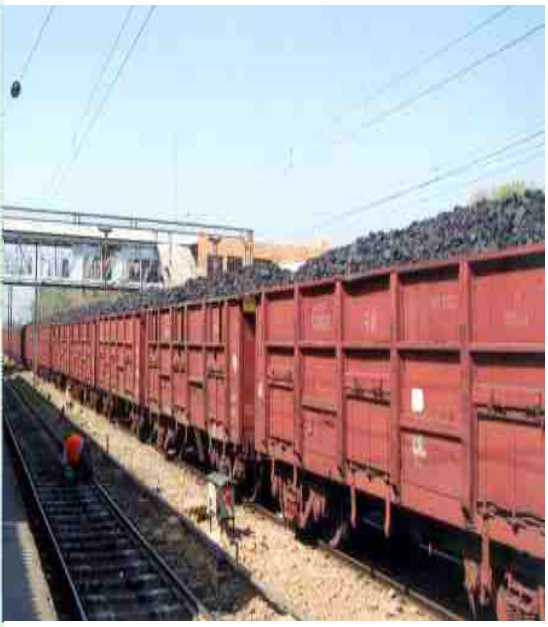
# श्वेत पत्र

## भारतीय रेल










भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)
दिसम्बर, 2009

# श्वेत पत्र

## भारतीय रेल

सत्यमेव जयते

भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)
दिसम्बर, 2009

# प्रस्तावना



वर्ष 2009-10 का रेल बजट प्रस्तुत करते समय मैंने माननीय संसद सदस्यों को यह आश्वासन दिया था कि मैं पिछले 5 वर्षों के कार्यनिष्पादन के आधार पर रेलवे की मौजूदा संगठनात्मक, परिचालनिक और वित्तीय स्थिति पर सदन के समक्ष एक श्वेत पत्र प्रस्तुत करूँगी.

दिए गए वचन के अनुसार, मैं सदन में यह श्वेत पत्र पेश कर रही हूँ.

यह प्रपत्र मात्र एक स्थिति दस्तावेज नहीं है. वर्ष 2003-04 से 2008-09 तक रेलवे के संगठनात्मक, परिचालनिक और वित्तीय कार्य निष्पादन के संबंध में आधारभूत सूचना प्रदान करने के साथ-साथ इस दस्तावेज में उपलब्धियों और कमियों को उजागर करते हुए कार्यनिष्पादन का विश्लेषण भी प्रस्तुत किया गया है. अपनी सामर्थ्य, कमज़ोरी, अवसर और जोखिम (SWOT) का विश्लेषण किया गया है ताकि विश्व की रेलों के साथ एक सार्थक तुलना की जा सके और भारतीय रेल के कार्यनिष्पादन का आकलन करने के लिए मानकों की पहचान की जा सके.

जैसा कि इस प्रपत्र से देखा जा सकता है, मेरी मंशा आत्मविश्लेषण और विश्लेषण करने की है. विश्लेषण के परिणामस्वरूप जिन कमज़ोरियों को दर्शाया गया है उसका खुलासा इस दस्तावेज़ में किया गया है.

इस समय हमारे लिए सर्वाधिक चिंता का विषय है - रेलवे की वित्तीय स्थिति और समग्र रूप से रेलवे की क्षमता में वृद्धि करने के लिए संसाधन जुटाने की आवश्यकता. रेल अवसंरचना के अपग्रेडेशन और विकास के साथ-साथ ग्राहक, विशेषकर हमारे देश की आम जनता जिसके लिए रेलवे परिवहन का मुख्य साधन है, की सेवा में सुधार के लिए नीतियां तैयार करने पर इस प्रपत्र के निष्कर्षों के आधार पर विचार किया जाएगा.

हाल ही में, रेलवे का वित्तीय कायाकल्प चर्चा और बहस का विषय बना रहा. इस प्रपत्र में इस मुद्दे की निष्पक्ष जांच करने का प्रयास किया गया है. माननीय सदस्य और इस सम्मान्य संस्था के माध्यम से देश की जनता इस संतुलित और विश्लेषणात्मक दस्तावेज़ को पढ़कर स्वयं ही इस संबंध में निर्णय कर सकते हैं.

मैं आशा करती हूँ कि भारतीय रेलवे की स्थिति को बेहतर ढंग से समझने में यह श्वेत पत्र हम सभी की मदद करेगा ताकि भविष्य के लिए सुधारात्मक और रचनात्मक कार्रवाई की योजना तैयार की जा सके.

ममता बैनर्जी
रेल मंत्री

# विषयसूची


| क्र.सं. | विषयसूची | पृष्ठ सं. |
|---|---|---|
| i | एक नजर मे | 1 |
| **1.** | **अध्याय I : पांच वर्षों का सिंहावलोकन : 2004-05 से 2008-09** | **4** |
| 1.0 | पृष्ठभूमि | 4 |
| 2.0 | समीक्षा | 5 |
| 3.0 | यातायात में वृद्धि | 6 |
| 4.0 | अवसंरचना में वृद्धि | 6 |
| 5.0 | संरक्षा | 7 |
| 6.0 | सुरक्षा | 8 |
| 7.0 | समयपालन | 8 |
| 8.0 | यात्री सुविधाएं/सेवाएं | 9 |
| 9.0 | वित्तीय निष्पादन | 10 |
| 10.0 | स्क्रैप निपटान का संक्षेप: 2004-05 से 2008-09 तक | 12 |
| 11.0 | संगठनात्मक संरचना | 13 |
| **2.** | **अध्याय II : 2004-05 से 2008-09 तक एक विश्लेषण** | **14** |
| 1.0 | पृष्ठभूमि | 14 |
| 2.0 | माल यातायात में वृद्धि का विश्लेषण | 15 |
| 3.0 | माल यातायात के लिए परिचालनिक नीति | 15 |
| 4.0 | माल यातायात के लिए वाणिज्यिक नीति | 17 |
| 5.0 | यात्री यातायात में वृद्धि का विश्लेषण | 21 |

6.0 यात्री यातायात के लिए परिचालनिक नीति . . . . . 21

7.0 यात्री यातायात के लिए वाणिज्यिक नीति . . . . . 22

8.0 यात्री सुरक्षा. . . . . 25

9.0 खानपान . . . . . 25

10.0 सुरक्षित, आरामदायक तथा पर्यावरण के अनुकूल यात्री सवारी डिब्बे . . . . . 26

11.0 यात्री-यातायात परिचालन में हानियाँ . . . . . 27

12.0 यात्री सेवा में त्रुटियां . . . . . 27

13.0 अवसंरचना में वृद्धि . . . . . 28

14.0 परिसंपतियों का नवीकरण और बदलाव. . . . . 30

15.0 संरक्षा . . . . . 32

16.0 रेल संरक्षा निधि . . . . . 36

17.0 वित्तीय स्थिति . . . . . 37

18.0 भारतीय रेलों की आय . . . . . 37

19.0 संचालन व्यय . . . . . 39

20.0 पेंशन दायिताएं . . . . . 41

21.0 सामान्य राजस्व को लाभांश भुगतान . . . . . 41

22.0 रेलवे निधियां . . . . . 41

23.0 योजना व्यय. . . . . 42

24.0 रेल परियोजनाओं के लिए बाहर से वित्तपोषण . . . . . 44

25.0 बाजार से ऋण . . . . . 44

26.0 संगठनात्मक संरचना . . . . . 45

27.0 स्क्रैप निपटान. . . . . 46

**अध्याय III : लेखांकन मानदंडों और प्रस्तुतीकरण में आशोधन : 2004-09 . . . . . 47**

2.1 भारतीय रेल वित्त निगम को भुगतान किए गए पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटकों का पूँजीकरण . . . . . 48

2.2 सामरिक महत्व की लाइनों पर परिचालनिक हानियों की प्रतिपूर्ति का लेखा-जोखा . . . . . 48

2.3 वित्तीय निष्पादन के प्रस्तुतीकरण में परिवर्तन . . . . . 49

3.0 लेखाकंन संरचना और वित्तीय विश्लेषण की समीक्षा . . . . . 53

अध्याय IV : मुद्दे और विकल्प . . . . . 58

2.0 मुद्दे . . . . . 58

2.1 माल यातायात संव्यवहार . . . . . 58

2.2 यात्री यातायात संव्यवहार . . . . . 59

2.3 अवसंरचना का सृजन . . . . . 60

3.0 विकल्प . . . . . 60

3.1 माल यातायात संव्यवहार . . . . . 60

3.2 यात्री यातायात संव्यवहार . . . . . 61

3.3 अवसंरचना का सृजन . . . . . 61

4.0 महत्वपूर्ण मुद्दे . . . . . 62

4.1 भारतीय रेलों की बाजार में हिस्सेदारी . . . . . 62

4.2 ग्लोबल बैंचमार्क . . . . . 63

4.3 प्रति-आर्थिक सहायता . . . . . 65

4.4 नेटवर्क क्षमता का विस्तार तथा रेल लाइन क्षमता में वृद्धि. . . . . 66

4.5 परियोजना लागत में वृद्धि . . . . . 69

4.6 संगठनात्मक परिवर्तन . . . . . 69

5.0 निष्कर्ष . . . . . 70

# शुद्धि पत्र

| पृष्ठ सं. | पैरा सं. | शुद्धियाँ |
|---|---|---|
| 4 | 1.2 | तालिका-1 के "कॉलम राष्ट्रीय सकल घरेलू उत्पाद में वृद्धि" के अंतर्गत वर्ष 2007-08 के सामने "29.01" की बजाए "9.01" पढ़ा जाए. |
| 14 | सार | पंक्ति सं.9 में "कम्पाउंड" शब्द के स्थान पर "वर्ष दर वर्ष" पढ़ा जाए. |
| 14 | सार | पंक्ति सं.10 में "कम्पाउंड" शब्द के स्थान पर "वर्ष दर वर्ष" पढ़ा जाए. |
| 62 | 4.1.1 | पंक्ति सं.3 में "रेल इंडिया ट्रांसपोर्ट एंड इकॉनोमिक सर्विसेज (राइट्स)" के स्थान पर "राइट्स" पढ़ा जाए. |

# एक नज़र में

## अध्याय I

- इस अध्याय में 2004-05 से 2008-09 तक पांच वर्ष के दौरान रेलवे के कार्यनिष्पादन से संबंधित आधारभूत आंकड़े दिए गए हैं.
- इसमें यातायात और अवसंरचना के विकास, संरक्षा, सुरक्षा, समयपालन, यात्री सुविधाएं/सेवाएं, वित्तीय निष्पादन और स्क्रैप निपटान से संबंधित सूचना शामिल है.
- मुख्य निष्कर्ष है कि यदि सामान्यत: स्वीकृत परिवहन व्यावहारिक वृद्धि 1.25 लागू की जाती है तो पांच वर्ष की यातायात वृद्धि का निष्पादनऔसत समूची अवधि से कम रहा है.
- हासिल की गई रेल सकल घरेलू उत्पाद मात्र 0.79 के आस-पास रही है.
- इस अवधि के दौरान राष्ट्रीय सकल घरेलू उत्पाद में रेल उद्योग का अंशदान 1.18 के आंकड़े पर स्थिर रहा.

## अध्याय II

- इस अध्याय में अध्याय I तथा अन्य अध्यायों में शामिल निष्पादन क्षेत्रों का एक सुविचारित विश्लेषणऔर समीक्षा है.
- पहली बार रेल निष्पादन समीक्षा में SWOT (स्ट्रेंथ, वीकनेस, ऑपोर्चूनिटीज एण्ड थ्रेट) विश्लेषण करने का प्रयास किया गया है.
- माल यातायात में, मुख्यत: अर्थव्यवस्था में तेजी के कारण यद्यपि वृद्धि हुई, लेकिन माल डिब्बों की वहन क्षमता बढ़ाई गई जिससे रेलपथ और चलस्टॉक की टूट-फूट की समस्या का सामना करना पड़ा.
- टर्मिनलों पर रुकौनी को कम करके अनुरक्षण चक्र को बढ़ाने से परिसंपतियों का उपयोग बढ़ा लेकिन भारतीय रेलवे विश्वव्यापी मानकों की तुलना में परिचालनिक तथा कार्यकुशलता के पैरामीटरों के इष्टतम उपयोग की दृष्टि से अभी भी काफी पिछड़ा हुआ है.
- गाड़ियों की संख्या में वृद्धि और सवारी गाड़ियों के रेकों के अनुरक्षण चक्र में वृद्धि से क्षमता सृजन के बावजूद तेजी से विकसित होती अर्थव्यवस्था द्वारा सृजित होने वाली अतिरिक्त मांग को पूरा करने के लिए रेलवे असमर्थ थी.
- मालभाड़ा दरों में अत्यधिक वृद्धि हुई, जिससे खाद्यानों में 44% और उर्वरकों में 35% की वृद्धि शामिल है.

- प्रतियात्री-किमी. यात्री आमदनी में भी, औपचारिक रूप से किरायों में वृद्धि की घोषणा न किए जाने के बावजूद 1.27% की मिश्रित वृद्धि हुई थी.
- यात्री यातायात परिचालन पर हानि धीरे-धीरे बढ़ती गई ओर इस अवधि के अंतिम वर्ष में लगभग 14,000 करोड़ रु. हो गई.

## अध्याय III

- इस अध्याय में लेखांकन मानदंड तथा प्रस्तुतीकरण में परिवर्तन, पिछले पांच वर्ष के दौरान की गई शुरूआत के संबंध में उल्लेख किया गया है और इन बदलावों के रेलवे के वित्तीय पैरामीटरों पर होने वाले प्रभावों का विश्लेषण किया गया है.
- पिछले पाँच वर्ष के रेलवे के लेखों का एक परामर्शदाता की सहायता से गहन अध्ययन करके विश्लेषण किया गया, जिन्होंने वित्तीय रिपोर्ट को अधिक पारदर्शी बनाने के लिए सुझाव भी दिए.
- यद्यपि पिछले पांच वर्ष में लेखांकन संबंधी केवल दो परिवर्तन किए गए थे लेकिन "लाभांश पूर्व नकदी अधिशेष" के आंकड़ों में इनकी वजह से काफी वृद्धि हुई है.
- शेष निधि पर ब्याज की गणना और विशेष रेल संरक्षा निधि के खर्च जैसे अन्य कारकों सहित उपर्युक्त कारणों से लाभांश पूर्व नकदी अधिशेष बढ़कर 17,006 करोड़ रु. हो गया. इन दो कारकों को रद्द करने और छठे केंद्रीय वेतन आयोग के बकाया को उपयुक्त वर्षों में बांट देने के बाद, लेखांकन प्रणाली में बदलाव के बाद लाभांश पूर्व नकदी और निवेशयोग्य अधिशेष नीचे लिखे अनुसार होगा:

| | पूर्व में यथा प्रस्तुत | समुचित समायोजन के बाद |
|---|---|---|
| लाभांश पूर्व संचयी नकद अधिशेष | 88,669 करोड़ रु. | 62,363 करोड़ रु. |
| निवेश योग्य अधिशेष | 66,804 करोड़ रु. | 43,220 करोड़ रु. |

- परामर्शदाता द्वारा किए गए लेखों के विस्तृत अध्ययन और विशलेषण से मौजूदा लेखांकन प्रणाली में कतिपय "अपर्याप्तताएँ और कमजोरियां" सामने आई हैं.
- जैसा कि परामर्शदाता द्वारा सुझाव दिया गया है, यदि मूल्यह्रास आरक्षित निधि को विनियोजन के कार्य संचालन व्यय के भाग के रूप में लिया जाता है, तो नकदी और निवेशयोग्य अधिशेष में निम्नानुसार आशोधन होगा:

| | पूर्व में यथाप्रस्तुत | मुआनि में विनियोग हेतु लेखांकन |
|---|---|---|
| लाभांश पूर्व संचयी नकद अधिशेष | 88,669 करोड़ रु. | 39,411 करोड़ रु. |
| निवेश योग्य अधिशेष | 66,804 करोड़ रु. | 20,268 करोड रु. |

- परामर्शदाता ने वाणिज्यिक सिद्धांतों का इस्तेमाल करके कुछेक नए वित्तीय अनुपातों का आकलन किया है जिससे पता चलता है कि पिछले दो दशकों में वित्तीय दृष्टि से भारतीय रेल के लिए सर्वोत्तम अवधि पिछले पांच वर्ष नहीं, बल्कि 1991-96 की अवधि थी.

## अध्याय IV

- इस अध्याय में रेलवे के समक्ष प्रस्तुत महत्वपूर्ण मुद्दों और उनका निवारण करने के लिए उपलब्ध विकल्पों के संबंध में चर्चा की गई है.
- ये मुद्दे मुख्यत: बाजार में रेलवे के हिस्से में गिरावट, यात्री और माल यातायात सेवाओं के कीमत निर्धारण और प्रति-आर्थिक सहायता, तेजी की अर्थव्यवस्था में प्राप्त होने वाले संभावित यातायात के लिए क्षमता का सृजन और संगठनात्मक परिवर्तनों से संबंधित हैं.
- विश्वव्यापी मानक बेहतर कार्यकुशलता और उत्पादकता की आवश्यकता को रेखांकित करते हैं.
- भारी संख्या में बकाया स्वीकृत परियोजनाएं और लागत में वृद्धि चिंता का मुख्य विषय बना हुआ है.

# अध्याय-I

## पांच वर्षों का एक सिंहावलोकन: 2004-05 से 2008-09

इस अध्याय में रेलों की 2004-05 से 2008-09 तक के कार्य निष्पादन से जुड़े बेसिक आंकड़े दिए गए है। इसमें यातायात तथा अवसंरचना में तथा संरक्षा, सुरक्षा, समयपालन, यात्री सेवाएं/सुविधाएं, वित्तीय निष्पादन, स्क्रैप के निपटान में हुई वृद्धि तथा संगठनात्मक संरचना से संबंधित सूचनाएं शामिल हैं। सर्वप्रथम मुख्य मुद्दा यह सामने आता है कि यदि परिवहन में 1.25[1] की इलैस्टिसिटी वृद्धि लागू की जाती है तो संपूर्ण अवधि में यातायात से संबंधित वृद्धि औसत से कम रही है। प्राप्त इलैस्टिसिटी मात्र 0.79 के इर्द-गिर्द घूम रही है तथा राष्ट्रीय सकल घरेलू उत्पाद में रेलवे उद्योग का योगदान 1.18 पर स्थिर है।

## 1.0 पृष्ठभूमि

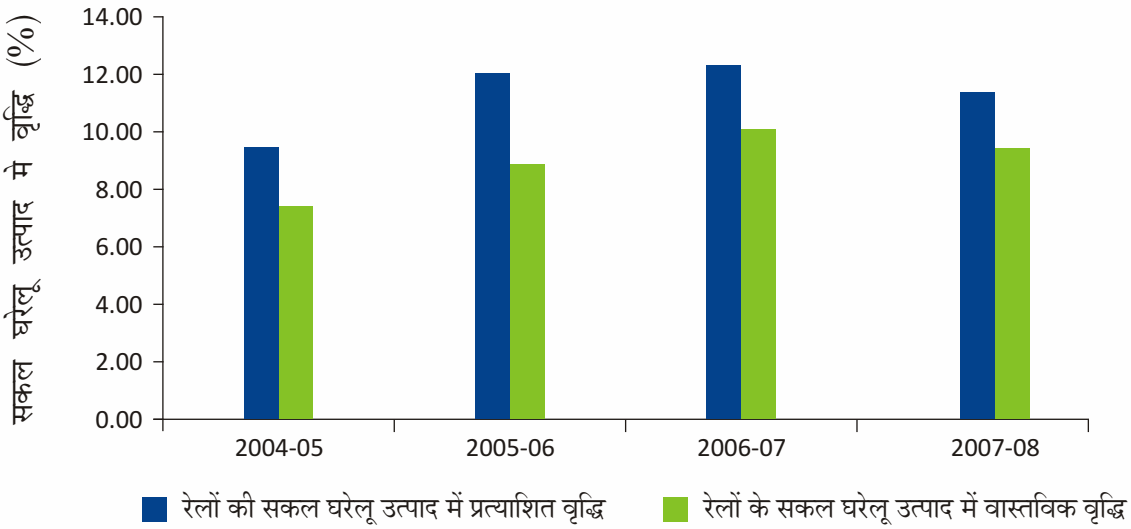
1.1 भारतीय रेल भारतीय अवसंरचना का एक महत्वपूर्ण स्तंभ है, जिसका देश के उद्योग एवं अर्थव्यवस्था में एक सहजीवी रिश्ता है। रेलें विनिर्माण उद्योगों के लिए कोयला, लौह अयस्क तथा कच्चा माल, उर्वरकों, सीमेंट की ढुलाई करने में तथा इस्पात उत्पादों एवं खाद्यानों के परिवहन में तथा प्रमुख पत्तनों से/तक संचलन करने के साथ-साथ लोगों को लाने-ले जाने में एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है।

1.2 इस प्रकार रेल परिवहन की मांग सकल घरेलू उत्पाद की वृद्धि से, विशेषकर उन क्षेत्रों से जिनमें सुधार तथा मंदी आने से यातायात की मात्रा प्रभावित होती है, जुड़ी हुई है। देश के सकल घरेलू उत्पाद में रेलों का हिस्सा 2003-04 से लेकर 2007-08 तक बहरहाल 1.18 के स्तर पर लगभग स्थिर रहा है। रेलवे के सकल घरेलू उत्पाद में संभावित वृद्धि की तुलना में रेलों की सकल घरेलू उत्पाद में वृद्धि में आयी कमी की प्रतिशतता (1.25[1] के प्रत्याशित रेलवे इलैस्टिसिटी के आधार पर) नीचे की तालिका में दिखाई गई है।

तालिका-I : सकल घरेलू उत्पाद में वृद्धि की दर

| वर्ष | राष्ट्रीय सकल घरेलू उत्पाद में वृद्धि | रेलों की सकल घरेलू उत्पाद में प्रत्याशित वृद्धि | रेलों के सकल घरेलू उत्पाद में वास्तविक वृद्धि | प्रत्याशित इलैस्टिसिटी के अनुसार, कमी की प्रतिशतता |
|---|---|---|---|---|
| 2004-05 | 7.47 | 9.34 | 7.29 | 21.9% |
| 2005-06 | 9.52 | 11.90 | 8.76 | 26.4% |
| 2006-07 | 9.75 | 12.19 | 9.99 | 18.0% |
| 2007-08 | 29.01 | 11.26 | 9.29 | 17.5% |
| 2008-09 | 6.70 | 8.38 | - | - |

[1] विश्व बैंक: भारत का परिवहन क्षेत्र: द चेलेंज अहेड, जिल्द-II, बैकग्राउंड पेपर,मई, 2002.




1.3 उपर्युक्त तालिका एवं दंड रेखाचित्र दर्शाता है कि 1.25 की इलैस्टिसिटी के आधार पर रेलों के सकल घरेलू उत्पाद में हुई वास्तविक वृद्धि तथा रेलों के सकल घरेलू उत्पाद की प्रत्याशित वृद्धि के बीच काफी अंतर है।

1.4 अनुभव के आधार पर, भारत जैसा देश, परिवहन इलैस्टिसिटी 1 से अधिक दिखाता है। 1970-71 से 2008-09 तक रेल परिवहन की इलैस्टिसिटी से लेकर समग्र घरेलू उत्पाद बहरहाल 0.79 के स्तर पर आंकी गई है।

1.5 अत: विगत पांच वर्षों में भारतीय रेल के कार्य निष्पादन को भारतीय अर्थव्यवस्था में उस अवधि के दौरान आई उच्च वृद्धि की पृष्ठभूमि तथा परिवहन की मांग में आई त्वरित वृद्धि को पूरा करने में, परिवहन क्षेत्र के समक्ष आई चुनौतियों के संदर्भ में देखना अपेक्षित होगा। अवधि के दौरान, यात्री यातायात तथा माल यातायात दोनों में उच्चतर मांग थी तथा इस मांग को मुख्यत: मौजूदा अवसंरचना तथा संसाधनों के तहत पूरा करना पड़ा था क्योंकि रेल अवसंरचना का सृजन, जिसमें पूंजी का निवेश काफी होता है तथा समय बहुत अधिक लगता है, के कारण यह ऐसी गतिविधि है, जिसकी सगर्भता अवधि बहुत अधिक होती है। रेल यातायात में वृद्धि के फलस्वरूप, अवधि के दौरान यात्री यातायात तथा माल यातायात दोनों के राजस्व में वृद्धि हुई जिससे अवसंरचना सृजित करने तथा स्टॉक की खरीद करने में अत्यधिक निवेश करने की योजना बनायी जा सकी। रेलों ने सकल घरेलू उत्पाद में हुई महत्वपूर्ण वृद्धि के दबाव के प्रयास के चलते नेटवर्क क्षमता संवर्धन कार्यक्रम की भी शुरूआत की।

## 2.0 समीक्षा

2.1 परिचालनिक, वित्तीय तथा संगठनात्मक दृष्टि से विगत पांच वर्षों के कार्य निष्पादन की समीक्षा करने के लिए न केवल आंकड़ों की, अपितु अपनाई गई नीतियों तथा उनकी क्षमताओं की भी सावधानीपूर्वक विश्लेषण करने की आवश्यकता है। मौजूदा स्थिति तथा रूझानों को समग्र रूप से समझने के लिए यातायात, अवसंरचना सृजन, संरक्षा, वित्तीय परिणामों तथा अन्य प्रमुख क्षेत्रों के विगत पांच वर्षों के निष्पादन आंकड़े आगे दिए गए हैं.

## 3.0 यातायात में वृद्धि

3.1 रेलों के राजस्व की दो प्रमुख धाराएं यात्री यातायात तथा माल यातायात के आंकड़े निम्नानुसार हैं:

तालिका 2: यातायात में वृद्धि

| | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | सी ए जी आर (2004-09) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **माल लदान (मिलियन टन में )** | **602.12** | **666.51** | **727.75** | **793.89** | **833.31** | |
| **वर्ष दर वर्ष वृद्धि** | 8.02% | 10.69% | 9.19% | 9.09% | 4.97% | 8.38% |
| **शुद्ध टन कि.मी. (मिलियन में )** | **407398** | **439596** | **480993** | **521372** | **538226** | |
| **वर्ष दर वर्ष वृद्धि** | 6.9% | 7.9% | 9.4% | 8.39% | 3.23% | 7.14% |
| **प्रारंभिक यात्री** | **5475.50** | **5832.39** | **6333.73** | **6645.00** | **7046.91** | |
| **वर्ष दर वर्ष वृद्धि** | 5.24% | 6.52% | 8.60% | 4.91% | 6.05% | 6.26% |
| **यात्री कि.मी.** | **576608** | **616632** | **695821** | **771070** | **839296** | |
| **वर्ष दर वर्ष वृद्धि** | 6.38% | 6.94% | 12.84% | 10.81% | 8.85% | 9.14% |

माल यातायात तथा यात्री यातायात दोनों की वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि को परिवहन इलैस्टिसिटी के स्वीकार्य मानदंडों पर आधारित संभावित वृद्धि को प्राप्त करने में हुई कमी के विरुद्ध देखा जाना चाहिए।

## 4.0 अवसंरचना में वृद्धि

4.1 क्षमता में संवर्धन करना एक सतत् प्रक्रिया है। अचल अवसंरचना में विस्तार तथा चल स्टॉक में हुई वृद्धि से संबंधित आंकड़े निम्नानुसार हैं:-

तालिका 3: अचल अवसंरचना

| | वर्ष | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | कुल |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **नई लाइनें (कि.मी.)** | 150 | 180 | 250 | 156 | 357 | **1093** |
| **2** | **आमान परिवर्तन (कि.मी.)** | 779 | 744 | 1082 | 1549 | 563 | **4717** |
| **3** | **दोहरीकरण (कि.मी.)** | 282 | 231 | 386 | 426 | 363 | **1687** |
| 4 | **रेल विद्युतीकरण (कि.मी.)** | 320 | 170 | 361 | 502 | 797 | **2150** |

नई लाइनों में औसतन प्रतिवर्ष मात्र 220 कि.मी. की वृद्धि हुई है जब कि चीन की रेलवे ने प्रतिवर्ष 1000 कि.मी. से अधिक की वृद्धि प्राप्त की है।

तालिका 4: चल स्टॉक **

| | वर्ष | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | कुल |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | माल डिब्बे (चौपहिया इकाइयों में) | 19992 | 18681 | 21933 | 22753 | 24115 | **107474** |
| 2 | डीजल मल्टिपल यूनिट्स | 36 | 27 | 57 | 33 | 38 | **191** |
| 3 | विद्युत मल्टिपल यूनिट्स | 145 | 176 | 251 | 193 | 535 | **1300** |
| 4 | मेमू ट्रेन | 88 | 88 | 64 | 33 | 64 | **337** |
| 5 | सवारी डिब्बे | 2623 | 2684 | 2881 | 3101 | 3193 | **14482** |
| 6 | विद्युत रेल इंजन (चिरेका) | 90 | 129 | 150 | 200 | 220 | **789** |
| 7 | डीजल रेल इंजन (डीरेका) | 121 | 148 | 186 | 222 | 257 | **934** |

** चल स्टॉक के बदलाव के आंकड़े शामिल हैं.

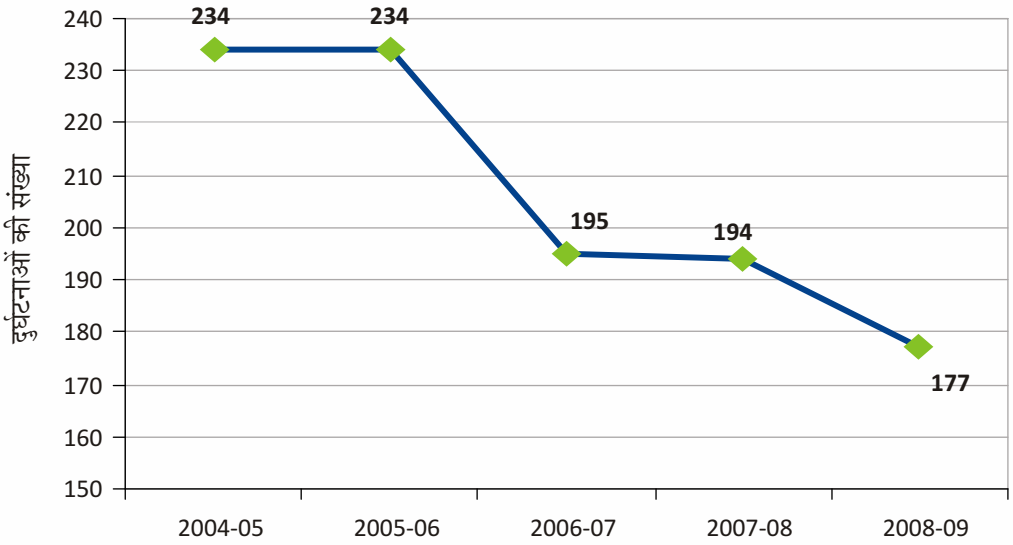
## 5.0 संरक्षा

5.1 विगत पांच वर्षों में रेलों का संरक्षा रिकॉर्ड निम्नानुसार है:

तालिका 5: गाड़ी दुर्घटनाओं के आंकड़े

| वर्ष | टक्कर | पटरी से उतरना | समपार पर दुर्घटनाएं | | आग | विविध | कुल | दुर्घटनाएं प्रति मिलियन गाड़ी कि.मी. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | चौकीदार सहित | चौकीदार रहित | | | | |
| **2004-05** | 13 | 138 | 5 | 65 | 10 | 3 | 234 | 0.29 |
| **2005-06** | 9 | 131 | 10 | 65 | 15 | 4 | 234 | 0.28 |
| **2006-07** | 8 | 96 | 7 | 72 | 4 | 8 | 195 | 0.22 |
| **2007-08** | 8 | 100 | 12 | 65 | 5 | 4 | 194 | 0.21 |
| **2008-09*** | 13 | 85 | 7 | 62 | 3 | 7 | 177 | 0.20 |

*अनंतिम




## 6.0 सुरक्षा

6.1 यात्रियों की सुरक्षा व्यवस्था बेहतर बनाने के उद्देश्य से स्टेशनों में यात्रियों की सुरक्षा तथा यात्री क्षेत्र को रेलवे सुरक्षा बल की ड्यूटी चार्टर के अंतर्गत लाकर रेलवे सुरक्षा बल (आर पी एफ) अधिनियम तथा रेलवे अधिनियम, 2003 में संशोधन किए गए थे. अवधि के दौरान सुरक्षा संबंधी घटनाओं तथा उन पर की गई कार्रवाई का ब्यौरा निम्नानुसार है:

तालिका 6: संज्ञेय अपराध तथा रेलवे संपत्ति (विधि विरुद्ध कब्जा) अधिनियम के अंतर्गत मामलों का ब्यौरा

| | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|---|---|---|---|---|---|
| **भारतीय दंड संहिता के अंतर्गत गाड़ियों/रेलवे परिसरों में संज्ञेय अपराधों की संख्या** | 20623 | 18620 | 17721 | 18337 | 15336 |
| **रेल संपत्ति (विधि विरुद्ध कब्जा) अधिनियम के अंतर्गत मामलों की संख्या** | 7418 | 7077 | 7432 | 7292 | 6841 |
| **गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या** | 10483 | 10076 | 9532 | 9378 | 8961 |

6.2 2008 में रेलवे अधिनियम के तहत लगभग 1.4 मिलियन अपराधियों पर मुकदमा चलाया गया तथा लगभग 30 करोड़ रु. जुर्माने के रूप में वसूले गए.

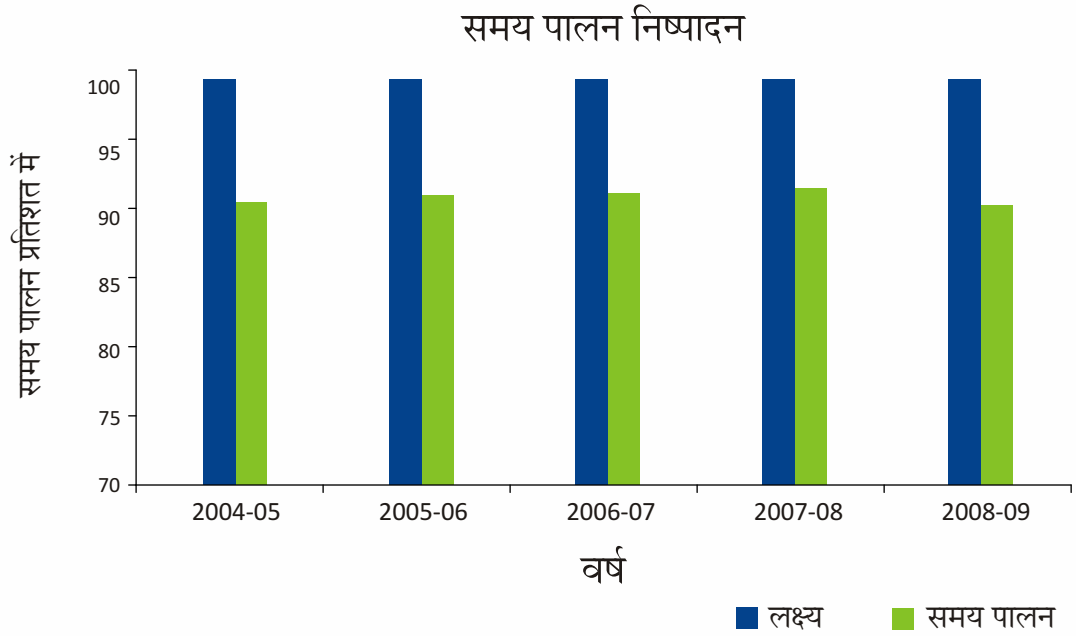
## 7.0 समय पालन

7.1 विगत पांच वर्षों के दौरान रेलों का समयपालन निष्पादन, 'राइट टाइम टर्मिनेटिंग' आधार पर, न कि एन एल टी (नॉट लॉस्ट टाइम) आधार पर आकलित किया गया, जो निम्नानुसार है:-

तालिका 7 : समयपालन निष्पादन

| **वर्ष** | **2004-05** | **2005-06** | **2006-07** | **2007-08** | **2008-09*** |
|---|---|---|---|---|---|
| **समयपालन प्रतिशतता** | 90.8% | 91.2% | 91.5% | 91.9% | 90.6% |

* आंकड़े केवल अप्रैल, 2008 से दिसंबर, 08 तक के लिए हैं



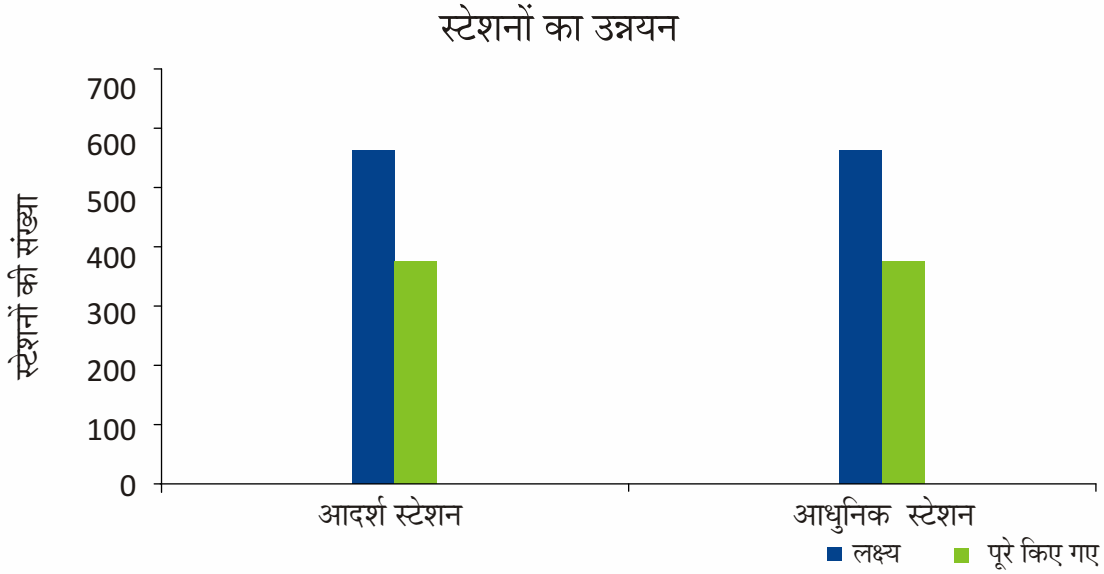

उपर्युक्त आंकड़े तथा दंड रेखाचित्र दर्शाता है कि रेलवे समयपालन के पैरामीटर में उल्लेखनीय उपलब्धियां प्राप्त नहीं कर पाई।

## 8.0 यात्री सुविधाएं/सेवाएं

8.1 आधुनिक तथा आदर्श स्टेशनों की पहचान करने तथा विकास करने के माध्यम से स्टेशनों में बेहतर तथा उच्चतर स्तर की यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए योजना बनाई गई। सभी "क" तथा "ख" श्रेणी के स्टेशनों का आदर्श स्टेशनों के रूप में चयन किया गया था और इस प्रकार के पहचाने गए 594 स्टेशनों में से 373 स्टेशनों में उन्नत यात्री सुविधाओं की व्यवस्था की गयी। आधुनिक स्टेशनों के रूप में विकसित करने हेतु पहचाने गए 637 स्टेशनों में से 426 स्टेशनों का आधुनिकीकरण पहले ही किया जा चुका है। यात्रियों की सुविधा के लिए यात्री आरक्षण प्रणाली तथा अनारक्षित टिकट प्रणाली के स्थलों की संख्या में वृद्धि तथा इंटरनेट टिकटिंग की सुविधा की भी व्यवस्था की गयी है। यात्री सुविधाओं/सेवाओं में की गयी व्यवस्था की वर्ष-वार स्थिति निम्नानुसार है:

तालिका 8 : यात्री सुविधाएं/सेवाएं

| | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | जोड़ | % पूरे किए गए |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| आदर्श स्टेशनों की संख्या | 16 | 24 | 50 | 113 | 81 | 373 | 62.8% |
| आधुनिक स्टेशनों की संख्या | | | 86 | 169 | 171 | 426 | 66.9% |
| नए यात्री आरक्षण प्रणाली स्थलों की संख्या | 115 | 101 | 52 | 60 | 27 | 355 | - |
| जोड़े गए अतिरिक्त अनारक्षित टिकट प्रणाली स्थलों की संख्या | 51 | 405 | 140 | 269 | 358 | 1223 | - |
| जारी किए गए ई-टिकट/आई टिकट (मिलियन में) | 12.8 | 25.7 | 68.2 | 189.1 | 439.4 | | |
| जारी किए गए कुल ई-टिकट/आई टिकट का प्रतिशत | 1.32% | 2.44% | 5.31% | 12.79% | 25.57% | | |

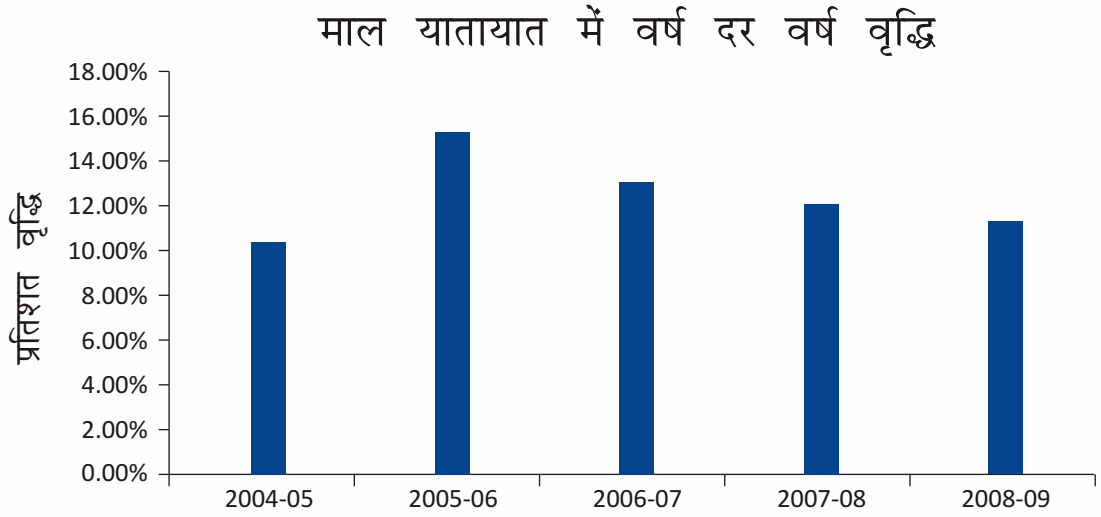


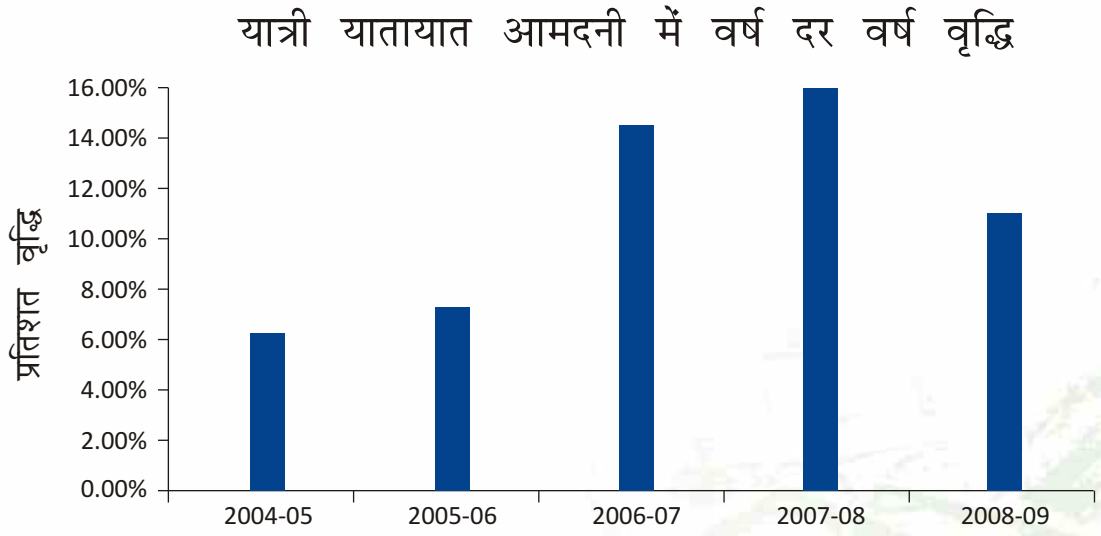

8.2 उपर्युक्त आंकड़े तथा दंड रेखाचित्र दर्शाता है कि निर्धारित लक्ष्य की तुलना में स्टेशनों के उन्नयन के कार्य को पूरा करने में कमी आई है। इस लक्ष्य के एक हिस्से को "कार्य प्रगति पर है" के अंतर्गत मानने के बावजूद भी यह चिंता का विषय है।

## 9.0 वित्तीय निष्पादन

तालिका 9 : आमदनी एवं व्यय (करोड़ रु. में)

| | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | सी ए जी आर (2004-09) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **माल यातायात से आमदनी** | **30778** | **36287** | **41716** | **47435** | **53434** | |
| **वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि** | 11.44% | 17.90% | 14.96% | 13.71% | 12.65% | 14.11% |
| **यात्री यातायात से आमदनी** | **14113** | **15126** | **17225** | **19844** | **21931** | |
| **वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि** | 6.12% | 7.18% | 13.87% | 15.21% | 10.52% | 10.52% |
| **अन्य कोचिंग** | 990 | 1153 | 1718 | 1801 | 1972 | 16.4% |
| **वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि** | 7.4% | 16.4% | 49.0% | 4.8% | 9.5% | 16.4% |
| **फुटकर आमदनी** | 1157 | 1839 | 1711 | 2565 | 2500 | 20.0% |
| **वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि** | 15.3% | 58.9% | -6.9% | 49.9% | -2.5% | 20.0% |
| **कुल आमदनी** | **47038** | **54405** | **62370** | **71645** | **79837** | |
| **वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि** | 9.79% | 15.66% | 14.64% | 14.87% | 11.43% | 13.26% |
| **साधारण संचलन व्यय पेंशन सहित** | **40059** | **41970** | **44849** | **49012** | **64839** | |
| **वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि** | 8.59% | 4.77% | 6.86% | 9.28% | 32.29% | 11.94% |
| **योजना खर्च** | **15422** | **18838** | **25002** | **28980** | **36336** | |
| **वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि (%में )** | 15.14 | 22.15 | 32.72 | 15.91 | 25.38 | 22.09% |
| **परिचालन अनुपात** | **91.0** | **83.2** | **78.7** | **75.9** | **90.5** | |



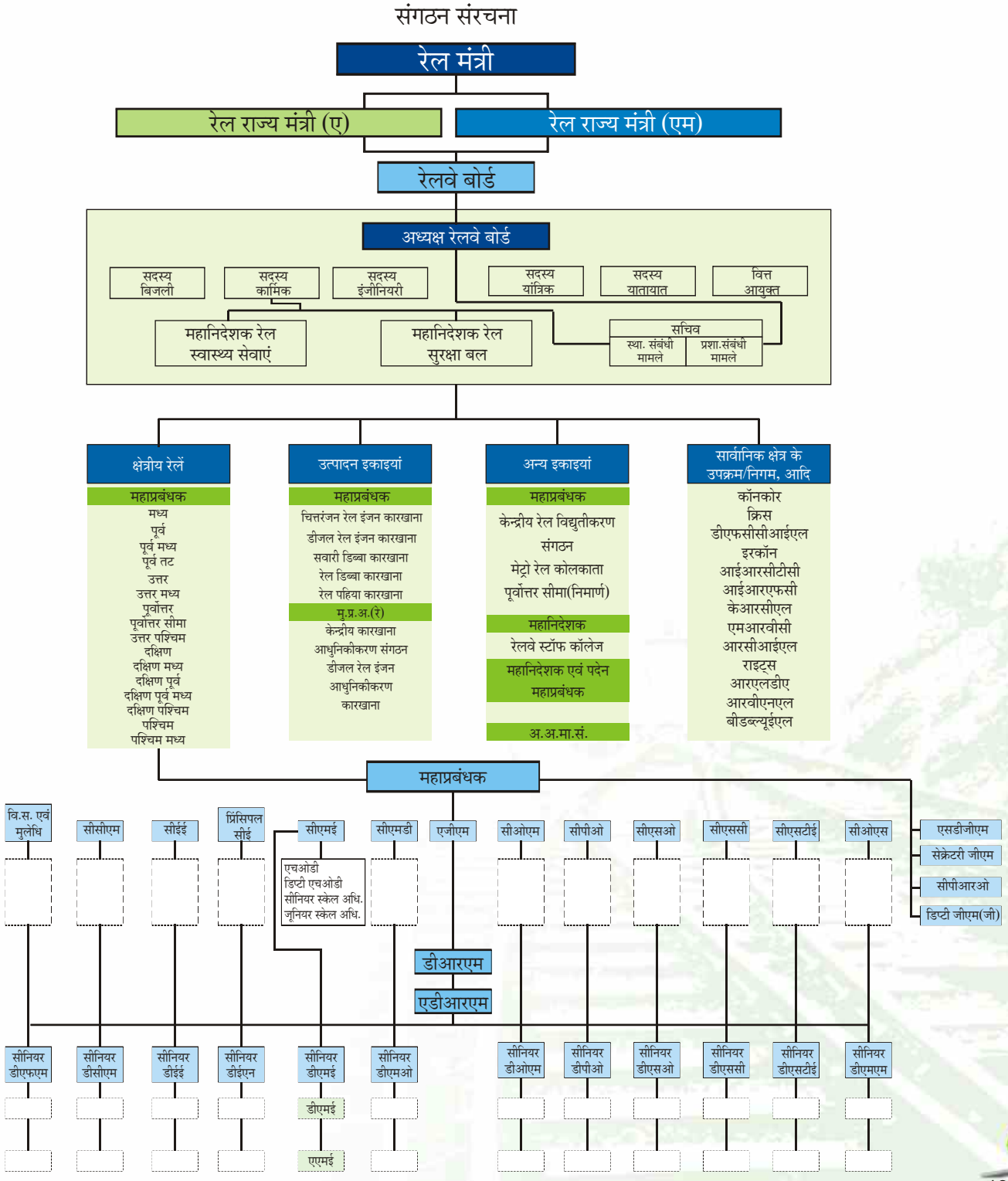

9.1 उपर्युक्त दंड रेखाचित्रों से देखा जा सकता है कि 2005-06 में तेज़ी से हुई वृद्धि के बाद माल यातायात की आमदनी की वृद्धि में वर्ष-दर-वर्ष गिरावट आई है, जब कि यात्री यातायात की वृद्धि में 2008-09 में गिरावट दिखाई गई है।

# 10.0 स्क्रैप निपटान का संक्षेप 2004-05 से 2008-09 तक

तालिका 10 : स्क्रैप निपटान का विवरण

| | कोटि | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| पटरियां | मात्रा मीट्रिक टन में | 70615 | 5361.00 | 276576 | 445793 | 364344 |
| | कीमत करोड रु. में | 120.38 | 5.90 | 466 | 863.62 | 887.92 |
| | औसत दर प्रति मिलियन टन रु. में | 17047.37 | 11005.40 | 16848.89 | 19372.66 | 24370.37 |
| रेल पथ | मात्रा मीट्रिक टन में | 204061 | 341061.00 | 279506 | 366880 | 376418 |
| | कीमत करोड रु. में | 290.51 | 495.50 | 429.5 | 663.58 | 832.67 |
| | औसत दर प्रति मिलियन टन रु. में | 14236.43 | 14528.19 | 15366.39 | 18087.11 | 22120.88 |
| अन्य लौह धातु | मात्रा मीट्रिक टन में | 166742 | 345684 | 320656 | 335063 | 315598 |
| | कीमत करोड रु. में | 244.87 | 540.23 | 495.59 | 638.2 | 709.2 |
| | औसत दर प्रति मिलियन टन रु. में | 14685.56 | 15627.85 | 15455.50 | 19047.16 | 22471.62 |
| अलौह धातु | मात्रा मीट्रिक टन में | 12757.00 | 15249 | 16216.00 | 15467.2 | 15496 |
| | कीमत करोड रु. में | 65.68 | 98.1 | 117.00 | 161.01 | 134.69 |
| | औसत दर प्रति मिलियन टन रु. में | 51485.46 | 64332.08 | 72150.96 | 104097.70 | 86919.20 |
| माल डिब्बे | मात्रा चौपहिया इकाई में | 16091 | 14121 | 14073 | 19415.70 | 15453.00 |
| | कीमत करोड़ रु. में | 188.35 | 144 | 178 | 239.61 | 212.86 |
| | औसत दर प्रति चौपहिया इकाई रु. में | 117053.01 | 101975.78 | 126483.34 | 123410.43 | 137746.71 |
| सवारी डिब्बे | मात्रा संख्या में | 1196.00 | 1023 | 1304 | 1492 | 1121 |
| | कीमत करोड़ रु. में | 32.86 | 19.2 | 26.7 | 36.98 | 44.72 |
| | औसत दर प्रति संख्या रु. में | 274749.16 | 187683.28 | 204754.60 | 247855.22 | 398929.52 |
| रेल इंजन | मात्रा संख्या में | 129.00 | 102 | 123.00 | 150 | 142 |
| | कीमत करोड रु. में | 10.19 | 6.2 | 9.03 | 22.65 | 14.28 |
| | औसत दर प्रति संख्या रु. में | 789922.48 | 607843.14 | 734146.34 | 1510000.00 | 1005633.80 |
| | कीमत करोड़ रु. में | 79.16 | 54.87 | 110.18 | 110.35 | 168.39 |
| विविध | कुल कीमत करोड़ रु. में | **1032.00** | **1364** | **1832.00** | **2736** | **3004.73** |

## 11.0 संगठनात्मक चार्ट



# अध्याय-II

## 2004-05 से 2008-2009 तक एक विश्लेषण

इस अध्याय में, अध्याय-I में सम्मिलित निष्पादन क्षेत्रों का विस्तृत विश्लेषण और समीक्षा तथा यातायात में वृद्धि हासिल करने के लिए अपनाई गई रणनीतियों की जाँच के प्रयास शामिल हैं। सर्वप्रथम, रेलवे निष्पादन समीक्षा के क्षेत्र में एक SWOT (शक्ति, कमजोरी, अवसर तथा जोखिम) विश्लेषण करने का प्रयास किया गया है। मालयातायात में यद्यपि वृद्धि, अर्थव्यवस्था में तेजी के कारण हुई थी, तथापि मालडिब्बों की ढुलाई क्षमता में वृद्धि करके इस स्वाभाविक रुख को वृद्धि में परिवर्तित करने का प्रयास किया गया था। इसका प्रभाव, रेलपथ तथा चल स्टॉक की टूट-फूट पर अवश्य पड़ा है। टर्मिनल रुकौनी घटाकर तथा अनुरक्षण चक्रों में वृद्धि करने से बेहतर परिसंपत्ति उपयोग हुआ लेकिन भारतीय रेल को परिचालनिक मापदंडों का अभी पूर्णतः उपयोग नहीं हुआ था। यात्री यातायात में, गाड़ियां बढ़ाने तथा यात्री रेकों की अनुरक्षण चक्र में वृद्धि करने से क्षमता का सृजन हुआ लेकिन रेलें अभूतपूर्व आर्थिक वृद्धि द्वारा सृजित मांग को पूरा करने के लिए अभी भी असमर्थ थीं। पांच वर्ष की अवधि के दौरान, खाद्यान्न में 44 प्रतिशत तथा उर्वरकों में 35 प्रतिशत की कम्पाउंड वृद्धि सहित मालभाड़ा दरों में उल्लेखनीय वृद्धि हुई थी। यहाँ तक कि प्रति यात्री-कि.मी.यात्री अर्जन में बिना किसी औपचारिक किराया वृद्धि के बावजूद 1.27 प्रतिशत की कम्पाउंड वृद्धि हुई थी।

कोचिंग परिचालनों में हानियां निरंतर हुईं तथा अवधि के अंतिम वर्ष में लगभग 14,000 करोड़ रुपए थीं।

## 1.0 पृष्ठभूमि

1.1 विगत वर्षों में एक प्रभाव रहा है कि पिछले पांच वर्षों के दौरान रेल वित्त में उल्लेखनीय "कायाकल्प" हुआ है। जैसा पहले देखा गया है, मालयातायात तथा यात्रीयातायात आय में वृद्धि का एक उल्लेखनीय हिस्सा अर्थव्यवस्था में अभूतपूर्व वृद्धि के कारण था। अर्थव्यवस्था की जी डी पी वृद्धि पुनः गति पकड़ रही है। अतः, रेलवे को देश के प्रमुख यातायात के साधन के रूप में अपनी केन्द्र बिंदु भूमिका निभाने के लिए तैयार रहना होगा। अतः इस विस्तृत मूल्यांकन का उद्देश्य, रेलों की तैयारी का आकलन करना है। रेलवे कार्यप्रणाली तथा नेटवर्क और बिजनेस की वर्तमान स्थिति में अंतर्दृष्टियों को प्राप्त करने के लिए विगत निष्पादन की ऐसी समीक्षा करना आवश्यक है। इससे आज रेलवे द्वारा सामना किए जा रहे विभिन्न मुद्दों तथा संभावित समाधानों की जानकारी मिलती है। यह समीक्षा शक्ति, कमजोरी, अवसर तथा जोखिम (स्वोट) विश्लेषण विधि अपनाकर की गई है।

1.2 पिछले पांच वर्ष यात्री तथा मालभाड़ा समग्र अर्थव्यवस्था में उछाल आने के कारण यातायात में उच्च वृद्धि के रूप में चिह्नित किए गए हैं। मालभाड़ा यातायात 8.38 प्रतिशत की सी ए जी आर (कम्पाउंडेड वार्षिक वृद्धि दर) पर बढ़ा तथा यात्री यातायात 6.26 प्रतिशत पर बढ़ा। उसी अवधि के दौरान, शुद्ध टन कि.मी. के माध्यम से परिवहन आउटपुट तथा यात्री कि.मी. क्रमशः 7.14

प्रतिशत और 9.14 प्रतिशत सी ए जी आर पर बढ़ा। बहरहाल, ये उपलब्धियां वृद्धि संवेग से उत्पन्न संभाव्यता से कम रहीं। यातयात में उच्च वृद्धि से मालभाड़ा आय में 14.16 प्रतिशत सी ए जी आर वृद्धि तथा यात्री आय में 10.92 प्रतिशत सी ए जी आर वृद्धि हुई। इस अवधि के दौरान "कायाकल्प" की अवधारणा इन वृद्धि आँकड़ों से निकाली गई है। यह अध्याय इन आँकड़ों तथा अन्य निष्पादन आँकड़ों का और गहराई से विश्लेषण करेगा।

## 2.0 माल यातायात में वृद्धि का विश्लेषण

2.1 मालभाड़ा यातायात 2003-04 में 557.4 एम टी से 2008-09 में 833.3 एम टी तक बढ़ा अर्थात् 276 एमटी की वृद्धि। प्रमुख वृद्धि कोयला, लौह अयस्क तथा सीमेंट यातायात में थी। आर्थिक मंदी के कारण 2008-09 में, जब 850 एम टी का लक्ष्य पूरा नहीं हो सका, वृद्धि वक्र में गिरावट आई जिसके परिणामस्वरूप 8.38 प्रतिशत के 5 वर्षीय सी ए जी आर की तुलना में वृद्धि केवल 4.97 प्रतिशत थी।

2.2 बढ़ती अर्थव्यवस्था द्वारा सृजित मांगों को पूरा करने में, रेलों द्वारा सामना की गई मुख्य चुनौतियों में अवसंरचना, विशेषकर व्यस्त मार्गों पर लाइन क्षमता तथा टर्मिनल रुकौनियां संबंधी तंगियां थीं। चूँकि क्षमता संवर्धन एक दीर्घकालीन प्रक्रिया है, इसलिए रेलों ने इसके मौजूदा परिसंपत्तियों, संसाधनों का गहन उपयोग तथा परिचालनिक और अनुरक्षण प्रक्रियाओं में सुधार संबंधी रणनीति को अपनाया।

## 3.0 माल यातायात के लिए परिचालनिक नीति

3.1 अपनाई गई कार्य नीतियां निम्नानुसार थीं :

क. निम्नलिखित के द्वारा मालडिब्बा गतिशीलता तथा उपलब्धता में सुधार करना

i) गुड्स शेडों के कार्य घंटों को बढ़ाकर टर्मिनल रुकौनियों में कमी करना।

ii) गुड्स शेडों पर अवसंरचना में सुधार करना।

iii) 15 दिनों की वैधता के साथ नामित डिपुओं पर "प्रीमियम" जांच शुरू करके, 15 दिन/4500 कि.मी. से 35 दिन/7500 कि.मी. तक बंद सर्किट रेकों (सी सी रेक) के अनुरक्षण चक्र को बढ़ाकर अनुरक्षण प्रक्रियाओं को युक्तिसंगत बनाना।

iv) बेहतर निगरानी, रेक प्रबंधन प्रणाली मॉड्यूल के पूर्ण रोल-आउट के लिए एफ ओ आई एस (FOIS) (मालभाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली) का उपयोग

उपर्युक्त उपायों के फलस्वरूप 2004-05 में लदान स्थलों पर 23.17 घंटे प्रति रेक से 2008-09 में 16.21 घंटे प्रति रेक की औसतन टर्मिनल रूकौनियों की कमी हुई। इसी प्रकार, उतराई संबंधी टर्मिनल रुकौनियों में 2006-07 में 25.13 घंटे प्रति रेक से 2008-09 में 18.36 घंटे तक सुधार हुआ। प्रतिदिन जांच की गई गाड़ियों की औसत संख्या में मार्च, 2006 में 340 से मार्च, 2009 में 238 तक कमी आई, जिससे अतिरिक्त चल स्टॉक उपलब्धता का सृजन हुआ जिससे एक वर्ष में 12 से 15 एम टी वर्धमान लदान हथियाने में सहायता मिली।

परिणामस्वरूप, मालडिब्बा टर्न-राउंड में 18 प्रतिशत तक उल्लेखनीय सुधार हुआ है अर्थात 2004-05 में 6.4 दिनों से 2007-08 में 5.2 दिनों तक। दूसरे शब्दों में, वही मालभाड़ा रेक 2004-05 में 57 बार की तुलना में 2007-08 में 70 बार प्रति वर्ष लदान के लिए उपलब्ध था। बहरहाल, ये उपाय वृद्धि डायनेमिक के अनुरूप प्रणाली की वास्तविक संभाव्यता, का पता लगाने में कारगर नहीं थे।

ख. गाड़ियों की लम्बाई बढ़ाना- बॉक्सन रेक की लम्बाई 58 से 59 मालडिब्बों तक तथा बी सी एन रेक की लम्बाई 40 से 41/42 तक बढ़ाई गई थी। बहरहाल, अधिक लम्बी मालभाड़ा गाड़ियों को परिचालित करने से कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं हुआ जैसे आस्ट्रेलिया, कनाडा तथा अन्य देशों में चलती हैं।

ग. निम्नलिखित के द्वारा मालडिब्बों की वहन क्षमता को बढ़ाना :

i) धुरा भार को 20.3 से 22.9 तक बढ़ाना, जिससे 10 टन प्रति माल डिब्बा तक लदान क्षमता बढ़ रही है।

ii) कतिपय शाखा लाइनों को छोड़कर, सी सी +6 लदान को सार्वभौम बनाना।

iii) महत्वपूर्ण भागों के 26000 कि.मी. को सी सी+8 मानक तक अपग्रेड करना।

iv) लगभग 4800 कि.मी. रेलपथ को 25 टन धुरा भार तक अपग्रेड करना।

v) 22.9 टन के धुरा भार सहित नए बॉक्स एन एच एल तथा बीसीएनएचएल मालडिब्बे चलाना।

वहन क्षमता बढ़ाने से, निःसंदेह, अतिरिक्त आय हुई, लेकिन इससे रेलपथ और चल स्टॉक का समयपूर्व ह्रास हुआ।

क्षमता से अधिक लदान न हो यह सुनिश्चित करने के लिए डायनेमिक परिस्थितियों में मालडिब्बों में प्रयोग में लाए जा रहे धुरा भारों की निगरानी के लिए सभी रेकों का भार करने हेतु इलेक्ट्रॉनिक इन-मोशन-तुला चौकियों तथा वहील इम्पैक्ट लोड डिटेक्शन (WILD) प्रणालियों की संस्थापना सहित रेलों द्वारा कुछ निवारक उपाय भी किए गए हैं । प्रणालियाँ यह सुनिश्चित करने के लिए शुरू की गई थीं कि लदे हुए अधिकांश रेकों में ओवरलोडिंग का पता चला था। कम से कम चार महीनों में एक बार रेलपथ रिकार्डिंग यानों (टी आर सी) का उपयोग करके रेलपथ ज्यामिति मापदंडों को रिकार्ड करके रेलपथ की स्थिति की निगरानी, एकाउस्टिक बियरिंग डिटेक्टरों का प्रापण और संस्थापना तथा अधिक लदान को रोकने के लिए ग्राहकों से भारी जुर्मानों की वसूली जैसे कुछ अन्य उपाय किए गए थे।

घ. वातब्रेक मालडिब्बों को हटाना। 2004-09 के दौरान, लगभग 30,000 वैक्यूम ब्रेक मालडिब्बे नाकारा किए गए लगभग तथा 33,400 मालडिब्बों को चरणबद्ध आधार पर नाकारा किया जाना है।

ङ. 2006 से डबल-स्टैक कंटेनर गाड़ियां चलाना।

च. आई बी एस, बाईपासों, साइडिंगों का विद्युतीकरण तथा गुड्स शेडों का उन्नयन जैसे चिह्नित कम लागत, अधिक प्रतिफल वाले कुछ कार्यों का कार्यान्वयन।

छ. मालभाड़ा परिचालनों में आई टी का उपयोग

i. 75 प्रतिशत से अधिक प्रारंभिक लदान तथा आर आर के ऑन लाइन जनरेशन के लिए 560 स्थलों पर टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली (टी एम एस) शुरू की गई।

ii. 30 प्रतिशत से अधिक मालभाड़ा आय हेतु 227 से अधिक ग्राहकों को शामिल करने के लिए ई-पेमेंट सुविधा का विस्तार।

ज. कंटेनर रेकों तथा कंटेनर डिपुओं में निवेश करने के लिए निजी उद्यमियों के लिए कंटेनर सेक्टर खोलना।

3.2 मौजूदा परिसंपत्तियों का अधिक कारगर ढंग से उपयोग करने की नीति ने अपना उद्देश्य प्राप्त किया जिससे मालभाड़ा परिचालनों जैसे मालडिब्बा उपयोग, शुद्ध टन कि.मी. प्रति मालडिब्बा दिन तथा मालडिब्बा टर्नराउंड (सारणी-11) के लिए महत्वपूर्ण कार्य कुशलता मापदंडों में सुधार देखा गया है। मालडिब्बा टर्न राउंड (डब्ल्यू टी आर) एकल उपाय है जो मालभाड़ा प्रणाली की समग्र परिचालन क्षमता को बढ़ाता है जिससे प्रति वर्ष 6 प्रतिशत से अधिक सीएजीआर तक सुधार हुआ है। इसमें अनेक महत्वपूर्ण मापदंड थे, बहरहाल, जैसे माल गाड़ियों की औसत गति, रेल इंजन उपयोग तथा टर्मिनल रुकौनी जहाँ सुधार के लिए अत्यधिक गुंजाइश रही।

तालिका 11 : कार्य कुशलता मापदंड

| वर्ष | 2003-04 | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | सी ए जी आर (2003-08) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| शुद्ध टन कि.मी. प्रति माल डिब्बा दिन | **2574** | **2677** | **2960** | **3238** | **3539** | |
| वर्ष दर वर्ष वृद्धि | 4.29% | 4.00% | 10.57% | 9.39% | 9.30% | 7.47% |
| माल डिब्बा किलो मीटर प्रति माल डिब्बा दिन | **187.8** | **204.4** | **217.5** | **230.1** | **248.9** | |
| वर्ष दर वर्ष वृद्धि | -8.21% | 8.84% | 6.41% | 5.79% | 8.17% | 3.98% |
| डब्ल्यू टी आर (दिनों में) | **6.7** | **6.4** | **6.1** | **5.5** | **5.2** | |
| वर्ष दर वर्ष सुधार | 4.48% | 4.69% | 4.92% | 10.91% | 5.77% | 6.13% |

## 4.0 माल यातायात के लिए वाणिज्यिक नीति

4.1 यद्यपि परिचालनिक कार्यनीति अत्यधिक लदान हासिल करने के लिए चल स्टॉक की उपलब्धता में वृद्धि पर आधारित थी, तथापि मालभाड़ा यातायात के प्रति शुद्ध टन किलोमीटर में सुधार करने के लिए वाणिज्यिक रणनीति तैयार की गई थी। आय में वृद्धि करने के लिए कुछ उपाय किए गए थे जिनमें टैरिफ संरचना का सरलीकरण, डायनेमिक मांग आधारित मूल्य निर्धारण तथा पण्यों पर वहन किए जाने योग्य टैरिफों का प्रभारण शामिल थे।

क. मालभाड़ा टैरिफ संरचना का यौक्तीकरण : निम्नलिखित सहित टैरिफ संरचना का एक संपूर्ण पुन:कल्पण शुरू किया था:

i. क्रमिक वर्गों के बीच 'दस' के समान अंतराल के साथ वर्गों की संख्या में 59 से 15 तक कमी।

ii. उच्चतम वर्ग चरणों में वर्ग 300 से वर्ग 200 तक कम की गई। हल्के वजन वाले पण्यों के लिए नए वर्गों एलआर1, एलआर2, एलआर3 तथा एलआर4 शुरू की गई ताकि हल्के माल के लिए अधिक उपयुक्त दरें वसूल की जा सके।

iii. 100 किमी. तक के लिए बुक किए गए सभी यातायात के लिए मालभाड़े का यौक्तीकरण।

iv. कोयले को छोड़कर सभी पण्यों के लिए माल पर भुगतान किया जाने वाला अधिभार 10% से कम करके 5% किया गया, जिसके लिए यह 01.04.2003 से 15% से कम करके 10% किया गया था।

v. नई कम दर वाली टैरिफ लाइन के अंतर्गत 4000 पण्यों से अधिक के साथ माल टैरिफ 21 पण्य ग्रुपों तथा 4 डिविजनों में कम किया गया। उन सभी पण्यों जिनमें पहले केवल मालडिब्बा भार श्रेणी था, को गाड़ी भार श्रेणी नियत किया गया।

vi. न्यूनतम भार की शर्त की अवधारण समाप्त कर दी गई तथा मालडिब्बे की अधिसूचित मानकीकृत अनुमेय ढुलाई क्षमता (पीसीसी) के आधार पर मालभाड़ा एकसमान रूप से प्रभारित किया गया।

ख. **सक्रिय मूल्य निर्धारण नीति:** एक नीति शुरू की गई थी जिसके द्वारा वर्ष की विभिन्न अवधियों के दौरान तथा विभिन्न क्षेत्रों में विषय मांगों के लिए अंतरीय टैरिफ प्रभारित किया गया। विशेष रूप से लौह-अयस्क निर्यात यातायात के मामले में इस नीति में मार्केट डायनैमिक्स के अनुसार माल दरों में संशोधन किए गए। चूंकि मालभाड़े में लौह-अयस्क की कुल लागत का केवल थोड़ा सा भाग शामिल था, इससे परेषकों/परेषितियों पर बहुत अधिक प्रभाव नहीं पड़ा, बल्कि रेलों को उच्चतर आमदनी से काफी लाभ हुआ।

ग. **मालभाड़ा प्रोत्साहन योजनाएं:** विशेष रूप से परंपरागत खाली दिशा में तथा कम व्यस्त मौसम के दौरान यातायात को आकर्षित करने के लिए मालभाड़ा प्रोत्साहन योजनाएं शुरू की गईं। यातायात को गाड़ी भारों में इकट्ठा करने के लिए मिनी रेक तथा योजनाएं भी शुरू की गईं। बहरहाल, प्रोत्साहन योजनाओं पर व्यापार तथा उद्योग की प्रतिक्रिया उतनी अच्छी नहीं थी जितनी कि आशा की गई थी।

घ. **अतिरिक्त प्रभार:** मालभाड़ा प्रभारों के अतिरिक्त, ग्राहकों से व्यस्त सीजन प्रभार, व्यस्ततम मार्ग/भीड़भाड़ प्रभार, विकास प्रभार तथा टर्मिनल प्रभार जैसे काफी संख्या में अतिरिक्त प्रभार वसूल किए गए। ये प्रभार अलग-अलग समय भिन्न थे तथा इस समय निम्नानुसार हैं:

i. व्यस्त सीजन प्रभार: कोल एवं कोक ग्रुप पर 5% अधिभार, अन्य सभी पण्य 7%।

ii. भीड़भाड़ प्रभार: बांगलादेश तथा पाकिस्तान के लिए यातायात पर 20% (2006 तथा 2008 के बीच लौह-अयस्क के मामले में यह प्रभार 21% से 100% तक था)।

iii. विकास प्रभार: 01.07.2007 से सभी यातायात पर 2%।

iv. टर्मिनल प्रभार: लौह-अयस्क यातायात, 40/- रुपए प्रति टन प्रति टर्मिनल; अन्य सभी यातायात, रेलवे माल शेडों में सम्हाले जाने वाले यातायात के लिए 20/- रुपए प्रति टन प्रति टर्मिनल।

ड. **मालडिब्बा निवेश योजनाएं:** 2005 में भारतीय रेलों ने यातायात में भावी वृद्धि को संभालने के लिए मालडिब्बा खरीद में सार्वजनिक निजी भागीदारी को बढ़ावा देने के लिए मालडिब्बा निवेश योजना शुरू की। निवेशक बीसीएन, बॉक्सएन, बीटीपीएन, बीआरएन, बीओएसटी, बीओबीआरएन जैसे सामान्य प्रयोजन मालडिब्बों की खरीद के लिए भी स्वतंत्र थे तथा परिवहन किए जा सकने वाले पण्यों पर कोई प्रतिबंध नहीं था। योजना में निवेशकों को प्रति माह कतिपय संख्या में रेकों की गारंटीशुदा सप्लाई के अलावा स्टॉक की किस्म के आधार पर मालभाड़े में रियायत देना शामिल है जो 7 से 15 वर्ष तक

है। इसके अतिरिक्त, इस योजना के अंतर्गत मालभाड़े में रियायत के बिना बोनस रेकों की सप्लाई की व्यवस्था का भी प्रस्ताव था।

प्रतिक्रिया उत्साहजनक थी तथा 2005-08 की अवधि के दौरान 140 रेकों की खरीद के लिए अनुमोदन दिया गया। अभी तक 93 रेक लगा दिए गए हैं। मजेदार बात यह है कि 99% से अधिक रेक जिसके लिए अनुमति प्रदान की गई थी, बॉक्सएन मालडिब्बों के लिए थी जो तीन रेलों यथा दक्षिण पूर्व, पूर्व तटीय तथा दक्षिण पश्चिम रेलों पर तीन बड़े समूहों में लौह-अयस्क के लदान के लिए थे। इस योजना के अंतर्गत इकहरे पण्य के लिए इतने बड़े पैमाने पर रेकों को लगाना विश्वस्त सप्लाई की व्यवस्था के साथ कुल लौह-अयस्क लदान स्थलों तक ही सीमित था जिससे रेलों पर भारी दबाव पड़ा तथा रेलों के लिए एक ओर मालडिब्बा निवेश योजनाओं के ग्राहकों को विश्वस्त सप्लाई की अपनी वचनबद्धता को पूरा करना तथा दूसरी ओर कार्यक्रमबद्ध यातायात का संचलन करना वस्तुतः असंभव हो गया।

अनुकूल प्रतिक्रिया के बावजूद, भारतीय रेलों को उन लोगों, जिन्होंने या तो मालडिब्बे की खरीद कर ली थी अथवा जिन्हें अनुमोदन प्रदान कर दिया गया था, पर प्रभाव डाले बिना योजना समाप्त करना पड़ा । इस प्रसंग से इस बात का स्पष्ट रूप से पता चला कि लाइन क्षमता तथा टर्मिनल क्षमता की बड़ी तंगियों को दूर किए बिना रेलें लोकप्रिय योजना चालू करने तथा उन्हें संभालने की आशा नहीं कर सकती।

यह आश्चर्यजनक नहीं था कि उदारीकृत मालडिब्बा निवेश योजना, जिसने अप्रैल 2008 से मालडिब्बा निवेश योजना का स्थान लिया, की सीमा विशेष प्रयोजन मालडिब्बा तथा उच्च क्षमता वाले मालडिब्बों तक सीमित है तथा योजना की परिधि से लौह-अयस्क सहित कोयला, कोक, अयस्क तथा खनिज जैसे पण्य हटा दिए गए हैं। विशेष प्रयोजन मालडिब्बों में संचलित बल्क सीमेंट, एल्यूमीना तथा फ्लाई एश आदि जैसे ग़ैर परंपरागत यातायात पर ध्यान केन्द्रित है। हालांकि इस योजना में मालभाड़ा रियायतों की व्यवस्था है, गारंटीशुदा सप्लाई का आश्वासन नहीं होने के कारण, केवल 10 रेकों को अनुमोदन प्रदान किए जाने के कारण प्रतिक्रिया निरूत्साही रही है।

च **टर्मिनल इन्सेंटिव-कम-इंजन ऑन लोड योजना:** मशीनीकृत लदान/उतराई, यार्ड विन्यास में सुधार, चौबीसों घंटे कार्य करने आदि जैसी अवसंरचना बढ़ाने के लिए टर्मिनल उपयोगकर्ता द्वारा निवेश के तरीके से मौजूदा साइडिंग तथा मालशेड में चल स्टॉक की टर्मिनल रूकौनी कम करने के उद्देश्य से इस योजना के लिए विकल्प देने वाले ग्राहकों के लिए 10 वर्ष की अवधि के लिए मालभाड़े में छूट देकर इस योजना में लदान/उतराई परिचालनों के लिए "इंजन ऑन लोड" फ्री समय निर्धारित है।

बहरहाल, इस योजना के कार्यान्वयन के बाद, कुछ स्थानों पर लेखा परीक्षा से यह पाया गया था कि ग्राहकों को वित्तीय प्रोत्साहन देने के बावजूद रुकौनी में कमी के वांछित परिणाम संतोषजनक नहीं थे। लेखा परीक्षा की टिप्पणियों को देखते हुए, नवंबर 2008 से इस योजना का कार्यान्वयन रोक लिया गया है।

4.2 इन वसूलियों के फलस्वरूप, कुल मालभाड़ा प्रभारों में वृद्धि दर सारणी में दी गई दरों से अधिक थी जिससे ग्राहकों को लगा कि उससे अधिक प्रभार लिया जा रहा था।

4.3 वाणिज्यिक नीति ने वांछित परिणाम दिए क्योंकि मालभाड़ा आमदनी लदान में 8.38% की तुलना में 14.16% की उच्चतर सीएजीआर पर बढ़ी। पेतेस्ने को छोड़कर, सभी पण्यों के लिए प्रति शुद्ध टन कि.मी. वसूली में पर्याप्त रूप से वृद्धि हुई है। लौह

अयस्क के मामले में, 2003-04 तथा 2008-09 के बीच प्रति शुद्ध टन कि.मी. आमदनी में अंतर 160% अधिक था। खाद्यान्नों तथा उर्वरकों के मामले में भी इस अवधि में क्रमश: 44% तथा 35% की वृद्धि हुई। इसी अवधि के दौरान समग्र मालभाड़ा आमदनी प्रति शुद्ध टन कि.मी. में 6.55% के सीएजीआर पर वृद्धि हुई। पण्य-वार ब्यौरे नीचे सारणी 12 में दिए गए हैं।

तालिका 12: प्रति शुद्ध टन कि.मी. आमदनी (पैसे में): 2004-09

| पण्य | 2003-04 | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2003-04 में % अंतर |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1. कोयला** | 74.06 | 81.12 | 84.68 | 82.94 | 84.26 | 93.78 | 27% |
| **2. आरएमएसपी** | 80.27 | 82.19 | 97.17 | 112.59 | 97.01 | 101.72 | 27% |
| **3. पीआई एवं स्टील** | 97.82 | 99.13 | 97.85 | 100.89 | 104.80 | 110.96 | 13% |
| **4. लौह-अयस्क** | 70.26 | 81.74 | 106.11 | 126.80 | 132.98 | 182.48 | 160% |
| **5. सीमेंट** | 82.93 | 80.83 | 86.02 | 88.80 | 90.27 | 95.79 | 16% |
| **6. खाद्यान्न** | 51.54 | 47.37 | 54.55 | 64.19 | 68.55 | 74.36 | 44% |
| **7. उर्वरक** | 58.99 | 54.93 | 58.75 | 70.35 | 73.47 | 79.92 | 35% |
| **8. पेतेस्ने** | 135.55 | 127.59 | 126.41 | 122.90 | 125.46 | 128.69 | -5% |
| **9. अन्य माल** | 58.89 | 62.99 | 66.82 | 76.30 | 76.50 | 77.27 | 31% |
| **कुल** | 71.88 | 74.84 | 80.83 | 85.39 | 89.04 | 98.73 | 37% |

4.4 चीन रेलवे, रूस रेलवे तथा यूएस रेल रोड जैसे बड़ी माल रेलों के साथ प्रतियोगी रहने के उद्देश्य से भारतीय रेलों को शुद्ध टन कि.मी. प्रति मालडिब्बा प्रतिदिन, यातायात तथा उत्पादकता सूचकांक (अध्याय IV में सारणी देखें) जैसे पैरामीटरों में सुधार लाना आवश्यक है। फिर भी भारतीय रेलों की क्षमता लंबी दूरी पर थोक कार्गो की ढुलाई में है। कोयला तथा लौह-अयस्क बड़े पण्य थे जिनमें लदान में वृद्धि हुई तथा रेलें इस वृद्धि को संभालने में समर्थ थी। फिर भी वास्तविकता यह है कि भारतीय रेलों की खराब बाजार भागीदारी तथा अपर्याप्त कुल परिवहन आउटपुट में और सुधार किया जाना आवश्यक है।

4.5 ग़ैर-थोक माल में तथा जो यातायात जो समय को देखते हुए महत्वपूर्ण है, भारतीय रेलें यातायात को आकर्षित करने के लिए अधिक व्यापार उन्मुखी नीतियां विकसित करने तथा इसे कुशलतापूर्वक संभालने में असमर्थ थी। हालांकि कंटेनर सेक्टर को निजी पार्टियों के लिए खोल दिया गया था, परंतु यातायात की मात्रा पूर्ण संभावना के अनुसार नहीं बढ़ा. परिचालकों द्वारा कार्गों का एकीकरण करने में कमी रहने तथा इस्पात तथा सीमेंट जैसी रेलवे के मौजूदा यातायात के डायवर्ट होने के अलावा, रेलवे के विद्यमान साइडिंगों का इस्तेमाल, कर्षण प्रभार तथा टैरिफ से संबंधित मुद्दे थे. इन करकों तथा सामान्य मंदी की स्थिति के कारण नए चल स्टॉक तथा टर्मिनलों की खरीद के लिए निजी निवेश प्रत्याशा से कम हुआ. पारिचालन के क्षेत्र में, मालडिब्बों की ढुलाई क्षमता में सुधार, टेयर अनुपात तक पे लोड तथा टर्मिनल सम्हलाई समय निरंतर कमजोर क्षेत्र रहे हैं, जिनमें सुधार की गुंजाइश है।

4.6 विगत 5 वर्षों में, रेलें प्रणाली में उपलब्ध कम क्षमता का उपयोग करने में समर्थ थीं तथा इस चरण पर पहुंच गई हैं जहां अब यातायात में और वृद्धि को संभालने के लिए अतिरिक्त क्षमता विकसित करने की आवश्यकता है। अत: व्यस्त माल मार्गों जो संचलन आवश्यकताओं को पूर्णतया पूरा करने में असमर्थ है, पर तत्काल आधार पर क्षमता बढ़ाए जाने तथा टर्मिनल अवसंरचना को और सुदृढ़ बनाए जाने की आवश्यकता है।

## 5.0 यात्री यातायात में वृद्धि का विश्लेषण

5.1 यात्री यातायात जो 2003-04 में 5202.91 मिलियन था, 2008-09 में 7046.91 मिलियन हो गया, इसमें 1844.00 मिलियन की वृद्धि हुई। उपनगरीय यातायात में 851.95 तथा अनुपगरीय यातयात में 992.05 मिलियन की वृद्धि हुई। वर्ष 2007-08 में वृद्धि में कमी हुई थी। पांच वर्षों के दौरान एक और महत्वपूर्ण विशेषता यात्री कि.मी. में वृद्धि है जो 9.14% के सीएजीआर पर था जो अनिवार्यत: अनुपनगरीय यातायात 2004-05 में 214 कि.मी. से बढ़कर 2008-09 में 229 कि.मी. हो जाने के कारण हुई। अवधि के दौरान यात्री आमदनी में 10.52% के सीएजीआर पर वृद्धि हुई।

5.2 यात्री यातायात में मुख्य वृद्धि उपनगरीय दूसरी श्रेणी के यात्रियों, दूसरी श्रेणी के मेल/एक्सप्रेस यात्रियों तथा साधारण दूसरी श्रेणी में हुई है। माल यातायात के मामले की तरह, पैसेंजर गाड़ी परिचालनों में भी लाइन क्षमता तथा टर्मिनल तंगियां थी। यात्री परिचालनों में परिचालन अनुरक्षण पद्धतियों के प्रबंध तथा चल स्टॉक और टर्मिनलों को गहन नीति अपनाई जानी थी क्योंकि क्षमता सृजन में समय लगा।

## 6.0 यात्री यातायात के लिए परिचालनिक नीति

नई गाड़ी सेवाएं शुरू करने तथा विस्तारों और मौजूदा गाड़ी सेवाओं के फेरों में वृद्धि के अतिरिक्त अपनाई गई नीति थी:

(क) गाड़ियों की लंबाई 24 डिब्बों तक बढ़ाना: 135 जोड़ी गाड़ियों के भार में 23/24 सवारीडिब्बों तक वृद्धि की गई। 1,177 जोड़ी गाड़ियों के समग्र विस्तार से औसतन 2.38 लाख अतिरिक्त शायिकाएं/सीटें प्रतिदिन सृजित हुई।

(ख) 24/26 सवारीडिब्बों के लिए प्लेटफार्म लंबाई, लूप लाइनों का विस्तार तथा पिट लाइनों का अनुरक्षण।

(ग) कम लोकप्रिय गाड़ियों से सवारीडिब्बे कम करने के लिए पीआरएस डेटा विश्लेषण का इस्तेमाल करना तथा लंबी प्रतीक्षा सूची वाली गाड़ियों में अतिरिक्त सवारीडिब्बे लगाना।

(घ) पैसेंजर रेकों की दो जांचों के बीच अंतराल 2500 कि.मी. से बढ़ाकर 3500 कि.मी. करना ताकि अनुरक्षण डिपुओं में क्षमता रिलीज की जा सके तथा लंबी अवधि के लिए यातायात के लिए सवारीडिब्बे उपलब्ध कराए जा सके।

(ड.) मांग में अस्थाई वृद्धि को पूरा करने के लिए अधिक संख्या में विशेष गाड़ियां चलाना।

(च) 2006-07 में उच्च क्षमता वाले वातानुकूलित मालडिब्बों के साथ गरीबरथ जैसी नई गाड़ियों को चलाना और 25% कम किराया वसूल करना। अब तक, गरीब रथ की 24 जोड़ी गाड़ियाँ चलाई जा रही हैं।

(छ) परंपरागत वातानुकूलित 3 टियर और मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के शयनयान डिब्बों में मिडल शायिकाएं प्रारंभ करना। बहरहाल, इसे यात्रियों की शिकायतों के कारण बंद कर दिया गया है।

इन सभी उपायों के बावजूद, यात्री रेल परिवहन के लिए मांग क्षमता की उपलब्धता से पर्याप्त रूप से अधिक है। निश्चित समयावधि में इस मांग को पूरा करने के लिए कोई नीति नहीं बनाई गई थी।

## 7.0 यात्री यातायात के लिए वाणिज्यिक नीति

(क) **टैरिफ नीति:** इस अवधि के दौरान टेरिफ नीति का बल कतिपय छूटों और अल्प बदलावों के साथ किरायों को स्थिर रखना था। किराए ढांचे में कुछ बदलाव निम्नलिखित थे:

i. सुपरफास्ट मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की तदनुरूपी श्रेणी के किरायों से 15% अधिक मूल किरायों को निर्धारित करते हुए 2003-04 में राजधानी एवं शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों का डाउनवर्ड संशोधन एवं यौक्तीकरण।

ii. सुपरफास्ट मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के तदनुरूपी श्रेणी के किरायों से 10% के स्थान पर 5% अधिक मूल किराए को निर्धारित करते हुए 2003-04 में जन शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों के किराए में कमी करना।

iii. 2005-06 में उपनगरीय एवं ग़ैर उपनगरीय दोनों के लिए 1/- रुपए तक द्वितीय श्रेणी किराए में कमी करना। इसके अलावा, 2007 में दैनिक टिकटों के लिए ग़ैर-उपनगरीय साधारण गाड़ियों और ग़ैर-उपनगरीय मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में एक और रुपए की कमी करना।

iv. 50/- रुपए से अधिक 5% कमी तक और 50/- रुपए तक मूल किराए के लिए सुपरफास्ट गाड़ियों सहित ग़ैर-उपनगरीय साधारण गाड़ियों और ग़ैर-उपनगरीय मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के लिए 2008-09 में प्रति यात्री 1/- रुपए और कम करना।

v. काफी गाड़ियों का सुपरफास्ट गाड़ियों के रूप में वर्गीकरण, जिसके परिणामस्वरूप 19 गाड़ियों के चालन समय में कोई कमी नहीं हुई थी, हालांकि सुपरफास्ट अधिभार वसूला गया था। 2005-06 में, 13 गाड़ियों को, 2006-07 में 170 गाड़ियों, 2007-08 में 4 गाड़ियों और 2008-09 में 2 गाड़ियों को सुपरफास्ट घोषित किया गया था।

(ख) 1997 में शुरू की गई **तत्काल योजना** को 2004 में संशोधित किया गया था। यह योजना 2009 में आगे संशोधित की गई थी, जिसमें 2 दिन की अग्रिम आरक्षण अवधि को कम करने की अनुमति दी गई थी। तत्काल प्रभार किराए के प्रतिशत के रूप में द्वितीय श्रेणी लिए मूल किराए के 10% की दर पर और सभी अन्य श्रेणियों के लिए मूल किराए में 30% की दर पर निर्धारित किए गए थे, जो न्यूनतम और अधिकतम प्रभारों के अध्यधीन है। 2008-09 में, तत्काल योजना ने 605 करोड़ रुपए अर्जित किए थे। तत्काल योजना के अंतर्गत सीटों की संख्या 2005-06 में कुल आरक्षित सीटों के 5.6% से बढ़ाकर 2008-09 में 14.2% हो गई है। इससे सामान्य तरीके से सीटों की उपलब्धता में कमी हुई है, परंतु फिर भी किराए को बढ़ाए बिना यात्री अर्जन में बढ़ोतरी हुई है।

तालिका 13: तत्काल योजना के आंकडे

| वर्ष | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|---|---|---|---|---|
| दैनिक औसत यात्री होने की संभावना (आरक्षित) | 766598 | 847088 | 908576 | 949470 |
| दैनिक औसत तत्काल यात्री होने की संभावना | 42818 | 57672 | 98866 | 134962 |
| कुल आरक्षित सीटों की प्रतिशत तत्काल सीटें | 5.6% | 6.80% | 10.90% | 14.20% |
| दैनिक औसत तत्काल अर्जन (करोड़ रुपए में) | 0.34 | 0.57 | 1.08 | 1.66 |

(ग) यात्री किरायों के लिए 01.04.2007 को डायनमिक मूल्य नीति की शुरूआत की गई थी जिसके जरिए विशेषकर उच्च श्रेणियों में यातायात को आकर्षित करने के लिए व्यस्ततम और ग़ैर व्यस्ततम अवधियों के लिए भिन्न-भिन्न रियायतें दी गई थी। लोकप्रिय गाड़ियों में, व्यस्ततम अवधि के लिए दर्शाई गई श्रेणीवार रियायतें पूरे वर्ष के दौरान लागू रहीं।

(घ) अपग्रेडेशन योजना: गाड़ियों में उपलब्ध स्थान की उपयोगिता के इष्टतम उपयोग करने के मद्देनज़र, 2006 में एक योजना प्रारंभ की गई थी जिसके अंतर्गत शयनयान वाली सभी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में उपलब्ध रिक्त स्थान को पूर्ण किराया चुकाने वाले यात्रियों को उच्चतर श्रेणी में अपग्रेड किया जा सका।

(ड.) बारंबार यात्री योजना: उच्चतर वर्ग के यात्रियों को रेल द्वारा यात्रा करने हेतु प्रोत्साहित करने के लिए बारंबार यात्री योजना प्रारंभ की गई, जिसमें बार-बार यात्रा करने वाला यात्री, एक कतिपय संख्या के रिडीम प्वाइंट एकत्रित करने के पश्चात् अर्जित किए गए प्वाइंट को पूरक गाड़ी ट्रिप प्राप्त कर सकता है। 30 अप्रैल, 2009 तक इस योजना के अंतर्गत 86,348 यात्रियों ने स्वयं को पंजीकृत किया था जिसमें से 47,649 सक्रिय उपयोगकर्ता थे।

(च) आई टिकटिंग और ई-टिकटिंग सहित कंप्यूटरीकृत पीआरएस और अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली का विस्तार करने से यात्रियों को बहुत सुविधा हुई है।

(छ) संपूर्ण भारत में 139 वैश्विक पूछताछ प्रणाली का प्रारंभ एक प्रमुख यात्री उन्मुखी पहल रही है। कोचिंग सूचना प्रणाली के विस्तार से गाड़ियों के चालन के संबंध में अद्यतन सूचना मुहैया करवाना संभव हो गया है। बहरहाल, ठीक सूचना न देने संबंधित जन शिकायतें विशेषकर गाड़ियों के विलंब से चलने के संबंध में प्राप्त होना जारी है।

(ज) स्टेशन आधुनिकीकरण के अंतर्गत (टच एवं फील योजना) सर्कुलेटिंग क्षेत्रों में सुधार स्टेशन भवनों के अग्रभाग और प्लेटफार्मों, भीड़ वाले स्थानों आदि पर बेहतर प्रकाश व्यवस्था के द्वारा स्टेशन का सौंदर्यकरण किया गया है।

7.1 यद्यपि इस अवधि के दौरान यात्री अर्जन 10.92% के सीएजीआर तक बढ़ा था, अपनाई गई टैरिफ नीति से अधिकतम यात्रियों को किसी महत्वपूर्ण वृद्धि का सामना नहीं करना पड़ा। तालिका 14 से यह देखा जा सकता है कि उपनगरीय यात्रियों के मामले में द्वितीय श्रेणी के सामान्य यात्री जिसमें 93.83% प्रारंभिक यात्री शामिल थे, ने किरायों में 0.32% के सीएजीआर की कमी पाई। ग़ैर-उपनगरीय हिस्से में द्वितीय श्रेणी के किरायों (एम एंड ई) जो प्रति यात्री कि.मी. का 35.07% था, में 1.74% की सएजीआर तक की कमी आई। द्वितीय श्रेणी सामान्य हिस्से के (पीकेएम का 34.21%) किराए भी 0.53% की सीएजीआर तक कम हुए। शयनयान श्रेणी मेल/एक्सप्रेस कोटि (पीकेएम का 23.37%) के किराए 3.57% के सीएजीआर तक बढ़े। इसलिए अत्यधिक यात्रियों के लिए किराया बहुत कम बढ़ा अथवा किराया कम हुआ है।

7.2 एक अच्छा कदम था कि रेलवे किराए बढ़ोतरी के लिए वातानुकूलित-3 टियर कोटि तैयार करने में समर्थ रहा जहां किराए में 10.17% (सीएजीआर) की बढ़ोतरी होने के बावजूद कोटि 15% (सीएजीआर) की दर से बढ़ी।

| तालिका 14 : आमदनी में प्रति यात्री कि.मी. श्रेणीवार वृद्धि | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **श्रेणी** | प्रारंभिक यात्री की संख्या में अनुपात 08-09 | यात्री कि.मी. में अनुपात 08-09 | अर्जनों में अनुपात 08-09 | 2004-05 से 2008-09 तक प्रति यात्री कि.मी. सीएजीआर आमदनी |
| उपनगरीय | | | | |
| **प्रथम श्रेणी** | 6.15% | 6.47% | 14.63% | 0.77% |
| **द्वितीय श्रेणी (एम एंड ई)** | 0.02% | 0.04% | 0.10% | 1.55% |
| **द्वितीय श्रेणी (साारण)** | 93.83% | 93.49% | 85.27% | -0.32% |
| ग़ैर-उपनगरीय | | | | |
| **वाता. प्रथम श्रेणी** | 0.06% | 0.17% | 1.39% | -0.42% |
| **वाता. शयनयान** | 0.50% | 1.80% | 7.13% | -1.35% |
| **प्रथम श्रेणी (एम एंड ई)** | 0.04% | 0.12% | 0.41% | 1.95% |
| **प्रथम श्रेणी (साधारण)** | 0.16% | 0.08% | 0.12% | 6.47% |
| **वाता. 3-टियर** | 1.24% | 4.04% | 13.92% | 10.17% |
| **शयनयान श्रेणी (एम एंड ई)** | 7.48% | 23.37% | 28.02% | 3.57% |
| **द्वितीय श्रेणी (एम एंड ई)** | 20.96% | 35.07% | 28.41% | -1.74% |
| **शयनयान श्रेणी (साधारण)** | 0.25% | 0.41% | 0.36% | 6.50% |
| **द्वितीय श्रेणी (साधारण)** | 68.86% | 34.21% | 17.88% | -0.53% |
| **वाता. कुर्सी यान** | 0.43% | 0.73% | 2.36% | 8.77% |

## प्रति यात्री कि.मी. की आमदनी के वर्षवार ब्यौरे नीचे दिए गए अनुसार हैं:

| तालिका 15: प्रति यात्री कि.मी से प्राप्ति | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2004-05** | **2005-06** | **2006-07** | **2007-08** | **2008-09** | सीएजीआर 2004-05 | सीएजीआर 1999-2004 |
| **प्रति यात्री किमी. से आमदनी (पैसे)** | **24.52** | **24.53** | **24.75** | **25.74** | **26.13** | | |
| **वर्ष दर वर्ष वृद्धि** | -0.04% | 0.04% | 0.90% | 4.00% | 1.52% | 1.27% | 3.03% |

7.3 यात्री किरायों (तालिका 14) में 1.27% की सीएजीआर वृद्धि अधिकतर श्रेणियों में किरायों की सीधी वृद्धि के बावजूद थी। वास्तव में यह वृद्धि गाड़ियों के सुपरफास्ट के रूप में पुनर्वर्गीकरण और अन्यों के बीच तत्काल प्रभारों के कारण हुई थी।

## 8.0 यात्री सुरक्षा

8.1 गाड़ियों तथा रेलवे परिसरों में यात्रियों की सुरक्षा का मामला विशेषकर देश के विभिन्न भागों में सुरक्षा की स्थिति तथा कानून एवं व्यवस्था के मद्देनज़र, रेलवे के लिए प्राथमिकता तथा चिंता का विषय है। गाड़ियों तथा रेलवे परिसरों में भारतीय दंड संहिता के अंतर्गत संज्ञेय अपराधों का ब्यौरा तथा आरपी (यूपी) अधिनियम के अंतर्गत मामले तथा गिरफ्तारियों का ब्यौरा अध्याय I की सारणी 5 में पहले ही दे दिया गया है। ऐसा लगता है कि रजिस्टर्ड संज्ञेय अपराधों तथा आरपी (यूपी) अधिनियम के अंतर्गत मामलों तथा गिरफ्तारियों की संख्या में कमी आई है।

8.2 गाड़ियों तथा रेलवे परिसरों में सुरक्षा का खतरा विशेषकर मुंबई सीएसटी में 26/11 की आतंकवादी घटना को देखते हुए, भारतीय रेलों के महत्वपूर्ण स्टेशनों की निगरानी तथा नियंत्रण को सुदृढ़ करने के लिए रेलों ने एकीकृत सुरक्षा प्रणाली लागू करने का विनिश्चिय किया गया है। इस प्रणाली में आईपी आधारित सीसीटीवी निगरानी प्रणाली, एक्सेस कंट्रोल, पर्सनल एवं बैगेज स्क्रीनिंग प्रणाली तथा बम का पता लगाने तथा उसका विसर्जन करने की प्रणाली शामिल है। रेलवे बोर्ड द्वारा गठित 'नार्म्स समिति' की सिफारिशों के आधार पर सुरक्षा संबंधी आधुनिक उपस्करों की खरीद के लिए भी कार्रवाई की गई थी।

8.3 बेहतर सुरक्षा के लिए नए तकनीकी इन-पुट्स के अलावा, गाड़ियों पर सशस्त्र मार्गरक्षी सिस्टम भी गठित किया गया है और इसे सुदृढ़ किया गया है। रोजाना चलने वाली 10,600 यात्री गाड़ियों में से औसतन 1257 महत्वपूर्ण मेल/एक्सप्रेस गाड़ियां और 2329 गाड़ियां क्रमशः रेल सुरक्षा बल तथा राजकीय रेल सुरक्षा बल द्वारा एस्कोर्ट की जाती है।

## 9.0 खानपान

9.1 गाड़ियों तथा स्टेशनों पर मुहैया कराई गई खानपान सेवाओं की गुणवत्ता यात्रियों की समग्र संतुष्टि तथा रेलवे के प्रति अवधारणा के लिए बहुत महत्वपूर्ण है। जून, 2004 में नई खानपान नीति लागू की गई थी और 2005 में दो बार संशोधित करके इसमें स्टॉल, जलपान कक्ष तथा ऑन बोर्ड सेवाएं शामिल की गई हैं। इस नीति की महत्वपूर्ण विशेषता ऑपन टू-पैकेट प्रतियोगी बोली प्रणाली के माध्यम से महत्वपूर्ण स्टेशनों पर छोटी खानपान इकाइयां आबंटित करना था जबकि कम महत्वपूर्ण स्टेशन पर समाज के कमजोर वर्ग के लिए स्टॉल आरक्षित थे पूर्ववर्ती प्रणाली "आवेदन पत्र आमंत्रित करना" पर आधारित थी, को बनाए रखा गया था।

9.2 2001 में स्थापित भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) ने खानपान सेवाओं में सुधार के लिए पिछले 5 वर्ष के दौरान काफी पहल की है जिनमें निम्नलिखित शामिल है:-

i. निविदा प्रणाली के माध्यम से कुल 697 छोटी खानपान इकाइयों का आबंटन।

ii. ब्रांडेड स्नेक्स/पेय पदार्थ बेचने के लिए 803 एवीएम डिसपेन्सिंग क्योस्क की स्थापना।

iii. 46 फूड प्लाजा/फास्ट फूड इकाइयों की स्थापना।

iv. 17 सेल किचन तथा 241 नए मिल्क स्टॉलों को चालू करना।

v. खानपान/शिकायत निवारण की निगरानी के लिए दिन-रात नियंत्रण कार्यालय। शिकायतें भेजने के लिए राष्ट्रीय टोल-फ्री नंबर तथा एसएमएस सुविधाएं।

vi. खानपान इकाइयों, व्यावसायिक खाद्य पदार्थ संरक्षा जांच और उपभोक्ता संतुष्टि सर्वेक्षणों का आईएसओ प्रमाणन।

9.3 यह व्यापक अवधारण है कि मौजूदा खानपान सेवाएं यात्रियों की अपेक्षाओं के अनुरूप नहीं हैं। हाल में रेलवे की खानपान नीति राजस्व सृजन और उच्च दर्जे के यात्रियों की सेवा पर केंद्रित है जिसमें आम यात्रियों पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है जो कुल यात्री जनता का 95% से भी अधिक है। इसके अलावा, मार्च, 2009 में अधिसूचित यात्रियों को परोसे जाने वाले भोजन की सूची तथा गुणवत्ता में कमी इस अवधारण का दूसरा प्रमाण था। यह अनिवार्य है कि आम यात्रियों के लिए अच्छी गुणवत्ता तथा सस्ता भोजन मुहैया कराने के लिए इन नीतियों का पुनः निर्धारण किया जाए। जनता खाना और अन्य किफायती भोजन आसानी से उपलब्ध कराने संबंधी पूर्ववर्ती पद्धति को सुदृढ़ किया जाना है।

9.4 भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम के पास खानपान सेवाओं का प्रबंधन केन्द्रित करने से इससे संबंधित भूमिका और दायित्व दोहरे हुए हैं। यात्री खानपान सहित सभी सेवाओं के लिए भारतीय रेलवे को जिम्मेदार मानते हैं जबकि उनकी अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए रेलों की कोई प्रभावशाली भूमिका नहीं है। खानपान सेवाओं को बेहतर बनाने के लिए भारतीय रेलों की तुलना में भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम की भूमिका एवं जिम्मेदारियों को पुनः परिभाषित किया जाना है।

9.5 ऐसे भी मुद्दे हैं जो कुछ ऑपरेटरों द्वारा खानपान लाइसेंस इकट्ठे करने के संबंध में है। खानपान लाइसेंस देने में समान और व्यापक भागीदारी को बढ़ावा देने के लिए मौजूदा प्रणाली की व्यापक समीक्षा करने की आवश्यकता है.

## 10.0 सुरक्षित, आरामदायक तथा पर्यावरण के अनुकूल यात्री सवारीडिब्बे

10.1 सवारीडिब्बों की क्रैशवर्दीनेस बढ़ाने तथा दुर्घटना/टक्कर के समय एंटी-क्लाईबिंग फीचर्स लगाने के लिए अब तक लगभग 670 एलएचबी डिजाइन यात्री सवारीडिब्बों तथा 1510 आईसीएफ डिजाइन सवारीडिब्बों में टाइट लॉक सेंटर बफर कप्लर्स (सीबीसी) शुरू किए गए हैं। सीबीसी के अलावा क्रैशवर्दी सवारी डिब्बा डिजाइन विकसित करने के लिए आरडीएसओ और मैसर्स टीटीसीआई द्वारा परियोजना अध्ययन के पश्चात् अन्य बड़ी डिजाइन सुविधाओं पर भी विचार किया गया था और 2007-08 से आगे 430 ऐसे सवारीडिब्बों का निर्माण किया गया है। इसके अलावा, सीबीसी कोच गाड़ियों पर झटकों को रोकने/कम करने के लिए प्रारंभिक निवारक उपायों की पहल की गई थी।

10.2 सवारीडिब्बों में शुरू किए गए अग्नि निवारक उपायों में सीटों/शायिकाओं, दीवार तथा विभाजन पैनलिंग, छत और फर्श के लिए अपग्रेडेड अग्निरोधी फर्निशिग सामग्री शामिल है। फील्ड परीक्षण करने के लिए राजधानी एक्सप्रेस के एक रेक में स्वचालित फायर अलार्म प्रणाली एक पायलट परियोजना के रूप में मुहैया कराई गई है. सवारीडिब्बा सुरक्षा में और सुधार के लिए इनपुट्स मुहैया कराने हेतु आरडीएसओ ने फ्रांस राष्ट्रीय रेलवे से अग्नि उद्दीपन सॉफ्टवेयर भी प्राप्त किया है।

10.3 रेलवे स्टेशन परिसरों के भीतर और खासतौर पर रेलवे प्लेटफार्म को ट्रेकों में साफ-सफाई एक ऐसा क्षेत्र है जिस पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है. एक मूलभूत समस्या जो इसके स्थाई समाधान के मार्ग में आती है वह है गाड़ियों के हाल्ट के समय स्टेशन ट्रैक पर शौच करना. अधिकांश उन्नत रेल प्रणालियों में कोचों का अभिकल्प इस प्रकार का होता है जिसमें ट्रैक पर निस्तारण नहीं होता है, खासतौर पर स्टेशनों पर.

10.4 समीक्षाधीन अवधि में गाड़ियों की साफ-सफाई में सुधार करने के लिए स्वच्छ गाड़ी स्टेशनों की अवधारणा शुरू कर एक विशेष पहल की गई है. इन चिन्हित 27 स्टेशनों पर लंबी दूरी की मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों को लगभग 20 मिनट का हाल्ट दिया गया तथा विशेष मशीनीकृत सफाई उपकरण से सफाई की जाती है. स्टेशनों की और अधिक प्रभावी सफाई व्यवस्था के लिए एक और प्रयास कुछ महत्वपूर्ण स्टेशनों पर सफाई कार्य को आउट सोर्स करना है. यद्यपि इन पहलों से चिन्हित गाड़ियों/स्टेशनों पर सकारात्मक प्रभाव पड़ा है, परंतु संपूर्ण प्रणाली पर स्पष्ट प्रभाव के लिए इनकी बहुत व्यापक कवरेज आवश्यक है.

10.5 टैक्नोलॉजी के हस्तांतरण के माध्यम से एलएचबी डिजाइन वाले सवारीडिब्बों में नियंत्रित निस्सरण शौचालय प्रणाली को प्लेटफार्म क्षेत्र में रेलपथ पर निस्सरण को रोकने के लिए जब गाड़ी की गति 30 किमी./घंटा से कम होती है, अपनाई गई है थी और इसे लगभग 1300 सवारीडिब्बों पर मुहैया कराया गया है तथा इन्हें रेलवे उत्पादन इकाइयों से समर्पित रेक संरचना में निर्मित सभी सवारीडिब्बों में फिट किया जाएगा। बायो-डीग्रेडेशन टाइप शौचालयों, रीटेंशन टाइप शौचालयों तथा वैक्यूम शौचालयों सहित शून्य निस्सरण शौचालय प्रणाली की भी व्यवस्था की गई है और भारतीय रेलों के सवारीडिब्बों पर अपनाए जाने वाले पर्यावरण के अनुकूल शौचालयों के प्रकार का निर्धारण करने के लिए फील्ड परीक्षण करने के लिए भी इनकी खरीद की जा रही है।

## 11.0 यात्री-यातायात परिचालनों में हानियां

11.1 यात्री खंड व्यवसाय की दो महत्वपूर्ण धाराओं में से एक है और यात्रियों की संतोषजनक सुपुर्दगी के लिए रेलों द्वारा महत्वपूर्ण प्रयास किए जाते हैं। निर्धारित रणनीति और की गई पहलों के बावजूद परिचालनों की लागत पूरा करने के लिए यात्री सेवाओं से प्राप्त राजस्व अपर्याप्त था और इससे रेलवे को भारी घाटा (सारणी 16) माल यातायात से क्रॉस सब्सिडी द्वारा यात्री खंड में होने वाले घाटे की प्रतिपूर्ति की जाती है।

तालिका 16: कोचिंग परिचालनों पर घाटा

(करोड़ रुपए में)

| | 2003-04 | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **आमदनी** | 15045.62 | 15896.26 | 17420.34 | 20419.14 | 22722.01 | 26088.09 |
| **व्यय** | 20826.46 | 23829.47 | 23986.47 | 26711.34 | 30244.46 | 40045.88 |
| **लाभ/घाटा** | -5780.84 | -7933.21 | -6566.13 | -6292.2 | -7522.45 | -13957.79 |

## 12.0 यात्री सेवा में त्रुटियां

12.1 यात्री यातायात के अनुकूल अनेक पहलों सहित कुशल यात्री सेवाएं मुहैया कराने के लिए रेलों के सर्वोत्तम प्रयासों के बावजूद, ऐसी अनेक समस्याएं हैं जो चिंता का विषय है:-

(क) गाड़ियों का समयपालन और री-शेडयूलिंग

(ख) स्टेशनों के विस्तार/आधुनिकीकरण के बावजूद स्टेशन प्लेटफार्मों/कानकोर्स/परिचलन क्षेत्र/ऊपरी पैदल पुलों पर भीड़भाड़।

(ग) प्लेटफार्म की लंबाई और चौड़ाई विशेषकर पुराने स्टेशनों की तंगियां।

(घ) प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ाने तथा प्लेटफार्म सायवान की धीमी प्रगति।

(ड.) असंतोषजनक ऑन बोर्ड खानपान सेवाओं और अच्छी गुणवत्ता के बेड रोल/लिनेन की कमी।

(च) गाड़ियों, प्लेटफार्मों तथा स्टेशन रेल पथों पर साफ-सफाई की कमी।

(छ) बिना टिकट यात्रा तथा दलाली।

(ज) गाड़ियों विशेषकर उपनगरीय पर अत्यधिक भीड़भाड़।

(झ) गाड़ियों में यात्रियों की सुरक्षा।

(ञ) गाड़ियों की धीमी गति और अत्यधिक यात्रा समय।

12.2 नई पहल एवं यात्री सुविधाओं पर उच्चतर निदेश के जरिए उपर्युक्त कमजोरी को दूर करने से, काफी हद तक समस्याएं कम हो जाएंगी.

12.3 यात्री खंड बेहतर सड़कों तथा कम लागत, नो फ्रिल्स एयर लाइनों से बढ़ती प्रतिस्पर्धा महसूस कर रहा है। रेलों के लिए पर्याप्त संख्या में तेज इंटरसिटी तथा मध्यम दूरी की सेवाएं मुहैया कराने की आवश्यकता है जिससे प्रतिस्पर्धा का सामना तथा बिजनेस पुनः प्राप्त किया जा सके।

## 13.0 अवसंरचना में वृद्धि

13.1 पिछले पाँच वर्षों के दौरान यात्री और माल यातायात दोनों में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए आज रेलों के सामने सबसे बड़ी रूकावट अपर्याप्त नेटवर्क क्षमता और अवसंरचना है. वास्तव में इन वर्षों के दौरान परिवहन आउटपुट में वृद्धि के अनुरूप रेलों पर क्षमता तैयार नहीं हुई है. यह तालिका 17 में स्पष्ट रूप से दिखाया गया है. 1950-51 से, यद्यपि माल और यात्री यातायात आउटपुट क्रमशः 12 और 11 गुना बढ़ा है, उसी अवधि के लिए रूट कि.मी. केवल 18% और रेलपथ कि.मी. केवल 41% बढ़ा है. जैसा कि इस तालिका में दिखाया गया है, पिछले 5 वर्षों के दौरान अवसंरचना में वृद्धि भी यातायात आउटपुट में वृद्धि तुलना में नगण्य रही है.

तालिका 17 : यातायात आउटपुट और इनपुट का वृद्धि सूचकांक

1950-51 (आधार वर्ष)

| | आउटपुट | | इनपुट | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| वर्ष | एनटीकेएम (राजस्व+गैर राजस्व) | पीकेएम (अनुपनगरीय) | माल डिब्बा क्षमता | यात्री सबारी डिब्बे | मार्ग कि.मी. | रनिंग ट्रैक कि.मी. | रेल इंनों के कर्षण प्रयास |
| **1950-51** | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| **1980-81** | 359 | 279 | 269 | 210 | 114 | 128 | 201 |
| **1990-91** | 550 | 394 | 278 | 219 | 116 | 133 | 192 |
| **2000-01** | 715 | 614 | 246 | 254 | 118 | 138 | 233 |
| **2003-04** | 871 | 728 | 257 | 272 | 118 | 141 | 252 |
| **2007-08** | 1185 | 1084 | 247 | 311 | 118 | 144 | 292 |

13.2 पिछले 5 वर्षों के दौरान, यद्यपि बड़ी लाइन नेटवर्क के विस्तार और लाइन क्षमता वृद्धि पर जोर दिया गया है नई लाइन, दोहरीकरण और आमान परिवर्तन के रूप में केवल 7497 कि.मी.ही जुड़े हैं, जिसमें से बड़ा भाग आमान परिवर्तन (4717 कि.मी.) के रूप में था. दोहरीकरण और नई लाइन में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि नहीं थी और रेलों द्वारा निर्धारित योजना लक्ष्यों से कम थी. विद्युतीकरण के मामले में निष्पादन बेहतर था, इस अवधि के दौरान 2150 कि.मी. रेलपथ का विद्युतीकरण किया गया. व्यस्त मार्गों पर लाइन क्षमता में वृद्धि के लिए 654 रूट कि.मी. पर स्वचालित सिगनलिंग आरंभ की गई और 128 आई बी एस लगाए गए.

13.3 इस तथ्य के बावजूद कि अतिरिक्त रेलपथ अवसंरचना और चल स्टॉक में वृद्धि यातायात आउटपुट में वृद्धि के अनुरूप नहीं थी, रूकावट उत्पन्न करने वाले अन्य कारक ये थे :-

(क) माल और यात्री यातायात दोनों के लिए कामॅन कॉरिडोर होना. माल गाड़ियों और धीमे चलने वाली यात्री गाड़ियों के एक ही कॉरिडोर में होने से, तीव्र यात्री सेवाएं चलाना अत्यधिक कठिन है. इसके अलावा, यात्री यातायात पर जोर (वर्तमान में कुल गाड़ी कि.मी. का 60%) के कारण यात्री गाड़ियों को माल गाड़ियों की तुलना में वरीयता दी जाती है. कुछ प्रमुख ट्रंक मार्गों पर नई यात्री गाड़ियों को चलाने से माल गाड़ी संचलन पर सीधा प्रभाव पड़ता है. अत: इसमें कोई आश्चर्य नहीं कि वर्ष 2008-09 में मालगाड़ियों की औसत रफ्तार मात्र 25.7 कि.मी. प्रति घंटा थी.

(ख) मीटर लाइन और छोटी लाइन नेटवर्क यद्यपि कुल मार्ग कि.मी. का 19.2% है, भारतीय रेल पर कुल यात्री और माल यातायात आउटपुट में केवल क्रमश: 2% और 0.2% का ही योगदान देता है.

(ग) रेलों पर विषम यातायात पैटर्न, जिसमें से स्वर्णिम चतुर्भुज और इसके मार्गों पर 55% से अधिक यातायात संचलन है और चार महानगरों दिल्ली, कोलकाता, मुंबई और चेन्नै को जोड़ता है और दिल्ली गुवाहाटी मार्ग जो कुल भारतीय रेल नेटवर्क के 20% से कम है. इससे एच.डी.एन. संतृप्त हो गया है जिसके दो तिहाई खंड 100% से अधिक उपयोग दिखा रहे हैं, जैसा कि नीचे तालिका में दिखाया गया है :

तालिका 18 : एच.डी.एन.मार्गों पर लाइन क्षमता उपयोग (2007-08)

| एच डी एन मार्ग | खंडों की सं. | लाइन क्षमता उपयोग वाले खंड | | | संकटपूर्ण खंड $ (%) |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 80% से अधिक | 100% से अधिक | 120% से अधिक | |
| **दिल्ली-हावड़ा** | 41 | 11 | 12 | 17 | **70%** |
| **मुंबई-हावड़ा** | 42 | 10 | 17 | 13 | **71%** |
| **दिल्ली-मुंबई** | 28 | 5 | 5 | 15 | **71%** |
| **सीतापुर-गोरखपुर-बरौनी-कटिहार के रास्ते दिल्ली-गुवाहाटी** | 24 | 12 | 5 | 5 | **42%** |
| **झांसी-नागपुर-बल्हारशाह के रास्ते दिल्ली-चैन्ने** | 24 | 2 | 5 | 16 | **88%** |
| **हावड़ा-चैन्ने** | 17 | 5 | 6 | 5 | **65%** |
| **मुंबई-चैन्ने** | 25 | 6 | 5 | 10 | **60%** |
| **कुल** | **201** | **51** | **55** | **81** | **67%** |

$ इन खंडों पर 100% से अथवा आंक लाइन क्षमता का उपयोग हो रहा है जो नाजुक खंड हैं.

(घ) चल स्टॉक विशेषकर रेल इंजन और ई.एम.यू. जो बड़े पैमाने पर देश में ही बनाए जाते हैं, के उत्पादन की सीमित क्षमता.

13.4 काफी संतृप्त नेटवर्क और नई लाइनों में नेटवर्क विस्तार या वर्तमान लाइनों के दोहरीकरण के माध्यम से क्षमता बनाने के लिए आवश्यक लंबी गमन दूरी के कारण यातायात की तात्कालिक आवश्यकताओं को लंबे समय में होने वाले परिसंपत्ति सृजन से पूरा नहीं किया जा सकता. इसके अलावा, नेटवर्क सृजन और साथ ही यातायात सुविधा विस्तार के लिए उपलब्ध सीमित संसाधन भी सदैव एक बड़ी रुकावट रहे हैं.

## 14.0 परिसंपत्तियों का नवीकरण और बदलाव

14.1 यह सुनिश्चित करने के लिए कि संरक्षा और विश्वसनीयता के उच्च स्तर को बनाए रखते हुए नेटवर्क कुशलतापूर्वक कार्य करे, परिसंपत्तियों का समय पर नवीकरण और प्रतिस्थापन आवश्यक है. अचल अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियों में रेलपथ, पुल और सिगनलिंग उपस्कर महत्वपूर्ण हैं.

14.2 6 वर्षों की निर्धारित समय अवधि में रेलपथ, पुलों, चल स्टॉक और सिगनलिंग गियर के नवीकरण के पिछले बकाया को पूरा करने की दृष्टि से 2001 में स्थापित 17000 करोड़ रुपए की व्यपगत न होने वाली विशेष रेल संरक्षा निधि का उपयोग करके रेलों ने इस अवधि में परिसंपत्ति प्रतिस्थापन का अधिकांश बकाया निपटा दिया. गतायु पुलों, सिगनलिंग, गियरों के प्रतिस्थापन/नवीकरण और छोटी लाइन के रेल इंजनों के प्रतिस्थापन से संबंधित कुछ कार्यों को छोड़कर अधिकांश कार्य विशेष रेल संरक्षा निधि की अवधि से पूरे कर लिए गए जिसका विवरण नीचे तालिका में दिया गया है :-

तालिका 19 : परिसंपत्तियों का नवीकरण और प्रतिस्थापन

| | वर्ष | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | कुल |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | **रेलपथ नवीकरण (कि.मी. में सीटीआर इकाइयां)** | 5566 | 4725 | 4686 | 4002 | 3841 | **22820** |
| 2 | **पुल का पुनर्स्थापन (अदद)** | 1579 | 1431 | 1114 | 1208 | 1388 | **6720** |
| 3 | **आरआरआई/पीआई/एसएसआई (अदद)** | 342 | 402 | 411 | 407 | 416 | **1978** |
| 4 | **एलईडी सिंगनल (अदद)** | 45 | 353 | 440 | 389 | 910 | **2137** |
| 5 | **एमएसीएलएस (स्टेशन) (अदद)** | 323 | 383 | 221 | 249 | 298 | **1474** |

14.3 नवीकरण के बकाया को खत्म करने के अलावा 60 कि.ग्रा. और 52 कि.ग्रा. के 90 यूटीएस रेल पटरी (रेल पथ का 84%) पीएससी स्लीपर (82%) और लंबी झलाई वाली पटरियां और लंबे रेल पैनल (260 मी.लंबे) उपलब्ध कराके रेल पथ ढांचे का आधुनिकीकरण किया गया. इसके अलावा, 12 ट्रैक माउंटेड बिजली से चलने वाले लुब्रिकेटर खरीदे गए और पटरी और पहिए की टूट-फूट को कम करने की कार्रवाई करने के लिए 2 रेल ग्राइंडिंग मशीनों का आदेश दिया गया. अन्य उपायों में वर्तमान सादृश्य मशीनों के स्थान पर डिजिटल रेल टेस्टरों का विकास और ए.टी.वेल्डिंग के स्थान पर मोबाइल फ्लेश बट वेल्डिंग शामिल हैं. यह भी निर्णय लिया गया कि स्विचों और क्रॉसिंगों के बदले धीरे-धीरे मोटे वेब स्विच और झलाई योग्य कास्ट मेंगनीज स्टील सीएमएस क्रॉसिंग लगाए जाएं.

14.4 जहां तक पुलों का संबंध है, जीर्ण-शीर्ण पुलों सहित पुलों की पुनर्स्थापना में पिछले 5 वर्षों के दौरान हुई प्रगति नीचे दिए अनुसार है :-

तालिका 20 : पुलों की पुनर्स्थापना

| वर्ष | पुलों की कुल संख्या | पूरे किए गए डिस्ट्रेस्ड पुलों की संख्या |
|---|---|---|
| **04-05** | 1579 | 142 |
| **05-06** | 1431 | 38 |
| **06-07** | 1114 | 34 |
| **07-08** | 1208 | 29 |
| **08-09** | 1388 | 36 |
| **कुल** | 6720 | 279 |

पुनर्स्थापन के परिणामस्वरूप, जीर्ण-शीर्ण पुलों की संख्या 31.3.2004 के 228 से कम होकर मार्च, 2009 के अंत में 48 रह गई.

14.5 आधुनिक तकनीक को अपनाया गया और विशेषज्ञ विदेशी एजेंसियों की सहायता से पुलों की हालत की मॉनीटरिंग के लिए पायलट परियोजनाएं शुरू की गईं. पुलों के बेहतर निरीक्षण और अनुरक्षण के लिए रेलों को दो-दो चल पुल निरीक्षण एकक (एमवीआईयू) और नॉन डिस्ट्रक्टिव टेस्टिंग (एनडीटी) उपस्कर दिए गए . सीसी +8+2/सीसी+6+2 टन वेगन संचलन के संदर्भ में भारी धुरा भार उठाने के लिए पुलों की क्षमता के आकलन की पायलट परियोजना के भाग के रूप में 85 पुलों को इंस्ट्रुमेंटेशन आरंभ किया गया. वास्तव में, 26000 मार्ग कि.मी. पर अनुमति दी गई सीसी+6+2 टन धुरा भार गाड़ियों (कुछ खंडों को छोड़कर) और सीसी+8+2 टन रेल गाड़ियों के साधारवीकरण से इन मार्गों पर काफी एहतियातें बरती गई हैं/कदम उठाए गए हैं. इनमें आरंभिक गति नियंत्रण, सभी पुलों का वास्तविक निरीक्षण और चयनित पुलों का इंस्ट्रुमेंटेशन, पटरियों की यूएसएफडी जांच और रेल पथ के संबंध में अन्य मशीन आधारित मॉनीटरिंग, लंबे रेल पेनलों का उपयोग, बेहतर झलाई तकनीक और व्हील इंपेक्ट लोड डिटेक्शन (डब्ल्यूआईएलडी) प्रणाली से वैगनों की हालत की मॉनीटरिंग शामिल है.

# 15.0 संरक्षा

15.1 पिछले पांच वर्षों में रेलों के संरक्षा रिकॉर्ड में सुधार हुआ है. दुर्घटनाओं की संख्या 2004-05 के 234 से घटकर 2008-09 में 177 हुई है और प्रति मिलियन गाड़ी कि.मी. दुर्घटनाओं की संख्या 0.29 से घटकर 0.20 हुई है जिसका विवरण अध्याय-I की तालिका-5 में दिया गया है.

15.2 दुर्घटनाओं के कारण-वार विवरण (नीचे दी गई तालिका) के विश्लेषण से पता चलता है कि दुर्घटना का प्रमुख कारण मानवीय चूक बना रहा है, चाहे वह रेलवे कर्मचारियों की चूक हो चाहे जनता की, विशेषत: समपारों पर. इस अवधि में तोड़-फोड़ के कारण हुई दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी है. अक्टूबर, 2001 में स्थापित 17000 करोड़ रुपए की विशेष रेल संरक्षा निधि रेलपथ, पुलों, सिगनलिंग गियर और चल स्टॉक के नवीकरण के बकाया को समाप्त करने में उपयोगी रही है. समीक्षा की जा रही पांच वर्ष की अवधि के दौरान, विशेष रेल संरक्षा निधि से 9814 करोड़ रुपए का व्यय किया गया. यह महत्वपूर्ण बात है कि इस अवधि के दौरान उपस्करों के खराब होने के कारण होने वाली दुर्घटनाओं के प्रतिशत में कमी आई है.

तालिका 21 : गाड़ी दुर्घटना के कारणों का विवरण

| कारण | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|---|---|---|---|---|---|
| रेल कर्मियों की चूक | 119 | 120 | 85 | 87 | 73 |
| | 50.9% | 51.3% | 43.6% | 44.8% | 41.2% |
| रेल कर्मियों से इतर व्यक्तियों की चूक | 78 | 86 | 84 | 81 | 75 |
| | 33.3% | 36.8% | 43.1% | 41.8% | 42.4% |
| उपस्कर की खराबी | 14 | 8 | 9 | 9 | 0 |
| | 6% | 3.4% | 4.6% | 4.6% | 0% |
| तोड़-फोड़ | 4 | 5 | 8 | 7 | 13 |
| | 1.7% | 2.1% | 4.1% | 3.6% | 7.3% |
| विविध | 19 | 15 | 9 | 10 | 16 |
| | 8.1% | 6.4% | 4.6% | 5.2% | 9.0% |
| कुल | 234 | 234 | 195 | 194 | 177 |

15.3 विभाग-वार जिम्मेदारी नीचे दिए अनुसार है :

| तालिका 22 : परिणामी गाड़ी दुर्घटना (जिम्मेदारी) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **(जिम्मेदारी)** | **2004-05** | **2005-06** | **2006-07** | **2007-08** | **2008-09** |
| **यातायात** | 10 | 5 | 8 | 11 | 11 |
| **यांत्रिक** | 35 | 32 | 23 | 29.5 | 28 |
| **इंजीनियरिंग** | 40 | 43 | 36 | 33.5 | 20 |
| **बिजली** | 9 | 10 | 3 | 4 | 8 |
| **सिगनल एवं दूरसंचार** | 2 | 3 | | 1 | |
| **कर्मचारियों का तालमेल** | 37 | 35 | 24 | 17 | 6 |
| **रेल कर्मचारियों से इतर** | 78 | 86 | 84 | 81 | 75 |
| **तोड़-फोड़** | 4 | 5 | 8 | 7 | 13 |
| **विविध कारक** | 1 | | 1 | | 3 |
| **आकस्मिक** | 16 | 11 | 7 | 8 | 4 |
| **कारण प्रमाणित नहीं हो सका** | 2 | 3 | 1 | 2 | 4 |
| **जांच चल रही है** | | 1 | | | 5 |
| **कुल** | **234** | **234** | **195** | **194** | **177** |

15.4 इन पांच वर्षों की अवधि में रेलपथ सर्किटिंग, ब्लॉक प्रूविंग धुरा काउंटर और डाटा लॉगर लगाना, समपार फाटकों का अंतर्पाशन, समपार फाटकों पर चौकीदार की तैनाती, सड़क ऊपरि पुलों का निर्माण आदि सहित संरक्षा में सुधार से सीधे संबंधित कई कदम उठाए गए, जो नीचे तालिका में दिखाए गए हैं :

| तालिका 23 : संरक्षा उपाय | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **वर्ष** | **2004-05** | **2005-06** | **2006-07** | **2007-08** | **2008-09** | कुल |
| **1** | **रेलपथ सर्किटिंग (स्थल)** | 1529 | 1948 | 1430 | 1340 | 1654 | **7901** |
| **2** | **डाटा लागर्स (स्टेशनों की संख्या)** | 318 | 455 | 435 | 510 | 574 | **2292** |
| **3** | **बी पी ए सी (स्टेशनों की संख्या)** | 199 | 234 | 341 | 357 | 492 | **1623** |
| **4** | **समपार फाटकों का अंतर्पाशन** | 325 | 392 | 366 | 338 | 475 | **1896** |
| **5** | **समपार फाटकों पर टेलीफोन की सुविधा** | 380 | 295 | 423 | 212 | 289 | **1599** |
| **6** | **समपार फाटकों पर चौकीदार की तैनाती** | 190 | 291 | 236 | 227 | 259 | **1203** |
| **7** | **ऊपरि सड़क पुल** | 19 | 21 | 35 | 34 | 38 | **147** |

15.5 समपारों पर दुर्घटनाओं की समीक्षा से पता चलता है कि ऐसी दुर्घटनाओं में से 90% दुर्घटनाएं बगैर चौकीदार वाले समपारों पर होती है. गाड़ी दुर्घटनाओं में लगभग 70% इनके कारण हताहत होते हैं. ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए जन जागरूकता बढ़ाने के लिए रेलों ने कई कदम उठाए हैं :

15.6 01.04.2009 को, 16,976 बिना चौकीदार वाले समपार थे, राज्य-वार ब्यौरा निम्नानुसार है.

तालिका 24: बिना चौकीदार वाले समपारों का स्टेशन-वार ब्यौरा

| क्र. सं. | राज्य | चौकीदार वाले समपारों की संख्या | बिना चौकीदार वाले समपारों की संख्या |
|---|---|---|---|
| 1 | असम | 409 | 562 |
| 2 | आंध्र प्रदेश | 1295 | 1164 |
| 3 | बिहार | 1010 | 1012 |
| 4 | छत्तीसगढ़ | 253 | 228 |
| 5 | दिल्ली | 52 | 1 |
| 6 | गुजरात | 1517 | 2621 |
| 7 | हरियाणा | 621 | 305 |
| 8 | हिमाचल प्रदेश | 50 | 55 |
| 9 | जम्मू एंड कश्मीर | 21 | 11 |
| 10 | झारखंड | 368 | 435 |
| 11 | कर्नाटक | 620 | 789 |
| 12 | केरल | 415 | 98 |
| 13 | मध्य प्रदेश | 1207 | 929 |
| 14 | महाराष्ट्र | 1130 | 822 |
| 15 | मणिपुर | 1 | 0 |
| 16 | मिजोरम | 0 | 0 |
| 17 | नागालैंड | 2 | 0 |
| 18 | उड़ीसा | 400 | 752 |
| 19 | पंजाब | 832 | 787 |
| 20 | राजस्थान | 1491 | 1425 |
| 21 | तमिलनाडु | 1291 | 1156 |
| 22 | त्रिपुरा | 16 | 16 |
| 23 | उत्तर प्रदेश | 2978 | 2538 |
| 24 | उत्तराखंड | 82 | 94 |
| 25 | पश्चिम बंगाल | 1157 | 1167 |
| 26 | चंडीगढ़ | 6 | 0 |
| 27 | पांडीचेरी | 9 | 9 |
| 28 | गोवा | 11 | 0 |
| | कुल | 17244 | 16976 |

पिछले दस वर्षों के दौरान, लगभग 3000 बिना चौकीदार वाले समपारों पर चौकीदार तैनात किए गए हैं, राज्य सरकारें एक लाख से अधिक टी वी यू वाले समपारों को बदलने के लिए ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों के वित्त पोषण में भागीदारी कर रही हैं. बिना चौकीदार वाले समपारों की समस्या को भी राज्य सरकारों तथा रेलवे द्वारा संयुक्त रूप से हल किए जाने की आवश्यकता है.

15.7 2000-01 में पूर्वात्तर सीमा रेलवे के लिए पायलट परियोजना के रूप में कोंकण रेलवे निगम लि. द्वारा विकसित टक्कररोधी उपकरण (एसीडी) का अनुमोदन किया गया था. इसे जुलाई, 2006 में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के 1736 मार्ग किमी. पर लगाया गया. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे पर अनुभव के आधार पर टक्कररोधी उपकरण (एसीडी) के लिए संशोधित विशिष्टियां तैयार की गईं. संशोधित विशिष्टियों के अनुरूप सुधारित टक्कररोधी उपकरण (एसीडी) को कोंकण रेल निगम लि. द्वारा विकसित किया जाना है और इसे परीक्षण के लिए 1600 मार्ग कि.मी. पर फैली तीन क्षेत्रीय रेलों (दक्षिण, दक्षिण मध्य और दक्षिण पश्चिम रेलवे) पर लगाने की योजना है. दक्षिण, दक्षिण मध्य और दक्षिण पश्चिम रेलों पर सुधारित विशिष्टियों वाले उपस्कर के निष्पादन मूल्यांकन के आधार पर भारतीय रेल पर टक्कररोधी उपकरण के अधिक संख्या में निर्माण की योजना बनाई जाएगी.

15.8 इस अवधि में परिसंपत्तियों की खराबी, जिसके कारण संरक्षा प्रभावित हुई किंतु दुर्घटना नहीं हुई, का विवरण नीचे दिया गया है :

तालिका 25 : परिसंपत्ति की खराबी

| क्र. सं. | परिसम्पति विफलता | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | पटरी टूटफूट | 2331 | 2338 | 1986 | 1848 | 1739 |
| 2. | वेल्डिंग की विफलता | 4812 | 4293 | 3419 | 3370 | 3614 |
| 3a. | गर्म धुरा (माल डिब्बे) | 591 | 527 | 509 | 567 | 592 |
| 3b. | गर्म धुरा (सवारी डिब्बे) | 40 | 45 | 34 | 40 | 53 |
| 4. | सिग्नल विफलता | 123752 | 114587 | 147966 | 167831 | 140852 |
| 5a. | $संचार विफलता (ओएफसी) | 0.88 | 0.70 | 0.64 | 0.58 | 0.77 |
| 5b. | $संचार विफलता (केबल और शिरोपरी संरेखण) | 1.17 | 2.33 | 1.67 | 3.20 | 1.27 |

$ ये आंकड़े कंट्रोल सर्किट विफलता के हैं जिन्हें प्रतिशत डाउनटाइम के रूप में व्यक्त किया गया है.

15.9 यद्यपि परिसंपत्तियों के नवीकरण के बकाया को निपटाने के लिए विशेष रेल संरक्षा निधि के सृजन से नवीकरण लगभग अद्यतन हो गया है, तथापि उपरोक्त तालिका परिसंपत्ति में खराबी की भारी संख्या दिखाती है, जो चिंता का विषय है. यह उपस्करों और संस्थापनाओं के घटिया अनुरक्षण, तकनीकी कर्मचारियों के लिए पर्याप्त प्रशिक्षण की कमी, कुशल जनशक्ति की कमी और नई तकनीक विशेषत: आयातित तकनीक के अनुकूल बनने में असमर्थता को दर्शाते हैं. आयातित उपस्कर को उचित रूप से स्थापित न कर पाने और उसके परिचालन और अनुरक्षण के प्रशिक्षण की कमी भी परिसंपत्ति में खराबी और उसे ठीक करने में विलंब का कारण बन सकती है.

## 16.0 रेल संरक्षा निधि

16.1 बिना चौकीदार वाले समपार और व्यस्त समपारों के स्थान पर ऊपरि सड़क पुल/निचले सड़क पुल के प्रावधान की धीमी गति चिंता का विषय बनी हुई है. "रेलवे लाइन के नीचे या ऊपर पुल के रूप में सड़क का निर्माण और बिना चौकीदार वाले समपारों पर संरक्षा कार्यों का उत्थान" के वित्त पोषण के लिए 1 अप्रैल, 2001 को रेल संरक्षा निधि का सृजन किया गया. रेल संरक्षा निधि का प्रयोग विशेष रूप से ऊपरि सड़क पुल/निचले सड़क पुल के निर्माण, बिना चौकीदार वाले समपारों पर चौकीदार की तैनाती, चौकीदार वाले समपारों पर अंतर्पाशन/टेलीफोन की व्यवस्था के लिए किया जाता है.

16.2 आरंभ से निधि से विनियोग और निकासी की स्थिति नीचे दिए अनुसार है :-

तालिका 26 : रेल संरक्षा निधि (करोड़ रुपए में)

| वर्ष | विनियोग | निधि से निकासी | इति शेष |
|---|---|---|---|
| **2001-02** | 305 | 140 | 392 |
| **2002-03** | 267 | 164 | 495 |
| **2003-04** | 436 | 166 | 764 |
| **2004-05** | 536 | 201 | 1099 |
| **2005-06** | 781 | 262 | 1557 |
| **2006-07** | 713 | 360 | 1911 |
| **2007-08** | 727 | 533 | 2105 |
| **2008-09 (अंतिम)** | 776 | 565 | 2316 |

16.3 पिछले 5 वर्षों के दौरान पूर्ण किए गए निर्माण कार्यों का विवरण निम्नानुसार है:-

तालिका 27 : ऊपरि सड़क पुल/निचले सड़क पुल और समपारों की संख्या

| वर्ष | ऊपरि सड़क पुल/निचले सड़क पुल | चौकीदार वाले समपार/उन्नयनिकृत |
|---|---|---|
| **2004-05** | 19 | 190 |
| **2005-06** | 21 | 291 |
| **2006-07** | 35 | 236 |
| **2007-08** | 28 | 227 |
| **2008-09** | 38 | 259 |

16.4 उपर्युक्त ऊपरि सड़क पुल/निचले सड़क पुल की सीमित व्यवस्था होने पर भी, निधि में इनके लिए की गई धन की व्यवस्था का एक बड़ा हिस्सा अप्रयुक्त पड़ा है, जो चिंता का विषय है। निधि उपलब्ध होने के बावजूद ऊपरि सड़क पुल/निचले सड़क पुल और समपारों का उन्नयन/चौकीदारों की व्यवस्था करने का कार्य आदि की धीमी गति असंतोषजनक स्थिति है जिसमें सुधार की आवश्यकता है ।

16.5 यद्यपि राज्य सरकारों के साथ मिलकर इसपर निगरानी रखी जाती है फिर भी ऊपरि सड़क पुल/निचले सड़क पुल के निर्माण की गति संतोषजनक नहीं है।

## 17.0 वित्तीय स्थिति

17.1 चूंकि रेलों का वित्त सामान्य वित्त से अलग है, इसलिए रेलों से आशा की जाती है कि वे न केवल लगातार बढ़ती हुई अपनी पेंशन प्रतिबद्धताओं के साथ-साथ परिचालनिक व्यय की पूर्ति करें बल्कि परिसंपत्तियों के नवीकरण सहित योजना निवेश की मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त संसाधन भी जुटाएं । रेल अवसंरचना के लिए वित्त उपलब्ध कराना विभिन्न समीक्षाओं और विशेषज्ञ समिति की रिपोर्टों का एक विषय रहा है। एक आम धारणा यह भी है कि रेलवे को संसाधनों के आंतरिक सृजन, बाजार से उधार लेने और निजी सार्वजनिक भागीदारी स्रोतो पर अधिक आश्रित रहना चाहिए क्योंकि रेलवे अवसंरचना के विस्तार के लिए सामान्य राजकोष द्वारा सहायता की सीमा निर्धारित है। संसाधन संघटन के लिए एक नए सुस्पष्ट दृष्टिकोष की आवश्यकता है.

17.2 कई दशकों से रेलवे की वित्त व्यवस्था ने विभिन्न उतार चढ़ाव देखे हैं। यह सापेक्ष अधिकता और कमी के कई चरणों से गुजरी है। एक लम्बे समय से सफल वित्तीय निष्पादन से रेलवे को न केवल सामान्य राजकोष के प्रति रेलवे की लाभांश दायिता के निर्वहन में सहायता मिली है, बल्कि अपने संचालन व्यय और पेंशन भुगतानों को पूरा करने के पश्चात, प्रणाली में योजना निवेश के लिए अधिशेष निधियों का संचयन भी किया है।

17.3 भारतीय रेलों की वित्तीय स्थिति विभिन्न कारकों से शासित होती है जिसके प्रमुख राजस्व अर्जक मालभाड़ा और यात्री सेवाएं हैं । एक विकासशील अर्थव्यवस्था में जहाँ माल और यात्री परिचालन दोनों में रेल परिवहन के लिए अप्रत्याशित मांग उत्पन्न होने से पिछले 4-5 वर्षों में आय में उछाल आया, विश्वव्यापी मंदी का प्रभाव भारत पर पड़ने से और छठे वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने तथा निरन्तर बढ़ते हुए पेंशन बिल के कारण भी रेलवे के वित्त में गिरावट आयी है।

## 18.0 भारतीय रेलों की आय

18.1 यद्यपि आय का बड़ा हिस्सा मालभाड़ा और यात्री यातायात से आता है, पार्सल, माल और गैपारंपरिक स्रोतों से आय, जैसे भूमि पट्टे पर देने, विज्ञापन राजस्व और अन्य फुटकर इस आय के अनूपूरक है।

18.2 वर्ष 2003-04 से 2007-08 की अवधि में सशक्त भौतिक अर्थव्यवस्था के साथ अप्रत्याशित विकास देखा गया, इस दौरान, जीडीपी में 8.8% वृद्धि, विनिर्माण, उद्योग और सेवाओं के क्षेत्रों +9% की सशक्त वृद्धि के उदाहरण प्रस्तुत किए गए। कृषि क्षेत्र का प्रदर्शन भी अच्छा रहा । खनन, बिजली और उपयोगी वस्तुओं तथा निर्माण में 9.5% वृद्धि का इसमें विशेषरूप से योगदान रहा । ये कारक रेलवे द्वारा ढोए जाने वाले यातायात में वृद्धि के रूप में परिलक्षित हुए । मालभाड़ा आय भारतीय रेलों के राजस्व का मुख्य स्रोत है, जो कुल आय का लगभग दो तिहाई होता है। इस अवधि के दौरान मालभाड़ा आय 14% प्रति वर्ष से अधिक बढ़ी।

तालिका 28: प्रति एनटीकिमी मालभाड़ा आय और वसूली

| | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | सीएजीआर 2004-09 | सीएजीआर 1999-2004 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **मालभाड़ा आय (करोड़)** | 30778 | 36287 | 41716 | 47435 | 53433 | | |
| **वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि** | 11.44% | 17.90% | 14.96% | 13.71% | 12.65% | 14.11% | 6.71% |
| **प्रति एनटीकिमीआय (पैसे)** | 75.55 | 82.55 | 86.73 | 90.98 | 99.28 | | |
| **वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि** | 4.29% | 9.27% | 5.06% | 4.90% | 9.12% | 6.51% | 0.43% |

18.3 यात्री किलोमीटर की वृद्धि से यात्री आय में अधिक बढोतरी हुई। यात्री आय में 1999-2004 की अवधि दौरान 9.24% की तुलना में समीक्षा अवधि में 10.52% के सीएजीआर की वृद्धि हुई, जबकि यात्री किमी में 9.13% की वृद्धि हुई ।

तालिका 29: प्रति यात्री किमी यात्री आय और वसूलियों में वृद्धि

| | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | सीएजीआर 2004-09 | सीएजीआर 1999-2004 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **यात्री आय (करोड़)** | 14113 | 15126 | 17225 | 19844 | 21931 | | |
| **वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि** | 6.12% | 7.18% | 13.87% | 15.21% | 10.52% | **10.52%** | **9.24%** |
| **यात्री किमी** | **575608** | 616632 | 695821 | 771070 | 839159 | | |
| **वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि** | 6.19% | 7.13% | 12.84% | 10.81% | 8.83% | **9.13%** | **6.02%** |
| **प्रति यात्री किमी आय (पैसे)** | **24.52** | **24.53** | **24.75** | **25.74** | **26.13** | | |
| **वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि** | -0.04% | 0.04% | 0.90% | 4.00% | 1.52% | **1.27%** | **3.03%** |

18.4 पिछले पाँच वर्षों में 3.03% की तुलना में समीक्षाधीन अवधि के दौरान प्रति यात्री किमी आय में 1.27% की कम सीएजीआर मुख्यत: सीधे किराए में बढोतरी न किए जाने और वास्तव में कुछ श्रेणियों के किराए घटाने के कारण हुई । अधिक यात्री आय नई और लम्बी दूरी की गाड़ियों में यात्री क्षमता में वृद्धि के कारण, सीजनल मांग को पूरा करने के लिए विशेष गाड़ियां चलाने, बेहतर यात्री सुविधाओं, आरक्षण शुल्क में वृद्धि, तत्काल प्रभारों से वसूली और अग्रिम आरक्षण की अवधि दो माह से बढ़ाकर तीन माह करने और ग्राहक मित्रता पहल के परिणामस्वरूप हुई । बहरहाल, राय के विपरीत, यात्रियों से कुछ वसूलियों में वृद्धि हुई जिससे अतिरिक्त आय का बड़ा भाग प्राप्त हुआ ।

18.5 2008-09 में समाप्त 5 वर्षों में अन्य कोचिंग आय की सीएजीआर 16.4% दर्ज की गई जबकि पहले के पांच वर्षों में यह 7.3% थी. विविध आय ने इस अवधि में 20% की सीएजीआर प्राप्त की, जबकि यह पहले पांच वर्षों में 8.6% थी. 2005-06 में विकास काफी ऊंचा 58.9% था क्योंकि निजी फर्मों से कंटेनर मार्गों के लिए पंजीकरण शुल्क के एक बारगी पावती के रूप में 500 करोड़ रुपए प्राप्त हुए थे. 2007-08 में भी वार्षिक विकास 49.9% था क्योंकि महालेखा परीक्षक के निदेशानुसार, इस वर्ष से महत्वपूर्ण लाइनों पर हानियों की प्रतिपूर्ति को विविध आय का हिस्सा बनाया गया था जिससे इस वर्ष की आय में 637 करोड़ रुपए की राशि जुड़ गई.

18.6 फुटकर आय में विज्ञापन और प्रचार, रेलवे भूमि को पट्टे पर देने, खान-पान, पार्किंग सुविधाओं, रेलों के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों से लाभांश, वित्त मंत्रालय से सामरिक लाइनों पर परिचालनिक हानियों की प्रतिपूर्ति, निजी पार्टियों के लिए निष्पादित निर्माण कार्यों से अर्जित लाभ आदि शामिल हैं.

18.7 उपर्युक्त में से सरप्लस रेलवे भूमि के उपयोग, रेलवे की ओ एफ सी क्षमता को पट्टे पर देने तथा वाणिज्यिक प्रचार से अर्जन की अत्यधिक संभावना है.

18.8 आर एल डी ए का गठन ऐसे खाली पड़ी भूमि/एयर स्पेस, जिसकी रेलों को अपनी तात्कालिक जरूरतों के लिए अपेक्षित नहीं है, के वाणिज्यिक विकास के माध्यम से राजस्व जुटाने के लिए की गई. इसने जनवरी, 2007 में कार्य करना शुरू किया. समीक्षाधीन अवधि के दौरान इस प्रयोजन के लिए 129 स्थलों पर 3,568 एकड़ रेलवे भूमि प्राधिकरण को सौंपी गई थी. आर एल डी ए ने 62 स्थलों की वाणिज्यिक संभाव्यता तथा इष्टतम उत्पाद मिश्रण का आकलन करने के लिए परामर्श ठेके

प्रदान किए. इनमें से 11 स्थलों के लिए रिपोर्टों को अंतिम रूप में दिया गया तथा 1,052 करोड़ रुपए की वसूली की संभावना के साथ दो स्थलों अर्थात् सराय रोहिल्ला (दिल्ली) तथा ग्वालियर के लिए ठेका प्रदान किया गया. परंतु, आर्थिक मंदी के कारण सराय रोहिल्ला परियोजना (जिसने 1026 करोड़ रुपए का अर्जन करना था) शुरू न हो पाई और रेलवे ग्वालियर से मात्र 26 करोड़ रुपए अर्जित करने में समर्थ रही. बन्द्रा में दूसरे स्थल के लिए निविदाएं आमंत्रित की गई हैं, यहां से 3000 करोड़ रुपए से ज्यादा की संभावना है. परंतु भूमि के मालिकाना हक के बारे में मुकदमाबाजी चलने के कारण निविदा को निरस्त करना पड़ा था.

18.9 रेलवे के संचार नेटवर्क के आधुनिकीकरण तथा आप्टिकल फाइबर में अतिरिक्त क्षमता का वाणिज्यिक उपयोग करने के लिए रेलटेल की स्थापना वर्ष 2000 में की गई. रेलटेल द्वारा आशा से काफी कम राजस्व जुटाया गया. रेलवे ने 320.94 करोड़ रुपए से ज्यादा इक्विटी के रूप में निवेश किया तथा वर्ष 2008-09 में इसने केवल 8 करोड़ रुपए लाभांश के रूप में प्राप्त किया. 10 जोड़ी फाइबर, जिन्हें वाणिज्यिक उपयोग के लिए चिन्हित किया गया है और जिनमें प्रत्येक में फालतू टेराबिट्स की बैंडविथ क्षमता भी थी, की संभावनाओं का पूरा दोहन न ही किया गया, कुछ महत्वपूर्ण क्षेत्र जिन पर रेलटेल को अपने राजस्व को बढ़ाने के लिए जोर देना चाहिए था वे हैं, टावर बिजनेश, इन्टरप्राइजेज वी पी एन बिजनेस तथा भारत सरकार के ई-शासन परियोजनाएं, रेलटेल, ओ एफ सी नेटवर्क का उपयोग करके एंड टु एंड समाधान मुहैया करने के लिए सिस्टम इन्टीग्रेटरों के साथ भागीदारी करने में समर्थ नहीं रहा है. यह एक सेवा संगठन है परंतु इसे अभी बाजार केन्द्रित बनना है.

18.10 वाणिज्यिक प्रचार से अर्जन, भारतीय रेलों के अर्जन का एक बहुत छोटा प्रतिशत है. इस अवधि के दौरान राजधानी/शताब्दी/मेल/एक्सप्रेस तथा ई एम यू गाड़ियों के बाहरी भाग, गाड़ियों के आंतरिक भाग, स्टेशनों पर ग्लो साइनों पर किए गए पहल कार्य शामिल हैं. संपूर्ण स्टेशन/खंड/मंडल के लिए थोक विज्ञापन ठेकों, नए मीडिया के मामले में अल्प अवधि के लिए पहले - आओ पहले - पाओ आधार पर ठेका देने की नई अवधारणाओं का भी परीक्षण किया गया. एक नई अवधारणा भी शुरू की गई इै, जिसमें यात्रियों को ऑडियो/वीडियो सी डी/कैसेटों के जरिए सूचना तथा मनोरंजन की सुविधा मुहैया कराई जाती है.

18.11 परंतु वाणिज्यिक प्रचार से पर्याप्त अर्जन नहीं हुआ है और यह 150-160 करोड़ रुपए के रेंज में ही है. थोक ठेका अधिकार तथा पहले - आओ पहले - पाओ के विकल्प भी सफल नहीं रहे हैं और सामान्य तौर पर वाणिज्यिक प्रचार से संबंधित विद्यमान नियमों में अभिनव दृष्टिकोण अपनाने की कोई गुंजाइश नहीं है. विश्व भर में खासतौर पर शहरी रेल प्रणालियों में वाणिज्यिक प्रचार से आमदनी रेलवे अर्जन का एक बहुत अच्छा प्रतिशत होता है.

18.12 अनुप्रयुक्त संभावना का दोहन करना अपेक्षित है.

## 19.0 संचालन व्यय

19.1 संचालन व्यय : रेलों के संचालन से प्रत्यक्षत: संबंधित है और इसमें मुख्यत: परिचालन व्यय, रेलवे अवसंरचना की मरम्मत और अनुरक्षण, कर्मचारी कल्याण और संरक्षा से संबंधित खर्च और पट्टा प्रभार के ध्यान का भुगतान पर व्यय शामिल हैं. ये रेलवे राजस्व पर पहला प्रभार हैं.

19.2 विचाराधीन अवधि के दौरान, रेलों का संचालन व्यय आय की तुलना में धीमी गति से बढ़ा, 2008-09 को छोड़कर जब छठे वेतन आयोग के एरियर के भुगतान और बढ़े हुए वेतन और भत्तों की दर के कारण व्यय में काफी बढ़ोतरी हुई. इससे रेलवे सामान्य राजस्व की अपनी लाभांश दायिता को पूरा करने के बाद योजना व्यय के वित्त पोषण के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधनों का सृजन कर सकी.

| तालिका 30 : साधारण संचालन व्यय के घटकों में वृद्धि (करोड़ रुपए से) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2004-05** | **2005-06** | **2006-07** | **2007-08** | **2008-09** (अनंतिम) | सीएजीआर **04-09** | सीएजीआर **1999-2004** | **2009-10** (ब.अ.) |
| **कर्मचारी लागत** | 14667 | 15630 | 16557 | 18108 | 28029 | 15.6 | 3.1 | 33168 |
| **ईंधन लागत** | 8763 | 10201 | 11258 | 12122 | 13847 | 11.9 | 10.2 | 14608 |
| **सामग्री लागत** | 2317 | 2676 | 2892 | 2978 | 3449 | 10.1 | 0.8 | 4253 |
| **पट्टा प्रभार** | 3592 | 1979 | 2099 | 2366 | 3168 | -0.5 | 7.2 | 3322 |
| **अन्य लागत** | 4050 | 4544 | 4627 | 5459 | 5856 | 9.1 | 9.1 | 7549 |
| **कुल (करोड़ रु.में)** | 33389 | 35030 | 37433 | 41033 | 54349 | 12.1 | 5.7 | 62900 |

19.3 छठे केंद्रीय वेतन आयोग के कार्यान्वयन के साथ, व्यय नियंत्रण करने के सभी उपायों के बावजूद, कर्मचारी लागत में काफी वृद्धि हुई है. कर्मचारियों को दिए जाने वाले विभिन्न भत्तों की दरें दुगने से भी अधिक हो गई हैं. परिणामस्वरूप, संचालन व्ययों में कर्मचारी लागत के हिस्से में 44% से 53% की महत्वपूर्ण वृद्धि हुई है.

19.4 छठे केंद्रीय वेतन आयोग की बकाया राशि के भुगतान के अतिरिक्त व्यय की अनुमानित राशि, मजदूरी और पेंशनरों दोनों के लिए, 15,500 करोड़ रुपए है. लागू होने वाले नए पे-बैण्ड और भत्तों की दरों के साथ, व्यय और पेंशन से संबंधित कर्मचारियों पर आवर्ती वार्षिक अतिरिक्त व्यय की अनुमानित राशि लगभग 12,700 करोड़ रुपए है.

19.5 मजूदरी और पेंशन दायिता में 140% की वृद्धि हुई है, जो कि वर्ष 2003-04 में 19,595 करोड़ रुपए से वर्ष 2009-10 में 47,168 करोड़ रुपए हो गई है. जैसा कि एक्रूअल आधार पर सरकारी खातों का रख-रखाव नहीं है, फिर भी छठे केंद्रीय वेतन आयोग के परिणामस्वरूप बढ़े हुए वेतन और पेंशन के प्रावधान को 1.1.2006 से लागू किया गया है, जो कि 2005-06 से 2007-08 के लेखों में नहीं किया गया था. छठे केंद्रीय वेतन आयोग के लिए सिफारिशों का कार्यान्वयन 1 सितंबर, 2008 से शुरू हुआ और बकाया राशि के साथ बढ़े हुए वेतन और पेंशन के भुगतान को वर्ष 2008-09 और 2009-10 में शामिल किया जाना था.

19.6 समीक्षाधीन अवधि के दौरान प्रति व्यक्ति एन टी के एम और पी के एम के विसाव से आकलित कर्मचारियों की उत्पादकता इस प्रकार थी :-

| तालिका 31: कर्मचारी उत्पादकता | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **वर्ष** | **2004-05** | **2005-06** | **2006-07** | **2007-08** | **2008-09** |
| **पी के एम + एन टी के एम / प्रति कर्मचारी** | 0.69 | 0.75 | 0.84 | 0.93 | 1.01 |

19.7 यद्यपि पिछले कई वर्षों से जनशक्ति उत्पादकता में निरंतर सुधार हुआ है, परंतु आने वाले वर्षों की चुनौतियों को देखते हुए काफी अधिक उत्पादकता की आवश्यकता होगी.

19.8 इस अवधि के दौरान पट्टा प्रभार को पृथक कर दिया गया जो कि पट्टा प्रभार के प्रमुख घटक के रूप में कमी को दर्शाता है और इसे वर्ष 2005-06 में संचालन व्यय से निकाल दिया गया, जिसका पूंजी मांग सं.16 के द्वारा भुगतान किया जाना था. बहरहाल, भारतीय रेल वित्त निगम के जरिए बढ़े हुए बाज़ार ऋणों के साथ, पट्टा किराए की मात्रा तीव्र गति से लगातार बढ़ रही है. पट्टा प्रभारों का भुगतान भारतीय रेल वित्त निगम और अन्य स्रोतों के ज़रिए जिसमें, वार्षिक ऋणों के साथ मूल घटक का पुनर्भुगतान शामिल है, इस प्रकार है:

| तालिका 32: पट्टा प्रभार भुगतान | | |
|---|---|---|
| **वर्ष** | **कुल ऋण** | **कुल पट्टा भुगतान** |
| **2004-05** | 3041 | 3592 |
| **2005-06** | 3731 | 3595 |
| **2006-07** | 4855 | 3819 |
| **2007-08** | 5364 | 4043 |
| **2008-09** | 7284 | 4923 |

19.9 रेलवे का ईंधन बिल यातायात में वृद्धि के साथ बढ़ा है. अवधि के दौरान यात्री सुविधाओं में सुधार पर अधिक बल देने से बिजली, अनुरक्षण, साफ़-सफ़ाई और परिचालन पर व्ययों में वृद्धि हुई है.

## 20.0 पेंशन दायिताएं

20.1 भारतीय रेल पर पेंशनरों की संख्या लगभग 11.5 लाख है और प्रत्येक वर्ष पेंशन बिल में लगातार वृद्धि हो रही है. रेलवे की पेंशन दायिताओं को एक पृथक पेंशन निधि द्वारा पूरा किया जाता है. छठे केंद्रीय वेतन आयोग की सिफ़ारिशों के कार्यान्वयन के साथ, बढ़ी हुई दायिताओं को पूरा करने के लिए निधियों की आवश्यकताओं में भी वृद्धि हुई है. वर्ष 2008-09 की अपनी रिपोर्ट सं. सी ए-19 में लेखा-परीक्षा द्वारा भी यह टिप्पणी दी गई है कि "पेंशन निधि के लिए विनियोग को बीमांकिक गणना पर नहीं किया जा रहा था और संभावित आहरण पर निर्भर करते हुए और रेलवे की वित्तीय स्थिति के आधार पर विनियोग किया जा रहा था."

20.2 वर्ष 2005 में किए गए एकचूरियल अध्ययन के अनुसार, पेंशन निधि में निधियों की वास्तविक आवश्यकता का अनुमान 5,41,948 करोड़ रुपए लगाया गया था ताकि इसे आत्मनिर्भर बनाया जा सके. जैसा कि यह एक काफी बड़ी राशि है, जो कि विनियोग के लिए उपलब्ध नहीं है, रेलवे द्वारा इस अध्ययन पर कोई अनुवर्ती कार्रवाई नहीं की गई है. बहरहाल, वार्षिक दायिताओं को पूरा करने के लिए वार्षिक आधार पर विनियोग की व्यवस्था की जा रही है.

20.3 वे सभी कर्मचारी जो 1.1.2004 को या उसके बाद भर्ती हुए हैं, नई पेंशन प्रणाली (एनपीएस) द्वारा शासित होंगे जिससे धीरे-धीरे पेंशन दायिताओं में कमी होने की संभावना है.

## 21.0 सामान्य राजस्वों को लाभांश भुगतान

21.1 इस अवधि के दौरान, रेलवे द्वारा नियमित रूप से उनके वार्षिक लाभांश का भुगतान किया गया. इससे 2,473 करोड़ रुपए के समस्त आस्थगित लाभांश को भी चुका दिया गया. वर्ष 2004-05 से 2008-09 की अवधि के दौरान 20,735 करोड़ रुपए के संचयी लाभांश का भुगतान किया गया, जिसमें आस्थगित लाभांश भी शामिल है.

## 22.0 रेलवे निधियां

22.1 बढ़ी हुई लाभांश दायिता को पूरा करने के बाद, रेलवे, रेल निधियों के लिए विनियोग को बढ़ा सकी, जिसमें पूंजीनिधि (सीएफ), विकास निधि (डी एफ) और मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डी आर एफ) शामिल हैं:

| तालिका 33: रेलवे निधियों के लिए विनियोग | | | | | | (करोड़ रु. में) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | कुल |
| ब्याज सहित मूल्य ह्रास आरक्षित निधि के लिए विनियोग | 2893 | 3843 | 4446 | 5703 | 7260 | 24145 |
| ब्याज सहित विकास निधि के लिए विनियोग | 1944 | 2039 | 2129 | 2630 | 1631 | 10373 |
| ब्याज सहित पूंजी निधि के लिए विनियोग | 1 | 4086 | 8541 | 11593 | 3616 | 27837 |
| * ओ एल डब्ल्यू आर | 38 | 43 | 51 | 47 | 48 | 227 |
| रेल राजस्व से एस आर एस एफ के लिए विनियोग | 779 | 749 | 818 | 0 | 0 | 2346 |
| रेल राजस्व से आर एस एफ के लिए विनियोग | 132 | 68 | 0 | 0 | 0 | 200 |
| कुल | 5787 | 10828 | 15985 | 19973 | 12555 | 65128 |

* रेलवे निधियों का भाग नहीं है, बल्कि योजना व्यय का घटक है.

22.2 इससे वर्ष 2004-05 और 2008-09 के बीच योजनाबद्ध व्यय के लिए 56,873 करोड़ रु. के आंतरिक रूप से जनित्र संसाधनों का निवेश करने में सहायता मिली. प्राप्तियों में सुधार के साथ, संचालन व्यय और पेंशन निधि आवश्यकताओं को पूरा करने के बाद रेलवे में उपलब्ध निधियां समीक्षाधीन अवधि के दौरान बहुत अधिक थी. शेष रकम वर्ष 2004-05 में 7,785 करोड़ रु. से बढ़कर वर्ष 2007-08 में 22,279 करोड़ रु. हो गई परंतु वर्ष 2008-09 में यह 6,625 करोड़ रु. तक नीचे आ गई.

22.3 कर्मचारी और पेंशनरों पर व्यय में वृद्धि तथा वर्ष 2008-09 में माल-आमदनी में कमी के संयुक्त प्रभाव से रेलवे की संसाधन जनित्र क्षमता में लगभग 13,700 करोड़ रु. की कमी आई है, इस प्रकार प्रणाली की लाभप्रदता में अत्यधिक कमी हुई है.

## 23.0 योजना व्यय

23.1 रेलवे योजनाबद्ध व्यय की वित्तव्यवस्था मुख्य रूप से बजटीय सहायता (जीबीएस) के रूप में बढ़ाए गए सामान्य राजकोष से की जाती है जिन्हें लोक लेखों और बाज़ार से ऋणों में रखी गई विभिन्न रेल निधियों जैसे मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डीआरएफ), विकास निधि (डीएफ) और पूंजी निधि (सीएफ), में अंतरित किया जाता है.

23.2 भारतीय रेल द्वारा पिछले कुछ वर्षों में उल्लेखनीय प्रयासों के साथ, वर्ष-दर-वर्ष योजना आकार में वृद्धि को कायम रखने के लिए व्यवस्था की गई है. वर्ष 1995-96 से 2003-04 की अवधि तक, योजना का आकार 6,468 करोड़ रु. से बढ़कर 13,394 करोड़ रु. हो गया अर्थात् 6,926 करोड़ रु. (107%) की वृद्धि हुई. बहरहाल, वर्ष 2004-05 से 2008-09 तक की अवधि में योजना परिव्यय 15,422 करोड़ रु. से बढ़कर 36,336 करोड़ रु. हो गया अर्थात् 20,914 करोड़ रुपए (135.6%) की वृद्धि.

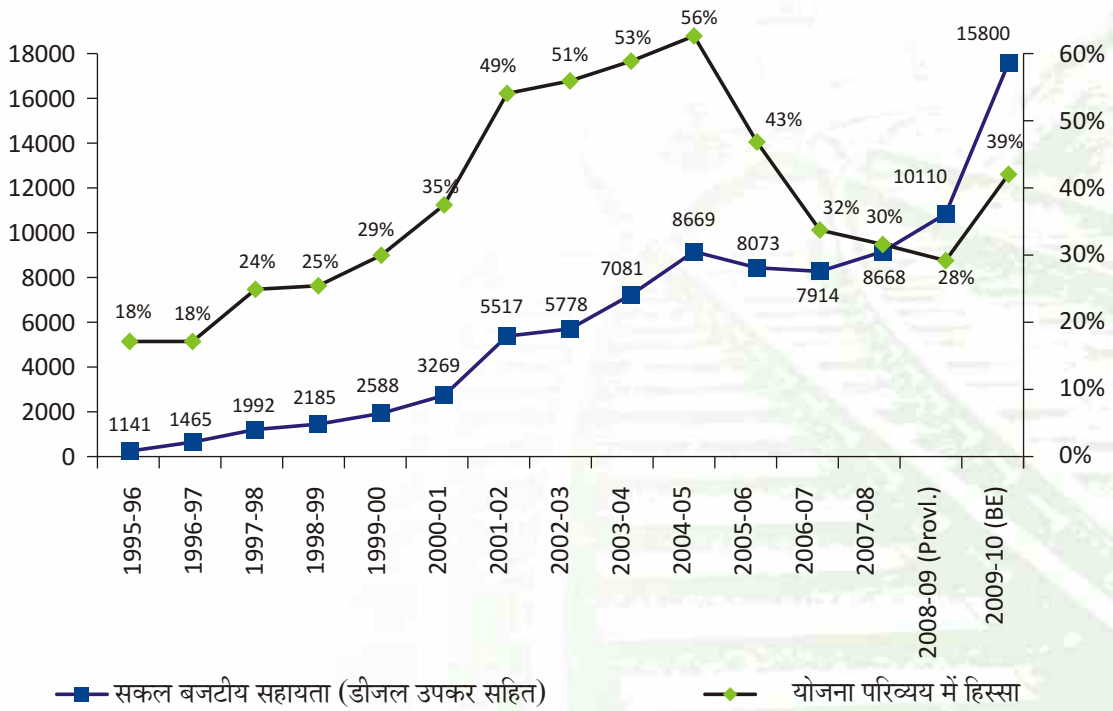
23.3 वर्ष 2004-05 से 2008-09 की अवधि के दौरान रेलवे का कुल योजनाबद्ध व्यय 1,24,578 करोड़ रुपए था जिसमें से 43,436 करोड़ रु.सकल बजटीय सहायता (35% ) से, 56, 868 करोड़ रुपए आंतरिक सृजन (46%) से लिए गए और 24,275 करोड़ रु. (19%) बाजार से ऋणों के जरिए उठाए गए और डब्ल्यू आई एस जैसी वैगन लीज़िंग स्कीम में प्राइवेट व्यक्तियों (पार्टियों) द्वारा निवेश करके जुटाए गए.

| तालिका 34: स्रोतवार योजना परिव्यय | | |
|---|---|---|
| **स्रोत (करोड़ रु. में)** | **1995-96 से 2003-04** | **2004-05 से 2008-09** |
| **डीज़ल उपकर सहित सकल बजटीय सहायता** | 31016 | 43436 |
| **आंतरिक स्रोत** | 31432 | 56868 |
| **अतिरिक्त बजटीय संसाधन** | 22857 | 24275 |
| **कुल** | 85304 | 124578 |

23.4 योजना के वित्तपोषण के विभिन्न संसाधनों का भाग वर्षों से घटता-बढ़ता रहा है. वर्ष 1995-96 से 2000-01 के दौरान, निम्न स्तर पर सकल बजटीय सहायता के साथ आंतरिक संसाधनों और बाजार से ऋणों का योजना के वित्तपोषण में अधिक योगदान रहा. वर्ष 2001-02 से 2004-05 तक, सकल बजटीय सहायता का रेलवे की योजना के वित्तपोषण में बहुत बड़े हिस्से का योगदान रहा. इस अवधि के दौरान, आंतरिक सृजित स्तर घट गया और रेलवे पूंजी निधि में अंशदान और व्यय करने में असमर्थ हो गई. यह वही अवधि थी जिसमें विशेष रेलवे संरक्षा निधि (एसआरएसएफ) को रेलवे की पुरानी परिसंपत्तियों को प्रतिस्थापित करने के उद्देश्य से निधियों को पूरा करने के लिए बनाया गया था. वर्ष 2001-02 में 1,000 करोड़ रु. से शुरूआत करते हुए, विशेष रेलवे संरक्षा निधि (एसआरएसएफ) के लेखे में 2001-02 से 2004-05 की अवधि के दौरान साधारण राजकोष से कुल अंशदान 6,925 करोड़ रु. था.

23.5 इसी परिपाटी का 2005-06 से 2008-09 की अवधि में अनुपालन किया गया जिसमें रेलवे के योजना परिव्यय का वित्तपोषित करने का महत्वपूर्ण स्रोत एक बार फिर आंतरिक संसाधन ही थे. पूंजी निधि को पुनः चालू किया गया और दोहरीकरण और आमान परिवर्तन सहित क्षमता संवर्धन परियोजनाओं को वित्त पोषित करने का एक प्रमुख स्रोत बन गई.

23.6 वर्ष 1995-96 से सकल बजटीय सहायता का रुझान नीचे दिया गया है:



## 24.0 रेल परियोजनाओं के लिए बाहर से वित्तपोषण

24.1 परम्परागत रूप से, बहु-पक्षीय और द्वि-पक्षीय साधनों से रेल परियोजनाओं के लिए सभी बाह्य ऋण भारत सरकार के वित्त मंत्रालय से लिए जाते हैं, जो ऋणदाता के रूप में कार्य करता है. ऋण की धनराशि को सामान्य लाभांश दायिता के साथ रेल मंत्रालय को सकल बजटीय सहायता के भाग के रूप में दे दिया जाता है.

24.2 रेल क्षेत्र सुधार परियोजना के लिए एशियन विकास बैंक से प्राप्त चालू 212.3 मिलियन अमरीकी डॉलर का ऋण भी सकल बजटीय सहायता के अनुसार लिया गया. चूंकि एडीबी द्वारा वित्तपोषित उप-परियोजनाओं को (लेखांकन सुधार परियोजना को छोड़कर) आर वी एन एल द्वारा कार्यान्वित किया जाना है, इसलिए रेल मंत्रालय द्वारा इक्विटी के रूप में ऋण निधि आर वी एन एल को दी जानी है. सिगनलिंग परियोजना (दिल्ली, कानपुर) के लिए चालू 94.5 मिलियन यूरो द्विपक्षीय के.एफ.डब्ल्यू जर्मन ऋण को वित्त मंत्रालय से जी बी एस के रूप में प्राप्त किया जाना है. मुंबई शहरी परिवहन परियोजना के अंतर्गत रेल परियोजनाओं के लिए $304.5 के विश्व बैंक ऋण के मामले में निधियां जी बी एस के तहत प्राप्त हुई हैं, लेकिन लाभांश दायिता की बजाय उपनगरीय टिकटों पर लगाए गए अधिभार को विश्व बैंक का ऋण चुकाने के लिए वित्त मंत्रालय को दे दिया जाता है. पिछले पांच वर्षों के दौरान बाह्य ऋण घटक की उपयोगिता को निम्नलिखित तरीके से दर्शाया गया है:

तालिका 35 : सकल बजटीय सहायता एवं बाह्य घटक (करोड़ रुपयों में)

| वर्ष | सकल बाटीय सहायता | बाह्य घटक | सकल बजटीय सहायता की प्रतिशतताके रूप में अनुमानित बजट |
|---|---|---|---|
| **2004-05** | 8669 | 13.78 | 0.16% |
| **2005-06** | 8073 | 211.22 | 2.62% |
| **2006-07** | 7914 | 164.81 | 2.08% |
| **2007-08** | 8668 | 299.60 | 3.46% |
| **2008-09** | 10110 | 620.37 | 6.14% |

उपर्युक्त तालिका पिछले पांच वर्षों के दौरान जीबीएस के रूप में बाहरी घटक के वृद्धिपरक अंश को दर्शाता है. इससे यह भी पता चलता है कि बाह्य बहु-पक्षीय/द्विपक्षीय निधि व्यवस्था से भारतीय रेल की संसाधन आवश्यकताओं का मात्र एक छोटा भाग ही पूरा हा सकता है.

## 25.0 बाजार से ऋण

25.1 2004-05 से 2008-09 के दौरान 24,275 करोड़ रु. की कुल अतिरिक्त बजटीय सहायता में से भारतीय रेलवे वित्त निगम ने बाजार से 23,461 करोड़ रु. का ऋण जुटाया जो कि मुख्यत: चल स्टॉक परसंपत्तियों के लिए था. इसके अलावा, मालडिब्बों को पट्टे पर देने की योजनाएं जैसे बोल्ट, डब्ल्यू आई एस इत्यादि के जरिए सीमित मात्रा में निधियां जुटाई गई. भारतीय रेल वित्त निगम ने अब तक रेल अवसंरचना के सृजन के लिए बाजार से 52,957 करोड़ रु. का ऋण जुटाया है. भारतीय रेल वित्त निगम को कुल बकाया देय धनराशि के लिए रेलवे के ऊपर ब्याज की लागत वर्ष 2008-09 के दौरान काफी प्रति स्पर्धी रही जो कि 9.13% रही. इसके अलावा, कंपनी ने रेलवे को अब तक 1368 करोड़ रु. का लाभांश का भुगतान किया है. भारतीय रेल वित्त निगम की ऋण योजनाओं ने प्राप्त निम्न ब्याज की लागत में घरेलू एवं विदेशी बाजारों में बराबर-बराबर लगातार नए पैमाने स्थापित किए है, इसकी व्यापारिक पद्धति की गतिशीलता एवं प्रभारित लाभ, दोनों मामलों में रेलवे की आवश्यकताओं को पूर्णतया पूरा करते है.

25.2 पिछले कुछ वर्षों के दौरान भारतीय रेल वित्त निगम ने चल स्टॉक परसंपत्तियों के वार्षिक निवेश के स्तर में लगातार वृद्धि की है. इसके परिणामस्वरूप, रेलवे द्वारा भारतीय रेल वित्त निगम को भुगतान किया गया पट्टे का किराया (पूंजी पुर्नभुगतान घटक सहित) 2004-05 में 3,340 करोड़ रु. से बढ़कर 2008-09 में 4,674.50 करोड़ रु. हो गया. उधार लिए गए ऋण की वृद्धि को देखते हुए ऋण की संवर्द्धित लागत एक जोखिम भरा कार्य हो गया है जिससे रेलवे के आंतरिक सृजन की क्षमता पर प्रतिकूल असर पड़

सकता है. ऐसे परिवेश में, सड़क परिवहन क्षेत्र में बृहत निवेश के मद्देनजर रेल क्षेत्र में अधिक पूंजी निवेश के लिए उच्चतर बजटीय सहायता की आवश्यकता है.

## 26.0 संगठनात्मक संरचना

26.1 संगठनात्मक संरचना का एक विवरण अध्याय 1 के पैरा 11 में दिया गया है. रेलवे का संघटन व्यावहारिक /विभागीय लाइनों के आधार पर किया जाता है. नीचे दर्शाई गई तालिका में प्रबंधकीय स्तर के पद और अधिकारी एवं कर्मचारी की कुल संख्या के विभाग बार ब्यौरे नीचे दिए गए है:

तालिका **36 :** भारतीय रेलवे के विभाग एवं कर्मचारीगण

| विभाग | रेलवे बोर्ड | जोन | मंडल | अधिकारी* | कर्मचारी** |
|---|---|---|---|---|---|
| **सिविल** | अपर सदस्य/ सलाहकार / कार्यपालक निदेशक / निदेशक / संयुक्त निदेशक | पीसीई / विभागाध्यक्ष / उप-विभागाध्यक्ष / वरिष्ठ वेतनमान एवं कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी | वरिष्ठ मंडल इंजीनियर / मंडल इंजीनियर / सहायक इंजीनियर | 3450 | 339034 |
| **यातायात** | अपर सदस्य/ सलाहकार / कार्यपालक निदेशक / निदेशक / संयुक्त निदेशक | सीओएम / सीसीएम / विभागाध्यक्ष / उप-विभागाध्यक्ष / वरिष्ठ वेतनमान एवं कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी | वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक /वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक / मंडल परिचालन प्रबंधक /मंडल वाणिज्य प्रबंधक /सहायक परिचालन प्रबंधक / सहायक वाणिज्य प्रबंधक | 1710 | 266712 |
| **यांत्रिक** | अपर सदस्य/ सलाहकार / कार्यपालक निदेशक / निदेशक / संयुक्त निदेशक | सीएमई / विभागाध्यक्ष / उप-विभागाध्यक्ष / वरिष्ठ वेतनमान एवं कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी | वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर / मंडल यांत्रिक इंजीनियर / सहायक यांत्रिक इंजीनियर | 1855 | 322059 |
| **बिजली** | अपर सदस्य/ सलाहकार / कार्यपालक निदेशक / निदेशक / संयुक्त निदेशक | सीईई / विभागाध्यक्ष / उप-विभागाध्यक्ष / वरिष्ठ वेतनमान एवं कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी | वरिष्ठ मंडल बिजली इंजीनियर / मंडल बिजली इंजीनियर / सहायक बिजली इंजीनियर | 1547 | 162232 |
| **सिगनल एवं दूरसंचार** | अपर सदस्य/ सलाहकार / कार्यपालक निदेशक / निदेशक / संयुक्त निदेशक | सीएसटीई / विभागाध्यक्ष / उप-विभागाध्यक्ष / वरिष्ठ वेतनमान एवं कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी | वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर / मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर / सहायक सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर | 1538 | 66819 |
| **भंडार** | अपर सदस्य/ सलाहकार / कार्यपालक निदेशक / निदेशक / संयुक्त निदेशक | सीओएस / विभागाध्यक्ष / उप-विभागाध्यक्ष / वरिष्ठ वेतनमान एवं कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी | वरिष्ठ मंडल सामग्री प्रबंधक / मंडल सामग्री प्रबंधक | 975 | 28219 |
| **लेखा** | अपर सदस्य/ सलाहकार / कार्यपालक निदेशक / निदेशक / संयुक्त निदेशक | विसमुलेधि / विभागाध्यक्ष / उप-विभागाध्यक्ष / वरिष्ठ वेतनमान एवं कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी | वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक / मंडल वित्त प्रबंधक / सहायक मंडल वित्त प्रबंधक | 1419 | 28209 |
| **कार्मिक** | अपर सदस्य/ सलाहकार / कार्यपालक निदेशक / निदेशक / संयुक्त निदेशक | सीपीओ / विभागाध्यक्ष / उप-विभागाध्यक्ष / वरिष्ठ वेतनमान एवं कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी | वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी / मंडल कार्मिक अधिकारी / सहायक कार्मिक अधिकारी | 815 | 21916 |
| **चिकित्सा** | महानिदेशक (रेल स्वास्थ्य सेवाएं) / कार्यपालक निदेशक / निदेशक / संयुक्त निदेशक | सीएमडी / विभागाध्यक्ष / उप-विभागाध्यक्ष / वरिष्ठ वेतनमान एवं कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी | मुख्य चिकित्सा अधीक्षक / वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी /मंडल चिकित्सा अधिकारी / सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी | 2557 | 44348 |
| **रेल सुरक्षा बल** | महानिदेशक/ रेल सुरक्षा बल / महानिरीक्षक रेल सुरक्षा बल / उपमहानिरीक्षक / निदेशक | सीएससी / विभागाध्यक्ष / उप विभागाध्यक्ष / वरिष्ठ वेतनमान एवं कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी | वरिष्ठ कमांडेंट (वरिष्ठ मंडल सुरक्षा आयुक्त) / मंडल सुरक्षा आयुक्त / सहायक सुरक्षा आयुक्त | 422 | 53537 |
| **सामान्य** | | | | 687 | 21538 |
| **विविध** | | | | 705 | 17380 |
| **कुल** | | | | 17680 | 1372003 |

* 01.01.2009 को स्वीकृत संख्या ** 01.04.2009 को वास्तविक संख्या

26.2 समीक्षाधीन अवधि में दो नए संगठनों अर्थात् रेल भूमि विकास प्राधिकरण और भारतीय समर्पित माल भाड़ा गलियारा निगम लिमिटेड का सृजन किया गया है और भारत वैगन एंड इंजीनियरी लिमिटेड जो कि एक सिक यूनिट है, को रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के इकाई के रूप में शामिल किया गया है, निम्नलिखित नई लाइनों के निर्माण एवं परिचालन के लिए चार विशेष प्रयोजन योजनाएं सृजित की है:

i. अंगूल - सूकिंडा

ii. हरिदासपुर - पाराद्वीप

iii. भरूच - दाहेज

iv. ओबुलवेरिपल्लम - कृष्णापट्टनम

इसके अतिरिक्त, परियोजना निष्पादन और खरीद के क्षेत्रों में महाप्रबंधकों और मंडल रेल प्रबंधकों को कुछ शक्तियों का प्रत्यायोजन किया गया है. शक्तियों का और आगे प्रत्यायोजन किए जाने से पूर्व, यह समीक्षा करना आवश्यक है कि वर्तमान प्रत्यायोजनों का कितना उपयोग किया गया है और इससे परियोजना निष्पादन और खरीदों में तेजी लाने में कितनी मदद मिली है.

## 27.0 स्क्रैप निपटान

27.1 अध्याय 1 के पैरा 10 में स्क्रैप निपटान के निष्पादन का सारांश दिया गया है.

27.2 यह स्पष्ट है कि हालांकि, स्क्रैप के निपटान से आमदनी 2004-05 में 1032 करोड़ रु. उत्तरोत्तर से बढ़कर 2008-09 में 3004.73 करोड़ रु. हो गई है फिर भी साल दर साल स्क्रैप के विभिन्न कोटियों से प्राप्त औसत दरों में काफी उतार-चढ़ाव आए है. उदाहरणार्थ, 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 में पटरियां, मालडिब्बें, सवारी डिब्बे, रेल इंजनों से प्राप्त अधिमान में अचानक गिरावट आई है. सवारी डिब्बों के मामले में 2007-08 में प्रति सवारी डिब्बे से प्राप्त अधिमान तीन वर्ष पहले 2004-05 में कम था. यह एक चिंता का विषय है जिसका समाधान किया जाना है.

# अध्याय III

## लेखांकन मानदंडों और प्रस्तुतीकरण का आशोधन: 2004-09

इस अध्याय में लेखा मानदंडों में बदलाव और उनके प्रस्तुतीकरण पर चर्चा की गई है जो कि पिछले पांच वित्त वर्षों में लिए गए हैं और क्या रेलवे की वित्तीय स्थिति संतोषजनक थी या नहीं. यह नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की लेखा परीक्षा फर्मों की पैनल सूची के एक प्रतिष्ठित, परामर्शदाता के निष्कर्षों को भी प्रस्तुत करता है, जिसने इन पांच वर्षों के लेखों की जांच की थी और सिफारिश की थी कि वित्तीय रिपोर्टिंग को अधिक पारदर्शी बनाने के लिए रेलवे की लेखा प्रणालियों में ये बदलाव आवश्यक थे.

पिछले पांच वर्षों के दौरान केवल दो लेखा बदलाव ही किए गए थे. इन्होंने 2007-08 में आधिक्य अर्जन की दिशा में शुरू किए गए नए स्रोत, "लाभांश से पहले रोकड़ अधिशेष", के आंकड़ों की बढ़ोत्तरी में महत्वपूर्ण रूप से योगदान दिया. इससे निधि शेषों पर ब्याज और विशेष रेल संरक्षा निधि (एसआरएसएफ) का प्रबंध जैसे अन्य कारकों सहित, लाभांश से पहले 17,006 करोड़ का नकद अधिशेष का आधिक्य हो गया. यदि प्रोद्भूत आधार पर छठे वेतन आयोग के भुगतान की भी गणना कर ली जाए तब भी लाभांश से पहले संचयी रोकड़ आधिक्य 62,363 करोड़ रुपए हो जाएगा न कि 88,669 करोड़ रुपए. इसके अतिरिक्त, निवेश योग्य आधिक्य के संदर्भ में 2007-08 में भी एक संकल्पना बनाई गई थी कि आंकड़े 66,804 करोड़ रुपयों से कम होकर 43,220 करोड़ रुपए हो जाएंगे.

परामर्शदाता ने मौजूदा लेखा प्रणाली में कुछ "अपर्याप्ताएं एवं कमजोरियां" बताईं हैं और सिफारिश की है कि इन पर लेखा सुधारों, जिसकी कार्रवाई चल रही है, के समय विचार किया जाएगा. उनमें से एक सिफारिश यह की गई है कि मूल्यह्रास आरक्षित निधि का विनियोजन संचलन व्ययों का एक भाग होना चाहिए. इस पर विचार करने से रोकड़ और निवेश योग्य आधिक्य में क्रमश: 39,411 करोड़ रुपए और 20,268 करोड़ रुपए की कमी आएगी.

परामर्शदाता ने वाणिज्यिक सिद्धांतों का उपयोग करते हुए कुछ नए वित्तीय अनुपातों का परिकलन किया है जिससे पता चलता है कि भारतीय रेल में पिछले दो दशकों में वित्तीय रूप से अच्छी अवधि पिछले पांच वर्ष नहीं बल्कि 1991-96 की अवधि थी.

1.0 भारतीय रेल में पिछले कुछ वर्षों के दौरान संगठन के साथ-साथ लेखा प्रणाली का विस्तार हुआ है. पिछले कुछ वर्षों में संव्यवहारों के प्रस्तुतीकरण में बेहतर पारदर्शिता और परिशुद्धता की दृष्टि से इन प्रणालियों का विकास और सुधार हुआ है.

2.0 इस प्रकार के बदलावों के उदाहरणों में सामान्य राजकोष से रेलों द्वारा देय लाभांश पर प्राप्त की जा रही आर्थिक सहायता का प्रबंध और यातायात उचंत के अंतर्गत वसूलनीय मांग शीर्ष को शुरू किया जाना शामिल है. समीक्षाधीन अवधि में रेलवे के लेखों में अन्य दो प्रकार के आशोधन हुए हैं.

## 2.1 भारतीय रेल वित्त निगम को भुगतान किए गए पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटकों का पूंजीकरण

2.1.1 भारतीय रेलवे, वित्तीय पट्टे के रास्ते से चल स्टॉक के अधिग्रहण के लिए भारतीय रेल वित्त निगम के माध्यम से धन प्राप्त करती है. प्रमुख पुनर्भुगतान और ब्याज, इन पट्टा भुगतानों के दो मुख्य घटक हैं. 2005-06 से पूर्व इन भुगतानों पर सामान्य संचालन व्ययों (ओडब्ल्यूई) के माध्यम से पूर्ण रूप से व्यय किया गया. 2005 में लेखा परीक्षा ने पाया कि चल स्टॉक के अधिग्रहण के लिए वित्तीय पट्टा व्यवस्था के अंतर्गत भारतीय रेल वित्त निगम को प्रदत्त पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटक से पूंजी जुटानी चाहिए क्योंकि यह भारतीय रेलवे के ब्लॉक लेखा में पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटक को ठीक तरीके से जोड़ेगा. इस बदलाव को भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक[2], मुख्य लेखापरीक्षक[3], वित्त मंत्रालय[4] और रेल अभिसमय[5] समिति द्वारा किया गया था.

2.1.2 तदनुसार, 2005-06 के लेखे में पूंजी निधि से वित्तपोषित नया योजना शीर्ष "पट्टे पर दी गई परिसंपत्तियों - पूंजी घटक के भुगतान" के अंतर्गत दो शीर्ष - राजस्व अनुदान सं. 9 को प्रभृत ब्याज घटक और अनुदान सं. 16 को प्रभृत पूंजी घटक, पट्टा भुगतान को दर्शाते हैं. 2005-06 से आगे रेलवे का विनियोग लेखा पट्टा प्रभारों के पूंजी घटक को तुलन पत्र में दायिता वाले कॉलम में कुल निवेश के रूप में और परिसंपत्तियों[6] वाले कॉलम में स्थायी परिसंपत्तियों और चल परिसंपत्तियों में दर्शाया गया है. इससे लगभग तीन प्रतिशत का परिचालन अनुपात में सुधार हुआ है. चलस्टॉक के लिए भारतीय रेल वित्त निगम को देय पट्टा प्रभारों के लेखा रख-रखाव को आशोधित करने का प्रस्ताव रेल मंत्री जी के 2005-06 के बजट भाषण में दिया गया था.

## 2.2 सामरिक महत्व की लाइनों पर परिचालनिक हानियों की प्रतिपूर्ति का लेखा-जोखा.

2.2.1 सामरिक महत्व के मद्देनजर भारतीय रेलवे कुछ रेल लाइनों का निर्माण कराती है. यह लाइनें देश के सीमा क्षेत्रों पर अवस्थित है और ये हमारी सीमाओं की सुरक्षा की दृष्टि से महत्वूपर्ण हैं. यह देखते हुए कि इन लाइनों के परिचालन और अनुरक्षण पर हो रहे व्यय की तुलना में आमदनी का कोई ज़रिया नहीं है, रेलवे को सामान्य राजस्व को देय लाभांश में से इन लाइनों के परिचालन पर हो रहे घाटे को काट (घटा देने) लेने की अनुमति दी गई है.

2.2.2 2006-07 से पहले सामरिक लाइनों के संचालन पर रेलवे द्वारा उठाए जा रहे घाटे को सामान्य राजस्व को देय लाभांश में से काटा जाता था. रेलवे के लेखों में लाभांश के भुगतान में छूट को दर्शाने में पारदर्शिता को लाने के लिए यह विनिश्चिय किया गया है कि पुनर्भुगतान धनराशि को रेलवे और वित्त मंत्रालय के लेखों में अलग-अलग दर्शाया जाएगा. इन घाटो की पुनर्भुगतान राशि को अब रेलवे की विविध आमदनी के भाग के रूप में शामिल कर लिया गया है और लाभांश को सकल आधार पर दिखाया गया है.

2.2.3 इसके परिणामस्वरूप लेखांकन में कुछ बदलाव करना पड़ा. चूंकि 2006-07 के दौरान मामला विचाराधीन था इसलिए इस राशि को 2006-07 के लेखों में सामान्य संचालन व्ययों में कमी के रूप में लिया गया था. इस लेखागत बदलाव से संचालन व्ययों में तदनुरूपी कटौती सहित 2006-07 में रेलवे की लाभांश दायिता में 309 करोड़ रुपए की वृद्धि हुई. इस पर 2006-07[7] के

[2] नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का 17.12.06 का अ.स.प.सं. 70/आरएIII/12-8/97

[3] मुख्य लेखापरीक्षक का 6.2.06 और 21.12.06 का यूओ नोट सं. टी-14018/18/2005/कोड्स/565

[4] 2006-07 के लिए लाभांश की दर पर रेल अभिसमय समिति (2004) की पांचवी रिपोर्ट

[5] 2006-07और 2007-08 के लिए क्रमशः लाभांश की दर पर रेल अभिसमय समिति (2004) की पांचवी तथा छठी रिपोर्ट

[6] विनियोग लेखा भाग-1-समीक्षा 2005-06

[7] 2006-07 के लिए लेखा परीक्षा की 2008 की रिपोर्ट सं. सी ए 6 (रेलें) (पृष्ठ 3 एवं 4)

लिए भारत के नियंत्रक एवं लेखा महापरीक्षक की रिपोर्ट सं. 2008 की सी ए 6 (रेलवे) में टिप्पणी की गई थी. अत: 2007-08 से इसे विविध अन्य आमदनी में जमा किया जा रहा है, जैसा कि लेखापरीक्षक ने इंगित किया है. भारतीय रेल के परिचालन अनुपात पर इस बदलाव का प्रभाव लगभग 0.5 % था.

## 2.3 वित्तीय निष्पादन के प्रस्तुतीकरण में परिवर्तन

2.3.1 2007-08 में, 'बजट एक नजर में' व्याख्यात्मक ज्ञापन में आमने-सामने "नकद तथा निवेश योग्य अधिशेष का विवरण" शीर्ष से एक नया पृष्ठ शुरू किया गया था. यह लेखा संबंधी परिवर्तन नहीं है परंतु यह अलग दृष्टिकोण से वित्तीय अनुमानों को प्रस्तुत करना अधिक है. इसकी पृष्ठभूमि यहां नीचे दी गई है.

2.3.2 सरकारी विभाग तथा एक वाणिज्यिक उपक्रम के रूप में भारतीय रेलों की दोहरी भूमिका की वजह से यह अपेक्षित हो जाता है कि गैर सरकारी संगठनों के वाणिज्यिक तथा सरकारी लेखांकन के बीच अंतर को कम करना अपेक्षित है ताकि रेलों की वित्तीय स्थिति को सही ढंग से समझा जा सके. रेल सेक्टर को उत्तरोत्तर बाहरी निवेश के लिए खोलने से भारतीय रेलों की वित्तीय स्थिति तथा इसकी शक्ति को कम से कम किसी तरीके से वाणिज्यिक लेखांकन शब्दावलियों के हिसाब से भी प्रतिबिंबित किए जाने की आवश्यकता थी. तब ही बहुपक्षीय/द्विपक्षीय उधार देने के संगठन, निवेशक, पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप के लिए प्रस्तावित परियोजनाओं का मूल्यांकन करने वाले परामर्शदाता, क्रेडिट रेटिंग एजेंसी, अंतर्राष्ट्रीय उधार देने वाली एजेंसियां, जिनसे भारतीय रेल वित्त निगम बाहरी वाणिज्यिक ऋण लेता है और अन्य संगठन रेलवे की वित्तीय स्थिति का मूल्यांकन कर सकेंगे.

2.3.3 सरकार की लेखा जरूरतों के अनुसार रखे जाने वाले भारतीय रेलों के लेखे, ब्याज, कर, मूल्यह्रास और परिशोधन पूर्व अर्जन (EBITDA), निधि शेषों पर प्राप्त ब्याज, सामान्य राजकोष से सब्सिडी, आदि स्पष्ट समझ में आने वाले तरीके से प्रतिबिंबित नहीं होते हैं. यह इस संदर्भ में था कि इस लेखांकन सुधार परियोजना का महत्वपूर्ण रेल परियोजनाओं के वित्त पोषण के लिए एडीबी द्वारा 2002 में बातचीत द्वारा दिए गए ऋण के अंतर्गत प्रस्तावित किया गया था. इस परियोजना के लिए नियुक्त अंतर्राष्ट्रीय परामर्शदाताओं ने यह उल्लेख किया कि रेलवे के लेखों में वाणिज्यिक दृष्टि से पारदर्शिता और पठनीयता की कमी रहती है.

2.3.4 अत:, रेलों के वित्त को वाणिज्यिक लेखांकन के हिसाब से प्रतिबिंबित करने के प्रयास के रूप में यह निर्णय लिया गया कि रेल के वित्त का प्रस्तुतीकरण नए फॉर्मेट में शुरू किया जाए जिसमें 2007-08 से आगे का बजट प्रस्तुत करते समय व्याख्यात्मक ज्ञापन में लाभांश पूर्व नकदी सरप्लस और निवेश योग्य सरप्लस का उल्लेख हो. यह उल्लेखनीय है कि ये दोनों व्युत्पन्न कार्यनिष्पादन संसूचक हैं. ईबीआईटीडीए की तरह, लाभांश से पहले नकद अधिशेष रेलों द्वारा परिचालन और अन्य कार्यकलापों से जुटाए जाने वाले नकद, जिसमें निधि शेष पर प्राप्त होने वाला धन भी शामिल है, को दर्शाता है. इसमें लाभांश के भुगतान के लिए उपलब्ध नकद, मूल्यह्रास निधि में विनियोग तथा निवेश के प्रयोजनों के लिए अन्य निधियां भी दर्शायी जानी है. आशा की गई थी कि निवेश योग्य अधिशेष में लाभांश दायिता को पूरा करने के बाद पूंजी व्यय के प्रयोजनों के लिए वर्ष में जुटाए जाने वाले संसाधनों का उल्लेख किया जाएगा. इस नए विवरण का 5 वर्ष का सार नीचे दिया गया है.

[8] मौजूदा स्थिति रिपोर्ट , भारतीय रेलवे के रेखांकन सुधार कार्य, एसएफए एंड कम्पनी, ई एंड वाई, एसआर बाटलीव्वॉय एंड एसएनसीएफआई; विप्रो, एस मुरली

तालिका 37 : नकद अधिशेष तथा निवेश योग्य अधिशेष का विवरण 2004-05 से 2008-09 (करोड़ रु. में)

| | | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | कुल |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | सकल यातायात से प्राप्तियां | 47370 | 54491 | 62732 | 71720 | 79862 | 316175 |
| 1क | सामरिक लाइनों पर परिचालनिक हानियां | 291 | 282 | 309 | .. | .. | 882 |
| 2. | विविध प्राप्तियां | 1676 | 1824 | 2054 | 1557 | 1797 | 8908 |
| 3. | कुल प्राप्तियां (1+1क+2) | 49337 | 56597 | 65095 | 73277 | 81659 | 325965 |
| 4. | साधारण संचालन व्यय | 33389 | 35030 | 37433 | 41033 | 54349 | 201234 |
| 4क | पट्टा प्रभारों (सी) के पूंजीगत घटकों को घटाकर | -1678 | .. | .. | .. | .. | -1678 |
| 4ख | सामरिक लाइनों पर परिचालनिक हानियां जोड़कर | .. | .. | 309 | .. | .. | 309 |
| 5. | पेंशन निधि में विनियोग | 6670 | 6940 | 7416 | 7979 | 10490 | 39495 |
| 6. | विविध खर्च (घ) | 297 | 329 | 417 | 434 | 597 | 2074 |
| 7. | कुल खर्च (4+4क+5+6) | 38678 | 42299 | 45575 | 49446 | 65436 | 241434 |
| 8. | निधि शेष पर ब्याज | 392 | 580 | 819 | 1175 | 1172 | 4138 |
| 9. | लाभांश से पूर्व नकद अधिशेष | 11051 | 14878 | 20339 | 25006 | 17395 | 88669 |
| 10. | लाभांश भुगतान | 2716 | 3005 | 3584 | 4239 | 4718 | 18262 |
| 10क | सामरिक लाइनों पर परिचालनिक हानियां जोड़कर | 291 | 282 | .. | .. | .. | 573 |
| 11. | आस्थागित लाभांश का भुगतान | 483 | 663 | 663 | 664 | .. | 2473 |
| 12. | लाभांश का कुल भुगतान (10+10क+11) | 3490 | 3950 | 4247 | 4903 | 4718 | 21308 |
| 13. | पेंशन निधि पर ब्याज को घटाकर | 96 | 102 | 108 | 131 | 121 | 557 |
| 14. | निवेश योग्य आशिेष (9-12-13) | 7465 | 10826 | 15984 | 19972 | 12556 | 66804 |

2004 से 2008 तक किए गए लेखांकन परिवर्तन उपर्युक्त तालिका में सभी वर्षों में एकसमान रूप से लागू हुए हैं ताकि इन सभी वर्षों के आंकड़ों की तुलना की जा सके।

(क) वर्ष 2004-05 और 2005-06 में सामरिक लाइनों पर परिचालन हानियों की प्रतिपूर्ति लाभांश भुगतान में जोड़ी गई है ताकि उपर्युक्त पैरा 2.2 में उल्लिखित लेखांकन परिवर्तनों के संबंध में देय सकल लाभांश प्राप्त किया जा सके। इसके साथ-साथ तदनुरूपी आंकड़े फुटकर अर्जनों के भाग के रूप में सकल यातायात

प्राप्तियों में जोड़े गए हैं। वर्ष 2006-07 में, सामरिक लाइनों पर परिचालन हानियों की प्रतिपूर्ति साधारण संचालन व्ययों में क्रेडिट की गई थी। 2007-08 से आगे की परिचालनिक हानियों को पूरा करने के लिए इसे परिवर्तन के बराबर लाने के लिए इसे सकल यातायात प्राप्तियों में तदनुरूपी जमा के साथ ओडब्ल्यूई में जोड़ा गया है।

(ख) आईआरएफसी को देय लीज़ प्रभारों के मूल घटक 2004-05 के ओडब्ल्यूई के भाग थे। यह तत्व ओडब्ल्यूई से घटा दिया गया है ताकि ऊपर पैरा 2.1 में उल्लिखित लेखांकन परिवर्तन के संबंध में लाभांश और निदेशित उचंत के समक्ष नकद उचंत का भाग बन सके।

(ग) रेल बजट पर व्याख्यात्मक ज्ञापन के परिशिष्ट XI में यथावर्णित, विविध व्यय में चालू लाइन निर्माण राजस्व पर व्यय और विशेष रेल संरक्षा निधि का विनियोग भी शामिल है। चूंकि ये दो तत्व निवेश व्यय का भाग है। इसलिए इन्हें उपर्युक्त तालिका में शामिल नहीं किया गया है और इसमें लाभांश से पूर्व नकद सरप्लस बढ़ा है।

(घ) निधि के बकाए पर अर्जित ब्याज को लाभांश से पहले नकद सरप्लस के भाग के रूप में लिया गया है।

2.3.5 जैसा कि तालिका से देखा जा सकता है, 2004-05 से 2008-09 तक लाभांश से पूर्व 88,669 करोड़ की संचयी राशि प्राप्त हुई है और सामान्य राजकोष को सकल लाभांश के रूप में 21,308 करोड़ रुपए को समायोजित करने के बाद रेलों का निवेश योग्य अधिशेष 66,804 करोड़ रुपए आकलित होता है।

2.3.6 भारतीय रेलों के हाल के वर्षों में तथाकथित "कायाकल्प" (टर्नअराउंड) भारत और बाहर भी काफी रुचि और विचार विमर्श का विषय रहा है। 2004-2005 से 2008-09 की अवधि के दौरान रेलों द्वारा जुटाए गए निवेश योग्य सरप्लस, रेलों के "अनबंडलिंग"/निजीकरण के संबंध में विभिन्न वर्गों द्वारा चलाए गए सतत अभियान को विराम मिल जाता है। यद्यपि विगत पांच वर्षों के दौरान रेलों का परिचालनिक और वित्तीय कार्य-निष्पादन संतोषजनक रहा है परंतु 'नकद अधिशेष' की मात्रा के बारे में शंकाए व्यक्त की गई है। इस संबंध में जो मुद्दे प्रासंगिक हैं, वे इस प्रकार हैं:

i. 'लाभांश' से पहले "नकद अधिशेष" की अवधारणा की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है क्योंकि लाभांश, सामान्य राजकोष में रेलों की प्रतिबद्ध दायिता है। निवेश योग्य सरप्लस लाभप्रदता का बेहतर पैमाना है।

ii. क्या निधि के बकाए पर प्राप्त होने वाला ब्याज लाभांश के भुगतान से पहले नकद सरप्लस का भाग होना चाहिए? जब विविध प्राप्तियों के भाग के रूप में निधि के बकाए पर प्राप्त होने वाले ब्याज को लिया गया तो लेखा परीक्षा ने 2008 की अपनी रिपोर्ट सं. सीए-6 में 2006-07 के रेलवे के लेखों में यथार्थ न होने का उल्लेख किया. इसे ऑडिट द्वारा अनुपयुक्त समझा गया और एक 'नोट ऑफ एरर' को वर्ष 2007-08 के लिए संघ सरकार के वित्त लेखों में शामिल किया गया था. यद्यपि योजना निवेशों के लिए ब्याज उपलब्ध है, परंतु निधि भी बकाया है. लेकिन ये बजट वर्ष के दौरान बिजनेस परिचालनों द्वारा जनरेट नहीं किए जाते हैं. अत: ब्याज को शामिल करने से नकद सरप्लस में वृद्धि हुई.

iii. विशेष रेल संरक्षा निधि का सृजन सामान्य राजकोष से वित्त की व्यवस्था करके और रेलों द्वारा योगदान करके किया गया था क्योंकि रेलें तत्काल नवीकरण आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त संसाधनों को जनरेट करने में समर्थ नहीं थी जो सामान्यत: मूल्यह्रास आरक्षित निधि से पूरा किया जाता था. इस निधि में ज्यादा अंशदान सामान्य राजकोष से वित्त की व्यवस्था से तथा आंशिक योगदान रेलों द्वारा संरक्षा अधिभार लगाकर किया गया था. विविध खर्च से विशेष रेल संरक्षा निधि के लिए विनियोग को अलग करके, लाभांश से पहले नकद सरप्लस और निवेश सरप्लस को उस सीमा तक बढ़ाया गया था.

iv. ऑडिट की पहल पर लीज प्रभारों के प्रिंसिपल कम्पोनेन्ट का पूंजीकरण शुरू किया गया था लेकिन इसे ओडब्ल्यूई से अलग करने पर, इससे नकद सरप्लस और निवेश योग्य सरप्लस को उस सीमा तक बढ़ाने पर प्रभाव पड़ा था.

2.3.7 उपर्युक्त मुद्दों को ध्यान में रखते हुए, यदि उपर्युक्त पैरा 2.1 और 2.2 में उल्लिखित लेखांकन परिवर्तनों को न किया गया होता तो तालिका 37 में विवरण को निम्नानुसार आशोधित फॉर्म में प्रस्तुत किया जाता.

तालिका 38

| | | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | कुल |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | सकल यातायात से प्राप्तियां | 47370 | 54491 | 62732 | 71720 | 79862 | 316175 |
| 1क. | $ सामरिक लाइनों पर परिचालनिक हानियां घटाएं | .. | .. | .. | -637 | -646 | -1283 |
| 2. | विविध प्राप्तियां | 1676 | 1824 | 2054 | 1556 | 1797 | 8907 |
| 3. | कुल प्राप्तियां (1+1क+2) | 49046 | 56315 | 64786 | 72639 | 81013 | 323799 |
| 4. | साधारण संचालन व्यय | 33330 | 35030 | 37433 | 41033 | 54349 | 201234 |
| 4क. | @लीज प्रभारों के प्रिंसिपल कम्पोनेन्ट को जोड़ें | .. | 1616 | 1720 | 1677 | 1765 | 6778 |
| 4ख. | $सामरिक लाइनों पर परिचालनिक हानियों को ोड़ें | .. | .. | 309 | .. | .. | 309 |
| 5. | पेंशन निधि के लिए विनियोग | 6670 | 6940 | 7416 | 7979 | 10490 | 39495 |
| 6. | # विरेसंनि के लिए विनियोग सहित विविध व्यय | 977 | 1077 | 1235 | 434 | 597 | 4320 |
| 7. | कुल व्यय (4+4क+4ख+5+6) | 41036 | 44663 | 48113 | 51123 | 67201 | 252136 |
| 8. | लाभांश से पहले नकद सरप्लस | 8010 | 11652 | 16673 | 21516 | 13812 | 71663 |
| 9. | लाभांश भुगतान | 2716 | 3005 | 3584 | 4239 | 4718 | 18262 |
| 9क. | $सामरिक लाइनों पर परिचालनिक हानियां घटाएं | .. | .. | -309 | -637 | -646 | -1592 |
| 10. | आस्थगित लाभांश का भुगतान | 483 | 663 | 663 | 664 | .. | 2473 |
| 11. | कुल लाभांश भुगतान (9+9क+10) | 3199 | 3668 | 3938 | 4266 | 4072 | 19143 |
| 12. | निवेश योग्य सरप्लस (9-11) | 4811 | 7984 | 12735 | 17250 | 9740 | 52520 |

टिप्पणी @ लीज प्रभारों के पिछले प्रिंसिपल कम्पोनेन्ट में साधारण संचालन खर्चों को जोड़कर तद्नुसार निवेश योग्य सरप्लस में कमी हुई है. # विविध खर्च में पिछले संरक्षा अधिभार को जोड़ने से तद्नुसार निवेश योग्य सरप्लस में कमी हुई.
$ सामरिक लाइनों पर परिचालनिक हानियों की प्रतिपूर्ति के लेखे में परिवर्तन करने से निवेश योग्य सरप्लस पर प्रभाव नहीं पड़ता है, बल्कि लाभांश से पहले नकद सरप्लस में वृद्धि होती है.

2.3.8 सरकारी लेखांकन नकद पर आधारित है न कि उपार्जित आधार पर. छठे केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप बढ़े हुए वेतन और पेंशन के रूप में रेलों पर पड़ा अतिरिक्त वित्तीय भार उन वर्षों में उस तरह से प्रतिबिंबित नहीं होता वास्तव में जो दायिता उपार्जित हुई थी. बड़े हुए वेतनों और पेशन के बकाया का समग्र प्रभाव वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान वहन किया गया था. यदि हम उन वर्षों में जिससे वे संबंधित है के बारे में इन भुगतानों के प्रभाव को वापस ले लेते हैं तो उपर्युक्त तालिका में दिए गए सरप्लस आंकड़ों में निम्नानुसार परिवर्तन होगा :

तालिका 39

| | रुपये करोड़ में | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | जोड़ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | कुल प्राप्तियां | 49046 | 56315 | 64786 | 72639 | 81013 | 323799 |
| 2. | कुल व्यय | 41036 | 44663 | 48113 | 51123 | 67201 | 252136 |
| 2क. | वेतनों के लिए छठे केंद्रीय वेतन आयोग के बकायों का आनुपातिक हिस्सा +/- | | 1031 | 4125 | 4125 | -2681 | 6600 |
| 2ख. | पेंशन के लिए छठे केंद्रीय वेतन आयोग के बकायों का आनुपातिक हिस्सा +/- | | 422 | 1688 | 1688 | -1098 | 2700 |
| 3. | संशोधित कुल व्यय (2+2क+2ख) | 41036 | 46116 | 53926 | 56936 | 63422 | 261436 |
| 4. | लाभांश से पहले नकद सरप्लस | 8010 | 10199 | 10860 | 15703 | 17591 | 62363 |
| 5. | कुल लाभांश भुगतान | 3199 | 3668 | 3938 | 4266 | 4072 | 19143 |
| 6. | निवेश योग्य सरप्लस | 4811 | 6531 | 6922 | 11437 | 13519 | 43220 |

2.3.9 छठे केंद्रीय वेतन आयोग के अतिरिक्त वित्तीय भार और अर्थव्यवस्था में आई मंदी के परिणामस्वरूप आंतरिक संसाधनों में कमी होने से अब रेलें उन्नत परिचालनिक निष्पादन के जरिए आंतरिक संसाधनों को जुटाने, राजस्व के गैर परंपरागत स्रोतों पर ध्यान देने, विपणन प्रयास करने, मितव्ययिता के उपायों के जरिये और फिजूलखर्ची न करते हुए संचालन संबंधी खर्चों को कम करने पर जोर देंगी.

## 3.0 लेखांकन संरचना एवं वित्तीय विश्लेषण की समीक्षा

3.1 जैसा कि पहले चर्चा की गई है, रेलों में लेखांकन सरकारी लेखांकन नियमों के अनुसार नकद आधारित हैं, यह वाणिज्यक लेखांकन के समान नहीं है जो उपार्जित पर आधारित होता है. परिणामस्वरूप, लेखा और लेखांकन विवरणों के अंतिम प्रस्तुतीकरण में रेलों के लेखे उस तरीके से वर्तमान दायिताओं और परिसंपत्तियों की सही तस्वीर पेश नहीं करते हैं जिसे सरकार से बाहर के लोगों द्वारा पारदर्शी ढंग से समझा जा सके.

3.2 देश में यातायात के बदले परिदृश्य की मांगों और परिवहन के अन्य साधनों से प्राप्त प्रतिस्पर्द्धा के कारण रेलों द्वारा और अधिक बाजारपरक दृष्टिकोण अपनाया जाना आवश्यक है ताकि यह अपनी परिवहन सेवाओं को आम लोगों तक पहुंचा सके. अत: टैरिफ को प्रतिस्पर्धी रखने और विभिन्न किस्म की सेवाओं को मुहैया कराने की वास्तविक लागतों के आधार पर रखने की आवश्यकता महसूस की गई. इसके अलावा यह भी आवश्यकता महसूस की गई कि लागत नियंत्रित रखी जाए ताकि परिवहन

सेवाओं को न्यूनतम लागत पर रखा जाए जिससे बाजार पर प्रतिस्पर्द्धी बना रहा जा सके. इन दोनों अपेक्षाओं की वजह से मौजूदा लेखांकन प्रणाली में परिवर्तन करने की आवश्यकता समझी गई ताकि उन्हें टैरिफ निर्धारण और लागत नियंत्रण दोनों के लिए अपेक्षित लागत डाटा प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया जा सके.

3.3 एडीबी ने भी कार्यों की जांच करते समय "रेल सेक्टर सुधार परियोजना" के लिए उनके ऋण द्वारा वित्त पोषित ऐसे ही लेखा संबंधी सुधारों की आवश्यकता महसूस की. वे इस ऋण से लेखांकन सुधार परियोजना के लिए वित्त की व्यवस्था करने के इच्छुक थे. इसका मूल उद्देश्य बहुपक्षीय उधार देने वाली एजेंसियों, क्रेडिट रेटिंग एजेंसियों तथा वित्तीय संस्थानों जैसे संगठनों जिनके द्वारा आईआरएफसी निधियां इकट्ठी करता है, जिससे रेल परियोजनाओं में सार्वजनिक-निजी भागीदारी में मदद मिलेगी, द्वारा लेखों के प्रस्तुतीकरण को और अधिक पारदर्शी और पठनीय बनाने के लिए रेलों की लेखा संरचना को आशोधित करना था. लेकिन इस सुधार परियोजना में उन परिवर्तनों को भी ध्यान में रखा जाना अपेक्षित था जिनकी सिफारिश सरकारी लेखांकन मानक सलाहकार बोर्ड (जीएएसएबी) जो 12वें वित्त आयोग की सिफारिश के अनुसरण में गठित किया गया था, द्वारा की गई थी.

3.4 बहरहाल, लेखांकन सुधार परियोजना और जीएएसएबी द्वारा किए जाने वाले बदलावों को भविष्य में किया जाना है. अभी लेखांकन संरचना और प्रस्तुतीकरण पहले की तरह किया जाता रहेगा.

3.5 अत: रेलवे लेखों का बेहतर मूल्यांकन करने के उद्देश्य से, ताकि रेलों के वित्तीय विवरणों में उपयुक्त खुलासे तथा परिणामी परिदर्शिता सुनिश्चित हो सके तथा पिछले पांच वर्षों के वित्तीय निष्पादन का अध्ययन करने के लिए ऑडिट फर्मों के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक के पैनल से एक प्रतिष्ठित परामर्शदाता नियुक्त किया गया था.

3.6 परामर्श ने लेखों और लेखांकन प्रणालियों की जांच के आधार पर निम्नलिखित सुझाव दिए :

(क) जब भी वेतन आयोग का निर्णय घोषित किया जाता है तो बढ़े हुए वेतन के लिए दायिता निर्धारित की जाती है. परंतु यह पिछली तारीख से प्रोदभूत होती हैं केवल इसका भुगतान आस्थगित ही रखा जाता है और भुगतान बाद में किया जाता है. इस संबंध में यह परामर्श दिया गया :

i. छठे वेतन आयोग के बकायों के लिए वर्षवार समायोजन किए जाएं; इसे उस वर्ष से न किया जाए जिसमें इसका भुगतान किया जाता है, अपितु उस वर्ष से जिससे यह संबंधित है, को प्रभार्य वर्ष (2005-06 से 2008-09) के रूप में मान्यता दी गई है और इसे उपयुक्त पारदर्शी तरीके से दर्शाया जाना चाहिए.

ii. भविष्य में रेलें वेतन और पेंशन के बकायों के लिए एक नई निधि "वेतन एवं पेंशन बकाया निधि" बनाएं और जिस वर्ष से वेतन आयोग गठित किया जाता है उस वर्ष से लेकर वेतन आयोग का निर्णय घोषित किए जाने के समय तक प्रत्येक वर्ष उसमें एक अनुमानित राशि अंतरित करें. निधि में विनियोग राशि और वेतन और पेंशन के बकायों के लिए देय वास्तविक राशि के बीच के अंतर को उस वर्ष में समायोजित किया जाए जिस वर्ष में वेतन आयोग का निर्णय घोषित किया जाता है और उपर्युक्त (i) में उल्लिखित तथ्यों के आधार पर उपयुक्त पारदर्शी तरीके से दर्शाया जाना चाहिए.

(ख) लेखों-जोखों को एक समान प्रणाली से हाइब्रिड प्रणाली में स्थानांतरित करना जैसा कि इस समय वाणिज्यिक उद्यमियों द्वारा अपनाई जा रही है. लेखे-जोखे की वर्तमान हाइब्रिड प्रणाली आय एवं व्यय और तुलन पत्र मदों का सही चित्र प्रदर्शित नहीं करती.

(ग) इस समय वर्ष के दौरान नवीकरणों/प्रतिस्थापनों पर हुए संभावित व्यय के आधार पर मूल्यह्रास आरक्षित निधि के विनियोग के द्वारा मूल्यह्रास का प्रावधान किया जाता है. यह संस्थापित तरीकों का मूल्यह्रास का प्रावधान नहीं है. मूल्यह्रास का प्रावधान रेलवे की स्वामित्व वाली परिसंपत्तियों के आधार पर वैज्ञानिक एवं गणितीय आधार पर किया जाना चाहिए. यह 31.03.2000 से पहले संचयी परिसंपत्तियों का मामूली उच्चतर दर के मूल्यह्रास और 01.04.2000 से सभी परिसंपत्तियों पर कम दर को लागू करते हुए किया जाए. एक वैज्ञानिक आधार विकसित किया जाना चाहिए.

(घ) यदि ब्लॉक परिसंपत्तियों में नवीकरण/प्रतिस्थापनों पर कोई क्षमता सुधार है तो क्षमता सुधार घटक को रेलवे द्वारा पूंजीकृत किया जाता है. सामान्यत: यह आशा की जाती है कि नवीकरणों के मामले में दक्षता घटक केवल 10-15% होना चाहिए अन्यथा व्यय पूंजी प्रकृति का है और निधियों पूंजी निधि से आरक्षित की जानी चाहिए. बहरहाल रेलवे द्वारा ऐसे मानदंड या कोई अन्य वैज्ञानिक मानदंड इस समय नहीं अपनाया जा रहा. यह पाया गया था कि दक्षता सुधार घटक 1991-92 से 2001-02 में 49.7% की तुलना में 2001-02 से 2007-08 के दौरान डीआरएफ से वित्त पोषित की गई. प्रतिस्थापित/नवीकृत ब्लॉक परिसंपत्तियों पर 61.2% का औसत था. भविष्य में लेखे-जोखे के लिए इस आधार की पुन: जांच किए जाने की आवश्यकता है.

(ड.) डीआरएफ में विनियोग को बजट एक नजर में दर्शाए गए समान तरीके से व्याख्यात्मक ज्ञापन में नकद एवं निवेश योग्य अधिशेष विवरण में कुल व्यय की एक मद के रूप में भी दर्शाया जाना चाहिए.

इस सुझाव पर विचार करते हुए, प्राप्त नकद एवं निवेश योग्य अधिशेष, जैसा कि उपर्युक्त आशोधित तालिका 39 में दर्शाया गया है, निम्नलिखित होगा :

तालिका 40 ( करोड़ रु. में)

| | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | जोड़ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. **कुल प्राप्तियां** | 49046 | 56315 | 64786 | 72639 | 81013 | 323799 |
| 2. **कुल व्यय** | 41036 | 44663 | 48113 | 51123 | 67201 | 252136 |
| 3. **मूल्यह्रास आरक्षित निधि में विनियोग जोड़े** | 2700 | 3604 | 4198 | 5450 | 7000 | 22952 |
| 4क. **छठे केंद्रीय वेतन आयोग के वेतन बकायों का आनुपातिक हिस्सा +/-** | | 1031 | 4125 | 4125 | -2681 | 6600 |
| 4ख. **केंद्रीय वेतन आयोग के बकायों का पेंशन आनुपातिक हिस्सा जोड़कर+/-** | | 422 | 1688 | 1688 | -1098 | 2700 |
| 5. **संशोधित कुल व्यय (2+3+4क+4ख)** | 43736 | 49720 | 58124 | 62386 | 70422 | 284388 |
| 6. लाभांश से पहले नकद सरप्लस | 5310 | 6595 | 6662 | 10253 | 10591 | 39411 |
| 7. **कुल लाभांश भुगतान** | 3199 | 3668 | 3938 | 4266 | 4072 | 19143 |
| 8. **संशोधित निवेश योग्य सरप्लस** | 2111 | 2927 | 2724 | 5987 | 6519 | 20268 |

(च) भविष्य निधि में विनियोजन वास्तविकता के आधार पर होना चाहिए न कि संभावित व्यय के आधार पर जैसा कि वर्तमान में किया जा रहा है. इसलिए यह मूल व्यय से बहुत ही कम मुहैया होता है. जब तक वित्त की व्यवस्था नहीं की जाती है तब तक इसे एक "महत्वपूर्ण प्रकटी प्रकरण नोट" के रूप में दर्शाया जाना चाहिए.

(छ) चूंकि लाभांश भुगतान केन्द्रीय सरकार द्वारा दी जाने वाली पूंजी निधियों पर ब्याज के भुगतान के समान होता है इसलिए शुद्ध राजस्व निकालने से पहले इसे खर्च के रूप में दर्शाना चाहिए.

(ज) पूंजी निधि से समतुल्य राशि आहरित करके ब्लॉक परिसंपत्ति लेखे में वार्षिक पट्टा किराये के ही संपूर्ण मूल घटक का लाभ उठाने की मौजूदा पद्धति (2005-06 से अपनाई जा रही) की समीक्षा निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए की जानी चाहिए :

i.) भारतीय रेल वित्त निगम के उपार्जन के आधार पर और रेलों में नकदी के आधार पर खातों का द्विविभाजन करना, जिससे परिसंपत्तियों की सकल कीमत न तो भारतीय रेल वित्त निगम के खातों में और न ही रेलों के खातों में दिखाई देती है, जहां केवल किश्तें ही भुगतान पर बुक होती हैं.

ii.) इस तथ्य की अनदेखी करते हुए लीज रेंटल की मूल राशि ब्लॉक परिसंपत्ति लेखों में जोड़ी जाती है कि पट्टे के अंतर्गत अधिग्रहीत चल स्टाक का इस्तेमाल नवीकरणों/पुनर्स्थापनाओं तथा क्षमता बढ़ाने के लिए किया जा रहा है.

अत:, यह सलाह दी गई थी कि पट्टा किरायों की मूल राशि जो क्षमता बढ़ाने के लिए प्राप्त की गई थी उसे ही ब्लॉक परिसंपत्ति लेखे में जोड़ा जाना चाहिए तथा समतुल्य राशि को पूंजी रिजर्व से निकाल लेना चाहिए. इसके अलावा, पट्टा किराए के मूल घटक, जो नवीकरणों/पुनर्स्थापनाओं के लिए होता है, साधारण संचालन व्यय के भाग के रूप में होना चाहिए.

आय एवं खर्च लेखों में पट्टा किराए के मूल घटक को प्रभाारित करने की पिछली पद्धति (2004-05 से अपनाई जा रही) की इस द्विविभाजन के अभाव में सही नहीं थी.

आय एवं खर्च लेखे तथा ब्लॉक परिसंपत्ति लेखे पर पट्टा किराये के मूल घटक के संबंध में, पूंजी एवं राजस्व में इस खर्च का द्विविभाजन न करने के शुद्ध प्रभाव का आकलन करने की सलाह दी गई थी, और उपर्युक्त पारदर्शी तरीके से दर्शाया जाना चाहिए.

यह भी सलाह दी गई थी कि भारतीय रेल वित्त निगम से मालडिब्बों के लेखांकन की प्रणाली की भी समीक्षा की जानी चाहिए क्योंकि यह भी एक प्रकार की प्राप्ति होती है.

3.7 परामर्शदाता ने यह भी सुझाव दिया है कि गत वर्षों में रेलों के निष्पादन का बेहतर मूल्यांकन करने के उद्देश्य से वाणिज्यिक संगठनों के वित्तीय निष्पादन का विश्लेषण करने के लिए प्रयुक्त कुछ अनुपातों का इस्तेमाल करने की आवश्यकता थी. विशेषज्ञों द्वारा अपनाए गए प्रणाली विज्ञान का प्रयोग करते हुए 1990-91 से आगे के रेलवे के वित्तीय आंकड़ों के आधार पर निम्नलिखित अनुपातों का परिकलन किया गया है.

| तालिका 41 : अनुपातों की सूची | | |
|---|---|---|
| क्रम सं. | अनुपात | फार्मूला |
| i | परिचालनिक लाभ अंतर | [(कुल अर्जन) -(कुल संचालन व्यय +/- ओडब्ल्यूई उचंत)]/कुल अर्जन |
| ii | लाभांश (राजकोष को ) कवरेज अनुपात (गुणा) | (निवल राजस्व +/-यातायात उचंत और ओडब्ल्यूई उचंत)/चालू वर्ष का देय लाभांश |
| iii | नियोजित पूंजी पर प्रतिफल | [कुल अर्जन -(कुल संचालन व्यय +/- ओडब्ल्यूई उचंत)]/नियोजित औसत पूंजी |
| iv | ब्लॉक परिसंपत्ति टर्नओवर अनुपात (गुणा) | कुल अर्जन/औसत ब्लॉक लेखा |
| v | कर्मचारी लागत टर्नओवर अनुपात | कुल अर्जन/कर्मचारी लागत (गुणा) |
| Vi | कर्मचारी लागत कवरेज अनुपात (गुणा) | (निवल राजस्व +/-यातायात उचंत और ओडब्ल्यूई उचंत +कर्मचारी लागत)/ कर्मचारी लागत |

क. कुल अर्जन =(सकल यातायात प्राप्तियाँ+/- यातायात उचंत)

ख. कर्मचारी लागत = (कर्मचारी लागत + पेंशन निधि में विनियोग )

ग. औसत ब्लॉक लेखा = औसत ब्लॉक लेखा का आकलन ब्लॉक अवधि के प्रारंभ में प्रारंभिक ब्लॉक लेखा को ब्लॉक अवधि के अंत में ब्लॉक लेखे को जोड़कर प्राप्त आंकड़ों को 2 से भाग कर प्राप्त किया जाता है. इसी प्रकार, नियोजित औसत पूंजी का परिकलन किया जाता है.

| तालिका 42 : ब्लॉक अवधि वार अनुपात | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **1991-96** | **1996-99** | **1999-2004** | **2004-09*** |
| **औसत परिचालनिक लाभ अंतर** | 15.47% | 9.59% | 5.69% | 13.66% |
| **औसत लाभांश (राजकोष को) कवरेज अनुपात (गुणा)** | 2.50 | 1.88 | 1.24 | 2.83 |
| **लगाई गई पूंजी पर औसत प्रतिफल** | 8.63% | 5.40% | 2.94% | 6.26% |
| **औसत ब्लॉक परिसंपत्ति टर्नओवर अनुपात (गुणा)** | 0.56 | 0.56 | 0.52 | 0.46 |
| **औसत कर्मचारी लागत टर्नओवर अनुपात (गुणा)** | 2.53 | 2.13 | 2.09 | 2.37 |
| **औसत ब्लॉक परिसंपत्ति टर्नओवर अनुपात (गुणा)** | 1.43 | 1.23 | 1.16 | 1.36 |

*इस अवधि के दौरान लेखांकन परिवर्तनों को पिछली ब्लॉक अवधियों से तुलना करने के लिए बदला गया है. 2008-09 के आंकड़े अनंतिम हैं.

उपर्युक्त तालिका से पता चलता है कि पिछले दो दशकों में भारतीय रेलों के लिए वित्तीय दृष्टि से सर्वोत्तम अवधि, 1991-96 की अवधि थी, न कि गत पांच वर्ष की अवधि.

# अध्याय-IV

## मुद्दे और विकल्प

इस अध्याय में रेलवे के सम्मुख विद्यमान मुख्य मुद्दों तथा उनके समाधान के लिए उपलब्ध विकल्पों की चर्चा की गई है. ये मुद्दे प्रमुखत: रेलों का बाजार शेयर कम होना, यात्री तथा फ्रेट सेवाओं का मूल्य निर्धारण तथा क्रास-सब्सिडी, अर्थ-व्यवस्था में तेजी की वजह से प्राप्त होने वाले संभावित यातायात के संचलन के लिए क्षमता के सृजन तथा सेवा की गुणवत्ता से संबंधित हैं. ग्लोबल बेंचमार्क की दृष्टि से उत्पादकता में सुधार आवश्यक है. बड़ी संख्या में स्वीकृत कार्य लंबित रहने तथा कीमत में वृद्धि हो जाना चिंता के मुख्य क्षेत्र हैं.

1.1 भारतीय रेलें, विश्व की दूसरी रेलों की भाँति ही खासतौर पर बड़ी रेलों की भाँति, परिवहन के अन्य साधनों की तुलना में बाजार शेयर में कमी की समस्या का सामना कर रही हैं. यातायात की मात्रा बढ़ने के साथ बहुत सी रेलों के सामने आमतौर पर जो मुद्दे हैं, वे फ्रेट तथा पैसेंजर यातायात में नई किस्म की सेवाएं मुहैया करना, नेटवर्क का विस्तार करना, उच्चतर क्षमता/उच्चतर रफ्तार के चल स्टॉक मुहैया करना, परिवहन की यूनिट लागत कम करना तथा बेहतर गुणवत्ता की सेवा मुहैया करना हैं.

1.2 भारतीय रेलों के कार्य निष्पादन का गुण-दोष के आधार पर आकलन तथा भविष्य के लिए विकल्पों पर विचार करते समय ग्लोबल बेंचमार्कों से तुलना करने पर इस बात का पता चलेगा कि भारतीय रेलों को अभी कितना कुछ करना बाकी है. एक ग्लोबल तुलना से कम किराया-मालभाड़ा अनुपात तथा भारतीय रेलों पर मालभाड़े द्वारा पैसेंजर यातायात को क्रास-सब्सिडी देने के महत्वपूर्ण मुद्दों पर भी ध्यान केंद्रित होता है. बड़ी संख्या में ऐसी परियोजनाओं का वित्त पोषण करना, जो सामाजिक दृष्टि से वांछनीय हैं परंतु आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद नहीं हैं, भी एक महत्वपूर्ण मुद्दा है, जिसका समाधान किया जाना है. डेडीकेटिड फ्रेट कोरिडोर (डीएफसी) परियोजना जैसी मेगा परियोजना को तेजी से कार्यान्वित करने की क्षमता और निजी निवेश से नई विनिर्माण यूनिटों की स्थापना करना भी भारतीय रेलों के लिए प्राथमिकता के क्षेत्र हैं.

1.3 इन विषयों का जिन पर हमारी काफ़ी चिन्ता है, गहन विश्लेषण प्रस्तुत करने से पूर्व रेलों के सामने मौजूद सभी मुद्दों तथा उपलब्ध संभव विकल्पों पर नज़र डालने से उन बृहद (Enormous) चुनौतियों का बेहतर मूल्यांकन किया जा सकेगा, जिनका हमें सामना करना है तथा जिन्हें हमें दूर करना है.

## 2.0 मुद्दे

### 2.1 माल यातायात संव्यवहार

- माल परिवहन में रेलवे का शेयर कम हुआ है और रोडवेज़, रेलों को गंभीर चुनौती दे रही हैं, खासतौर पर एन एच डी पी के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क का विस्तार होने से.
- गाड़ी-भार यातायात पर फोक्स और उपयुक्तता के कारण उच्च प्रतिफल गैर थोक यातायात में कमी आई है

- कुछ देशों में रेलें समय सारणीबद्ध मालभाड़ा सेवाएं मुहैया कराती हैं, परंतु यहां रेलें ऐसा नहीं कर पाती, जिससे वे ऐसे यातायात को प्राप्त करने में असमर्थ रहती हैं, जिनके लिए गारंटीशुदा ट्रांजिट समय अथवा निश्चित शेड्यूल ट्रांजिट अपेक्षित होता है, जैसे कि विशेष परेषणों के लिए रातभर में डिलीवरी करना.
- रेलें ऐसी मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क विकसित करने में समर्थ नहीं हुई हैं, जो कार्गो को एकत्रित करने तथा डोर-टु-डोर सेवा मुहैया करा सके. यह यूरोप, दक्षिण पूर्व एशिया में अन्य देशों तथा चीन की भाँति मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्कों को बढ़ावा देने के लिए कोई नीति बनाने तथा उनकी स्थापना करने में समर्थ नहीं हुई हैं.
- रेलवे द्वारा कंटेनरीकृत कार्गो संचलन अब भी काफ़ी कम मात्रा में होता है. यह लगभग 25 मिलियन टन वार्षिक है और अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर कार्गो में रेलवे का शेयर लगभग केवल 25% ही है. परिणामस्वरूप पोर्टों में कंटेनरों को अक्सर रोकना पड़ता है.
- कुछ थोक पण्यों पर बहुत अधिक निर्भरता होती है, इसमें भी मल्टी-एक्सल उच्चतर क्षमता वाले ट्रकों से प्रतिस्पर्धा रहती है. रेलें लम्बी दूरी के थोक कार्गों के संचलन के अतिरिक्त अन्य यातायात का संचलन कुशलता से करने में ज्यादा सफल नहीं रही हैं.
- मालडिब्बों के पेलोड से टेयर अनुपात में काफी सुधार करने की आवश्यकता है. यहाँ तक कि रेलवे के मुख्य कार्य थोक कार्गों के परिवहन में भी इसकी आवश्यकता है.
- मालभाड़ा परिवहन की ऊंची कीमत रखी जाती है और पैसेंजर परिवहन को सब्सिडी दी जाती है.
- भारतीय रेलों की तुलना में चीन की रेलवे, रुस की रेलवे तथा यू एस रेलरोड्स जैसी ऐसी रेलें जो कार्गों की ढुलाई भारतीय रेलों से बहुत ज्यादा मात्रा में करती हैं, भारतीय रेलों के माल यातायात की औसत गमन दूरी, इसकी परिसम्पत्ति उपयोगिता के आंकड़े जैसे कि प्रति मालडिब्बा एनटीकेएम, इसके जनशक्ति उत्पादकता के आंकड़े जैसे कि प्रति कर्मचारी एनटीकेएम बहुत कम है.

## 2.2 यात्री यातायात संव्यवहार

- कम दूरी की यात्राओं के लिए सड़क यातायात से और उच्चतर श्रेणी की यात्रा के लिए कम किराए वाली एयरलाइन्स प्रतिस्पर्धा प्रदान करती हैं.
- उच्च गति की सेवाएं चलाने अथवा अन्य देशों की भाँति उच्च गति के कॉरिडोरों को अलग रखने की नीति की कमी है.
- उपनगरीय परिवहन को बहुत अधिक सब्सिडी प्रदान की जाती है.
- 90% गैर उपनगरीय यात्री यातायात कम किराया अदा करने वाले दूसरी श्रेणी का अनारक्षित यात्रा करने वालों का होता है, जिसमें रेलवे को मूल लागत भी वसूल नहीं होती है.
- मुख्य मार्गों पर बड़ी संख्या में चलने वाली धीमी गति की पैसेंजर गाड़ियों की गति में सुधार करना. इन गाड़ियों से लाइन क्षमता बहुत ज्यादा प्रभावित होती है और इनसे एक्सप्रेस गाड़ियों तथा मालगाड़ियों की गति प्रभावित होती है. ऐसी गाड़ियां गैर-उपनगरीय पैसेंजर गाड़ियों का 70% हैं.
- लोकप्रिय मार्गों पर गाड़ियाँ चलाने में क्षमता की कठिनाई का होना.
- टर्मिनल अवसंरचना पर्याप्त न होना तथा उनकी गुणवत्ता खराब होना. विश्वभर में अधिकांश देशों के पास उत्कृष्ट यात्री सुख-सुविधाओं वाले आधुनिक पैसेंजर टर्मिनल हैं.

- गाड़ियों में खानपान सहित ऑन बोर्ड सेवाएं संतोषजनक न होना. पैसेंजर कोचों की हालत तथा साफ-सफाई की स्थिति अच्छी न होना.
- गाड़ियों का समयपालन

### 2.3 अवसंरचना का सृजन

- नेटवर्क का विस्तार, जिसमें भीड़भाड़ वाले मार्गों का दोहरीकरण का कार्य भी शामिल है, की धीमी प्रगति.
- बड़ी संख्या में स्वीकृत परियोजनाओं का लंबित होना तथा समयबद्ध तरीके से इन कार्यों को पूरा करने के लिए पर्याप्त वित्त व्यवस्था न होना. बड़ी संख्या में आर्थिक दृष्टि से अलाभप्रद परंतु सामाजिक दृष्टि से वांछनीय परियोजनाओं का कार्य आरंभ करना.
- जम्मू और कश्मीर तथा पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय परियोजनाओं के कार्यान्वयन की चुनौतियां.
- मेगा रेल परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए क्षमता की तंगी-चीन की रेलवे की भाँति रेल अवसंरचना का बड़े पैमाने पर विस्तार करने में समर्थ न रहना.
- चलस्टॉक विनिर्माण यूनिटों की क्षमता सीमित होना. शीघ्र क्षमता बढ़ाने की आवश्यकता है और क्षमता बढ़ाने के लिए नए विनिर्माण यूनिटों को स्थापित करना आवश्यक है.

## 3.0 विकल्प

### 3.1 माल यातायात संव्यवहार

- परिचालनों की यूनिट लागत कम करने के लिए उच्च क्षमता और उच्च गति वाले मालडिब्बों को अपनाना. 2-2.5 के वर्तमान पेलोड से टेयर अनुपात को बढ़ाकर कम से कम 3.5 से ज्यादा करने की आवश्यकता है.
- पर्याप्त प्रोत्साहन द्वारा प्राइवेट फ्रेट टर्मिनलों तथा पण्य विशिष्ट टर्मिनलों की स्थापना करना.
- बहु उपयोगकर्ता साइडिगों को स्थापित करने के लिए प्राइवेट साइडिंग से संबंधित नियमों को उदार बनाना और मालभाड़ा रियायतें देकर, आवंटन तथा मालडिब्बों की सप्लाई में प्राथमिकता देकर और राजस्व की भागीदारी करके प्राइवेट साइडिंगों को प्रोत्साहन देना.
- सीमेंट, फ्लाई-एश तथा खाद्यान्नों जैसे पण्यों के थोक संचलन के लिए विशेष किस्म के मालडिब्बों को अपनाना.
- पोर्ट कनेक्टिविटी बढ़ाने के लिए प्रोत्साहन देना.
- फ्लाई-एश जैसे नए यातायात प्रवाह प्राप्त करना तथा विशेष किस्म के मालडिब्बों का अभिकल्प तैयार करके तथा उसका विकास करके आटोमोबाइल यातायात की संपूर्ण संभावनाओं का उपयोग करना.
- मालडिब्बों और टर्मिनलों तथा गोदामों के स्वामित्व के लिए प्राइवेट सेक्टर को प्रोत्साहन प्रदान करना.
- बड़े ग्राहकों के लिए शेड्यूल्ड मालभाड़ा सेवाओं तथा मूल्यवर्धित सेवाओं का परिचालन. यह खासतौर पर कंटेनर यातायात तथा एफ एम सी जी (FMCG) तथा व्हाइट गुड्स जैसे पण्यों, जो बहुत ही समय संवेदनशील होते हैं तथा जिन्हें इस समय रेलवे द्वारा नहीं ले जाया जाता है, के लिए लागू होता है.

### 3.2 यात्री यातायात संव्यवहार

- एक अलग प्रशासनिक यूनिट बनाकर मुंबई, कोलकाता तथा चेन्नई में उपनगरीय यातायात को पृथक करना.
- कम लागत, बिना कोई फ्रिल टर्मिनलों तथा अलग टैरिफ के साथ दिन के समय इंटर सिटी गाड़ियां चलाना.
- धीमी गति से चलने वाली, हर स्टेशन पर रुकने वाली सेवाओं, जो गैर-उपनगरीय यातायात का 70% है, के स्थान पर डी एम यू/एम ई एम यू गाड़ियां चलाना.
- निजी निवेश के ज़रिए पैसेंजर टर्मिनलों का आधुनिकीकरण तथा विकास करना.
- विशेष गाड़ियाँ-ग्रीष्मकालीन तथा जाड़े के दौरान चलाई जाने वाली विशेष गाड़ियाँ, त्योहार के सीज़न में चलाई जाने वाली विशेष गाड़ियाँ तथा पूर्ण टैरिफ दर पर चलाई जाने वाली गाड़ियां चलाने के लिए बड़े शहरों में अलग टर्मिनलों का विकास करना.
- पैसेंजर टैरिफ की सब्सिडी का बोझ स्थानीय सरकारों/कर्मचारियों द्वारा वहन किया जाएगा.
- उच्चतर श्रेणी के यात्रियों के लिए पैसेंजर टैरिफ को युक्तिसंगत बनाना.
- टैरिफ विनियमन के लिए तंत्र-स्वतंत्र रेल टैरिफ विनियामक निकाय बनाना.

### 3.3 अवसंरचना का सृजित करना

- सभी ट्रंक मार्गों पर डेडीकेटिड फ्रेट कॉरिडोरों का निर्माण करना. निर्माण की ऊँची लागत, निर्माण की लम्बी अवधि तथा वित्त पोषण के मुद्दों को देखते हुए यदि प्राइवेट सेक्टर को इसमें शामिल किया जाना है तो राजस्व की भागीदारी के मुद्दे.
- नेटवर्क तथा लाइन क्षमता बढ़ाना
    - o सामाजिक-आर्थिक दृष्टि से स्वीकृत लाइनों के लिए सामान्य बजट से बाहर गैर व्यपगत समर्पित निधि की स्थापना
    - o राज्य सरकार का सामाजिक-आर्थिक दृष्टि से स्वीकृत लाइनों के परिचालन तथा अनुरक्षण की लागत तथा उनमें होने वाली हानि को शेयर करना.
    - o रेलों की परियोजनाओं को राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी योजना (NREGS) के अंतर्गत शामिल करने की अनुमति देना.
    - o उपनगरीय रेल नेटवर्क के विकास के लिए म्यूनिसपल निकायों/राज्य सरकारों द्वारा निवेश करना.
    - o प्राइवेट सेक्टर द्वारा रेल लाइन के निर्माण के लिए नीतिगत पहल/प्रोत्साहन.
    - o परियोजनावार स्वीकृति प्रदान करने के बजाय मार्गवार परियोजनाओं को स्वीकृत करना.
    - o अलाभप्रद शाखा लाइन के पुनर्स्थापन तथा परिचालन के लिए प्राइवेट सेक्टर को प्रोत्साहन प्रदान करना.

# 4.0 महत्वपूर्ण मुद्दे

रेलों के सम्मुख विद्यमान ऊपर यथाउल्लिखित कुछ मुद्दों की चर्चा नीचे की गई है.

## 4.1 भारतीय रेलों की बाजार में हिस्सेदारी

4.1.1 यद्यपि विगत वर्षों में भारतीय रेलों पर यातायात की मात्रा बढ़ी है परंतु रेलवे का शेयर, खासतौर पर मालभाड़ा यातायात में पिछले कुछ दशकों में लगातार कम हुआ है. दुर्भाग्यवश रेल परिवहन के बाजार में शेयर के संबंध में पूर्णतः कोई प्रमाणित कोई आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं, परंतु रेल इंडिया ट्रांसपोर्ट एंड इकॉनोमिक सर्विसेज (राइट्स) द्वारा 2009 में योजना आयोग के लिए किए गए एक अध्ययन जिसे "यातायात प्रवाहों तथा साधन की लागत के संबंध में समग्र परिवहन प्रणाली का अध्ययन" ("Total transport system study on traffic flows and modal costs") कहा गया में भारत में परिवहन के विभिन्न साधनों के शेयर के संबंध में ऐतिहासिक विहंगम दृष्टि दी गई, जिसे नीचे दर्शाया गया है :

तालिका 43: परिवहन के विभिन्न साधनों के परिचालनिक कार्य निष्पादन की ऐतिहासिक विहंगम दृष्टि

| | | साधनवार यातायात-मिलियन टन में और कुल यातायात में प्रतिशत शेयर | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **वर्ष** | **कुल प्रारंभिक अंतर क्षेत्रीय यातायात** | **रेलवे** | **राष्ट्रीय राामार्ग** | **तटीय जहाजरानी** | **एयरलाइंस** | **पाइपलाइन** | **अंतर्देशीय जल परिवहन** |
| **1950-51** | 82.2 | 73.2 (89%) | 9.0 (11%) | उपलब्ध नहीं | उपलब्ध नहीं | उपलब्ध नहीं | उपलब्ध नहीं |
| **1978-79** | 283.4 | 184.7 (65%) | 95.6 (34%) | 3.1 (1%) | उपलब्ध नहीं | उपलब्ध नहीं | उपलब्ध नहीं |
| **1986-87** | 484.9 | 255.4 (53%) | 224.0 (46%) | 5.5 (1%) | उपलब्ध नहीं | उपलब्ध नहीं | उपलब्ध नहीं |
| **2007-08** | 2555.35 | 768.7 (30.08%) | 1558.9 (61%) | 59.1 (2.31%) | 0.28 (0.01%) | 113.5 (4.44%) | 54.9(2.15%) |

स्रोत : राइट्स मसौदा अंतिम रिपोर्ट 2009: "यातायात प्रवाहों तथा साधन की लागत के संबंध में समग्र परिवहन प्रणाली का अध्ययन."

4.1.2 यह देखा जा सकता है कि रेल परिवहन का बाजार हिस्सा 1950-51 के 89% से तेजी से घटकर 2007-08 में 30% रह गया है. सड़क सेक्टर ने सबसे बड़ा लाभ प्राप्त किया है. पाइप लाइनों ने भी 4.5% शेयर प्राप्त किया है. वर्ष 2007-08 में विभिन्न साधनों के लिए टन किलोमीटर की तुलना करने पर पता चलता है कि रेलवे का शेयर 36.06% (यदि टन में तुलना की जाए तो 30% की तुलना में), राजमार्गों का 50.12%, तटीय जहाजरानी का 6.08%, एयरलाइंस का 0.02%, पाइपलाइन का 7.48% तथा अंतर्देशीय जल परिवहन का 0.24% है. बहरहाल, रेलों ने थोक पण्यों की ढुलाई में अपनी परम्परागत बढ़त बनाए रखी है, जेसाकि नीचे की तालिका में उल्लेख किया गया है :

तालिका 44 : प्रमुख पण्यों का रेलवे का गुणांक

| **वर्ष** | **कोयला** | **लौह अयस्क** | **सीमेंट** | **खाद्यान्न** | **उर्वरक** | **पीओएल** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2004-05** | 65.94% | 63.05% | 40.87% | 23.29% | 74.17% | 24.68% |
| **2005-06** | 66.03% | 65.39% | 41.40% | 19.80% | 74.01% | 25.04% |
| **2006-07** | 66.12% | 61.12% | 45.28% | 18.54% | 72.51% | 22.73% |
| **2007-08** | 66.46% | 66.11% | 45.16% | 16.25% | 75.30% | 21.14% |

4.1.3 2008-09 के रेलवे के मालभाड़ा यातायात में 88% यातायात, आठ थोक पण्यों का था. गैर थोक यातायात का शेयर कुल यातायात का 12% है. इसमें 2003-04 की तुलना में 1% की मामूली सी कमी आई है, परंतु यदि 1978-79 से तुलना की जाए तो इसमें 10% की भारी गिरावट आई है. अत: इस शेयर को तथा गैर थोक यातायात की मात्रा को बढ़ाने की अच्छी संभावना है.

4.1.4 रेलवे के बाजार शेयर को बढ़ाने के लिए प्रतिस्पर्धी टैरिफ पर बेहतर सेवाएं मुहैया कराने की नीति केंद्रित करके गैर-थोक यातायात को रेलवे की ओर आकर्षित करने की आवश्यकता है. जीडीपी में विनिर्माण सेक्टर का हिस्सा बढ़ने के कारण यह खासतौर पर महत्वपूर्ण हो जाता है. तीव्र पारवहन तथा टर्मिनलों पर कुशल सम्हलाई जैसी बेहतर सेवाएं मुहैया करके थोक माल का शेयर बढ़ाने की और आगे संभावनाएं हैं. थोक ग्राहकों को रेल संचलन के प्रति प्रतिबद्ध करने के लिए अर्थात् रेल संपर्क के कार्यों में उनकी भागीदारी करा कर इस संबंध में अच्छा कार्य किया जा सकता है.

## 4.2 ग्लोबल बेंचमार्क

4.2.1 नीचे दो तालिकाओं में विश्व की महत्वपूर्ण रेलों, जिनमें वे रेलवे भी शामिल हैं, जो भारतीय रेलवे से अधिक यात्रियों तथा मालभाड़ा यातायात की ढुलाई करते हैं, की आवश्यक विशेषताओं की एक तुलना दी गई है. दूसरी तालिका में कुशलता के पैरामीटर के आंकड़े प्राप्त किए गए आंकड़े हैं. मार्ग लम्बाई की दृष्टि से, भारतीय रेलवे यू एस रेलरोड्स, रूस तथा चीन की रेलवे के बाद विश्व में चौथी सबसे बड़ी रेलवे है. जहाँ तक माल यातायात का संबंध है, यह पुन: चौथे स्थान पर है परंतु यह इन तीनों रेल प्रणालियों से काफ़ी पीछे है. यात्री यातायात के मामले में यद्यपि जापान इससे अधिक यात्रियों को ढोता है, परंतु यात्री किमी की दृष्टि से भारतीय रेलें सबसे आगे हैं.

तालिका 45 : विश्व की रेलों के साथ तुलना*

| क्रमांक | देश | नेटवर्क लम्बाई (किमी) | कर्मचारियों की संख्या | ढोये गये यात्री (मिलियन) | यात्री किमी (मिलियन) | मालढुलाई टनों में (मिलियन) | टन किमी (मिलियन) | इंजनों की संख्या | कोचों की संख्या | वैगनों की संख्या |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | फ्रांस | 29488 | 166000 | 1097 | 83299 | 106 | 42435 | 4289 | 15973 | 33238 |
| 2 | जर्मनी | 33897 | 231000 | 1835 | 74740 | 273 | 91013 | 4128 | 17537 | 95595 |
| 3 | रूस | 84158 | 1128000 | 1280 | 173411 | 1344 | 2090337 | 12063 | 33955 | 566802 |
| 4 | यूससए** | 226706 | 187000 | 26 | 9059 | 1775 | 2820061 | 23990 | 1186 | 475416 |
| 5 | कनाडा | 57042 | 34000 | 4 | 1451 | 313 | 353227 | 2947 | 595 | 97836 |
| 6 | दक्षिण अफ्रीका | 24487 | 36000 | 533 | 14856 | 181 | 108513 | 3301 | 1723 | 112417 |
| 7 | आस्ट्रेलिया | 9639 | 13000 | 54 | 1309 | 177 | 46036 | 509 | 663 | 10889 |
| 8 | भारत | 63327 | 1406000 | 6219 | 694764 | 728 | 480993 | 8110 | 43124 | 207719 |
| 9 | चीन | 63637 | 2067000 | 1287 | 689618 | 2624 | 2211246 | 17222 | 42471 | 571078 |
| 10 | जापान | 20050 | 132000 | 8907 | 252579 | 36 | 23145 | 1170 | 25224 | 9067 |

* स्रोत : यूआईसी 2007 **एएआर क्लास I और एमट्रेक

| तालिका 46 : विश्व की रेलों के कार्य-कुशलता मापदंड* | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| देश | फ्रेट गमन दूरी किमी. | यात्री गमन दूरी किमी | एनटीके एम/यात्री (मिलियन) | पीकेएम/यात्री (मिलियन) | (एनटीकेएम+ पीकेएम)/ यात्री (मिलियन) | एनटीके एम/ मार्ग की लंबाई (मिलियन) | पीकेएम/ मार्ग की लम्बाई (मिलियन) | (एनटीकेएम+ पीकेएम)/ मार्ग की लंबाई (मिलियन) | एनटीकेएम/ वैगन/दिन (मिलियन) |
| फ्रांस | 400 | 76 | 0.26 | 0.5 | 0.76 | 1.44 | 2.82 | 4.26 | 3498 |
| जर्मनी | 333 | 41 | 0.39 | 0.32 | 0.72 | 2.68 | 2.20 | 4.89 | 2608 |
| रूस | 1555 | 135 | 1.85 | 0.15 | 2.01 | 24.84 | 2.06 | 26.90 | 10104 |
| यूससए** | 1589 | 348 | 15.08 | 0.05 | 15.13 | 12.44 | 0.04 | 12.48 | 16251 |
| कनाडा | 1129 | 363 | 10.39 | 0.04 | 10.43 | 6.19 | 0.03 | 6.22 | 9892 |
| दक्षिण अफ्रीका | 600 | 28 | 3.01 | 0.41 | 3.43 | 4.43 | 0.61 | 5.04 | 2645 |
| आस्ट्रेलिया | 260 | 24 | 3.54 | 0.10 | 3.64 | 4.78 | 0.14 | 4.91 | 11583 |
| भारत | 661 | 112 | 0.34 | 0.49 | 0.84 | 7.60 | 10.97 | 18.57 | 6344 |
| चीन | 843 | 536 | 1.07 | 0.33 | 1.40 | 34.75 | 10.84 | 45.58 | 10608 |
| जापान | 643 | 28 | 0.18 | 1.91 | 2.09 | 1.15 | 12.60 | 13.75 | 6994 |

* यू आई सी 2007 के आंकड़ों से प्राप्त किया गया.

4.2.2 कुशलता तथा उत्पादकता के आंकड़ों से पता चलता है कि :

- भारतीय रेलवे की तुलना में यू एस रेलरोड्स, रूस की रेलवे तथा कनाडा की रेलवे में मालभाड़ा गमन दूरी काफ़ी ज्यादा है. चीन की रेलवे पर औसत गमन दूरी 843 है जबकि भारतीय रेलों पर यह 661 है. रूस, संयुक्त राज्य अमेरिका तथा चीन की रेलों पर एनटीकेएम (NTKM) /मार्ग किमी भारतीय रेलों के एनटीकेएम (NTKM) /मार्ग किमी से बहुत ज्यादा है.

- रूस की रेलवे, यू एस रेलरोड्स तथा चीन की रेलवे पर यात्री गमन दूरी बहुत ज्यादा है. भारतीय रेलों का पीकेएम (PKM)/मार्ग किमी चीन तथा जापान जैसे अन्य रेलों के समान ही है.

- एनटीकेएम (NTKM) /कर्मचारी की उत्पादकता के आंकड़े यूएस रेलरोड्स, कनाडा की रेलवे, दक्षिण अफ्रीका की तथा आस्ट्रेलिया की रेलों के मामले में बहुत ज्यादा है. जो भारी कर्षण यातायात को ढोती हैं तथा जिनके पास बहुत कम कर्मचारी हैं. चीन तथा रूस की रेलों के आंकड़ों की भारतीय रेलवे के कार्यनिष्पादन से बेहतर तुलना की जा सकती है क्योंकि उनके पास तुलनात्मक रूप से ज्यादा संख्या में कर्मचारी हैं (रूस की रेलों पर 11.28 लाख, चीन की रेलवे पर 20.67 लाख, भारतीय रेलवे पर 13.95 लाख कर्मचारी हैं). भारतीय रेलों को इन दोनों देशों के एनटीकेएम (NTKM) के उत्पादकता के आंकड़ों तक पहुंचने का लक्ष्य रखना चाहिए.

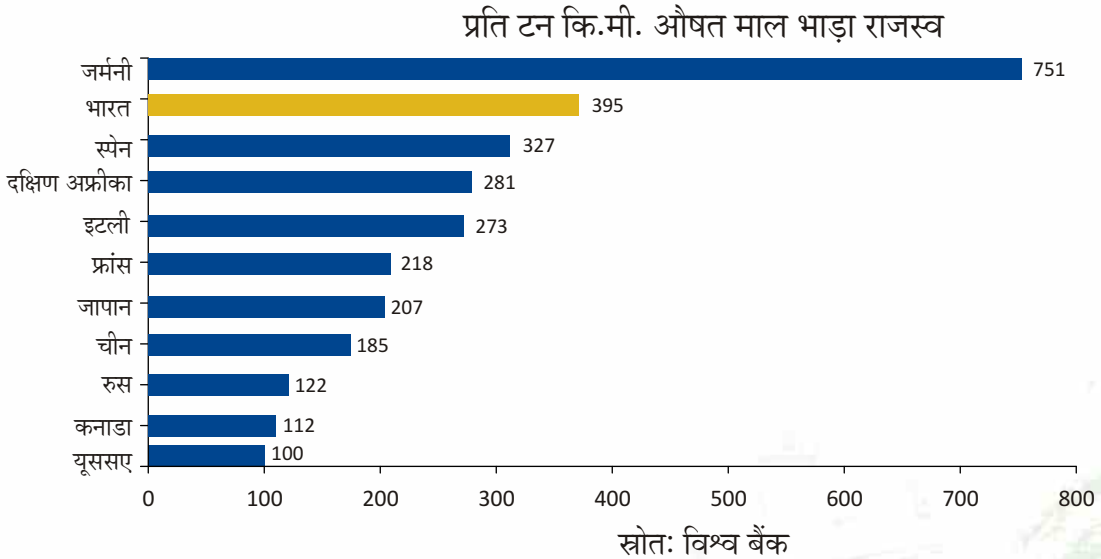
- भारतीय रेलों के पीकेएम (PKM)/कर्मचारी उत्पादकता के आंकड़े जापान के बाद दूसरे स्थान पर हैं, परंतु जापान में कर्मचारियों की संख्या बहुत कम है. चीन की रेलों तथा रूस की तुलना में भारतीय रेलों के आंकड़े बहुत ज्यादा हैं.

- यू एस रेलरोड्स, रूस की रेलवे, कनाडा की रेलवे, आस्ट्रेलिया की रेलवे तथा चीन की रेलवे से भारतीय रेलवे के एनटीकेएम (NTKM) /मालडिब्बा दिन के आंकड़े बहुत कम हैं. भारतीय रेलों को रूस तथा चीन की रेलों के आंकड़े प्राप्त करने का लक्ष्य रखना चाहिए.

4.2.3 तुलनात्मक आंकड़ों के विश्लेषण से पता चलता है कि मार्ग किमी, कर्मचारियों की संख्या तथा माल यातायात के मामले में भारतीय रेलों को रूस की रेलवे के आंकड़े प्राप्त करने का लक्ष्य रखना चाहिए (84,158 किमी; 11.28 लाख कर्मचारी तथा 1344 मिलियन टन). यात्री यातायात के लिए भारतीय रेलों के आंकड़ों की सही-सही तुलना नहीं हो सकती है क्योंकि यहां जापान, चीन तथा यूरोप की रेलों की भांति उच्च गति की यात्री सेवाएं नहीं चलती हैं.

## 4.3 प्रति-आर्थिक सहायता

4.3.1 फ्रेट यातायात से आमदनी भारतीय रेलों के कुल आमदनी का 66% से ज्यादा है. भारतीय रेलों पर मालभाड़ा दर विश्व की सबसे ज्यादा दरों में है जैसाकि विश्व की अन्य रेलों के प्रति टन किमी मालभाड़ा दरों से तुलना करने पर देखा जा सकता है. खासतौर पर यूएस रेलरोड्स, चीन और रूस की रेलों जैसे प्रमुख मालभाड़ा यातायात वाली रेलों से तुलना करने पर भारतीय रेलों पर मालभाड़ा दर बहुत ज्यादा है. वास्तव में यूएस रेलरोड्स की दरें भारतीय रेलों के एक चौथाई से भी कम हैं जैसाकि नीचे देखा जा सकता है :



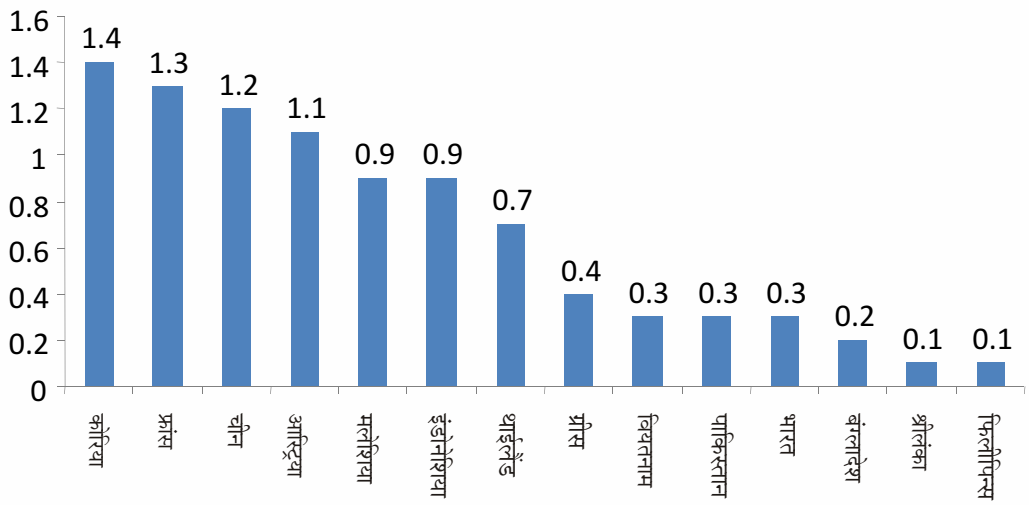
स्रोत: विश्व बैंक

4.3.2 भारत में यात्री यातायात की भारी मात्रा एवं किराये में किसी भी वृद्धि से उस पर पड़ने वाले अनिवार्य वित्तीय प्रभाव के कारण यात्री किराये में विशेष रूप से दूसरे दर्जे के किराये में वृद्धि करना हमेशा से ही एक संवेदनशील मुद्दा रहा है। इसके परिणामस्वरूप, भारत में यात्री किराया अन्य विदेशी रेलों के मुकाबले काफी कम है। मालभाड़े की उच्च दर तथा कम यात्री किराया दोनों को मिलकर भारतीय रेलवे का किराया मालभाड़ा अनुपात विश्वभर में सबसे कम है। पिछले पांच वर्षों में इसके स्तर में 0.32 के मुकाबले 0.26 तक की कमी आयी है (तालिका नीचे दी गयी है)। चीन में किराया मालभाड़ा अनुपात 1.2 है जबकि कोरिया में यह 1.4 है।

तालिका 47: मालभाड़ा किराया अनुपात

| | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|---|---|---|---|---|---|
| क. आमदनी प्रति शुद्ध टन कि.मी. (पैसे) | 74.84 | 80.83 | 85.39 | 90.98 | 98.73 |
| ख. आमदनी प्रति यात्री कि.मी. (पैसे) | 24.52 | 24.53 | 24.75 | 25.74 | 25.93 |
| किराया-मालभाड़ा अनुपात (ख/क) | 0.32 | 0.30 | 0.29 | 0.28 | 0.26 |

औसत माल भाड़ा दरों से औसत यात्री किराये का अनुपात




स्रोत: विश्व बैंक

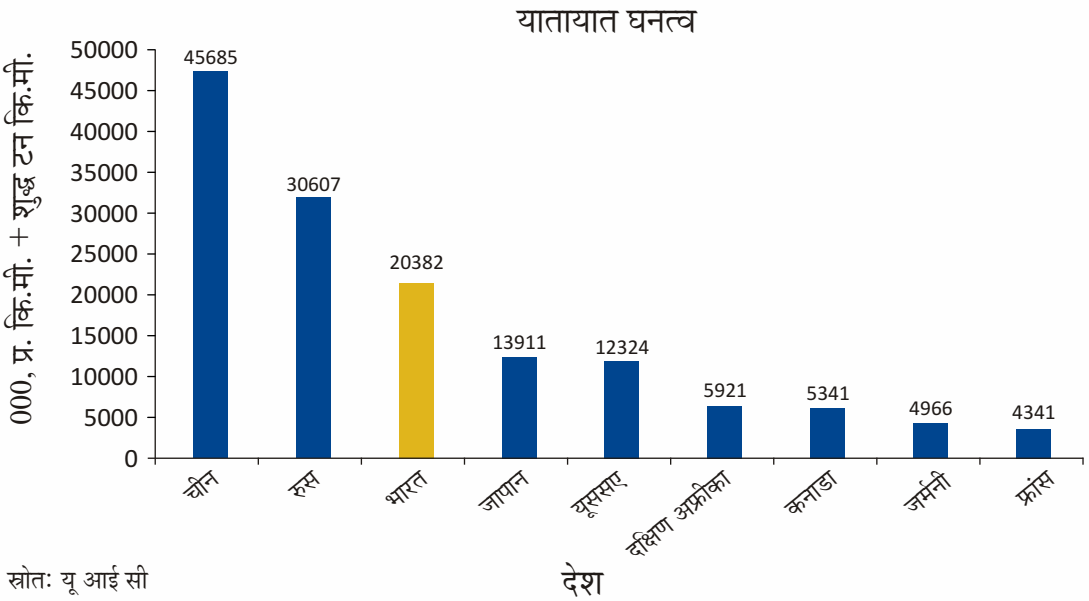
## 4.4 नेटवर्क क्षमता का विस्तार तथा रेल लाइन क्षमता में वृद्धि

4.4.1 आज रेलों के सामने यह सबसे बड़ी चुनौती है और यदि इसे संतोषजनक ढंग से नियंत्रित नहीं किया गया तो रेलवे की भावी वृद्धि को यह प्रभावित कर सकती है। मुख्य मुद्दे निम्नलिखित हैं :

- स्वर्णिम चतुर्भुज मार्ग और अन्य मार्ग तथा दिल्ली-गुवाहाटी जैसे सात महत्वपूर्ण मार्ग हैं जो लगभग दो तिहाई यात्री तथा मालभाड़ा यातायात वहन करते हैं और जिनकी 100% से भी अधिक लाइन क्षमता का इस्तेमाल होता है, जिससे मालभाड़ा पारगमन समय काफी प्रभावित होता है। अनेक खनिज एवं पोर्ट मार्ग भी काफी भीड़-भाड़ वाले हैं। इन्हीं गलियारों पर भावी यातायात में वृद्धि होने की भी काफी संभावना है।

- भारतीय रेल नेटवर्क का लगभग 19% मीटर लाइन तथा छोटी लाइन का है किन्तु इनकी मालभाड़ा में 0.2% तथा यात्री यातायात में केवल 2% की भागीदारी है तथा इनका बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन करके वैकल्पिक मार्ग मुहैया कराते हुए मौजूदा बड़ी आमान पर इनके दबाव को कम किया जा सकेगा।

- यात्री गाड़ियां नेटवर्क क्षमता का लगभग 60% इस्तेमाल करती हैं फिर भी इनका यातायात आमदनी में केवल 33% का योगदान होता है। इससे ट्रंक मार्गों पर और अधिक माल गाड़ियां चलाने की गुंजाइश प्रभावित होती है। यात्री एवं ढुलाई सेवाओं दोनों के लिए संयुक्त नेटवर्क, के कारण हमारे नेटवर्क का यातायात घनत्व चीन एवं रूस जैसे देशों के तुलनात्मक नेटवर्क से काफी कम है।




स्रोतः यू आई सी

- प्रणाली में अवरुद्धता गारंटीशुदा यातायात समय एवं मालभाड़ा ग्राहकों को समयबद्ध सेवाएं मुहैया कराने के रास्ते में आड़े आती हैं और इससे उच्च गति की यात्री गाड़ियां चलाने में भी बाधा आती है जिसकी वजह से मालभाड़ा एवं यात्री दोनों प्रकार के प्रीमियम ग्राहकों का अभाव है।

4.4.2 इन मुद्दों के बावजूद, भारतीय रेल परिचालनिक/यातायात संबंधी आवश्यकताओं के लिए अपेक्षित व्यवहारिक परियोजनाओं तथा सामाजिक दृष्टिकोण से अपेक्षित अलाभप्रद परियोजनाओं के बीच संतुलन स्थापित कर परियोजनाओं के बीच प्राथमिकता निर्धारित नहीं कर पायी है। यदि भारतीय रेलों की सम्पूर्ण जनसंख्या को जोड़ने तथा दूर-दराज के क्षेत्रों के साथ संपर्क मुहैया कराने के संबंध में विचार किया जाए तो दोनों ही किस्म की परियोजनाओं को शुरू करना होगा और किसी एक को भी नहीं छोड़ना होगा।

4.4.3 01.04.2009 को, भारतीय रेलवे के पास नयी लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण परियोजनाओं (इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए बकाया धनराशि अपेक्षित है) का निम्नलिखित थ्रो-फॉरवर्ड है।

तालिका 48: स्वीकृत परियोजनाएं जो प्रगति पर हैं (01.04.2009 को)

| योजना शीर्ष | परियोजनाओं की संख्या | थ्रो-फॉरवर्ड (अपेक्षित बकाया नराशि) |
|---|---|---|
| **नई लाइनें*** | 109 | 50405 |
| **आमान परिवर्तन** | 51 | 17309 |
| **दोहरीकरण** | 126 | 11748 |
| **कुल** | **286** | **79462** |

* डीएफसी परियोनाओं के छोड़कर

4.4.4 पिछले दो वर्षों में इन कोटियों की परियोजनओं के अंतर्गत औसत वार्षिक योजना व्यय लगभग 9000 करोड़ रूपये था। मौजूदा दरों पर चालू परियोजनाओं को पूरा करने में लगभग 9 वर्ष लगेंगे। बहरहाल, अपेक्षित वास्तविक धनराशि ऊपर गणना किए गए आकड़ों से काफी अधिक होगी क्योंकि ऊपर आकलित धनराशि स्वीकृत अनुमानों पर आधारित है जो कि स्वयं ही कच्चे अनुमानों पर परिकलित होती है और इसे आगे भी संशोधित किए जाने की संभावना होती है।

4.4.5 आज तक स्वीकृत कुल परियोजनाओं में से, भारतीय रेल द्वारा 123 परियोजनाओं की पहचान की गयी है जिन्हें यातायात/परिचालन में वृद्धि के मानदंडों के अनुसार प्राथमिकता के आधार पर शुरू किया जाना है।

तालिका 49: स्वीकृत परियोजनाएं जो प्रगति पर हैं (01.04.2009 को) - प्राथमिकता सूची

| योजना शीर्ष | परियोनाओं की संख्या | थ्रो-फॉरवर्ड (अपेक्षित बकाया धनराशि) (करोड़ रुपयों में) |
|---|---|---|
| **नई लाइनें** | 19 | 8261 |
| **आमान परिवर्तन** | 15 | 4594 |
| **दोहरीकरण** | 89 | 8650 |
| **कुल** | 123 | 21505 |

4.4.6 पिछले अनुभवों के आधार पर यदि धनराशि को प्राथमिकता वाले कार्यों के लिए ही आबंटित किया जाना था, इनके पूरा होने में 3 से 4 वर्ष का समय लगेगा और इसके लिए सामाजिक आर्थिक आधारों पर स्वीकृत परियोजनाएं प्रभावित नहीं होगी। इसके अतिरिक्त, संसद में नई परियोजनाओं के लिए मांगें नियमित रूप से उठाई जाती हैं। पिछले पांच वर्षों में 16693 करोड़ रूपए की लागत से 4060 कि.मी. कुल लंबाई की 42 नई लाइनें उत्तरोत्तर रेल बजटों में शामिल की गई।

4.4.7 आवश्यकता की तुलना में धनराशि के घोर अभाव ने कई परियोजनाओं के लिए संसाधनों की कमी पैदा कर दी और ये सभी परियोजनाएं धनराशि की कमी और इसकी उपलब्धता में अनियमितता के कारण लंबित होती है, जिसके कारण समय और लागत काफी बढ़ जाती है।

4.4.8 यद्यपि सरकार ने जम्मू और कश्मीर और पूर्वोत्तर क्षेत्र की परियोजनाओं को राष्ट्रीय परियोजना के रूप में घोषित किया है, रेल परियोजनाओं के बड़े भाग को पूरा करने के लिए बहुत कुछ किया जाना है। भारतीय रेल ने पहले ही केन्द्रीय सरकार के साथ व्यपगत न होने वाले "सामाजिक-आर्थिक रेलवे लाइन फंड" के सृजन के लिए संपर्क किया है ताकि अतिरिक्त सकल बजटीय सहायता तथा लाभांश अधित्याग दोनों के माध्यम से 7-8वर्षों की अवधि में 97 ऐसी नई लाइन परियोजनाओं को पूरा किया जा सके।

4.4.9 अन्य विकल्प जो नेटवर्क के तेजी से विस्तार में सहायक होंगे

- रेलवे परियोजनाओं के लिए एनआरईजीएस (NREGS) के तहत ग्रामीण क्षेत्र को आबंटित राशि का उपयोग
- राज्य सरकारों तथा स्थानीय निकायों के साथ लागत में भागीदारी के माध्यम से उपनगरीय रेल नेटवर्क का विकास
- रेलवे परियोजनाओं में लागत में भागीदारी के आधार पर राज्य सरकार की भागीदारिता। यद्दपि कुछ राज्य सरकारें परियोजनाओं के साथ सामने आई हैं, लेकिन भागीदारिता की अभी भी बहुत गुंजाइश है
- उपयुक्त प्रोत्साहन फ्रेमवर्क के माध्यम से रेल संपर्क कार्यों में उद्योग तथा प्रमुख रेल ग्राहकों की भागीदारिता

## 4.5 परियोजना लागत में वृद्धि

4.5.1 लागत में अत्यधिक वृद्धि गंभीर चिंता का विषय है। लागत में वृद्धि के कई कारण हैं जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:-

i परियोजना के कार्यान्वयन के दौरान कीमतों में वृद्धि के कारण लागत में वृद्धि।

ii परियोजना स्थल के हालात, आवश्यकताओं में परिवर्तन, टेक्नोलॉजी में परिवर्तन/वृद्धि आदि के कारण सामग्री आशोधन (परियोजना के क्षेत्र और मात्रा में वृद्धि अथवा कमी) सामग्री आशोधन में जल्दी-जल्दी संशोधन अपेक्षित होता है क्योंकि शुरू में प्राक्कलन की अवस्था में अपर्याप्त सर्वेक्षण आवश्यकताओं का मूल्यांकन सही रूप से न होने और गलत विशिष्टियों के कारण मूल्य निर्धारण सही नहीं होता है।

iii कई अवसंरचना परियोजनाओं के निर्माण की लंबी अवधि के कारण तथा मुख्यत: वर्ष-दर-वर्ष अपर्याप्त रूप से धनराशि के आबंटन तथा परियोजना प्रबंधन में कमियों के कारण लागत में वृद्धि में होती है।

iv कुछ खास मामलों में, शुरू में किया गया प्राक्कलन ऐसे कारणों की वजह से गलत तथ्यों पर आधारित होता है जो प्रस्ताव बनाते समय स्पष्ट नहीं होते हैं।

4.5.2 बहुत सी मदों की लागत में वृद्धि के कारण चालू कार्य के लिए थ्रो-फारवर्ड के मूल्य का सही तरह से निर्धारण करना कठिन हो जाता है। इस समस्या को तथा परियोजना प्रबंधन के अन्य मुद्दों को निपटाने के लिए तथा निर्माण कार्यों की अवधि में कमी लाने के लिए हाल ही में अवसंरचना योजना, व्यापार विकास तथा परियोजना मॉनिटरिंग पर स्थायी उच्च अधिकार प्राप्त समिति गठित की गई है। इस समिति से यह आशा की जाती है यह धनराशि के बेहतर प्रबंधन के लिए लागतों का वास्तविक मूल्यांकन करेगी।

## 4.6 संगठनात्मक परिवर्तन

4.6.1 भारतीय रेल का संगठनात्मक ढांचा तथा इसकी कार्यप्रणाली कई ऐतिहासिक विशेषताओं और विकास के मुद्दों से बारीकी से जुड़ा हुआ है जो निम्नलिखित है :-

- उसी अस्तित्व के साथ अवसंरचना और परिचालन।
- नेटवर्क, टर्मिनलों, अनुरक्षण तथा उत्पादन इकाइयों का इकहरा स्वामित्व।
- उपनगरीय सेवाओं सहित मालभाड़ा तथा यात्री सेवाओं का एक ही नेटवर्क पर परिचालन।
- व्यापार की दृष्टि से उपनगरीय, इंटरसिटी तथा लंबी दूरी की गाड़ियों में कोई संगठनात्मक परिवर्तन न करना।
- विभिन्न प्रकार के मालभाड़ा ग्राहकों के लिए सेवाओं को विभाजित न करना।
- सरकारी स्वामित्व तथा सरकारी मानदंडों पर आधारित नियम और विनियम।
- रेलवे वित्त को अलग बजट तथा खर्च की संसदीय स्वीकृति के साथ सामान्य राजकोष से अलग रखना।

4.6.2 कंपनी रेलवे के विलय तथा स्वतंत्रता के बाद पुर्नगठन के बाद, भारत में रेल पद्धति को जोनल तथा मंडल स्तर पर संगठित किया गया है जिसमें शीर्ष स्तर पर रेलवे बोर्ड है जो रेल मंत्रालय का कार्य संभाल रहा है। दिन-प्रतिदिन की कार्यप्रणाली विभागीय स्तर पर की जाती है।

4.6.3 पूरे विश्व में विशेषकर पिछले 30 वर्षों में रेलवे में कई परिवर्तन हुए हैं तथा रेलवे राज्य के स्वामित्व वाले संगठन से कॉरपोरेट/निजी संगठन में बदली है जिनकी अवसंरचना, परिचालन से अलग और व्यापार अनुकुल पद्धति पर आधारित है। इस अवधि के दौरान भारतीय रेल में मुख्य रूप से संगठनात्मक परिवर्तन हुए हैं तथा भारतीय रेल में परिचालनिक तथा प्रशासनिक सुविधा के लिए नई जोनल रेलवे तथा मंडल सृजित हुए हैं तथा नॉन-कोर गतिविधियों को संगठित करने के लिए राज्य के स्वामित्व वाली कॉरपोरेट सत्ता का सृजन हुआ है।

4.6.4 भारतीय रेलों को अधिक व्यापार तथा वाणिज्य उन्मुखी बनाने के लिए तथा तेज गति से विकसित होने वाली अर्थव्यवस्था की चुनौतियों को पूरा करने के लिए भारतीय रेल के संगठनात्मक ढांचे में तथा कार्यप्रणाली में परिवर्तन करने के आवश्यकता की जांच विगत में भी की गई। जिन विकल्पों पर विचार-विमर्श किया गया, वे इस प्रकार हैं:-

- सरकार के साथ तटस्थ संबंध बनाने के लिए भारतीय रेल का निगमीकरण।
- भारतीय रेल का वर्तमान प्रयोजनमूलक संरचना के बदले व्यवसायिक नक्शे-कदम पर पुनर्गठन।
- व्यवसाय के विभिन्न आयामों के लिए ग्राहक-संकेद्रित इकाई का सृजन।
- अनुरक्षण और उत्पादन जैसे गतिविधियों की आउटसोर्सिंग, जैसा कि दूसरी रेलों पर किया गया है।
- अवसंरचना को परिचालन से अलग करना।
- शीर्ष स्तरों, जैसे रेलवे बोर्ड, का व्यावसायिक तरीके से पुनर्गठन।

4.6.5 ऊर्जा, एयरपोर्ट, टेलीकॉम और पत्तनों जैसे अन्य अवसंरचनात्मक क्षेत्रों में हो रहे प्रमुख संरचनात्मक और संगठनात्मक परिवर्तनों की सामान्य प्रवृत्ति को देखते हुए, रेलवे को पुनः संगठित करने/पुनर्गठित करने का मामला आवधिक रूप से उठाया जाता है, विशेष रूप से जब भारतीय रेल वित्तीय कठिनाइयों और व्यापार में गिरावट को झेल रही है. निश्चित रूप से, परिवर्तन का समय आ गया है। बहरहाल, इसकी भूमिका और आकार को देखते हुए रेलवे में किसी प्रकार का परिवर्तन उचित विचार-विमर्श के बाद ही किया जाएगा।

## 5.0 निष्कर्ष

5.1 ऊपर उठाए गए अधिकांश मुद्दे और उल्लिखित विकल्प रेलवे के लिए नए नहीं हैं और समय-समय पर इन पर विभिन्न स्तरों पर विचार-विमर्श और चर्चा भी होती रही है. बहरहाल, यदि रेलवे को अपने भूतकाल से निकलना है और विकासशील भारत की चुनौतियों से निपटने के लिए तेजी से आगे बढ़ना है, इन मुद्दों पर दृढ़ता से कार्रवाई करने की आवश्यकता है.