

**भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
का प्रतिवेदन  
मार्च 2019 को समाप्त वर्ष के लिए**



**लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा**  
**Dedicated to Truth in Public Interest**

**संघ सरकार (रेलवे)  
रेलवे वित्त  
2020 की संख्या 8**



# भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2019 को समाप्त वर्ष के लिए

\_\_\_\_\_ को लोकसभा/राज्यसभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)

रेलवे वित्त

2020 की संख्या 8



<b>विषय सूची</b>		
<b>विवरण</b>	<b>पैरा</b>	<b>पृष्ठ</b>
<b>प्राक्कथन</b>		
<b>कार्यकारी सार</b>		(i) – (iv)
<b>अध्याय 1 - वित्त की स्थिति</b>		
चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार	1.1	1-4
भारतीय रेल के संसाधन	1.2	4-13
यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं के प्रति- सहायता	1.3	13-15
संसाधनों का अनुप्रयोग	1.4	16-21
राजस्व अधिशेष	1.5	22
दक्षता सूचकांक	1.6	23-26
रेलवे निधियां	1.7	26-32
निष्कर्ष	1.8	32-34
सिफारिशें	1.9	34
<b>अध्याय 2 - अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से परियोजनाओं का वित्तपोषण (परियोजना वित्त)</b>		
प्रस्तावना	2.1	35-36
निधि के स्रोत और अनुप्रयोग	2.2	36-38
वित्तपोषण के लिए परियोजनाओं की पहचान/स्वीकृति	2.3	38
अलाभकारी परियोजनाओं का चयन	2.3.1	38-40
अनुबंध की ईपीसी प्रणाली को न अपनाना	2.3.2	40-43
भूमि अधिग्रहण के कारण लंबित परियोजनाओं पर ईबीआर वित्तपोषण	2.3.3	43-44
ईबीआर से राष्ट्रीय परियोजनाओं का वित्त पोषण	2.3.4	44
निधियों का अनियमित उपयोग	2.3.5	44-47
ईबीआर से वित्तपोषित योजनाओं की अप्रभावी निगरानी	2.3.6	47-52
निष्कर्ष	2.4	52-53
सिफारिशें	2.5	53
शब्दावली		55-56
अनुबंध-1		57



## प्राक्कथन

यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के तहत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

31 मार्च 2019 को समाप्त वर्ष के लिए भारतीय रेल के वित्त लेखाओं की जांच से दृष्टिगत मामलों पर लेखापरीक्षा आपत्तियाँ इस प्रतिवेदन के **अध्याय 1** में अन्तर्विष्ट है। यह रिपोर्ट विभिन्न मापदण्डों के आधार पर रेलवे की वित्तीय स्थिति पर केंद्रित है।

अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से जुटाए गए धन के अनुप्रयोग एवं परियोजनाओं की समय पर पूर्णता में भारतीय रेल की दक्षता पर लेखापरीक्षा आपत्तियाँ इसे प्रतिवेदन के **अध्याय - 2** में अन्तर्विष्ट है।





कार्यकारी सार

**पृष्ठभूमि**

भारतीय रेल भारत सरकार का विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। संघ बजट के साथ रेलवे बजट के विलय के कारण भारतीय रेल के विनियोजन लेखाओं पर सार एवं टिप्पणियों को अब संघ सरकार पर भारत के नियंत्रक-महालेखापरिक्षक के प्रतिवेदन-संघ सरकार के लेखे (वित्तीय लेखापरीक्षा) में शामिल किया जाता है।

यह प्रतिवेदन पिछले वर्ष के संदर्भ में भारतीय रेल के वित्तीय निष्पादन के साथ-साथ समग्र रुझानों पर फोकस करता है। इसमें अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से जुटाए गए धन के अनुप्रयोग एवं परियोजनाओं की समय पर पूर्णता में भारतीय रेल की दक्षता पर लेखापरीक्षा आपत्तियाँ भी शामिल हैं।

**निष्कर्षों का सार**

लेखापरीक्षा में पाया गया कि वर्ष 2017-18 में 8.19 प्रतिशत की वृद्धि की तुलना में वर्ष 2018-19 के दौरान, कुल प्राप्तियों में 6.47 प्रतिशत की वृद्धि हुई। वर्ष 2018-19 में वर्ष 2017-18 की तुलना में विकास दर में कमी मुख्य रूप से विविध आय में कमी और मालभाड़ा अर्जन की वृद्धि दर में कमी के कारण हुई। कोयले के परिवहन पर अत्यधिक निर्भरता जोकि कुल माल-भाड़ा अर्जन का 46.47 प्रतिशत थी। थोक वस्तुओं के परिवहन पैटर्न में कोई भी परिवर्तन माल दुलाई आय को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित कर सकता है।

**[पैरा -1.1,1.2.3(ए)]**

वर्ष 2018-19 में ₹ 12,990 करोड़ के बजट अनुमान (बीई) के बदले में कुल निवल अधिशेष ₹ 3,773.86 करोड़ था। यह बजट अनुमान की तुलना में ₹ 9,216.14 करोड़ (70.95 प्रतिशत) कम था। हालांकि, 2017-18 में निवल अधिशेष ₹ 1,665.61 करोड़ से बढ़कर 2018-19 में ₹ 3,773.86 करोड़ हो गया। वर्ष 2019-20 के दौरान, भारतीय रेल ने माल के परिवहन के लिए एनटीपीसी एवं कॉनकोर से ₹ 8,351 करोड़ का अग्रिम माल-भाड़ा प्राप्त किया।

आग्रिम माल भाड़े की प्राप्ति एवं डीआरएफ एवं पेंशन फंड में कम विनियोजन की वजह से भारतीय रेल को नकारात्मक अधिशेष ₹ 7,334.85 करोड़ की जगह पर ₹ 3,773.86 करोड़ के सकारात्मक अधिशेष के साथ समाप्त हुआ ।

**[पैरा- 1.5,1.2.3(ए)]**

2017-18 के दौरान, माल ढुलाई से हुए लाभ (₹ 45,923.33 करोड़) का उपयोग यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन से हुई हानि (₹ 46,024.74 करोड़) की क्षतिपूर्ति के लिए किया गया था। वर्ष 2017-18 के दौरान यात्रियों के परिचालन में ₹ 101.41 करोड़ की अप्राप्य हानि हुई ।

**(पैरा -1.3)**

बजट अनुमान में 92.8 प्रतिशत के लक्ष्य के प्रति, रेलवे का परिचालन अनुपात (ओआर) 2018-19 में 97.29 प्रतिशत था। पिछले वर्ष के दौरान 98.44 प्रतिशत के परिचालन अनुपात की तुलना में 2018-19 में मामूली सुधार हुआ। हालांकि, यदि वर्ष 2018-19 में एनटीपीसी और कॉनकोर से मिले ₹ 8,351 करोड़ (2019-20 से संबंधित) के अग्रिम अधिशेष को शामिल नहीं किया गया होता, तो परिचालन अनुपात 97.29 प्रतिशत के बजाए 101.77 प्रतिशत रहा होता। भारतीय रेल ने बेहतर परिचालन अनुपात की परियोजना बनाने के लिए ऊपरी दिखावे का सहारा लिया ।

**(पैरा- 1.6.1)**

मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के विनियोजन में 2017-18 के दौरान पिछले वर्षों (2014-15 में ₹ 7,975 करोड़ से 2018-19 में ₹ 500 करोड़ तक) की तुलना में महत्वपूर्ण गिरावट हुई थी। मूल्यहास के कम प्रावधान के परिणामस्वरूप ₹ 96,403 करोड़ के अनुमानित निर्माण कार्य के थ्रो फॉरवर्ड का संचय हुआ।

**(पैरा -1.7.1)**

रेल मंत्रालय ने अपनी परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए 2015-16 से अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर) का प्रयोग किया यथा- नई लाइनों का निर्माण, दोहरीकरण, लाइनों का विधुतीकरण, गेज परिवर्तन आदि। भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से एलआईसी से कुल ₹ 1.5 लाख

करोड़ की राशि जुटाई जानी थी और इसका उपयोग पाँच वर्ष की अवधि 2015-20 के दौरान किया जाना था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि एलआईसी के साथ वित्तपोषण की व्यवस्था बीमा विनियामक विकास प्राधिकरण (आईआरडीए) के निवेश<sup>1</sup> के विनियमन, 2013 के कारण आंशिक रूप से ही कार्यान्वित हुई। 2015-19 के दौरान, एलआईसी से केवल ₹ 16,200 करोड़ ही जुटाए जा सके। रेल मंत्रालय ने अल्पावधि बाजार से उधारी के माध्यम से धन जुटाकर ₹ 49,164 करोड़ की कमी को पूरा किया।

(पैरा-2.1 एवं 2.2)

रेलवे बोर्ड ने अतिरिक्त बजटीय संसाधन से वित्तपोषण के लिए परियोजनाओं को अभिनिर्धारण एवं संस्वीकृति के लिए अपने स्वयं के दिशानिर्देशों का उल्लंघन किया। 2015-19 की अवधि के दौरान, 79 अलाभकारी परियोजनाओं के वित्तपोषण हेतु ईबीआर से ₹ 15,922 करोड़ की लागत का खर्च वहन किया गया। रेल मंत्रालय ने भूमि अधिग्रहण, वन एवं पर्यावरण मंजूरी से जुड़ी 111 परियोजनाओं के लिए ईबीआर से ₹ 11,117 करोड़ का व्यय भी वहन किया। ईबीआर निधि से ₹ 1,495 करोड़ की राशि के अनियमित उपयोग के अनेक दृष्टांत थे।

(पैरा- 2.3.1, 2.3.3. एवं 2.3.5)

परियोजनाओं को 2015-20 के दौरान पूरा किया जाना था। हालांकि, क्षेत्रीय रेलवे की अदक्षता और रेलवे बोर्ड स्तर पर कमजोर निगरानी के कारण, परियोजनाओं की प्रगति धीमी थी। 31 मार्च 2019 तक 395 में से 268 परियोजनाएँ अभी भी चालू थीं। इसके परिणामस्वरूप श्रणशोधन के लिए राजस्व सृजन के उद्देश्य को असफल करने के अतिरिक्त ₹ 48,536 करोड़ के ईबीआर निधियों का अवरोधन हुआ।

(पैरा-2.3.6)

## सिफारिशों का सार

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।

<sup>1</sup> बीमा अधिनियम 1938 के अंतर्गत

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।
6. रेल मंत्रालय को परियोजनाओं के कुशल निष्पादन के लिए रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय मुख्यालय स्तर पर निगरानी तंत्र को मजबूत करने की आवश्यकता है।
7. रेल मंत्रालय को क्षेत्रीय रेलवे से यथार्थवादी और समय पर अनुमानों के आधार पर निधि की आवश्यकता का आकलन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
8. रेल मंत्रालय को ईबीआर निधि का अनुकूलतम और विवेकपूर्ण उपयोग सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

## 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 रिपोर्टों<sup>1</sup> 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 <sup>2</sup>	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 <sup>3</sup>	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)

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

<sup>2</sup> सकल बजटीय सहायता, आंतरिक संसाधन तथा अतिरिक्त बजटीय संसाधन

<sup>3</sup> 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 <sup>4</sup>	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 <sup>5</sup> (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 <sup>6</sup>	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 <sup>7</sup>	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 <sup>8</sup> (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 <sup>9</sup>	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)

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

<sup>5</sup> भारतीय रेल की माल दुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग ट्रेफिक से परिचालन प्राप्तियां

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

<sup>7</sup> भारतीय रेल के परिचालन खर्च (स्टाफ वेतन, सम्पत्तियों के रखरखाव, ईंधन आदि।

<sup>8</sup> परिचालन व्यय तथा मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि को विनियोजन।

<sup>9</sup> 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।

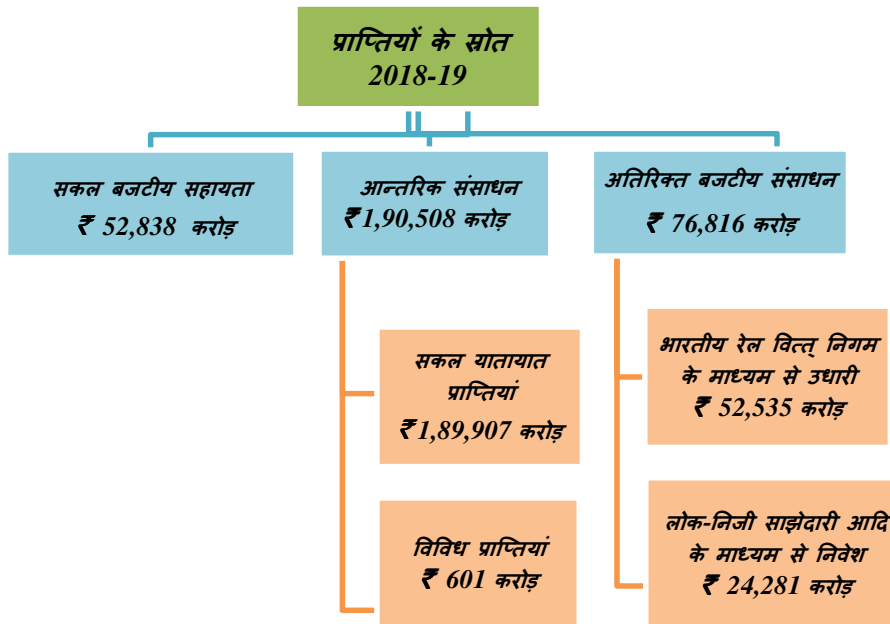
तालिका 1.1 से देखा जा सकता है

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

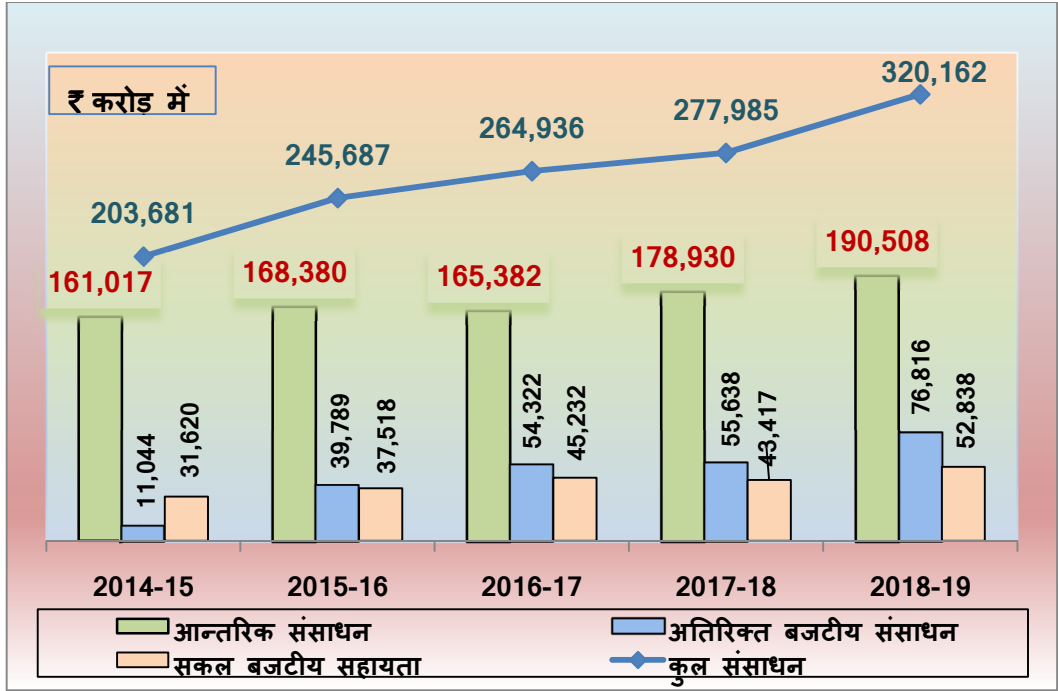
वर्ष 2018-19 के दौरान भारतीय रेल की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्नलिखित हैं:



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 संस्थानों से ₹ 76,816.32 करोड़ (38 प्रतिशत वृद्धि) की राशि जुटाई। इसमें संस्थागत

वित्त/ दूसरी मार्केट 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।

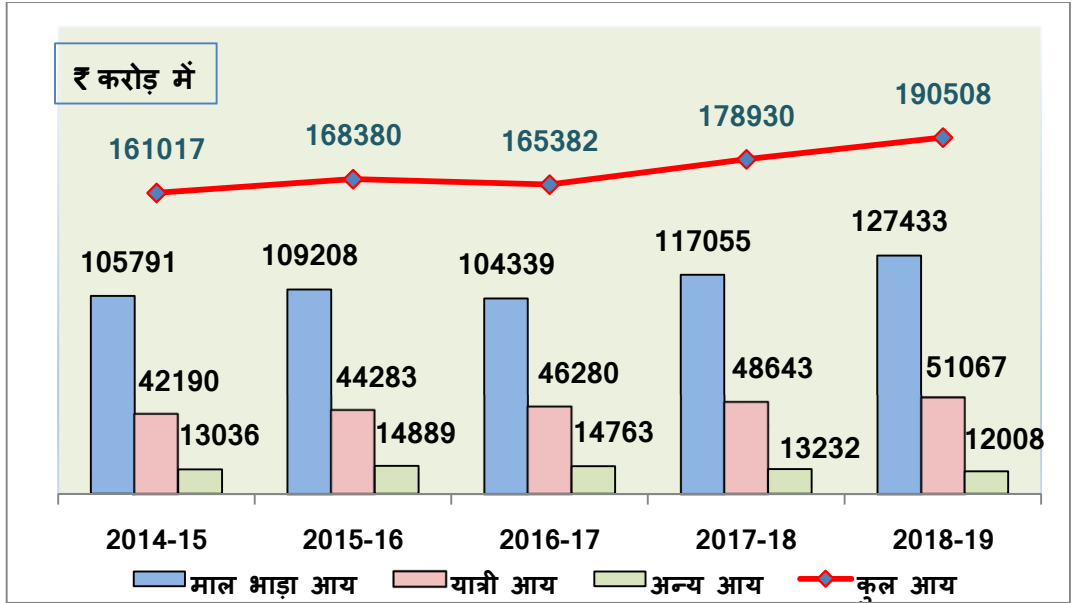
### 1.2.2 सकल बजटीय सहायता

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।

तालिका 1.2 - माल भाड़ा सेवा का विवरण					
वर्ष	लोडिंग (मिलियन टन)	एन टी के एम <sup>10</sup> (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

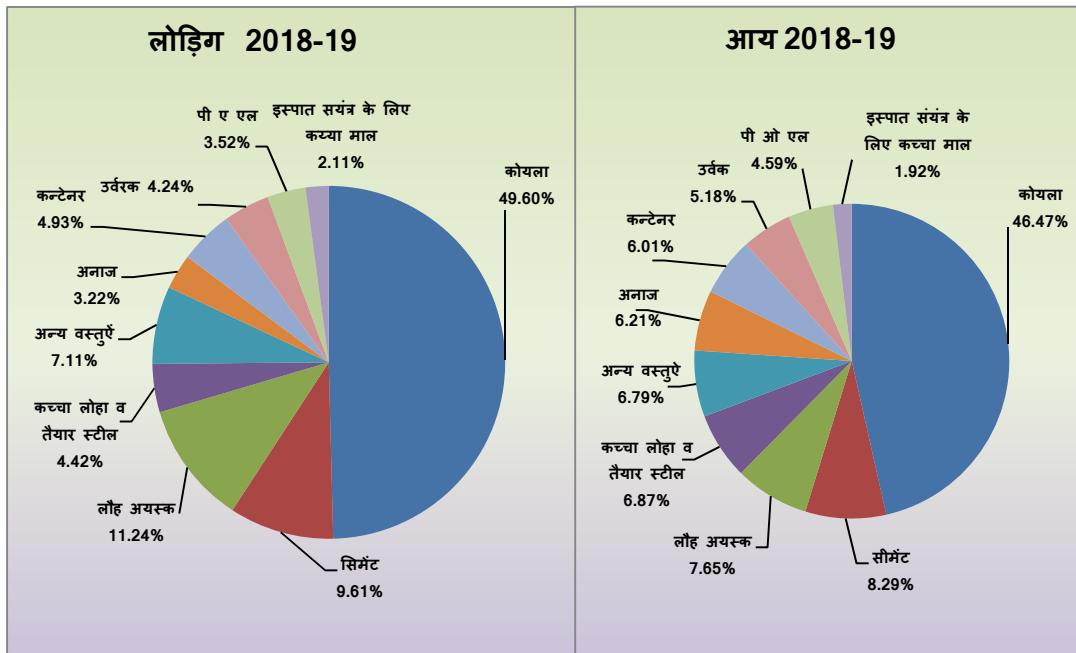
<sup>10</sup> एनटीकेएम-निवल टन किलो मीटर-मालभाड़ा यातायात की मापन इकाई जो एक किलोमीटर की दूरी पर एक टन माल को यातायात (यातायात हेतु प्रयुक्त वाहन के भार को छोड़कर किसी पैकेज के भार सहित) का प्रतिनिधित्व करता है।

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 थी, 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।

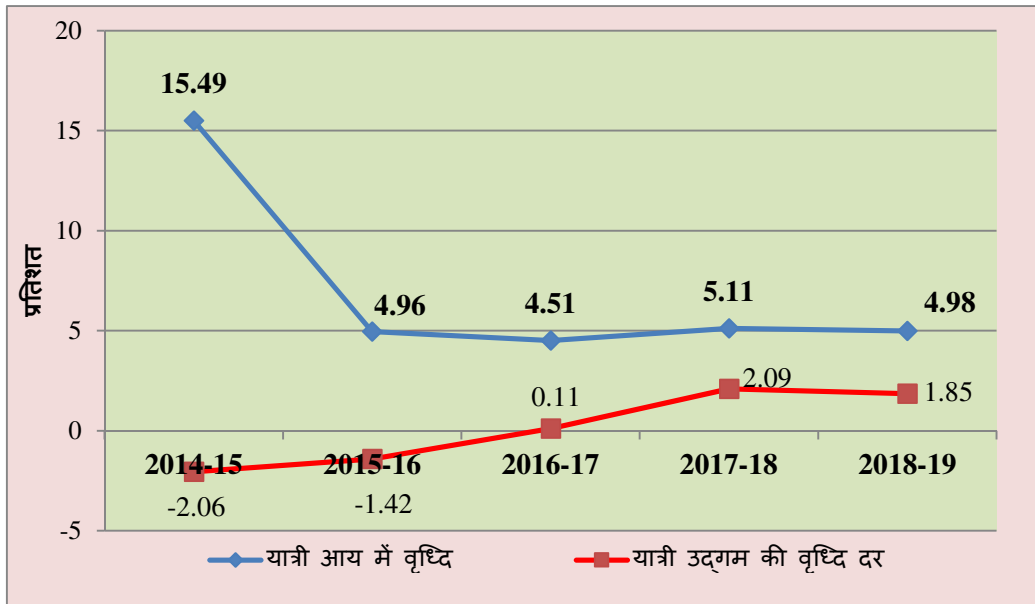
भारतीय रेल ने 2019-20 से संबंधित ₹ 8,351 करोड़ के माल भाड़ा अग्रिम को 2018-19 के मालभाड़ा आय रूप में लिया जिससे आय उस सीमा तक बढ़ गई। 2017-18 के दौरान भी, भारतीय रेल ने एन टी पी सी टीपीसी से ₹ 4,761.90 करोड़ (मार्च 2018) का मालभाड़ा अग्रिम प्राप्त किया। यह वित्तीय वर्ष 2018-19 के दौरान कोयले के ढोने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

आगामी वर्ष के ट्रैफिक (यातायात) की आय को इस वित्तीय वर्ष में मालभाड़ा अग्रिम के रूप में प्राप्त भारतीय रेल को बेहतर परिचालन अलुपात 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 ट्रैफिक (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)
<b>उपनगरीय यात्रा ट्रैफिक (यातायात)</b>					
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)
<b>यात्रा आय की वृद्धि दर</b>					
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 ब्रैकट 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*

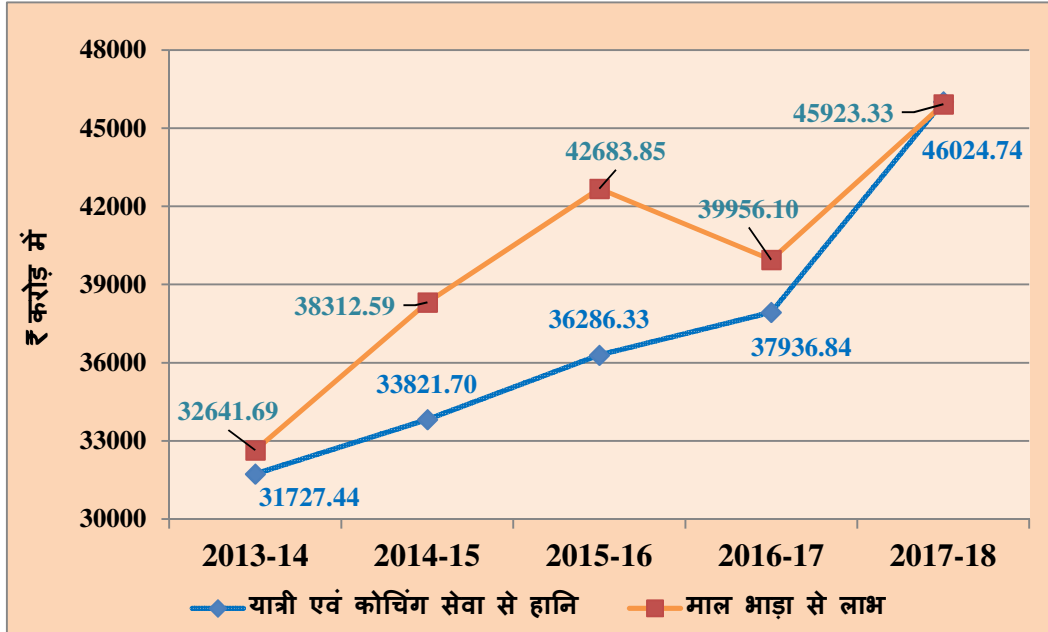
पंजाब राज्य विधुत बोर्ड (पीएस ई बी), दिल्ली राज्य विधुत बोर्ड (डी वी बी) तथा राजस्थान राज्य विधुत बोर्ड (आरएस ई बी) के संबंघ में बाकाया राशि पिछले दस वर्षों से जारी हैं। रेलवे मंत्रालय को एस ईबी से पुराने बाकाया देय की वसूली के लिए अपने प्रयासों को बढ़ाने की आवश्यकता है।

**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 रिपोर्ट<sup>11</sup> 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।

<sup>11</sup> 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
द्विस्तिय 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।

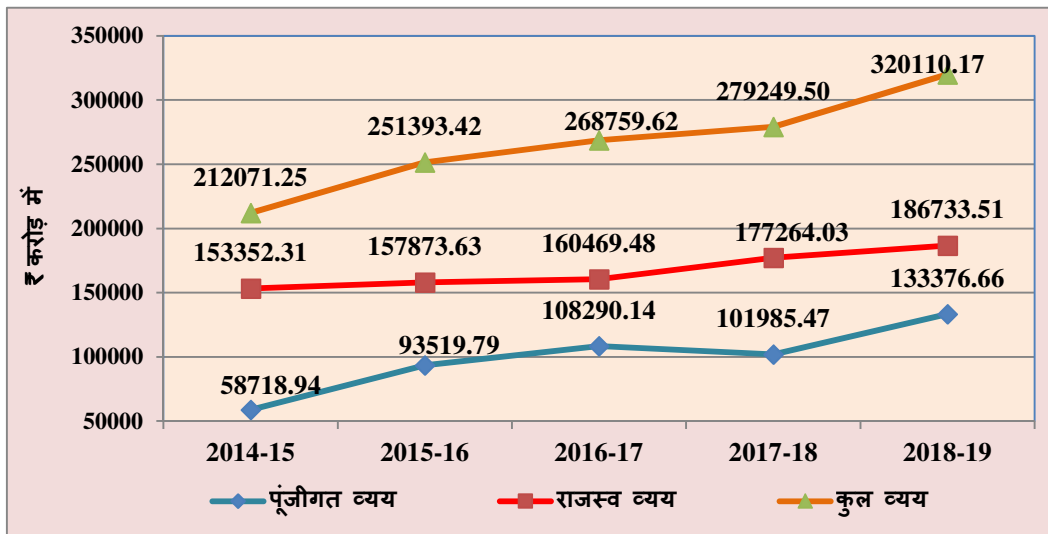
जैसा कि ऊपर दिए गए डेटा से देखा जा सकता है, एसी 3 टीयर और ए सी चेरर कार को छोड़कर 2017-18 के दौरान ट्रेन सेवाओं की सभी श्रेणियों को नुकसान हुआ है जो इसकी परिचालन लागत को वसूल कर सकता है और लाभ कमा सकता है। साधारण श्रेणी और उपनगरीय दोनों सेवाओं के संबंध में क्रॉस-सब्सिडी पिछले पांच वर्षों में लगातार बढ़ी 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 व्यय<sup>12</sup> 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।

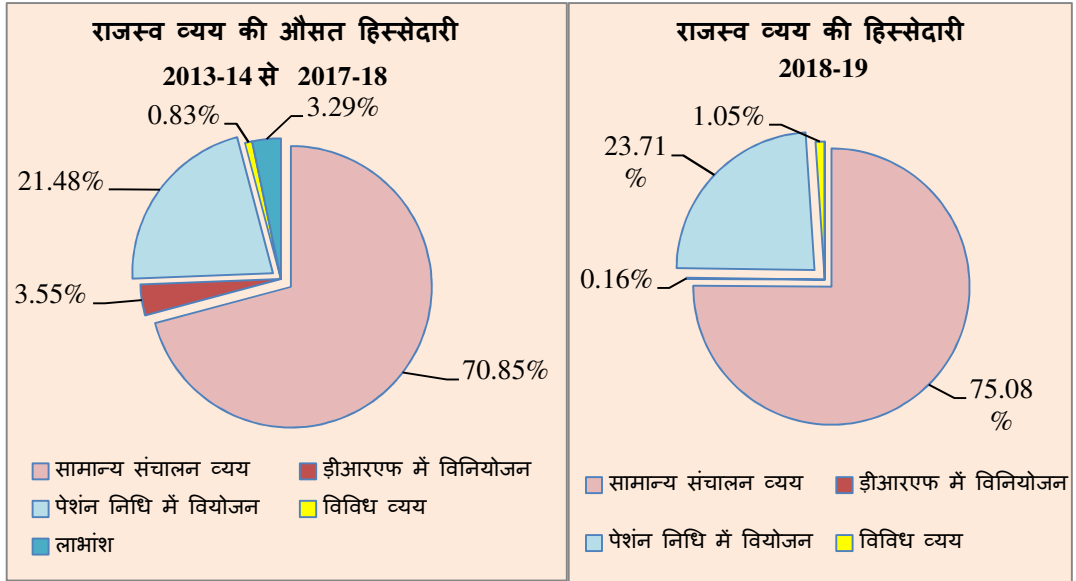


चित्र 1.7: पिछले पांच वर्षों में पूंजीगत और राजस्व व्यय

### 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 है।

<sup>12</sup> 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)



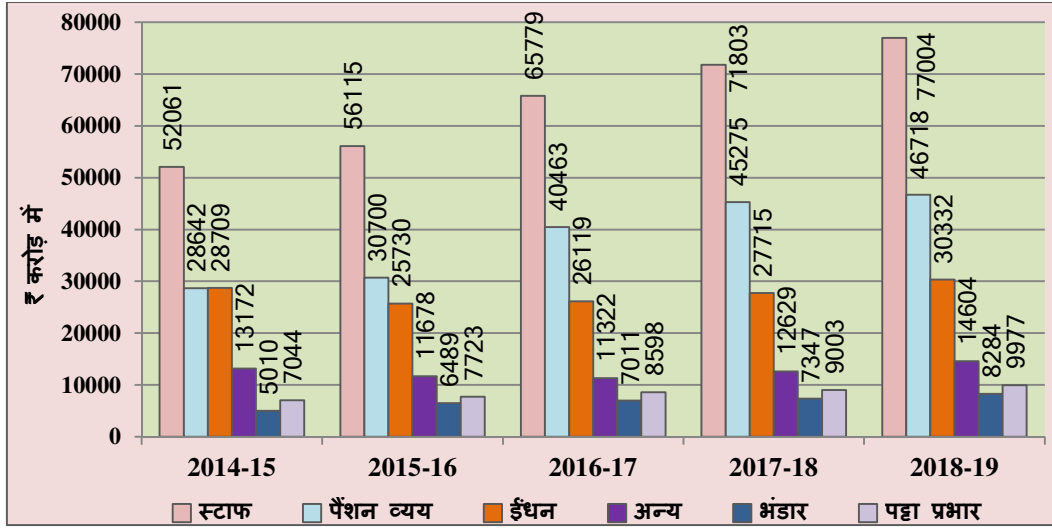
चित्र 1.8: पिछले पाँच वर्षों में राजस्व व्यय का हिस्सा

साधारण कार्य व्यय में भाड़े के दिन-प्रतिदिन के रखरखाव और परिचालनों पर व्यय शामिल है। इसमें कार्यालय प्रशासन, ट्रेक 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 देनदारिया<sup>13</sup> 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।

<sup>13</sup> रेल उत्पादन यूनिटों 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 थो 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 सजृन, 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 अर्थात जी बी एस, आन्तरिक संसाधनों<sup>14</sup> और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों<sup>15</sup> 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 <sup>16</sup>	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)

<sup>14</sup> मूल्यहास आरक्षित निधि, पूंजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियां

<sup>15</sup> आई आर एफ सी लिमिटेड और पी पी पी के माध्यम से बाजार ऋण।

<sup>16</sup> 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)
<b>कुल योग</b>	<b>58,718.94</b>	<b>93,519.79</b>	<b>1,08,290.14</b>	<b>1,01,985.47</b>	<b>146,500.00</b>	<b>1,33,376.66</b>

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 सडक 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
<b>कुल<sup>17</sup></b>	<b>58,718.94</b>	<b>78,438.79</b>	<b>81,456.05</b>	<b>79,869.47</b>	<b>109,095.52</b>

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, विद्युतीकरण परियोजनाएं कम्प्यूटरीकरण, अन्य विद्युत निर्माण, रेल अनुसंधान, अन्य विशिष्ट निर्माण, स्टोर उचंत, विनिर्माण उचंत, विविध अग्रिम, कर्मचारी क्वार्टर, यात्री सुविधाएं, महानगरीय परियोजनाओं को शामिल किया जाता है।

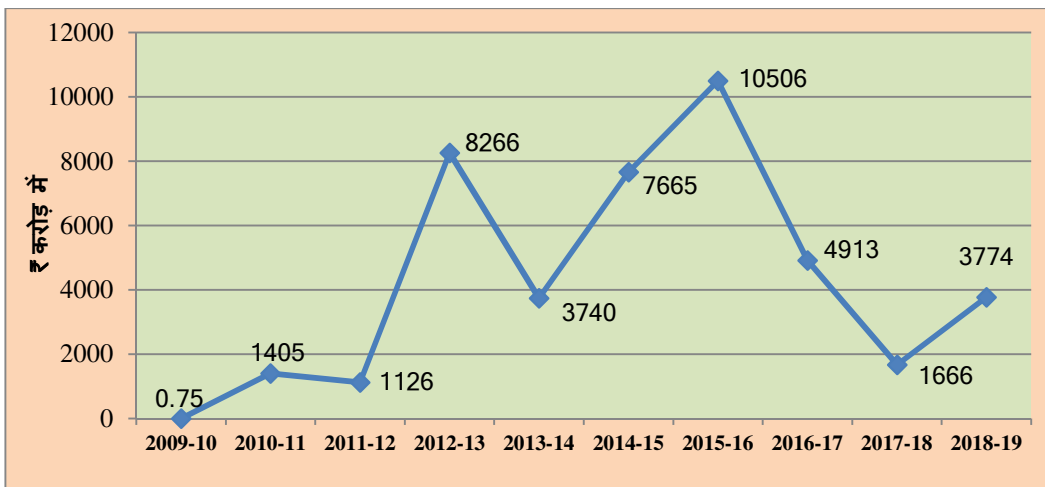
दोहरीकरण, नई लाइन (निर्माण), ट्रैक नवीनीकरण और गेज परिवर्तन, पूंजीगत व्यय के मुख्य घटक हैं। भारतीय रेल ने भी पी पी पी मोड के माध्यम से नई लाइन, यातायात सुविधा निर्माण, रोलिंग स्टॉक, सड़क सुरक्षा निर्माण (सड़क के ऊपर/नीचे पुल) आदि का जिम्मा लिया।

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।

<sup>17</sup> 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**

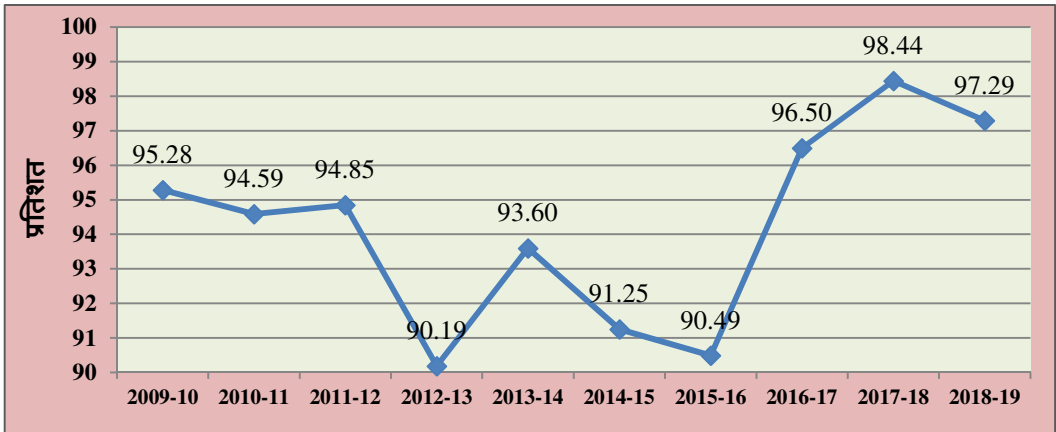
₹ 12,990 करोड़ के बी ई के प्रति, 2018-19 में ₹ 3,773.86 करोड़ का निवल अधिशेष था। यह ₹ 9,216.14 करोड़ (70.95 प्रतिशत) तक बी ई से कम था। हालांकि, निवल अधिशेष 2017-18 में ₹ 1,665.61 करोड़ से 2018-19 में ₹ 3,773.86 करोड़ तक बढ़ गया था। लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला की रेलवे ने 2018-19 के दौरान पेंशन निधि 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
<b>सम्पूर्ण भारतीय रेलवे</b>		<b>90.19</b>	<b>91.25</b>	<b>90.49</b>	<b>98.44</b>	<b>97.29</b>

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 उत्पादकता<sup>18</sup> 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)

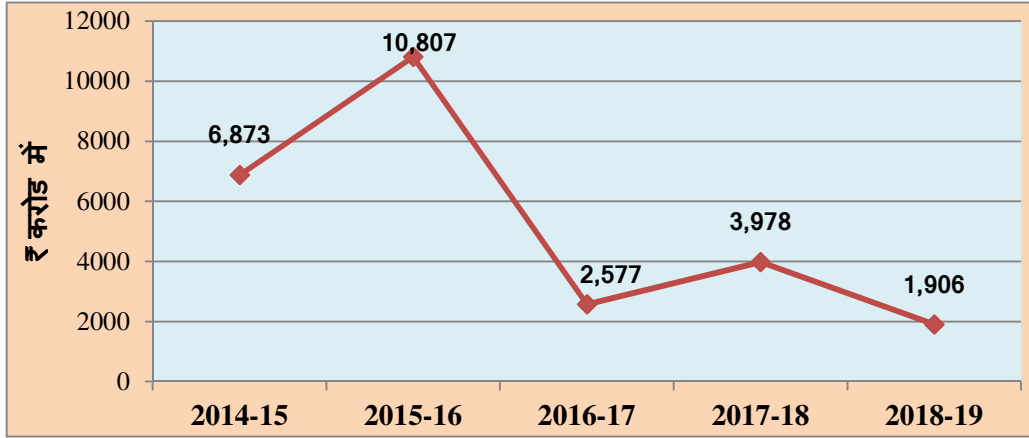
निधि का नाम	1 अप्रैल 2018 तक अथ शेष	वर्ष के दौरान वृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	अंत शेष 31 मार्च 2019 को
मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	712.09	539.97	534.03	718.03
पेंशन निधि	1,973.69	44,940.64	46,718.22	196.11
विकास निधि (सीएफ)	583.09	773.27	1,108.00	248.36
पूंजीगत निधि (सीएफ)	359.87	20.69	0.00	380.56
रेलवे 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
<b>कुल</b>	<b>3,977.83</b>	<b>77,309.51</b>	<b>79,381.40</b>	<b>1,905.94</b>

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।

<sup>18</sup> 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:

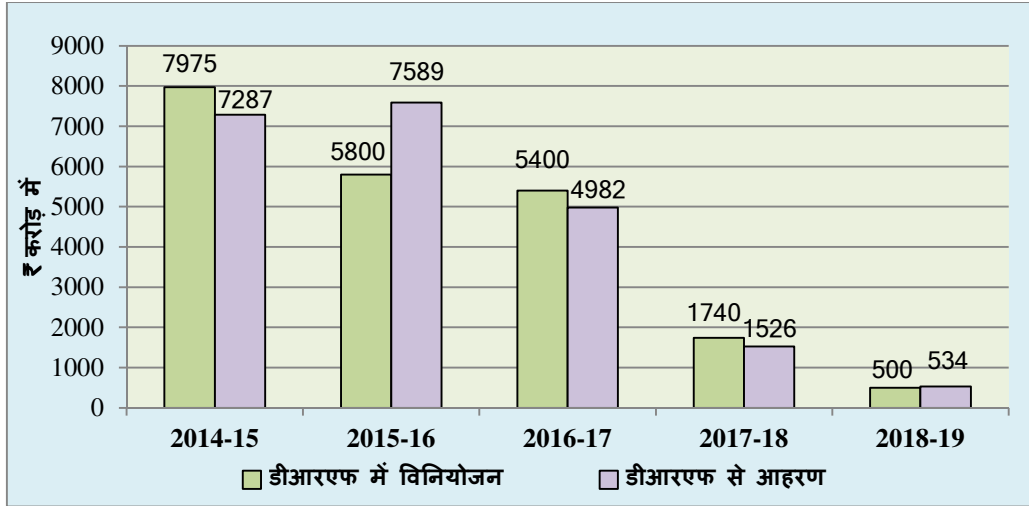


चित्र 1.12: रेलवे फंड बैलेंस की प्रवृत्ति (2014-15 to 2018-19)

### 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 ₹ 500<sup>19</sup> 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।

<sup>19</sup> राजस्व से ₹ 300 करोड़ राजस्व और पूंजी से ₹ 200 करोड़

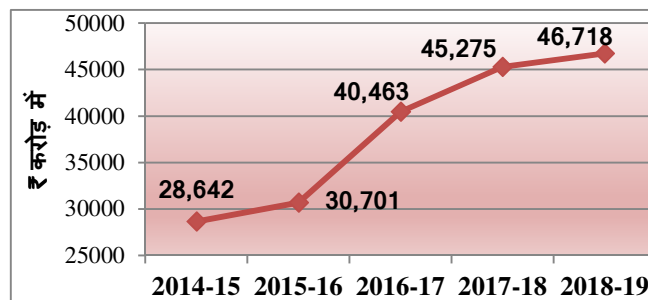


चित्र 1.13 डीआरएफ से विनियोजन और निकासी

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 प्रतिवेदन<sup>20</sup> 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

<sup>20</sup> 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 (सीआरएफ) (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।

## अध्याय 2 - अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से परियोजनाओं का वित्तपोषण (परियोजना वित्त)

### 2.1 प्रस्तावना

एक लंबे समय से भारतीय रेल (भा. रे.) अपने नेटवर्क में अत्याधिक संकुलन का सामना कर रही है। मौजूदा रेलवे नेटवर्क में विसंकुलन के लिए नई लाइनों की प्रस्तावना (एनल), दोहरीकरण (डीएल), लाइनों का विद्युतीकरण (आरई), मीटर गेज को ब्रॉड गेज में परिवर्तित करना (जीसी), कार्यशाला का विकास (डब्ल्यूएस) और अन्य यातायात सुविधाएं (टीएफ) की आवश्यकता है।

भारतीय रेल को पारंपरिक रूप से सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) और आंतरिक संसाधनों के माध्यम से वित्तपोषित किया जाता है। इसके अतिरिक्त भारतीय रेल रोलिंग स्टॉक की खरीद के लिए रेलवे, वर्ष 1987 में अपनी स्थापना के बाद से भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर)<sup>21</sup> ले रहा है। 01 अप्रैल 2015 को अपने 524<sup>22</sup> चालू कार्यों को पूरा करने के लिए, भारतीय रेल को ₹ 2,04,413 करोड़<sup>23</sup> की आवश्यकता थी।

इसलिए रेल मंत्रालय (रे. म.) ने 2015-16 से परियोजना वित्तपोषण के लिए अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर) का सहारा लिया। मार्च 2015 में रेल मंत्रालय ने भारतीय जीवन बीमा निगम (एलआईसी) के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए। समझौता ज्ञापन के अनुसार, एलआईसी रेल मंत्रालय को 2015-16 से 2019-20 तक पाँच वर्षों की अवधि में ₹ 1,50,000 करोड़ के सीमा के साथ गैर नवीकरणीय वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने के लिए सहमत हुई।

रेलवे बोर्ड के प्रक्रिया आदेश (अक्टूबर 2015) के अनुसार, शुरुआत में एलआईसी निधि को आईआरएफसी द्वारा बांड जारी करके उपलब्ध कराया जाएगा, जिसे

<sup>21</sup> रेलवे बोर्ड के पत्र क्रमांक सं. 2014-बी-104 दिनांक 25/05/2015 के अनुसार, ईआरबी का अर्थ है- अतिरिक्त बजटीय संसाधन और कोई व्यय तब तक बुक नहीं किया जा सकता, जब तक कि निधि, कार्य/परियोजना के लिए विशेष रूप से उपलब्ध न हो। ईबीआर, बजट आदेश का एक भाग नहीं है जो कि व्यय बुक करने का अधिकार है जिसमें लेखा बजट आदेश पर वोट भी शामिल है।

<sup>22</sup> एनल - 170, जीसी - 67, डी एल - 233, आरई - 54

<sup>23</sup> रेल मंत्रालय की प्रमुख परियोजनाओं के लिए संसाधन जुटाने हेतु समिति की रिपोर्ट (जून 2015)।

एलआईसी खरीदेगा। इक्टठा की गयी निधि को परियोजनाओं को पहचान कर निष्पादन के लिए रेल मंत्रालय को प्रदान किया जाएगा।

## 2.2 निधि के स्रोत और अनुप्रयोग

(क) 2015-19 के दौरान, रेल मंत्रालय के द्वारा ₹ 59,337 करोड़ ईबीआर निधि को एनल, डीएल, आरई, जीसी आदि परियोजनाओं के वित्त पोषण के लिए उपयोग किया। रेल मंत्रालय ने ईबीआर से पूर्वोत्तर और जम्मू कश्मीर क्षेत्र में आठ राष्ट्रीय परियोजनाओं<sup>24</sup> के वित्तपोषण हेतु ₹ 5079 करोड़ भी खर्च किए। यह देखा गया कि एलआईसी के साथ आंशिक वित्तीय व्यवस्था केवल नियामक बाधाओं<sup>25</sup> के कारण हुई। आईआरएफसी ने ₹ 1.50 लाख करोड़ की प्रतिबद्धता के विपरीत एलआईसी से 31 मार्च 2019 तक ₹ 16,200 करोड़ रुपये जुटाए। रेल मंत्रालय ने आईआरएफसी के माध्यम से बाजार से उधार लेकर शेष राशि की आवश्यकता को पूरा किया।

2015-19 तक चार वर्षों की आवधि के दौरान निधि की स्रोत-वार निकासी को नीचे दी गई तालिका 2.1 में दिखाया गया है।

वर्ष	एलआईसी से निधि	बाजार उधारी से निधि	कुल
2015-17	10000	13170	23170
2017-18	6200	8560	14760
2018-19	शून्य	27434	27434
कुल	16200	49164	65364

एलआईसी निधि के लिए ब्याज, 10 वर्षीय बेंचमार्क (जी-सेक) से जुड़ा हुआ है। मई 2017 के रेल मंत्रालय और आईआरएफसी के बीच समझौता जापान के अनुसार, एलआईसी से वित्त पोषण की सुविधा की अवधि 30 वर्ष है। पाँच वर्ष का ऋण स्थगन है, जिसके बाद 6 से 10 वर्ष तक ब्याज का भुगतान होगा, 11 वर्ष से

<sup>24</sup> जम्मू कश्मीर और पूर्वोत्तर क्षेत्र में रणनीतिक दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण परियोजनाएँ या विकास परियोजनाएँ, जिनके परिणामस्वरूप शेष भारत के साथ इन क्षेत्रों का अधिक एकीकरण हुआ, को राष्ट्रीय परियोजनाओं के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

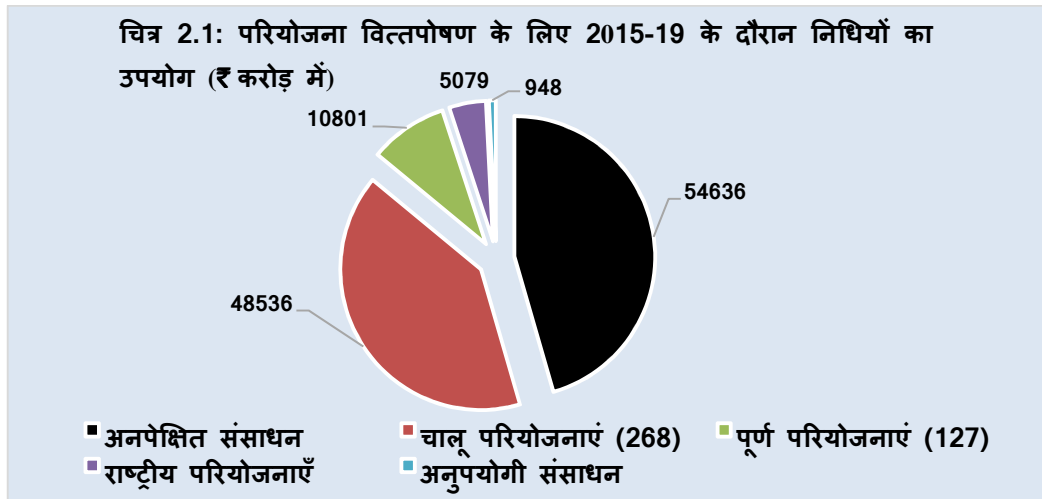
<sup>25</sup> एलआईसी द्वारा आईआरएफसी बॉन्डों में निवेश बीमा नियामक विकास प्राधिकरण (आईआरडीए) द्वारा निर्धारित जोखिम मानदंडों के अधीन था। आईआरडीए के 2013 के नियमों के संदर्भ में, बीमा कंपनियों के पास बकाया प्रदत्त पूँजी, मुक्त भंडार तथा अधिशेष और बॉन्ड और डिबेन्चर का किसी भी समय एक साथ अधिकतम 20 प्रतिशत का जोखिम हो सकता है। इस सीमा को बीमा कंपनी के निदेशक मंडल के अनुमोदन को साथ 5 प्रतिशत तक बढ़ाई जा सकती है।



30 वर्ष तक ऋण को समान किशतों में चुकाना होगा। एलआईसी के अलावा, आईआरएफसी द्वारा ज्यादातर अल्पकालिक / मध्यम अवधि के उधार हैं जो ब्याज की उच्च दर वहन करते हैं।

इस प्रकार, एलआईसी के माध्यम से रेलवे परियोजनाओं के वित्तपोषण का उद्देश्य पूर्ण नहीं हुआ। बाजार से उधार लिए गए धन के संबंध में, रेल मंत्रालय द्वारा वापसी के लिए आईआरएफसी से नियम और शर्तों को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया जा सका है।

(ख) ईबीआर (चार वर्ष के अंत तक) के माध्यम से पांच वर्षों की अवधि के दौरान रेल मंत्रालय की परियोजना निष्पादन के तेज अनुगमन की समग्र तस्वीर चित्र 2.1 में दर्शायी गयी है।



31 मार्च 2019 तक ₹ 1.20 लाख करोड़<sup>26</sup> आहरित और उपयोग किए जाने थे। हालांकि, जैसा कि ऊपर देखा गया है, कार्यों की धीमी प्रगति के कारण ₹ 54,636 करोड़ (45.53 प्रतिशत) का दोहन नहीं किया जा सका। ₹ 48,536 करोड़ रुपये उन परियोजनाओं पर खर्च किए गए हैं जो अभी भी पूरी नहीं हुई हैं और चालू हैं।

भारतीय रेल की ईबीआर से एकत्रित धनराशि के अनुप्रयोग की दक्षता और परियोजनाओं को समय पर पूरा करना आगामी परिच्छेदों में दर्शाया गया है। क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों के अनुसार, 2015-19 के दौरान ईबीआर से 521 परियोजनाओं को वित्त पोषित किया जाना था। हालांकि, स्वीकृति में विलंब/ विस्तृत परियोजना रिपोर्ट की गैर-मंजूरी/ विस्तृत अनुमान, सर्वेक्षण के गैर-अनुमोदन, भूमि अधिग्रहण,

<sup>26</sup> पांच वर्ष 2015-20 में निकाले जाने वाले ₹ 1.5 लाख करोड़ की सीमा के संबंध में चार वर्ष 2015-19 के लिए अनुपात

योजना में बदलाव, ठंडे बस्ते में डालने आदि जैसे विभिन्न कारणों से 521 में से 126 परियोजनाओं के संबंध में कोई व्यय नहीं किया गया था। ईबीआर से वित्तपोषित 395 परियोजनाओं से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा के निष्कर्षों की नीचे चर्चा की गई है:

### **2.3 वित्तपोषण के लिए परियोजनाओं की पहचान/स्वीकृति**

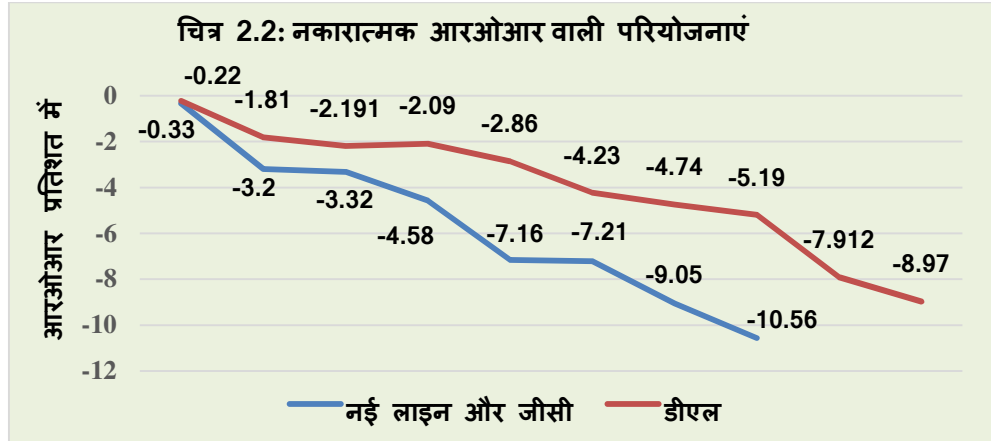
भारतीय रेल का उद्देश्य भारतीय रेल के नेटवर्क को विसंकुलन करना और परियोजनाओं को समय पर पूरा करके ऋण शोधन कार्य के लिए निवेश सुनिश्चित करना था। मार्च 2016 में, रेलवे बोर्ड ने ईबीआर से वित्तपोषित किए जाने वाले कार्यों की पहचान और अनुमोदन के लिए अतिरिक्त सदस्य (कार्य) की अध्यक्षता में अतिरिक्त सदस्यों (एएम समिति) की पांच सदस्यीय समिति का गठन किया। ईबीआर परियोजनाओं की भौतिक और वित्तीय प्रगति की निगरानी एएम समिति द्वारा की जानी थी। रेलवे बोर्ड ने समय-समय पर ईबीआर से वित्तपोषण के लिए परियोजनाओं की पहचान/स्वीकृति के लिए अपनाए जाने वाले मानदंडों को रेखांकित करते हुए दिशानिर्देश/निर्देश जारी किए। केवल ऐसी परियोजनाएं जिन्हें अगले पांच वर्षों (2015-20) के अंदर पूरा किया जा सकता है, उन पर ही ईबीआर से वित्तपोषण के लिए विचार करना चाहिए। दिशानिर्देशों में यह भी कहा गया है कि जिन परियोजनाओं में भूमि अधिग्रहण, वन और पर्यावरण संबंधी स्वीकृति आदि से संबंधित मुद्दे हैं, इन मुद्दों को हल करने के बाद विचार किया जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड ने समय-समय पर परियोजनाओं के लिए प्रतिफल दर (आरओआर) भी निर्दिष्ट की और निष्पादन के प्रधान माध्यम के रूप में ईपीसी (इंजीनियरिंग, क्रय और निर्माण) के लिए निर्देश जारी किए।

#### **2.3.1 आलाभकारी परियोजनाओं का चयन**

रेलवे बोर्ड के पत्र (अक्टूबर 2011) के अनुसार ईबीआर से वित्तपोषित होने वाली परियोजनाओं के लिए निवेश की वित्तीय लाभप्रद निर्धारित करने वाली प्रतिफल दर की निर्दिष्ट सीमा दर 14 प्रतिशत थी। बाद में इसमें रियायत दी गयी। जून 2016 में, रेलवे बोर्ड ने निर्दिष्ट किया कि गेज परिवर्तन और ट्रेफिक सुविधाओं जिनकी प्रतिफल दर, 12 प्रतिशत से अधिक है, उनको ही ईबीआर से वित्तपोषण के लिए विचार किया सकता है। अक्टूबर 2017 में निर्दिष्ट सीमा दर को घटाकर 10 प्रतिशत कर दिया गया।

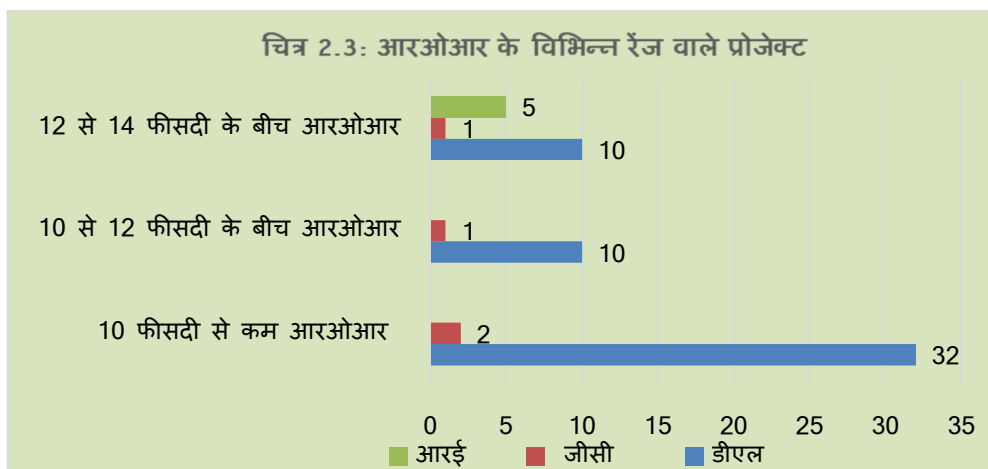
अभिलेखों की जांच से पता चला है कि:

- अपने स्वयं के मानदंड के विरुद्ध रेलवे बोर्ड ने ईबीआर से वित्त पोषण के लिए नकारात्मक प्रतिफल दर वाली 18 परियोजनाओं<sup>27</sup> को स्वीकृति दी। प्रतिफल की दर -10.56 और -0.22 के बीच थी जैसा कि नीचे दिए गए चित्र 2.2 में दिखाया गया है:



इन 18 परियोजनाओं पर ईबीआर से पहले ही ₹ 6,053 करोड़ की राशि खर्च की जा चुकी है। 2015-19 के दौरान, चार परियोजनाएं पूरी हुईं और 14 चालू कार्यों के समापन के लिए ₹ 15,009 करोड़ और आवश्यक हैं।

- रेलवे बोर्ड ने ईबीआर वित्तपोषण के लिए 61 परियोजनाओं को भी स्वीकृति दी, जहां प्रतिफल दर सकारात्मक थी यद्यपि समय-समय पर निर्धारित प्रतिफल दर से कम थी, जैसा कि चित्र 2.3 में दिखाया गया है:



<sup>27</sup> डीएल - 10, एनएल - 05 और जीसी - 03

इन 61 परियोजनाओं पर ईबीआर से ₹ 9,869 करोड़ का व्यय किया गया और मार्च 2019 तक 14 परियोजनाओं को पूरा किया गया। इसके अलावा, 47 चालू परियोजनाओं को पूरा करने के लिए ₹ 32,950 करोड़ की राशि की आवश्यकता है। इस प्रकार, ₹ 64,416 करोड़ में से, भारतीय रेल ने 79 परियोजनाओं जिनका प्रतिफल दर वांछित या नकारात्मक से कम था, ईबीआर से ₹ 15,922 करोड़ (24.72 प्रतिशत) का व्यय किया।

### **2.3.2 अनुबंध की ईपीसी प्रणाली को न अपनाना**

इंजीनियरिंग, प्रोक्योरमेंट एंड कंस्ट्रक्शन (ईपीसी) अनुबंध परियोजना के डिजाइन को पूरा करता है, विशिष्टताओं के अनुसार आवश्यक उपकरणों और सामग्रियों की खरीद करता है और निर्दिष्ट अवधि के अंदर परियोजना को वितरित करता है। गैर- ईपीसी परियोजनाओं को एक से अधिक एकमुश्त अनुबंधों के माध्यम से निष्पादित किया जाता है। एकमुश्त अनुबंध के विपरीत, ईपीसी अनुबंध अधिक लचीली और कुशल वितरण पद्धति के अलावा मालिक के जोखिमों को कम करता है। ग्राहक को कई एजेंसियों के स्थान में एकल एजेंसी के साथ एकमुश्त अनुबंध परियोजनाओं के रूप में निपटना होगा।

जून 2016 में, रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश दिया कि अनुबंध की ईपीसी प्रणाली को उन परियोजनाओं के लिए अपनाया जाए जो भूमि अधिग्रहण के मुद्दों, वन स्वीकृति आदि से मुक्त हैं। अभिलेखों की जांच से पता चला है:

- 2016-17 के दौरान रेलवे बोर्ड ने 39 डीएल में से सात क्षेत्रीय रेलवे<sup>28</sup> और आरवीएनएल से संबंधित केवल आठ परियोजनाएँ ईपीसी के माध्यम से निष्पादन के लिए स्वीकृत की। हालाँकि, ईपीसी प्रणाली पर आठ परियोजनाओं में से कोई भी निष्पादित नहीं की गई थी। 31 मार्च 2019 को इन परियोजनाओं के लिए अनुबंध देने की स्थिति तालिका - 2.2 में दर्शायी गई है:

<sup>28</sup> डबल्यूसीआर, एसईसीआर, एसईआर, एनडबल्यूआर, ईसीओआर, ईसीआर, सीआर

तालिका 2.2: ईपीसी निविदाओं/अनुबंधों की स्थिति

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य का नाम	निविदाओं/अनुबंधों की स्थिति	बर्खास्त/समाप्ति का कारण
1.	डबल्यूसीआर	बीना - कटनी (278 किलोमीटर) तीसरी लाइन	ईपीसी निविदा को अंतिम रूप दिया जा रहा है।	लागू नहीं
2.	एसईसीआर	झारसुगुडा-बिलासपुर (206 किलोमीटर) चौथी लाइन	ईपीसी निविदा को नवंबर 2018 में समाप्त कर दिया गया था। बाद में, छह निविदाएँ मंगाई गई थीं।	निविदा समिति (टीसी) ने देखा कि ईपीसी अनुबंध के मामले में, विभिन्न संविदात्मक मुद्दों पर समयबद्ध निर्णय / प्रसंस्करण करना आवश्यक है। टीसी ने स्वीकार किया कि रेलवे को ईपीसी ठेकेदार को हर्जाना देना होगा और निष्पादन के दौरान रेलवे के खाते में देरी के लिए समय प्रदान करना होगा जैसे कि साइट प्रदान करना, चित्र बनाना, ट्रैफिक ब्लॉक इत्यादि।
3.	एसईआर	बोंडामुंडा-रांची (हटिया) (159 किलोमीटर) दोहरीकरण	गैर- ईपीसी अनुबंध दिया जाना	एसईआर प्रशासन ने कहा कि तकनीकी कठिनाइयों के कारण ईपीसी माध्यम पर विचार नहीं किया गया था चूंकि भूभाग सबसे जटिल और महत्वपूर्ण है जिसमें ईपीसी के माध्यम से सफलता के लिए बहुत सारी अनिश्चितताएं हैं।
4.	एनडबल्यूआर	फुलेरा-डेगाना दोहरीकरण (108.75 किलोमीटर)	ईपीसी अनुबंध (अगस्त 2017 में दिया गया) समाप्त कर दिया गया और गैर-ईपीसी माध्यम को अपनाया गया।	सितंबर 2018 में कार्य की धीमी प्रगति के कारण अनुबंध समाप्त कर दिया गया था।
5.	ईसीओआर	भद्रक-नागरुंडी, तीसरी लाइन	ईपीसी मोड के माध्यम से निष्पादन के लिए निविदा को जनवरी 2019 में समाप्त कर दिया और गैर-ईपीसी माध्यम को अपनाया गया।	ईपीसी निविदा को समाप्त कर दिया क्योंकि सबसे कम बोलीदाता द्वारा बोली दर उच्च थी।

**अध्याय 2 अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से परियोजनाओं का वित्तपोषण (परियोजना वित्त)**

6.	ईसीआर	कराला रोड - शक्ति नगर	गैर- ईपीसी माध्यम	ईपीसी माध्यम को न अपनाने के कारण उपलब्ध नहीं हैं।
7.	सीआर	इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन (280 किलोमीटर)	ईपीसी की निविदा समाप्त कर दिया ।	परियोजना लागत का अधूरा मूल्यांकन, अनुमानित लागत का गैर संशोधन, निष्पक्ष प्रतियोगिता आदि के लिए एक मंच नहीं बनाने के लिए प्रक्रियात्मक त्रुटि।
8.	आरवीएनएल (ईसीओआर - क्षेत्राधिकार)	विज्ञानगरम - एसबीपी, तीसरी लाइन 255 किमी /264.60 किलोमीटर।	ईपीसी अनुबंध बर्खास्त कर दिया गया। गैर- ईपीसी माध्यम को बाद में अपनाया गया था।	ईपीसी अनुबंध को समाप्त कर दिया गया क्योंकि ठेकेदार निर्धारित समय सीमा के अंदर निष्पादन राशि प्रस्तुत करने में विफल रहा।  कार्यों के निष्पादन के लिए गैर-ईपीसी माध्यम को अपनाने के औचित्य में, रेलवे प्रशासन ने दर्ज किया कि ब्लॉक अनुमति, योजना/आहरण की स्वीकृति आदि जैसे मुद्दों पर खुली लाइन पर निर्भरता के कारण अनुबंध की ईपीसी मोड दोहरीकरण/ तीसरी लाइन परियोजना के लिए अनुरूप नहीं है। उन्होंने आगे दर्ज किया कि किसी भी विभागीय देरी से ठेकेदार को भारी जुर्माना देना पड़ेगा।

निविदा / अनुबंधों के निर्वहन / समाप्ति के कारण जैसे कि ईपीसी ठेकेदार को आरेखण के अनुमोदन में देरी के लिए क्षतिपूर्ति का भुगतान और साइटें प्रदान करना, परियोजना लागत का अधूरा मूल्यांकन, अनुमानित लागत का गैर-संशोधन आदि ईपीसी परियोजनाओं को संभालने में भारतीय रेल की तैयारियों के अभाव को दर्शाता है।

- 2017-19 के दौरान, ईबीआर से वित्तपोषण के लिए 27 परियोजनाओं को स्वीकृति दी गई, जिसमें भूमि अधिग्रहण / वन स्वीकृति मुद्दे शामिल नहीं थे। इन परियोजनाओं को ईपीसी प्रणाली द्वारा लिया जा सकता था। हालांकि, भारतीय रेल ने 27 परियोजनाओं<sup>29</sup> में से केवल तीन परियोजनाओं

<sup>29</sup> कोर -11, आरवीएनएल -5 और क्षेत्रीय रेलवे-11

के संबंध में निष्पादन के ईपीसी प्रणाली का सहारा लिया, जिन्हें कोर द्वारा निष्पादित किया जा रहा है।

### 2.3.3 भूमि अधिग्रहण के कारण लंबित परियोजनाओं पर ईबीआर वित्तपोषण

रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के अनुसार, भूमि अधिग्रहण, वन और पर्यावरण संबंधी स्वीकृति और संबंधित मुद्दों को पूंजी (जीबीएस<sup>30</sup>) से वित्त पोषित किया जाना था। भूमि अधिग्रहण, वन और पर्यावरण स्वीकृति के मुद्दों को हल करने के बाद ईबीआर से इन कार्यों को वित्तपोषित किया जा सकता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे बोर्ड ने 2015-19 के दौरान ईबीआर से वित्तपोषण के लिए 111 ऐसी परियोजनाओं (डीएल-92, एनल-12, जीसी- 6, डबल्यूएस-1) की पहचान/स्वीकृति दी। 111 में से 77 परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति 50 प्रतिशत से कम थी। इन 111 परियोजनाओं पर ₹ 11,117 करोड़ का व्यय हुआ। 31 मार्च 2019 तक 111 चालू परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति नीचे दी गई तालिका 2.3 में दर्शायी गई है:

तालिका 2.3: लंबित भूमि अधिग्रहण की परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति			
वास्तविक प्रगति की सीमा	2015-19 के दौरान शुरू हुई परियोजनायें	2015 से पहले की परियोजनायें	परियोजनाओं की कुल संख्या
25 प्रतिशत तक	45	15	60
26-50 प्रतिशत	09	08	17
51-98 प्रतिशत	02	32	34
कुल	56	55	111

यह देखा गया कि है कि मार्च 2019 तक एक भी परियोजना पूरी नहीं हो सकी। ईबीआर वित्तपोषण (2015-16) से पहले चल रही 55 परियोजनाओं में से 31 मार्च 2019 तक 39 परियोजनाओं<sup>31</sup> की वास्तविक प्रगति 80 प्रतिशत से कम थी। इन परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति से यह बहुत कम संभावना है कि इन परियोजनाओं को मार्च 2020 से पहले पूरा किया जाएगा ताकि ऋण शोधन कार्य के लिए रिटर्न प्राप्त किया जा सके। इन 111 परियोजनाओं के शेष कार्यों को पूरा

<sup>30</sup> जीबीएस का अर्थ है 'सकल बजटीय सहायता'

<sup>31</sup> 32 परियोजनाओं जिनकी वास्तविक प्रगति 51 प्रतिशत से 98 प्रतिशत में से 16 परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति 51 प्रतिशत से 80 प्रतिशत के बीच थी

करने के लिए 31 मार्च 2019 तक रेल मंत्रालय को ₹ 93,982 करोड़ की धनराशि अधिक अनुमानित है।

#### **2.3.4 ईबीआर से राष्ट्रीय परियोजनाओं का वित्त पोषण**

जम्मू और कश्मीर और उत्तर पूर्व क्षेत्र की विकास परियोजनाओं जो रणनीतिक दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण परियोजनाएं हैं, जिनके परिणामस्वरूप शेष भारत के साथ इन क्षेत्रों का अधिक एकीकरण होता है उन्हें "राष्ट्रीय परियोजनाओं" के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

2018-19 के दौरान, रेल मंत्रालय ने संशोधित अनुमान में ₹ 10,000 करोड़ की अतिरिक्त आवश्यकता का अनुमान लगाया। हालांकि वित्त मंत्रालय ने, जीबीएस को बजट अनुमान के स्तर पर ₹ 53,060 करोड़ बनाए रखा। बाजार ऋण लेने और जीबीएस के माध्यम से ऋण शोधन कार्य के माध्यम से राष्ट्रीय परियोजनाओं के वित्त पोषण के लिए एक प्रस्ताव पर सिद्धांत रूप में, वित्त मंत्रालय द्वारा सहमति व्यक्त की गई, रेल मंत्रालय और वित्त मंत्रालय के अधिकारियों की एक समिति को इसके लिए दिशा - निर्देशों पर काम करना था। कमी को पूरा करने के लिए, वित्त मंत्रालय ने 2018-19 में एक बार उठायें गये कदम के रूप में ईबीआर के माध्यम से राष्ट्रीय परियोजनाओं के वित्तपोषण (फरवरी 2019) की अनुमति दी। रेल मंत्रालय ने आठ राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए आईआरएफसी के माध्यम से बाजार ऋण से ₹ 5,079 करोड़ जुटाए और उपयोग किए। हालांकि, ऋण शोधन के दिशा - निर्देशों को मार्च 2019 तक अंतिम रूप नहीं दिया गया। राष्ट्रीय परियोजनायें ईबीआर से वित्त पोषण के क्षेत्र से बाहर थीं क्योंकि ये परियोजनायें आर्थिक रूप से अर्जक नहीं थीं। इससे इन परियोजनाओं में निवेश के कारण रेल मंत्रालय पर अतिरिक्त बोझ पड़ा।

#### **2.3.5 निधियों का अनियमित उपयोग**

ईबीआर निधि का उपयोग प्राथमिकता वाले कार्यों के लिए किया जाना है, जैसे कि डीएल और आरई संकुलन वाले गलियारों पर लाइन क्षमता बढ़ाने के लिए। जिन परियोजनाओं को पूरा कर लिया गया है और केवल अवशिष्ट भुगतान शेष थे, उन्हें छोड़ दिया जाना था।



मार्च 2015 में, रेलवे बोर्ड ने स्पष्ट किया कि कोई भी खर्च तब तक निर्धारित नहीं किया जा सकता जब तक कि निधि विशेष रूप से उस कार्य/परियोजना के लिए उपलब्ध न हो। रेलवे बोर्ड ने आगे कहा कि इस संबंध में किसी विशेष निर्देश के बिना ईबीआर के लिए साधारण स्थापना व्यय को निर्धारित नहीं किया जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड के निर्देशों (जून 2016) के अनुसार, भूमि अधिग्रहण की लागत और प्रभारित व्यय को ईबीआर से वित्त पोषण से बाहर रखा जाना है। रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के अनुसार ईबीआर पोषण पर अनुमत वस्तुओं पर आवर्ती व्यय अनियमित था।

क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की जाँच से ईबीआर निधियों के अनियमित उपयोग का पता चला जो तालिका 2.4 में दर्शाया गया है:

<b>तालिका 2.4: ईबीआर निधियों का अनियमित उपयोग</b>		
<b>क्षेत्रीय रेलवे</b>	<b>व्यय की प्रकृति</b>	<b>राशि (₹ करोड़ में)</b>
<b>सीआर,एसआर,एसइआर और एनडब्लूआर</b>	भूमि अधिग्रहण की लागत	22.67
<b>एनइआर</b>	वन विभाग को भुगतान	0.45
<b>इआर</b>	विधान भुगतान	0.12
<b>सीआर,एसआर,इसीआर, एससीआर,एनसीआर और एनइआर</b>	आवासीय गृह/अधिकारी विश्राम गृह, स्थापना शुल्क, कार्यालय व्यय आदि के लिए व्यय।	349.80
<b>इआर</b>	अवशिष्ट कार्य तीन परियोजनाओं के संबंध में जो 2006 और 2012 के बीच पहले से ही प्रारंभ थे	114.50
<b>एनडब्लूआर</b>	अलवर स्टेशन और इसके विभिन्न बुनियादी ढांचे में सुधार, डीएससी / जयपुर का वेतन, अधिकारियों के विश्राम गृह का विस्तार आदि को अलवर - बांदीकुई दोहरीकरण कार्य में बुक किया गया था।	8.62
	<b>कुल</b>	<b>496.16</b>

आगे की जाँच से पता चला है कि रेल मंत्रालय परियोजनाओं की पहचान करने और ईबीआर से खर्च को निर्धारित करने में यथोचित परिश्रम करने में विफल रहा जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

- फरवरी 2016 में, रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया कि क्षेत्रीय रेलवे किसी ईबीआर वित्त पोषित परियोजना पर किसी अन्य परियोजना में उपलब्ध अधिशेष ईबीआर धनराशि का उपयोग वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी की सहमति से कर सकते हैं ताकि धनराशि का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित किया जा सके। लेखापरीक्षा ने पाया कि ईबीआर से गैर- ईबीआर आवंटन और इसके विपरीत क्रम में किए गए समायोजन गैर-अनुमेय पाये गए जो तालिका 2.5 में दर्शाया गया है:

(₹ करोड़ में)

तालिका संख्या 2.5: ईबीआर का गैर-अनुमेय समायोजन		
समायोजन की प्रकृति	राशि	क्षेत्रवार राशि
ईबीआर से गैर ईबीआर	51.68	(इआर-12, एनइआर-39.68)
गैर ईबीआर से ईबीआर	129.04	(इआर-120.61, एनडब्लूआर-8.43)

- भारतीय रेलवे में परियोजनाओं पर लोक लेखा समिति (पीएसी) की 109 वीं रिपोर्ट में, पीएसी ने (दिसंबर 2018) में परियोजना के पूर्ण होने की रिपोर्ट ना बनाये जाने पर चिंता व्यक्त की। समिति ने संबंधित अधिकारियों के विरुद्ध दंडात्मक कदम उठाए जाने सिफारिश की। लेखापरीक्षा ने देखा कि:
  - 37 परियोजनायें (डीएल -33 और आरई -04), जो 2015-16 से पहले वास्तविक रूप से पूर्ण थी, उन्हें रेलवे बोर्ड द्वारा ईबीआर वित्तपोषण के लिए मंजूरी दी गई थी। इन परियोजनाओं की पूर्ण रिपोर्ट मार्च 2019 तक भी तैयार नहीं की गई।

ईबीआर निधि से इन परियोजनाओं पर 2015-19 के दौरान ₹ 784 करोड़ खर्च किए गए। यह व्यय अवशिष्ट कार्यों, संविदात्मक भुगतान, स्थापना व्यय आदि के कारण था। भारतीय रेलवे ने इन 37 परियोजनाओं के अवशिष्ट कार्यों को पूरा करने के लिए ₹ 948 करोड़ अधिक धन की आवश्यकता का अनुमान लगाया।

- ii) 2015-19 के दौरान आठ क्षेत्रीय रेलवे<sup>32</sup> की 15 परियोजनाओं को ईबीआर से वित्त पोषण के लिए स्वीकृति दी गई थी। इन परियोजनाओं को हटाना/बीच में समाप्त किया जाना प्रस्तावित था। इन परियोजनाओं पर किए गए ₹ 175 करोड़ के कुल खर्च में से ₹ 86 करोड़ का खर्च ईबीआर से हुआ था। इन परियोजनाओं को ठंडे बस्ते में डालने/प्रस्तावित करने के कारणों में मूर्त लाभ की कमी, ऋण की नकारात्मक दर, नीति/योजना में बदलाव, राज्य सरकार का असहयोग, खनन पर प्रतिबंध आदि शामिल थे।

### **2.3.6 ईबीआर से वित्तपोषित योजनाओं की अप्रभावी निगरानी**

रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों (जून 2016) के संदर्भ में, ईबीआर वित्त पोषित परियोजनाओं की वास्तविक और वित्तीय प्रगति की निगरानी अतिरिक्त सदस्य (निर्माण) की अध्यक्षता वाली अतिरिक्त सदस्यों की समिति द्वारा की जानी थी। यह भी निर्देश दिया गया था कि समिति क्षेत्रीय रेलवे/कोर के महाप्रबंधकों और सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (निष्पादन एजेंसियों) के प्रमुखों के साथ समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर करेगी। समिति को कार्यकारी एजेंसियों के साथ एक परियोजना वार कार्ययोजना तैयार करनी थी और ऐसी परियोजनाओं के लिए निगरानी और रिपोर्टिंग प्रणाली भी तैयार करनी थी।

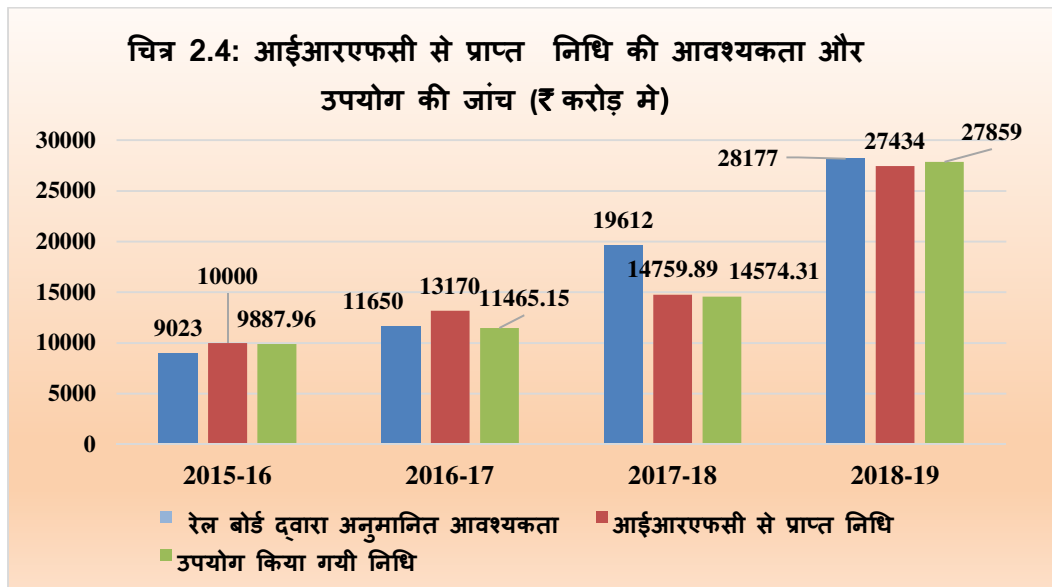
अतिरिक्त सदस्यों की समिति ने समय-समय पर बैठक की। समिति द्वारा लिए गए निर्णयों के आधार पर, क्षेत्रीय रेलवे से अनुरोध किया गया कि वह मासिक लक्ष्य, परियोजनावार कार्य योजना, परियोजना छोड़ने की पहचान, यदि कोई हो, परियोजनाओं के निष्पादन में, समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर करने के लिए लक्ष्य के बारे में विवरण प्रदान करें।

हालाँकि, अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि न तो किसी भी समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने वाली एजेंसियों के साथ हस्ताक्षर किए गए और न ही परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कोई परियोजना वार कार्ययोजना तैयार की गई। अनुस्मारकों द्वारा कई निर्देशों के पालन किए जाने पर क्षेत्रीय रेलवे से पर्याप्त प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई।

<sup>32</sup> ईआर - 5, एनआर - 1, एनसीआर - 3, एससीआर - 1, एसईआर - 1 एसईसीआर - 1, एसडबल्यूआर - 2, डबल्यूआर - 1

रेलवे बोर्ड के निर्देश (अक्टूबर 2015) के अनुसार, आईआरएफसी समय-समय पर रेलवे बोर्ड की आवश्यकता के आधार पर निधि जुटाएगा। रेलवे बोर्ड ने ईबीआर निधि के कुशल उपयोग को बनाए रखने और भारतीय रेल के ब्याज वहन को कम करने के क्रम में वास्तविक त्रैमासिक अनुमान भेजने के लिए समय-समय पर क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश दोहराया।

रेल मंत्रालय द्वारा धनराशि का अनुमान, आईआरएफसी द्वारा प्रदान की गई धनराशि और 2015-19 के दौरान उपयोग<sup>33</sup> किए गए निधियों को चित्र 2.4 में दिया गया है:



लेखापरीक्षा में पाया गया है कि क्षेत्रीय रेलवे त्रैमासिक आवश्यकता को निर्धारित समय के अंदर नहीं भेज रहे थे जिससे रेलवे बोर्ड के लिए आईआरएफसी को धन की वास्तविक आवश्यकता का अनुमान लगाना मुश्किल हो गया। आईआरएफसी द्वारा प्रदान किए गए ₹ 65,364 करोड़ में से कार्यों की धीमी प्रगति और अवास्तविक प्रक्षेपण के कारण रेल मंत्रालय 31 मार्च 2019 तक क्षेत्रीय रेलवे द्वारा धन की आवश्यकता के ₹ 948 करोड़<sup>34</sup> का उपयोग नहीं कर सका। निधियों के कम उपयोग के परिणामस्वरूप रेल मंत्रालय के लिए ब्याज देयता में परिहार्य अभिवृद्धि हुई।

<sup>33</sup> रेलवे बोर्ड के लेखा निदेशालय के अनुसार, ईबीआर से व्यय ₹ 63786 करोड़ है जबकि क्षेत्रीय रेलवे ने व्यय को ₹ 64416 करोड़ दिखाया है

<sup>34</sup> आईआरएफसी द्वारा प्रदान किए गए ₹65364 करोड़, रेल मंत्रालय द्वारा ₹ 64416 करोड़ का उपयोग

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मार्च 2019 तक 395 ईबीआर वित्त पोषित परियोजनाओं में से केवल 127 (32 प्रतिशत) उचित निगरानी और नियंत्रण तंत्र की कमी के कारण पूरा हो पाये। 395 परियोजनाओं के निष्पादन में भारतीय रेल के प्रदर्शन की समीक्षा से पता चला:

### **2.3.6.1 पूर्ण परियोजनायें**

लेखापरीक्षा ने 2015-19 के दौरान पूरी की गई 127 परियोजनाओं के विवरण की समीक्षा की। यह देखा गया कि अधिकांश कार्य या तो 2015-16 तक पहले ही पूरे हो चुके थे या बहुत कम राशि के कार्य शामिल थे:

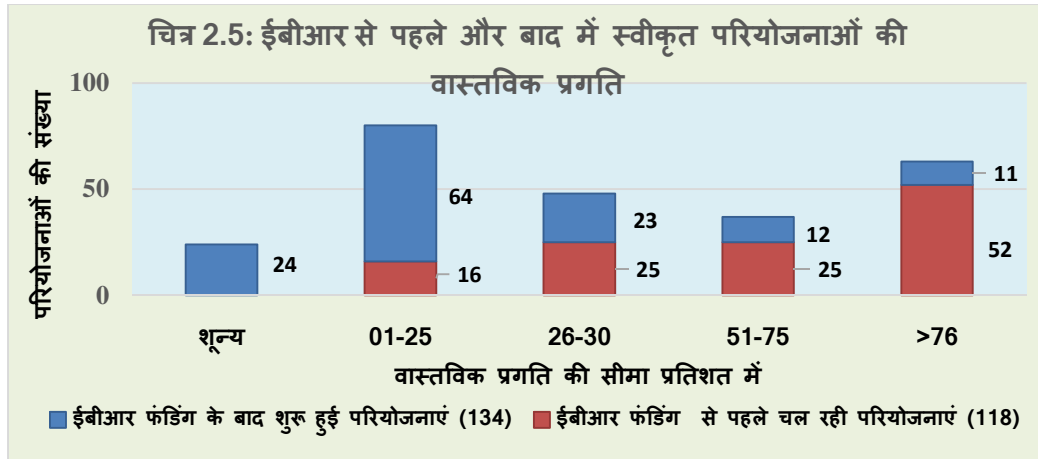
- I. 2015-16 में ईबीआर वित्त पोषण शुरू करने से पहले 37 परियोजनाएं वास्तविक रूप से पूरी हो चुकी थीं।
- II. शेष 90 परियोजनाओं के संबंध में, 2015-16 से पहले 41 परियोजनाओं (45.56 प्रतिशत) की वास्तविक प्रगति 50 प्रतिशत से अधिक थी। 42 छोटी दोहरीकरण परियोजनायें थीं जहां दोहरीकरण की लंबाई केवल 2.2 किलोमीटर से 50 किलोमीटर के बीच थी।

### **2.3.6.2 चालू परियोजनायें**

सितंबर 2015 में, रेलवे बोर्ड ने इस बात पर जोर दिया कि ईबीआर से वित्तपोषण केवल ऐसी परियोजनाओं के लिए किया जाना चाहिए, जो अगले पाँच वर्षों के अंदर पूरी हो सकती हैं। यह निहित है कि ईबीआर से पहचान की गई वित्त पोषित परियोजनायें 2019-20 तक पूरी हो जानी चाहिए। 2015-19 के दौरान, रेल मंत्रालय ने मार्च 2019 तक 268 परियोजनाओं की प्रगति पर ₹ 48,536 करोड़ व्यय किए।

252 चालू परियोजनाओं<sup>35</sup> की वास्तविक प्रगति की सीमा चित्र 2.5 में दिखाई गई है। इन परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति के विश्लेषण से पता चला कि 88 परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति, जो 2015-16 के बाद शुरू हुई थी, 25 प्रतिशत से नीचे थी।

<sup>35</sup> 268 चालू परियोजनाओं में से 16 परियोजनाओं के संबंध में वास्तविक प्रगति उपलब्ध नहीं है

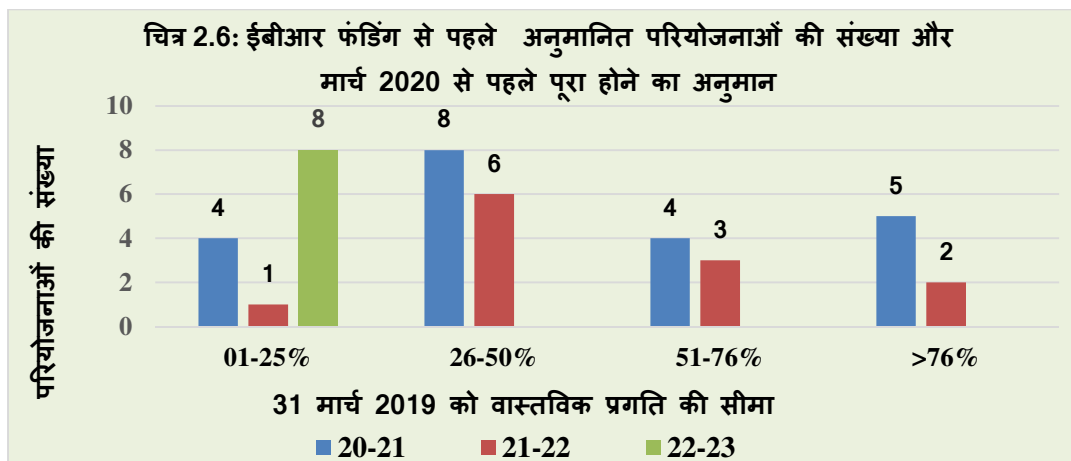


यह भी पता चला कि 118 परियोजनाएँ ईबीआर वित्त पोषण (2015-16) से पहले शुरू की गई थीं और 31 मार्च 2019 तक जारी थी। इन परियोजनाओं के संबंध में, पहले से ही 05 वर्ष से 25 वर्ष के बीच का विलंब है। जैसाकि तालिका 2.6 में दिखाया गया है।

तालिका 2.6 : 2015 -16 में ईबीआर वित्त पोषण से पहले स्वीकृत चालू परियोजनाएँ

अनुमोदन का वर्ष	परियोजनाओं की कुल संख्या
1994-2000	73
2000-2005	26
2005-2010	10
2010-2015	09
योग	118

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि ईबीआर वित्त पोषण से पहले चालू 118 परियोजनाओं में से 41 परियोजनाओं को रेल मंत्रालय द्वारा मार्च 2020 से आगे पूरा करने के लिए लक्षित किया गया था जैसा कि चित्र 2.6 में दिखाया गया है। यह रेल मंत्रालय के अपने दिशानिर्देशों के विरुद्ध था कि केवल ऐसी परियोजनाएँ जिन्हें मार्च 2020 तक पूरा किया जा सकता है, उन्हें ईबीआर से वित्त पोषण के लिए माना जाना चाहिए।



इस प्रकार, कार्यों की धीमी प्रगति के कारण न केवल अधिक समय लगा बल्कि, ₹ 37,553 करोड़ की अधिक लागत भी आई।

### 2.3.6.3 परियोजनाओं के चालू होने की स्थिति

2015-19 के दौरान ईबीआर से वित्त पोषित परियोजनाओं के चालू होने की स्थिति नीचे दी गई तालिका 2.7 में दर्शायी गई है:

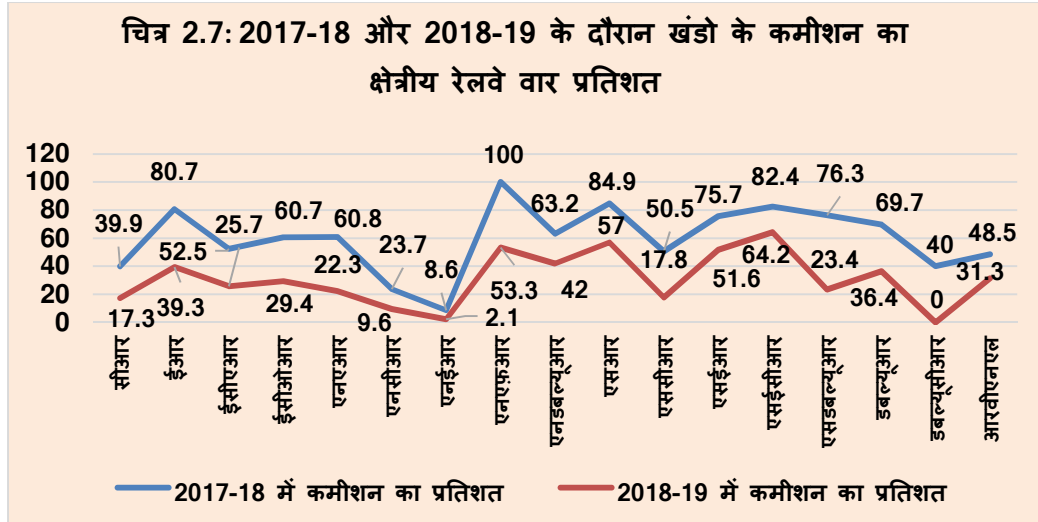
तालिका 2.7: परियोजनाओं के चालू होने की स्थिति

वर्ष जिसमें परियोजनाओं / खंडों को मंजूरी दी गई थी	मंजूर परियोजनाओं / खंडों में कुल ट्रैक की लंबाई (किमी में)	चालू ट्रैक की लंबाई	
		किमी में	प्रतिशत में
2015-16	15771.28	1971.19	12.50
2016-17	3614.60	3	0.08
2017-18	3434.83	2170.99	63.20
2018-19	4134.83	1403.35	33.94

उपरोक्त तालिका से, यह देखा जा सकता है कि भारतीय रेल का निष्पादन वांछित स्तर से काफी नीचे था। 2016-17 में, कमीशनिंग की प्रगति महत्वहीन थी।

फरवरी 2017 में, अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड ने ईबीआर निधि के कार्यों की धीमी प्रगति और उपयोग पर चिंता व्यक्त की। इसलिए, सभी क्षेत्रीय रेलवे को ईबीआर निधियों के कार्यों और उपयोग की गति की गंभीर समीक्षा करने के लिए निर्देशित किए गए थे। अप्रैल 2017 में, रेलवे बोर्ड ने वर्ष 2017-18 के लिए लक्ष्यों (खंडों के संदर्भ में) में सूचित किया।

अभिलेखों की संविक्षा से पता चला है कि 2017-18 और 2018-19 के दौरान किसी भी क्षेत्रीय रेलवे ने रेलवे बोर्ड के लक्ष्य को प्राप्त नहीं किया। लेखापरीक्षा ने 2017-19 के दौरान निर्धारित लक्ष्य से संबंधित परियोजनाओं / खंडों के क्षेत्रवार चालू करने की समीक्षा की, जिसे चित्र 2.7 में दर्शाया गया है:



जैसा कि ऊपर दिए गए आंकड़े से देखा जा सकता कि 2017-18 की तुलना में, सभी क्षेत्रीय रेलवे, 2018-19 में चालू किए गए ट्रेक किलोमीटर के मामले में निष्पादन में नीचे चले गए। ट्रेक के कमीशन के लिए लक्ष्य की प्राप्ति ना होना परियोजना के समय पर निष्पादन में भारतीय रेल की अक्षमता का संकेत था। कमीशनिंग की धीमी गति का न केवल राजस्व उत्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है, बल्कि समय और लागत के कारण भारतीय रेल पर ब्याज का बोझ भी पड़ता है।

#### 2.4 निष्कर्ष

रेल मंत्रालय (रे. म.) ने 2015-16 से अपनी परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए अतिरिक्त बजटीय संसाधनों का सहारा लिया। आईआरएफसी के माध्यम से एलआईसी से ₹ 1.5 लाख करोड़ की निधि जुटाकर, पाँच साल की अवधि 2015-20 के दौरान उपयोग की जानी थी। निधि की उपलब्धता के अलावा, शीर्ष स्तर (रेलवे बोर्ड) पर परियोजनाओं की वास्तविक और वित्तीय प्रगति की प्रभावी निगरानी की परिकल्पना की गई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि एलआईसी के साथ वित्तपोषण व्यवस्था आंशिक रूप से विनियामक बाधाओं के कारण हुई। रेल मंत्रालय/आईआरएफसी ने बाजार उधारी के माध्यम से निधि की कमी को पूरा किया।

ईबीआर से वित्त पोषण के लिए परियोजनाओं की पहचान और मंजूरी की समीक्षा और उनके निष्पादन से पता चला कि वित्तीय रूप से अलाभकारी परियोजनाओं को मंजूरी दी गई थी। लक्ष्य के पूरा होने की व्यवहार्यता को ध्यान में रखे बिना परियोजनाओं को मंजूरी दी गई थी।




निगरानी तंत्र की परिकल्पना का पालन नहीं किया गया। धीमी प्रगति / परियोजनाओं के पूरा न होने के कारण निधियों का अवरोधन और इसलिए, राजस्व या ऋण सेवा के उत्पादन का उद्देश्य प्राप्त नहीं किया जा सका।

इस अध्याय में उजागर किए गए मुद्दों को 2 अप्रैल 2020 को उनके विचार प्राप्त करने के लिए रेल मंत्रालय के संज्ञान में लाया गया था। मंत्रालय की प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा है (जून 2020)।

## 2.5 सिफ़ारिशें

1. रेल मंत्रालय को परियोजनाओं के कुशल निष्पादन के लिए रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय मुख्यालय स्तर पर निगरानी तंत्र को मजबूत करने की आवश्यकता है।
2. रेल मंत्रालय को क्षेत्रीय रेलवे से यथार्थवादी और समय पर अनुमानों के आधार पर निधि की आवश्यकता का आकलन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
3. रेल मंत्रालय को ईबीआर निधि का अनुकूलतम और विवेकपूर्ण उपयोग सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।


नई दिल्ली  
दिनांक: 16 जुलाई 2020

  
(राजिव महर्षि)

उप नियंत्रक-महोलेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली  
दिनांक: 17 जुलाई 2020

  
(राजिव महर्षि)

भारत के नियंत्रक-महोलेखापरीक्षक



## शब्दावली

संक्षेप	विवरण
भारतीय रेल के 17-जोन	मध्य रेलवे (मरे), पूर्वी रेलवे (पूरे), पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे), पूर्वी तट रेलवे (पूतरे), उत्तर रेलवे (उरे), उत्तरी मध्य रेलवे (उमरे), पूर्वोत्तर रेलवे (पूरे), पूर्वोत्तर फ्रंटियर रेलवे (पूसीरे/उपूसीरे), उत्तर पश्चिम रेलवे (उपरे), दक्षिणी रेलवे (दरे), दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे), दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे), दक्षिणपूर्व मध्य रेलवे (दपूमरे), दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे), पश्चिम रेलवे (परे), पश्चिमी मध्य रेलवे (पमरे) और मेट्रो रेलवे, कोलकाता (मेरे)
8-रेलवे उत्पादन इकाइयां	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू), चितरंजन; डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू), वाराणसी; इंटीग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ), चेन्नई; रेल कोच फैक्टरी (आरसीएफ), कपूरथला; रेल व्हील फैक्टरी (आरडब्ल्यूएफ), येलाहंका; रेल व्हील संयंत्र (आरडब्ल्यूपी), बेला; डीजल लोको आधुनिकीकरण कार्य (डीएमडब्ल्यू), पटियाला, रेल कोच फैक्टरी (आरसीएफ), रायबरेली
औसत सीसा	एक यात्री या एक टन माल की औसत ढुलाई
ब्रॉड गेज	यह रेल यातायात की आवाजाही के भारत में आमतौर पर इस्तेमाल किया जाने वाला एक रेलमार्ग (1676 मिमी) है।
पूंजी-पर-प्रभार	पूंजी-पर-प्रभार ऋण पूंजी और इस प्रकार सृजित परिसंपत्तियों के मूल्य के माध्यम से रेलवे में केन्द्र सरकार के निवेश का प्रतिनिधित्व करता है।
वसूली योग्य मांग	अप्राप्य आय भूमि और भवनों के किराए/पट्टे के खाते में वसूली योग्य साईडिंग्स के ब्याज और रखरखाव के प्रभार आदि।
अतिरिक्त बजटीय संसाधन	सामान्य बजट समर्थन और आंतरिक रूप से जनरेट किए गए संसाधनों के अलावा अन्य आईआर के संसाधन
सकल यातायात रसीद	इसके संचालन के माध्यम से रेलवे की रसीदें
मीटर गेज	यह रेल यातायात की आवाजाही के भारत के कुछ भागों में अभी भी इस्तेमाल किया जाता है (1,000 मिमी)

नई लाइनें	नए रेल संपर्कों/लाइनों का निर्माण/बिछाने का कार्य पहले नहीं हुआ
प्रचालन अनुपात	सकल आय के लिए कार्य व्यय का अनुपात (उचन्त को छोड़कर, लेकिन मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के विनियोग सहित)
साधारण कार्य व्यय	प्रशासन, प्रचालन, अनुरक्षण और मरम्मत पर व्यय, मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि में अंशदान
पूंजीगत व्यय	परिसंपत्तियों के सृजन, अर्जन, निर्माण और प्रतिस्थापन के लिए किया गया व्यय
राजस्व व्यय	दिन-प्रतिदिन के प्रचालनों के लिए किया गया व्यय, लाभांश भुगतान सहित रेलों का अनुरक्षण
सामरिक लाइनें	सामरिक महत्व की रेल लाइनों का निर्माण रक्षा के अनुरोध पर
यातायात उचन्त	रेलवे की अप्राप्य परिचालन आय
मार्ग किलोमीटर	रेलवे पर दो बिंदुओं के बीच की दूरी, जिसमें उन्हें जोड़ने वाली लाइनों की संख्या, अर्थात् सिंगल लाइन, दोहरी लाइन आदि शामिल हैं।
कुल कार्य व्यय	मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए साधारण कार्य व्यय और विनियोग
स्टाफ उत्पादकता	इसे यातायात की मात्रा के संदर्भ में मापा जाता है (एनटीकेएम के अनुसार) प्रति हजार कर्मचारी।
पूँजी निर्गम अनुपात	उत्पादन की एक इकाई के उत्पादन के लिए नियोजित पूंजी की राशि (एनटीकेएम में कुल यातायात)
निवल अधिशेष	सकल आय और आम राजस्व के लाभांश के भुगतान के बाद काम कार्य व्यय के बीच अंतर
अन्य कोचिंग आय	पार्सल, सामान और डाकघर डाक और खानपान आदि के परिवहन से आय
यात्री आय	रेल पर यात्रियों को ले जाने से आय
भाड़ा आय	रेल पर माल ले जाने से आय

**अनुबंध 1**

2017-18 की तुलना में 2018-19 में विविध आय और अन्य कोचिंग आय के विभिन्न घटकों में वृद्धि/कमी को दर्शाने वाला विवरण

[संदर्भ पैरा:1.2.3. (ग)]

(₹ करोड में)

क्र. सं.	विवरण	विविध आय		वृद्धि (+)/ कमी (-)
		2017-18	2018-19	
1	आरएलडीए से होने वाली आय सहित भूमि / हवाई क्षेत्र का संपत्ति विकास	2601.58	18.18	- 2583.35
2	रेलवे के सेवानिवृत्त कर्मचारियों की उदारीकृत स्वास्थ्य	282.67	228.51	- 54.16
3	रेल टेल के लिए / द्वारा निर्धारित ओएफसी का अधिकार	6.85	5.05	- 1.80
4	खानपान विभाग से प्राप्तियां	712.90	768.50	+ 55.60
5	सामरिक लाइनों पर परिचालन हानि की प्रतिपूर्ति	1733.80	1940.00	+ 206.20
6	अन्यों के लिए अवकाश सुविधा के अधिकार	304.91	393.16	+ 88.25
7	आवासीय भवन / विश्राम गृह	105.08	174.49	+ 69.41
8	सैलून और लेवल क्रॉसिंग के ब्याज और रखरखाव शुल्क	145.11	199.94	+ 54.83
9	विज्ञापन,	204.10	223.53	+ 19.43
10	अन्य विविध आय	2591.23	3044.86	+ 453.63
11	<b>योग</b>	<b>8688.18</b>	<b>6996.22</b>	<b>- 1691.96</b>
12	अन्य कोचिंग आय	4314.44	4474.47	+ 160.03
13	<b>कुल योग</b>	<b>13002.62</b>	<b>11470.69</b>	<b>- 1531.93</b>





© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
[www.cag.gov.in](http://www.cag.gov.in)