सामाजिक सेवा दायित्व

भारतीय रेल द्वारा कतिपय यातायात गतिविधियां जो मौलिक रूप में अलाभप्रद प्रकृति की हैं, का परिचालन समाज के आर्थिक रूप से पिछड़े वर्गों के हित में किया जाता है। इस कारण से हुई हानि भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्व के अंतर्गत आती है।

2012-13 में भारतीय रेलों द्वारा सामाजिक सेवा दायित्वों पर वहन की गई शुद्ध व्यय राशि ₹20,082.72 करोड़ आकलित की गयी थी, जिसमें कर्मचारी कल्याण की लागत (₹4,065.24 करोड़) और कानून एवं व्यवस्था की लागत (₹2,719.88 करोड़) शामिल नहीं हैं। ये लागतें भारतीय रेल प्रणाली की अर्थक्षमता पर प्रभाव डालती हैं।

सामाजिक सेवा दायित्व के घटक:

भारतीय रेल में जिन सामाजिक सेवा दायित्वों के मुख्य घटकों पर हानि हो रही है, निम्न प्रकार से हैं:

(i) लागत से कम दर पर अनिवार्य वस्तुओं की ढुलाई;

(ii) यात्री और अन्य कोचिंग सेवाएं;

(iii) अलाभप्रद शाखा लाइनों का परिचालन; और

(iv) गत 15 वर्षों के दौरान यातायात के लिए खोली गई नई लाइनें।

लागत से कम दर पर अनिवार्य पण्यों की ढुलाई के कारण हानि:

रेलों के सामाजिक सेवा दायित्व के भाग के रूप में, जनता के उपयोग में आने वाली कतिपय अनिवार्य वस्तुओं यथा फल एवं सब्जियां, गन्ना, कागज, चारकोल, बांस, दबाकर भरी हुई कच्ची कपास, आदि को उनका बाजार मूल्य सीमित रखने के उद्देश्य से परिचालन लागत से कम दर पर ढोया जाता है। वर्ष 2012-13 में इन मदों के संचलन के कारण कुल ₹36.60 करोड़ की हानि हुई।

पण्य	हानि (₹ करोड़ में)
फल एवं सब्जियां	28.77
गन्ना	1.12
कागज	0.38
चारकोल	1.11
बांस	4.64
पीस गुड्स के अलावा विनिर्मित सूती कपड़ा	0.11
दबाकर भरी हुई कच्ची कपास	0.43
कच्ची ऊन के अवशेष	0.04
जोड़	**36.60**

ये पण्य वर्ष 2012-13 के लिए कुल शुद्ध टन कि.मी. राजस्व का लगभग 0.76 प्रतिशत और मालभाड़ा आमदनी का 0.33 प्रतिशत है।

यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं से हानि:

2012-13 में कोचिंग सेवाओं की लाभप्रदता का विश्लेषण करने से पता चला कि कुल मिलाकर ₹26,831.24 करोड़ की हानि हुई, जिसमें से चेन्नै, कोलकाता और मुंबई में उपनगरीय सेवाओं, जिनमें ईएमयू और गैर-ईएमयू सेवाओं के कारण ₹3,405.48 करोड़ की हानि हुई। यद्यपि अर्थव्यवस्था में व्याप्त मुद्रास्फीति दबावों के अनुरूप यात्री किरायों में वृद्धि न होने से यात्री यातायात में हानि हुई, अन्य कारक जिनसे स्थिति और भी बदतर बनी, निम्नलिखित हैं:

I. उपनगरीय एवं गैर-उपनगरीय दोनों यात्री सेवाओं में द्वितीय श्रेणी साधारण किराए का कम होना। ये यात्राएं कुल यातायात का 80% होती हैं लेकिन कुल किराए में केवल 18.6% हिस्सेदारी है।

	उपनगरीय			गैर-उपनगरीय			जोड़ (उपनगरीय एवं गैर-उपनगरीय)		
	कुल (सभी श्रेणियां)	द्वितीय श्रेणी साधारण	प्रतिशत	कुल (सभी श्रेणियां)	द्वितीय श्रेणी साधारण	प्रतिशत	कुल (सभी श्रेणियां)	द्वितीय श्रेणी साधारण	प्रतिशत
यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	4476.56	4217.61	94.2	3944.15	2515.37	63.8	8420.71	6732.98	80.0
यात्री आमदनी (करोड़ रु. में)	2010.44	1725.53	85.83	29312.40	4100.86	14.0	31322.84	5826.39	18.6

II. गैर-उपनगरीय दैनिक यात्री जो मासिक टिकट लेते हैं उन्हें 150 किलोमीटर तक रियायत दी जाती है। ये यात्राएं गैर-उपनगरीय यातायात का केवल 22.0% है लेकिन गैर-उपनगरीय यात्री आमदनी में केवल 1.3% की हिस्सेदारी है।

	गैर-उपनगरीय		
	कुल (सभी श्रेणियां)	सीजन टिकल	प्रतिशत
यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	3,944.15	868.77	22.0
पैसेंजर आमदनी (करोड़ रु. में)	29,312.40	393.97	1.3

III. मुंबई, कोलकाता और चैन्नै के उपनगरीय खण्डों पर दैनिक यात्रियों को मासिक और तिमाही सीजन टिकटों में रियायत दी जाती है। सीजन टिकट वाले रेल यात्रियों द्वारा निष्पादित यात्रा उपनगरीय यातायात का 64.6% है लेकिन उपनगरीय यात्री आमदनी में केवल 45.3% की हिस्सेदारी है।

	उपनगरीय		
	कुल (सभी श्रेणियां)	सीजन टिकट	प्रतिशत
यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	4,476.56	2,889.81	64.6
यात्री आमदनी (करोड़ रु. में)	2,010.44	910.85	45.3

IV. विभिन्न वर्गों जैसे (i) वीरता पुरस्कार प्राप्त करने वालों (ii) राष्ट्रीय खेलकूद पुरस्कार (iii) राष्ट्रीय एवं राज्य खेलकूद टूर्नामेंटों में भागीदारों (iv) राष्ट्रीय पुरस्कार से सम्मानित अध्यापकों (v) श्रम पुरस्कार विजेता (vi) युद्ध में शहीदों की विधवाओं (vii) कैंसर, टीबी और अन्य गंभीर बीमारियों से पीड़ित मरीजों (viii) विकलांग व्यक्तियों (ix) प्रेस संवाददाताओं (x) फिल्म तकनीशियनों आदि को किराये में रियायत दी जाती है।

V. (i) मिलिट्री यातायात (ii) पोस्टल यातायात (iii) रजिस्टर्ड समाचार पत्रों और पत्रिकाओं आदि के परिवहन और (iv) पूर्वोत्तर के यातायात को भी रियायत दी जाती है। भारतीय रेल प्राकृतिक आपदाओं जैसे सूखा, तूफान, भूकंप आदि से प्रभावित क्षेत्रों को भोजन, पानी, चारा आदि का परिवहन करके आपातकालीन राहत भी उपलब्ध कराती है।

अन्य देशों में सामाजिक सेवा दायित्वों के लिए प्रतिपूर्ति:

विश्वभर की रेल प्रणालियों की अलाभप्रद गाड़ी सेवाओं के परिचालन के कारण सामाजिक सेवा दायित्वों को वहन करने के लिए सरकार द्वारा वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है। ऐसी सहायता विभिन्न रूपों और भिन्न-भिन्न प्रयोजनों के लिए प्रदान की जाती है, जैसे:

(i) रियायती दर-सूची के कारण हुई हानि की प्रतिपूर्ति;

(ii) घाटे को पूरा करने के लिए तत्काल अनुदान की व्यवस्था;

(iii) घाटे को पूरा करने के लिए आसान शर्तों पर ऋण की व्यवस्था;

(iv) प्रणाली को अर्थक्षम बनाए रखने तथा उपांतिक लाभ कमाने योग्य बनाने के लिए वित्तीय सहायता;

(v) संचित ऋण तथा अनुत्पादक पूंजी को बट्टे खाते में डालना; और

(vi) निवेश तथा अवसंरचना अनुरक्षण के लिए सहायता।

प्रत्येक वर्ष भारतीय रेल विभिन्न प्रकार की अलाभप्रद सेवाओं को निष्पादित कर के हानि वहन करती है। ये हानियां अधिकांशतः (क) साधारण द्वितीय श्रेणी के कम किराये (ख) उपनगरीय और अनुपनगरीय सीजन किराये (ग) यात्री टिकट पर प्रदान की गई विभिन्न रियायतों और (घ) कतिपय पण्यों की लागत से कम दर पर ढुलाई के कारण होती हैं। अलाभप्रद शाखा लाइनों के संचालन से भी भारतीय रेल के वित्त पर भारी बोझ पड़ता है। इस प्रकार इन सेवाओं के माध्यम से अर्जित राजस्व आय और उनकी चालू लागत के बीच एक अंतर पैदा हो जाता है।

2012-13 में भारतीय रेल द्वारा वहन किए गए शुद्ध सामाजिक सेवा दायित्व ₹20,082.72 करोड़ आकलित किए गए हैं जो कि कुल राजस्व आमदनी का 16.2% तथा कुल खर्च का 18.0% बैठता है।

अलाभप्रद शाखा लाइनें:

शाखा लाइन परिचालन से आमदनी बढ़ाने के प्रयासों के बावजूद, ऐसी अधिकांश लाइनें वाणिज्यिक दृष्टि से अर्थक्षम नहीं हैं। रेल सुधार समिति ने ऐसी 40 लाइनों को बंद करने की सिफारिश की थी, परन्तु ऐसी सेवाओं को हटाने के प्रति जनता के कड़े प्रतिरोध तथा राज्य सरकारों के विरोध के कारण अब तक केवल 15 लाइनों को ही रेलों द्वारा बंद किया गया

है. वर्ष 2012-13 के लिए 90 अलाभप्रद शाखा लाइनों के वित्तीय परिणामों की समीक्षा से पता चलता है कि इन लाइनों पर ₹ 2,190 करोड़ का मूल निवेश किया गया, जबकि वर्ष 2012-13 के दौरान ₹1,466 करोड़ की हानि हुई।

गत 15 वर्षों में यातायात के लिए खोली गई नई लाइनें:

रेल अभिसमय समिति (आरसीसी) ने इस विषय पर अपनी नौवीं रिपोर्ट में यह नोट किया है कि रेलवे वित्त की मौजूदा स्थिति और निर्माण की मौजूदा उच्च लागतों के कारण, रेलें इस स्थिति में नहीं थीं कि वे अल्प विकसित क्षेत्रों में पर्याप्त पूंजी निवेश कर सकें। अत: उन्होंने महसूस किया कि भूमि को नि:शुल्क उपलब्ध कराना और 20 वर्षों की अवधि के लिए इन लाइनों पर लाभांश दायिता में छूट देने जैसी राहतें न्यायोचित हैं। आवधिक समीक्षाओं से पता चला है कि 2012-13 में 4 लाइनों की जांच की गई, पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए रेलों की सामाजिक सेवा दायित्व के रूप में ये सभी लाइनें या तो ऋणात्मक या अलाभप्रद प्रतिफल दे रही हैं।

वर्ष 2012-13 के लिए नई लाइनों के वित्तीय परिणाम

क्र. सं.	शाखा लाइन का नाम	खुलने की तारीख	लागत (₹ करोड़ में)	निवेश पर संभावित प्रतिफल (% में)	निवेश पर वास्तविक प्रतिफल		
					2010-11 (% में)	2011-12 (% में)	2012-13 (% में)
	विकासात्मक लाइनें						
1	कोलायत-फलौदी (ब.ला.) 112 कि.मी.	2007	170.77	(-)3.06	(-)9.56	(-)10.31	**(-)13.44**
2	काकीनाडा-कोटीपल्ली (ब.ला) 45 कि.मी.	13.5.05	153.58	19.87	(-)8.00	(-)9.00	**(-)7.00**
3	पुट्टापर्थी के रास्ते पेनुकोंडा-धर्मावरम (ब.ला) 45 कि.मी	2002	64.50	14.14	(-)33.18	(-)31.15	**(-)37.80**
4	लांजीगढ़-भवानीपटना-जूनागढ़ (बला) 54.5 किमी*	11.8.2012	205.66	लागू नहीं	_	_	**(-)3.65**

* 11.08.2012 को लांजीगढ़ से भवानीपटना तक आंशिक लाइन खोल दी गई है और भवानीपटना से जूनागढ़ (24 किमी) खोले जाने के लिए तैयार है और 31.03.2014 तक यातायात के लिए खोले जाने की संभावना है।