**भारत सरकार**

**रेल मंत्रालय**

**राज्‍य सभा**

**27.07.2018 के**

**अतारांकित प्रश्‍न सं. 1252 का उत्‍तर**

**रेलवे द्वारा राजस्व सृजन**

**1252. श्रीमती विजिला सत्यानंतः**

**क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः**

(क) क्या यह सच है कि रेलवे के नीति निर्माताओं के लिए राजस्व सृजन एक समस्या बनी हुई है;

(ख) क्या यह भी सच है कि संभवतः रेलवे को मुख्य कार्यों पर खर्च करने के लिए निधियन का स्रोत प्राप्त हो गया हो लेकिन बढ़ते हुए व्यय के मद्देनजर रेलगाड़ियों के परिचालन से धन का अर्जन और लाभ कमाना एक समस्या बनी हुई है;

(ग) क्या यह भी सच है कि फ्लेक्सी फेयर से रेलवे को 800 करोड़ रुपए कमाने में सहायता मिली साथ ही छलकपट के दृष्टिकोण हेतु काफी आलोचना भी हुई; और

(घ) यदि हां, तो तत्‍संबंधी ब्यौरा क्या है?

**उत्‍तर**

**रेल मंत्रालय में राज्‍य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)**

1. से (घ): एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

\*\*\*\*\*\*

रेलवे द्वारा राजस्व सृजन के संबंध में 27.07.2018 को राज्‍य सभा में श्रीमती विजिला सत्यानंत के अतारांकित प्रश्‍न सं. 1252 के भाग (क) से (घ) के उत्‍तर से संबंधित **विवरण**।

(क) राजस्व सृजन भारतीय रेल का एक महत्वपूर्ण कार्य है जो यात्री किराया और मालभाड़ा दरों, परिवहन की मांग, घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय मैक्रो-इकोनोमिक परिदृश्य, अर्थव्यवस्था के महत्वपूर्ण क्षेत्रों में विकास और परिवहन के वैकल्पिक साधनों की उपलब्धता तथा कीमत निर्धारण सहित विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है। यात्री और मालभाड़ा संरचना को युक्तिसंगत बनाने संबंधी विभिन्न विकल्पों का मूल्यांकन एक सतत प्रक्रिया है। हाल ही में, राजस्व में वृद्धि के लिए दर सूची को युक्तिसंगत बनाने के लिए बहुत से उपाय किए गए हैं। इनमें से कुछ हैं: एम्टी फ्लो दिशा में लदे यातायात के लिए उदारीकृत स्वतः मालभाड़ा रियायत योजना, महत्वपूर्ण माल यातायात ग्राहकों के साथ दीर्घकालिक दर सूची ठेकों (एलटीटीसी) के अंतर्गत मालभाड़ा दरों में छूट, खुले और सपाट मालडिब्बों में बोरीबंद परेषणों के लदान पर छूट, पत्तन संकुलन प्रभार को वापस लेना, कोयला और कोक दर सूची आदि को युक्तिसंगत बनाना। मालडिब्बों की मांग का इलैक्ट्रोनिक तरीके से पंजीकरण, रेलवे रसीद (ईटी-आरआर) का इलेक्ट्रोनिक तरीके से संवितरण, इकहरी कंटेनर गाड़ी के लिए मल्टिपल रेलवे रसीदें, भार तुलन नीति को ग्राहकों के अनुकूल युक्तिसंगत बनाना आदि जैसे व्यवसाय को सुविधाजनक बनाने संबंधी अनेक उपाय किए गए हैं।

 भारतीय रेल ने यात्री और पार्सल सहित गैर-किराया सेवाओं से आमदनी बढ़ाने के लिए विभिन्न उपाय किए गए हैं:

यात्री यातायात क्षेत्र में बहुत से उपाय किए गए हैं। इनमें से कुछ हैं: राजधानी, शताब्दी और दूरांतो गाड़ियों जैसी उच्च कोटि की गाड़ियों में फ्लैक्सी फेयर प्रणाली की शुरुआत। व्यस्त अवधि के दौरान विशेष गाड़ी सेवाएं चलाने के लिए किए गए विशेष प्रयासों/ व्यवस्थाओं को ध्यान में रखते हुए विशेष गाड़ियां चलाने के लिए अधिक किराए निर्धारित किए गए हैं, मांग के स्वरूप के आधार पर व्यस्त सीजन के दौरान परिवर्तनशील किराया संरचना पर सुविधा गाड़ियां चलाई गई हैं। लागत वसूली आधार पर उच्चतर किराए पर हमसफर एक्सप्रेस, तेजस एक्सप्रेस, अंत्योदय एक्सप्रेस और महामना एक्सप्रेस चलाई गई है। बेहतर सुविधा गाड़ियों के लिए उच्चतर किराए वसूल करने और आम जनता को किफायती और सस्ती दरों पर सेवाएं मुहैया कराना जारी रखने के लिए प्रयास किए जाते हैं।

 ‘समेकित पार्सल लीजिंग नीति’ (सीपीएलपी), ‘पार्सल कार्गो एक्सप्रेस गाड़ियों (पीसीईटी)’ संबंधी नीति अपनाने और कंटेनर यातायात के लिए पार्सल संव्यवहार चालू करने के साथ-साथ पार्सल आमदनी में सुधार के लिए अनेक उपाय किए गए हैं।

(ख): 2016-17 और 2017-18 के दौरान 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशें लागू किए जाने पर यातायात आमदनी में वृद्धि अन्य बातों के साथ-साथ वेतन, भत्तों और पेंशन सहित संचालन व्यय में वृद्धि के अनुरूप नहीं की। यद्यपि रेलवे अपने राजस्व से संचालन व्यय को पूरा करने के बाद ‘अधिक्य’ का सृजन कर रही है, लेकिन रेलवे की आमदनी की तुलना में ‘अधिक्य’ की यह राशि संचालन व्यय में वृद्धि की गति के आधार पर विगत वर्षों में भिन्न-भिन्न रही है। आवधिक वेतन आयोग, रेलवे के महत्वपूर्ण कारोबार को प्रभावित करने वाला अर्थव्यवस्था का समग्र कार्य निष्पादन और सड़क तथा हवाई जैसे यातायात के अन्य साधनों से कड़ी प्रतिस्पर्धा संचालन व्यय में वृद्धि की तुलना में तीव्र गति से रेलों की राजस्व उपार्जन की क्षमता को प्रतिकूल ढंग से प्रभावित करते हैं। अतः यद्यपि रेलवे के पूंजी व्यय में उतरोत्तर वृद्धि के बावजूद, विशेषकर वेतन आयोग की सिफारिशें लागू होने के वर्ष के दौरान रेलवे के आंतरिक संसाधनों का इसमें अंशदान कभी-कभी घटा है। जैसा कि विगत में अनुभव किया गया है, वेतन आयोग की सिफारिशों के प्रभाव में स्थायित्व लाने और अनुवर्ती वर्षों में यातायात से आमदनी में वृद्धि होने से रेलों के वित्तीय निष्पादन में सुधार होगा। तद्नुसार, 2018-19 के बजट अनुमान में रेलवे के संचालन व्यय को पूरा करने और पूंजी व्यय को 11,500 करोड़ रु. का अंशदान करने के लिए पर्याप्त राजस्व अर्जन का निर्धारण किया गया है।

(ग) और (घ): 9 सितम्बर 2016 को फ्लैक्सी फेयर की शुरुआत की गई। वित्त वर्ष 2016-17 (सितम्बर से मार्च), 2017-18 और 2018-19 (अप्रैल से जून) के दौरान रेलवे द्वारा फ्लैक्सी फेयर वाली गाड़ियों से क्रमशः लगभग 371 करोड़ रु., 860 करोड़ रु. और 262 करोड़ रु. अर्जित किए गए। इस फ्लैक्सी फेयर योजना की शुरुआत का विभिन्न क्षेत्रों से मिश्रित प्रतिक्रिया प्राप्त हुई है। इसके अलावा, मौजूदा योजना एक सतत एवं निरंतर प्रक्रिया है।

\*\*\*\*\*\*