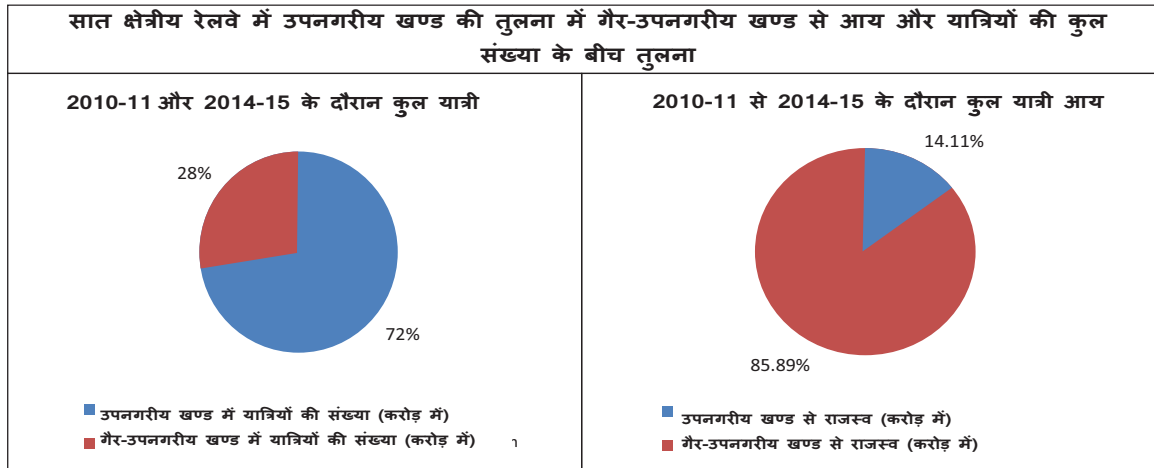


अध्याय 4: उपनगरीय रेल सेवा का वित्तीय निष्पादन

लेखापरीक्षा उद्देश्य 3: उपनगरीय रेल सेवा के पूर्ण वित्तीय निष्पादन के सुधार में दक्षता का आकलन

2010-15 के दौरान उपनगरीय ट्रेनों ने सात क्षेत्रीय रेलवे के 2225 करोड़ यात्रियों को यात्रा करवाई, जो समान अवधि के दौरान यात्रा करने वाले कुल यात्रियों (3054 करोड़) का करीब 72 प्रतिशत है। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि 2010-15 के दौरान यात्रियों की संख्या में लगभग 5.62 प्रतिशत की वृद्धि थी जिसके परिणामस्वरूप 2010-11 के दौरान ₹ 1851 करोड़ से 2014-15 के दौरान ₹ 2493 करोड़ के राजस्व की वृद्धि हुई अर्थात् आय में 35 प्रतिशत की वृद्धि।



समीक्षा अवधि ने सात क्षेत्रीय रेलवे में उपनगरीय खण्ड से आय और यात्रा करने वाले यात्रियों की कुल स्थिति की साकारात्मक प्रवृत्ति दर्शाई। तथापि, समीक्षा अवधि के दौरान उपनगरीय प्रणाली के पूर्व वर्ष हेतु आंकड़ों की तुलना में यात्रा करने वाले यात्रियों में वृद्धि देखी गई थी जैसे नीचे तालिका 22 में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 22: यात्रियों और राजस्व में वृद्धि की प्रवृत्ति

वर्ष	मरे, पूरे, दपूरे, दमरे, दरे, परे और मैट्रो रेल कोलकाता में यात्रियों की संख्या (करोड़ में)		यात्री राजस्व (₹करोड़ में)	
	उपनगरीय खण्ड	पूर्व वर्ष की तुलना में वृद्धि (प्रतिशत में)	उपनगरीय खण्ड	पूर्व वर्ष की तुलना में वृद्धि (प्रतिशत में)
2010-11	426	5.19	1851	5.47
2011-12	443	3.99	1940	4.80
2012-13	451	1.81	2022	4.23
2013-14	455	0.89	2261	11.82
2014-15	450	-1.09	2493	10.26

स्त्रोत : संबंधित वर्ष की भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरण संख्या 12

इस प्रकार, समीक्षा अवधि- के दौरान उपनगरीय यात्री यातायात में वृद्धि की घटती प्रवृत्ति देखी गई जो आगे 2014-15 के दौरान 1.01 प्रतिशत नाकारात्मक हो गई। तथापि 2010-15 की अवधि के दौरान उपनगरीय सेवाओं से आय में 4.23 और 11.82 प्रतिशत के बीच की वृद्धि थी।

4.1 परिचालन लागत की तुलना में आय

उपनगरीय रेल सेवा के कारण राजस्व की बढ़ती हानि को ध्यान में रखते हुए, रेलवे की स्थाई समिति ने, अपनी 34वीं रिपोर्ट में (अक्टूबर 2007) उपनगरीय खण्डों के वित्तीय परिणामों में सुधार के लिये समयबद्ध तरीके से उपायों के प्रभावी क्रियान्वयन की सिफारिश की। रेल मंत्रालय द्वारा योजनाबद्ध उपायों में अन्य बातों के साथ-साथ रैक की लंबाई बढ़ाने, मुंबई क्षेत्र में एसी/डीसी ट्रेक्शन में परिवर्तन, भूमि का वाणिज्यिक उपयोग, बिना टिकट यात्रा करने से यात्रियों को रोकने के लिये टिकट चेकिंग में सुधार शामिल था।

उपनगरीय खण्डों में यात्रा करने वाले यात्रियों से आय से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि 2010-15 के दौरान किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में परिचालन हानि में कोई कमी नहीं थी जैसा नीचे तालिका 23 में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 23: उपनगरीय खण्ड में राजस्व हानि (₹ करोड़ में)

क्षेत्रीय रेलवे	वर्ष					कुल
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	
मरे	525	571	727	862	उपलब्ध नहीं	2685
पूरे	1171	1308	1554	1802	उपलब्ध नहीं	5835
दमरे	36	52	61	66	80	295
दपूरे	281	316	381	382	414	1774
दरे	277	304	316	371	उपलब्ध नहीं	1268
परे	100	89	129	250	उपलब्ध नहीं	568
एमआर कोलकाता	129	225	259	294	299	1206
कुल	2519	2865	3427	4027	793	13631

स्त्रोत: संबंधित वर्ष का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

इसके अतिरिक्त, यह देखा गया कि समीक्षा अवधि के दौरान यात्री आय में वृद्धि बढ़ती परिचालन लागत के अनुरूप नहीं थी जिसके परिणामस्वरूप इस खण्ड से ₹13,631 करोड़ की हानि हुई (इसमें 2014-15 के लिये मरे, पूरे, दरे और परे की हानि शामिल नहीं है) जैसा नीचे तालिका 24 में विवरण है:

तालिका संख्या 24: उपनगरीय खण्ड के परिचालन अनुपात की तुलना में क्षेत्रीय रेलवे और उपनगरीय खण्ड से राजस्व हानि (₹ करोड़ में)

वर्ष	विवरण	मरे	पूरे	दमरे	दपूरे	दरे	परे	मरे, कोलकाता
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2010-11	राजस्व हानि-(ए)	525	1171	36	281	277	100	129
	उपनगरीय नेटवर्क का परिचालन अनुपात- (बी)	176.07	424.09	324.81	705.71	318.18	116.81	224.75
	क्षेत्रीय रेलवे का परिचालन अनुपात (सी)	107.31	178.52	85.76	66.98	135.55	97.96	226.35
2011-12	ए	571	1308	52	316	304	89	225
	बी	180.23	449.48	345.95	744.74	308.94	114.01	309.54
	सी	105.68	182.10	85.90	72.24	122.58	94.61	310.89
2012-13	ए	727	1554	61	381	316	129	259
	बी	201.27	516.02	312.76	750.48	309.16	119.07	328.27
	सी	97.82	178.86	79.63	70.50	130.59	89.84	328.26
2013-14	ए	862	1802	66	382	371	250	294
	बी	214.62	537.60	300.70	511.27	304.82	133.29	302.62
	सी	100.23	176.76	84.13	72.54	132.48	91.74	302.63
2014-15	ए	*	*	80	414	*	*	299
	बी	*	*	385.34	488.61	*	*	253.69
	सी	*	*	*	*	128.98	86.51	253.69
कुल राजस्व हानि		2685	5835	295	1774	1268	568	12056

*नोट: - 2014-15 की अवधि के आंकड़े मरे, पूरे, दरे और परे द्वारा प्रस्तुत नहीं किये गये थे।

स्त्रोत : संबंधित वर्ष का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

सभी क्षेत्रीय रेलवे में उपनगरीय स्टेशनों पर परिचालन अनुपात समीक्षा अवधि के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था जो दर्शाता है कि इस खण्ड से सकल राजस्व सकल परिचालन व्यय से काफी कम था। मरे और परे में, उपनगरीय खण्ड के परिचालन से समीक्षा अवधि के दौरान पूर्व वर्ष में बढ़ती प्रवृत्ति का पता चला जो घटता राजस्व और बढ़ती परिचालन लागत दर्शाता है।

संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के परिचालन अनुपात के संदर्भ में उपनगरीय खण्ड के परिचालन अनुपात की तुलना से पता चला कि;

- पूरे में, उपनगरीय खण्ड के परिचालन अनुपात ने घटते राजस्व और बढ़ती परिचालन लागत के कारण समीक्षा अवधि के दौरान पूर्व वर्षों में बढ़ती प्रवृत्ति दर्शाई। उपनगरीय खण्ड का परिचालन अनुपात 2010-11 में 2.4 गुना से 2014-15 में 3.04 गुना प्रत्येक वर्ष धीरे-धीरे बढ़ा।
- दपूरे के उपनगरीय खण्ड का परिचालन अनुपात 2010-11 और 2011-12 के दौरान अपने क्षेत्रीय रेलवे के परिचालन अनुपात से 10 गुना था, यह 2012-13 में 11 गुना बढ़ा और बाद में 2013-14 में 7 गुना तक कम हुआ जो अपनी परिचालन लागत में सुधार की ओर इशारा करता है।
- दमरे में, यह अनुपात समीक्षा अवधि के दौरान अपनी क्षेत्रीय रेलवे के परिचालन अनुपात से लगातार 4 गुना अधिक बना रहा।

इस प्रकार, भारतीय रेल उपनगरीय सेवा के संबंध में परिचालन हानियों को कम करने के लिए प्रभावी उपाय अपनाने में विफल रहा है जिसने पूर्ण रूप से क्षेत्रीय रेलवे के परिचालन को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया था।

उपनगरीय रेल सेवाओं में हानि को कम करने के लिये टिकट की चैकिंग में सुधार के संबंध में, देखा गया कि 40 लाख यात्री 2012-15 के दौरान बिना टिकट यात्रा करते पकड़े गये और ₹ 127 करोड़ तक का जुर्माना लगाया गया था जैसा तालिका 25 में दर्शाया गया है।

तालिका संख्या 25: बिना टिकट यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या और वसूल किया गया जुर्माना

क्षेत्रीय रेलवे	उपनगरीय स्टेशनों की कुल संख्या	बिना टिकट यात्रा कर रहे यात्रियों की संख्या	वसूल किया गया जुर्माना (₹ करोड़ में)
1	2	3	4
मरे	76	1127675	37
पूरे	284	1492800	42
दमरे	21	66254	2
दपूरे	52	584648	25
दरे	85	72074	2
परे	36	642053	19
मेरे, कोकाता	24	5289	0.14
कुल	578	3990793	127.14

स्त्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेख

4.2 ऊर्जा दक्ष ईएमयू का विकास

रेल बजट 2013 में यह घोषणा की गई थी कि ऊर्जा दक्ष विद्युत इंजनों और विद्युत की बहु इकाइयों को पीरनियोजित किया जायेगा। समीक्षा से पता लगता है कि ऊर्जा दस सीमन्स मेक ईएयू रेकों को मरे और परे में परिनियोजित किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (अप्रैल 2016) कि 2014-15 और 2015-16 के दौरान मुम्बई क्षेत्र में 372 ऊर्जा दक्ष कोचों को यात्री सेवाओं में सम्मिलित किया गया है। शेष 492 कोचों को 2016-17 में सम्मिलित किया जायेगा।

तथापि, रेलवे बोर्ड ने इन कोचों की शरूवात करने के परिणामस्वरूप वित्तीय प्रभाव के सहित ऊर्जा की बचत के संबंध में ऑकडे उपलब्ध नहीं कराया है।

4.3 उपनगरीय किराया संरचना

रेलवे पर स्थायी समिति, ने अपनी 34वीं रिपोर्ट में (अक्टूबर 2007) उपनगरीय और मेट्रो रेल पर अनुशंसा की कि जनता यात्रा पर अतिरिक्त वित्तीय भार डाले बिना ब्रेक-इवन को सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त कदम उठाये जायेगे।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चलता है कि भारतीय रेल सम्मेलन एसोसिएशन के कोचिंग टैरिफ के अनुसार (सं. 26 भाग II) जनवरी 2013 से पूर्व, उपनगरीय यात्री सेवाओं का किराया गैर-उपनगरीय खण्ड के लिए किराये के अनुपात में अधिक है। 22 जनवरी 2013 से प्रभावी ₹5, रूपयों के अगले उच्च एकाधित के लिए किराये के पूर्णाकन करने के कारण, वास्तव में उपनगरीय और गैर उपनगरीय खण्ड के मध्य किराये में कोई भिन्नता नहीं थी। तथापि, उपनगरीय किराय सीजन टिकट के माध्यम से भारी सबसिडी लाने से सीजन टिकट पर यात्रा करने वाले यात्रियों के रूप में बढ़ते घाटे के कारण कुल उपनगरीय खण्डों पर कुल यात्रियों को 65 प्रतिशत के हिसाब से प्रभारित किराये में हानि हुई। जबकि गैर-उपनगरीय खण्ड पर सीजन टिकट पर यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए भी सार्थक नहीं हैं।

4.4 निष्कर्ष

उपनगरीय रेल सेवाएँ सात जोनल रेलवे के द्वारा उपलब्ध की गई हैं। 578 उपनगरीय स्टेशनों से प्रति वर्ष लगभग 445 करोड़ यात्रियों की सेवा की जा रही है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि भारतीय रेल ने कमियों के संबंध में पर्याप्त और प्रभावी उपाय नहीं किये थे। उपनगरीय सेवाएं उपनगरीय स्टेशनों के द्वारा प्रहस्तित यात्रियों की मात्रा के अनुरूप नहीं थी। यह पाया गया कि 2010-15 के दौरान यात्रा किये हुए यात्रियों की संख्या कोचों का ले जाने की क्षमता से बहुत अधिक थी। इसके अतिरिक्त ट्रेक के अनुरक्षण में कमी, सिग्नल की विफलता ईकाई क्षीत/ईकाई की कमी इत्यादि के कारण सेवाओं को रद्द करने के अतिरिक्त

क्षमता बाध्यताओं को भी जोड़ा गया था। कोचों में भीड़ के परिणामस्वरूप चलती रेलगाड़ियों से गिरने के कारण मरने वाले यात्रीय (4885 यात्री) मरे, पूरे और परे में बहुत अधिक थे।

यद्यपि रेलवे बोर्ड के लक्ष्य के अनुसार उपनगरीय रेल सेवाओं की समयबद्धता अनुरक्षित की गयी थी, फिर भी 2010-15 की अवधि की समीक्षा के दौरान मरे और दरे में गिरावट की प्रवृत्ति प्रदर्शित की गयी थी। गति प्रतिबंध गाड़ियों के लम्बे समय तक चलने से हुई। यह पाया गया कि भारतीय रेलवे के उपनगरीय खण्डों पर स्थायी गति प्रतिबंध 384 से (2010-11) से 402 (2014-15) बढ़ा हुआ था। गति प्रतिबंध लगाने का मुख्य कारण खराब ट्रैक स्थितियाँ, समपारों की मौजूदगी, कमजोर पुल और ट्रैको को साथ अतिक्रमण थे। भारतीय रेल गति प्रतिबंध को वापस लेने के लिए प्रभावी उपचारत्मक उपायों को आरम्भ करने में विफल रहा।

सम्बन्धित जोनल रेलवे उपनगरीय खण्डों पर ट्रैक संबंधी कार्यों के लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सका जो प्रतिकूल रूप से समय की पाबंदी और उपनगरीय रेल सेवा के सुरक्षित संचालन को प्रभावित कर रहा है। नए इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) रेकों के चालू करने में देरी के कारण आवधिक मरम्मत में देरी, और रेकों की लगातार खराब संयोजन से कार्यशालाओं में कोचों की असामान्य अवरोधन के कारण सेवाओं की उवलब्धता प्रभावित हुई थी। उपनगरीय सेवाओं के सुधार के लिए बजट में भाषण में घोषित सुधार उपाय अपनाये नहीं गये थे।

नियत मुलभूत सुविधाएँ जैसे-फस्ट ऐड किट, व्हील चेयर, स्वच्छ शौचालयों की पर्याप्त संख्या, प्लेटफार्म शैलटर, निष्क्रिय अनुकूल रैंप/एस्केलेटर इत्यादि का आभाव दर्शाता है कि रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन को लागू करने की जगह में प्रभावी निगरानी तन्त्र स्थापित नहीं था। एकीकृत सुरक्षा प्रणाली 2006 में इसके अवधारण में लाये जाने के आठ वर्ष बाद में आंशिक रूप से कार्यान्वित की गयी थी। मेटल डीडेक्टर विभिन्न स्टेशनों पर संस्थापित किये गये थे जिन पर सुरक्षा कार्मिकों द्वारा नजर नहीं रखी गयी थी।

सभी जोनल रेलवे पर उपनगरीय स्टेशनों का परिचालन अनुपात समीक्षा की अवधि के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था जिसका अर्थ है कि 2010-15 के दौरान उनके कार्य का व्यय उनकी यातायात अर्जनों की तुलना में अधिक था।

यद्यपि उपनगरीय रेल सेवा यात्री यातायात का महत्वपूर्ण भाग है, फिर भी इस भाग में सुधार के लिए किसी पृथक बजट आवंटन के विभाजन में कोई पृथक संगठनात्मक ढांचा नहीं था।

4.5 सिफारिशें

भारतीय रेलवे द्वारा कार्यान्वयन के लिए निम्नलिखित सिफारिशों का सुझाव दिया जाता है

- i. *इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) रेकों की वहन क्षमता के संवर्धन, उपनगरीय रेल सेवा की आवृत्ति में वृद्धि और सामयिकता अनुरक्षित करते हुए समय सारणी के*

अनुसार रेल सेवा के परिचालन में प्रभावी कार्रवाई से भीड़ और दुर्घटना से मृत्यु से बचा जा सकता है।

- ii. लेवल क्रॉसिंगों की समाप्ति, गति अवरोधों को हटाने, अतिक्रमण हटाने, विशेष रूप से सुरक्षा जोन में, नई कोचें प्रारंभ करना, पुराने रोलिंग स्टॉक के प्रतिस्थापन इत्यादि जैसे क्षमता संवर्धन से संबंधित शीघ्रता से निपटाए जाने वाले कार्य किए जा सकते हैं।
- iii. सुरक्षा उपाय जैसे प्लेटफार्म ऊंचा करना, ट्रेकों के बीच फेंसिंग ताकि मृत्यु इत्यादि से बचा जा सके के अलावा समयबाधित तरीके से स्टेशनों पर अपेक्षित यात्री सुविधाओं को प्राथमिकता दी जा सकती है।
- iv. सभी चिन्हित संवेदनशील स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) का शीघ्र कार्यान्वयन और अन्य अनिवार्य सुरक्षा उपाय प्रदान करना जैसे क्लोज सर्किट टेलिविजन (सीसीटीवी), डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएमएमडी) और प्राथमिकता के आधार पर महत्वपूर्ण स्टेशनों पर अप्राधिकृत प्रवेश से बचाव किया जा सकता है।
- v. उपनगरीय रेल सेवा की परिचालनात्मक लागत को न्यूनतम करने के लिए क्षेत्र की पहचान और उपनगरीय किरायों के यौक्तिकीकरण के माध्यम से राजस्व सृजित किया जा सकता है।
- vi. उपनगरीय रेल सेवा के लिए एक पृथक संगठनात्मक ढांचा स्थापित करना ताकि संबंधित क्षेत्रों में संगठनात्मक दक्षता में वृद्धि हो सके।

बलविन्द्र

(बलविन्द्र सिंह)

उप नियंत्रक महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 1 जून 2016

प्रतिहस्ताक्षरित

शशि कान्त शर्मा

(शशि कान्त शर्मा)

भारत के नियंत्रक- महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 2 जून 2016

