

अध्याय-1 वित्तीय स्थिति

यह अध्याय 2014-15 के दौरान भारतीय रेल (आईआर) की वित्तीय स्थिति का व्यापक स्वरूप दर्शाता है तथा पिछले वर्ष के संदर्भ में प्रमुख वित्तीय संकेतकों तथा समेकित प्रवृत्ति विश्लेषण में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े भारतीय रेल के वित्त लेखे हैं, जो एक ऐसा दस्तावेज है जिसे संघ सरकार के वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए वार्षिक रूप से संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल द्वारा नियत लक्ष्यों के प्रति 2014-15 के दौरान उसके वास्तविक निष्पादन की तुलना के लिए प्रमाणिक सरकारी रिपोर्टों¹ के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय लेन-देन का सार

नीचे की तालिका 1.1 2013-14 से 2014-15 के दौरान भारतीय रेल के वित्तीय लेन-देन का सार प्रस्तुत करती है।

तालिका 1.1 भारतीय रेल की प्राप्तियों तथा व्यय का सार

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक 2013-14	बजट अनुमान 2014-15	संशोधित अनुमान 2014-15	वास्तविक 2014-15
1	यात्री आय	36,532.00 (16.63)	44,645.00	43,002.00	42,189.61 (15.49)
2	भाड़ा आय	93,905.63 (10.14)	1,05,770.00	1,06,927.00	1,05,791.34 (12.66)
3	अन्य कोचिंग आयें	3,678.78 (20.44)	4,200.00	4,028.00	3,997.89 (8.67)
4	विविध आयें	5,721.29 (34.26)	5,500.00	5,241.00	5,092.74 (-10.99)
5	उचन्त	-279.52 (65.97)	50.00	50.00	-361.04 (29.16)
6	सकल यातायात प्राप्तियाँ (मद संख्या 1 से 5)	1,39,558.18 (12.79)	1,60,165.00	1,59,248.00	1,56,710.54 (12.29)
7	सामान्य कार्यचालन व्ययें	97,570.75 (16.14)	1,12,649.00	1,08,970.00	1,05,995.88 (8.63)

¹ भारतीय रेल के बजट दस्तावेज, वार्षिक सांख्यिकी विवरण

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

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

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

⁵ भारतीय रेल के परिचालन खर्चें

8	विनियोजन				
	मूल्यहास आरक्षित निधि	7,900.00 (15.33)	6,850.00	7,775.00	7,775.00 (-1.58)
	पेंशन निधि	24,850.00 (19.99)	28,550.00	29,225.00	29,225.00 (17.61)
9	कुल कार्यचालन व्यय (मद संख्या 7 तथा मद संख्या 8)	1,30,320.75 (16.80)	1,48,049.00	1,45,970.00	1,42,995.88 (9.73)
10	निवल यातायात प्राप्तियां (मद संख्या 6 - मद संख्या 9)	9,237.43 (-24.04)	12,116.00	13,278.00	13,714.66 (48.47)
11	विविध प्राप्तियां	3,655.69 (49.34)	4,209.30	4,202.13	4,306.71 (17.81)
12	विविध व्यय	1,144.05 (15.19)	1,126.56	1,027.54	1,182.89 (3.39)
13	निवल विविध प्राप्ति (मद संख्या 11 - मद संख्या 12)	2,511.64 (72.66)	3,082.74	3,174.59	3,123.83 (24.37)
14	निवल राजस्व (मद संख्या 10 एवं मद संख्या 13)	11,749.07 (-13.71)	15,198.74	16,452.59	16,838.49 (43.32)
15	सामान्य राजस्व को देय लाभांश-चालू वर्ष	8,008.67 (49.72)	9,135.00	9,174.13	9,173.55 (14.55)
	पिछले वर्ष का आस्थगित लाभांश	0.00	0.00	0.00	0.00
	चालू वर्ष में देय कुल लाभांश	8,008.67 (49.72)	9,135.00	9,174.13	9,173.55 (14.55)
16	निवल अधिशेष (मद संख्या 14 - मद संख्या 15)	3,740.40 (-54.75)	6,063.74	7,278.46	7,664.94 (104.92)
17	विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष				
	विकास निधि	3,075.00 (-60.65)	300.00	1,305.62	1,374.94 (-55.29)
	पूंजीगत निधि	500.00 (10.80)	5,662.74	5,919.03	6,233.36 (1,146.67)
	ऋण सेवा निधि	165.40	101.00	53.81	56.64 (-65.75)

स्रोत: 2014-15 और 2015-16 के लिए रेल बजट तथा 2014-15 के लिए लेखाओं पर व्याख्यात्मक ज्ञापन
टिप्पणी: कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष से प्रतिशतता में वृद्धि/कमी को दर्शाते हैं।

1.2 बजट अनुमानों की विश्वसनीयता

एक संगठन के वित्तीय तथा प्रचालनात्मक निष्पादन के लिए बजट का सही पूर्वानुमान बहुत महत्वपूर्ण है। इस बात का निर्धारण कि वित्तीय लक्ष्य कितने अच्छे प्रकार से प्राप्त किए गए हैं इस बात पर निर्भर करता है कि वित्तीय अनुमान शुरू से

⁶ विविध प्राप्तियों में लाभांश प्राप्ति तथा अन्य रियायत के प्रति भारत सरकार (जीओआई) की सब्सिडी, रेलवे भर्ती बोर्ड आदि द्वारा प्राप्तियां शामिल हैं।

⁷ विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्पेक्षणों, अनुसंधान, डिजाईन एवं मानक-संगठन, भारतीय रेल की अन्य विविध स्थापनाओं, सांविधिक लेखापरीक्षा, ओपन लाईन वर्क्स (राजस्व) आदि पर व्यय शामिल है।

ही कितने यथार्थ थे। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान भारतीय रेल यात्री आय अन्य कोचिंग आय तथा विविध आय में लक्षित निष्पादन प्राप्त नहीं कर सका। तथापि, ढुलाई आय में निष्पादन बजट अनुमान से 0.02 प्रतिशत (₹ 21.34 करोड़) तक थोड़ा बढ़ा था। 2014-15 में अनुमानित सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर) प्राप्त नहीं हुई थी और बजट अनुमानों की तुलना में 2.16 प्रतिशत (₹ 3,454.46 करोड़) तक समग्र गिरावट दर्ज की गई थी। सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) और कुल कार्यचालन व्यय (टीडब्ल्यूई) बजट अनुमानों की तुलना में क्रमशः 5.91 प्रतिशत (₹ 6,653.12 करोड़) और 3.41 प्रतिशत (₹ 5,053.12 करोड़) तक थोड़ा कम थे। बजट अनुमान की तुलना में मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) और पेंशन निधि के विनियोग में क्रमशः 13.50 प्रतिशत (₹925 करोड़) तथा 2.36 प्रतिशत (₹675 करोड़) एकल यातायात प्राप्तियों में क्रमशः 13.19 प्रतिशत (₹1,598.66 करोड़) तथा निवल विविध प्राप्तियों में 1.33 प्रतिशत (₹ 41.09 करोड़) की वृद्धि के कारण परिणामी निवल राजस्व बजट अनुमानों से 10.79 प्रतिशत (₹ 1,639.75 करोड़) अधिक था।

1.3 2014-15 में राजकोषीय लेन-देन-एक नजर

1.3.1 सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

जीटीआर चालू वित्तीय वर्ष (2014-15) के दौरान 12.29 प्रतिशत तक बढ़ गया, यह 2013-14 के दौरान प्राप्त 12.79 प्रतिशत की वृद्धि से कम था जो मुख्यतः यात्री आय, अन्य कोचिंग आय तथा विविध आय की वृद्धि दर में कमी के कारण था। ढुलाई आय (12.66 प्रतिशत) की वृद्धि दर पिछले वर्ष (10.14 प्रतिशत) की तुलना में उच्चतर थी।

1.3.2 सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई)

ओडब्ल्यूई में पिछले वर्ष की तुलना में चालू वित्तीय वर्ष (2013-14) में 8.63 प्रतिशत तक वृद्धि हुई जो 2013-14 के दौरान प्राप्त 16.14 प्रतिशत की वृद्धि दर से कमतर थी।

1.3.3 विविध प्राप्तियां एवं व्यय

चालू वित्तीय वर्ष में विविध प्राप्तियों के साथ-साथ विविध व्यय पिछले वर्ष से क्रमशः 17.81 प्रतिशत और 3.39 प्रतिशत तक बढ़ गए। निवल विविध प्राप्तियों में पिछले वर्ष से 24.37 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

1.3.4 निवल राजस्व

चालू वित्तीय वर्ष में निवल राजस्व 43.32 प्रतिशत तक बढ़ा जो पिछले वर्ष के दौरान प्राप्त (-) 13.71 प्रतिशत वृद्धि से काफी अधिक थी। मुख्य रूप से यह दुलाई आय (12.66 प्रतिशत) की वृद्धि दर में वृद्धि तथा टीडब्ल्यूई की वृद्धि दर (9.73 प्रतिशत) में कमी के कारण था।

1.3.5 लाभांश भुगतान

भारत सरकार (जीओआई) को भुगतान योग्य लाभांश सामान्य बजटीय सहायता के माध्यम से दिए गए पूंजीगत प्रभार पर आधारित है। 2014-15 के लिए लाभांश की दर 5 प्रतिशत पर ली गई थी जो 2013-14 के लिए लागू थी क्योंकि रेलवे कन्वेंशन समिति (आरसीसी) ने 2014-15 के लिए लाभांश की दर निर्धारित नहीं की थी। चालू वित्तीय वर्ष में सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का भुगतान पिछले वर्ष से 14.55 प्रतिशत तक बढ़ा था। आईआर ने 2014-15 में ₹ 9,173.55 करोड़ का लाभांश भुगतान किया था।

1.3.6 विनियोग हेतु उपलब्ध निवल अधिशेष

लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के पश्चात निवल अधिशेष का सृजन चालू वित्तीय वर्ष में 104.92 प्रतिशत तक बढ़ गया। निवल अधिशेष 2013-14 में ₹3,740.40 करोड़ की तुलना 2014-15 में ₹7,664.94 करोड़ तक बढ़ गया था।

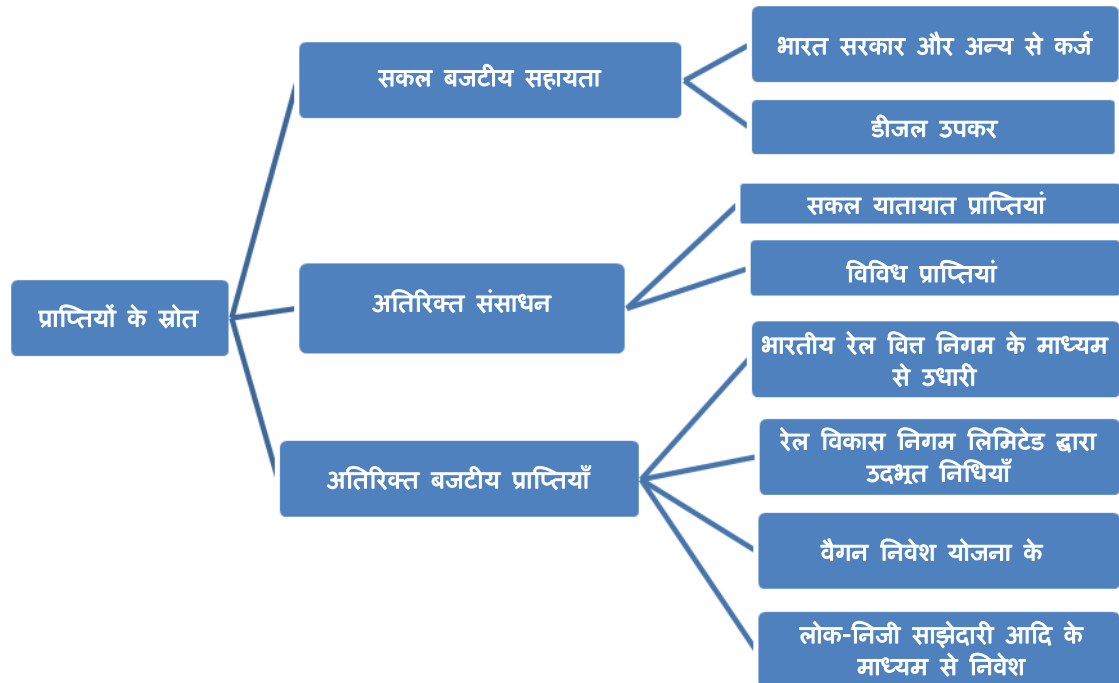
निवल अधिशेष बजट अनुमानों से 26.41 प्रतिशत (₹1,601.20 करोड़) तक अधिक था। बजट अनुमान में यथाअभिकल्पित निवल अधिशेष में वृद्धि बजट अनुमानों के प्रति निवल यातायात प्राप्ति (टीडब्ल्यूई से जीटीआर की अधिकता) में 13.19 प्रतिशत (₹ 1,598.66 करोड़) तक वृद्धि, निवल विविध प्राप्तियों में (विविध व्यय से विविध प्राप्तियों की वृद्धि) 1.33 प्रतिशत (₹41.09 करोड़) सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का 0.42 प्रतिशत (₹ 38.55 करोड़) तक अधिक भुगतान के कारण थी।

निवल अधिशेष लगभग ₹ 1,374.94 करोड़, ₹ 6,233.36 करोड़ और ₹ 56.64 करोड़ की राशि चालू वर्ष के दौरान क्रमशः विकास निधि, पूंजीगत निधि और ऋण सेवा निधि में विनियोजित की गई थी।

1.4 आईआर के संसाधन

आईआर की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत निम्नलिखित थे:

चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत

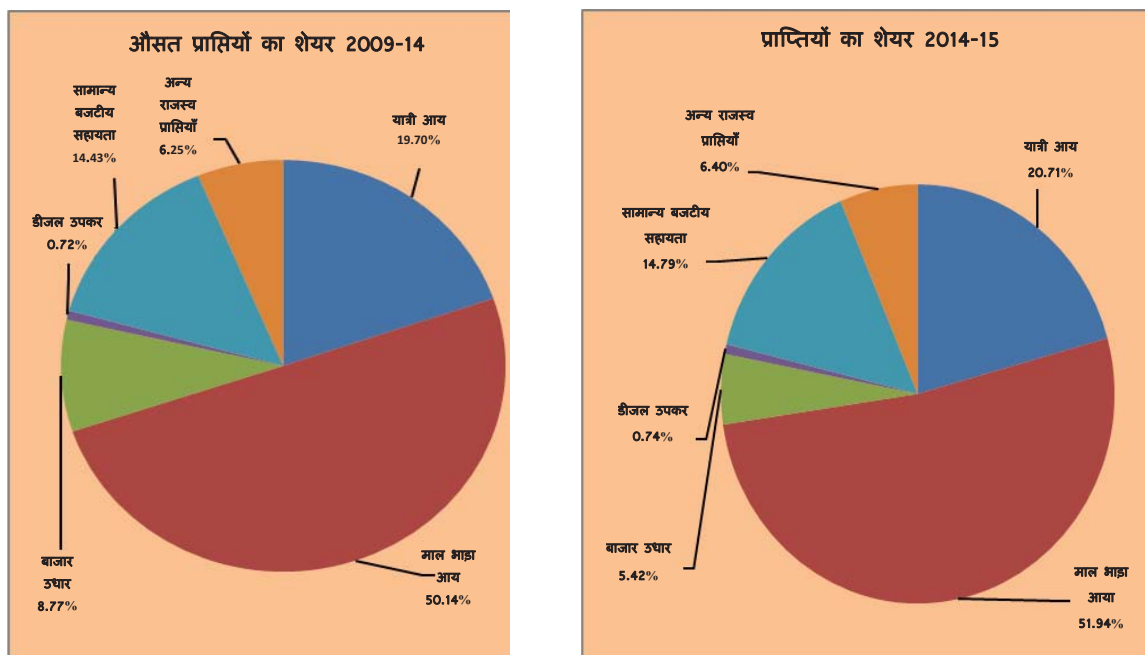


2010-14 के दौरान 13.99 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)⁸ के प्रति 2014-15 (संदर्भ चित्र 1.3) के दौरान आन्तरिक संसाधनों से कुल राजस्व प्राप्तियों (जीटीआर एवं विविध प्राप्तियाँ) में 12.43 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई। सामान्य बजटीय सहायता (जीबीएस) में 2010-14 के दौरान सीएजीआर के 13.77 प्रतिशत के प्रति 2014-15 के दौरान 11.26 प्रतिशत की वृद्धि हुई जबकि 2014-15 के दौरान अतिरिक्त बजटीय संसाधन (बाजार उधारी) में 2010-14 के दौरान 15.90 प्रतिशत सीएजीआर के प्रति 27.46 प्रतिशत तक कमी हुई। इस प्रकार आईआर की जीबीएस⁹ और आन्तरिक स्रोत अतिरिक्त बजटीय प्राप्तियों (बाजार उधारियों) से उच्च दर पर बढ़ी जो 2014-15 में महत्वपूर्ण रूप से कम हुई। अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (बाजार उधारियों) में नकारात्मक वृद्धि दर निधियाँ प्राप्त करने में आईआर की विफलता का द्योतक है।

⁸ वार्षिक संयोजन के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए कई वर्षों में वृद्धि दर

⁹ सामान्य बजटीय सहायता का तात्पर्य भारत सरकार द्वारा रेल मंत्रालय को पूंजीगत व्यय के लिए दी गई धनराशि।

चित्र 1.2: आईआर के विभिन्न स्रोतों का सापेक्ष हिस्सा



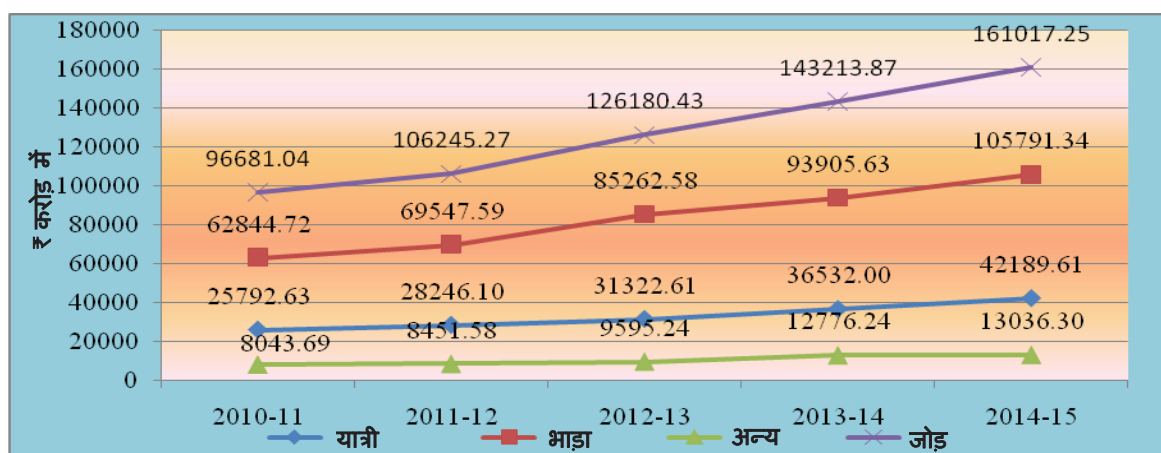
टिप्पणी : अन्य राजस्व आय में अन्य कोचिंग आय, विविध, अन्य आय, उचंत तथा विविध प्राप्तियां शामिल हैं

चित्र 1.2 दर्शाता है कि आईआर का सबसे बड़ा अर्जन स्रोत मालभाड़ा क्षेत्र और उसके बाद यात्री आय था। यह दोनों स्रोत चालू वर्ष के लिए भी आईआर प्राप्तिओं के सबसे बड़े स्रोत बने रहे। 2009-14 के दौरान प्राप्तिओं के औसत आंकड़ों की तुलना में चालू वर्ष में यात्री आय, माल भाड़ा आय, जीबीएस, अन्य राजस्व अर्जन बाजार उधार और डीजल उपकर में थोड़ी वृद्धि हुई जबकि बाजार उधारियों का हिस्सा कम हुआ।

1.4.1 राजस्व प्राप्तियां

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

चित्र 1.3: 2010-11 से 2014-15 के दौरान राजस्व प्राप्तियां



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

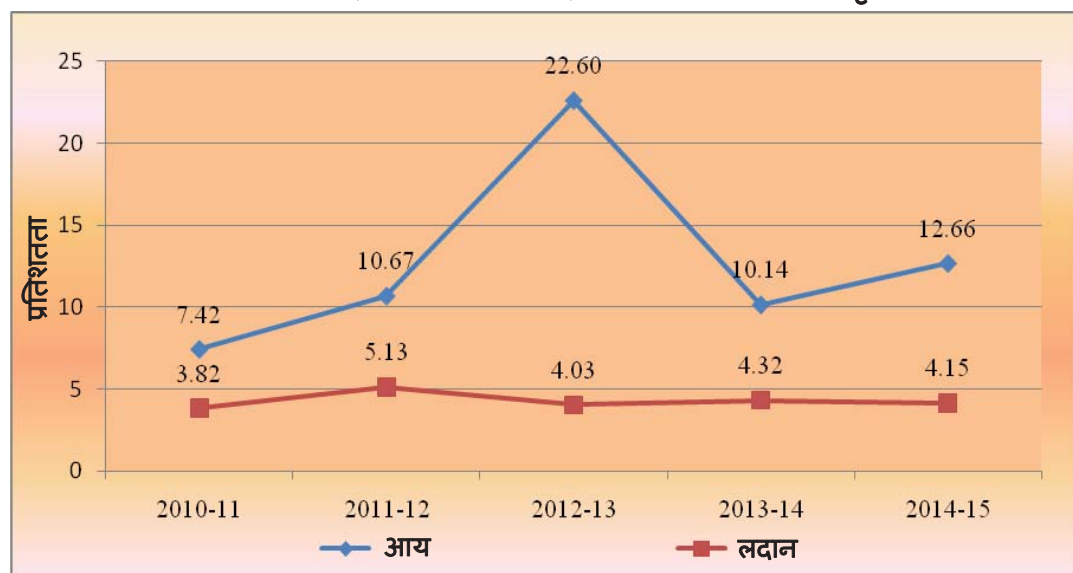
कुल राजस्व प्राप्तियां 2010-14 के दौरान 13.99 प्रतिशत के सीएजीआर पर बढ़ी तथापि, वर्ष 2014-15 के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों में वृद्धि 12.43 प्रतिशत थी। सभी वस्तुओं की वार्षिक स्फीति दर वर्ष 2014-15 के दौरान औसतन लगभग दो प्रतिशत¹⁰ थी जिसका अर्थ है कि राजस्व प्राप्तियों में वास्तविक वृद्धि (स्फीति के लिए घटाने के पश्चात) 10.43 प्रतिशत थी।

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

1.4.1.1 माल भाड़ा आय

31 मार्च 2015 को समाप्त विगत पाँच वर्षों के लिए आईआर की भाड़ा लदान तथा भाड़ा आय की प्रवृत्ति नीचे चित्र 1.4 में दर्शायी गई है:

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



चित्र 1.4 चालू वित्तीय वर्ष में लदान भाड़े की वार्षिक वृद्धि में थोड़ी कमी दर्शाता है। पिछले पाँच वर्षों के दौरान लदान में वार्षिक वृद्धि संबंधी बढ़ोतरी (कुल मिलाकर) 33.94 मिलियन टन (2010-11) तथा 43.62 मिलियन टन (2014-15) के बीच थी। 2014-15 के दौरान भाड़ा लदान में वृद्धि 4.15 प्रतिशत तक थी जो 2010-14 के दौरान प्राप्त सीएजीआर से 4.49 प्रतिशत से थोड़ी कम थी। मालभाड़ा अर्जन में वृद्धि में पिछले वर्ष की 10.14 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 12.66 प्रतिशत तक बढ़ी है। यह नेट टन किलोमीटर (एनटीकेएम) की वृद्धि दर पिछले वर्ष में 2.42 प्रतिशत तक बढ़ी (तालिका संख्या 1.2)।

¹⁰ स्रोत- आर्थिक सर्वेक्षण, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय

2010-14 के दौरान प्राप्त सीएजीआर के 14.32 प्रतिशत के प्रति 2014-15 में पिछले वर्ष की तुलना में भाड़ा आय में 12.66 प्रतिशत की वृद्धि हुई। भाड़ा सेवाओं के आंकड़े की प्रास्थिति तालिका सं. 1.2 में दी गई है:

तालिका 1.2 भाड़ा सेवाओं के आंकड़े

वर्ष	लदान (मिलियन टन)	एनटीकेएम ¹ (मिलियन मे) (केवल राजस्व माल भाड़ा यातायात)	आय ₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	दर प्रति टन प्रति कि. मी. (पैसे में)
2010-11	921.73 (3.82)	625723 (4.19)	62,844.72 (7.42)	679	100.44 (3.10)
2011-12	969.05 (5.13)	667607 (6.69)	69,547.59 (10.67)	689	104.17 (3.72)
2012-13	1008.09 (4.03)	649645 (-2.69)	85,262.58 (22.60)	644	131.24 (25.99)
2013-14	1051.64 (4.32)	665810 (2.49)	93,905.63 (10.14)	633	141.04 (17.46)
2014-15	1095.26 (4.15)	681951 (2.42)	1,05,791.34 (12.66)	623	155.13 (9.99)

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

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

(ii) वर्ष 2012-13 के लिए एनटीकेएम, औसत लीड तथा दर प्रति टन के आंकड़े, संशोधित आंकड़े हैं।

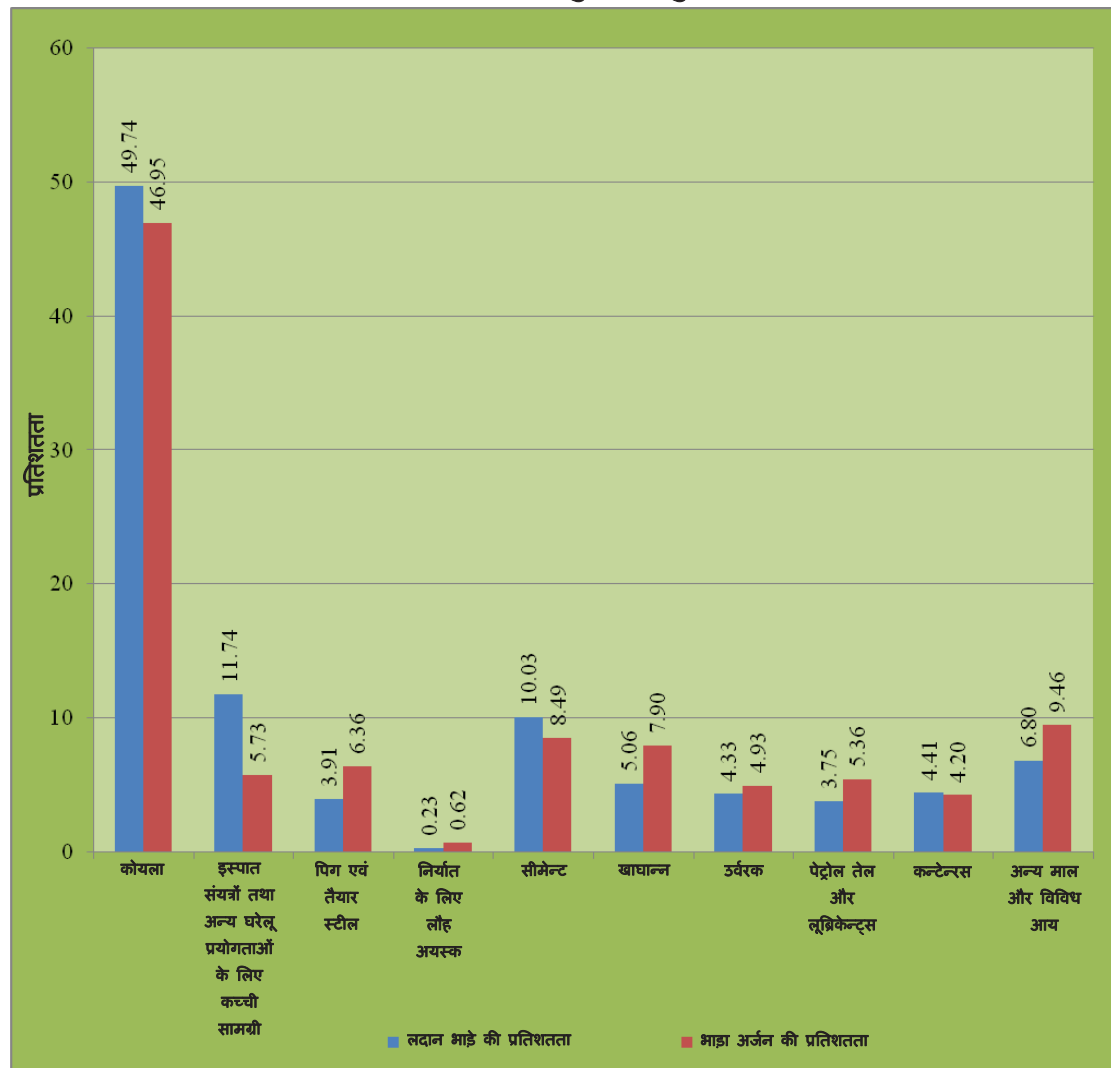
(iii) 2014-15 के आंकड़े (आय को छोड़ कर) अनंतिम हैं।

2014-15 के दौरान यह देखा गया था कि भाड़ा लदान तथा एनटीकेएम की वार्षिक वृद्धि दर क्रमशः 4.15 प्रतिशत तथा 2.42 प्रतिशत की दर से बढ़ी है। पिछले वर्ष में प्रति टन प्रति किलोमीटर की वृद्धि 2013-14 में प्राप्त की गई 17.46 प्रतिशत की वृद्धि के प्रति 9.99 प्रतिशत थी। चालू वर्ष के दौरान भाड़ा आय की वृद्धि दर 12.66 प्रतिशत थी जो 2013-14 में दर्ज की गई 10.14 प्रतिशत की वृद्धि दर से उच्चतर थी। लदान तथा एनकेटीएम की कम वृद्धि दर के कारण औसत बढ़त (माल भाड़े के एक टन का औसत हॉल दुलाई 2013-14 में 633 किमी से 2014-15 में 623 किमी तक घट गयी थी।

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

¹¹ एनटीकेएम-निवल टन किलोमीटर-एक किलोमीटर की दूरी के लिए माल भाड़ा परिवहन को मापने की एक यूनिट जो एक टन माल के परिवहन को दर्शाती है (किसी पैकिंग की दर सहित किन्तु परिवहन के लिए प्रयोग किए गए वाहन को छोड़कर)।

चित्र 1.5 लदान तथा आय का प्रमुख वस्तु वार हिस्सा (2014-15)



टिप्पणी- 2014-15 के लिए लदान तथा आय के आकड़े अनंतिम हैं।

केप्टिव माल होने के कारण कोयला, आईआर के लिए लदान तथा आय दोनों के लिए एक प्रमुख संघटक था। उपर्युक्त प्रमुख मर्दे (“अन्य माल” को छोड़कर), आईआर की कुल भाड़ा आय का 90.54 प्रतिशत था। निर्यात हेतु लौह अयस्क कुल लदान का 0.23 प्रतिशत था तथा उसने कुल भाड़ा आय का 0.62 प्रतिशत उपार्जित किया।

1.4.1.2 यात्री आमदनी

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

तालिका 1.3 यात्री सेवा आंकड़े

वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (किलोमीटर में)	प्रति यात्री प्रति किलोमीटर आय का औसत (पैसे में)
2010-11	7651.09 (5.59)	978508 (8.31)	25,792.63 (9.81)	127.89	26.36 (1.39)
2011-12	8224.38 (7.49)	1046522 (6.95)	28,246.10 (9.51)	127.25	26.99 (2.40)
2012-13	8420.71 (2.39)	1098103 (4.93)	31,322.68 (10.89)	130.41	28.52 (5.68)
2013-14	8397.06 (-0.28)	1158742 (5.52)	36,532.00 (16.63)	137.99	31.53 (10.53)
2014-15	8224.12 (-2.06)	1147190 (-1.00)	42,189.61 (15.49)	139.49	36.78 (16.65)

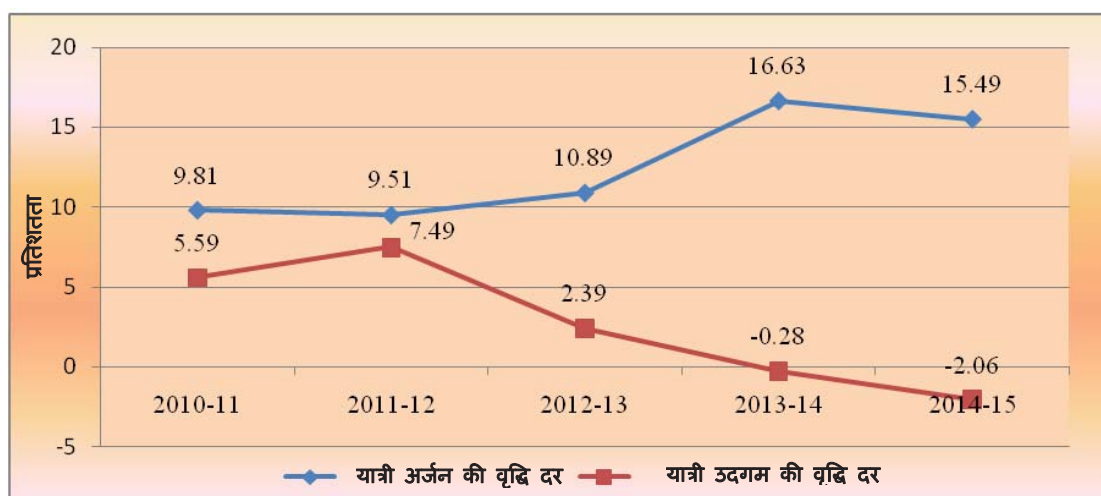
टिप्पणी: (i) कोष्ठक में दर्शाए गए आंकड़े पिछले वर्ष से प्रतिशत वृद्धि दर्शाते हैं।

(ii) 2014-15 (आय के अतिरिक्त) के लिए आंकड़े अनंतिम हैं।

यात्री उदगम की वृद्धि दर में कमी के बावजूद यह देखा गया कि प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत अर्जन 2013-14 में 31.53 पैसे से बढ़ कर 2014-15 में 36.78 पैसे हो गया था जोकि मुख्य रूप से यात्री टैरिफ में वृद्धि के कारण था। इसके अतिरिक्त, उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय एक बढ़ती प्रवृत्ति पर है तथा यह यात्री किराये में वृद्धि के कारण था। यद्यपि, पिछले वर्षों में यात्री किराया बढ़ते क्रम में संशोधित किया गया है, तथापि आईआर प्रत्येक वर्ष यात्री तथा अन्य कोचिंग सेवाओं में हानियाँ¹² वहन कर रहा है जिसकी जाँच किये जाने की आवश्यकता है।

यात्री यातायात और यात्री उदगम से पिछले पांच वर्षों के दौरान (2010-11 से 2014-15) अर्जन में वृद्धि चित्र 1.6 में दर्शायी गई है।

चित्र 1.6 यात्री उदगम और यात्री आमदनी की वृद्धि दर



¹² रेल मंत्रालय द्वारा तैयार की गई अंतिम परिणाम कोचिंग सेवाएँ एवं लाभप्रदता/इकाई लागत के सार के अनुसार

पिछले वर्षों की तुलना में 2014-15 में यात्री यातायात से आमदनी में वृद्धि की प्रतिशतता 15.49 प्रतिशत थी जो कि 2010-14 की अवधि के लिए सीएजीआर की 12.30 प्रतिशत से अधिक थी। 2014-15 में यात्री उदगम स्थान में पिछले वर्ष में वृद्धि ऋणात्मकता (-2.06 प्रतिशत) थी जो कि 2010-14 के दौरान सीएजीआर की 3.15 प्रतिशत से कम थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2014-15 के दौरान पश्चिम रेलवे को छोड़कर सभी जोनल रेलवे में यात्री आमदनी बजट प्राकलनों से कम थी। यात्री अर्जन लक्ष्य पूर्वी मध्य रेलवे में 9.75 प्रतिशत और मेट्रो रेलवे/कोलकाता में 0.22 प्रतिशत तक कम थे।

1.4.1.3 विविध आय और अन्य कोचिंग आय

विविध और कोचिंग आय चालू वित्तीय वर्ष में जीटीआर का लगभग छह प्रतिशत है। 2013-14 में अभिलेखित 28.49 प्रतिशत की विकास दर के प्रति 2014-15 में 3.29 प्रतिशत तक कम हुआ। लेखापरीक्षा में विश्लेषण से पता चला कि पूर्व वर्ष की तुलना में पट्टा किराया कम हुआ जबकि ब्याज और रखरखाव प्रभार और विज्ञापनों से आय में वृद्धि हुई। रेल भूमि के विज्ञापनों और वाणिज्यिक उपयोगिता से राजस्व सृजन की वृद्धि में विचारणीय अवसर था।

1.5 उगाही न की गई आय¹³

2014-15 के दौरान अप्राप्त आय के अन्तर्गत ₹ 50 करोड़ की वसूली के लक्ष्य के प्रति भारतीय रेल ने उगाही न की गई आय के रूप में ₹ 361.04 करोड़ संचित किए। उगाही न की गई आय 2013-14 में ₹ 1,848.98 करोड़ से बढ़कर 2014-15 में ₹ 2,210.02 करोड़ हो गई थी। वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर उगाही न की गई आय ₹ 2,210.02 करोड़ थी जिसमें से यातायात उचंत के अन्तर्गत ₹ 1,929.47 करोड़ और वसूली योग्य मांग के अन्तर्गत ₹ 280.55 करोड़ सम्मिलित था। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान मध्य रेलवे ₹ 34.64 करोड़ की उगाही न की गई आय के संचयन के लिए मुख्य अंशदायी था। इसके बाद ₹ 27.46 करोड़ के साथ पूर्व मध्य रेलवे था। यातायात उचंत के अन्तर्गत मुख्य बकाया माल भाडे की वसूली न होने और पावर हाऊस और राज्य विद्युत बोर्ड से अन्य प्रभार के रूप में ₹ 754.79 करोड़ की वसूली न होने के कारण थी जो कुल यातायात उचंत का 39.12 प्रतिशत था जिसकी अभी वसूली की जानी थी। मुख्य चूककर्ताओं को तालिका 1.4 में दर्शाया गया है।

¹³ यातायात के प्रचालन से उगाही न की गई आय को 'यातायात उचंत' के रूप में जबकि भवनों/भूमि को किराए/पट्टे साइडिंग के रखरखाव प्रभारों इत्यादि को 'वसूलीयोग्य मांग' के रूप में वर्गीकृत किया गया था।

तालिका 1.4-राज्य विद्युत बोर्ड से बकाया देय

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाऊस	31 मार्च 2013 तक बकाया देय	31 मार्च 2014 तक बकाया देय	वर्ष के दौरान वृद्धि/कमी (-)
1.	पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड (पीएसईबी)	448.58	447.08	(-)1.50
2.	दिल्ली विद्युत बोर्ड (डीवीबी)	114.28	114.28	-
3.	राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (आरएसईबी)	38.06	39.44	(+)1.38
4.	महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड एमएसईबी)	143.17	90.14	(-)53.03
5.	नेशनल थर्मल पावर कॉर्पोरेशन (एनटीपीसी)	64.42	2.00	(-) 62.42

स्रोत-राज्य विद्युत बोर्ड/पावर हाऊस से वसूली योग्य देयों का विवरण

रेल मंत्रालय को एसईबीज से पुराने बकाया देयों की उगाही के लिए प्रयास बढ़ाने की आवश्यकता है।

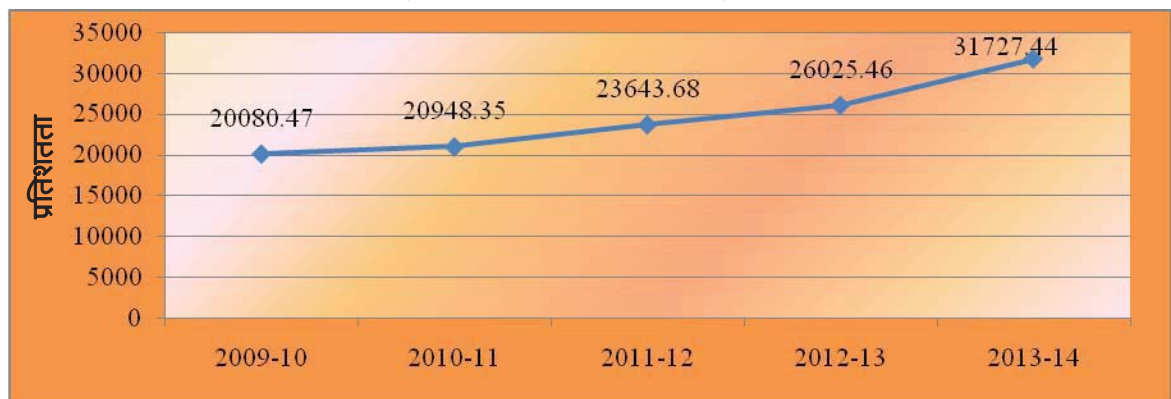
1.6 प्रतिकूल आर्थिक सहायता

1.6.1 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर आर्थिक सहायता

भारतीय रेल, यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। अन्तिम परिणामों के सारांश से वर्ष 2013-14 के लिए भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित भाड़ा सेवा यूनिट लागत और कोचिंग सेवा लाभप्रदता/यूनिट लागत से भाड़ा आमदनी से यात्री और अन्य कोचिंग आमदनी में प्रतिकूल आर्थिक सहायता का पता चलता है। 2009-10 में यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा उठाई गई हानि ₹ 20,080.47 करोड़ से बढ़कर 2013-14¹⁴ में ₹ 31,727.44 करोड़ हो गई थी। 2009-10 से 2013-14 के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवा में हानि को चित्र 1.7 (क) में दर्शाया गया है।

¹⁴ अन्तिम परिणामों का सार 2014-15 के लिए कोचिंग सेवाएं-लाभप्रदता/यूनिट लागत संकलित नहीं की गई (अक्टूबर 2015)

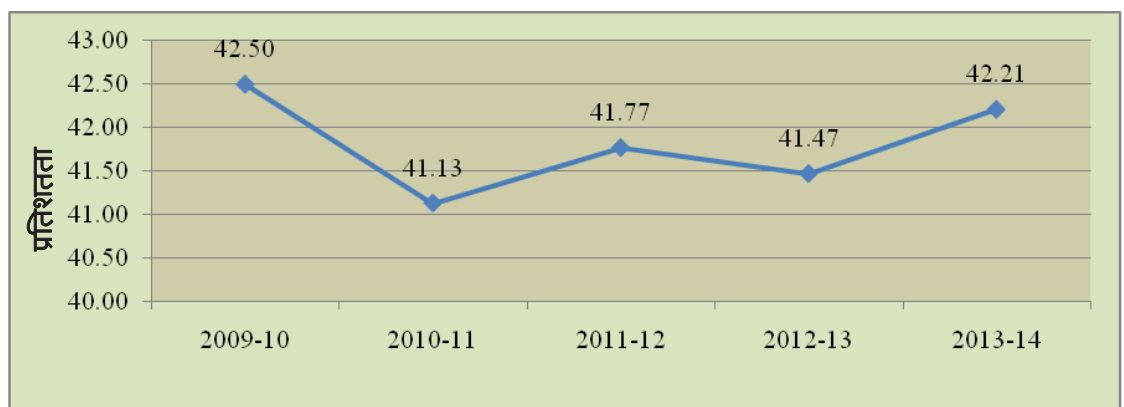
चित्र 1.7 (क): यात्री और अन्य कोचिंग सेवा में हानि
(2009-10 से 2013-14 तक)



इस प्रकार यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं में 2012-13 में ₹ 26,025.46 करोड़ से 2013-14 में ₹ 31,727.44 करोड़ तक की वृद्धि के कारण, यात्री और अन्य कोचिंग सेवा के प्रति माल भाड़ा आय से प्रतिकूल आर्थिक सहायता में पूर्व वर्ष की तुलना से 2013-14 में वृद्धि हुई।

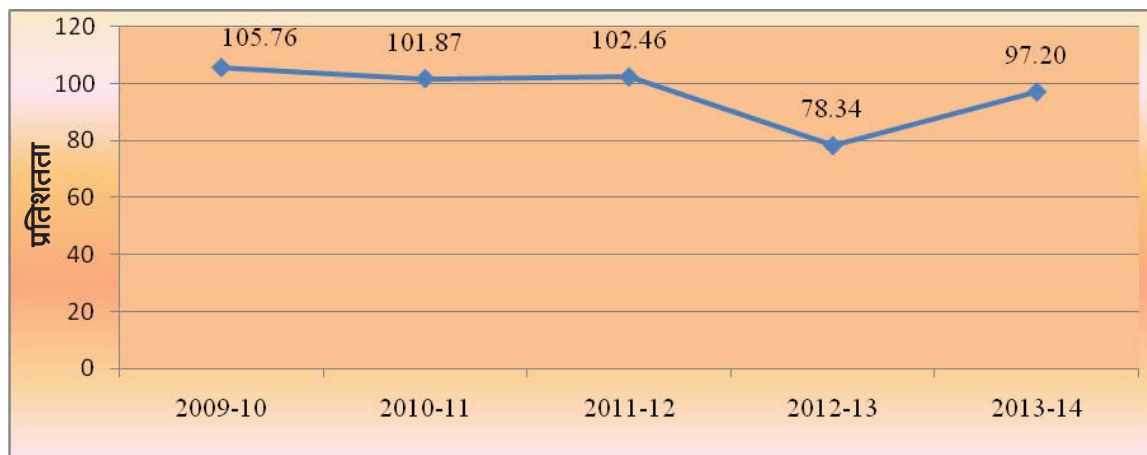
31 मार्च 2014 को समाप्त पांच वर्षों की अवधि के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर व्यय की प्रतिशतता में अन्तर को वसूली किए बिना ही छोड़ दिया जो चित्र 1.7 (ख) में दर्शाया गया है।

चित्र 1.7 (ख): वसूल न किए गए यात्री व्यय और अन्य कोचिंग पर व्यय की प्रतिशतता



चित्र 1.8 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की हानि को पूरा करने के लिए माल भाड़ा सेवाओं से लाभ की प्रतिशतता दर्शाता है:

चित्र 1.8: यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के लिए प्रयोग होने वाली आर्थिक सहायता पर माल भाड़ा आमदनी के लाभ की प्रतिशतता



यह देखा जा सकता है कि 2013-14 के दौरान माल भाड़ा यातायात से 97.20 प्रतिशत लाभ (2013-14 में मालभाड़ा यातायात से लाभ ₹ 32,641.69 करोड़) यात्री और भारतीय रेल की अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर ₹ 31,727.44 करोड़ की हानि की क्षतिपूर्ति के लिए उपयोग किया गया था। भारतीय रेल पिछले वर्ष में 21.66 प्रतिशत की तुलना में 2013-14 में यात्री सेवाओं पर हानि को वित्तीय सहायता देने के बाद मालभाड़ा अर्जन पर केवल 2.80 प्रतिशत लाभ बनाए रखा जिसने परिचालन लाभ में कमी दर्शायी।

1.6.2 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों पर परिचालन हानियां

तालिका 1.5 में 2009-10 से 2013-14 के दौरान यात्री सेवाओं पर विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियों को दर्शाता है:

तालिका 1.5: यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां
(₹ करोड़ में)

यात्री की श्रेणी	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
एसी प्रथम श्रेणी	-53.14	-46.61	-38.78	-40.86	-47.39
प्रथम श्रेणी	-32.67	16.47	-39.13	-61.36	-92.06
एसी-2 टियर	-372.32	-407.93	-438.83	-348.09	-497.28
एसी-3 टियर	212.14	266.31	499.33	494.99	410.67
एसी चेर कार	-2.11	33.62	-13.29	-38.12	-148.47
स्लीपर श्रेणी	-5,333.90	-6,070.58	-6531.75	-6852.72	-8407.85
दूसरी श्रेणी	-3,401.25	-3,998.08	-4237.60	-5167.53	-7134.42
सामान्य (सभी श्रेणियाँ)	-7,763.36	-7,437.00	-8893.12	-9783.80	-11105.24
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	-2,214.06	-2,320.23	-2813.95	-3365.47	-4027.14

स्रोत- अन्तिम परिणामों का सार कोचिंग सेवाएं लाभकारिता/यूनिट लागत

नोट- यात्री सेवाओं में वृणात्मक आंकड़े हानि दर्शाते हैं और घनात्मक आंकड़े लाभ दर्शाते हैं।

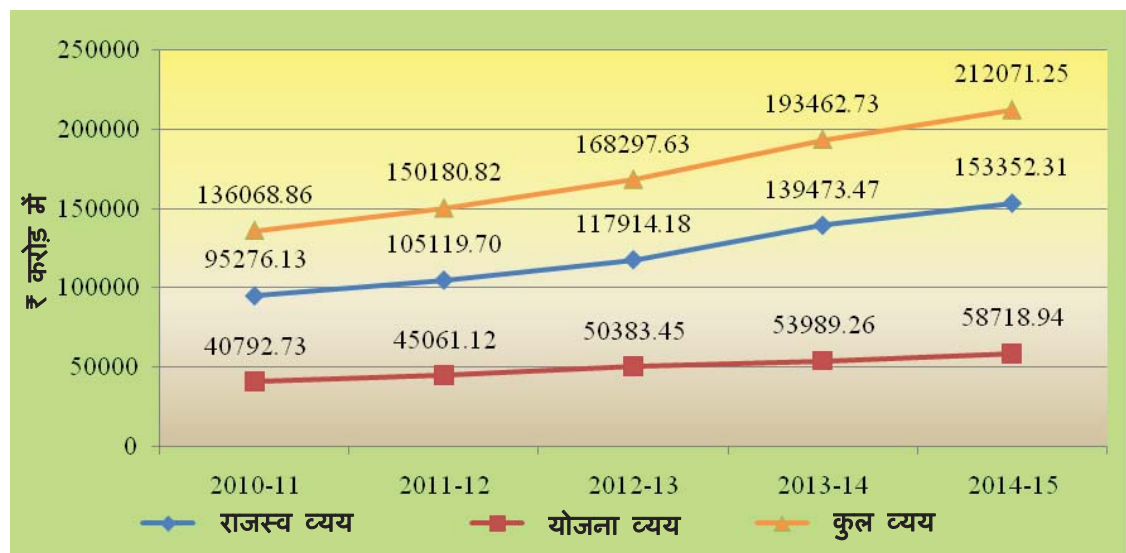
तालिका 1.5 से यह स्पष्ट है कि 2013-14 के दौरान एसी-3 टियर को छोड़कर रेल सेवाओं की सभी श्रेणियों ने हानियां उठाई जिसका अर्थ है कि केवल एसी 3-टियर सेगमेंट ने अपनी परिचालन लागत वसूल किया है।

दोनों सामान्य श्रेणी और उपनगरीय सेवा को प्रदान की गई आर्थिक सहायता में पिछले पांच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर अधिकतम आर्थिक सहायता दी गई थी। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की आमदनी में हानि¹⁵ की प्रतिशतता 8.16 प्रतिशत (एसी प्रथम श्रेणी) से ईएमयू उपनगरीय सेवाओं पर 170.14 प्रतिशत के साथ 313.56 प्रतिशत (प्रथम श्रेणी) के बीच थी।

1.7 संसाधनों का उपयोग

भारतीय रेल में व्यय के दो मुख्य घटक 'राजस्व व्यय' एवं 'योजनागत व्यय' हैं। राजस्व व्यय में सामान्य कार्यचालन व्यय, विविध व्यय और लाभांश भुगतान सम्मिलित है। कुल व्यय 9.62 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज करते हुये 2013-14 में ₹ 193462.73 करोड़ से 2014-15 में ₹ 212071.25 करोड़ तक बढ़ा। राजस्व व्यय उसी अवधि के दौरान ₹ 139473.47 करोड़ से ₹ 153352.31 करोड़ तक 9.95 प्रतिशत तक बढ़ा।

चित्र 1.9: पिछले पांच वर्षों में योजना और राजस्व व्यय

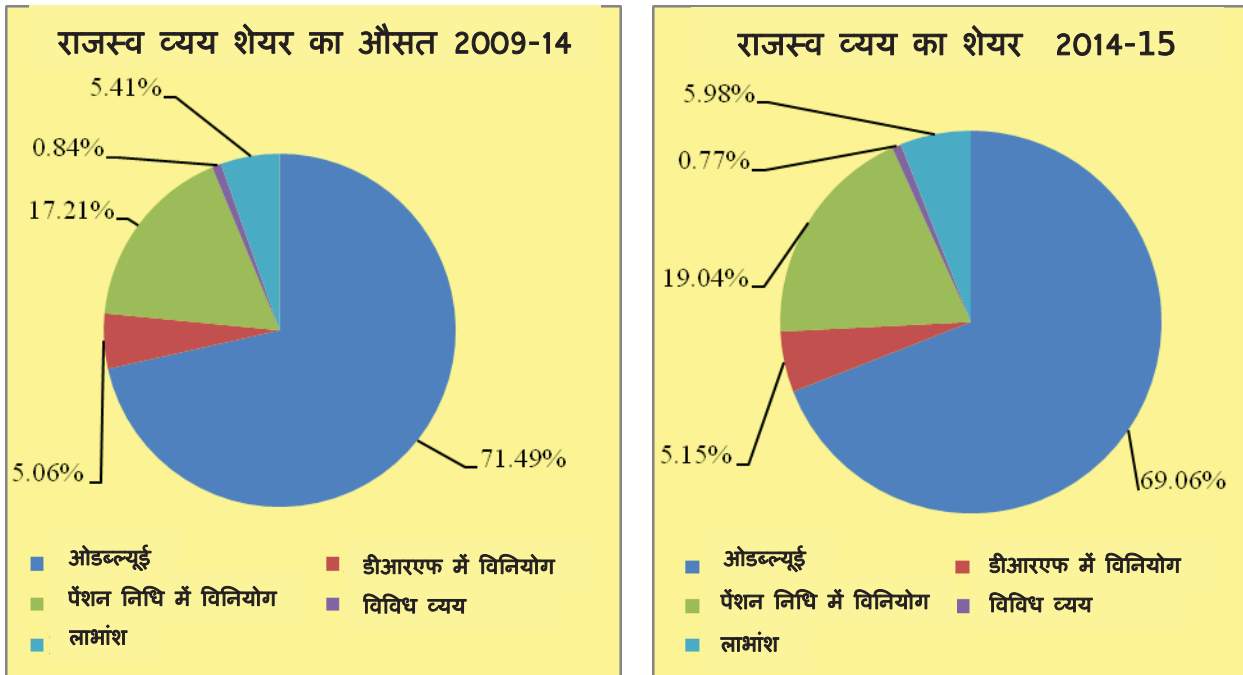


¹⁵ अन्तिम परिणामों के सार में दिए गए व्ययों और अर्जन के आंकड़ों के आधार पर निकाली गई हानि-कोचिंग सेवा लाभप्रदता/यूनिट लागत(2013-14)

पिछले पांच वर्षों की अवधि में कुल व्यय में से राजस्व व्यय और योजना व्यय का अंश क्रमशः 70 प्रतिशत से 72 प्रतिशत और 30 प्रतिशत से 28 प्रतिशत के बीच लगभग स्थायी रहा। योजना व्यय के विस्तृत विश्लेषण की चर्चा पैराग्राफ 1.10 में की गई है।

1.7.1 राजस्व व्यय

चित्र 1.10: विगत पाँच वर्षों में राजस्व व्यय का शेयर



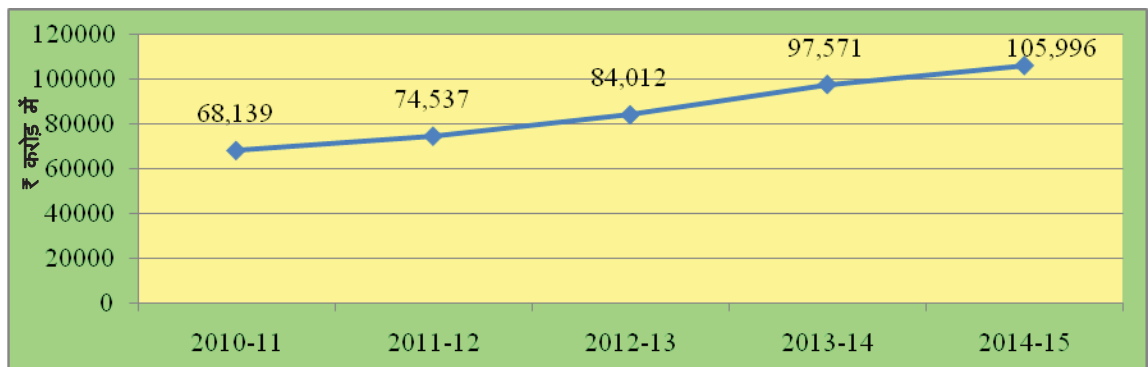
ओडब्ल्यूई-सामान्य कार्यचालन व्यय, डीआरएफ-मूल्यह्रास आरक्षित निधि

ओडब्ल्यूई में आईआर के दिन-प्रतिदिन के अनुरक्षण और प्रचालन पर व्यय अर्थात् कार्यालय प्रशासन पर व्यय, रेलपथ एवं पुलों, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण, कर्मियों पर परिचालन खर्च, ईंधन, विविध व्यय, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं।

कुल राजस्व व्यय का मुख्य घटक सामान्य कार्यचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) था जो 2009-14 के दौरान औसत कुल राजस्व व्यय का लगभग 71.49 प्रतिशत और 2014-15 के दौरान 69.06 प्रतिशत बनता था। मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के लिए विनियोग 2009-14 के दौरान 5.06 प्रतिशत औसत की तुलना में 2014-15 में कम हो कर 5.15 प्रतिशत हो गया था। पेंशन निधि के लिए विनियोग बढ़ी हुई पेंशन देयताओं को पूरा करने के लिए 2009-14 के दौरान 17.21 प्रतिशत औसत की तुलना में 2014-15 में बढ़कर 19.04 प्रतिशत हो गया।

पिछले पांच वर्षों में ओडब्ल्यूई की प्रवृत्ति चित्र 1.11 में दर्शाई गई है:

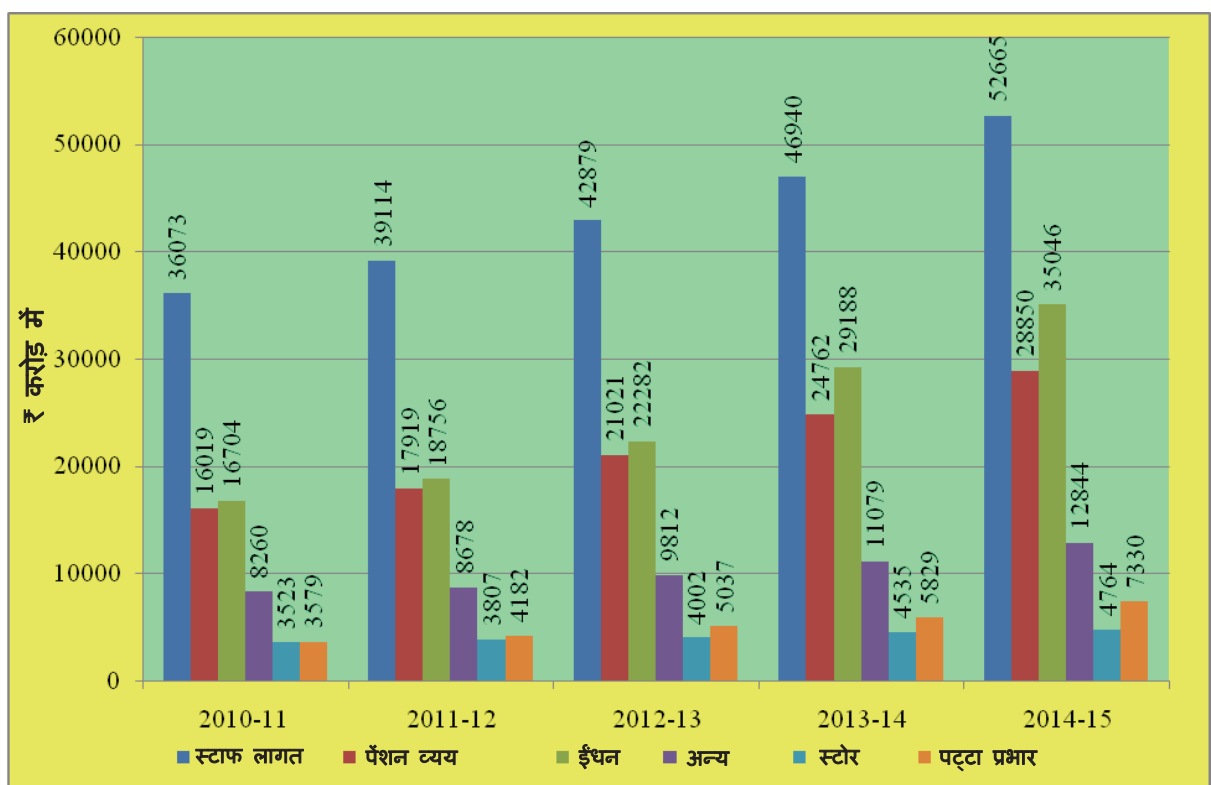
चित्र: 1.11 – सामान्य कार्यचालन व्यय में वृद्धि (2010-11 से 2014-15 तक)



ओडब्ल्यूई में वृद्धि पिछले वर्ष के दौरान 16.14 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में वर्ष 2014-15 के दौरान 8.63 प्रतिशत की दर पर हुई।

पिछले पाँच वर्षों के लिए स्टाफ, ईंधन, पट्टा प्रभार, स्टोर, अन्य एवं पेंशन व्यय के अन्तर्गत आईआर पर कार्यचालन व्यय के ब्यौरे को चित्र 1.12 में दर्शाया गया है:

चित्र: 1.12 –घटक वार व्यय



टिप्पणी-(i) 2014-15 के लिए आंकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं।

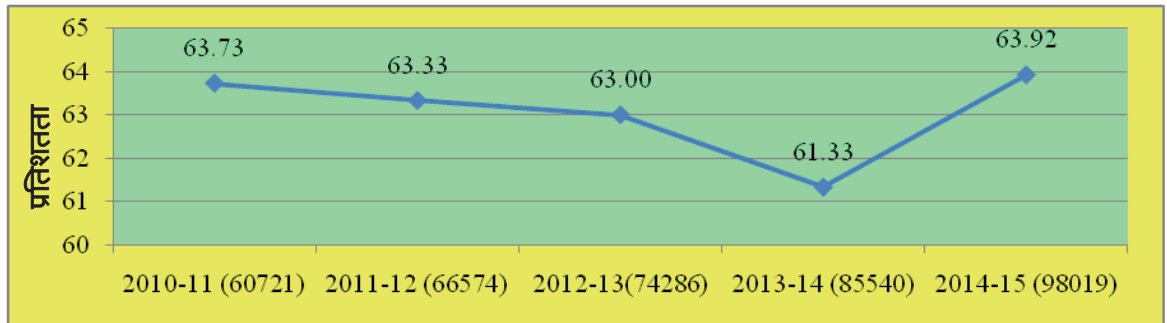
(ii) 2013-14 में स्टाफ पर व्यय के आंकड़े, संशोधित आंकड़े हैं। (वास्तविक के आधार पर)।

स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) चालू वर्ष के दौरान आईआर के कार्यचालन व्यय का 58 प्रतिशत बनती थी।

1.7.2 प्रतिबद्ध व्यय

आईआर के प्रतिबद्ध व्यय में सामान्य राजस्व, स्टाफ लागत, पेंशन भुगतान और चल स्टॉक पर पट्टा किराया प्रभारों के लिए लाभांश भुगतान शामिल हैं।

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



टिप्पणी-(i) कोष्ठक में दिए गए आँकड़े रुपये करोड़ में कुल प्रतिबद्ध व्यय को दर्शाते हैं। (ii) 2014-15 के लिए आकड़े बजट अनुमान के अनुसार हैं। (iii) 2013-14 के लिये प्रतिबद्ध व्यय की कुल राजस्व व्यय की प्रतिशतता के आंकड़े संशोधित आंकड़े हैं (वास्तविक के आधार पर)।

कुल राजस्व व्यय में प्रतिबद्ध व्यय की प्रतिशतता 2014-15 में 63.92 प्रतिशत थी। आईआर के पास अपने प्रचालनों का चालन करने के लिए कुल राजस्व व्यय का मात्र 36.08 प्रतिशत बचा था (चित्र 1.13)।

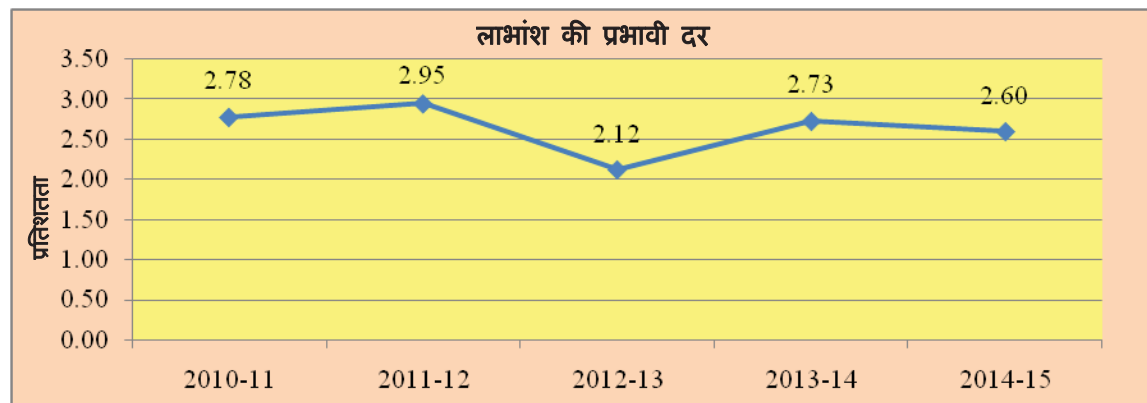
1.7.3 लाभांश और आर्थिक सहायता

‘वियुक्ति सम्मेलन’ के अन्तर्गत आईआर को आरसीसी द्वारा आवधिक रूप से अवधारित दर पर भारत सरकार द्वारा दी गई पूँजी पर सामान्य राजस्व के लिए लाभांश का भुगतान करना अपेक्षित है। 2013-14 के लिए आरसीसी द्वारा निर्धारित लाभांश की दर 2014-15 के लिये भी लागू थी चूँकि आरसीसी ने 2014-15 के लिए लाभांश की दर निर्धारित नहीं की थी। इसके अतिरिक्त, आरसीसी की सिफारिशों के अनुसार, आईआर को बड़े राष्ट्रीय हित¹⁶ में निवेशित पूँजी के बारे में लाभांश के भुगतान के प्रति रियायत देनी है। ऐसी पूँजी पर प्रदत्त लाभांश आईआर द्वारा आर्थिक सहायता के रूप में वापस प्राप्त होता है। यह आर्थिक सहायता 2013-14 में ₹ 3,370.56 करोड़ से बढ़कर 2014-15 में ₹ 4,024.46 करोड़ हो गई थी। प्राप्त

¹⁶ सामरिक लाइनें, वित्तीय प्रतिफल के अलावा शुरू की गई 28 नई लाइनें, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे की गैर सामरिक पूँजी, अलाभकारी शाखा लाइनें, अयस्क लाइनें, प्रक्रियाधीन कार्य का 50 प्रतिशत

आर्थिक सहायता के समायोजन के बाद लाभांश की निवल प्रभावी दर 2013-14 में 2.73 प्रतिशत से कम होकर 2014-15 में 2.60 प्रतिशत हो गई।

चित्र : 1.14 लाभांश की प्रभावी दर



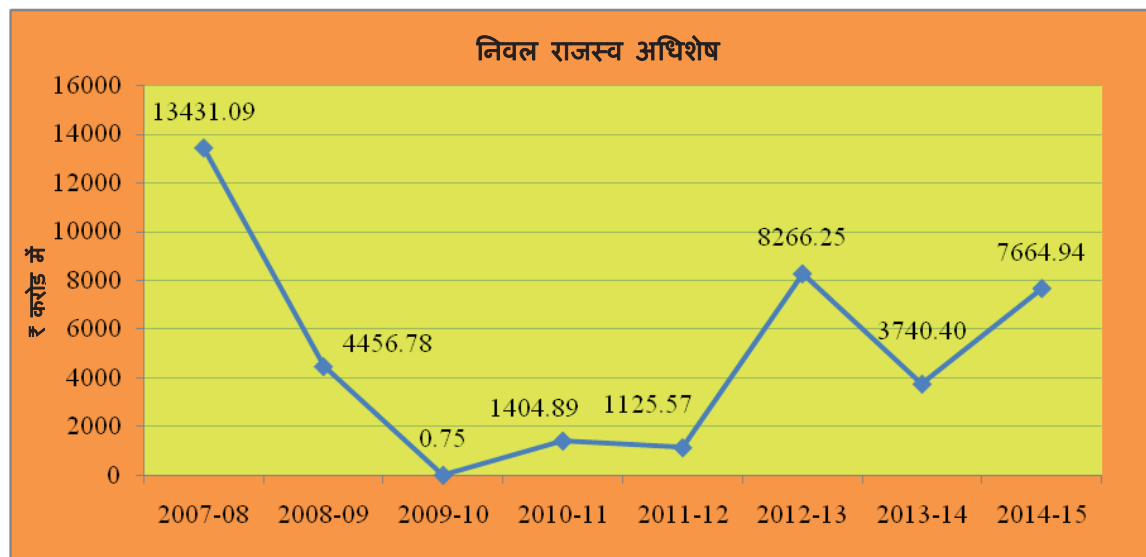
1.7.4 निर्वहन न की गई देयताएं

आरसीसी ने विनिर्माण की अवधि के दौरान नई लाइनों में निवेशों पर लाभांश के भुगतान पर और इसके यातायात के लिए लाइन के खोलने के पश्चात् पहले पाँच वर्षों के लिए ऋणस्थगन की अनुमति दी। संचित लाभांश तब देय था जब लाइनें वर्तमान देयता प्राप्त करने के पश्चात् अधिशेष दर्शाती हैं। लाभांश देयता के लेखे को ऐसी न पूरी की गई देयता को समाप्त करते हुए 20 वर्षों के बाद बन्द कर दिया जाता है। इस लेखे में देयता जो 2013-14 की समाप्ति पर ₹ 11,231.45 करोड़ थी वह मार्च 2015 में बढ़कर ₹ 12,254.90 करोड़ हो गई थी।

1.8 राजस्व अधिशेष

2007-08 से 2014-15 के वर्षों के दौरान लाभांश के भुगतान सहित सभी राजस्व व्यय के भुगतान के पश्चात् निवल राजस्व अधिशेष की प्रवृत्ति नीचे चित्र 1.15 में दर्शाई गई है।

चित्र: 1.15 राजस्व अधिशेष



निवल अधिशेष 2013-14 में ₹ 3,740.40 करोड़ से बढ़कर 2014-15 में 7,664.94 करोड़ हो गया। निवल अधिशेष में वृद्धि 2013-14 की विकास दर (10.14 प्रतिशत) से 2014-15 में माल-भाड़े आय की उच्च विकास दर (12.66 प्रतिशत) और 2012-13 की विकास दर (16.80 प्रतिशत) से 2014-15 में कुल कार्यचालन व्यय की कम विकास दर (9.73 प्रतिशत) के कारण थी।

2014-15 के दौरान, ₹ 6,063.74 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति निवल अधिशेष में ₹ 1,601.20 करोड़ की वृद्धि थी। राजस्व अधिशेष में वृद्धि मुख्य रूप से अनुमान के प्रति ₹ 38.55 करोड़ के अधिक लाभांश व्यय के समायोजन से ₹ 1,639.75 करोड़ के कुल राजस्व की वृद्धि के कारण थी।

1.9 दक्षता सूचकांक

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

1.9.1 प्रचालन अनुपात

प्रचालन अनुपात (ओआर) यातायात आय की तुलना में कार्यचालन खर्चों की प्रतिशतता को प्रदर्शित करता है। आईआर के लिए ओआर जो 2013-14 में 93.60 प्रतिशत था, 2014-15 में 91.25 प्रतिशत तक थोड़ा सा उन्नत हुआ। यह मुख्यतः इस कारण से

था कि कार्यचालन व्यय पिछले वर्ष (17.13 प्रतिशत) की तुलना में न्यूनतम दर (9.51 प्रतिशत) पर था, जबकि कुल अर्जन में पिछले वर्ष (12.86 प्रतिशत) से कम दर की वृद्धि (12.32 प्रतिशत) थी।

31 मार्च 2015 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान क्षेत्रीय रेलों का ओआर तालिका 1.6 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.6 क्षेत्रीय रेलों का प्रचालन अनुपात

क्र. सं.	जोनल रेलवे	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	मध्य	107.31	105.68	97.82	100.23	101.85
2	पूर्व	178.52	182.10	178.86	176.76	177.27
3	पूर्व मध्य	109.06	103.58	92.19	99.58	95.24
4	पूर्व तटीय	42.82	44.68	44.50	48.34	51.25
5	उत्तर	112.20	121.00	113.15	110.12	117.65
6	उत्तर मध्य	63.12	61.80	59.68	64.04	64.13
7	उत्तर पूर्व	201.78	202.06	200.01	207.49	193.47
8	पूर्वोत्तर सीमांत	167.25	166.40	178.39	193.08	187.08
9	उत्तर पश्चिम	106.41	99.99	88.97	98.58	90.18
10	दक्षिण	135.55	122.58	130.59	132.18	128.98
11	दक्षिण मध्य	85.76	85.90	79.63	84.13	76.03
12	दक्षिण पूर्व	66.98	72.74	70.50	72.54	73.62
13	दक्षिण पूर्व मध्य	58.01	55.24	49.14	52.53	50.83
14	दक्षिण पश्चिम	98.69	109.01	104.85	115.41	98.72
15	पश्चिम	97.96	94.61	89.84	91.74	86.51
16	पश्चिम मध्य	74.93	70.13	68.18	71.06	63.56
17	मेट्रो रेलवे/कोलकाता	226.35	310.89	328.26	302.63	253.69
समग्र आईआर		94.59	94.85	90.19	93.60	91.25

स्रोत: भारतीय रेल विनियोग लेखा-भाग-1 समीक्षा

पूर्व वर्ष की तुलना में वर्तमान वर्ष के दौरान पूर्व मध्य, उत्तर पूर्व, पूर्वोत्तर सीमांत, उत्तर पश्चिम, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम, पश्चिम मध्य और मेट्रो रेल/कोलकाता के ओआर में सुधार हुआ था जबकि वही मध्य पूर्व, पूर्व तटीय, उत्तर, उत्तर मध्य और दक्षिण पूर्व रेलवे में कम हुआ। 2014-15 के दौरान मध्य, पश्चिम, उत्तर, उत्तर पूर्व, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेल/कोलकाता का ओआर 100 प्रतिशत से अधिक था जो दर्शाता है कि कार्यचालन व्यय उनकी यातायात आय से अधिक था। क्षेत्रीय रेलवे अर्थात् पश्चिम, उत्तर, उत्तर पूर्व, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेल/कोलकाता का ओआर पिछले पांच वर्षों में 100 प्रतिशत से अधिक था।

1.9.2 पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात

पूँजीगत आऊटपुट अनुपात (सीओआर) एक यूनिट आऊटपुट के उत्पादन में नियोजित पूँजी की राशि को दर्शाता है। एनटीकेएमज़ तथा यात्री किलोमीटर (पीकेएमज़) के संदर्भ में कुल यातायात आईआर के मामले में माना जाता है।

तालिका 1.7 भारतीय रेल का पूँजीगत-आऊटपुट अनुपात

निम्न समय को	पूँजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूँजी (मिलियन में)	माल यातायात (एनटीकेएमएस) (मिलियन में) (केवल राजस्व माल भाड़ा यातायात)	यात्री यातायात		कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएमएस में)	प्रभार पर पूँजी (पैसे में) प्रति एनटीकेएम
			यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	मिलियन एनटीकेएमएस		
31-मार्च-11	1,432,205	625,723	978,508	69,474	695,197	206
31-मार्च-12	1,614,480	667,607	1,046,522	74,303	741,910	218
31-मार्च-13	1,834,880	649,645	1,098,103	77,965	727,610	252
31-मार्च-14	2,088,443	665,810	1,158,742	82,271	748,081	279
31-मार्च-15	2,421,170	681,951	1,147,190	81,450	763,401	317

स्रोत- भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

टिप्पणी: पूँजी को छोड़कर 2014-15 के लिए आकड़े, जिनमें पूँजीगत निधि से निवेश शामिल है, अनंतिम हैं। 2012-13 के लिए एनटीकेएम के आकड़े संशोधित आकड़े हैं।

सीओआर नियोजित पूँजी की तुलना में भारतीय रेल के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाते हुए 206 पैसे (2010-11) से बढ़कर 317 पैसे (2014-15) हो गया था (तालिका 1.7)। परियोजनाओं के समय में पूरा न होने के कारण लगी उच्चतर लागत के साथ-साथ और वित्तीय रूप से अव्यवहार्य परियोजनाओं में निवेश ने उच्चतर सीओआर में योगदान दिया।

1.9.3 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेल के मामले में स्टाफ उत्पादकता¹⁷ को प्रति हजार कर्मचारी (मिलियन में एनटीकेएम के अनुसार) संचालित यातायात की मात्रा के अनुसार मापा जाता है। सभी क्षेत्रीय रेलवे के (मेट्रो रेल/कोलकाता के छोड़कर) ओपन लाइन स्टाफ की उत्पादकता 2010-11 (561) से 2014-15 (617) तक की अवधि के दौरान 9.98 प्रतिशत तक बढ़ गई। पिछले पाँच वर्षों से स्टाफ उत्पादकता में सुधार कुल दुलाई किए गए/यात्रा

¹⁷ भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

किए गए के संबंध में टनेज और यात्री के अनुसार ढुलाई किए गए माल भाड़ा में वृद्धि के कारण हुआ था।

स्टाफ उत्पादकता के क्षेत्रवार विश्लेषण से पता चला कि 2014-15 के दौरान 1,360.04 मिलियन एनटीकेएम की उच्च स्टाफ उत्पादकता को उत्तर मध्य रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था जबकि पूर्व रेलवे की 206.28 मिलियन एनटीकेएम की स्टाफ उत्पादकता उसी अवधि के दौरान न्यूनतम थी।

1.10 योजना व्यय

भारतीय रेल धारणीय आर्थिक वृद्धि के लिए बढ़ती हुई अवसंचरना में निर्णायक भूमिका अदा करता है। सामान्यतः परिवहन क्षेत्र के साथ गति बनाए रखने के लिए और उत्पलावक अर्थव्यवस्था के दबावों की प्रतिक्रिया में यह आवश्यक है कि इसके संसाधनों का प्रभावी रूप से उपयोग किया जाता है। नई परिसम्पत्तियों का सृजन, क्षय हुई परिसम्पत्तियों जो उपयोग के लिए टिकाऊ नहीं थी का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण, नेटवर्क क्षमता का संवर्धन, ये वे कार्यकलाप थे जिन्हें उनके योजना व्यय के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा किया गया। भारतीय रेल का योजना व्यय जीबीएस, आन्तरिक संसाधनों¹⁸ और अतिरिक्त बजटीय सहायता अर्थात् चल स्टॉक के लिए भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) और रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा नए नेटवर्क लिंक्स के माध्यम से बाजारी उधारों से वित्तपोषित था। तालिका 1.8 12वीं पंचवर्षीय योजना (2012-13 से 2016-17) के पहले तीन वर्षों के दौरान योजना व्यय के लिए निधियों का स्रोत दर्शाती है।

तालिका 1.8 योजना व्यय के स्रोत

(₹ करोड़ में)

योजना व्यय के स्रोत	12 वीं पंचवर्षीय योजना			
	2012-13	2013-14	2014-15	
	वास्तविक	वास्तविक	बजट अनुमान	वास्तविक
सामान्य बजटीय सहायता ⁹	25,710.21 (51.03)	29,055.38 (53.82)	31,596 (48.28)	32,327.60 (55.05)
आन्तरिक संसाधन	9,531.31 (18.92)	9,709.00 (17.98)	16,054 (24.53)	15,347.24 (26.14)
अतिरिक्त बजटीय सहायता	15,141.93 (30.05)	15,224.88 (28.20)	17,795 (27.19)	11,044.10 (18.81)
कुल	50,383.45	53,989.26	65,445	58,718.94

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

स्रोत- रेल बजटों पर व्याख्यात्मक ज्ञापन और विनियोजन लेखें

¹⁸ मूल्यहास आरक्षित निधि, पूँजीगत निधि, विकास निधि जैसी आरक्षित निधियाँ

¹⁹ रेलवे संरक्षा निधि से व्यय शामिल हैं।

आन्तरिक संसाधनों की पर्याप्त उपलब्धता न होने के कारण, सामान्य बजटीय सहायता पर योजना व्यय की निर्भरता में 2014-15 में पर्याप्त रूप से वृद्धि हुई। कुल योजना व्यय के सामान्य बजटीय सहायता के हिस्से में 2013-14 में 53.82 प्रतिशत से 2014-15 में 55.05 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। आंतरिक संसाधन का हिस्सा पूँजीगत निधि से आईआर एफसी के पट्टा प्रभारों के मूल घटक के भुगतान करने के कारण 2013-14 से 17.98 से बढ़कर 2014-15 में 26.14 प्रतिशत हो गया। अतिरिक्त बजटीय संसाधन के हिस्से में 2013-14 में 28.20 प्रतिशत से मौजूदा वर्ष में 18.81 प्रतिशत तक कमी हुई और जो बजट अनुमान का लगभग 38 प्रतिशत तक कम था। 2014-15 के दौरान, रेल मंत्रालय ने आरवीएनएल द्वारा निष्पादित चल स्टाक और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए आईआरएफसी से ₹ 11,044.10 करोड़ की अतिरिक्त बजटीय सहायता प्राप्त की।

योजना व्यय को विभिन्न योजना शीर्षों के अन्तर्गत विस्तृत रूप से वर्गीकृत किया जाता है। जैसाकि तालिका 1.9 में दिखाया गया है।

तालिका 1.9 श्रेणी-वार योजना व्यय

(₹ करोड़ में)

योजना शीर्ष	12 वीं पंचवर्षीय योजना		
	2012-13	2013-14	2014-15
नई लाईने, गेज रूपांतरण, दोहरीकरण, यार्ड रिमोडलिंग यातायात सुविधाएँ, रेलपथ नवीकरण पुल कार्य, सिग्नल और दूरसंचार	16,721.19 (33.19)	18,532.34 (34.33)	21,984.62 (37.44)
चल स्टाक और पट्टा प्रभार के पूँजीगत अवयव का भुगतान	22,403.29 (44.47)	22,267.49 (41.24)	21,723.98 (37.00)
वर्कशाप एवं उत्पादन इकाई एवं संयंत्र एवं मशीनरी	1,917.00 (3.80)	2,264.42 (4.19)	2,129.02 (3.63)
सरकारी उपक्रम में निवेश	3,372.74 (6.69)	4,289.58 (7.95)	4,865.31 (8.29)
अन्य	5,969.23 (11.85)	6,635.43 (12.29)	8,016.01 (13.65)
जोड़	50,383.45	53,989.26	58,718.94

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

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

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

तालिका 1.9 दर्शाती है कि रेलपथ संबंधित कार्य (नई लाइन का निर्माण, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, यार्ड रिमोडलिंग और यातायात सुविधाएँ, पुल कार्य और सिग्नल एवं दूरसंचार कार्य) पर योजना व्यय के शेषर में 2013-14 में 34.33 प्रतिशत से 2014-15 में 37.44 प्रतिशत तक थोड़ी वृद्धि हुई। “चल स्टॉक पर योजना व्यय के हिस्से और पट्टा प्रभारों” के पूंजीगत घटक के भुगतान में 2013-14 में 41.24 प्रतिशत से 2014-15 में 37 प्रतिशत तक कमी आई।

1.11 रेलवे निधियां

2014-15 के दौरान विभिन्न निधियों की प्रास्थिति को तालिका 1.10 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.10 निधि शेष

(₹ करोड़ में)

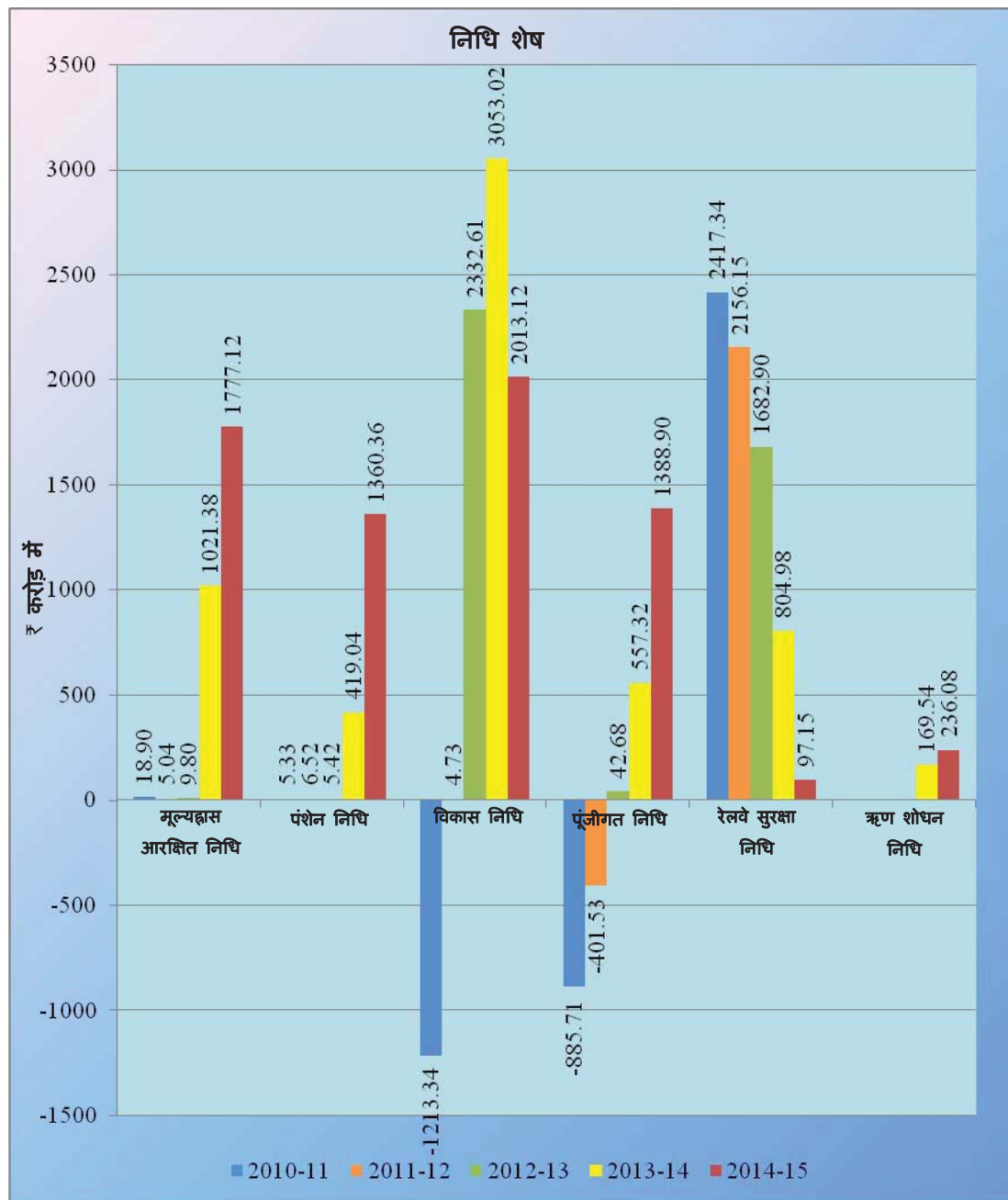
निधि का नाम	अन्य शेष	वर्ष के दौरान अभिवृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	अन्त शेष
डीआरएफ	1020.81	8043.24	7286.93	1777.12
पेंशन निधि	419.04	29583.40	28642.08	1360.36
विकास निधि	3053.02	1571.18	2611.08	2013.12
पूँजीगत निधि	557.32	6280.82	5449.24	1388.90
रेलवे सुरक्षा निधि	804.98	1498.61	2206.44	97.15
ऋण शोधन निधि	169.54	66.54	-	236.08

टिप्पणी- 1 अभिवृद्धि में निधियों के विनियोजन और शेष निधियों पर ब्याज शामिल है। रेलवे सुरक्षा निधि के अंतर्गत पड़े शेष पर कोई ब्याज नहीं दिया जाता।

2. डीआरएफ के अन्य शेष में ₹ (-) 0.57 करोड़ का वित्तीय समायोजन शामिल है।

तालिका सं. 1.10 में दर्शायी गई निधियाँ रेलवे सुरक्षा निधि को छोड़कर जिसमें डीजल उपकर का हिस्सा था या तो राजस्व अथवा अधिशेष से वित्त पोषित हुई थी। विकास निधि और पूँजीगत निधि और कर्ज शोधन निधि क्रमशः ₹ 2,013.12 करोड़, ₹ 1,388.90 करोड़ और ₹ 236.08 करोड़ शेष रहा। (परिशिष्ट-1)

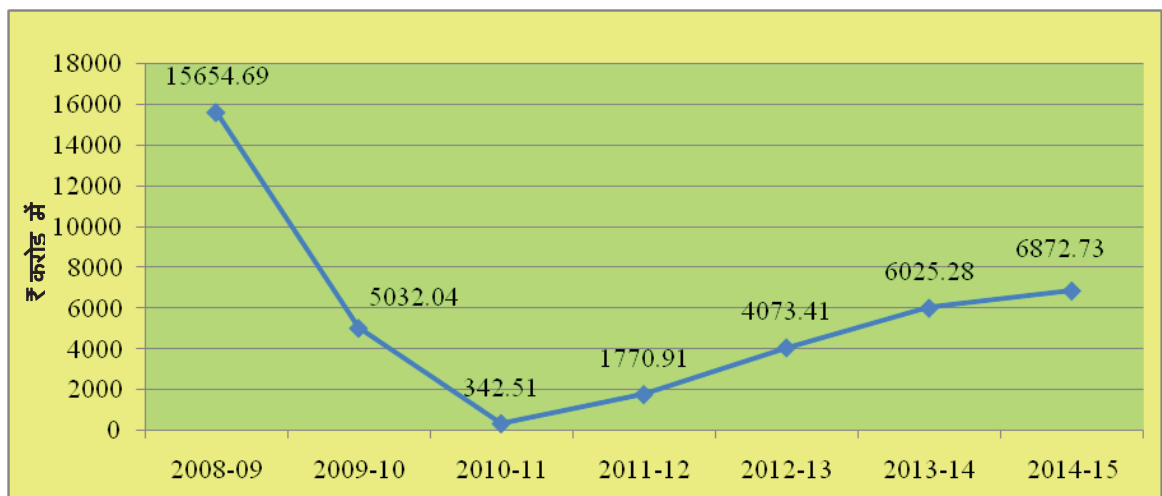
चित्र 1.16 वर्ष (2010-11 to 2014-15) के अंत तक निधि शेष



स्रोत्र- भारतीय रेल विनियोजन लेखा भाग-II विस्तृत विनियोजन लेखा

रेलवे निधियों में उपलब्ध अधिशेष 2013-14 में ₹ 6,025.28 करोड़ से बढ़कर वर्ष 2014-15 के अन्त तक ₹ 6,872.73 करोड़ हो गया था। तथापि, यह देखा गया (चित्र 1.17) कि निधि अधिशेष में 2008-09 में ₹ 15,654.68 करोड़ से 2010-11 में ₹ 342.51 करोड़ तक की तीव्र गिरावट आई थी। इसके बाद 2011-12 से निधि अधिशेष में प्रत्येक वर्ष सुधार आया।

चित्र 1.17 निधियों शेषों की प्रवृत्ति (2008-09 से 2014-15)



निधि अधिशेषों में सुधार मुख्यतः पूंजीगत निधि से 2011-14 की अवधि के दौरान ₹ 12,629.49 करोड़ की राशि के आईआरएफसी²⁰ की पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक के भुगतान न करने के कारण था। भारतीय रेल ने 2014-15 से पूंजीगत निधि से आईआरएफ को पट्टा प्रभारों के पूंजी घटक का भुगतान करना शुरू कर दिया और 2014-15 के दौरान 5,449.24 करोड़ का भुगतान किया।

मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पूंजीगत निधि में क्रमशः ₹ 1,777.12 करोड़ और ₹ 1,388.90 करोड़ शेष था। तथापि, मूल्यह्रास आरक्षित निधि में योगदान आवश्यकता के अनुसार नहीं किया गया था।

पूंजीगत निधि और मूल्यह्रास आरक्षित निधि में उपलब्ध निधि शेष की लेखापरीक्षा द्वारा विश्लेषण द्वारा निम्नलिखित का पता चला:

1. भारतीय रेल ने वित्तीय पट्टा रूट द्वारा चल स्टॉक के अधिग्रहण के लिए आईआरएफसी के माध्यम से धन उधार लिया। पट्टा भुगतान में दो घटक अर्थात् प्रमुख घटक और ब्याज शामिल हैं। 2005-06 से पूर्व, इन भुगतानों को पूर्ण रूप से ओडब्ल्यूई (राजस्व अनुदान संख्या 9 संचालन व्यय यातायात) के माध्यम से पूरा किया जाता था। तथापि, वर्ष 2005-06 से आईआरएफसी को देय पट्टा प्रभारों के अकाउंटल के संबंध में लेखाकरण नीति को आशोधित किया गया था। नई लेखाकरण प्रणाली के अनुसार मुख्य (पूंजीगत) घटक को पूंजीगत निधि (अनुदान संख्या 16) को प्रभारित किया जाना था और ब्याज

²⁰ आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटक को भुगतान 2005-06 के बाद से पूंजीगत निधि से किया जा रहा है।

घटक को राजस्व अनुदान संख्या 9 को प्रभारित किया जाना था। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल मंत्रालय ने पूंजीगत निधि से 2005-06 से 2010-11 तक आईआरएफसी के पट्टे प्रभारों के मुख्य घटक का भुगतान किया। तथापि, उसके बाद पूंजीगत निधि के अंतर्गत ऋणात्मक शेष/ अपर्याप्त शेष के कारण, यह भुगतान रेल मंत्रालय द्वारा 'पूंजीगत'²¹ से किया गया। यह उनकी लेखांकन नीति का उल्लंघन था। रेल मंत्रालय ने 2011-12 से 2013-14 के दौरान पूंजीगत निधि के बजाय पूंजी से आईआरएफसी को ₹ 12,629.49 करोड़ का भुगतान किया। लेखापरीक्षा ने मार्च 2012 से मार्च 2014 को समाप्त वर्ष के लिए रेलवे वित्त पर लेखापरीक्षा रिपोर्टों में किए गए पट्टा प्रभारों द्वारा लेखाकरण नीति के उल्लंघन पर टिप्पणी की है।

रेल मंत्रालय ने रेलवे वित्त (2014 की संख्या 19) पर लेखापरीक्षा रिपोर्ट के पैरा 1.11 में अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में बताया (14-5-2015) कि 2014-15 से आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक के भुगतान पूंजीगत निधि से किए जाएंगे। 2014-15 के दौरान आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक के भुगतान के प्रति पूंजीगत निधि से ₹ 5,449.24 करोड़ का भुगतान किया गया था।

2. यह देखा गया है कि डीआरएफ में योगदान परम्परागत लागत, अपेक्षित उपयोगी काल और परिसम्पत्ति के अपेक्षित अवशिष्ट काल के आधार पर नहीं दिया गया था बल्कि यह उस राशि पर निर्भर था जिसे कार्यचालन व्यय वहन कर सकते थे। इस मामले को रेलवे वित्त पर पिछली लेखापरीक्षा रिपोर्टों में बार-बार दर्शाया गया था।

रेल मंत्रालय वित्त की लेखापरीक्षा रिपोर्ट (2014 की संख्या 19) के पैरा 1.11 में अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में बताया (14-5-2015) कि वह सहमत है कि डीआरएफ में विनियोजन सुस्थापित तरीके से किया जाना चाहिए। रेलवे के पास काफी बड़ा परिसंपत्ति आधार है, जबकि रेलवे की वित्तीय स्थिति अधिकतर समय स्थिर नहीं रही जिससे कि निर्धारित सूत्र के अनुसार इस निधि में विनियोजन की अनुमति दी जा सके। तथापि, डीआरएफ में अधिकतम विनियोजन को सुनिश्चित करने के लिए वर्ष में रेलवे की वित्तीय स्थिति द्वारा सभी प्रयत्न अनुज्ञेय हैं।

²¹ पूंजी, पूंजीगत व्यय के वित्त पोषण के लिए सामान्य बजटीय सहायता के रूप में रेल मंत्रालय को भारत सरकार द्वारा दी गई राशि का प्रतिनिधित्व करती है और रेल मंत्रालय रेलवे कन्वेन्शन समिति द्वारा निर्धारित दर पर इस पर लाभांश का भुगतान करता है।

2014-15 के दौरान, ₹ 7,975 करोड़ की राशि ₹ 7,050 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति डीआरएफ में विनियोजित की गई थी। रेल मंत्रालय ने 2014-15 के दौरान डीआरएफ से परिसम्पत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापन पर ₹ 7,286.93 करोड़ खर्च किए थे जबकि डीआरएफ से प्रतिस्थापन की जाने वाली परिसंपत्तियों का थ्रो फारवर्ड (2014-15 तक) ₹ 47,678.65 करोड़ था। इस प्रकार रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापन का बड़ा कार्य संचय था जिसे गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए समय पर बदलने की आवश्यकता है।

1.12 लेखाओं पर टिप्पणियां

➤ सामरिक लाइनों पर रेलवे को संचालन हानि की प्रतिपूर्ति

रेलवे द्वारा सामरिक लाइनों के संचालन पर हानि की वित्त मंत्रालय द्वारा प्रतिपूर्ति की जाती है। लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के पांच खंडों अर्थात् रंगापारा-तेजपुर, बलिपारा-भालुखपोंग, समुकतला-न्यू बोंगाइगांव (दोहरी लाइन), न्यू जलपाईगुडी-अंबारी फलाकाटा (दोहरी लाइन) और सिलिगुडी जंक्शन-न्यू/जलपाईगुडी सामरिक लाइनों के रूप में अधिसूचित नहीं की गई थी, फिर भी रेल मंत्रालय को इन खंडों पर हानि की प्रतिपूर्ति हो रही है।

इस संबंध में, रेलवे वित्त पर 2010-11 की प्रतिवेदन संख्या 33 और 2012-13 की प्रतिवेदन संख्या 3 के क्रमशः पैरा संख्या 3.6.2 (क) और 3.5.5 का संदर्भ आमंत्रित है जिसमें यह कहा गया है कि भारतीय रेल पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के पांच भागों पर बिना किसी अधिसूचना के उनको 'सामरिक लाइनों' के रूप में मान कर सब्सिडी का दावा कर रही है। भारतीय रेल ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के उत्तर में कहा (नवम्बर 2012) कि सामरिक लाइनों के रूप में इन खंडों के लिए विशेष अधिसूचनाएं जारी कराने के लिए आवश्यक कार्रवाई की जा रही थी। इस मामले को दोबारा 2015 की रिपोर्ट संख्या 15 के पैरा संख्या 1.12 में उल्लेख किया गया था। भारतीय रेल ने जनवरी 2015 में बताया कि इसकी अधिसूचना के लिए मामले को रक्षा मंत्रालय के समक्ष ले जाया गया है। तथापि, अपेक्षित अधिसूचना 2014-15 तक जारी नहीं की गई है।

वर्ष 2014-15 के लिए भारतीय रेल के खातों की लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया कि इन लाइनों की अधिसूचना सामरिक लाइनों के रूप में होना अभी भी लंबित था और अभी भी सामरिक लाइनों के रूप में इन लाइनों को ध्यान में

रखते हुए वित्त मंत्रालय से सामरिक लाइनों पर हानि की प्रतिपूर्ति का दावा किया जा रहा था।

- 2013-14 के लिए रेलवे ऋण शीर्ष रिपोर्ट (अधिशेष की समीक्षा)/विस्तृत विनियोजन लेखा (भाग-II) में दर्शाई गई निधि अधिशेषों और संघ सरकार वित्त लेखा (2013-14) के विवरण संख्या 13 में दर्शाए गए रेलवे निधि अधिशेषों में असमानता

रेलवे के निधि अधिशेषों को रेलवे के ऋण शीर्ष रिपोर्ट (अधिशेषों की समीक्षा) और भाग-II- विस्तृत विनियोजन लेखा में दर्शाया जाता है। वर्ष की ऋण शीर्ष रिपोर्ट को संघ सरकार वित्त लेखा के विवरण संख्या 13 में सम्मिलित हेतु लेखा महानियंत्रक (सीजीए) को भेजा जाता है। यह देखा गया कि संघ सरकार वित्त लेखा (2013-14) के विवरण सं.13 में दर्शाए गए निधि अधिशेष ऋण शीर्ष रिपोर्ट (2013-14) में दर्शाए गए निधि अधिशेषों से मेल नहीं खाते। दो विवरणों में दर्शाए गए निधि अधिशेषों की स्थिति को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

(₹ हजारों में)

शीर्ष	निधि का नाम	ऋण शीर्ष रिपोर्ट (2013-14) के अनुसार अधिशेष	संघ सरकार वित्त लेखा (2013-14) के विवरण सं. 13 के अनुसार अधिशेष
8115-101	डीआरएफ (वाणिज्यिक लाइन)	(-)1303,88,67 (क़े)	1851,82,33 (डे)
8115-102	डीआरएफ (सामरिक लाइन)	2325,26,30 (क़े)	2325,26,28 (क़े)
8117-101	विकास निधि (वाणिज्यिक लाइन)	3053,00,68 (क़े)	2268,42,17 (क़े)
8117-102	विकास निधि (सामरिक लाइन)	1,21 (क़े)	1,15 (क़े)
8118-106	पूँजीगत निधि	557,16,18 (क़े)	189,39,92 (क़े)
8121-103	पेंशन निधि (वाणिज्यिक लाइन)	(-)1789,85,81 (क़े)	1790,90,01 (डे)
8115-102	पेंशन निधि (सामरिक लाइन)	2209,04,87 (क़े)	1895,39,82 (क़े)
8231-101	रेलवे सुरक्षा निधि (वाणिज्यिक लाइन)	804,97,79 (क़े)	865,35,43 (क़े)
8231-102	रेलवे सुरक्षा निधि (सामरिक लाइन)	0	01 (डे)

यह भी देखा गया कि विशेष रेलवे सुरक्षा निधि (एसआरएसएफ) को 01-4-2008 से बन्द हो गया और इस निधि में पड़े अधिशेष को रेलवे द्वारा

डीआरएफ में हस्तांतरित कर दिया गया था। तथापि, इस निधि के अंतर्गत अधिशेष को सीजीए द्वारा डीआरएफ को हस्तांतरित नहीं किया गया था और निधि (एसआरएसएफ) संघ सरकार वित्त लेखा के विवरण संख्या 13 में अब भी दर्शाई जाती है।

संघ सरकार वित्त लेखा के विवरण संख्या 13 में दर्शाए गए रेलवे के निधि अधिशेषों के आकड़ों में असमानता के मामले को अगस्त 2015 में सीजीए के साथ इसके अनुसरण हेतु रेल मंत्रालय के समक्ष ले जाया गया था। हालांकि, इस संबंध में, रेल मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (अक्टूबर 2015 तक)।

➤ **वाणिज्यिक एवं सामरिक लाइनों में व्यय का हिस्सा**

लेखा विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता (भाग-1) का पैरा 212 प्रावधान करता है कि वास्तविक कार्यचालन व्ययों को वाणिज्यिक एवं सामरिक खंडों से प्रभारित किया जाना चाहिए जहां इन्हें सुनिश्चित किया जा सकता है। शेष व्ययों को निम्नलिखित आधार पर उनके बीच बांटा जाना है:

क) रेलपथ किलोमीटर के अनुपात में इंजीनियरिंग व्यय

ख) इंजन किलोमीटर के अनुपात में लोकोमोटिव व्यय

ग) वाहन किलोमीटर के अनुपात में कैरेज एवं वैगन व्यय

घ) गाड़ी किलोमीटर के अनुपात में यातायात व्यय

उस विभाग के लिए निर्धारित आधार पर इलेक्ट्रिकल, सिग्नल और दूरसंचार व्यय जिसको उपरोक्त खंड (क) से (घ) के माध्यम से सेवा दी जाती है। इलेक्ट्रिकल और सिग्नल वर्कशाप के लिए आधे व्यय को इंजन किलोमीटर के आधार पर किया जाना है और आधे का वैगन/वाहन किलोमीटर के अनुपात में। अन्य विभाग के व्ययों को सकल टन किलोमीटर के अनुपात में आबंटित किया जाना है।

यह देखा गया कि पूर्वोत्तर सीमांत और उत्तर पश्चिमी रेलवे में वाणिज्यिक लाइनों और सामरिक लाइनों के बीच व्यय का बटवारा कोडल प्रावधान के अनुसार नहीं किया जा रहा था। चूंकि, सामरिक लाइनों पर हानियों की प्रतिपूर्ति वित्त मंत्रालय द्वारा की जाती है, यह अनिवार्य है कि वाणिज्यिक लाइनों और सामरिक लाइनों पर व्यय के आकड़ों को कोडल प्रावधानों के अनुसार सही से बाटा जाए और सामरिक लाइनों पर प्रचालन पर वास्तविक हानियों की प्रतिपूर्ति वित्त मंत्रालय द्वारा की जाए।

➤ ट्रस्टी बैंक को नई पेंशन योजना (एनपीएस) की राशि का अहस्तांतरण

रेलवे बोर्ड ने अपने अनुदेशों (संख्या 54/2009 दिनांक 23-12-2009) के द्वारा सभी क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश दिया कि शीर्ष “0071-पेंशन एवं अन्य सेवानिवृत्ति लाभों के प्रति अंशदान एवं वसूलियां-500-अन्य लघु शीर्षों को हस्तांतरण हेतु प्रतीक्षित प्राप्तियां” के अंतर्गत कोई अधिशेष नहीं होना चाहिए। एनपीएस अंशदान का ट्रस्टी बैंक को भुगतान करने के लिए अस्थायी उपाय के रूप में भी लेखा शीर्ष “8342-अन्य जमा-117- परिभाषित सहायक पेंशन योजना (डीसीपीएस)” के अंतर्गत हिसाब नहीं रखा जाएगा।

दक्षिण पश्चिमी रेलवे (एसडब्ल्यूआर) के मार्च 2015 के माह हेतु चालू खाता की जांच के दौरान यह देखा गया कि ₹ 50.73 करोड़ की राशि (2014-15 के ₹ 7.79 करोड़ और 2013-14 की अवधि तक के लिए ₹ 42.94 करोड़), जोकि शीर्ष 8342-अन्य जमा-117-डीसीपीएस के अंतर्गत पड़ी थी, को शीर्ष 8445-101-भारतीय रेल जमा के अंतर्गत हस्तांतरित कर दिया गया। दपरे प्रशासन ने बताया कि यह गलत पीआरएएन संख्या के अंतर्गत वसूल की गई राशि, एनपीएस राशि की अधिक वसूली, पीआरएएन ब्यौरों की अनुपलब्धता, जिसके बिना एनएसडीएल राशि को स्वीकार नहीं करेगा, आदि के कारण था और संबंधित विवरणों को प्राप्त करने और वसूल की गई राशि के एनएसडीएल को हस्तांतरित करने के लिए सामूहिक प्रयास किए जा रहे थे। चूंकि ट्रस्टी बैंक को भुगतान करने के लिए अस्थायी उपाय के रूप में भी शीर्ष 8342 को क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रचालन की अनुमति नहीं दी गई थी इसलिए इस शीर्ष के अंतर्गत एनपीएस राशि को रखने और बाद में इसका शीर्ष 8445 में हस्तांतरण अनियमित था। दपरे प्रशासन द्वारा प्रत्येक माह ट्रस्टी बैंक को एनपीएस राशि के हस्तांतरण के लिए शीघ्र कार्रवाई किए जाने की आवश्यकता है।

उत्तर पश्चिमी और उत्तर मध्य रेलवे में क्रमशः ₹ 0.05 करोड़ और ₹ 2.20 करोड़ की एनपीएस राशि को 2014-15 की समाप्ति तक शीर्ष 8445-अन्य जमा के तहत रखा गया था और ट्रस्टी बैंक को हस्तांतरित नहीं किया गया था।

रेल मंत्रालय को एनपीएस राशि को अन्य लेखा शीर्षों के अंतर्गत रखे बिना क्षेत्रीय रेलवे द्वारा ट्रस्टी बैंकों को इसके हस्तांतरण की प्रणाली को व्यवस्थित करने की आवश्यकता है।

➤ सामान्य राजस्वों को लाभांश का भुगतान

रेलवे कन्वेंशन समिति निर्माण अवधि के दौरान नई लाइनों में निवेश और यातायात के लिए लाइन के खुलने के बाद पहले पांच वर्ष के लिए लाभांश के भुगतान पर लाभांश स्थगन की अनुमति देती है। संचयी लाभांश भुगतान योग्य है जब लाइन वर्तमान देयता को पूरा करने के बाद अधिशेष को दर्शाती है। नई लाइनों पर ऐसी आस्थगित लाभांश देयता के अकाउंट को, उस अवधि के अन्दर परिसमाप्त न की गई किसी देयता को समाप्त करने के बाद, उनके खुलने से 20 वर्षों की अवधि के बाद बंद किया जाना है। लाभांश (आस्थगित लाभांश) के भुगतान से छूट को भारतीय रेल लेखाओं में 'विविध प्राप्तियों' के अन्तर्गत 'सामान्य राजस्वों से प्राप्त आर्थिक सहायता' के रूप में अभिलेखित किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि क्षेत्रीय रेलवे प्रशासनों ने निम्नलिखित मामलों में उपरोक्त सिफारिशों का पालन नहीं किया:

- उत्तर मध्य रेलवे(उमरे) में दो नई लाइनों नामतः गुना-इटावा और मथुरा-अलवर को क्रमशः 31-12-1993 और 2-10-1994 को खोला गया था किन्तु लाभांश यातायात के लिए खुलने के पांच वर्षों के बाद भी स्थगित था। इस मामले का उल्लेख 2015 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 15 (रेलवे वित्त) के पैरा 1.12 में किया गया था। अनियमितता अभी तक जारी है। इसके अलावा, उमरे में दो अन्य नई लाइनों नामतः गुना-इटावा-शिवपुरी (2003-04 से पहले खोला गया) और महोबा-खजुराहो (दिसम्बर 2008 में खोला गया) के संबंध में लाभांश को यातायात के खुलने के पांच वर्षों के बाद भी आस्थगित किया जा रहा है।
- पूर्व तटीय रेलवे में देतारी-बनसपानी नई लाइन के संबंध में ₹ 257 करोड़ के आस्थगित लाभांश, जोकि 2014-15 में भुगतान हेतु देय था, का भुगतान नहीं किया गया था और उसे 2015-16 में भुगतान हेतु स्थगित कर दिया गया था।

➤ भारतीय रेल में लेखाकरण सुधार

भारतीय रेल ने प्रणालियों, जोकि वाणिज्यिक लेखाकरण और रिपोर्टिंग के अनुसार हैं, के कार्यान्वयन हेतु लेखाकरण सुधार पर परियोजना शुरू की थी (फरवरी 2006 में)। इस परियोजना (₹ 18.31 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ) को तीस माह में पूरा करने के लिए एशियन विकास बैंक द्वारा वित्तपोषित किया गया था। परामर्शदत्ता द्वारा रिपोर्ट की प्रस्तुति में विलंब पर लेखापरीक्षा

टिप्पणी और भारतीय रेल द्वारा इसकी स्वीकृति का उल्लेख 2010-11 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 33 (रेलवे वित्त) के पैरा 3.5 में किया गया था। रेल मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में बताया (अप्रैल 2012) कि रिपोर्ट पर विचार किया जा रहा है और सरकारी लेखाकरण मानक सलाहकार बोर्ड (गसब) की सिफारिशों के साथ सामंजस्य रखते हुए निर्णय लिया जाएगा। भारतीय रेल ने आगे बताया (मई 2015) कि लेखाकरण सुधार परियोजना, पैन-इंडिया के कार्यान्वयन के रोड मैप को सरकारी विभागों में प्रोदभूत लेखाकरण को शुरू करने के लिए गसब की अनुमोदित सिफारिशों के अनुसार अगले दो-तीन वर्षों में इसके कार्यान्वयन हेतु चिन्हित किया जा रहा है (वित्त मंत्रालय द्वारा कार्यान्वयन हेतु जब भी अधिसूचित किया जाए)।

लेखाकरण सुधार परियोजना की मौजूदा स्थिति को बताने के लिए रेल मंत्रालय को यह मामला भेजा गया था (सितंबर 2015); लेखापरीक्षा को कोई उत्तर नहीं दिया गया (अक्टूबर 2015)। तथापि, यह पाया गया था कि वाणिज्यिक लेखांकन और रिपोर्टिंग की पद्धतियों के अनुसार लेखांकन के कार्यान्वयन के लिए फरवरी 2006 में लेखांकन सुधार परियोजना अभी पूर्ण नहीं हुई है। भारतीय सनदी लेखाकार संस्थान के लेखांकन अनुसन्धान फाउन्डेशन को रेल मंत्रालय द्वारा नियुक्त भी किया गया था (दिसम्बर 2014) ताकि परामर्शदाता की लेखांकन सुधार रिपोर्ट वैलीडेट और पायलट स्टडी हो और प्रोदभवन आधारित वाणिज्यिक लेखांकन के कार्यान्वयन के लिए विस्तृत प्रोदभवन लेखांकन नियमपुस्तक का संकलन हो।

भारतीय रेल को इसके लेखे तैयार करने की आवश्यकता है जिससे कि पारदर्शी तरीके से सभी वित्तीय संव्यवहारों को दर्शाया जा सके और भारतीय रेल के मामलों को बेहतर दृष्टिकोण देने के लिए सभी परिसंपत्तियों और देयताओं आदि को उजागर किया जा सके।

1.13 निष्कर्ष

2014-15 के दौरान टीडब्ल्यूई पिछले वर्ष की 16.80 प्रतिशत वृद्धि दर की तुलना में 9.73 प्रतिशत (₹ 12,675.12 करोड़) तक बढ़ गया। जीटीआर में पिछले वर्ष की 12.79 प्रतिशत की तुलना में 12.29 प्रतिशत की वृद्धि हुई। तथापि, यह बजट प्रक्षेपणों से 2.16 प्रतिशत तक कम था। निवल अधिशेष में पिछले वर्ष 104.92 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

भारतीय रेल यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की अपनी परिचालन लागत पूरा करने में समर्थ नहीं थी। माल सेवाओं से यात्री सेवाओं में क्रॉस सब्सिडाइजेशन था। भारतीय रेल ने 2013-14 के दौरान एक तरफ माल भाड़ा यातायात से ₹ 32,641.69 करोड़ का लाभ अर्जित किया और दूसरी तरफ यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के संचालन पर ₹ 31,727.44 करोड़ की हानि उठाई। यात्रियों और कोचिंग सेवाओं को मालभाड़ा अर्जन से क्रॉस सब्सिडाइजेशन की प्रतिशतता में 2013-14 में वृद्धि आई जो प्रचालनात्मक लाभ में कमी को दर्शाती है। यद्यपि 2014-15 में यात्री सेवाओं की लागत की वसूली में सुधार आया है, फिर भी रेल मंत्रालय को यात्री और अन्य कोचिंग यातायात के निर्धारक की अपनी कार्यप्रणाली को दोबारा देखने की आवश्यकता है जिससे कि चरणबद्ध तरीके से प्रचालन लागतों को वसूल किया जा सके और इनके मुख्य कार्यकलापों में इसकी हानियों को कम किया जा सके।

वर्ष 2014-15 के अन्त तक रेलवे निधियों में ₹ 6,872.73 करोड़ का शेष था। निधि शेष में ₹ 6,025.28 करोड़ के पिछले वर्ष के शेष की तुलना में ₹ 847.45 करोड़ तक सुधार हुआ। विकास निधि ₹ 2,013.12 करोड़ पर और पूंजीगत निधि ₹ 1,388.90 करोड़ पर बन्द हुई थी। रेलवे निधि में सकारात्मक शेष पूंजीगत निधि से 2011-14 की अवधि के दौरान आईआरएफसी को ₹ 12,629.49 करोड़ का भुगतान (पट्टा प्रभारों के मुख्य घटकों के प्रति) ना करने के कारण था। आईआरएफसी को 2011-14 के दौरान पट्टा प्रभारों के मुख्य घटक के भुगतान सामान्य बजटीय सहायता के रूप में भारत सरकार द्वारा प्रदत्त पूंजी से किया गया था जिसके लिए लाभांश भारत सरकार को देय है। तथापि, भारतीय रेल ने 2014-15 से पूंजीगत निधि से आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक के भुगतान को दोबारा शुरू कर दिया और आईआरएफसी को पूंजीगत निधि 2014-15 के दौरान ₹ 5,449.24 करोड़ का भुगतान किया।

रेल मंत्रालय ने 2014-15 के दौरान डीआरएफ से परिसंपत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन पर ₹ 7,286.93 करोड़ खर्च किए जबकि डीआरएफ से प्रतिस्थापन हेतु परिसंपत्तियों का प्रक्षेपित मूल्य (2014-15 तक) ₹ 47,678.65 करोड़ था। इस प्रकार, रेलवे प्रणाली में पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का भारी संचयन है, जिसे गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए समय से प्रतिस्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

प्रचालन अनुपात में 2013-14 में 93.60 प्रतिशत से 2014-15 में 91.25 प्रतिशत सुधार हुआ। सीओआर भी 2013-14 में 279 पैसे से बढ़कर 2014-15 में 317 पैसे हो गया जिसने भारतीय रेल के प्रत्यक्ष निष्पादन में कमी दर्शाई।

लगभग नौ वर्ष व्यतीत होने के बाद भी वाणिज्यिक लेखांकन और रिपोर्टिंग की पद्धतियों के अनुसार लेखांकन के कार्यान्वयन के लिए फरवरी 2006 में लेखांकन सुधार परियोजना अभी पूर्ण नहीं हुई है।

1.14 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफ पुनरावलोकन करने की आवश्यकता है ताकि चरणबद्ध तरीके से परिचालन की लागत वसूली जा सके तथा इसकी मूल गतिविधियों में हानि को कम किया जा सके।
- अधिकवय परिसंपत्तियों के विस्थापन के लिए मूल्यह्रास आरक्षित निधि में पर्याप्त निधियों की अनुपलब्धता भारतीय रेल की कमजोर वित्तीय स्थिति का सूचक है। रेल मंत्रालय को अपने निधि अवशेषों में सुधार करने हेतु उपयुक्त साधनों को ढूँढना चाहिए।
- भारतीय रेल को निर्दिष्ट मानक पद्धति के अनुसार सभी परिसम्पत्तियों और देयताओं आदि को प्रकटित करते हुए सही एवं यथार्थ वित्तीय लेन-देन दर्शाने के लिए लेखांकन सुधार में तेजी लाने की आवश्यकता है।