

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
24.07.2019 के

अतारांकित प्रश्न सं. 5200 का उत्तर

रेलवे की प्रचालन क्षमता

5200. श्री सुधीर गुप्ता:

श्री संजय सदाशिवराव मांडलिक:

श्री गजानन कीर्तिकर:

श्री बिद्युत बरन महतो:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या रेलवे यात्रियों और अन्य कोचिंग सेवाओं की प्रचालन लागत को पूरा नहीं कर पा रहा है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी जोन-वार/राज्य-वार ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;
- (ग) विगत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष तथा चालू वर्ष के दौरान यात्री किराए के संदर्भ में रेलवे को हुए घाटे का ब्यौरा क्या है;
- (घ) क्या माल ढुलाई सेवाओं से अर्जित लाभ का प्रयोग यात्री और कोचिंग सेवाओं में हुए घाटे की क्षतिपूर्ति करने के लिए किया जा रहा है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (ङ) रेलवे द्वारा स्वयं को लाभप्रद संस्था बनाने के लिए अन्य क्या सुधारात्मक उपाय किए गए हैं/किए जाने का प्रस्ताव है?

उत्तर

रेल और वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री (श्री पीयूष गोयल)

(क) से (ङ): एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

रेलवे की प्रचालन क्षमता के संबंध में 24.07.2019 को लोक सभा में श्री सुधीर गुप्ता, श्री संजय सदाशिवराव मांडलिक, श्री गजानन कीर्तिकर और श्री बिद्युत बरन महतो के अतारांकित प्रश्न संख्या 5200 के भाग (क) से (ड.) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) और (ख): भारतीय रेल द्वारा परिवहन संबंधी कतिपय ऐसी गतिविधियां निष्पादित की जाती हैं जो अलाभप्रद प्रकृति की होती हैं और देश के विस्तृत हित को ध्यान में रखते हुए अपनाई जाती हैं। वर्ष 2017-18 के लिए कोचिंग सेवाओं की परिचालन लागत का जोन-वार ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्रम सं.	क्षेत्रीय रेल	परिचालन लागत (करोड़ रु में)
1.	मध्य	10,149
2.	पूर्व	8,788
3.	पूर्व मध्य	6,187
4.	पूर्व तट	2,503
5.	उत्तर	15,394
6.	उत्तर मध्य	5,825
7.	पूर्वोत्तर	5,107
8.	पूर्वोत्तर सीमा	5,052
9.	उत्तर पश्चिम	4,634
10.	दक्षिण	9,937
11.	दक्षिण मध्य	7,699
12.	दक्षिण पूर्व	4,189
13.	दक्षिण पूर्व मध्य	2,106
14.	दक्षिण पश्चिम	3,689
15.	पश्चिम	8,464
16.	पश्चिम मध्य	4,353
17.	मेट्रो रेलवे	584

राज्य-वार डाटा नहीं रखा जाता।

(ग): पिछले प्रत्येक तीन वर्ष के दौरान परिचालन लागत से कम यात्री किराए की कीमत निर्धारण के कारण रेलों को होने वाली हानि का ब्योरा नीचे दिया गया है:-

वर्ष	हानियां (करोड़ रुपयों में)
2015-16	22,262
2016-17	25,561
2017-18 (नवीनतम उपलब्ध)	31,128

देश का महत्वपूर्ण परिवहन संवाहक होने के नाते भारतीय रेल अपने देशवासियों के प्रति सामाजिक सेवा दायिता का वहन करती है। यह समाज के गरीब तबके को किफायती परिवहन समाधान प्रस्तुत करने के लिए वचनबद्ध है। भारतीय रेल की यह अनिवार्य विशेषता न केवल आर्थिक उन्नति और औद्योगिक विकास में योगदान करती है बल्कि आम जनता के हित में परिचालन की लागत से कम कीमत पर कतिपय सेवाएं भी मुहैया कराती है।

(घ): भारतीय रेल पर दर सूची नीति परंपरागत रूप से यात्री किरायों में वृद्धि के संबंध में प्रतिबंध और मालभाड़ा दरों में आवधिक वृद्धि के मामले में संतुलित रही है। परंपरा के अनुसार, यात्री एवं अन्य कोचिंग सेवाओं पर होने वाली हानि मालभाड़ा क्षेत्र में अर्जित राजस्व से 'क्रॉस सब्सिडाइजेशन' की प्रक्रिया के जरिए क्षतिपूर्ति की जाती रही है।

(ङ): रेलवे द्वारा किए गए/किए जा रहे अन्य उपाए जिससे यात्री यातायात से राजस्व में वृद्धि होती है।

(i) 01.10.2014 से डायनेमिक किराए पर प्रीमियम तत्काल कोटा की अवधारणा शुरू की गई है। वर्ष 2018-19 के लिए इस योजना से डायनेमिक आमदनी लगभग 603 करोड़ रुपए है।

(ii) मई 2015 से उच्चतर किराए पर विशेष प्रभारों (द्वितीय श्रेणी आरक्षित के लिए 10% अधिक और अन्य श्रेणियों के लिए 30% अधिक) पर विशेष रेलगाड़ियों की अवधारणा शुरू की गई है। अनारक्षित द्वितीय श्रेणी के लिए किराया सुपरफास्ट मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी (अनारक्षित) किराए के बराबर है। इससे अतिरिक्त आमदनी का उपार्जन हुआ।

(iii) 01.07.2015 से परिवर्तनशील किराया संरचना पर सुविधा स्पेशल की अवधारणा शुरू की गई। अनारक्षित द्वितीय श्रेणी के लिए किराया सुपरफास्ट मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी (अनारक्षित) किराए के बराबर है। इससे अतिरिक्त आमदनी का उपार्जन हुआ।

(iv) 25.12.2015 से तत्काल किराया योजना का यौक्तिकरण करना।

(v) 09.09.2016 से राजधानी, शताब्दी और दूरान्तो रेलगाड़ियों में फ्लैक्सी किराया योजना शुरू की गई। नवम्बर 2018 तक अतिरिक्त फ्लैक्सी फेयर आमदनी 1836 करोड़ रुपए है।

(vi) 01.01.2017 से सभी आरक्षित रेलगाड़ियों में पहली चार्ट तैयार होने के बाद खाली बर्थों/सीटों पर 10% की छूट देना। पहला चार्ट तैयार होने के बाद बुकिंग से आमदनी 2016-17 के दौरान, 769 करोड़ रुपए से बढ़कर, 2017-18 के दौरान 1024 करोड़ रुपए हो गई है।

(vii) चार खंडों अर्थात बेंगलूरु-मैसुरु, मैसुरु-बेंगलुरु, अहमदाबाद-वडोदरा और जलपाईगुड़ी-मालदा टाउन खंडों पर शताब्दी रेलगाड़ियों में किराए पर रियायत देना। अधिभोगिता और आमदनी, दोनों में वृद्धि हुई है।

(viii) द्वितीय श्रेणी यात्रियों को सुविधा के उद्देश्य से, अल्प उपयोग के साथ चल रहे शयनयान श्रेणी सवारीडिब्बों को कतिपय खंडों पर द्वितीय श्रेणी (अनारक्षित) किराए पर द्वितीय श्रेणी अनारक्षित के रूप में डी-रिजर्व किया गया है। जहां तक अतिरिक्त आमदनी का संबंध है, अलग आंकड़े नहीं रखे जाते।

(ix) बैंगलुरु-मैसुरु-बैंगलुरु खंड पर 5 जोड़ी रेलगाड़ियों में सफल कार्यान्वयन के बाद एसी 3 टियर सवारीडिब्बों (किसी खंड विशेष पर कम उपयोग वाले) को एसी कुर्सीयान किराए, जो एसी-3टियर किराए से कम है, पर एसी कुर्सीयान के रूप में घोषित करने का अधिकार क्षेत्रीय रेलों को प्रत्यायोजित किया गया है। अधिभोगिता और आमदनी, दोनों में वृद्धि हुई है।

(x) 15.03.2019 से फ्लैक्सी किराया योजना को निम्नानुसार युक्तिसंगत बनाया गया है:-

(I) फ्लैक्सी किराया योजना को (राजधानी, शताब्दी और दूरंतो गाड़ियों) 15 गाड़ियों से पूरी तरह और 32 गाड़ियों से 3 महीनों (फरवरी, मार्च और अगस्त) की पूर्व निर्धारित कम व्यस्त अवधि के दौरान समाप्त किया गया है। 5 राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों से फ्लैक्सी फेयर समाप्त कर दिया गया है।

(II) सभी फ्लैक्सी किराया वाली श्रेणियों में लागू फ्लैक्सी किराया योजना की अधिकतम सीमा को पूर्व में 1.5 गुणा से घटाकर 1.4 गुणा तक कर दिया गया है।

(III) फ्लैक्सी किराए वाली गाड़ियां अर्थात् राजधानी, शताब्दी, दूरंतो गाड़ी और हमसफर गाड़ियों, जिनमें गाड़ी के निर्धारित प्रस्थान से 4 दिन पहले श्रेणी-वार अधिभोगिता 60% से कम होती है, में निम्नानुसार ग्रेड-वार छूट दी गई है:-

अधिभोगिता	छूट
70% तक	पिछले किराए पर 20%
70% से 80%	पिछले किराए पर 10%
80% से अधिक	कोई नहीं

बहरहाल, यह न्यूनतम आधार किराया और अन्य लागू पूरक प्रभारों की वसूली पर निर्भर करेगा।
