

## अध्याय 1 वित्त की स्थिति

यह अध्याय 2019-20 के दौरान भारतीय रेल की वित्त व्यवस्था पर व्यापक परिदृश्य दर्शाता है। यह पिछले वर्ष के संदर्भ के साथ-साथ समग्र प्रवृत्ति सहित प्रमुख वित्तीय संकेतकों में महत्वपूर्ण परिवर्तनों का विश्लेषण करता है। इस विश्लेषण के मूल आंकड़े भारतीय रेल (आईआर) के वित्त लेखे हैं। वित्त लेखाओं को संघ सरकार के वित्त लेखाओं में शामिल करने के लिए भारतीय रेल द्वारा वार्षिक रूप से संकलित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, 2019-20 के दौरान भारतीय रेल के निष्पादन का विश्लेषण करने के लिए सरकारी दस्तावेजों और रिपोर्टों<sup>1</sup> के आंकड़ों का भी प्रयोग किया गया है।

### 1.1 चालू वर्ष के राजकोषीय संव्यवहारों का सार

निम्नलिखित तालिका 2018-19 तथा 2019-20 के दौरान भारतीय रेल के वित्तीय संव्यवहारों का सार प्रस्तुत करती है। तालिका में कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत में वृद्धि/कमी को दर्शाते हैं।

तालिका 1.1 - 2019-20 के दौरान प्राप्ति और व्यय का सार (₹ करोड़ में)					
पूंजी और राजस्व व्यय का सार					
क्रम. सं.	विवरण	वास्तविक 2018-19	बजट अनुमान 2019-20	संशोधित 2019-20	वास्तविक 2019-20
1.	पूंजीगत व्यय <sup>2</sup>	1,33,376.66	1,60,176.00	1,56,351.97	1,48,064.48
2.	राजस्व व्यय	1,86,733.51	2,07,900.00	2,02,458.00	1,73,105.07
राजस्व प्राप्तियों और राजस्व व्यय का सार					
1	यात्री आय	51,066.65 (4.98)	56,000.00	56,000.00	50,669.09 (-0.78)
2	अन्य कोचिंग आय <sup>3</sup>	4,474.46 (3.71)	6,000.00	6,000.00	4,640.79 (3.72)
3	माल भाड़ा आय	1,27,432.72 (8.87)	1,43,000.00	1,34,733.00	1,13,487.89 (-10.94)
4	विविध आय <sup>4</sup>	6,996.23 (-19.47)	11,575.00	9,000.00	5,862.75 (-16.20)
<b>5</b>	<b>कुल यातायात आय</b>	<b>1,89,970.06</b>	<b>2,16,575.00</b>	<b>2,05,733.00</b>	<b>1,74,660.52</b>
6	यातायात बकाया से समाशोधन (उचन्त)	(-) 63.48	100.00	100.00	(-) 303.92
<b>7</b>	<b>सकल यातायात प्राप्तियां<sup>5</sup> (मद संख्या 5+6)</b>	<b>1,89,906.58 (6.26)</b>	<b>2,16,675.00</b>	<b>2,05,833.00</b>	<b>1,74,356.60 (-8.19)</b>

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

<sup>2</sup> पूंजीगत व्यय में सकल बजटीय सहायता, आंतरिक संसाधन और अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) से व्यय शामिल है

<sup>3</sup> भवन को किराए, पट्टे पर देने, खानपान सेवाओं, विज्ञापनों, साइडिंग के रख-रखाव और लेवल क्रॉसिंग, नीतिगत लाइनों पर हानि की प्रतिपूर्ति इत्यादि से आय।

<sup>4</sup> भारतीय रेल की माल ढुलाई, यात्री, अन्य कोचिंग यातायात और विविध आय से परिचालन प्राप्तियां।

<sup>5</sup> विविध प्राप्तियों में निविदा दस्तावेजों की बिक्री, रेलवे भर्ती बोर्ड के निर्णीत हर्जाने और प्राप्तियां शामिल हैं।

तालिका 1.1 - 2019-20 के दौरान प्राप्ति और व्यय का सार (₹ करोड़ में)					
पूंजी और राजस्व व्यय का सार					
8	विविध प्राप्ति <sup>6</sup>	600.79 (194.03)	260.00	436.00	338.09 (-43.73)
9	<b>कुल प्राप्ति<sup>6</sup></b> <b>(मद संख्या 7 + 8)</b>	<b>1,90,507.37</b> <b>(6.47)</b>	<b>2,16,935.00</b>	<b>2,06,269.00</b>	<b>1,74,694.69</b> <b>(-8.30)</b>
10	निवल सामान्य कार्यचालन व्यय <sup>7</sup>	1,40,200.30 (9.11)	1,55,000.00	1,51,208.00	1,50,211.21 (7.14)
11	<b>निधियों में विनियोजन</b>				
	पेंशन निधि	44,280.00 (-3.31)	50,000.00	48,350.00	20,708.00 (-53.23)
	मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	300.00 (-80.52)	500.00	400.00	400.00 (33.33)
12	<b>कुल कार्यचालन व्यय<sup>8</sup></b> <b>(मद सं.10+ 11)</b>	<b>1,84,780.30</b> <b>(5.09)</b>	<b>2,05,500.00</b>	<b>1,99,958.00</b>	<b>1,71,319.21</b> <b>(-7.28)</b>
13	विविध व्यय <sup>9</sup>	1,953.21 (36.61)	2,400.00	2,500.00	1,785.86 (-8.57)
14	<b>कुल व्यय</b> <b>(मद सं.12 + 13)</b>	<b>1,86,733.51</b> <b>(5.34)</b>	<b>2,07,900.00</b>	<b>2,02,458.00</b>	<b>1,73,105.07</b> <b>(-7.30)</b>
15	निवल अधिशेष (मद संख्या 9 - 14)	3,773.86 (126.58)	9,035.00	3,811.00	1,589.62 (-57.88)
16	<b>विनियोग के लिए उपलब्ध अधिशेष</b>				
	विकास निधि (डीएफ)	750.00 (50.19)	1,000.00	1,311.00	1,388.86 (85.18)
	पूंजीगत निधि (सी एफ)	0	3,035.00	0.00	0
	राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	3,023.86	5,000.00	2,500.00	200.76 (-93.36)

स्रोत: 2018-19 और 2019-20 के लिए रेल बजट और 2019-20 के लेखें

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

तालिका 1.1 से देखा जा सकता है

1. कुल प्राप्ति<sup>6</sup> में 2018-19 में 6.47 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 2019-20 के दौरान 8.30 प्रतिशत की कमी हुई थी। 2018-19 की तुलना में 2019-20 में कमी मुख्यतः माल-भाड़ा आय (10.94 प्रतिशत तक) तथा विविध आय (16.20 प्रतिशत तक) में कमी के कारण थी।
2. निवल सामान्य कार्यचालन व्ययों में 2018-19 की तुलना में 2019-20 में 7.14 प्रतिशत तक वृद्धि हुई थी। हालांकि, कुल कार्यचालन व्यय पेंशन निधि के कम विनियोजन के कारण पिछले वर्ष की तुलना में 7.28

<sup>6</sup> विविध प्राप्ति<sup>6</sup> में निविदा दस्तावेजों की बिक्री, रेलवे भर्ती बोर्ड के निर्णीत हजाने और प्राप्ति<sup>6</sup> शामिल हैं।

<sup>7</sup> भारतीय रेलवे के परिचालन व्यय (स्टाफ वेतन, परिसंपत्तियों की मरम्मत और रखरखाव, ईंधन आदि)।

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

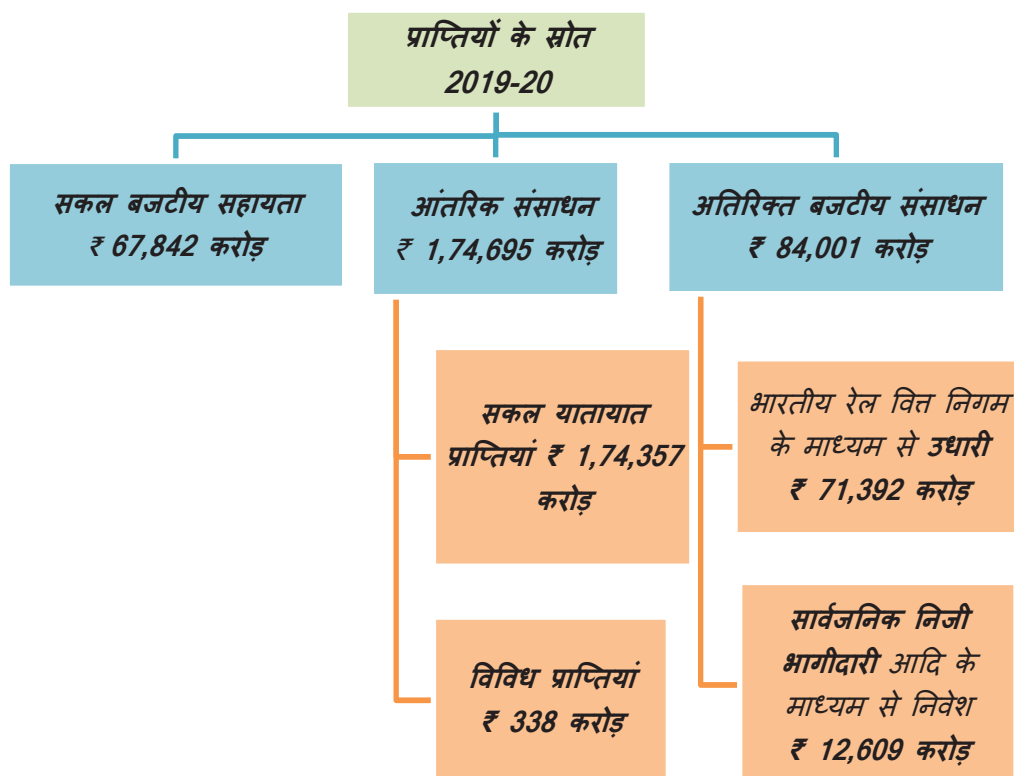
<sup>9</sup> विविध व्यय में रेलवे बोर्ड, सर्वेक्षणों, अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन, भारतीय रेल की अन्य विविध स्थापनाओं, सांविधिक लेखापरीक्षा आदि पर व्यय शामिल है।

प्रतिशत कम हुआ। सभी राजस्व देयताओं को पूरा करने के पश्चात सृजित 'निवल अधिशेष' 2018-19 में ₹3,773.86 करोड़ की तुलना में 2019-20 में ₹ 1589.62 करोड़ था। रेलवे वर्ष 2019-20 के दौरान पेंशन निधि में वास्तविक आवश्यकता से कम विनियोजन करके अधिशेष दिखा सका। यदि जोनल रेलवे के पेंशन भुगतान पर व्यय को पूरा करने के लिए आवश्यक वास्तविक राशि (₹ 48,626 करोड़) को पेंशन निधि (₹ 20,708 करोड़ के बजाय) में विनियोजित की गई होती, तो रेलवे का ₹ 26,328.39 करोड़ (₹ 1,589.62 करोड़ के अधिशेष के बजाय) का ऋणात्मक शेष होता।

3. 'निवल अधिशेष' बजट अनुमान (बीई) से ₹ 7,445.38 करोड़ (82.41 प्रतिशत) तक कम था। यह बीई की तुलना में 'माल-भाड़ा आय' में ₹ 29,512.11 करोड़, 'विविध आय' में ₹ 5,712.25 करोड़ और 'यात्री आय' में ₹ 5,330.91 करोड़ की गिरावट के कारण था।
4. ₹ 1589.62 करोड़ के निवल अधिशेष को विकास निधि (₹ 1,388.86 करोड़) और राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) (₹ 200.76 करोड़) में विनियोजित किया गया था। कोई निधि पूंजीगत निधि में विनियोजित नहीं की गई थी, यद्यपि बीई में ₹ 3,035 करोड़ की परिकल्पना की गई थी।

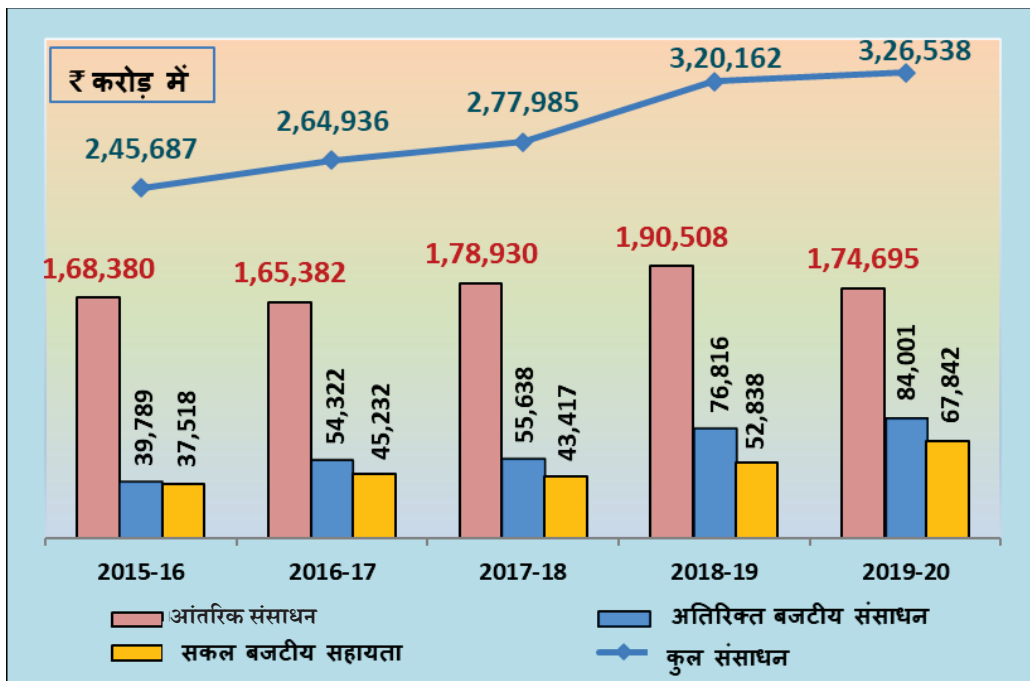
### 1.2. भारतीय रेल के संसाधन

भारतीय रेल को (i) केन्द्र सरकार से बजटीय सहायता, (ii) अपने आंतरिक संसाधन और (iii) अतिरिक्त बजटीय संसाधनों द्वारा वित्तपोषित किया जाता है वर्ष 2019-20 के दौरान भारतीय रेलवे की प्राप्तियों के मुख्य स्रोत इस प्रकार हैं:



चित्र 1.1: प्राप्तियों के स्रोत

विगत पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल के लिये उपलब्ध विभिन्न संसाधनों की हिस्सेदारी को निम्नलिखित ग्राफ में दर्शाया गया है:



चित्र 1.2: विगत पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल के विभिन्न संसाधनों का हिस्सा

उपर्युक्त ग्राफ दर्शाता है कि भारतीय रेल का सबसे बड़ा संसाधन आन्तरिक संसाधन और उसके बाद अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) और जीबीएस हैं। रेलवे चल स्टॉक की खरीद के लिए 1987 में स्थापित भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से ईबीआर सृजित कर रहा है। 2015-16 से रेल मंत्रालय ने परियोजना वित्तपोषण के लिए भी ईबीआर का सहारा लिया।

### 1.2.1 अतिरिक्त बजटीय संसाधन

ईबीआर में, भारतीय रेल के चल स्टॉक की खरीद हेतु और परियोजनाओं के कार्यान्वयन हेतु आईआरएफसी के माध्यम से सृजित निधियां सम्मिलित हैं। पूंजीगत परियोजनाओं के वित्तपोषण हेतु भारतीय जीवन बीमा निगम (एलआईसी) से संस्थागत वित्त (ईबीआर-आईएफ) तथा सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड में क्रियान्वित परियोजनाओं के माध्यम से संग्रहित निधियां भी ईबीआर का भाग हैं। भारतीय रेल ने 2018-19 के दौरान संग्रहित राशि ₹ 76,816.32 करोड़ के प्रति वर्ष 2019-20 के दौरान, अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के माध्यम से ₹ 84,001.45 करोड़ की राशि (9.35 प्रतिशत की वृद्धि) संग्रहित की। इसमें चल स्टॉक की खरीद और संस्थागत वित्त/अन्य बाजार उधारी के माध्यम से भारतीय रेलवे की परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए आईआरएफसी के माध्यम से संग्रहित ₹ 71,392.07 करोड़ और पीपीपी मोड के माध्यम से ₹ 12,609.38 करोड़ शामिल है।

ब्याज देयता के कारण ईबीआर निधियों के प्रयोग में दक्षता रेलवे वित्त के लिए अधिक महत्व रखती है। ईबीआर पर अधिक निर्भरता और रेल मंत्रालय के बढ़ते ऋण बोझ को देखते हुए ईबीआर से परियोजनाओं के वित्तपोषण पर एक विस्तृत विश्लेषण भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन संघ सरकार (रेलवे)-रेलवे वित्त 2020 की संख्या 8 में किया गया था।

### 1.2.2 सकल बजटीय सहायता

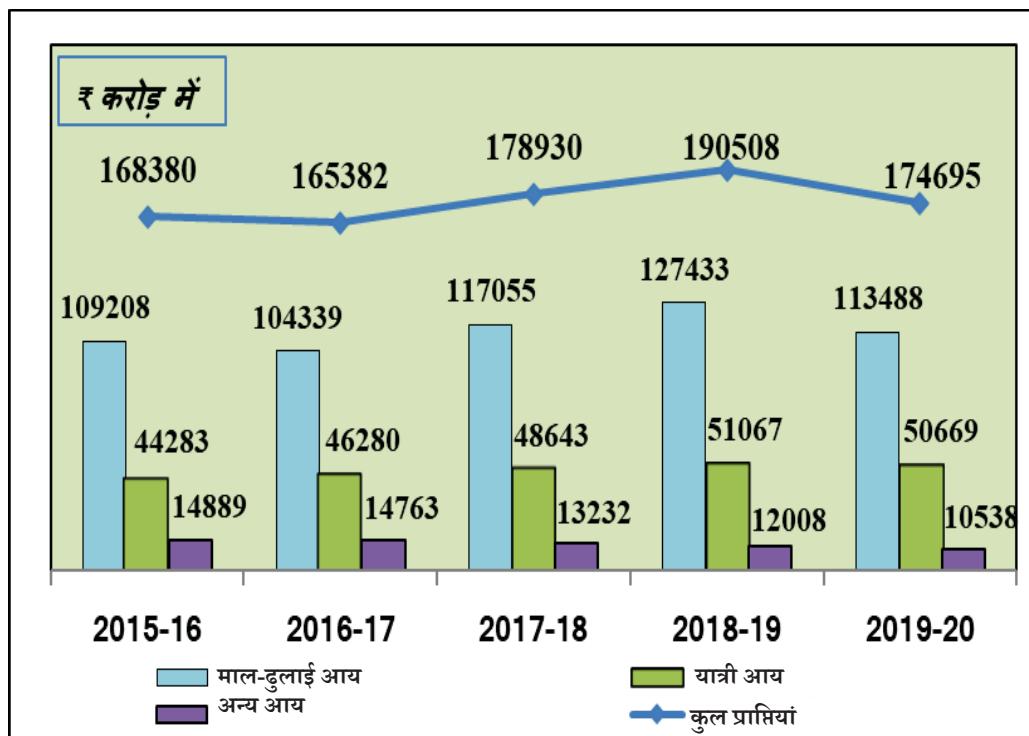
वर्ष 2019-20 के दौरान, रेलवे ने 2018-19 के दौरान प्राप्त ₹ 52,837.67 करोड़ के प्रति भारत सरकार से सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के रूप में ₹ 67,841.75 करोड़ प्राप्त किए। यह पिछले वर्ष के दौरान प्राप्त जीबीएस की राशि से 28.40 प्रतिशत अधिक था। जीबीएस में वर्ष 2019-20 के दौरान केन्द्रीय सड़क निधि (डीजल उपकर में से) से प्राप्त ₹ 17,250 करोड़ भी शामिल है।

### 1.2.3 भारतीय रेल के आंतरिक रूप से सृजित संसाधन

रेलवे के आंतरिक संसाधनों में माल-ढुलाई तथा यात्री कारोबार से प्राप्त आय, विविध आय, अन्य कोचिंग और विविध आय शामिल है। रेलवे ने 2019-20 के दौरान बीई में परिकल्पित ₹ 2,16,935 करोड़ के प्रति ₹ 1,74,694.69 करोड़ के कुल आंतरिक संसाधन सृजित किये। रेलवे ₹ 2,06,269 करोड़ के आरई लक्ष्य को भी प्राप्त नहीं कर सका।

आंतरिक संसाधनों का उपयोग राजस्व व्यय तथा मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के माध्यम से अचल परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन तथा नवीनीकरण पर किया जाता है।

पिछले पांच वर्षों की कुल राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति को निम्न ग्राफ में दर्शाया गया है:



चित्र 1.3: 2015-16 से 2019-20 के दौरान राजस्व प्राप्तियां

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

क) माल-दुलाई आय

2019-20 के दौरान माल-दुलाई आय के लिए ₹ 1,43,000 करोड़ के बजट अनुमानों के प्रति वास्तविक माल-दुलाई आय ₹1,13,487.89 करोड़ थी। पिछले पांच वर्षों के दौरान माल-भाड़ा सेवाओं के विभिन्न मापदंडों से संबंधित आंकड़े निम्नानुसार थे:

तालिका 1.2- माल-दुलाई सेवा के आंकड़े					
वर्ष	लदान (मिलियन टन)	एनटीकेएम <sup>10</sup> (मिलियन में) (केवल राजस्व माल दुलाई)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड <sup>11</sup> (दूरी किमी में)	प्रति टन प्रति किमी औसत आय (पैसे में)
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)
<b>2019-20</b>	<b>1208.41</b> <b>(-1.07)</b>	<b>707665</b> <b>(-4.18)</b>	<b>1,13,487.89</b> <b>(-10.94)</b>	<b>586</b>	<b>160.37</b> <b>(-7.06)</b>

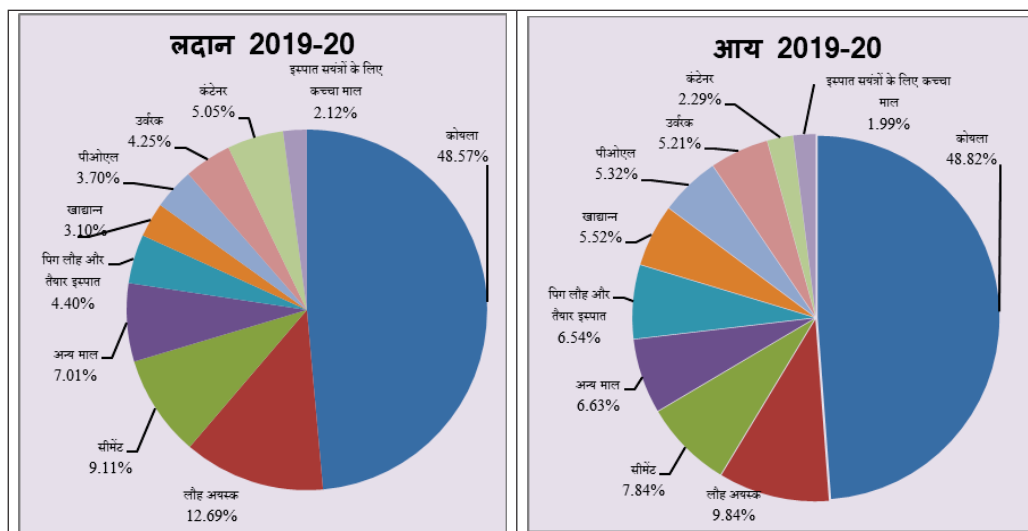
टिप्पणी: कोष्ठक में दिए गए आंकड़े पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत वृद्धि/कमी की प्रतिशतता को दर्शाते हैं।

माल का लदान 2018-19 के दौरान 1221.48 एमटी के लदान की तुलना में 2019-20 के दौरान 1208.41 मिलियन टन (एमटी) था। पिछले वर्ष की तुलना में 2019-20 के दौरान माल-दुलाई आय में 1.07 प्रतिशत की कमी हुई। माल दुलाई आय भी पिछले वर्षों की वृद्धि दर 8.87 प्रतिशत की तुलना में 10.94 प्रतिशत कम हुई। लदान और एनटीकेएम में गिरावट के कारण, औसत लीड 2018-19 में 605 किमी से गिरकर 2019-20 में 586 किमी हो गई।

रेलवे माल-दुलाई बास्केट कुछ थोक वस्तुओं तक सीमित है। लदान और आय में वस्तुवार शेयर निम्न ग्राफ में दिया गया है:

<sup>10</sup> एनटीकेएम-निवल टन किलोमीटर-माल दुलाई की माप की इकाई जो एक किलोमीटर की दूरी पर एक टन माल के परिवहन का प्रतिनिधित्व करती है।

<sup>11</sup> औसत लीड - एक टन माल की औसत दुलाई।



चित्र 1.4: लदान और आय का मुख्य वस्तुवार शेयर

उपर्युक्त मुख्य वस्तुओं का कुल माल-दुलाई आय (विविध माल आय को छोड़कर) में 98 प्रतिशत योगदान है। कोयला लदान (48.57 प्रतिशत) और आय (48.82 प्रतिशत) दोनों में प्रमुख घटक था, इसके बाद लौह अयस्क और सीमेंट थे। लदान में सबसे ज्यादा वृद्धि लौह अयस्क (11.67 प्रतिशत) और पीओएल<sup>12</sup> (3.88 प्रतिशत) में हुई थी।

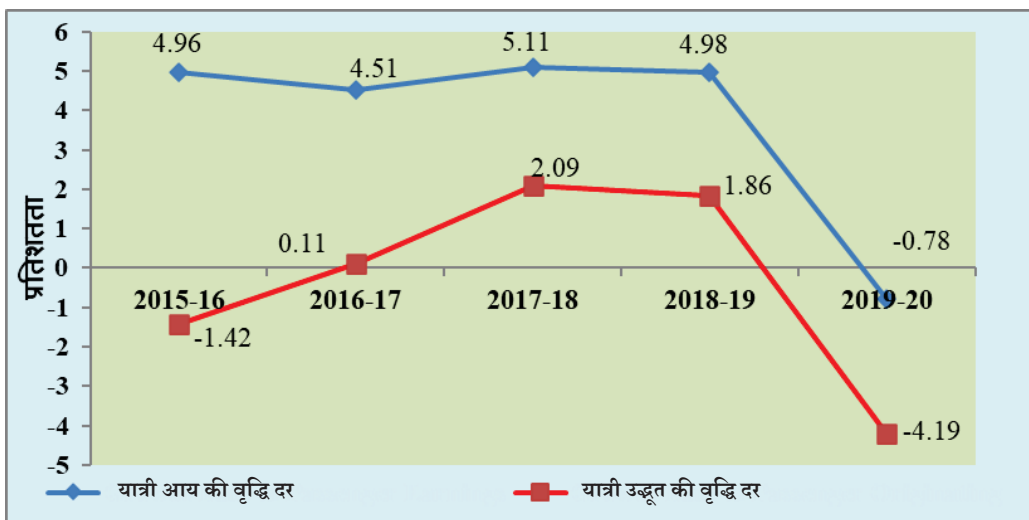
2018-19 की तुलना में माल लदान में 2019-20 के दौरान 13.07 मिलियन टन की कमी आई थी। 2019-20 के दौरान माल लदान में मुख्य कमी इन वस्तुओं में थी: कोयला (18.97 एमटी तक), सीमेंट (7.24 एमटी तक), अन्य माल (2.19 एमटी), खाद्यान्न (1.78 एमटी तक) और कच्चा लोहा और परिष्कृत इस्पात (0.86 एमटी तक)। पिछले छह वर्षों के दौरान खाद्यान्नों के लदान में गिरावट की प्रवृत्ति थी।

जैसा कि उपर्युक्त से देखा जा सकता है, कोयला यातायात पर अधिक निर्भरता है। थोक वस्तुओं की यातायात स्वरूप में कोई बदलाव रेलवे माल दुलाई आय को काफी प्रभावित कर सकता है। लम्बे समय तक विभिन्न प्रोत्साहन योजनाएं चलाने के बावजूद रेलवे अपनी माल बास्केट में विविधता नहीं ला पाया है।

### ख) यात्री आय

2019-20 के दौरान यात्री आय के लिए ₹ 56,000 करोड़ के बजट अनुमानों के प्रति वास्तविक यात्री आय ₹ 50,669.09 करोड़ थी। पिछले पांच वर्षों के दौरान यात्री उद्भूत संख्या एवं आय की वृद्धि दर निम्नानुसार है:

<sup>12</sup> पेट्रोलियम, तेल और स्नेहक



चित्र 1.5: यात्रियों की संख्या और आय की वृद्धि दर

जैसा कि उपर्युक्त ग्राफ से देखा जा सकता है, पिछले वर्ष की तुलना में उद्भूत यात्री और यात्री आय में तेजी से गिरावट आई थी। यात्री सेवाओं के मुख्य निष्पादन संकेतक निम्न प्रकार है:

तालिका 1.3 - मुख्य यात्री सूचक					
वर्ष	यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	यात्री किलोमीटर <sup>13</sup> (मिलियन में)	आय (₹ करोड़ में)	औसत लीड (दूरी किलोमीटर में)	औसत आय प्रति यात्री प्रति किलोमीटर (पैसे में)
2015-16	8107.33 (-1.42)	1143039 (-0.36)	44,283.26 (4.96)	140.99	38.74 (5.33)
2016-17	8116.10 (0.11)	1149835 (0.59)	46,280.46 (4.51)	141.67	40.25 (3.90)
2017-18	8285.77 (2.09)	1177699 (2.42)	48,643.14 (5.11)	142.14	41.30 (2.61)
2018-19	8439.06 (1.86)	1157174 (-1.74)	51,066.65 (4.98)	137.12	44.13 (6.85)
<b>2019-20</b>	<b>8085.74</b> <b>(-4.19)</b>	<b>1050738</b> <b>(-9.20)</b>	<b>50,669.09</b> <b>(-0.78)</b>	<b>129.95</b>	<b>48.22</b> <b>(9.27)</b>

स्रोत- भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

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

पिछले वर्ष की तुलना में, उद्भूत यात्रियों की वार्षिक वृद्धि दर ऋणात्मक (-4.19 प्रतिशत) थी। यात्रियों की संख्या में गैर-उपनगरीय श्रेणी में 4.54 प्रतिशत और उपनगरीय श्रेणी में 3.91 प्रतिशत की कमी आई थी। यात्री आय में भी 2018-19 में 4.98 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 2019-20 में 0.78 प्रतिशत की गिरावट आई। हालांकि, प्रति यात्री प्रति किलोमीटर औसत आय 9.27 प्रतिशत अर्थात् 2018-19 में 44.13 पैसे से 2019-20 में 48.22 पैसे बढ़ गई।

<sup>13</sup> यात्री किलोमीटर - एक यात्री को एक किलोमीटर ले जाना



### ग) विविध आय और अन्य कोचिंग आय

वर्ष 2019-20 के दौरान 'विविध और अन्य कोचिंग आय' के लिए ₹ 17,575 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति वास्तविक आय केवल ₹ 10,503.54 करोड़ थी। विविध और अन्य कोचिंग आय चालू वर्ष में सकल यातायात प्राप्तियों का केवल 6.02 प्रतिशत रहा। इसमें 2018-19 में ₹ 11,470.69 करोड़ से 2019-20 में ₹ 10,503.54 करोड़ तक 8.43 प्रतिशत की कमी आई।

लेखापरीक्षा विश्लेषण ने दर्शाया कि विविध आय में कमी प्रमुख रूप से भूमि को पट्टे पर देने, भूमि/एअर स्पेस का सम्पदा विकास और अन्य विविध प्राप्तियों आदि में कमी के कारण थी। हालांकि, खान-पान विभाग से प्राप्तियों, आरएलडीए/आइआरसीटीसी, विज्ञापन और प्रचार इत्यादि से आय में वृद्धि हुई थी। 'विविध आय' में सामरिक लाइनों पर परिचालन हानि की प्रतिपूर्ति के कारण ₹ 2,098.10 करोड़ की राशि भी शामिल थी। विज्ञापनों और रेलवे भूमि के वाणिज्यिक उपयोग से राजस्व सृजन को बढ़ाने के लिए काफी अवसर थे।

### घ) वसूली न की गई आय

यातायात की आवाजाही के आधार पर वसूली न की गई आय को 'यातायात उंचत' के रूप में वर्गीकृत किया जाता है। भवन/भूमि के किराए/पट्टे पर देने और साइडिंग आदि के अनुरक्षण प्रभारों के आधार पर वसूली न की गई आय 'वसूली योग्य मांग' है। वसूली न की गई आय के तहत बकाया 2018-19 में ₹ 1,728.08 करोड़ से बढ़कर 2019-20 के अंत तक ₹ 2,032 करोड़ हो गया। इसमें से ₹ 1,668.74 करोड़ की राशि यातायात उंचत के तहत और ₹ 363.26 करोड़ 'वसूली योग्य मांग' के तहत बकाया थी। यातायात उंचत के तहत बकाया का बड़ा हिस्सा विद्युत घरों और राज्य विद्युत संस्थाएं/विद्युत-घर से वसूली न गई माल दुलाई और अन्य प्रभारों के कारण था। यह ₹ 638.75 करोड़ था और कुल यातायात उंचत का 38.28 प्रतिशत था। प्रमुख चूककर्ता इस प्रकार हैं;

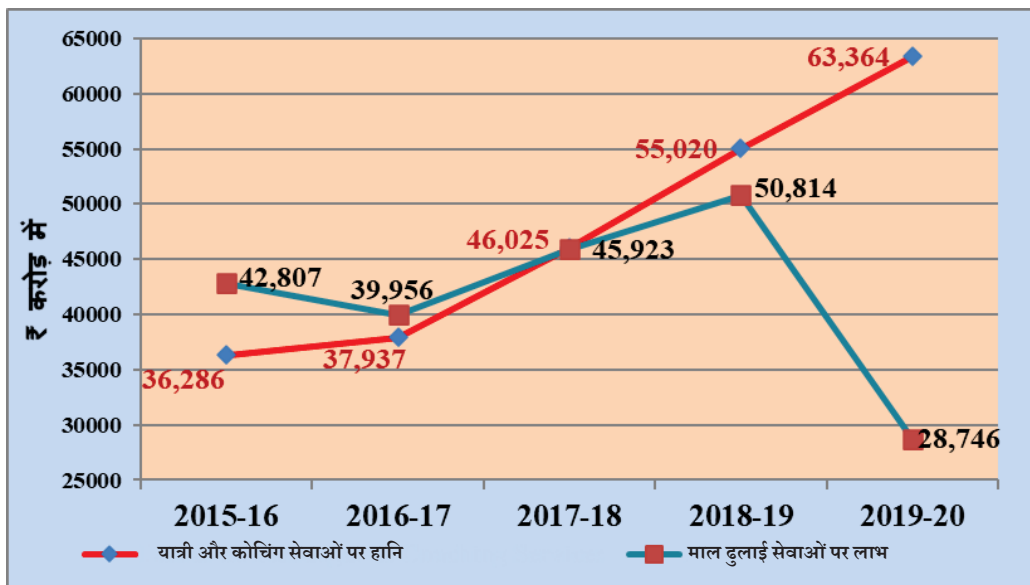
तालिका 1.4 राज्य विद्युत संस्थाएं/विद्युत-घर के प्रति बकाया देय (₹ करोड़ में)		
क्रम.सं.	राज्य विद्युत संस्थाएं/विद्युत-घर	31 मार्च 2020 तक बकाया देयताएं
1.	पंजाब	446.39
2.	दिल्ली	114.28
3.	राजस्थान	30.03
4.	एनटीपीसी	15.61
5.	उत्तर प्रदेश	14.72
6.	महाराष्ट्र	5.84
7.	पश्चिम बंगाल	5.62

स्रोत- राज्य विद्युत संस्थाएं/विद्युत-घरों से वसूली योग्य देयताओं का विवरण

पंजाब, दिल्ली और राजस्थान की बिजली संस्थाओं से बकाया राशि दस वर्षों से जारी है। रेल मंत्रालय को राज्य विद्युत संस्थाएं/विद्युत-घर से पुरानी बकाया राशि को प्राप्त करने के लिए अपने प्रयासों को बढ़ाने की जरूरत है।

### 1.3 यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं की प्रतिकूल-आर्थिक सहायता

भारतीय रेल यात्री सेवाओं और अन्य कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत को पूरा करने में असमर्थ थी। भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित नवीनतम रिपोर्ट<sup>14</sup> में उपलब्ध डेटा का विश्लेषण किया गया है। यह दर्शाता है कि यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं में माल दुलाई आय से प्रतिकूल आर्थिक सहायता दी गई थी। यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं द्वारा हो रही हानि 2015-16 में ₹ 36,286.33 करोड़ से 2019-20 में ₹ 63,364.25 करोड़ तक बढ़ गई। 2015-16 से 2019-20 के दौरान यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानि तथा माल दुलाई सेवाओं पर लाभ को निम्न ग्राफ में दर्शाया गया है:



चित्र 1.6: यात्री और अन्य सेवाओं पर हानि तथा माल दुलाई सेवाओं पर लाभ

जैसा कि उपर्युक्त से देखा जा सकता है कि पिछले कुछ वर्षों से यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं पर हानि लगातार बढ़ रही है। दूसरी तरफ, माल दुलाई परिचालनों पर अर्जित लाभ, जिसमें पिछले तीन वर्षों के दौरान बढ़त की प्रवृत्ति देखी गई थी, 2018-19 में ₹ 50,814.19 करोड़ से तेजी से घटकर 2019-20 में ₹ 28,746.06 करोड़ हो गया। माल दुलाई यातायात से प्राप्त पूरे लाभ का उपयोग यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हुई हानि की छतिपूर्ति के लिए किया गया था। यात्री परिचालनों से ₹ 34,618.19 करोड़ की हानि 2019-20 के दौरान अपुरित रही।

2015-16 से 2019-20 के दौरान यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां निम्न तालिका में दी गई है:

तालिका 1.5 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां					
(₹ करोड़ में)					
श्रेणी	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
एसी-प्रथम श्रेणी	(-) 175.79	(-) 139.39	(-) 164.95	(-) 248.60	(-) 403.11
प्रथम श्रेणी	(-) 58.00	(-) 53.31	(-) 34.67	(-) 38.87	(-) 37.89
एसी 2 टियर	(-) 463.11	(-) 559.27	(-) 604.49	(-) 907.93	(-) 1,378.28
एसी 3 टियर	898.06	1,040.52	738.75	318.03	64.65

<sup>14</sup> वर्ष 2019-20 के लिए अंतिम परिणामों-माल दुलाई सेवा यूनिट लागतों तथा कोचिंग सेवाओं की लाभप्रदता/यूनिट लागत का सार

तालिका 1.5 यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों की परिचालन हानियां					
(₹ करोड़ में)					
श्रेणी	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
एसी चेयर कार	(-) 5.58	117.83	98.39	242.80	(-) 182.21
स्लीपर श्रेणी	(-) 8,301.15	(-) 9,313.27	(-) 11,003.06	(-) 13,011.55	(-) 16,055.93
द्वितीय श्रेणी	(-) 8,569.77	(-) 10,024.88	(-) 11,523.87	(-) 13,214.04	(-) 14,456.65
साधारण श्रेणी	(-) 13,237.74	(-) 14,647.64	(-) 16,568.07	(-) 19,124.13	(-) 20,449.92
ईएमयू उपनगरीय सेवाएं	(-) 5,124.74	(-) 5,323.62	(-) 6,184.46	(-) 6,753.56	(-) 6,937.72

स्रोत: कोचिंग सेवाओं की लाभकारिता/यूनिट लागतों के अंतिम परिणामों का सार

टिप्पणी: यात्री सेवाओं के ऋणात्मक आंकड़े हानि को दर्शाते हैं और धनात्मक आंकड़े लाभ को दर्शाते हैं।

उपर्युक्त डेटा से यह देखा जा सकता है कि एसी-3-टियर जो अपनी परिचालन लागत की वसूली कर सकती थी और लाभ अर्जित कर सकती थी को छोड़कर ट्रेन सेवाओं की सभी श्रेणियों ने 2019-20 के दौरान हानि उठाई। दूसरी श्रेणी, सामान्य श्रेणी तथा उपनगरीय सेवाओं को दी गई प्रतिकूल आर्थिक सहायता में पिछले पांच वर्षों में लगातार वृद्धि हुई है जिसमें सामान्य श्रेणी पर सहायता अधिकतम रही। यात्री सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों में हानि ₹ 20,449.92 करोड़ (साधारण श्रेणी) से ₹ 37.89 करोड़ (प्रथम श्रेणी) के बीच थी।

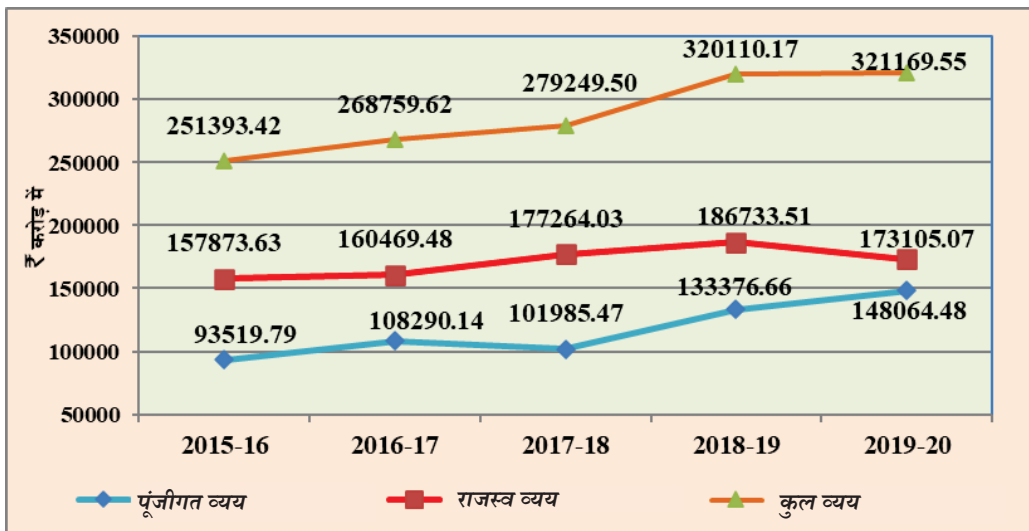
इन श्रेणियों से पूर्ण लागत की वसूली न होने के सहयोगी कारकों में से एक कारक विभिन्न लाभार्थियों को मुफ्त तथा रियायती किराया पास/टिकट है। विभिन्न श्रेणियों के यात्रियों (जैसे दिव्यांग व्यक्ति, मरीज, वरिष्ठ नागरिक, इज्जत मासिक सीजन टिकट, प्रेस सवांददाता, खिलाड़ी, युद्ध विधवाओं आदि) को रियायतों के आधार पर यात्री आय में परित्यक्त राजस्व 2018-19 में ₹ 1,994.83 करोड़ से बढ़कर 2019-20 में ₹ 2,058.61 करोड़ हो गया। रेलवे द्वारा दी गई रियायतों पर एक विस्तृत विश्लेषण भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक संघ सरकार (रेलवे)-रेलवे वित्त के प्रतिवेदन 2019 की संख्या 10 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 हैं।

भारतीय रेल का कुल व्यय 0.33 प्रतिशत की मामूली वृद्धि दर्ज करते हुए 2018-19 में ₹ 3,20,110.17 करोड़ से बढ़ कर 2019-20 में ₹ 3,21,169.55 करोड़ हो गया। इसी अवधि के दौरान पूंजीगत व्यय 11 प्रतिशत बढ़ गया, जबकि राजस्व व्यय<sup>15</sup> 7.30 प्रतिशत घट गया। कुल व्यय में पूंजीगत व्यय का हिस्सा 2018-19 में 41.7 प्रतिशत से बढ़ कर 2019-20 में 46.1 प्रतिशत हो गया। राजस्व व्यय का हिस्सा 2018-19 में 58.3 प्रतिशत से घटकर 2019-20 में 53.9 प्रतिशत हो गया। विगत पांच वर्षों के दौरान राजस्व और पूंजीगत व्यय का विवरण निम्न ग्राफ में दर्शाया गया है:

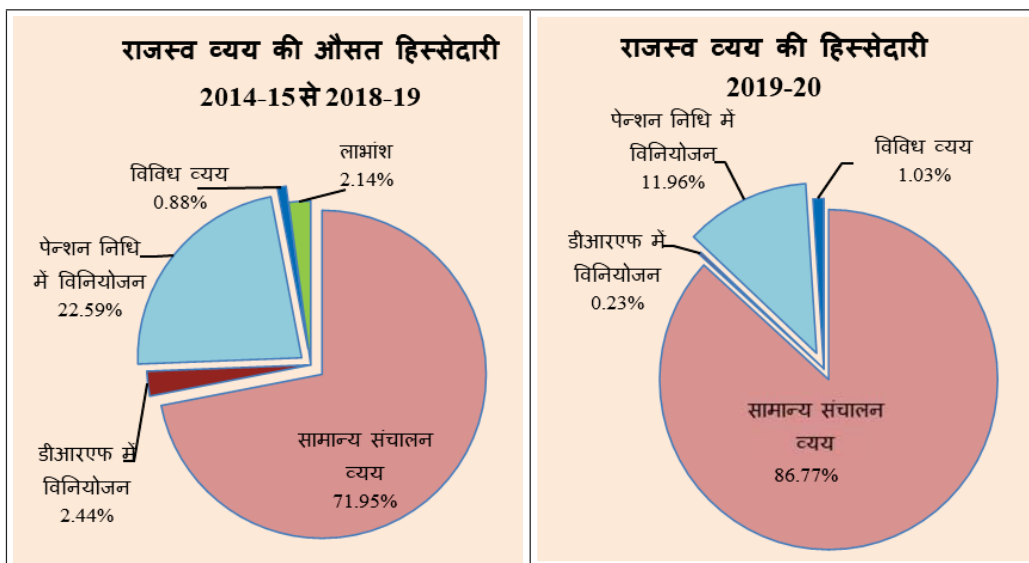
<sup>15</sup> डीएफ, सीएफ, डीएसएफ और आरआरएसके में विनियोजित अधिशेष की राशि को छोड़कर (2015-16 ₹10,505.97 करोड़, 2016-17 ₹ 4,913.00 करोड़, 2017-18 में ₹ 1,665.61 करोड़, 2018-19 में ₹ 3,773.86 करोड़ और 2019-20 ₹ 1,589.62 करोड़)।



चित्र 1.7: विगत पांच वर्षों में पूजीगत तथा राजस्व व्यय

### 1.4.1 राजस्व व्यय

2019-20 के दौरान राजस्व व्यय के हिस्से तथा 2014-15 से 2018-19 के दौरान राजस्व व्यय के औसत हिस्से की तुलना नीचे दर्शायी गई है:

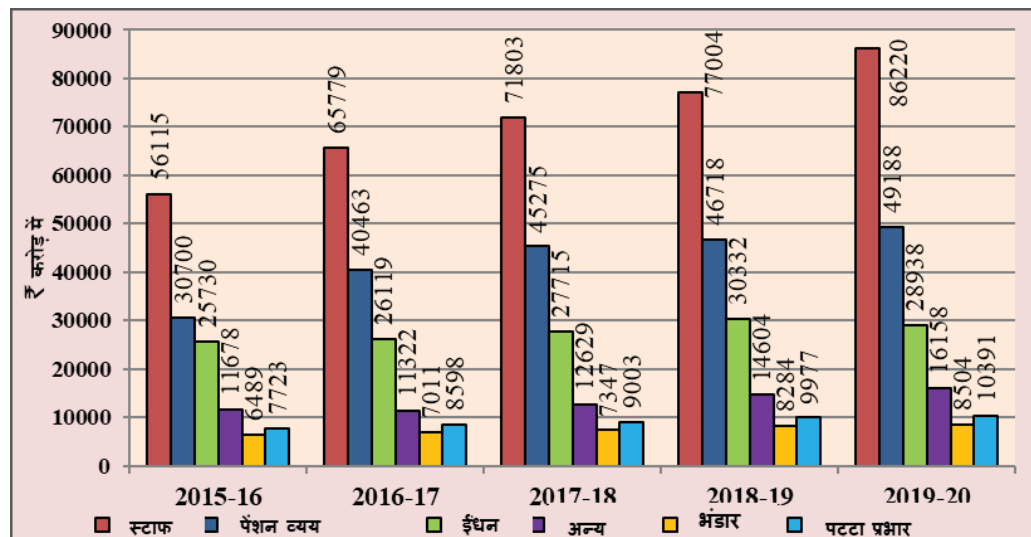


चित्र 1.8: पिछले पांच वर्षों में राजस्व व्यय का हिस्सा

सामान्य व्यय (ओडब्ल्यूई) में भारतीय रेल के दिन-प्रतिदिन के रख-रखाव और परिचालनों पर व्यय सम्मिलित है। इसमें कार्यालय प्रशासन पर व्यय, ट्रेक एवं पुलों की मरम्मत और रखरखाव, इंजनों, कैरिज एवं वैगनों, संयंत्र एवं उपस्कर, कर्मिदल पर परिचालन खर्च, ईंधन, विविध व्यय, पट्टा प्रभागों पर ब्याज के भुगतान, पेंशन देयताएं आदि शामिल हैं। ओडब्ल्यूई में पिछले पांच वर्षों के दौरान औसत 71.95 प्रतिशत की तुलना में 2019-20 के दौरान कुल राजस्व व्यय के 86.77 प्रतिशत तक वृद्धि हुई।

**घटकवार राजस्व व्यय**

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



चित्र 1.9: घटकवार व्यय

जैसा कि उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है, चालू वर्ष के दौरान स्टाफ लागत (पेंशन व्यय सहित) कार्यचालन व्ययों का लगभग 68 प्रतिशत है। इसमें पिछले वर्ष की तुलना में 2019-20 के दौरान 9.45 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

भारतीय रेल में प्रतिबद्ध व्यय में स्टाफ लागत, पेंशन भुगतान और चल स्टॉक पर किराया पट्टा प्रभाग शामिल थे जो 2019-20 में कुल कार्यचालन व्यय का लगभग 73 प्रतिशत थे।

**क) पेंशन निधि में विनियोजन**

पेंशन निधि में विनियोजन राजस्व व्यय का दूसरा सबसे बड़ा घटक है। रेलवे ने 2019-20 में ₹ 20,708.00 करोड़ विनियोजित किए थे, जबकि पिछले वर्ष ₹ 44,280.00 करोड़ का विनियोजन किया था। पेंशन पर वास्तविक व्यय (जोनल रेलवे हेतु) 2019-20 में इस विनियोजित राशि के प्रति ₹ 48,626.01 करोड़ था।

**ख) मूल्यहास आरक्षित निधि में विनियोजन**

डीआरएफ में विनियोजन में 2014-19 के दौरान औसत विनियोजन की तुलना में 2019-20 में काफी कमी आई। 2019-20 हेतु ₹ 500 करोड़ की बजटीय राशि के प्रति, डीआरएफ में केवल ₹ 400 करोड़ का विनियोजन किया गया था। मूल्यहास के लिए कम प्रावधान करने के परिणामस्वरूप पुरानी परिसम्पत्तियों के नवीनीकरण से संबंधित 'श्रो फॉरवर्ड' कार्यों का संचय हुआ। विभिन्न रेलवे निधियों का विस्तृत विश्लेषण पैराग्राफ 1.7 में दिया गया है।

**1.4.2 पूंजीगत व्यय**

भारतीय रेल में सतत आर्थिक वृद्धि के लिए अवसंरचना में संवर्धन करना अपेक्षित है। सामान्यतः परिवहन क्षेत्र के साथ गति बनाए रखने के लिए तथा तेजी से बढ़ती हुई अर्थव्यवस्था के दबावों के प्रत्युत्तर में यह आवश्यक

है कि संसाधनों का प्रभावी रूप से उपयोग किया जाए। नई परिसम्पत्तियों का सृजन, जर्जर हुई परिसम्पत्तियों का समय से प्रतिस्थापन और नवीनीकरण आदि पूंजीगत व्यय के माध्यम से किया जाता है।

**क) स्रोत-वार पूंजीगत व्यय**

भारतीय रेल का पूंजीगत व्यय तीन स्रोतों अर्थात् जीबीएस, आन्तरिक संसाधनों<sup>16</sup> और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों<sup>17</sup> से वित्तपोषित होता है। पिछले पांच वर्षों के दौरान, पूंजीगत व्यय के प्रति विभिन्न स्रोतों से योगदान को निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है:

तालिका 1.6 – भारतीय रेल के लिए स्रोत-वार पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)						
स्रोत	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	
	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	संशोधित अनुमान	वास्तविक
सकल बजटीय सहायता <sup>18</sup>	37,608.47 (40.22)	45,231.64 (41.77)	43,417.55 (42.57)	52,837.67 (39.61)	68,104.64 (43.56)	67,477.49 (45.57)
आंतरिक संसाधन (रेलवे निधि से)	16,845.31 (18.01)	10,479.84 (9.68)	3,069.77 (3.01)	4,663.18 (3.50)	5,000.00 (3.20)	1,685.08 (1.14)
<b>कुल (जीबीएस और आंतरिक संसाधन)</b>	<b>54,453.78 (58.23)</b>	<b>55,711.48 (51.45)</b>	<b>46,487.32 (45.58)</b>	<b>57,500.85 (43.11)</b>	<b>73,104.64 (46.76)</b>	<b>69,162.57 (46.71)</b>
अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईआरएफसी और पीपीपी)	39,066.01 (41.77)	52,578.66 (48.55)	55,498.15 (54.42)	75,875.81 (56.89)	83,247.33 (53.24)	78,901.91 (53.29)
<b>कुल योग</b>	<b>93,519.79</b>	<b>1,08,290.14</b>	<b>1,01,985.47</b>	<b>1,33,376.66</b>	<b>156,351.97</b>	<b>1,48,064.48</b>

नोट: कोष्ठक में दिए गए आंकड़े समग्र व्यय की प्रतिशतता को दर्शाते हैं

भारतीय रेलवे के समग्र पूंजीगत व्यय में पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2019-20 के दौरान 11 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। कुल पूंजीगत व्यय में जीबीएस की हिस्सेदारी 2018-19 में 39.61 प्रतिशत से 2019-20 में 45.57 प्रतिशत तक बढ़ गई। कुल पूंजीगत व्यय में आंतरिक संसाधनों का हिस्सा भी 2015-16 में 18.01 प्रतिशत से घटकर 2019-20 में 1.14 प्रतिशत हो गया। आंतरिक संसाधनों के अपर्याप्त सृजन के परिणामस्वरूप जीबीएस तथा ईबीआर पर अधिक निर्भरता हुई थी।

ईबीआर का हिस्सा 2018-19 में 56.89 प्रतिशत से घटकर चालू वर्ष में 53.29 प्रतिशत हो गया। रेल मंत्रालय ने 2019-20 के दौरान, आईआरएफसी द्वारा बाजार उधारी के माध्यम से जुटाई गई निधि से चल स्टॉक की खरीदारी पर ₹ 33,376.47 करोड़ व्यय किए। ईबीआर के माध्यम से वित्तपोषित परियोजनाओं पर नई लाइनों (निर्माण), आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाओं और यातायात सुविधाओं पर ₹ 32,916.06 करोड़ की राशि व्यय की गई थी। इसके अलावा, नई लाइन परियोजनाओं, यातायात सुविधाओं और सड़क सुरक्षा निर्माण कार्यों आदि पर व्यय को मुख्यतः सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से ₹ 12,609.38 करोड़ जुटाए गए।

<sup>16</sup> आरक्षित निधियां जैसे मूल्यहास आरक्षित निधि, पूंजीगत निधि, विकास निधि

<sup>17</sup> आईआरएफसी लिमिटेड और पीपीपी के माध्यम से बाजारी उधारी

<sup>18</sup> रेलवे सुरक्षा निधि से व्यय शामिल है

## ख) विभिन्न योजना शीर्षों के तहत व्यय

भारतीय रेल निम्नलिखित योजना शीर्षों के अन्तर्गत पूंजीगत व्यय करती है:

तालिका 1.7- श्रेणी वार-पूंजीगत व्यय (₹ करोड़ में)					
योजना शीर्ष	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
दोहरीकरण	10,472.35	9,093.23	11,240.34	15,168.33	22,688.83
नई लाइनें (निर्माण)	15,789.74	15,969.89	9,183.82	11,275.40	12,929.36
ट्रैक नवीनीकरण	4,367.59	5,076.33	7,727.71	8,241.66	9,390.55
आमान परिवर्तन	3,615.65	3,769.92	2,880.11	4,055.00	4,218.53
संकेत और दूरसंचार	892.89	951.56	1,255.64	1,537.02	1,622.62
यातायात सुविधाएं और यार्ड रीमॉडलिंग	983.00	910.67	1,224.84	1,146.70	1,634.23
पुल कार्य	517.20	474.52	448.73	528.27	781.50
चल स्टॉक और पट्टा प्रभागों के पूंजीगत घटक का भुगतान	24,237.48	26,610.98	28,119.11	37,219.68	47,801.56
पीएसयू, जेवी, एसपीवी में निवेश	7,349.71	7,184.13	4,887.99	12,678.36	16,924.88
कार्यशाला और उत्पादन इकाईयां और संयंत्र एवं मशीनरी	1,921.14	1,965.00	1,753.57	2,442.94	2,583.07
अन्य	8,292.04	9,449.82	11,147.61	14,802.16	14,879.97
<b>कुल<sup>19</sup></b>	<b>78,438.79</b>	<b>81,456.05</b>	<b>79,869.47</b>	<b>109,095.52</b>	<b>135,455.10</b>

स्रोत- भारतीय रेलवे विनियोग लेखे- अनुदान संख्या 80 और विवरण संख्या 10 - पूंजीगत लेखा पर व्यय का विवरण।

टिप्पणी: 'अन्य' में, सड़क सुरक्षा कार्य, विद्युतीकरण परियोजनाएं, कंप्यूटरीकरण, अन्य विद्युत कार्य, रेलवे अनुसंधान, अन्य निर्दिष्ट कार्य, स्टोर उच्चत, विनिर्माण उच्चत, विविध अग्रिम, स्टाफ क्वार्टर, यात्री सुविधाएं, मेट्रोपॉलिटन परियोजनाएं शामिल हैं।

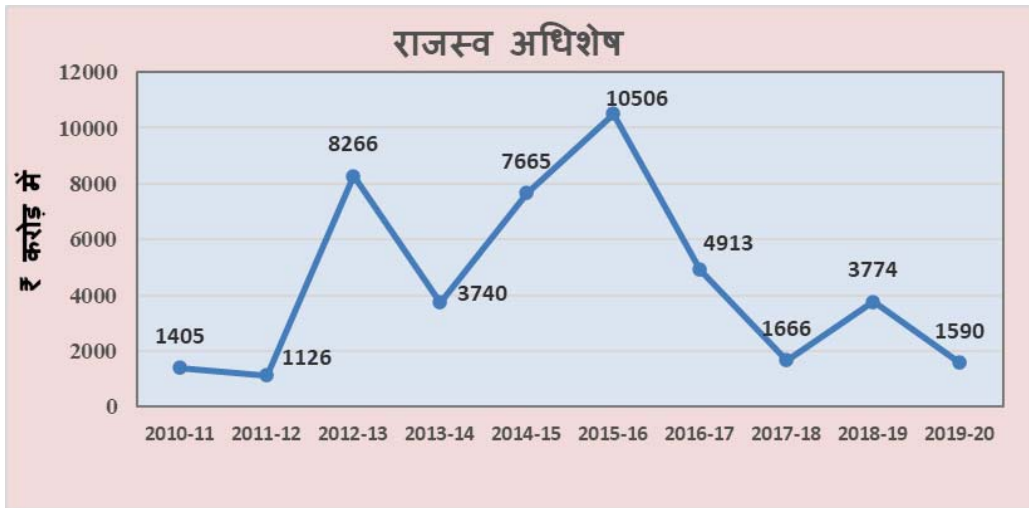
दोहरीकरण, नई लाइनें (निर्माण), ट्रैक नवीनीकरण और आमान परिवर्तन, पूंजीगत व्यय के प्रमुख घटक हैं। भारतीय रेल ने पीपीपी मोड के माध्यम से नई लाइन का निर्माण, यातायात सुविधा निर्माण कार्य, चल स्टॉक, सड़क सुरक्षा निर्माण कार्य (रोड ओवर/अंडर ब्रिज) आदि कार्य भी किए।

पिछले वर्ष की तुलना में 2019-20 में 'चल स्टॉक और पट्टा प्रभागों के पूंजीगत घटक' पर व्यय में 28 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

### 1.5 राजस्व अधिशेष

'निवल राजस्व अधिशेष' पेंशन सहित कर्मचारी लागत, परिचालन व्यय, मरम्मत और रखरखाव लागत और डीआरएफ और पेंशन निधि के विनियोग जैसे राजस्व प्रकृति के सभी व्यय करने पश्चात बाद रेलवे के पास उपलब्ध अधिशेष है। यह अधिशेष डीएफ, सीएफ, डीएसएफ, आरएसएफ और आरआरएसके जैसी विभिन्न रेलवे निधियों को आवंटित किया जाता है। वर्ष 2010-11 से 2019-20 के दौरान निवल राजस्व अधिशेष को नीचे ग्राफ में देखा जा सकता है:

<sup>19</sup> पीपीपी पर खर्च शामिल नहीं



चित्र 1.10 राजस्व अधिशेष

₹ 9,035 करोड़ बीई के प्रति 2019-20 में 'निवल अधिशेष' ₹ 1,589.62 करोड़ था। यह बीई से ₹ 7,445.38 करोड़ (82.41 प्रतिशत) कम था। निवल अधिशेष भी 2018-19 में प्राप्त ₹ 3,773.86 करोड़ के अधिशेष की तुलना में ₹ 2,184.24 करोड़ कम था।

लेखापरीक्षा विश्लेषण से यह पता चला है कि रेलवे 2019-20 के दौरान आवश्यक राशि की तुलना में पेंशन निधि में कम राशि का विनियोग करके अधिक अधिशेष दिखा सका। यदि जोनल रेलवे के पेंशन भुगतान पर व्यय को पूरा करने के लिए आवश्यक वास्तविक राशि (₹ 48,626 करोड़) को पेंशन निधि (₹ 20,708 करोड़ के बजाय) में विनियोजित किया गया होता, तो रेलवे में ₹ 26,328.39 करोड़ (₹ 1,589.62 करोड़ के अधिशेष के बजाय) का ऋणात्मक शेष होता।

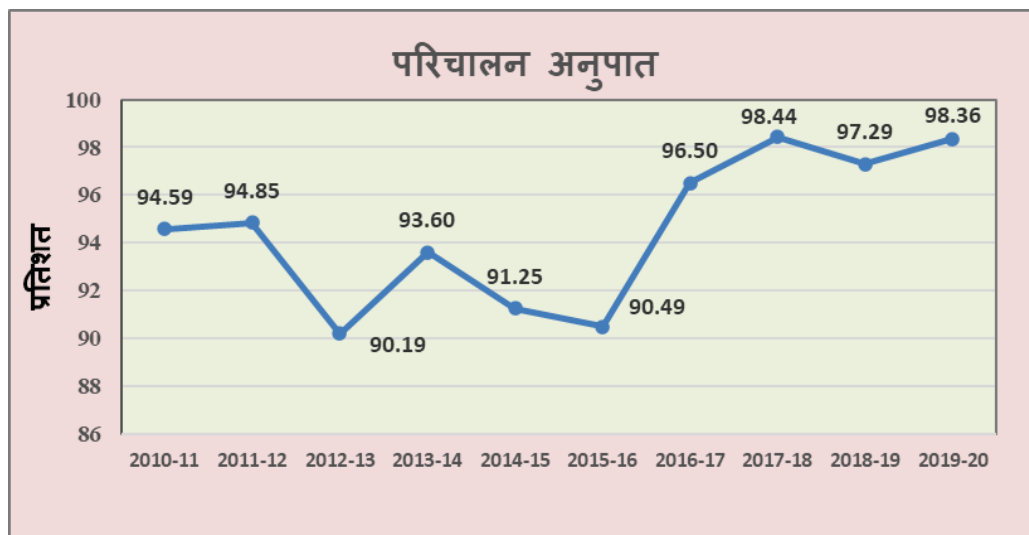
## 1.6 दक्षता सूचकांक

किसी उद्यम के परिचालनों में वित्तीय निष्पादन और क्षमता को उसके वित्तीय और निष्पादन अनुपात से मापा जा सकता है। भारतीय रेल के लिए इस संबंध में प्रासंगिक अनुपात 'परिचालन अनुपात', 'पूँजी-आउटपुट अनुपात' और 'कार्मिकों की उत्पादकता' हैं, जिन पर नीचे चर्चा की गई है:

### 1.6.1 परिचालन अनुपात

परिचालन अनुपात, यातायात आय की तुलना में कार्यचालन व्यय के अनुपात को प्रस्तुत करता है। उच्चतर अनुपात अधिशेष उत्पन्न करने की अपर्याप्त क्षमता को इंगित करता है। बजट अनुमानों में 95 प्रतिशत के लक्ष्य के प्रति 2019-20 में रेलवे का परिचालन अनुपात 98.36 प्रतिशत था। इसका अर्थ यह हुआ कि रेलवे ने ₹100 कमाने के लिए ₹98.36 व्यय किए। 2018-19 के दौरान 97.29 प्रतिशत के परिचालन अनुपात की तुलना में 2019-20 में गिरावट आई थी। पिछले दस वर्षों के दौरान भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात इस प्रकार है:





चित्र 1.11 भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात

जैसा कि उपर्युक्त ग्राफ से देखा जा सकता है, भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात 2017-18 में 98.44 प्रतिशत के सर्वकालिक उच्च स्तर पर पहुंच गया था, जो 2018-19 में मामूली रूप से सुधरकर 97.29 प्रतिशत हो गया और 2019-20 में बढ़कर 98.36 प्रतिशत हो गया।

इसके अलावा, यदि जोनल रेलवे के पेंशन भुगतान पर व्यय को करने के लिए आवश्यक वास्तविक राशि (₹48,626 करोड़) को पेंशन निधि (₹20,708 करोड़ के बजाय) में विनियोजित किया गया होता, तो रेलवे के कार्यचालन व्यय में वृद्धि होती। कार्यचालन व्यय में वृद्धि के साथ, परिचालन अनुपात 2019-20 में 98.36 प्रतिशत के बजाय 114.35 प्रतिशत होता। संघ बजट 2021-22 के दस्तावेज में यह उल्लेख किया गया है कि “2019-20 में रेलवे राजस्व से पेंशन निधि के विनियोजन के लिए आवश्यक स्तर पर करने से परिचालन अनुपात 114.19 प्रतिशत होगा।” इस प्रकार रेलवे द्वारा दर्शाया गया 98.36 प्रतिशत का परिचालन अनुपात रेलवे के वास्तविक वित्तीय निष्पादन को नहीं दर्शाता है।

31 मार्च, 2020 को समाप्त हुए पिछले पांच वर्षों के दौरान जोनल रेलवे का परिचालन अनुपात निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

क्र. सं.	जोनल रेलवे	(प्रतिशत में)				
		2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
1.	मेट्रो रेलवे/कोलकाता	237.80	260.06	278.29	247.94	215.97
2.	पूर्वोत्तर	196.52	197.01	201.78	204.54	188.16
3.	पूर्व	180.56	165.27	181.15	185.98	169.75
4.	उत्तर	114.97	118.85	117.09	131.95	154.79
5.	पूर्वोत्तर सीमांत	185.71	130.45	169.29	160.58	151.67
6.	दक्षिण	134.89	147.83	161.14	152.61	146.48
7.	दक्षिण पश्चिम	102.60	119.56	129.49	132.64	124.37
8.	पश्चिम	88.72	103.00	107.86	102.11	114.90
9.	उत्तर पश्चिम	91.15	95.17	107.90	105.75	112.66
10.	मध्य	98.13	105.00	111.12	105.44	104.67

तालिका 1.8 जोनल रेलवे का परिचालन अनुपात						
						(प्रतिशत में)
क्र. सं	जोनल रेलवे	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
11.	पूर्व मध्य	90.28	101.83	97.50	98.46	102.37
12.	दक्षिण मध्य	78.71	86.24	82.94	79.53	87.55
13.	उत्तर मध्य	61.98	70.50	66.89	68.39	74.38
14.	पश्चिम मध्य	64.38	73.90	74.91	67.83	70.61
15.	दक्षिण पूर्व	71.15	73.46	75.90	73.08	64.86
16.	दक्षिण पूर्व मध्य	50.52	56.24	55.82	56.24	53.66
17.	पूर्व तटीय	50.56	53.78	51.98	52.39	51.49
<b>समग्र भारतीय रेल</b>		<b>91.25</b>	<b>90.49</b>	<b>98.44</b>	<b>97.29</b>	<b>98.36</b>

स्रोत- भारतीय रेलवे विनियोग लेख 2019-20

छह जोनल रेलवे (दक्षिण मध्य, उत्तर मध्य, पश्चिम मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य और पूर्व तटीय रेलवे) का परिचालन अनुपात 87 प्रतिशत और 51 प्रतिशत के मध्य रहा। ग्यारह जोनल रेलवे (मेट्रो रेलवे/कोलकाता, पूर्वोत्तर, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम, उत्तर पश्चिम, मध्य और पूर्व मध्य रेलवे) का परिचालन अनुपात 2019-20 के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था, जिसका अर्थ है कि उनका कार्यचालन व्यय उनकी यातायात आय से अधिक था। पिछले पांच वर्षों में सात जोनल रेलवे (मेट्रो रेलवे/कोलकाता, पूर्वोत्तर, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण और दक्षिण पश्चिम रेलवे) का परिचालन अनुपात 100 प्रतिशत से लगातार अधिक रहा।

### 1.6.2 पूंजीगत आउटपुट अनुपात

पूंजीगत आउटपुट अनुपात (सीओआर) एक इकाई के आउटपुट के उत्पादन में नियोजित पूंजी की राशि को दर्शाता है। भारतीय रेल के मामले में एनटीकेएम (माल और यात्री यातायात दोनों के लिए) के संदर्भ में कुल यातायात को आउटपुट के रूप में माना जाता है। उच्च सीओआर निम्नतर प्रदर्शन को दर्शाता है। 31 मार्च 2020 को समाप्त पिछले पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल का सीओआर इस प्रकार था:

तालिका 1.9: भारतीय रेल का पूंजीगत आउटपुट अनुपात					
निम्न तिथि	पूंजीगत निधि से निवेश सहित कुल पूंजी (₹ मिलियन में)	माल यातायात (मिलियन एनटीकेएम) (केवल राजस्व यातायात)	यात्री यातायात (मिलियन एनटीकेएम)	कुल यातायात (मिलियन एनटीकेएम में) [कॉलम (3) + कॉलम (4)]	प्रभार्य पर पूंजी (पैसे में) प्रति एनटीकेएम (सीओआर) [कॉलम (2)/ कॉलम. (5) x100]
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
31.03.2016	2,751,353	654,481	81,156	735,637	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
31.03.2020	3,749,039	707,665	74,602	782,267	479

स्रोत- भारतीय रेलवे वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

सीओआर 2015-16 में 374 पैसे से बढ़कर 2019-20 में 479 पैसे हो गया था जो नियोजित पूंजी की तुलना में भारतीय रेल के भौतिक निष्पादन में कमी को इंगित करता है। वित्तीय रूप से अव्यवहार्य परियोजनाओं में निवेश तथा समय पर परियोजनाओं के पूरा न होने के कारण लागत में उच्च वृद्धि के कारण सीओआर उच्च रहा।

### 1.6.3 स्टाफ उत्पादकता

भारतीय रेलवे में, स्टाफ की उत्पादकता<sup>20</sup> को प्रति हजार कर्मचारियों द्वारा संचालित यातायात की मात्रा के संदर्भ में मापा जाता है। एक उच्च अनुपात माल ढुलाई/यात्री के कुशल परिवहन को दर्शाता है। सभी जोनल रेलवे के ओपन लाइन स्टाफ के संबंध में 2018-19 में स्टाफ की उत्पादकता 714 मिलियन एनटीकेएम से घटकर 2019-20 में 664 मिलियन एनटीकेएम हो गई। पिछले वर्ष की तुलना में 2019-20 में स्टाफ की उत्पादकता में गिरावट, माल ढुलाई (टनभार) और यात्री उद्भूत (वहन/यात्रा की जाने वाली कुल दूरी) में कमी के कारण हुई थी।

2019-20 के दौरान, पूर्व तटीय रेलवे द्वारा 1847.33 मिलियन एनटीकेएम की उच्चतम स्टाफ उत्पादकता उपलब्ध की गई थी। इसी अवधि के दौरान दक्षिण रेलवे में 248.9 मिलियन एनटीकेएम की स्टाफ उत्पादकता सबसे कम थी।

### 1.7 रेलवे निधियां

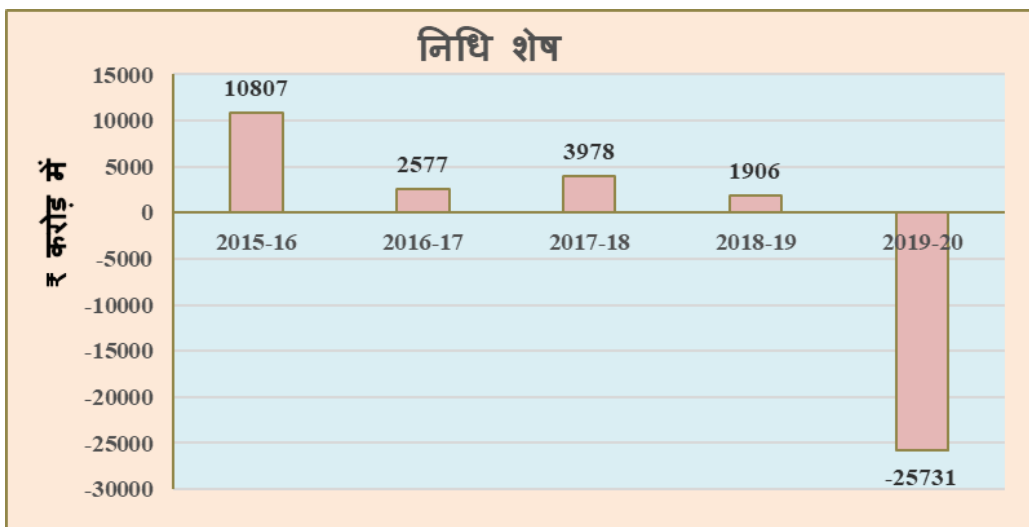
निम्नलिखित निधियों का परिचालन भारतीय रेलवे द्वारा विशिष्ट प्रयोजनों के लिए किया जाता है। ये निधियां (आरएसएफ और आरआरएसके को छोड़कर) वित्त मंत्रालय द्वारा तय दर पर ब्याज भी अर्जित करती हैं। निधियों का विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

तालिका 1.10: निधि के शेष				(₹ करोड़ में)
निधि का नाम	01 अप्रैल 2019 को आदि शेष	वर्ष के दौरान अभिवृद्धि	वर्ष के दौरान आहरण	31 मार्च 2020 को अंत शेष
मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	718.03	639.32	523.80	833.55
पेंशन निधि	196.11	20593.31	49187.89	-28398.47
विकास निधि (डीएफ)	248.36	1408.33	1137.40	519.29
पूंजीगत निधि (सीएफ)	380.56	19.79	0.00	400.35
रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ)	140.99	17250	16885.74	505.25
ऋण सेवा निधि (डीएसएफ)	204.11	10.61	0.00	214.72
आरआरएसके	17.78	15200.76	15023.88	194.66
<b>कुल</b>	<b>1905.94</b>	<b>55122.12</b>	<b>82758.71</b>	<b>-25730.65</b>

नोट- अभिवृद्धि में वर्ष के दौरान वित्तीय समायोजन, निधि में विनियोग और निधि शेष पर प्राप्त ब्याज शामिल है।

कुल निधि शेष जो 2015-16 में ₹10,806.68 करोड़ के उच्च स्तर था, पहली बार 2019-20 में ₹25,730.65 करोड़ के ऋणात्मक शेष में बदल गया। प्रतिकूल निधि शेष, पेंशन निधि में वास्तविक विनियोग की तुलना में पेंशन भुगतान के प्रति अधिक व्यय के कारण था। निधि शेष की प्रवृत्ति को निम्नलिखित ग्राफ से देखा जा सकता है:

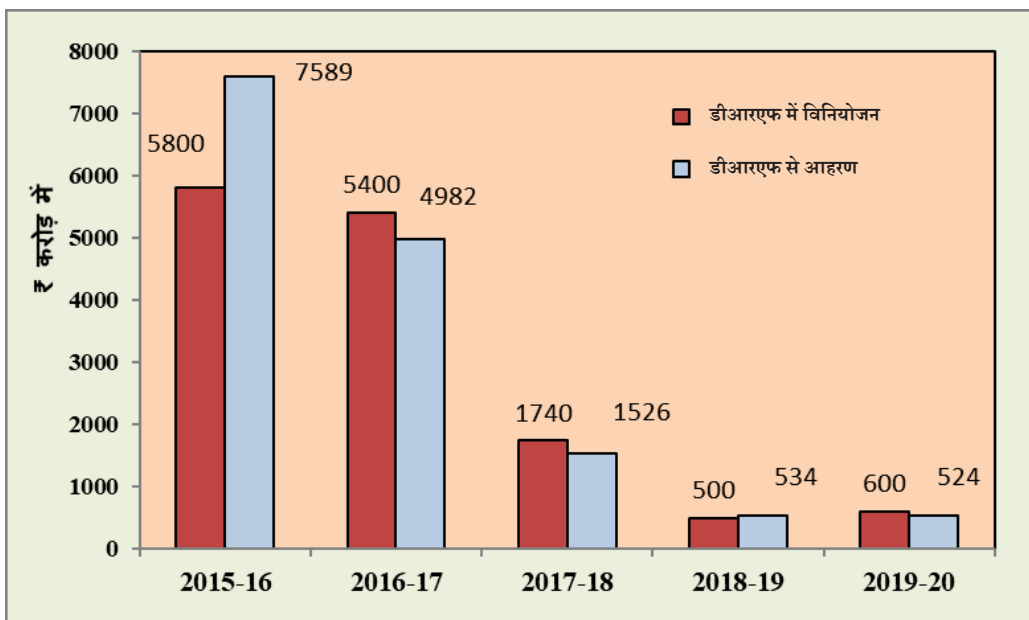
<sup>20</sup> भारतीय रेलवे के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण



चित्र 1.12: रेलवे निधि शेष की प्रवृत्ति (2015-16 से 2019-20)

### 1.7.1 मूल्यहास आरक्षित निधि

परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण के लिए रेलवे डीआरएफ का अनुरक्षण करता है। 2019-20 के दौरान, ₹1,000 करोड़ के बीई के प्रति ₹600 करोड़<sup>21</sup> का विनियोजन किया गया और निधि से ₹523.80 करोड़ का व्यय किया गया था। डीआरएफ के तहत किए जाने वाले कार्यों के लिए 'श्रो फॉरवर्ड' की तुलना में यह राशि नगण्य है। पिछले पांच वर्षों के दौरान डीआरएफ में विनियोजन और आहरण का विवरण निम्नलिखित ग्राफ में देखा जा सकता है:



चित्र 1.13: डीआरएफ में विनियोजन और इससे आहरण

डीआरएफ से बदली जाने वाली परिसंपत्तियों के (2019-20 तक) 'श्रो फॉरवर्ड' का आंकलन ₹ 95,217 करोड़ किया गया था। इसमें मुख्य रूप से ट्रैक नवीनीकरण पर ₹ 58,887 करोड़, चल स्टॉक पर ₹ 26,547

<sup>21</sup> राजस्व से ₹400 करोड़ और पूंजी से ₹200 करोड़

करोड़, पुल निर्माण कार्यों पर ₹ 3,063 करोड़, संकेत और दूरसंचार कार्यों, सुरंग निर्माण और अप्रोच रोड पर ₹ 1,918 करोड़, और उत्पादन इकाइयों सहित कार्यशालाओं पर ₹615 करोड़ शामिल थे। इस प्रकार, पुरानी परिसंपत्तियों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन का भारी कार्य संचय है, जिसे ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन के लिए समय पर प्रतिस्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

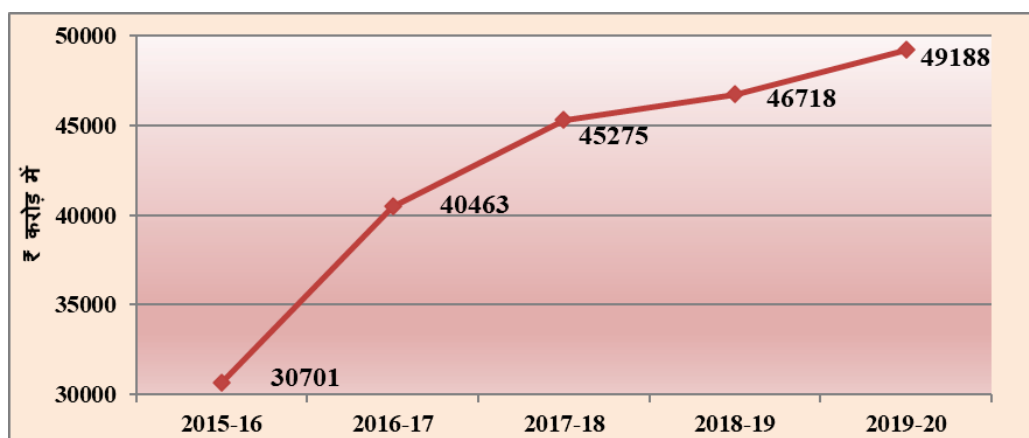
परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण के लिए निधि में किया गया प्रावधान अपर्याप्त है। यह पिछले पांच वर्षों के दौरान लगातार कम हुआ है और आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपर्याप्त था। लेखापरीक्षा ने अपनी पूर्व के प्रतिवेदनों में इस मामले को उठाया था। विशेष रूप से घटते अधिशेष की पृष्ठभूमि में पूरी संभावना है कि पुरानी परिसंपत्तियों का प्रतिस्थापन और नवीनीकरण भारत सरकार के लिए बोझ बन सकता है।

### 1.7.2 पेंशन निधि

यह निधि वर्तमान पेंशन भुगतानों को पूरा करने एवं सेवा के प्रत्येक वर्ष में अर्जित पेंशन लाभों के कारण संचित देयता को पूरा करने के लिए बनाई गई थी। इस निधि का वित्तपोषण जोनल रेलवे के मामले में राजस्व से हस्तांतरण और उत्पादन इकाइयों के मामले में कार्यशाला विनिर्माण उचंत (डब्ल्यूएमएस) से हस्तांतरण द्वारा किया जाता है।

रेलवे ने 2019-20 के दौरान ₹50,000 करोड़ के बीई के प्रति ₹20,708 करोड़ की राशि का विनियोजन किया। वर्ष 2019-20 के दौरान, पेंशन भुगतान पर वास्तविक व्यय ₹49,187.89 करोड़<sup>22</sup> था, जो पेंशन निधि में उपलब्ध राशि से अधिक था। इस प्रकार, रेलवे ने 2019-20 के दौरान लोक लेखे से अधिक राशि आहरित की है जिसके परिणामस्वरूप पहली बार निधि में ₹28,398.47 करोड़ का ऋणात्मक शेष रहा। संघ बजट 2021-22 में, “वर्ष 2020-21 में कोविड संबंधित संसाधन अंतर के लिए सामान्य राजस्व से विशेष ऋण और 2019-20 में लोक लेखे में प्रतिकूल शेष को समाप्त करने” के रूप में ₹79,398 करोड़ की राशि स्वीकृत की गई है।

पिछले पांच वर्षों के दौरान पेंशन भुगतान पर हुए रेलवे व्यय को निम्नलिखित ग्राफ में दिखाया गया है:



चित्र 1.14: रेलवे का पेंशन भुगतान पर व्यय

<sup>22</sup> जोनल रेलवे ₹ 48,626.01 करोड़, उत्पादन इकाई और विविध संगठन ₹ 561.88 करोड़

जैसा कि उपर्युक्त ग्राफ से देखा जा सकता है कि पेंशन पर व्यय, जो 2015-16 में ₹30,701 करोड़ था, 2019-20 में बढ़कर ₹49,188 करोड़ हो गया है (60 प्रतिशत की बढ़ोतरी)।

### 1.7.3 पूंजीगत निधि

निधि का सृजन (1992-93 से) पूंजीगत प्रकृति के कार्यों के लिए आवश्यकता के वित्तपोषण हिस्से के अभिव्यक्त उद्देश्य के लिये किया गया है। 2019-20 के दौरान, निधि में कोई विनियोजन नहीं किया गया था, यद्यपि हालांकि बीई में ₹ 3,035 करोड़ की राशि की परिकल्पना की गई थी। भारतीय रेलवे ने 2019-20 के दौरान, जीबीएस से आईआरएफसी पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटकों के प्रति ₹10,462 करोड़ व्यय किए, क्योंकि सीएफ में कोई विनियोजन नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि पिछले तीन वर्षों के दौरान, संपूर्ण पट्टा प्रभार (मुख्य घटक) का भुगतान बजटीय सहायता से किया जा रहा था। आदर्शतः आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों का भुगतान पूंजीगत निधि (जो राजस्व अधिशेष से प्राप्त किया जाता है) से किया जाना चाहिए था। तथापि, अपर्याप्त अधिशेष और सीएफ में उपलब्ध अपर्याप्त निधियों के कारण आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों को जीबीएस से चुकाया गया था। जीबीएस से आईआरएफसी को पुनर्भुगतान की यह व्यवस्था एक स्वस्थ प्रवृत्ति नहीं है और रेलवे को अतिरिक्त निवेश से वंचित करेगी जो पूंजीगत कार्यों पर किया जा सकता था।

किसी संगठन के कुशल वित्तीय और परिचालन निष्पादन के लिए बजट के सटीक पूर्वानुमान का सर्वाधिक महत्व होता है। यह कोविड 19 महामारी को ध्यान में रखते हुए अधिक महत्व रखता है। रेल मंत्रालय को अपनी प्राप्तियों और व्यय का विवेकपूर्ण वित्तीय प्रबंधन करने के लिए अनुमानों का वास्तविक मुल्यांकन करने की दिशा में समय पर कदम उठाने की आवश्यकता है।

### 1.7.4 विकास निधि

इस निधि को 'राजस्व अधिशेष' से विनियोजन द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। इसका उपयोग रेल यातायात के उपयोगकर्ताओं, श्रम कल्याण कार्यों, अलाभकारी परिचालन सुधार कार्यों तथा श्रमिक कल्याण कार्यों आदि के सुविधाओं से संबंधित कार्यों हेतु व्यय को पूरा करने के लिए किया जाता है। 2019-20 के दौरान ₹ 1,000 करोड़ के बीई के प्रति ₹ 1,388.86 करोड़ का विनियोजन किया गया था और ₹ 1,137.40 करोड़ का व्यय हुआ।

### 1.7.5 ऋण सेवा निधि

यह निधि, जापान अंतर्राष्ट्रीय सहकारिता एजेंसी (जेआईसीए), विश्व बैंक से लिए ऋणों से संबंधित भविष्य में ऋण सेवा दायित्वों के निर्वहन तथा वेतन आयोगों के भविष्य में कार्यान्वयन के लिए निर्मित (2013-14 से) किया गया है। यह निधि, सीएफ और डीएफ की आवश्यकताओं की पूर्ति के बाद 'अधिशेष' से विनियोजन द्वारा वित्तपोषित है। पिछले दो वर्षों के दौरान, न तो डीएसएफ में कोई राशि बजट की गई और न ही विनियोजित की गई थी।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेल मंत्रालय द्वारा निधि लेखे का संचालन रेलवे राजस्व आरक्षित निधि से संबंधित मुख्य शीर्ष 8116-101 के तहत किया जा रहा है जो 01-04-1993 से अस्तित्व में नहीं है। तथापि, मुख्य शीर्ष खोलने के लिए और शीर्ष के संचालन हेतु कार्यप्रणाली के लिए अभी तक सीजीए से कोई औपचारिक सहमति प्राप्त नहीं हुई है।

### 1.7.6 रेलवे सुरक्षा निधि

इस निधि का सृजन मानव रहित लेवल क्रॉसिंग के रूपांतरण से संबंधित कार्यों के वित्तपोषण और सड़क उपरि पुलों/अधोमार्गि पुलों के निर्माण के लिए किया गया है (अप्रैल 2001 से)। हालांकि, नई लाइनों, आमान परिवर्तन, विद्युतीकरण और सुरक्षा कार्यों को शामिल करने के लिए 2016-17 में इस निधि का दायरा बढ़ा दिया गया है। इस निधि का वित्तपोषण केंद्र सरकार द्वारा डीजल उपकर में से केंद्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) से निधि के हस्तांतरण के माध्यम से किया जाता है। इसके अलावा, राजस्व अधिशेष से भी राशि विनियोजित की जा सकती है। 2019-20 के दौरान, रेलवे को सीआरएफ से हस्तांतरण के तौर पर ₹17,250 करोड़ प्राप्त हुए थे। आरएसएफ के तहत होने वाले कार्यों पर ₹6,885.74 करोड़ की राशि व्यय की गई और महत्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों के वित्तपोषण के लिए आरएसएफ से आरआरएसके में ₹10,000 करोड़ हस्तांतरित किए गए।

### 1.7.7 राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष

2017-18 से प्रभावी इस निधि का सृजन सुरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण कार्यों के वित्तपोषण हेतु किया गया था। इसमें ट्रैक नवीनीकरण, पुल संबंधी निर्माण कार्य, संकेत और दूरसंचार निर्माण कार्य, लेवल क्रॉसिंग और सड़क पर पुल/अधोगामी पुलों एवं सड़क सुरक्षा निर्माण कार्य, रोलिंग स्टॉक, परिवहन सुविधाएं, विद्युतीय निर्माण कार्य, मशीनरी और संयंत्र, कार्यशालाएं, यात्री सुविधाएं और प्रशिक्षण/एचआरडी शामिल हैं। जीबीएस, आरएसएफ, डीआरएफ और राजस्व अधिशेष से निधि को क्रेडिट प्राप्त होगा। पांच वर्षों की अवधि में इस निधि में ₹ 1 लाख करोड़ का कोष है। रेलवे के आंतरिक संसाधनों से ₹ 5,000 करोड़ और जीबीएस से योगदान के रूप में ₹ 15,000 करोड़ सहित सुनिश्चित वार्षिक परिव्यय ₹ 20,000 करोड़ है।

रेलवे अपर्याप्त राजस्व अधिशेष के कारण अपने आंतरिक संसाधनों से आरआरएसके में ₹5,000 करोड़ की राशि के प्रति केवल ₹ 200.76 करोड़ का विनियोजन कर सका। आरएसएफ से ₹10,000 करोड़ और जीबीएस से ₹5,000 करोड़ की राशि हस्तांतरित की गई और ₹15,023.88 करोड़ का व्यय हुआ। लेखापरीक्षा में पाया गया कि यह निधि केवल तीन मौजूदा स्रोतों से धन हस्तांतरित करके बनाई गई है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि महत्वपूर्ण सुरक्षा परिसंपत्तियों के नवीनीकरण, प्रतिस्थापन और उन्नयन के कार्य पहले से ही मौजूदा निधियों अर्थात् डीआरएफ और आरएसएफ के माध्यम से किए जा रहे हैं। लेखापरीक्षा में पाया गया कि डीआरएफ के बजाय आरआरएसके के माध्यम से परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण के वित्तपोषण द्वारा रेलवे ने डीआरएफ में विनियोजन को कम कर दिया है, जिससे कार्यचालन व्ययों और परिचालन अनुपात को बेहतर तरीके से प्रस्तुत किया है।

### 1.8 निष्कर्ष

भारतीय रेल का कुल व्यय 2018-19 में ₹3,20,110.17 करोड़ से बढ़कर 2019-20 में ₹3,21,169.55 करोड़ हो गया, जिसमें 0.33 प्रतिशत की मामूली वृद्धि दर्ज की गई। पूंजीगत व्यय में वर्ष के दौरान 11 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जबकि राजस्व व्यय में 7.30 प्रतिशत की कमी आई। स्टाफ की लागत, पेंशन भुगतान और चल स्टॉक पर पट्टा किराया प्रभार का प्रतिबद्ध व्यय 2019-20 में कुल कार्यचालन व्यय का 73 प्रतिशत था।

कुल प्राप्तियों में 2018-19 में 6.47 प्रतिशत की वृद्धि की तुलना में 2019-20 के दौरान 8.30 प्रतिशत की कमी आई। 2018-19 की तुलना में 2019-20 में कमी मुख्य रूप से माल ढुलाई आय (10.94 प्रतिशत) और

विविध आय (16.20 प्रतिशत तक) में गिरावट के कारण थी। कोयले के परिवहन पर भारी निर्भरता थी, जो माल ढुलाई आय का 48.82 प्रतिशत था। थोक वस्तुओं के परिवहन पैटर्न में कोई भी बदलाव माल ढुलाई आय को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित कर सकता है।

वर्ष 2018-19 में ₹3,773.86 करोड़ की तुलना में वर्ष 2019-20 में निवल अधिशेष ₹1,589.62 करोड़ था। वस्तुतः, रेलवे के पास ₹1,589.62 करोड़ के अधिशेष के बजाय ₹26,328.39 करोड़ का ऋणात्मक शेष होता यदि जोनल रेलवे के पेंशन भुगतान पर व्यय को पूरा करने के लिए आवश्यक वास्तविक राशि (₹48,626 करोड़) को पेंशन निधि (₹ 20,708 करोड़ के बजाय) में विनियोजित किया होता।

परिचालन अनुपात जो 2018-19 में 97.29 प्रतिशत था, 2019-20 में बढ़कर 98.36 प्रतिशत हो गया। यदि पेंशन भुगतानों पर वास्तविक व्यय को गणना में लिया गया होता तो रेलवे का परिचालन अनुपात 98.36 प्रतिशत के बजाय 114.35 प्रतिशत होता। इस प्रकार रेलवे द्वारा दर्शाया गया 98.36 प्रतिशत का परिचालन अनुपात, रेलवे के वास्तविक वित्तीय निष्पादन को नहीं दर्शाता है।

भारतीय रेलवे द्वारा 2019-20 के लिए तैयार किए गए अंतिम परिणामों के सारांश के अनुसार, यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के परिचालन पर हानि 2015-16 में ₹36,286.33 करोड़ से बढ़कर 2019-20 में ₹63,364.25 करोड़ हो गई। यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं के संचालन पर होने वाली हानि की क्षतिपूर्ति के लिए माल ढुलाई से होने वाले संपूर्ण लाभ का उपयोग किया गया। वर्ष 2019-20 के दौरान यात्री परिचालन में ₹34,618.19 करोड़ की हानि अपुरित रही।

समग्र निधि शेष, जो 2015-16 में ₹10,806.68 करोड़ था, 2019-20 में ₹25,730.65 करोड़ के ऋणात्मक शेष में बदल गया। प्रतिकूल निधि शेष, पेंशन निधि के वास्तविक विनियोग की तुलना में पेंशन भुगतानों पर अधिक व्यय के कारण था।

वर्ष के दौरान, भारतीय रेलवे ने जीबीएस से आईआरएफसी पट्टा प्रभागों के पूंजीगत घटक के प्रति ₹ 10,462 करोड़ व्यय किए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि पिछले तीन वर्षों से संपूर्ण पट्टा प्रभागों (मुख्य घटक) का भुगतान बजटीय सहायता से किया जा रहा था। आदर्शतः आईआरएफसी को पट्टा प्रभागों का पुनर्भुगतान की पूंजीगत निधि (जो राजस्व अधिशेष से प्राप्त किया जाता है) से की जानी चाहिए थी। जीबीएस से आईआरएफसी को धन वापसी की यह व्यवस्था एक स्वस्थ प्रवृत्ति नहीं है और रेलवे को अतिरिक्त निवेश से वंचित कर देगी जो पूंजीगत कार्यों पर किया जा सकता था।

2019-20 के दौरान, डीआरएफ में विनियोजन पिछले वर्षों की तुलना में कम (2015-16 में ₹5,800 करोड़ से घटकर 2019-20 में ₹600 करोड़) रहा। मूल्यहास के लिए कम प्रावधान के परिणामस्वरूप ₹95,217 करोड़ (2019-20 तक) पर अनुमानित 'श्रो फॉरवर्ड' कार्यों का संचय हुआ।

रेलवे ने वर्ष 2019-20 के दौरान अपने आंतरिक संसाधनों से ₹200.76 करोड़ की राशि आरआरएसके को विनियोजित की। इसके अलावा, आरएसएफ से ₹10,000 करोड़ और जीबीएस से ₹5,000 करोड़ आरआरएसके को हस्तांतरित किया गया था। निधि से ₹15,023.88 करोड़ का व्यय हुआ। डीआरएफ के बजाय इस निधि के माध्यम से परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीनीकरण के वित्तपोषण द्वारा रेलवे ने डीआरएफ में विनियोजन को कम किया है, जिससे कार्यचालन व्ययों और परिचालन अनुपात को बेहतर प्रदर्शित किया।



### लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार

- माल ढुलाई और विविध आय में कमी के कारण कुल प्राप्तियों में तेजी से कमी आई। माल ढुलाई की कमाई कोयले के परिवहन पर बहुत अधिक निर्भर थी।
- पूंजीगत परियोजनाओं के लिए आंतरिक संसाधनों के योगदान में गिरावट आई जिसके परिणामस्वरूप जीबीएस और ईबीआर पर अधिक निर्भरता हुई।
- पेंशन निधि में कम विनियोग के कारण, रेलवे अधिशेष और उच्च परिचालन अनुपात दिखा सका।
- मूल्यहास में कम प्रावधान के कारण नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों का संचय हुआ।

### 1.9 सिफारिशें

#### रेल मंत्रालय -

- i. माल ढुलाई से आय बढ़ाने के लिए अपनी मालढुलाई बास्केट में विविधता लाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है और अन्य आय बढ़ाने के लिए अपनी निष्क्रिय संपत्तियों का दोहन करने पर भी विचार करें।
- ii. अपने आंतरिक राजस्व को बढ़ाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है, ताकि जीबीएस और ईबीआर पर निर्भरता सीमित रहे।
- iii. यात्री और अन्य कोचिंग टैरिफ पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है ताकि चरणबद्ध तरीके से परिचालनों की लागत को वसूला जा सके और अपनी मुख्य गतिविधियों में हानियों को कम किया जा सके।
- iv. यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि अधिशेष और परिचालन अनुपात वित्तीय प्रदर्शन का वास्तविक चित्रण प्रस्तुत करते हैं।
- v. ट्रेनों के सुरक्षित संचालन के लिए अधिक पुरानी संपत्तियों के नवीनीकरण के बैकलॉग को समाप्त करने की आवश्यकता है।