ 45,923.33 करोड़ था। माल भाड़ा भाग से होने वाला सम्पूर्ण लाभ का उपयोग भारतीय रेल की यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं के संचालन पर हुई हानि की भरपाई से लिए किया गया था। 2017-18 के दौरान यात्री संचालन पर 101.41 करोड़ की हानि को कवर नहीं किया गया था। वर्ष 2016-17 के दौरान रेलवे यात्री सेवाओं पर हुई हानि को सबसीडाईज (सहायता) के बाद मालभाड़ा पर होने वाले लाभ के पाँच प्रतिशत को बनाए रखने में सक्षम था।

2013-14 से 2017-18 के दौरान यात्री सेवाओं के विभिन्न वर्गों की परिचालन हानि निम्नलिखित तालिका में दी गई है:

तालिका 1.5 यात्री सेवाओं के विभिन्न श्रेणियों का परिचालन (₹ करोड़ में)					
यात्री सेवाओं	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18
ए सी- प्रथम श्रेणी	(-) 47.39	(-) 127.49	(-) 175.79	(-) 139.39	(-) 164.95
प्रथम श्रेणी	(-) 92.06	(-) 69.50	(-) 58.00	(-) 53.31	(-) 34.67
एसी 2 टीयर	(-) 497.28	(-) 495.59	(-) 463.11	(-) 559.27	(-) 604.49
एसी 3 टीयर	410.67	881.52	898.06	1,040.52	738.75
एसी चेरर कार	(-) 148.47	(-) 142.26	(-) 5.58	117.83	98.39
स्लीपर श्रेणी	(-) 8,407.85	(-) 8,510.06	(-) 8,301.15	(-) 9,313.27	(-) 11,003.06
द्वितीय श्रेणी	(-) 7,134.42	(-) 7,642.13	(-) 8,569.77	(-) 10,024.88	(-) 11,523.87
साधारण श्रेणी	(-) 11,105.24	(-) 11,673.80	(-) 13,237.74	(-) 14,647.64	(-) 16,568.07
ई एम यू उपनगरीय सेवाएं	(-) 4,027.14	(-) 4,679.11	(-) 5,124.74	(-) 5,323.62	(-) 6,184.46

स्रोत - कोचिंग सेवाओं की लाभप्रदता/इकाई लागतों के अंतिम परिणामों का सारांश.

नोट: यात्री सेवाओं पर नकारात्मक आंकड़े हानि को दर्शाते हैं और सकारात्मक आंकड़े लाभ को दर्शाते हैं।

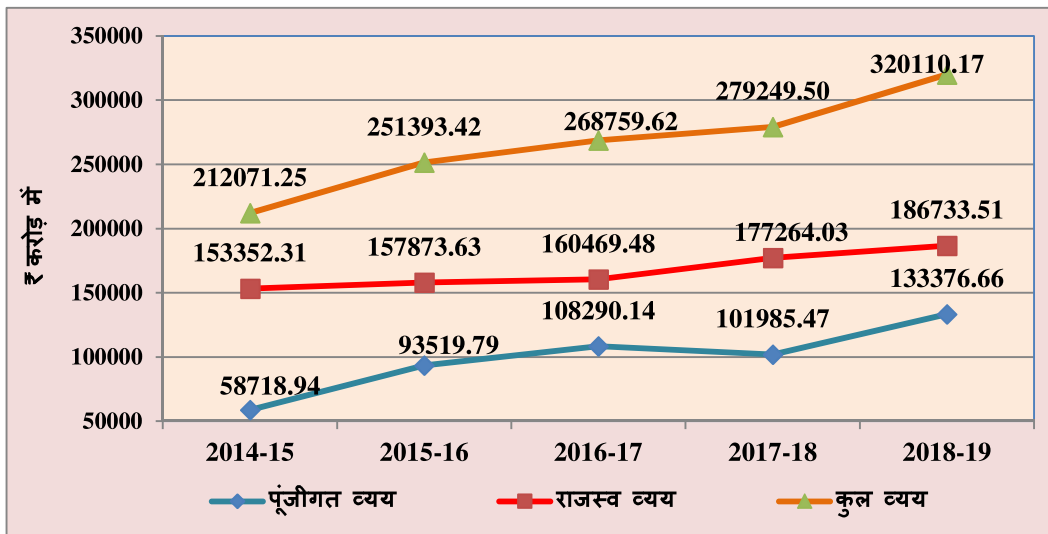
जैसा कि ऊपर दिए गए डेटा से देखा जा सकता है, एसी 3 टीयर और ए सी चेरर कार को छोड़कर 2017-18 के दौरान ट्रेन सेवाओं की सभी श्रेणियों को नुकसान हुआ है जो इसकी परिचालन लागत को वसूल कर सकता है और लाभ कमा सकता है। साधारण श्रेणी और उपनगरीय दोनों सेवाओं के संबंध में क्रास-सब्सिडी पिछले पांच वर्षों में लगातार बढ़ी हैं जिसमें साधारण श्रेणी पर अधिकतम सब्सिडी है। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों में नुकसान ₹ 16,568.07 करोड़ (साधारण श्रेणी) से ₹ 34.67 करोड़ (प्रथम श्रेणी) तक हुआ।

इन श्रेणियों से पूरी लागत वसूल न करने के लिए योगदान देने वाले कारकों में से एक अच्छी संख्या में विभिन्न लाभार्थियों मुफ्त और रियायती किराया पास/टिकट है। यात्रियों की विभिन्न श्रेणियों (जैसे शारिरिक रूप से विकलांग वयक्तियों, रोगियों वरिष्ठ नागरिकों इज्जत मासिक सीजन टिकटो, प्रैस संवाददाताओ, खेल व्यक्तियों विधवाओं आदि) को रियायतों के कारण यात्री आयोग आय में राजस्व कमी 2016-17 का दौरान ₹ 1,670.05 करोड़ और 2017-18 में ₹ 1809.64 करोड़ थी। रेलवे द्वारा दी गई रियायतों पर एक विस्तृत विश्लेषण संघ सरकार (रेलवे)-रेलवे वित्त-2019 की संख्या 10 पर नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की रिपोर्ट में किया गया था।

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 है।

भारतीय रेल के कुल व्यय में 14.63 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज करते हुए कुल व्यय 2017-18 में ₹ 2,79,249.50 करोड़ से बढ़कर 2018-19 में ₹ 3,20,110.17 करोड़ हुआ। उसी अवधि के दौरान पूंजीगत व्यय¹² में 30.78 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई तथा राजस्व व्यय में 5.34 प्रतिशत की वृद्धि हुई। जबकि समान अवधि में कुल व्यय में पूंजीगत व्यय की हिस्सेदारी 2017-18 में 36.5 प्रतिशत से बढ़कर 2018-19 में 41.7 प्रतिशत तक हो गई। राजस्व व्यय की हिस्सेदारी 2017-18 में 63.5 प्रतिशत से घटकर 2018-19 में 58.3 प्रतिशत तक रह गई। पिछले पांच वर्षों के दौरान राजस्व और पूंजीगत व्यय का विवरण निम्न ग्राफ में दर्शाया गया है।

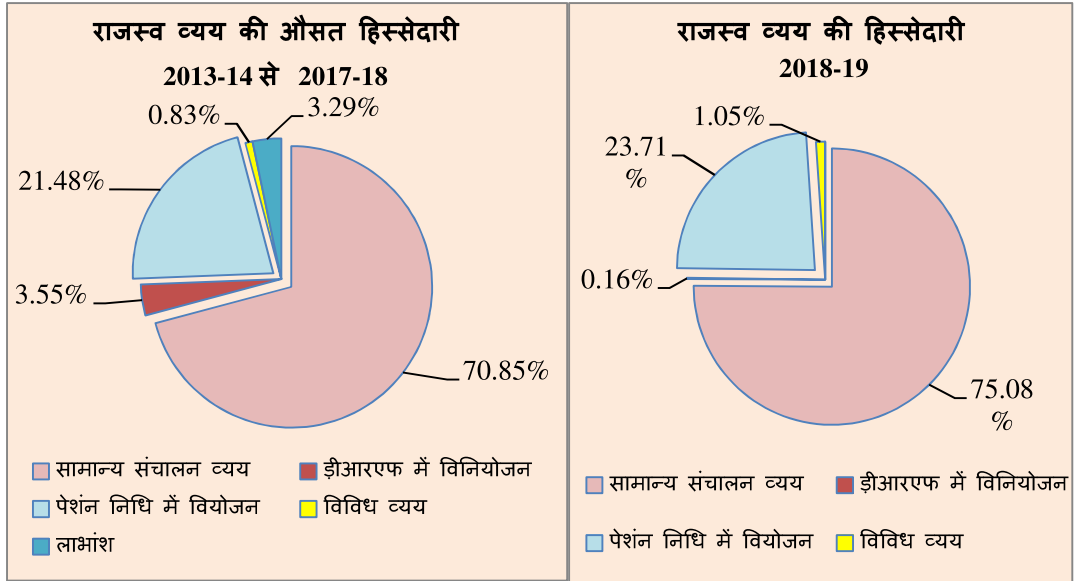


चित्र 1.7: पिछले पांच वर्षों में पूंजीगत और राजस्व व्यय

1.4.1 राजस्व व्यय

2013-14 से 2017-18 के दौरान राजस्व व्यय के औसत हिस्से का प्रति 2018-19 के दौरान राजस्व व्यय के हिस्से की तुलना नीचे दी गई हैं

¹² डीएफ, सीएफ, डीएसएफ तथा आरआरएसके के प्रति विनियोजन अधिशेष राशि को छोड़कर (2014-15 ₹ 7,664.94 करोड़, 2015-16 ₹ 10,505.97 करोड़, 2016-17 ₹ 4,913.00 करोड़, 2017-18 ₹ 1,665.61 करोड़ और 2018-19 ₹ 3,773.86 करोड़)



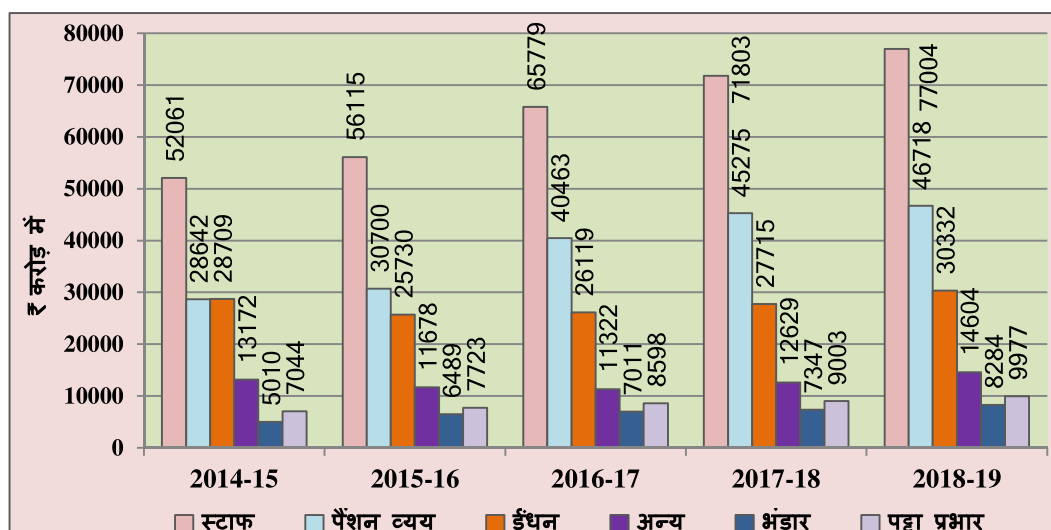
चित्र 1.8: पिछले पाँच वर्षों में राजस्व व्यय का हिस्सा

साधारण कार्य व्यय में भाड़े के दिन-प्रतिदिन के रखरखाव और परिचालनों पर व्यय शामिल है। इसमें कार्यालय प्रशासन, ट्रैक और पुलों की मरम्मत और रखरखाव, लोकोमोटिव, कैरिज एवं वैगन, सामान एवं उपकरण, चालक दल पर परिचालन व्यय, ईंधन, विविध व्यय, पट्टे शुल्क के ब्याज घटक का भुगतान, पेंशन देनदारिया¹³ आदि पर व्यय शामिल है। वर्ष 2018-19 के दौरान साधारण कार्य व्यय पिछले पाँच वर्षों के दौरान 70.85 प्रतिशत के औसत की तुलना में कुल राजस्व व्यय का 75.08 प्रतिशत तक बढ़ गया

घटक वार राजस्व व्यय

पिछले पाँच वर्षों के लिए स्टाफ, ईंधन, पट्टा शुल्क, स्टोर्स, अन्यों और पेंशन व्यय के तहत भाड़े के कार्य लागत का विवरण नीचे ग्राफ में दर्शाया गया है।

¹³ रेल उत्पादन युनिटों तथा विविध संगठनों के संदर्भ में पेंशन भुगतानों को छोड़कर



चित्र 1.9: घटकवार व्यय

जैसा कि उपर्युक्त से देखा जा सकता है, स्टाफ, लागत (पेंशन व्यय सहित) में चालू वर्ष के दौरान कार्य लागत का लगभग 66 प्रतिशत होते हैं। यह पिछले वर्ष की तुलना में 2018-19 का दौरान 5.67 प्रतिशत तक बढ़ाया गया है। भाड़े का प्रतिबद्ध व्यय चल स्टॉक पर स्टाफ लागत, पेंशन भुगतानों और पट्टे किराया शुल्क शामिल था, जो 2018-19 में कुल कार्य व्यय का 71.5 प्रतिशत था।

क) पेंशन निधि के लिए विनियोग

पेंशन निधि का विनियोग राजस्व व्यय का दूसरा सबसे बड़ा घटक है। रेलवे ने पिछले वर्ष विनियोजित ₹ 45,797.71 करोड़ के प्रति 2018-19 में पेंशन निधि के लिए ₹ 44,280.00 करोड़ विनियोजित राशि के प्रति ₹ 46,194.81 करोड़ (जोनल रेलवे के लिए) था। 2018-19 के दौरान वास्तविक व्यय पिछले वर्ष से ₹ 1,437.66 करोड़ अधिक था।

भारतीय रेलवे वित्त संहिता खंड-1 के पैरा सं. 339 में यह प्रावधान है कि पेंशन निधि में विनियोग की अनुमानित राशि बीमांकिक गणनाओं पर आधारित है ताकि अलग-अलग अवधियों के लिए रुले कर्मचारियों द्वारा समर्पित की गई पेंशन योग्य सेवा से उत्पन्न देयता के लिए प्रावधान करता है जहां ऐसी बीमांकिक गणनाएं पूरी नहीं हुई हैं, वहां विनियोग आधार पर किया जाता है ताकि बाद में उचित रूप से पुनः निर्धारण किया जा सके।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि न तो पेंशन देयता का अनुमान बीमांकिक गणनाओं पर आधारित है और ना ही इसे बाद में पुनः निर्धारित किया गया था।

ख) मूल्य हास रिजर्व निधि का विनियोग

मूल्य हास निधि का विनियोग 2013-18 के दौरान औसत विनियोग की तुलना में 2018-19 में काफी हद तक कम कर दिया गया। 2018-19 का लिए ₹ 500 करोड़ की बजटीय राशि के प्रति, मूल्य हास निधि के लिए केवल ₹ 300 करोड़ विनियोजित किए गए थे। जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा पिछले वर्ष बताया गया था मुल्यहास के लिए प्रावधान के तहत परिसम्पत्तियों के नवीकरण से संबंधित निर्माण को थ्रो फॉरवर्ड के परिणामस्वरूप जमा हुआ है।

विभिन्न रेलवे निधियों का विस्तृत विश्लेषण पैराग्राफ 1.7 में दिया गया है।

1.4.2 पूंजीगत व्यय

भारतीय रेल को सतत आर्थिक वृद्धि के लिए अवसंस्पनात्मकता के संवर्धन करने की आवश्यकता है। सामान्य रूप से परिवहन क्षेत्र के साथ तालमेल बनाए रखने के लिए और एक उन्मुक्त अर्थव्यवस्था के दबावों का जवाब देने के लिए यह आवश्यक है कि इसके संसाधनों का प्रभावी ढंग से उपयोग किया जाए। नई परिसंपत्तियों का सृजन, समय पर प्रतिस्थापन और जर्जर परिसंपत्तियों का नवीकरण आदि को पूंजीगत व्यय के माध्यम से किया जाता है।

क) स्रोत-वार पूंजीगत व्यय

भारतीय रेल के पूंजीगत व्यय को तीन स्रोतों अर्थात् जी बी एस, आन्तरिक संसाधनों¹⁴ और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों¹⁵ से वित्तपोषित किया जाता है। पिछले पांच वर्षों के दौरान, पूंजीगत व्यय के लिए विभिन्न स्रोतों से योगदान को निम्न तालिका से देखा जा सकता है।

तालिका 1.6 - भारतीय रेल के लिए संसाधन-वार पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)						
स्रोत	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	
	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	बजट अनुभाग	वास्तविक
सकल बजटीय सहायता ¹⁶	32,327.60 (55.05)	37,608.47 (40.22)	45,231.64 (41.77)	43,417.55 (42.57)	53,060.00 (36.22)	52,837.67 (39.61)
आन्तरिक संसाधन (रेलवे निधि से)	15,347.24 (26.14)	16,845.31 (18.01)	10,479.84 (9.68)	3,069.77 (3.01)	11,500.00 (7.85)	4,663.18 (3.50)

¹⁴ मूल्यहास आरक्षित निधि, पूंजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियां

¹⁵ आई आर एफ सी लिमिटेड और पी पी पी के माध्यम से बाजार ऋण।

¹⁶ रेलवे सुरक्षा निधि में व्यय भी शामिल है।

तालिका 1.6 - भारतीय रेल के लिए संसाधन-वार पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)						
स्रोत	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	
	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	बजट अनुभाग	वास्तविक
कुल (जीबीएस एवं आंतरिक संसाधन)	47,674.84 (81.19)	54,453.78 (58.23)	55,711.48 (51.45)	46,487.32 (45.58)	64,560.00 (44.07)	57,500.85 (43.11)
अतिरिक्त बजटीय संसाधनो (भारतीय रेल एफ सी एवं पीपीपी)	11,044.10 (18.81)	39,066.01 (41.77)	52,578.66 (48.55)	55,498.15 (54.42)	81,940.0 (55.93)	75,875.81 (56.89)
कुल योग	58,718.94	93,519.79	1,08,290.14	1,01,985.47	146,500.00	1,33,376.66

नोट: कोष्ठकों में आंकड़ें समग्र व्यय के प्रतिशत हिस्से का प्रतिनिधित्व करते हैं।

वर्ष 2018-19 के दौरान, भारतीय रेल का समग्र पूंजीगत व्यय पिछले वर्ष की तुलना में 31 प्रतिशत तक मूल रूप से बढ़ गया। कुल पूंजीगत व्यय में जी बी एस का हिस्सा 2017-18 में 42.57 प्रतिशत से 2018-19 में 39.62 प्रतिशत तक कम हो गया। हालांकि, कुल पूंजीगत व्यय में आन्तरिक संसाधनो का हिस्सा, जो 2014-15 में 26.14 प्रतिशत तक उच्च था, 2018-19 में 3.50 प्रतिशत तक कम हो गया था। आन्तरिक संसाधनो के अपर्याप्त सृजन के परिणामस्वरूप जी बी एस और ई बी आर पर अत्यधिक निर्भरता हो गई।

ई बी आर का हिस्सा 2017-18 में 54.42 प्रतिशत से चालू वर्ष में 56.89 प्रतिशत तक बढ़ गया। वर्ष 2018-19 का दौरान, रेल मंत्रालय ने आई आर एफ सी द्वारा बाजार उधार के माध्यम से जुटाई गई निधियो से रोलिंग स्टॉक की अधिप्राप्ति पर ₹ 23,735.88 करोड़ खर्च किए। नई लाइनों (निर्माण), गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, रेलवे विधुतीकरण परियोजनाओं और यातायात सुविधाओं पर ई बी आर के माध्यम से वित्त पोषित परियोजनाओं पर ₹ 27,858.79 करोड़ की राशि खर्च की गई थी। इसके अलावा, नई लाइन परियोजनाओं, यातायात सुविधाओं और सड़क सुरक्षा का निर्माण आदि पर मुख्यतः सार्वजनिक निजी साझेदारी (पीपीपी) के माध्यम से ₹ 24,281.41 करोड़ व्यय किए गए

ग) विभिन्न योजना शीर्षको के तहत व्यय

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

तालिका 1.7 - श्रेणी-वार - पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)					
योजना शीर्ष	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
दोहरीकरण	4,132.32	10,472.35	9,093.23	11,240.34	15,168.33

तालिका 1.7 - श्रेणी-वार - पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)					
योजना शीर्ष	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
नई लाइन (निर्माण)	8,401.45	15,789.74	15,969.89	9,183.82	11,275.40
ट्रैक नवीनीकरण	3,734.39	4,367.59	5,076.33	7,727.71	8,241.66
गेज परिवर्तन	3,520.12	3,615.65	3,769.92	2880.11	4,055.00
सिग्नलिंग और दूरसंचार	1,002.49	892.89	951.56	1,255.64	1,537.02
यातायात सुविधाएं एवं यार्ड रिमॉडलिंग	780.74	983.00	910.67	1,224.84	1,146.70
पुल निर्माण	413.11	517.20	474.52	448.73	528.27
रोलिंग स्टॉक और पट्टा प्रभार के पूंजीगत घटक का भुगतान	21,723.98	24,240.71	26,610.98	28,119.11	37,219.68
पीएसयू, जेवी, एसपीवी में निवेश	4,865.31	7,349.71	7,184.13	4,887.99	12,678.36
वर्कशॉप और उत्पादन इकाई और संयंत्र एवं मशीनरी	2,129.02	1,921.14	1,965.00	1,753.57	2,442.94
अन्य	8,016.01	8,288.81	9,449.82	11,147.61	14,802.16
कुल¹⁷	58,718.94	78,438.79	81,456.05	79,869.47	109,095.52

स्रोत- भारतीय रेल विनियोग लेखा-अनुदान सं. 80 और विवरण सं. 10- पूंजीगत खाता पर व्यय का विवरण.

नोट 1: 'अन्य में सड़क सुरक्षा निर्माण, विधुतीकरण परियोजनाएं कम्प्युटरीकरण, अन्य विधुत निर्माण, रेल अनुसंधान, अन्य विशिष्ट निर्माण, स्टोर उचंत, विनिर्माण उचंत, विविध अग्रिम, कर्मचारी क्वार्टर, यात्री सुविधाएं, महानगरीय परियोजनाओं को शामिल किया जाता है।

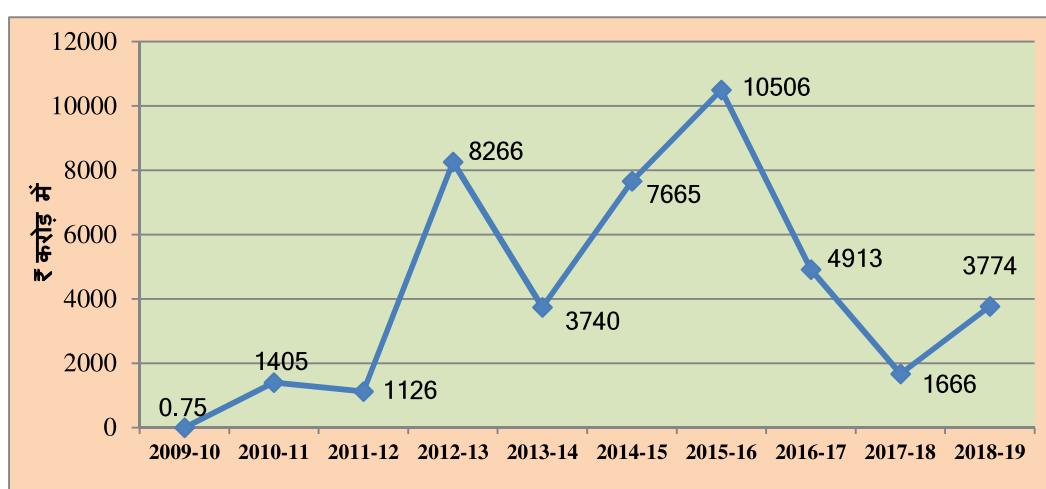
दोहरीकरण, नई लाइन (निर्माण), ट्रैक नवीनीकरण और गेज परिवर्तन, पूंजीगत व्यय के मुख्य घटक हैं। भारतीय रेल ने भी पी पी पी मोड के माध्यम से नई लाइन, यातायात सुविधा निर्माण, रोलिंग स्टॉक, सड़क सुरक्षा निर्माण (सड़क के ऊपर/नीचे पुल) आदि का जिम्मा लिया।

पिछले वर्ष की तुलना में, 2018-19 में गेज परिवर्तन, नई लाइन, दोहरीकरण, ट्रैक नवीनीकरण, पुल निर्माण, सिग्नलिंग और दूर संचार निर्माण पर व्यय 6 प्रतिशत से 41 प्रतिशत की सीमा तक बढ़ गया। पिछले वर्ष की तुलना में 2018-19 में रोलिंग स्टॉक और पट्टा शुल्क का पूंजीगत घटक पर व्यय 33 प्रतिशत तक बढ़ गया।

¹⁷ पी पी पी पर व्यय को छोड़कर

1.5 राजस्व अधिशेष

‘निवल राजस्व अधिशेष’ पेंशन सहित स्टॉफ लागत, परिचालनात्मक व्यय, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत तथा डीआरएफ और पेंशन निधि का विनियोजन जैसे राजस्व प्रकृति के सभी व्ययों को पूरा करने के लिए रेलवे के पास उपलब्ध अधिशेष है। इस अधिशेष को आगे डीएफ, सीएफ, डीएसएफ, आरएसएफ तथा आरआरएसके जैसी विभिन्न रेलवे निधियों को आवंटित किया जाता है। वर्ष 2009-10 से 2018-19 के दौरान निवल राजस्व अधिशेष को नीचे ग्राफ में देखा जा सकता है:



चित्र 1.10 राजस्व अधिशेष

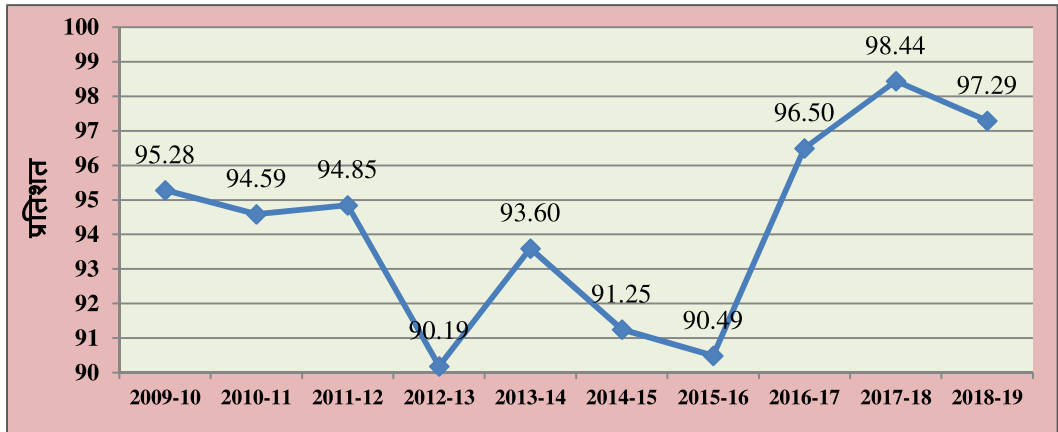
₹ 12,990 करोड़ के बी ई के प्रति, 2018-19 में ₹ 3,773.86 करोड़ का निवल अधिशेष था। यह ₹ 9,216.14 करोड़ (70.95 प्रतिशत) तक बी ई से कम था। हालांकि, निवल अधिशेष 2017-18 में ₹ 1,665.61 करोड़ से 2018-19 में ₹ 3,773.86 करोड़ तक बढ़ गया था। लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला की रेलवे ने 2018-19 के दौरान पेंशन निधि और डी आर एफ को क्रमशः ₹ 1,517.71 करोड़ और ₹ 1,240 करोड़ की कम राशि विनियोजित करके पिछले वर्ष की तुलना में अधिक अधिशेष दिखा सकता है। वर्ष 2018-19 के दौरान वास्तविक अधिशेष ₹ 1,016.15 करोड़ रहा है, रेलवे ने पिछले वर्ष की तरह समान राशि का विनियोजन किया था। इसके अलावा, भारतीय रेल ₹ 7,334.85 करोड़ के नकारात्मक शेष के साथ समाप्त लेकिन ₹ 8,351 करोड़ के अग्रिम माल भाड़ा की प्राप्ति और डी आर एफ एवं पेंशन निधि के लिए कम विनियोजन किया।

1.6 दक्षता सूचकांक

एक उद्यम के प्रचालनों में वित्तीय निष्पादन तथा दक्षता को इसके वित्तीय और निष्पादन अनुपातों के 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:

1.6.1 परिचालन अनुपात-विंडो ड्रेसिंग

परिचालन अनुपात (ओ आर) यातायात आय के लिए कार्यचालन व्यय के अनुपात को प्रदर्शित करता है। एर उच्चतर अनुपात अधिशेष सृजन करने की खराब क्षमता को दर्शाता है। बी ई में 92.8 प्रतिशत के लक्ष्य के प्रति, रेलवे का परिचालन अनुपात 2018-19 में 97.29 प्रतिशत था। इसका तात्पर्य है कि रेलवे ने ₹ 100 कमाने के लिए ₹ 97.29 व्यय किए। पिछले वर्ष के दौरान 98.44 प्रतिशत के परिचालन अनुपात की तुलना में, 2018-19 में मामूली सुधार हुआ था। यह मुख्य रूप से इस कारण से था कि पिछले वर्ष 10.57 प्रतिशत की तुलना में कार्यचालन व्यय की कम दर (5.09 प्रतिशत) से बढ़ने के कारण था। पिछले दस वर्षों के दौरान भारतीय रेल का परिचालन अनुपात निम्नानुसार है।



चित्र 1.11 भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात

जैसा कि उक्त ग्राफ में देखा जा सकता है कि भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात 2017-18 में 98.4 के सबसे उच्च स्तर पर पहुंच गया, जो 2018-19 में 97.29 प्रतिशत तक मामूली नीचे आया है। इसके आलावा, यदि एन टी पी सी और कॉनकोर से ₹ 8,351 करोड़ (2019-20 से संबंधित) के अग्रिम मालभाड़ा को 2018-19 की आय में शामिल नहीं किया जाता, तो परिचालन

अनुपात 97.29 प्रतिशत के बजाय 101.77 प्रतिशत होगा। भारतीय रेल ने बेहतर प्रचालन अनुपात को प्रोजेक्ट करने के लिए विंडो ड्रैसिंग का सहारा लिया।

31 मार्च 2019 को समाप्त पिछले पांच वर्षों के दौरान जोनल रेलवे के परिचालन अनुपात को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका 1.8 क्षेत्रिय रेलवे का परिचालन अनुपात

(प्रतिशत में)

क्र. सं.	जोनल रेलवे	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
1.	मैट्रो रेल कोलकाता	253.69	237.80	260.06	278.29	247.94
2.	उत्तर पूर्व रेलवे	193.47	196.52	197.01	201.78	204.54
3.	पूर्व रेलवे	177.27	180.56	165.27	181.15	185.98
4.	उत्तर सीमांत रेलवे	187.08	185.71	130.45	169.29	160.58
5.	दक्षिण रेलवे	128.98	134.89	147.83	161.14	152.61
6.	दक्षिण पश्चिम रेलवे	98.72	102.60	119.56	129.49	132.64
7.	उत्तर रेलवे	117.65	114.97	118.85	117.09	131.95
8.	उत्तर पश्चिम रेलवे	90.18	91.15	95.17	107.90	105.75
9.	मध्य रेलवे	101.85	98.13	105.00	111.12	105.44
10.	पश्चिम रेलवे	86.51	88.72	103.00	107.86	102.11
11.	पूर्व मध्य रेलवे	95.24	90.28	101.83	97.50	98.46
12.	दक्षिण मध्य रेलवे	76.03	78.71	86.24	82.94	79.53
13.	दक्षिण पूर्व रेलवे	73.62	71.15	73.46	75.90	73.08
14.	उत्तर मध्य रेलवे	64.13	61.98	70.50	66.89	68.39
15.	पश्चिम मध्य रेलवे	63.56	64.38	73.90	74.91	67.83
16.	उत्तर पूर्व मध्य रेलवे	50.83	50.52	56.24	55.82	56.24
17.	पूर्व तटीय रेलवे	51.25	50.56	53.78	51.98	52.39
सम्पूर्ण भारतीय रेलवे		90.19	91.25	90.49	98.44	97.29

स्रोत - भारतीय रेलवे विनियोग लेखा - 2018-19

सात क्षेत्रिय रेलवे (पूर्व केन्द्रीय, दक्षिण केन्द्रीय, दक्षिण पूर्वी, उत्तर केन्द्रीय, पश्चिम केन्द्रीय, दक्षिण पूर्व केन्द्रीय और पूर्व तटीय रेलवे) का परिचालन अनुपात 99 प्रतिशत और 52 प्रतिशत के बीच की सीमा में है। दस क्षेत्रिय रेलवे (मैट्रो रेलवे/कैलका, उत्तर पश्चिमी, केन्द्रीय और पश्चिमी रेलवे) का परिचालन अनुपात 2018-19 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था इसका अर्थ है कि उनकी कार्यकाल व्यय उनके यातायात आय से अधिक था। छह क्षेत्रिय रेलवे पूर्वी, उत्तरी, उत्तर पूर्वी, उत्तर पूर्व सीमांत, दक्षिणी रेलवे ओर मैट्रो रेलवे।

कोलकाता का परिचालन अनुपात गत पांच वर्षों में लगातार 100 प्रतिशत से अधिक था।

1.6.2 पूंजीगत आऊटपुट अनुपात

पूंजीगत आऊटपुट अनुपात (सी ओ आर) आऊटपुट की एक यूनिट के उत्पादन के लिए नियोजित पूंजी की राशी को दर्शाता है। एन टी के एम (माल और यात्री यातायात दोनों के लिए) के संबंध में कुल यातायात को भारतीय रेल के मामले में आऊटपुट के रूप में देखा जाता है। उच्च पूंजीगत आऊटपुट अनुपात (सी ओ आर) निम्न निष्पादन को दर्शाता है। 31 मार्च 2019 को समाप्त गत पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल का पूंजीगत आऊटपुट अनुपात (सी ओ आर) निम्नानुसार था।

तालिका 1.9: भारतीय रेल का पूंजीगत-आऊटपुट अनुपात					
निम्न तक	पूंजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूंजी (मिलियन में) (₹ मिलियन में)	माल यातायात (एनटीकेएम) (मिलियन में) (केवल राजस्व यातायात)	यात्री यातायात (मिलियन एनटीकेएम)	कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएम में) [कॉलम. (3) + कॉलम. (4)]	प्रति एनटीकेएम प्रभारित पूंजी (पैसे में) [कॉलम. (2)/ कॉलम. (5) x100]
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
31.03.2015	2,421,170	681,696	81,450	763,146	317
31.03.2016	2,751,353	654,481	81,566	736,047	374
31.03.2017	3,024,578	620,175	81,638	701,813	431
31.03.2018	3,247,256	692,916	83,617	776,533	418
31.03.2019	3,482,121	738,523	82,159	820,682	424

स्रोत - भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

नियोजित पूंजी की तुलना में भारतीय रेल को भौतिक निष्पादन में कमी दर्ज करते हुए पूंजीगत आऊटपुट अनुपात (सी ओ आर) 2014-15 में 317 पैसे से बढ़कर 2018-19 में 424 पैसे हो गया। उच्च पूंजीगत आऊटपुट अनुपात (सी ओ आर) में योगदान देने के लिए आर्थिक रूप से अलाभकारी परियोजनाओं में निवेश के साथ उचित समय में परियोजनाओं के पूरा न होने के कारण उच्च लागत अधिक हुई।

1.6.3 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेल में, स्टाफ उत्पादकता¹⁸ को प्रति हजार कर्मचारी संचालित यातायात की मांग के मामले में मापा जाता है। एक उच्च अनुपात मालभाड़ा/यात्री के कुशल परिवहन का दर्शाता है। सभी क्षेत्रीय रेलवे के ओपन लाइन स्टाफ की स्टाफ उत्पादकता 2014-15 (617) से 2018-19 (714) तक 16 प्रतिशत तक बढ़ गई। पिछले पांच वर्षों में स्टाफ उत्पादकता में सुधार ले जाएं गए माल (टनेज) और मूल यात्री (ले जाए गए) यात्रा की गई कुल दुरी में वृद्धि का कारण थी।

वर्ष 2018-19 के दौरान, 1,790.71 मिलियन एन टी के एम की उच्चतम स्टाफ उत्पादकता पूर्व तटीय रेलवे द्वारा प्राप्त की गई थी। पूर्वी रेलवे की 252.51 मिलियन एन टी के एम की स्टाफ उत्पादकता उसी अवधि के दौरान न्यूनतम थी।

1.7 रेलवे निधियां

भारतीय रेलवे द्वारा विशिष्ट उद्देश्यों के लिए निम्नलिखित निधियों का परिचालन किया जाता है। ये निधियां (आरएसएफ और आरआरएसके को छोड़कर) वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित दर पर ब्याज प्रभूत होता है। निधियों का विवरण निम्न तालिका में दिया गया है।

तालिका 1.10 निधि शेष (₹ करोड़ में)

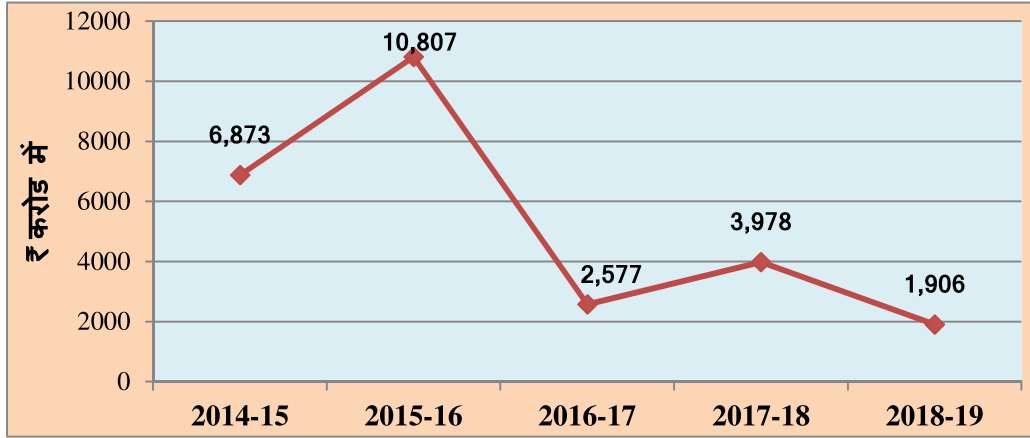
निधि का नाम	1 अप्रैल 2018 तक अथ शेष	वर्ष के दौरान वृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	अंत शेष 31 मार्च 2019 को
मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	712.09	539.97	534.03	718.03
पेंशन निधि	1,973.69	44,940.64	46,718.22	196.11
विकास निधि (सीएफ)	583.09	773.27	1,108.00	248.36
पूंजीगत निधि (सीएफ)	359.87	20.69	0.00	380.56
रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ)	146.83	12,999.98	13,005.82	140.99
ऋण सेवा निधि (डीएसएफ)	193.01	11.10	0.00	204.11
आरआरएसके	9.25	18,023.86	18,015.33	17.78
कुल	3,977.83	77,309.51	79,381.40	1,905.94

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

2. विकास निधि तथा रेलवे सुरक्षा निधि के अन्तर्गत वृद्धि में क्रमशः ₹ 0.04 करोड़ तथा ₹ (-) 0.02 करोड़ के वित्तीय समायोजन शामिल हैं।

¹⁸ भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

समग्र निधि शेष, जो 2015-16 तक बढ़ती प्रवृत्ति को दर्शाता है, 2018-19 में काफी कम हो गया है, जैसा कि निम्नलिखित ग्राफ से देखा जा सकता है:

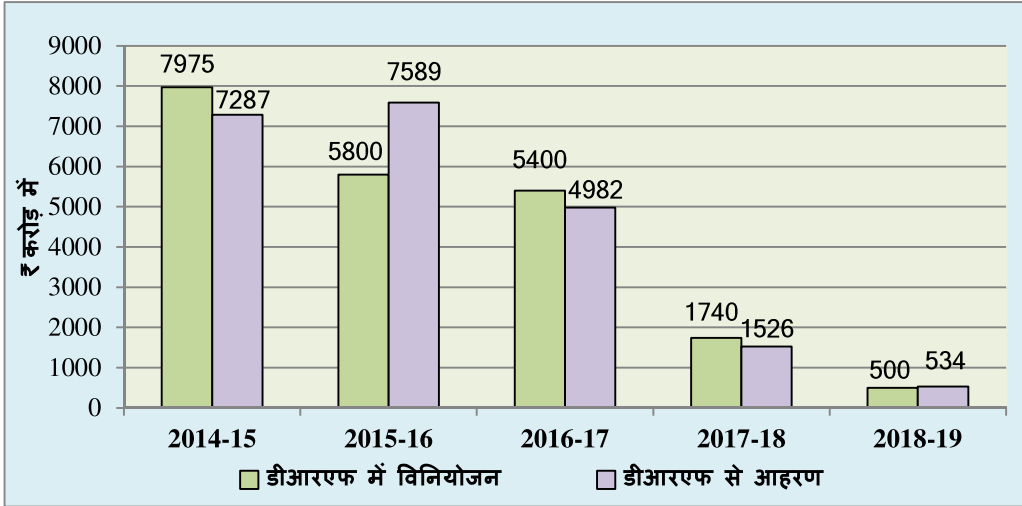


चित्र 1.12: रेलवे फंड बैलेंस की प्रवृत्ति (2014-15 to 2018-19)

1.7.1 मूल्यहास रिजर्व फंड

परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए, रेलवे डीआरएफ को बनाए रखता है। वर्ष 2018-19 के दौरान, ₹ 700 करोड़ के बीई के खिलाफ ₹ 500¹⁹ करोड़ और फंड से खर्च किए गए ₹ 534.03 करोड़ को विनियोजित किया गया था। डीआरएफ के अधीन किए जाने वाले कार्यों के लिए 'आगे प्रक्षेपण' की तुलना में यह राशि नगण्य है। डीआरएफ (2018-19 तक) से प्रतिस्थापित होने वाली परिसंपत्तियों के मूल्य को 'आगे प्रक्षेपण' का अनुमान ₹ 96,403 करोड़ था। इसमें मुख्य रूप से ट्रैक नवीकरण पर ₹ 61,245 करोड़, रोलिंग स्टॉक पर ₹ 27,892 करोड़, सिग्नलिंग और दूरसंचार कार्यों पर ₹ 1,733 करोड़, पुल कार्यों पर ₹ 1,211 करोड़ और मशीनरी और संयंत्र पर ₹ 678 करोड़ शामिल थे। इस प्रकार, गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए, अधिक आयु की परिसंपत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापन के लिए भारी बैकलॉग है, जिन्हें समय पर प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता है।

¹⁹ राजस्व से ₹ 300 करोड़ राजस्व और पूंजी से ₹ 200 करोड़

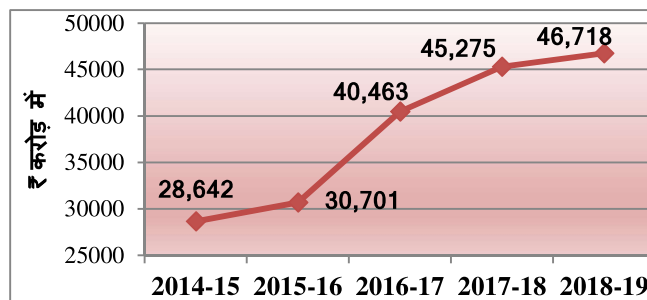


चित्र 1.13 डीआरएफ से विनियोजन और निकासी

संपत्ति के प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए निधि का प्रावधान अपर्याप्त है। यह उस राशि पर निर्भर करता है जो कार्य खर्च वहन कर सकती है, जैसा कि पिछले पांच वर्षों के दौरान डीआरएफ के विनियोग में देखा गया है। यह इस समय के दौरान कम हो गया है और आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपर्याप्त था। लेखा परीक्षा ने अपनी पूर्व प्रतिवेदन²⁰ में इस मुद्दे को हरी झंडी दिखाई थी। इसकी अत्यधिक संभावना यह है और विशेष रूप से घटते अधिशेष की पृष्ठभूमि में अधिक आयु वाली परिसंपत्तियों का प्रतिस्थापन और नवीकरण भारत सरकार के लिए एक बोझ बन सकता है।

1.7.2 पेंशन निधि

इस निधि को वर्तमान पेंशन भुगतानों को कवर करने के लिए बनाया गया था ताकि प्रत्येक सेवा वर्ष में अर्जित पेंशन लाभों के कारण संचित देयता को पूरा किया जा सके। इस निधि को क्षेत्रीय रेलवे के मामले में राजस्व से हस्तांतरण द्वारा और उत्पादन इकाइयों के मामले में कार्यशाला निर्माण सस्पेंस (डब्ल्यूएमएस) से हस्तांतरण द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। 2018-19 के दौरान, ₹ 44,880 करोड़ का विनियोजन किया गया और



चित्र : 1.14 रेल कर्मचारियों के पेंशन भुगतान का व्यय

²⁰ रेलवे वित्त की लेखा परीक्षा रिपोर्ट (2019 की सं. 10)

₹ 46,718.22 करोड़ खर्च किए गए। पेंशन निधि खाते में उपलब्ध शेष राशि से निधि और व्यय के विनियोग के बीच की खाई को पूरा किया गया। इस प्रकार पेंशन फंड में शेष राशि 31 मार्च 2018 को ₹ 1,974 करोड़ से घटकर 31 मार्च 2019 के अंत में ₹ 196 करोड़ हो गई है। पिछले पांच वर्षों के दौरान पेंशन भुगतान के कारण रेलवे का व्यय निम्नलिखित ग्राफ में दिखाया गया है:

जैसा कि ग्राफ से देखा जा सकता है, 2014-15 में पेंशन पर व्यय जो ₹ 28,642.88 करोड़ था, वह 2018-19 में चित्र 1.14 बढ़कर ₹ 46,718.22 करोड़ हो गया है (63 प्रतिशत वृद्धि)। पेंशन पर होने वाले खर्च में कुल कार्य खर्च का 25 फीसदी हिस्सा होता है।

1.7.3 पूंजीगत निधि

निधि को पूंजीगत प्रकृति के कार्यों हेतु आवश्यक वित्तपोषण वाले हिस्से के स्पष्ट उद्देश्य के साथ सृजित (1992-93 से) किया गया है। 2001-02 तक यह निधि परिचालित थी। इसके बाद, रेलवे इस निधि में विनियोजित होने के लिए पर्याप्त राजस्व अधिशेष उत्पन्न नहीं कर सका। इसलिए, निधि 2002-03 से 2004-05 तक कार्यरत नहीं थी और 2005-06 से कार्यरत हुई थी।

2018-19 के दौरान निधि के लिए कोई विनियोग नहीं किया गया, हालांकि ₹ 6,990.00 करोड़ और ₹ 14.00 करोड़ की राशि की परिकल्पना क्रमशः बीई और आरई में की गई थी। लेखा परीक्षा, भारतीय रेल में दोषपूर्ण बजट के विषय में इंगित कर रहा है और 2013 की रिपोर्ट नंबर 12 में देखा गया था, आय में वृद्धि और भिन्नता के अनुमान के लिए अपनाए गए आधार और साथ ही व्यय का पर्याप्त मूल्यांकन और दस्तावेजीकरण नहीं किया गया था।

किसी संगठन के कुशल वित्तीय और परिचालन प्रदर्शन के लिए बजट का सटीक पूर्वानुमान सर्वोपरि है। यह कोविड-19 महामारी को देखते हुए अधिक महत्व रखता है। एमओआर को अपनी प्राप्ति और व्यय का विवेकपूर्ण वित्तीय प्रबंधन करने हेतु अनुमानों के यथार्थवादी मूल्यांकन की दिशा में समय पर कदम उठाने की आवश्यकता है।

2018-19 के दौरान, भारतीय रेल ने जीबीएस से भारतीय रेल एफसी पट्टा शुल्क के पूंजी घटक की ओर ₹ 9,111.51 करोड़ खर्च किए, क्योंकि सीएफ के लिए कोई विनियोग नहीं किया गया था। लेखा परीक्षा में यह पाया गया कि

पिछले दो वर्षों से, पूरा पट्टा शुल्क (प्रिंसिपल कंपोनेंट) का भुगतान बजटीय सहायता से किया जा रहा था। आदर्श रूप से भारतीय रेल एफसी को लीज शुल्क का पुनर्भुगतान, पूंजी निधि (जो राजस्व अधिशेष से प्राप्त होता है) से किया जाना चाहिए था। हालांकि, अपर्याप्त अधिशेष और सीएफ में उपलब्ध अपर्याप्त धनराशि के कारण, जीबीएस द्वारा भारतीय रेल एफसी को लीज शुल्क का पुनर्भुगतान किया गया था। जीबीएस से भारतीय रेल एफसी को पुनर्भुगतान की यह व्यवस्था, एक स्वस्थ प्रवृत्ति नहीं है और इससे रेलवे को अतिरिक्त निवेश जो पूंजीगत कार्यों पर हो सकता है, से वंचित किया जाएगा। इस प्रकार जीबीएस का उपयोग अंततः ऋण चुकाने के लिए किया जा रहा था। लेखा परीक्षा ने 2019 की रिपोर्ट नंबर 10 में यह टिप्पणी की थी कि, यदि भारतीय रेल एफसी दायित्वों को भारत सरकार को पूरा करना है, तो सरकार को बाजार से सीधे उधार लेना पड़ सकता है, क्योंकि उधार की लागत कम होगी।

1.7.4 विकास निधि

इस निधि को 'राजस्व अधिशेष' से विनियोजन द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। इसका उपयोग रेलवे परिवहन, श्रम कल्याण कार्यों, असामयिक परिचालन सुधार कार्यों और सुरक्षा श्रम कल्याण कार्यों के उपयोगकर्ताओं के लिए सुविधाओं से संबंधित कार्यों के लिए व्यय को पूरा करने के लिए किया जाता है। 2018-19 के दौरान, ₹ 1,000 करोड़ और ₹1,108 करोड़ खर्च किए गए बीई के मुकाबले ₹ 750 करोड़ का विनियोजन किया गया था।

1.7.5 ऋण सेवा निधि

यह निधि जापान इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी (जेआईसीए), (2013-14 से) विश्व बैंक से लिए गए ऋण के संबंध में और वेतन आयोगों के भविष्य के कार्यान्वयन के लिए भविष्य की ऋण सेवा दायित्वों के निर्वहन के उद्देश्य से निर्मित की गई। इस निधि का वित्तपोषण सीएफ और डीएफ की आवश्यकता को पूरा करने के बाद 'अधिशेष' से विनियोजन द्वारा किया जाता है। 2018-19 में, डीएसएफ में न तो किसी राशि का बजट किया गया और न ही विनियोजित किया गया। इस निधि को 2013-14 से संचालित किया जा रहा है, लेकिन लेखा शीर्षों को खोलने का काम अभी बाकी है।

लेखा परीक्षा में यह पाया गया कि कोष का संचालन एमओआर द्वारा मुख्य शीर्ष 8116-101 के अधीन किया जा रहा है, जो रेलवे रेवेन्यू रिजर्व फंड से संबंधित है, जो 01.04.1993 से प्रभावी है। हालांकि, मुख्य शीर्ष खोलने के लिए कोई औपचारिक सहमति नहीं है और शीर्ष के संचालन के लिए कार्यप्रणाली अभी तक प्राप्त नहीं हुई है।

1.7.6 रेलवे सुरक्षा निधि

इस निधि का निर्माण (अप्रैल 2001 से), मानव रहित स्तर क्रॉसिंग के रूपांतरण और पुलों के ऊपर/नीचे सड़क निर्माण से संबंधित वित्तपोषण कार्यों के लिए किया गया है। हालांकि, 2016-17 में नई लाइनों, गेज रूपांतरण, विद्युतीकरण और सुरक्षा कार्यों को शामिल करने के लिए इस निधि का दायरा बढ़ाया गया है। केंद्रीय सड़क निधि (सीआरएफ़) (डीजल उपकरण से) से केंद्र सरकार द्वारा निधि के हस्तांतरण के माध्यम से वित्तपोषण किया जाता है। इसके अलावा, राजस्व अधिशेष से भी राशि विनियोजित की जा सकती है। 2018-19 के दौरान, रेलवे को सीआरएफ से स्थानांतरण के रूप में ₹ 13,000 करोड़ मिले। आरएसएफ के तहत कार्यों पर ₹ 3,005.82 करोड़ खर्च किए गए और ₹ 10,000 करोड़ महत्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों के वित्तपोषण के लिए आरएसएफ से आरआरएसके को हस्तांतरित किए गए थे।

1.7.7 राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष

वर्ष 2017-18 से संवेदनशील सुरक्षा कार्यों के वित्तपोषण हेतु इस निधि का निर्माण किया गया। इसमें ट्रैक नवीकरण, पुल कार्य, सिग्नलिंग और दूरसंचार कार्य, क्रॉसिंग स्तर और पुलों के ऊपर/नीचे के सड़क सुरक्षा कार्य, रोलिंग स्टॉक, ट्रैफिक सुविधाएँ, विद्युत कार्य, मशीनरी और प्लांट, कार्यशाला, यात्री सुविधाएँ और प्रशिक्षण/एचआरडी शामिल हैं। निधि को जीबीएस, आरएसएफ, डीआरएफ और राजस्व अधिशेष से क्रेडिट प्राप्त होगा। पांच साल की अवधि में निधि के पास ₹ 1 लाख करोड़ का कोष है। रेलवे के आंतरिक संसाधनों से ₹ 5,000 करोड़ और जीबीएस के योगदान के रूप में अनुमानित वार्षिक परिव्यय ₹ 15,000 करोड़ के साथ ₹ 20,000 करोड़ है।

₹ 5,000 करोड़ की राशि के मुकाबले, रेलवे अपने अपर्याप्त राजस्व अधिशेष के कारण आरआरएसके को इसके आंतरिक संसाधनों से ₹ 3,023.86 करोड़ का विनियोग कर सका। आरएसएफ से ₹ 10,000 करोड़ की राशि और जीबीएस से

₹ 5,000 करोड़ की राशि हस्तांतरित की गई और ₹ 18,015.33 करोड़ का व्यय हुआ। लेखा परीक्षा में यह पाया गया कि यह निधि केवल तीन मौजूदा स्रोतों से पूंजी हस्तांतरण करके बनाया गई है। यह उल्लेख करना उचित है कि पहले से मौजूद डीआरएफ और आरएसएफ के माध्यम से महत्वपूर्ण सुरक्षा परिसंपत्तियों के नवीनीकरण, प्रतिस्थापन और उन्नयन के कार्य किए जा रहे हैं। लेखा परीक्षा में यह पाया गया कि डीआरएफ के बजाय आरआरएसके के माध्यम से परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण के लिए रेलवे ने डीआरएफ के लिए विनियोग को कम कर दिया है, जिससे कामकाजी खर्च और परिचालन अनुपात बेहतर प्रस्तुतीकरण हुआ है।

1.8 निष्कर्ष

भारतीय रेल का कुल खर्च 2017-18 में ₹ 2,79,249.50 करोड़ से बढ़कर 2018-19 में ₹ 3,20,110.17 करोड़ हो गया, जिसमें 14.63 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई। जहां पूंजीगत व्यय में 30.78 प्रतिशत की वृद्धि हुई, वहीं वर्ष के दौरान राजस्व व्यय में 5.34 प्रतिशत की वृद्धि हुई। वर्ष 2018-19 में कर्मचारियों की लागत, पेंशन भुगतान और रोलिंग स्टॉक पर लीज किराया शुल्क का प्रतिबद्ध व्यय, कुल कार्य व्यय का 71.5 प्रतिशत था।

2017-18 में 8.19 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में, 2018-19 के दौरान कुल प्राप्तियों में 6.47 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 2017-18 की तुलना में, 2018-19 के दौरान कम विकास दर मुख्य रूप से विविध आय में कमी और माल ढुलाई आय की वृद्धि दर में कमी थी। कोयले की ढुलाई पर भारी निर्भरता थी, जिसने 46.47 प्रतिशत माल ढुलाई आय का गठन किया। थोक वस्तुओं के परिवहन पैटर्न में कोई भी बदलाव, माल ढुलाई की आय को काफी प्रभावित कर सकता है।

2017-18 में ₹ 1,665.61 करोड़ की तुलना में 2018-19 में निवल अधिशेष ₹ 3,773.86 करोड़ था। रेलवे वास्तव में, ₹ 3,773.86 करोड़ के अधिशेष के बजाय ₹ 7,334.85 करोड़, नकारात्मक संतुलन लेकिन एनटीपीसी और कॉन्कोर से प्राप्त अग्रिम का लेखा-जोखा और डीआरएफ और पेंशन फंड के लिए कम विनियोग के साथ समाप्त हो जाएगा ।

₹ 3,773.86 करोड़ का शुद्ध अधिशेष विकास निधि में (₹ 750 करोड़) और राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) (₹ 3,023.86 करोड़) विनियोजित किया गया था; बजट के बावजूद पूंजी निधि के लिए कोई विनियोग नहीं किया गया।

2017-18 के लिए भारतीय रेल द्वारा तैयार अंतिम परिणामों के सारांश के अनुसार, माल यातायात से लाभ (₹ 45,923.33 करोड़) का उपयोग यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के संचालन पर ₹ 46,024.74 करोड़ के नुकसान की भरपाई के लिए किया गया था। 2017-18 के दौरान पैसेंजर ऑपरेशंस में ₹ 101.41 करोड़ का नुकसान हुआ।

समग्र निधि शेष (₹ 10,806.68 करोड़) जिसमें वर्ष 2015-16 तक की बढ़ती प्रवृत्ति दिखाई गई, वह वर्ष 2018-19 के अंत में घटकर ₹ 1,905.94 करोड़ हो गया था।

वर्ष के दौरान, भारतीय रेल ने जीबीएस से भारतीय रेल एफसी पट्टा शुल्क के पूंजी घटक की ओर ₹ 9,111.51 करोड़ खर्च किए। लेखा परीक्षा में पाया गया कि पिछले दो वर्षों से, पूरे पट्टा शुल्क (मुख्य घटक) का भुगतान बजटीय सहायता से किया जा रहा था। आदर्श रूप से भारतीय रेल एफसी को लीज शुल्क का पुनर्भुगतान कैपिटल फंड (जो राजस्व अधिशेष से प्राप्त होता है) से किया जाना चाहिए था। हालांकि, अपर्याप्त अधिशेष और सीएफ में उपलब्ध अपर्याप्त धनराशि के कारण, भारतीय रेल एफसी को लीज शुल्क का पुनर्भुगतान जीबीएस द्वारा किया गया था। जीबीएस से भारतीय रेल एफसी को पुनर्भुगतान की यह व्यवस्था एक स्वस्थ प्रवृत्ति नहीं है और इससे रेलवे को अतिरिक्त निवेश से वंचित किया जाएगा जो पूंजीगत कार्यों पर हो सकता है।

2018-19 के दौरान, पिछले वर्षों की तुलना में डीआरएफ में विनियोजन में कमी आयी (2014-15 में ₹ 7,975 करोड़ से 2018-19 में करोड़ ₹ 500 करोड़ तक)। मूल्यहास के प्रावधान के तहत ₹ 96,403 करोड़ (2018-19 तक) में अनुमानित 'थ्रो फॉरवर्ड' कार्यों का ढेर लगाया गया।

वर्ष 2018-19 के दौरान, रेलवे ने अपने आंतरिक संसाधनों से आरआरएसके को ₹ 3,023.86 करोड़ की राशि दी। इसके अलावा, ₹ 10,000 करोड़ आरएसएफ से और ₹ 5,000 करोड़ जीबीएस से आरआरएसके में स्थानांतरित कर दिए गए। निधि से ₹ 18,015.33 करोड़ का खर्च था। डीआरएफ के बजाय, इस निधि के माध्यम से परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण के

लिए रेलवे ने डीआरएफ के लिए विनियोग को कम कर दिया है। इस प्रकार एमओआर ने काम के खर्च और परिचालन अनुपात को बेहतर दर्शाने के लिए विंडो ड्रेसिंग का सहारा लिया।

1.9 सिफारिशें

1. रेल मंत्रालय को अपनी माल ढुलाई की आय में वृद्धि करने हेतु अपनी माल टोकरी में विविधता लाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है।
2. अधिशेष और परिचालन अनुपात की यथार्थवादी तस्वीर पेश करने के लिए, रेल मंत्रालय को माल ढुलाई अग्रिम के व्यावहारिक उपचार के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है।
3. रेल मंत्रालय को यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफ पर फिर से विचार करने की आवश्यकता है ताकि चरणबद्ध तरीके से परिचालन की लागत को पुनर्प्राप्त किया जा सके और इसकी मुख्य गतिविधियों में इसके नुकसान को कम किया जा सके।
4. रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए रेलवे में नवीकरण और भारी संपत्ति के प्रतिस्थापन की आवश्यकता है।
5. रेल मंत्रालय को अपने आंतरिक राजस्व को बढ़ाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है।