

भारतीय रेलवे की राजस्व समस्याएँ

प्रलम्बिस् के लयिः

[भारतीय रेलवे \(IR\)](#), [पूँजीगत व्यय \(capex\)](#), [सकल बजटीय सहायता \(GBS\)](#), [अतरिकित्त बजटीय संसाधन \(EBS\)](#), [भारत के नयितरक और महालेखा परीकषक \(CAG\)](#), [नेट टन कलिमीटर \(NTKM\)](#), [परचालन अनुपात](#) ।

मेन्स के लयिः

आर्थिक वृद्धि और विकास में भारतीय रेलवे की महत्त्वपूर्ण भूमिका एवं योगदान ।

[स्रोतः द हट्टि](#)

चर्चा में क्यों?

[भारतीय रेलवे \(IR\)](#) ने अपने रेल बजट को मुख्य बजट में वलिय करने के बाद से अपने [पूँजीगत व्यय \(कैपेक्स\)](#) में उल्लेखनीय वृद्धि की है। हालाँकि इसका [परचालन अनुपात](#), जो राजस्व के वरिद्ध व्यय का मापन करता है, में संशोधन नहीं हुआ है।

भारतीय रेलवे की वर्तमान चर्चाएँ:

■ ऋण जाल की चर्चाएँ:

- भारतीय रेलवे (IR) बढ़ते कर्ज़ से संबंधित समस्या का सामना कर रहा है। अधशेष नधि के अभाव में भारतीय रेलवे [सकल बजटीय सहायता \(GBS\)](#) और [अतरिकित्त बजटीय संसाधन \(EBS\)](#) के माध्यम से बढी हुई नधिपर नरिभर रहा है।
- हालाँकि EBS पर यह नरिभरता एक महत्त्वपूर्ण लागत के साथ आती है। मूलधन और ब्याज के पुनर्भुगतान पर भारतीय रेलवे का खर्च राजस्व प्राप्तियों का 17% है, जसिने सत् 2015-16 तक 10% से भी कम वृद्धि की है।

■ अनुत्पादक नविश की तुलना में आर्थिक विकास से संबंधित चर्चाएँ:

- बढ़ते कर्ज़ के बावजूद भी पूँजीगत व्यय में उल्लेखनीय वृद्धि इस वशिवास पर आधारित है कि रेलवे क्षेत्र में नविश का वनिरिमाण, सेवाओं, सरकारी कर राजस्व और रोज़गार के अवसरों पर सकारात्मक प्रभाव पड रहा है।
- हालाँकि यह ज़रूरी है कि भारतीय रेलवे एक महत्त्वपूर्ण संगठन के रूप में एयर इंडिया जैसी संस्थाओं में देखी जाने वाली वित्तीय अस्थिरता से बचने पर ध्यान केंद्रित करे।

■ घटते शेयर:

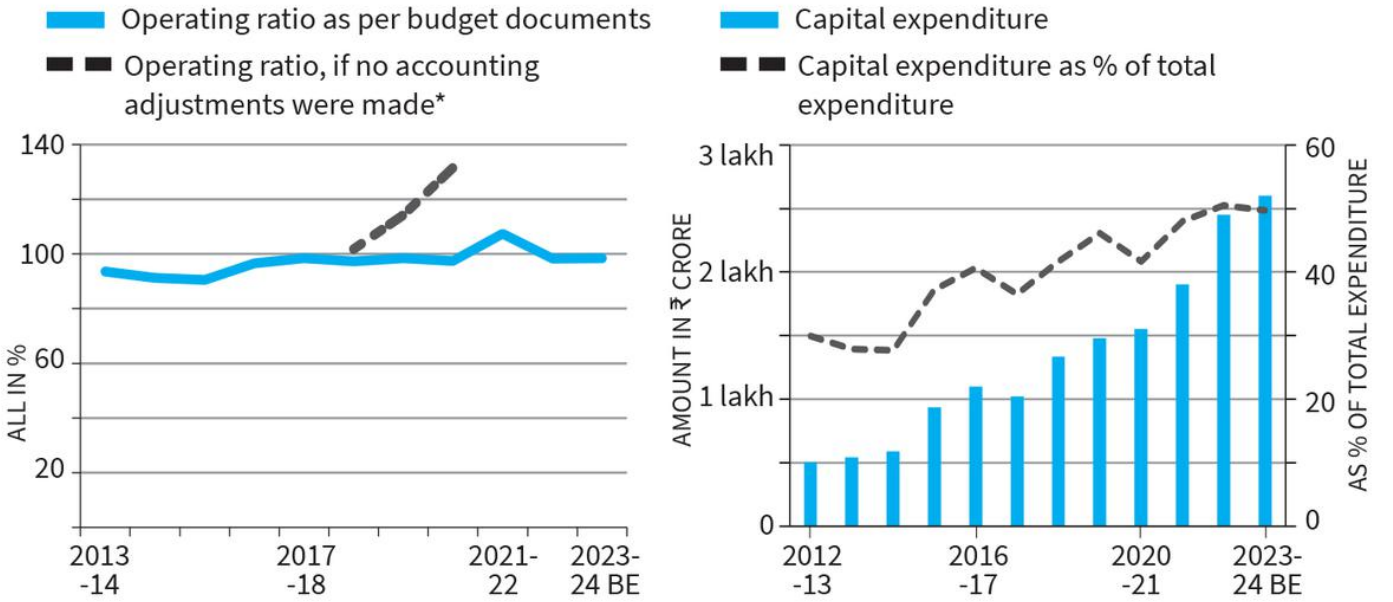
- पछिले कुछ वर्षों में प्रमुख वस्तुओं के परविहन में अपनी हसिसेदारी घटने के कारण भारतीय रेलवे (IR) को एक महत्त्वपूर्ण चुनौती का सामना करना पड रहा है।
- उदाहरण के लयि, वर्ष 2011 में कोयला परविहन 602 मलियन टन (MT) था, जसिमें रेलवे हसिसेदारी 70% थी, लेकनि वर्ष 2020 तक कोयले की खपत बढ़कर 978 मलियन टन हो गई, जबकि रेलवे हसिसेदारी घटकर 60% रह गई।
- इसी तरह बंदरगाहों से आने-जाने वाले एकज़मि (नरियात-आयात) कंटेनरों की हसिसेदारी में वर्ष 2009-10 के बाद से 10 से 18% के बीच उतार-चढ़ाव आया है, वर्ष 2021-22 में 4 यह आँकडा 13% है।

■ नविल टन कलिमीटर (NTKM) से संबंधित चर्चाएँ:

- वर्ष 2015-16 और 2016-17 में NTKM में क्रमशः 4% तथा 5% की अभूतपूर्व गरिावट दर्ज की गई।
- वर्ष 2021-22 में समाप्त होने वाली सात वर्ष की अवधि में NTKM ने 3.5% की वार्षिक वृद्धि दर दिखाई, जो सडक परविहन में वृद्धि दर से काफी कम है।

भारतीय रेलवे प्रणाली में दीर्घकालिक मुद्दे:

- वित्तीय प्रदर्शन में चुनौतियाँ:
 - भारतीय रेलवे को अपने वित्तीय प्रदर्शन के साथ एक समस्या का सामना करना पड़ रहा है, विशेष रूप से इसके लाभदायक माल खंड और घाटे में चल रहे यात्री खंड के बीच काफी अंतर है।
 - भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक (CAG) की वर्ष 2023 की रिपोर्ट में यात्री सेवाओं में 68,269 करोड़ रुपए के भारी नुकसान पर प्रकाश डाला गया, जसि माल ढुलाई से होने वाले मुनाफे से कवर किया जाना था।
- माल ढुलाई व्यवसाय में चुनौतियाँ:
 - अप्रैल से जुलाई 2023 तक माल ढुलाई की मात्रा और राजस्व में वार्षिक वृद्धि क्रमशः 1% तथा 3% रही, जबकि भारतीय अर्थव्यवस्था 7% की दर से बढ़ रही है।
 - भारत के माल ढुलाई कारोबार में भारतीय रेलवे की मॉडल हसिसेदारी अत्यधिक कमी के साथ लगभग 27% रह गई है, जो कि भारत की आज़ादी के समय 80% से अधिक थी।
- कार्गो का कृत्रिम विभाजन:
 - माल और पार्सल में कार्गो का कृत्रिम विभाजन दक्षता में बाधा डाल रहा है। टैरफि नियमों, हैंडलिंग प्रक्रियाओं और नगिरानी प्रथाओं द्वारा संचालित ये प्रभाग शपिर्स की चर्चाओं से समानता नहीं रखते हैं।
 - IR के लिये यह आवश्यक है कि वह इस कृत्रिम विभाजन को छोड़ दे और कार्गो को उसकी विशेषताओं के आधार पर थोक या गैर-थोक के रूप में वर्गीकृत करें, जसि मूल्य-वर्धति कहा जा सकता है।
- सड़क परिवहन से प्रतस्पर्धा में चुनौतियाँ:
 - भारतीय रेलवे को सड़क परिवहन से भी प्रतस्पर्धा का सामना करना पड़ता है, जो रेल परिवहन की तुलना में तेज़ी से बढ़ रहा है। नविल टन कलिमीटर (NTKM) में उतार-चढ़ाव के साथ इस प्रतस्पर्धा ने IR के लिये माल परिवहन में अपनी हसिसेदारी को बनाए रखना और वसितारति करना चुनौतीपूर्ण बना दिया है, इसलिये रेलवे परिवहन में सुधार की आवश्यकता है।
- कंटेनरीकरण की अपर्याप्तता:
 - नजीकरण के 15 वर्षों के बाद कंटेनरीकृत घरेलू माल भारतीय रेल की कुल लोडिंग का केवल 1% और देश के कुल माल का 0.3% है।
 - उच्च ढुलाई दर और संभावति नुकसान के साथ बाज़ार वकिस का जोखमि इस खराब प्रदर्शन में योगदान दे रहा है।



भारतीय रेलवे द्वारा माल वहन को आसान एवं बेहतर बनाने के उपाय:

- पार्सल ट्रेनों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने की आवश्यकता:
 - भारतीय रेलवे को पार्सल ट्रेनों और विशेष भारी पार्सल वैन (VPH) ट्रेनों का उपयोग करके सामान्य माल ले जाने में चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है।
 - इन चुनौतियों का एक प्रमुख कारण उच्च सीमा शुल्क है, जो अक्सर ट्रक सीमा शुल्क दरों से अधिक होता है।
 - भारी पार्सल ढुलाई के लिये VPH पार्सल ट्रेनों को प्रतस्कूल पाया गया है, कवर किये गए वैन एक अधिक प्रभावी विकल्प हैं जो VPH पार्सल ट्रेनों की तुलना में अधिक माल वहन कर सकते हैं।
- जहाज़ कंपनियों के लिये लचीलेपन की आवश्यकता:
 - भारतीय रेलवे के लिये एक बड़ी समस्या यह है कि शपिर्स को माल ढुलाई सीमा शुल्क अथवा पार्सल सीमा शुल्क के तहत न्यूनतम कुछ हज़ार टन माल ही भेजना होता है जसिसे यह सामान्य माल की ज़रूरतों के लिये अनुपयुक्त हो जाता है।

- शपिर्स को अधकि लकीले और उपयुक्त वकिलूप की आवश्यकता होती है जो उनके माल कषमता के उपयुक्त हो, जैसे कसी यात्री ट्रेन में बरथ बुक करने से पहले यात्रियों को बहुत सारे यात्रियों के साथ आने पर छूट प्रदान करना ।
- माल वहन में चुनौतियों पर काबू पाना:
 - थोक माल में भारतीय रेलवे की घटती हसिसेदारी आंशकि रूप से रेलवे साइडकि की उच्च लागत और पूंजी-गहन प्रकृतिके कारण है, जो छोटे उद्योगों को उनका उपयोग करने से हतोत्साहति करती है ।
 - इसके समाधान के लयि वशिषकर खनन समूहों, औद्योगकि कषेत्रों और बड़े शहरों मेंमाल एकत्रीकरण एवं वतिरण बढिओं पर आम-उपयोगकर्ता सुवधिओं की आवश्यकता है ।
- रेल और सडक द्वारा माल वहन के बीच समान अवसर सुनिश्चति करना:
 - रेल लोडकि/अनलोडकि सुवधिओं के लयि पर्यावरण मंजूरी अनविर्य कर दी गई है, कति सडक लोडकि/अनलोडकि सुवधिओं पर इसे लागू नहीं कयि गया है । इसलयि एक समान सतत् पर्यावरणीय नयिमें की आवश्यकता है ।
- सीमा शुल्कों का अनुकूलन:
 - वॉल्यूमेट्रिक लोडकि को प्रोत्साहति करने के लयि लोड की गई मात्रा के आधार पर सीमा शुल्क में छूट दी जा सकती है । भारतीय रेलवे को कार्गो एग्रीगेटरस को भी प्रोत्साहति करना चाहयि और लंबे समय में बेहतर दक्षता के लयि पेलोड एवं गतकि अनुकूलति करना चाहयि ।
- आधारभूत अवसंरचना का आधुनकिीकरण:
 - सुरक्षा, दक्षता और लागत में कमी के लयि हाई-स्पीड रेल, स्टेशन पुनर्वकिस, ट्रैक डबलकि, कोच नवीनीकरण, जी.पी.एस. ट्रैककि तथा डिजिटलीकरण सहति रेलवे में बुनयिादी ढाँचे के आधुनकिीकरण की तत्काल आवश्यकता है ।
- परचालन लागत में कमी:
 - भारतीय रेलवे ने 98.14% का परचालन अनुपात हासलि कयि है जसि ऊर्जा संरक्षण, श्रमबल को अनुकूलति करने तथा खरीद प्रथाओं को बढाने पर ध्यान केंद्रति करके और बेहतर बनाया जा सकता है ।

थोक माल वहन कषमता बढाने हेतु भारतीय रेल की वभिन्नि पहलें:

- भारतीय रेलवे (IR) ने थोक माल कषेत्र में कई पहल की हैं, जनिमेंब्लॉक रेक मूवमेंट नयिमें में लचीलापन, मनि रेक की अनुमति देना और प्राइवेट फ्रेट टर्मनिल (PFT) शुरू करना शामिल है ।
- गतशक्ति टर्मनिल (GCT) नीति इन टर्मनिलों के संचालन को सरल बनाती है, इसके लयि नजी साइडकि को GCT में परिवर्तति कयि जा रहा है ।
- भारत सरकार ने दो प्रमुख नीतियों प्रस्तुत की हैं: **PM गतशक्ति (PMGS)** नीति, जसिका उद्देश्य एक नरिबाध मल्टी-मॉडल परविहन नेटवर्क बनाना है और **राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति (NLP)**, जसिका उद्देश्य राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स पोर्टल बनाने एवं वभिन्नि मंत्रालयों में प्लेटफार्मों को एकीकृत करने पर ध्यान केंद्रति करना है ।
- रेलवे बुनयिादी ढाँचे में नविश: सरकार ने बंदरगाह आधारति वकिस एवं सडक वकिस के लयि क्रमश: '**सागरमाला**' और '**भारतमाला**' जैसी योजनाएँ भी शुरू की हैं जनिहें भारतीय रेलवे के साथ एकीकृत कयि जाना चाहयि ।
- डेडकिंटेड फ्रेट कॉरडिोर: सरकार ने '**डेडकिंटेड फ्रेट कॉरडिोर**' जैसी योजनाएँ भी शुरू की हैं, जनिका लाभ माल परविहन को बढाने के लयि उठाया जाना चाहयि ।

UPSC सविलि सेवा परीक्षा, वगित वर्षों के प्रश्न:

??????????:

प्रश्न. भारतीय रेलवे द्वारा प्रयोग कयि जाने वाले जैव-शौचालयों के संदर्भ में नमिनलखिति कथनों पर वचिार कीजयि: (2015)

1. जैव-शौचालय में मानव अपशषिट का अपघटन एक कवक इनोकुलम द्वारा शुरू कयि जाता है ।
2. इस अपघटन में अमोनयिा और जलवाषप ही एकमात्र अंतमि उत्पाद हैं जो वायुमंडल में छोड़े जाते हैं ।

उपर्युक्त कथनों में से कौन-सा/से कथन सही है/हैं?

- (a) केवल 1
- (b) केवल 2
- (c) 1 और 2 दोनों
- (d) न तो 1 और न ही 2

उत्तर: (d)

