

## रेल बजट 2012-13: एक मूल्यांकन\*

रेल बजट 2012-13 समावेशी संवृद्धि प्रक्रिया के लक्ष्य की प्राप्ति के लिए एक महत्वपूर्ण बुनियादी संरचना की निविष्टि के रूप में रेलवे की भूमिका पर बल देता है। यह रेलवे के लिए एक राष्ट्रीय नीति की आवश्यकता को रेखांकित करता है। सुरक्षा, समेकन और आधुनिकीकरण पर आधारित एक बहुविध दृष्टिकोण अपनाया गया है। यह बजट 2012-13 के लिए वार्षिक योजना परिव्यय का एकीकरण 12वीं योजना की अवधि के दौरान रेलवे की प्रस्तावित निवेश आवश्यकताओं के साथ करने की अपेक्षा करता है। 2012-13 के लिए अनेक विकासात्मक गतिविधियों हेतु बजट आबंटन अगले पाँच वर्षों में उन गतिविधियों का उत्तरदायित्व लेने के लिए अनुमानित व्यय आवश्यकताओं के संबंध में अपर्याप्त हैं। यह बजट में प्रस्तावित आधुनिकीकरण, क्षमता-संवर्धन और विकास संबंधी अन्य पहलों के कार्यान्वयन के लिए निवेश की विपुल आवश्यकताओं की तुलना में संसाधन संबंधी कमियों को स्वीकार करता है, यह निर्दिष्ट किया गया है कि इनमें से कुछ विकासात्मक कार्य सरकारी-निजी सहभागिता (पीपीपी) पद्धति से अथवा राज्य सरकारों के साथ लागत में साझेदारी के आधार पर किये जाएँगे। सकल यातायात प्राप्तियों में तीव्र वृद्धि के आधार पर बजट 2012-13 में परिचालन अनुपात में तीव्र कमी निर्दिष्ट करता है, जबकि साधारण कार्य व्ययों के संबंध में उनके लगभग पिछले वर्ष के स्तर तक बढ़ने के लिए बजट-व्यवस्था की गई है। 2012-13 में सकल यातायात प्राप्तियों में उछाल के लिए कारण प्राथमिक रूप से 6 मार्च 2012 से मालभाडा दरों के यौक्तिकीकरण एवं बजट में प्रस्तावित यात्री किराये में वृद्धि को माना गया है। रेलवे की प्रस्तावित निवेश आवश्यकताओं और केंद्र सरकार से सकल बजटीय सहायता की उपलब्धता के तौर पर मौजूदा दबावों को ध्यान में रखते हुए फोकस उपयुक्त उपायों द्वारा संसाधनों के आंतरिक उत्पादन पर होना चाहिए। तथापि, बजट के बाद उच्चतर से इतर श्रेणी की यात्रा के संबंध में यात्री किराया वृद्धियों को वापस लेने का प्रभाव बजट को प्रस्तुत करने के दिन घोषित किये गये बजट-निर्धारित यात्री उपार्जन की वसूली पर पड सकता है।

14 मार्च 2012 को संसद में प्रस्तुत रेल बजट 2012-13 समावेशी संवृद्धि प्रक्रिया का लक्ष्य प्राप्त करने के लिए एक महत्वपूर्ण बुनियादी संरचना की निविष्टि के रूप में रेलवे की भूमिका पर बल देता

\* आर्थिक और नीति अनुसंधान विभाग के राजकोषीय विश्लेषण प्रभाग में तैयार किया गया। यह आलेख 14 मार्च 2012 को संसद में प्रस्तुत रेल बजट 2012-13 पर आधारित है।

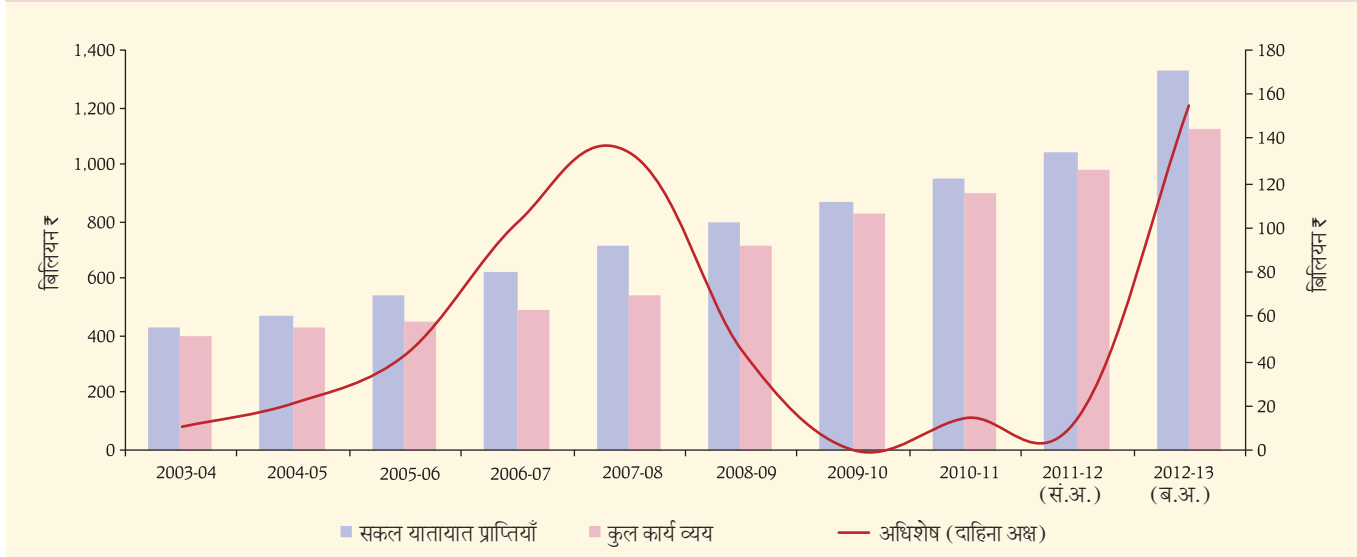
है। इस संदर्भ में यह रेलवे के लिए एक राष्ट्रीय नीति की आवश्यकता को रेखांकित करता है। सुरक्षा, समेकन और आधुनिकीकरण पर आधारित एक बहुविध दृष्टिकोण को अपनाते हुए यह बजट 12वीं योजना अवधि के दौरान रेलवे की प्रस्तावित निवेश संबंधी अपेक्षाओं के साथ 2012-13 के लिए वार्षिक योजना परिव्यय के एकीकरण की अपेक्षा करता है। तथापि, 2012-13 के लिए अनेक विकासात्मक कार्यकलापों हेतु बजट आबंटन अगले पाँच वर्षों में उन गतिविधियों को कार्यान्वित करने के लिए अनुमानित व्यय की आवश्यकताओं के संबंध में अपर्याप्त हैं।

बजट में प्रस्तावित आधुनिकीकरण, क्षमता-संवर्धन और विकास संबंधी अन्य पहलों के कार्यान्वयन के लिए निवेश की विपुल आवश्यकताओं की तुलना में संसाधन संबंधी कमियों को स्वीकार करते हुए यह निर्दिष्ट किया गया है कि इनमें से कुछ विकासात्मक कार्य सरकारी-निजी सहभागिता (पीपीपी) पद्धति से अथवा राज्य सरकारों के साथ लागत में साझेदारी के आधार पर किये जाएँगे। सकल यातायात प्राप्तियों में तीव्र वृद्धि के आधार पर बजट 2012-13 में परिचालन अनुपात में तीव्र कमी निर्दिष्ट करता है, जबकि साधारण कार्य व्ययों के संबंध में उनके लगभग पिछले वर्ष के स्तर तक बढ़ने के लिए बजट-व्यवस्था की गई है। 2012-13 में सकल यातायात प्राप्तियों में उछाल के लिए कारण प्राथमिक रूप से 6 मार्च 2012 से मालभाडा दरों के यौक्तिकीकरण एवं बजट में प्रस्तावित यात्री किराये में वृद्धि को माना गया है। इस आलेख में उक्त रेल बजट की मुख्य विशेषताएँ निर्दिष्ट की गई हैं।

### वित्तीय निष्पादन

रेलवे के वित्तीय निष्पादन में 2011-12 के दौरान और गिरावट आई। यात्रियों से आमदनी बजट-निर्धारित स्तर से कम रही जबकि साधारण कार्य व्ययों में कमी और पेंशन निधि में से अधिकतर विनियोजन के कारण कुल कार्य व्यय उच्चतर हो गए। मालभाडा यातायात के परिमाण पर कुछ राज्य सरकारों द्वारा लौह धातु (आइरन ओर) के निर्यात पर लागू किये गये प्रतिबंध के प्रभाव के बावजूद, बजट से पहले लागू किये गये मालभाडा प्रशुल्क के यौक्तिकीकरण को देखते हुए संशोधित अनुमानों (सं.अ.) में मालभाडे से आमदनी को अपरिवर्तित रखा गया है। मूल्यहास आरक्षित निधि में से विनियोजन भी निम्नतर थे। तदनुसार परिचालन अनुपात (सकल यातायात

चार्ट 1 : रेलवे का राजस्व, व्यय और अधिशेष



प्राप्तियों के अनुपात के रूप में कुल कार्य व्यय) बजट-निर्धारित स्तर से अधिक था (विवरण 1)। यहाँ यह बात ध्यान में रखनी होगी कि रेलवे को 2011-12 के दौरान किये गये सुरक्षा संबंधी कार्यों की आवश्यकताएँ पूरी करने के लिए वित्त मंत्रालय से उधार का सहारा लेने पडा।

यह प्रतीत होता है कि बजट में 2012-13 के लिए रेलवे के अधिशेष में नौ-गुनी से अधिक वृद्धि का पूर्वानुमान किया गया है जो एक महत्वाकांक्षा को व्यक्त करता है और मुख्य रूप से यातायात से

उपार्जन में उछाल द्वारा प्रेरित है (चार्ट 1)।

2012-13 के दौरान यह अनुमानित है कि रेलवे की सकल यातायात प्राप्तियाँ 27.6 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज करेंगी। पिछली प्रवृत्तियों को देखते हुए यह 2012-13 के लिए अतीत की औसत प्रवृत्तियों की तुलना में उल्लेखनीय रूप में उच्चतर रखी गई दोनों यात्री और मालभाडा आमदनी हेतु बजट-निर्धारित वृद्धि दरों के चलते आशाजनक प्रतीत होती है। फिर भी यह ध्यान में रखना होगा कि यात्री किराया आठ वर्ष के अंतराल के बाद सभी स्तरों पर समान रूप से संशोधित किया गया है (अनुबंध 1)। साधारण कार्य व्ययों की इस प्रकार से बजट-व्यवस्था की गई है कि उनमें 2012-13 के लिए लगभग 11.6 प्रतिशत वृद्धि होगी, जो पुरानी औसत प्रवृत्तियों की

सारणी 1 : वित्तीय संकेतक एक नजर में (संवृद्धि दरें)

मदे	(प्रतिशत)		
	2008-09 से 2010-11 (औसत)	2011-12 (सं.अ.)	2012-13 (ब.अ.)
	1	2	3
<b>I. कुल प्राप्तियाँ</b>	<b>9.7</b>	<b>10.3</b>	<b>27.2</b>
जिनमें से			
क) यात्रियों से आमदनी	9.1	11.7	25.3
ख) मालभाडे से आमदनी	9.9	9.2	30.2
<b>II. कुल व्यय</b>	<b>18.4</b>	<b>10.1</b>	<b>14.0</b>
जिनमें से			
क) निवल साधारण कार्य व्यय	19.0	11.0	11.6
ख) निधियों से विनियोजन	17.6	0.7	22.0
<b>III. निवल राजस्व (I-II)</b>	<b>-25.0</b>	<b>12.6</b>	<b>85.4</b>
<b>ज्ञापन (अनुपात)</b>			
i) परिचालन अनुपात	93.5	95.0	84.9
ii) प्रभार्य पूँजी और पूँजीगत निधि से निवेश की तुलना में निवल राजस्व का अनुपात	5.9	4.4	12.1

सारणी 2 : प्रमुख वित्तीय अनुपात

मदे	(प्रतिशत)	
	परिचालन अनुपात	प्रभार्य पूँजी के प्रतिशत के रूप में निवल रेलवे राजस्व
	1	2
2003-04	92.1	8.0
2004-05	91.0	8.9
2005-06	83.2	15.4
2006-07	78.7	19.0
2007-08	75.9	20.7
2008-09	90.5	8.8
2009-10	95.3	4.5
2010-11	94.6	4.4
2011-12 (सं.अ.)	95.0	4.4
2012-13 (ब.अ.)	84.9	12.1

तुलना में उल्लेखनीय रूप में निम्नतर प्रतीत होती है (सारणी 1 और विवरण 2)। सकल यातायात प्राप्तियों और कार्य-व्ययों के अनुमानों के लिए अंतर्निहित धारणाओं से किसी भी विचलन की स्थिति में 2012-13 के दौरान 84.9 प्रतिशत तक 10 प्रतिशत अंकों से अधिक परिचालन अनुपात में कमी प्राप्त करना कठिन होगा (सारणी 2)।

## 12वीं योजना अवधि की तुलना में 2012-13 के लिए योजना परिव्यय

2012-13 में 601 बिलियन रुपये पर बजट-निर्धारित योजना परिव्यय 21.5 प्रतिशत की वृद्धि दर्शानेवाला अब तक का रेलवे द्वारा किया गया सबसे अधिक योजनागत निवेश है। योजना परिव्यय के आधे से अधिक भाग का आबंटन चल स्टॉक (रेल के डिब्बे, इंजन, वैगन आदि) के आधुनिकीकरण, रेल पटरियों के नवीकरण और रेलवे नेटवर्क के विस्तार के लिए करना प्रस्तावित है (विवरण 3)। वित्तपोषण का स्वरूप यह दर्शाता है कि (2011-12 में एक तिमाही की तुलना में) योजना परिव्यय के 30 प्रतिशत के लिए आंतरिक संसाधनों के माध्यम से वित्तपोषण हेतु बजट में व्यवस्था की गई है, जो 2007-11 के दौरान विद्यमान लगभग 40 प्रतिशत के औसत से कम है। 240 बिलियन रुपये पर 2012-13 के लिए सकल बजट सहायता, योजना परिव्यय का लगभग 40 प्रतिशत होगी (2011-12 में यह 43 प्रतिशत थी)। बाजार उधार का अंश (150 बिलियन रुपये) 2012-13 के दौरान वार्षिक योजना परिव्यय के 25 प्रतिशत पर रखा गया है (2011-12 में यह लगभग 30 प्रतिशत था)।

यह ध्यान में रखा जाना चाहिए कि रेलवे ने 12वीं योजना अवधि के दौरान लगभग 7,400 बिलियन रुपये का निवेश करने का प्रस्ताव किया है। तथापि, यह इस पूर्वधारणा पर आधारित है कि 12वीं योजना अवधि के दौरान बुनियादी संरचना में निवेश में सरकार के लगभग 2,500 बिलियन रुपये के अंश का कम से कम 10 प्रतिशत इसे प्राप्त होगा। इसके अतिरिक्त, यह भी प्रस्तावित है कि 300 बिलियन रुपये की सीमा तक राष्ट्रीय योजनाओं के लिए सरकार से सहायता के माध्यम से योजना का वित्तपोषण किया जाए। इन प्रस्तावों का अनुमोदन होने तक 2012-13 के लिए वार्षिक आबंटन 12वीं योजना के लिए प्रस्तावित औसत वार्षिक आबंटन का लगभग 40 प्रतिशत हो जाता है। तदनुसार बजट में आधुनिकीकरण और सुरक्षा समितियों द्वारा अभिनिर्धारित पाँच श्रेणियों<sup>1</sup> में से चार श्रेणियों के संबंध में अपेक्षित औसत परिव्ययों की तुलना में उल्लेखनीय रूप से कम आबंटन किया गया है।

## आधुनिकीकरण, सुरक्षा और बजट में अन्य पहलें

रेलवे बजट 2012-13 सुरक्षा संवर्धन और आधुनिकीकरण के उपायों पर विशेष बल देता है। आधुनिकीकरण के उपायों का

<sup>1</sup> रेल पटरियाँ (ट्रैक्स); 2. पुल; 3. संकेत-व्यवस्था और दूरसंचार; 4. रेलिंग स्टॉक तथा 5. स्टेशन और माल टर्मिनल।

## रेल बजट : प्रस्तुति के बाद की प्रगति

रेल बजट प्रस्तुत करने के बाद यात्रा की कुछ श्रेणियों अर्थात् दूसरी श्रेणी उपनगरीय और उपनगरीय से इतर, स्लीपर, एसी चेरर कार और एसी 3-टियर के लिए यात्री किराये में की गई वृद्धि वापस ली गई। इससे 2012-13 के लिए यात्रियों से आमदनी के संबंध में बजट अनुमानों की प्राप्ति प्रभावित हो सकती है क्योंकि आमदनी के तीन-चौथाई भाग से अधिक उच्चतर श्रेणी से इतर यात्रियों की यात्रा से प्राप्त होती है।

कार्यान्वयन, जिनकी सिफारिश दो उच्च-स्तरीय समितियों द्वारा की गई है, चल स्टॉक, रेल पटरियों और पुलों, संकेत-व्यवस्था और दूरसंचार के क्षेत्रों से संबंधित है। बजट में सीमांत क्षेत्रों एवं पड़ोसी देशों के साथ रेल संबद्धता को सुधारने का भी प्रस्ताव किया गया है (अनुबंध)।

## समग्र मूल्यांकन

रेल बजट 2012-13 संवृद्धि के उत्प्रेरक के रूप में अपनी विकासात्मक भूमिका पर फोकस करता है, अपनी निवेश संबंधी प्राथमिकताओं को परिभाषित करता है तथा प्रशुल्क और किराया संशोधन उपायों द्वारा अपनी कमजोर वित्तीय स्थिति से संबंधित मूलभूत समस्या का समाधान करने का प्रयास करता है। इस बीच केंद्र सरकार से अतिरिक्त वित्तीय सहायता की अपेक्षा की जा रही है तथा राज्य सरकारों की सहायता से एवं सरकारी-निजी सहभागिता (पीपीपी) की पहलों के अंतर्गत क्षमता संवर्धन और विकासात्मक कार्य के लिए निवेश के अन्य अवसरों का अन्वेषण किया जा रहा है। मध्यावधि में रेलवे के वित्तों के विश्वसनीय सुधार के अधीन ये पहलें धारणीय बनाई जा सकती हैं।

यह अनेक कारकों पर निर्भर होगा। पहला, रेलवे को प्रगामी रूप से अपनी सेवाओं की व्यवस्था की लागत के अनुरूप इन सेवाओं की अधिक लचीली कीमत-निर्धारण नीति के माध्यम से अधिक बाजार-उन्मुख संगठन बनना होगा। दूसरा, इसे बजट में परिकल्पित रूप में आधुनिकीकरण करने के द्वारा अपने परिचालनगत व्ययों को किफायती बनाने की दिशा में भी कार्य करना होगा। तीसरा, परिकल्पित रूप में राज्य सरकारों और निजी क्षेत्र से संवर्धित सहायता केवल मध्यावधि से लेकर दीर्घावधि में ही संग्रह की जा सकेगी। चौथा, अपने योजना परिव्ययों के वित्तपोषण के लिए रेलवे द्वारा उपयोग में लाई जा रही बजटेतर सहायता का प्रधान भाग बाजार उधार है। रेलवे की प्रस्तावित निवेश आवश्यकताओं, तथा केंद्र सरकार से सकल बजट-सहायता की उपलब्धता के तौर पर विद्यमान दबावों को ध्यान में रखते हुए फोकस उपयुक्त उपायों द्वारा आंतरिक संसाधन के उत्पादन पर होना चाहिए। उपायों का एक त्वरित चित्र (स्नैपशॉट) अनुबंध में दिया गया है।

## अनुबंध रेल बजट 2012-13 में प्रमुख नीतिगत पहलें

### नई सेवाएँ

- 75 नई एक्सप्रेस रेल गाड़ियाँ शुरू की जाएँगी। 21 नई यात्री गाड़ी सेवाएँ, 9 डीईएमयू सेवाएँ और 8 एमईएमयू सेवाएँ शुरू की जाएँगी। 39 रेल गाड़ियों के यात्रा-मार्ग का विस्तार किया जाएगा। 23 ट्रेनों की बारंबारता में वृद्धि की जाएगी।
- मुंबई, चेन्नै और कोलकाता में उपनगरीय सेवाएँ बढ़ाई जाएँगी।

### आधुनिकीकरण और कारखानों की स्थापना

- छपरा में स्थित रेल चक्र योजना ने 2011-12 के दौरान 78 पहियों का उत्पादन किया; इस संयंत्र को 2012-13 में पूरी तरह चालू किया जाएगा।
- रायबरेली रेलडिब्बा फैक्टरी ने 2011-12 में 10 डिब्बे बनाये; इस फैक्टरी का चरण-II 2012-13 में चालू किया जाएगा।
- डनकुनी स्थित डीजल घटक फैक्टरी ने प्रायोगिक तौर पर उत्पादन प्रारंभ किया तथा इसे 2012-13 में पूरी तरह चालू किया जाएगा।
- कुल्टी स्थित वैगन विनिर्माण फैक्टरी तथा बजबज स्थित फियाट बोगी फ्रेम यूनिट 2012-13 में उत्पादन शुरू करेंगे।
- एक वैगन फैक्टरी की स्थापना सीतापाली (गंजाम जिला, ओडिशा) में की जाएगी। केरल सरकार की सहायता से एक रेलडिब्बा फैक्टरी पालक्काड में स्थापित की जाएगी; रेलडिब्बों के लिए दो अतिरिक्त नये विनिर्माण यूनिट गुजरात के कच्छ क्षेत्र में और कर्नाटक के कोलार में उक्त राज्य सरकारों की सक्रिय सहभागिता के साथ स्थापित किये जाएँगे।
- मध्यप्रदेश की विदिशा में उच्च अश्वशक्ति वाले डीजल इंजनों के लिए कर्षण प्रत्यावर्तकों (ट्रैक्शन आल्टरनेटर्स) के विनिर्माण के लिए एक संयंत्र स्थापित किया जाएगा।
- उच्च शक्ति वाले बिजली के इंजनों में प्रयुक्त करने के लिए अगली पीढ़ी की प्रौद्योगिकी से युक्त नोदन प्रणाली (प्रोपल्शन सिस्टम) का विनिर्माण करने के लिए पश्चिम बंगाल के श्यामनगर में एक फैक्टरी की स्थापना की जाएगी।
- इंजन शेलों के निर्माण एवं नई पीढ़ी के 9000 एचपी इंजनों के विनिर्माण के लिए तीन चरणों वाले इंजनों के सज्जीकरण (असेंब्ली) हेतु डनकुनी में सीएलडब्ल्यू की बिजली के इंजनों की सहायक सामग्री के यूनिट का संवर्धन किया जाएगा।

### गेज परिवर्तन और द्विगुणीकरण

- 725 कि.मी. की नई लाइनों, 700 कि.मी. के द्विगुणीकरण, 800 कि.मी. के गेज परिवर्तन तथा 1100 कि.मी. के बिजलीकरण का लक्ष्यीकरण 2012-13 में किया गया है।

### पड़ोसी देशों के साथ संबद्धता

- नेपाल के साथ संबद्धता उपलब्ध कराने के लिए जोगबनी-विराटनगर और जयनगर-बिजलपुरा-बरदिबस की नई लाइनों का निर्माण पहले से ही प्रगति पर है।
- बंगला देश में स्थित अखौरा के साथ अगरतला को संबद्ध करने के लिए परियोजना 2012-13 में प्रारंभ की जाएगी।

### बचाव और सुरक्षा

- काकोडकर समिति द्वारा की गई सिफारिश के अनुसार एक सांविधिक विनियामक निकाय के रूप में रेलवे सुरक्षा प्राधिकरण की स्थापना;
- आधुनिकीकरण के कार्यक्रम को कार्यान्वित करने के लिए पित्रोदा समिति द्वारा की गई सिफारिश के अनुसार मिशनों का निर्माण।
- काकोडकर और पित्रोदा समितियों द्वारा अभिनिर्धारित पाँच फोकस क्षेत्रों, अर्थात् (क) रेल पटरियों (ख) पुलों (ग) सकेत-व्यवस्था और दूरसंचार (घ) चल स्टॉक और (ङ) स्टेशनों और माल टर्मिनलों के साथ वार्षिक योजना निवेश को सुयोजित करना।
- नये बोर्ड सदस्य (सुरक्षा और अनुसंधान) को नियुक्त करना।
- लेवेल-क्रॉसिंगों को हटाने के लिए रेल-सड़क पृथक्करण निगम की स्थापना करना।
- प्राथमिकता वाले कार्यों के लिए योजनागत आबंटन ताकि एक समयबद्ध तरीके से समापन के बाद लाभ प्राप्त किये जा सकें।
- आपदा प्रबंधन के लिए कौशल-विकास हेतु बेंगलुरु, खडगपुर और लखनऊ में तीन 'सुरक्षा ग्राम' स्थापित किये जाएँगे।
- सभी 202 अभिनिर्धारित स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली का संस्थापन 2012-13 में समाप्त करना।

### राज्य सरकारों के साथ सहयोग

- यात्रियों और माल के आवागमन के लिए राज्य में तीन रेल कॉरिडार विकसित करने के लिए छत्तीसगढ़ सरकार के साथ सहमति ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किये गये।
- कर्नाटक, आन्ध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश, झारखंड, राजस्थान और महाराष्ट्र सरकारों के साथ लागत में साझेदारी के आधार पर 12 परियोजनाएँ अनुमोदनार्थ योजना आयोग को प्रेषित किये गये।
- शुरुआती और अंतिम चरण की संबद्धता को सुसाध्य बनाने के लिए 17 परियोजनाओं को सक्रियतापूर्वक मंजूरी दी गई तथा अन्य 28 परियोजनाओं की पहचान की गई।

### अनुबंध रेल बजट 2012-13 में प्रमुख नीतिगत पहलें (जारी)

#### अन्य उपाय

- सरकारी-निजी सहभागिता (पीपीपी) पद्धति के द्वारा स्टेशनों का पुनर्विकास करने के लिए भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम की स्थापना की जाएगी।
- वर्तमान रेलवे माल शेडों एवं बहुरूपात्मक संभार-तंत्र (लॉजिस्टिक्स) पार्कों के विकास और प्रबंध के लिए संभार-तंत्र निगम की स्थापना की जाएगी।
- वैगन पट्टे पर देने (लीजिंग), साइडिंगों, निजी माल टर्मिनलों, कंटेनर ट्रेन परिचालनों, रेल संबद्धता परियोजनाओं (आर3i और आर2सी-i) हेतु निजी निवेश योजनाएँ सरकारी-निजी साझेदारी (पीपीपी) के भागीदारों के लिए अधिक आकर्षक बनाई जा रही हैं।
- नये बोर्ड सदस्य (पीपीपी/विपणन) की नियुक्ति की जाएगी।
- 72 एमडब्ल्यू क्षमता वाले पवन-चक्की (विंडमिल) संयंत्रों की आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, केरल, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल में स्थापना।
- पूर्णतः सौर ऊर्जा द्वारा बिजली की शक्ति प्राप्त 'हरित शक्ति वाले स्टेशनों' के रूप में 200 दूरस्थ रेलवे स्टेशनों की स्थापना।
- महत्वपूर्ण स्टेशनों पर 321 चलती सीढ़ियों (एस्कलेटर्स) का संस्थापन जिनमें से 50 को 2012-13 में चालू किया जाएगा।
- 12 अत्याधुनिक यंत्रिकृत लांड़ियाँ स्थापित की जा चुकी हैं तथा 2012-13 के दौरान 6 और लांड़ियाँ क्रियाशील कर दी जाएँगी।
- ई-टिकट के मामले में यात्री के मोबाइल फोन पर एसएमएस को वैध आरक्षण के सबूत के रूप में स्वीकार किया जाएगा।
- एसएमएस, इंटरनेट आदि के माध्यम से यात्रियों को ट्रेन के चलने के संबंध में सूचना उपलब्ध कराने के लिए उपग्रह-आधारित तत्काल (रियल टाइम) ट्रेन सूचना प्रणाली (एसआइएमआरएएन) प्रारंभ करना।
- राष्ट्रीय अभिकल्पन संस्थान, अहमदाबाद में समर्पित रेलवे अभिकल्पन केंद्र स्थापित किया जाएगा।
- प्रति वर्ष 10 रेल खिलाड़ियों के लिए 'रेल खेल रत्न' पुरस्कार प्रारंभ करना।
- 'अप्लास्टिक अनीमिया' और 'सिकल सेल अनीमिया' से पीड़ित मरीजों को एसी-2, एसी-3, चेयर कार और स्लीपर श्रेणियों के संबंध में किराये में 50 प्रतिशत रियायत।
- 2011-12 में 80,000 से अधिक व्यक्तियों की भर्ती की गई; 2012-13 में एक लाख से अधिक व्यक्तियों की भर्ती की जाएगी - अनुसूचित जाति (एससी)/ अनुसूचित जनजाति (एसटी)/अन्य पिछड़े वर्गों (ओबीसी) तथा अन्य श्रेणियों के न भरे गए पद समाप्त किये जाएँगे।

**विवरण 1**  
**रेलवे के वित्तीय परिणाम (जारी)**

(बिलियन ₹)

मदें	2010-11 (वास्तविक आंकड़े)	2011-12 (बजट अनुमान)	2011-12 (संशोधित अनुमान)	2012-13 (बजट अनुमान)
	1	2	3	4
<b>1 सकल यातायात प्राप्तियाँ (क से ड)</b>	<b>945.36</b>	<b>1,062.39</b>	<b>1,039.17</b>	<b>1,325.52</b>
(क) यात्रियों से अर्जन	257.93	304.56	288.00	360.73
(ख) मालभाडे से अर्जन	628.45	686.20	686.20	893.39
(ग) फुटकर अन्य अर्जन	34.18	40.60	37.00	40.96
(घ) अन्य कोचिंग	24.70	29.03	27.50	29.94
(ड) समायोजनार्थीन (सस्पेंस)	0.10	2.00	0.47	0.50
<b>2 कुल विविध प्राप्तियाँ (क से घ)</b>	<b>21.45</b>	<b>31.54</b>	<b>27.30</b>	<b>31.42</b>
क) निधियों की शेष राशियों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00
ख) यात्री किराये पर सुरक्षा अधिभार से प्राप्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00
ग) लाभांश राहत और अन्य रियायतों के लिए सामान्य राजस्वों से सब्सिडी	20.38	30.23	25.98	30.04
घ) अन्य विविध प्राप्तियाँ	1.08	1.32	1.32	1.38
<b>3 कुल प्राप्तियाँ (1 + 2)</b>	<b>966.81</b>	<b>1,093.93</b>	<b>1,066.47</b>	<b>1,356.94</b>
4 साधारण कार्य व्यय	681.39	736.50	756.50	844.00
5 पेंशन निधि में विनियोजन	158.20	158.00	168.00	185.00
6 मूल्यहास आरक्षित निधि में विनियोजन	55.15	70.00	61.60	95.00
<b>7 कुल कार्य व्यय (4+5+6)</b>	<b>894.74</b>	<b>964.50</b>	<b>986.10</b>	<b>1,124.00</b>
<b>8 कुल विविध व्यय</b>	<b>8.61</b>	<b>9.50</b>	<b>8.92</b>	<b>10.61</b>
क) विशेष रेलवे सुरक्षा निधि में विनियोजन	0.00	0.00	0.00	0.00
ख) खुली लाइन कार्य राजस्व (ओ. एल. डब्ल्यू. आर.)	0.36	0.60	0.56	0.60
ग) अन्य विविध व्यय	8.25	8.90	8.37	10.01
<b>9 कुल व्यय (7+8)</b>	<b>903.35</b>	<b>974.00</b>	<b>995.02</b>	<b>1,134.61</b>
<b>10 निवल राजस्व (3-9)</b>	<b>63.46</b>	<b>119.93</b>	<b>71.44</b>	<b>222.33</b>
11 क) सामान्य राजस्व को देय लाभांश	49.41	67.35	56.52	66.76
ख) आस्थगित लाभांश का भुगतान	0.00	0.00	0.00	0.00
ग) लाभांश का कुल भुगतान (क+ख)	49.41	67.35	56.52	66.76
<b>12 अधिशेष [10-11(ग)]</b>	<b>14.05</b>	<b>52.58</b>	<b>14.92</b>	<b>155.57</b>
13 विकास निधि में विनियोजन	14.05	24.00	5.50	105.57
14 पूँजीगत निधि में विनियोजन	0.00	28.58	9.42	50.00
15 रेलवे सुरक्षा निधि में विनियोजन	0.00	0.00	0.00	0.00
16 विशेष रेलवे सुरक्षा निधि में विनियोजन	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>17 परिचालन अनुपात (प्रतिशत)</b>	<b>94.6</b>	<b>91.1</b>	<b>95.0</b>	<b>84.9</b>
<b>18 प्रभार्य पूँजी और पूँजीगत निधि से निवेश की तुलना में निवल राजस्व का अनुपात (प्रतिशत)</b>	<b>4.4</b>	<b>7.6</b>	<b>4.4</b>	<b>12.1</b>

**विवरण 1**  
**रेलवे के वित्तीय परिणाम (समाप्त)**

(बिलियन ₹)

मदें	अंतर					
	स्तंभ 2 की तुलना में स्तंभ 3		स्तंभ 1 की तुलना में स्तंभ 3		स्तंभ 3 की तुलना में स्तंभ 4	
	राशि	प्रतिशत	राशि	प्रतिशत	राशि	प्रतिशत
	5	6	7	8	9	10
<b>1 सकल यातायात प्राप्तियाँ (क से ड)</b>	<b>-23.22</b>	<b>-2.2</b>	<b>93.81</b>	<b>9.9</b>	<b>286.35</b>	<b>27.6</b>
(क) यात्रियों से अर्जन	-16.56	-5.4	30.07	11.7	72.73	25.3
(ख) मालभाडे से अर्जन	0.00	0.0	57.75	9.2	207.19	30.2
(ग) फुटकर अन्य अर्जन	-3.60	-8.9	2.82	8.2	3.96	10.7
(घ) अन्य कोचिंग	-1.53	-5.3	2.80	11.3	2.44	8.9
(ड) समायोजनाधीन (सस्पेंस)	-1.53	-76.5	0.37	362.1	0.03	6.4
<b>2 कुल विविध प्राप्तियाँ (क से घ)</b>	<b>-4.24</b>	<b>-13.5</b>	<b>5.84</b>	<b>27.2</b>	<b>4.12</b>	<b>15.1</b>
क) निधियों की शेष राशियों पर ब्याज	0.00	-	0.00	-	0.00	-
ख) यात्री किराये पर सुरक्षा अधिभार से प्राप्तियाँ	0.00	-	0.00	-	0.00	-
ग) लाभांश राहत और अन्य रियायतों के लिए सामान्य राजस्वों से सब्सिडी	-4.24	-14.0	5.61	27.5	4.06	15.6
घ) अन्य विविध प्राप्तियाँ	0.00	-0.4	0.24	22.1	0.06	4.9
<b>3 कुल प्राप्तियाँ (1 + 2)</b>	<b>-27.46</b>	<b>-2.5</b>	<b>99.66</b>	<b>10.3</b>	<b>290.47</b>	<b>27.2</b>
4 साधारण कार्य व्यय	20.00	2.7	75.11	11.0	87.50	11.6
5 पेंशन निधि में विनियोजन	10.00	6.3	9.80	6.2	17.00	10.1
6 मूल्यहास आरक्षित निधि में विनियोजन	-8.40	-12.0	6.45	11.7	33.40	54.2
<b>7 कुल कार्य व्यय (4+5+6)</b>	<b>21.60</b>	<b>2.2</b>	<b>91.36</b>	<b>10.2</b>	<b>137.90</b>	<b>14.0</b>
<b>8 कुल विविध व्यय</b>	<b>-0.58</b>	<b>-6.1</b>	<b>0.32</b>	<b>3.7</b>	<b>1.68</b>	<b>18.9</b>
क) विशेष रेलवे सुरक्षा निधि में विनियोजन	0.00	-	0.00	-	0.00	-
ख) खुली लाइन कार्य राजस्व (ओ. एल. डब्ल्यू. आर.)	-0.04	-6.8	0.20	55.9	0.04	7.4
ग) अन्य विविध व्यय	-0.54	-6.0	0.12	1.4	1.64	19.6
<b>9 कुल व्यय (7+8)</b>	<b>21.02</b>	<b>2.2</b>	<b>91.68</b>	<b>10.1</b>	<b>139.58</b>	<b>14.0</b>
<b>10 निवल राजस्व (3-9)</b>	<b>-48.49</b>	<b>-40.4</b>	<b>7.98</b>	<b>12.6</b>	<b>150.89</b>	<b>211.2</b>
11 क) सामान्य राजस्व को देय लाभांश	-10.83	-16.1	7.11	14.4	10.24	18.1
ख) आस्थगित लाभांश का भुगतान	0.00	-	0.00	-	0.00	-
ग) लाभांश का कुल भुगतान (क+ख)	-10.83	-16.1	7.11	14.4	10.24	18.1
<b>12 अधिशेष [10-11(ग)]</b>	<b>-37.66</b>	<b>-71.6</b>	<b>0.87</b>	<b>6.2</b>	<b>140.65</b>	<b>942.6</b>
13 विकास निधि में विनियोजन	-18.50	-77.1	-8.55	-60.9	100.07	-
14 पूँजीगत निधि में विनियोजन	-19.16	-67.0	9.42	-	40.58	430.7
15 रेलवे सुरक्षा निधि में विनियोजन	0.00	-	0.00	-	0.00	-
16 विशेष रेलवे सुरक्षा निधि में विनियोजन	0.00	-	0.00	-	0.00	-
<b>17 परिचालन अनुपात (प्रतिशत)</b>	<b>3.90</b>	<b>4.3</b>	<b>0.40</b>	<b>0.4</b>	<b>-10.10</b>	<b>-10.6</b>
<b>18 प्रभार्य पूँजी और पूँजीगत निधि से निवेश की तुलना में निवल राजस्व का अनुपात (प्रतिशत)</b>	<b>-3.20</b>	<b>-42.1</b>	<b>0.00</b>	<b>0.0</b>	<b>7.70</b>	<b>175.0</b>

स्रोत : रेल बजट, 2012-13 पर व्याख्यात्मक जापन

### विवरण 2 रेलवे का साधारण कार्य व्यय

(बिलियन ₹)

मदें	2010-11 (वास्तविक आंकड़े)	2011-12 (बजट अनुमान)	2011-12 (संशोधित अनुमान)	2012-13 (बजट अनुमान)
	1	2	3	4
<b>निवल साधारण कार्य व्यय (क से ज तक)</b>	<b>681.39</b>	<b>736.50</b>	<b>756.50</b>	<b>844.00</b>
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)
क) सामान्य अधीक्षण और सेवाएँ	43.23	49.47	47.05	52.62
	(6.3)	(6.7)	(6.2)	(6.2)
ख) मरम्मत और रखरखाव	223.74	244.36	240.72	267.68
	(32.8)	(33.2)	(31.8)	(31.7)
ग) परिचालन व्यय (यातायात)	117.40	129.97	131.75	148.68
	(17.2)	(17.6)	(17.4)	(17.6)
घ) परिचालन व्यय (ईंधन)	167.48	172.26	189.32	212.92
	(24.6)	(23.4)	(25.0)	(25.2)
ङ) परिचालन व्यय (चल स्टॉक और उपस्कर)	59.75	63.01	67.08	71.97
	(8.8)	(8.6)	(8.9)	(8.5)
च) स्टाफ कल्याण और सुख-सुविधाएँ	35.53	39.14	39.16	43.40
	(5.2)	(5.3)	(5.2)	(5.1)
छ) समायोजनाधीन (सस्पेंस)	0.59	-1.03	-1.16	-0.97
	(0.1)	(-0.1)	(-0.2)	(-0.1)
ज) अन्य*	33.67	39.32	42.58	47.71
	(4.9)	(5.3)	(5.6)	(5.7)

मदें	अंतर					
	स्तंभ 2 की तुलना में स्तंभ 3		स्तंभ 1 की तुलना में स्तंभ 3		स्तंभ 3 की तुलना में स्तंभ 4	
	राशि	प्रतिशत	राशि	प्रतिशत	राशि	प्रतिशत
	5	6	7	8	9	10
<b>निवल साधारण कार्य व्यय (क से ज तक)</b>	20.00	2.7	75.11	11.0	87.50	11.6
क) सामान्य अधीक्षण और सेवाएँ	-2.42	-4.9	3.82	8.8	5.57	11.8
ख) मरम्मत और रखरखाव	-3.64	-1.5	16.98	7.6	26.96	11.2
ग) परिचालन व्यय (यातायात)	1.78	1.4	14.35	12.2	16.93	12.9
घ) परिचालन व्यय (ईंधन)	17.06	9.9	21.85	13.0	23.60	12.5
ङ) परिचालन व्यय (चल स्टॉक और उपस्कर)	4.07	6.5	7.33	12.3	4.89	7.3
च) स्टाफ कल्याण और सुख-सुविधाएँ	0.02	0.1	3.63	10.2	4.24	10.8
छ) समायोजनाधीन (सस्पेंस)	-0.14	13.4	-1.76	-295.9	0.19	-16.4
ज) अन्य*	3.26	8.3	8.90	26.4	5.13	12.0

\*विविध कार्य व्यय, भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ शामिल हैं।

टिप्पणी : कोष्ठक के आंकड़े कुल योग में से प्रतिशत दर्शाते हैं।

स्रोत : रेल बजट, 2012-13 पर व्याख्यात्मक ज्ञापन।



**विवरण 3**  
**रेलवे का विकासात्मक व्यय**

(बिलियन ₹)

मदें	2010-11 (वास्तविक आंकड़े)	2011-12 (बजट अनुमान)	2011-12 (संशोधित अनुमान)	2012-13 (बजट अनुमान)	अंतर					
					स्तंभ 2 की तुलना में स्तंभ 3		स्तंभ 1 की तुलना में स्तंभ 3		स्तंभ 3 की तुलना में स्तंभ 4	
					राशि	प्रतिशत	राशि	प्रतिशत	राशि	प्रतिशत
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>कुल</b>	<b>407.93</b>	<b>576.30</b>	<b>494.67</b>	<b>601.00</b>	<b>-81.63</b>	<b>-14.2</b>	<b>86.74</b>	<b>21.3</b>	<b>106.33</b>	<b>21.5</b>
<i>जिसमें से :</i>										
क) पटरियों का नवीकरण	49.85 (12.2)	49.64 (8.6)	50.16 (10.1)	60.03 (10.0)	0.52	1.0	0.31	0.6	9.87	19.7
ख) चल स्टॉक (रेल के डिब्बे, इंजन, वैगन आदि)	147.08 (36.1)	141.20 (24.5)	158.89 (32.1)	184.93 (30.8)	17.69	12.5	11.81	8.0	26.04	16.4
ग) विद्युतीकरण परियोजनाएँ	6.43 (1.6)	9.78 (1.7)	7.94 (1.6)	8.30 (1.4)	-1.84	-18.8	1.51	23.5	0.36	4.5
घ) उत्पादन यूमिंटों सहित वर्कशॉप	10.50 (2.6)	16.57 (2.9)	12.22 (2.5)	12.60 (2.1)	-4.35	-26.3	1.72	16.4	0.38	3.1
ङ) नई लाइनें	52.72 (12.9)	84.34 (14.6)	63.48 (12.8)	58.77 (9.8)	-20.86	-24.7	10.76	20.4	-4.72	-7.4
च) लाइनों का द्विगुणीकरण	21.65 (5.3)	54.18 (9.4)	26.46 (5.3)	34.06 (5.7)	-27.72	-51.2	4.81	22.2	7.60	28.7
छ) यातायात सुविधाएँ	8.03 (2.0)	10.32 (1.8)	6.27 (1.3)	10.22 (1.7)	-4.05	-39.3	-1.76	-21.9	3.95	63.0
ज) संकेत-व्यवस्था और दूरसंचार कार्य	9.65 (2.4)	11.02 (1.9)	8.93 (1.8)	20.07 (3.3)	-2.09	-18.9	-0.71	-7.4	11.13	124.6

**टिप्पणी :** कोष्ठक के आंकड़े कुल में से प्रतिशत दर्शाते हैं।

**स्रोत :** रेल बजट, 2012-13 पर व्याख्यात्मक जापन।

**विवरण 4**  
**रेलवे का माल और यात्री यातायात**

मदें	2010-11 (वास्तविक आंकड़े)	2011-12 (बजट अनुमान)	2011-12 (संशोधित अनुमान)	2012-13 (बजट अनुमान)	अंतर					
					स्तंभ 2 की तुलना में स्तंभ 3		स्तंभ 1 की तुलना में स्तंभ 3		स्तंभ 3 की तुलना में स्तंभ 4	
					राशि	प्रतिशत	राशि	प्रतिशत	राशि	प्रतिशत
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>I. माल यातायात (मिलियन टन)</b>										
1. कोयला	420 (0.5)	468 (0.5)	455 (0.5)	485 (0.5)	-0.14	-2.9	0.34	8.1	0.31	6.7
2. इस्पात संयंत्रों को कच्चा माल	13 (0.0)	13 (0.0)	15 (0.0)	15 (0.0)	0.02	12.3	0.01	9.8	0.01	4.5
3. इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चा लोहा और तैयार इस्पात	33 (0.0)	35 (0.0)	35 (0.0)	37 (0.0)	-0.01	-1.4	0.02	5.1	0.03	7.2
4. निर्यातों के लिए खनिज लोहा	118 (0.1)	115 (0.1)	105 (0.1)	104 (0.1)	-0.10	-9.0	-0.14	-11.7	-0.01	-0.6
5. सीमेंट	99 (0.1)	106 (0.1)	109 (0.1)	118 (0.1)	0.03	2.7	0.10	9.9	0.09	8.4
6. खाद्यान्न	43 (0.0)	45 (0.0)	46 (0.0)	50 (0.0)	0.01	2.4	0.03	6.1	0.04	7.9
7. उर्वरक	48 (0.1)	50 (0.1)	50 (0.1)	52 (0.1)	0.00	-	0.02	3.7	0.02	4.0
8. अन्य	146 (0.2)	161 (0.2)	157 (0.2)	164 (0.2)	-0.04	-2.6	0.11	7.4	0.07	4.6
<b>कुल (1 से 8)</b>	<b>922</b>	<b>993</b>	<b>970</b>	<b>1,025</b>	<b>-0.23</b>	<b>-2.3</b>	<b>0.48</b>	<b>5.2</b>	<b>0.55</b>	<b>5.7</b>
<b>II. यात्रियों की संख्या (मिलियन)</b>										
1. उपनगरीय *	4,220 (54.0)	4,449 (53.8)	4,359 (52.6)	4,629 (53.0)	-0.90	-2.0	1.39	3.3	2.69	6.2
2. गैर-उपनगरीय #	3,589 (46.0)	3,823 (46.2)	3,932 (47.4)	4,112 (47.0)	1.09	2.8	3.42	9.5	1.80	4.6
<b>कुल (1 + 2)</b>	<b>7,809</b>	<b>8,272</b>	<b>8,291</b>	<b>8,741</b>	<b>0.19</b>	<b>0.2</b>	<b>4.82</b>	<b>6.2</b>	<b>4.50</b>	<b>5.4</b>

\* मेट्रो रेलवे, कोलकाता के यात्री शामिल हैं।

# कार्यपालक श्रेणी शामिल है।

टिप्पणी : कोष्ठक के आंकड़े कुल में से प्रतिशत दर्शाते हैं।

स्रोत : रेल बजट, 2012-13 पर व्याख्यात्मक जापन।

विवरण 5  
भारतीय रेलवे - चयनित कार्यनिष्ठादन संकेतक ( एक सांख्यिकीय रूपरेखा ) ( जारी )

मदें	यूनिट	1990-91	1997-98	1998-99	1999-2000	2000-01	2001-02	2002-03
	1	2	3	4	5	6	7	8
1 प्रभार्य पूँजी और पूँजीगत निधि से निवेश *	बिलियन ₹	161.26	338.46	368.29	397.72	430.52	471.47	510.99
2 मार्ग किलोमीटर - कुल	किलोमीटर	62.367	62.495	62.809	62.759	63.028	63.140	63.122
जिसमें से : विद्युतीकृत	किलोमीटर	9.968	13.490	13.765	14.261	14.856	15.994	16.272
3 स्टेशनों की संख्या		7.100	6.929	6.896	6.867	6.843	6.856	6.906
4 कर्मचारी (31 मार्च की स्थिति)	हजार	1652	1,579	1,578	1,577	1,545	1,511	1,472
5 मजदूरी बिल	बिलियन ₹	51.66	141.41	156.11	162.89	188.41	190.37	199.15
6 प्रवर्तक यात्रियों की संख्या	मिलियन	3.858	4,348	4,411	4,585	4,833	5,093	4,971
7 यात्री किलोमीटर	मिलियन	295.644	379.897	403.884	430.666	457.022	493.488	515.044
8 यात्री यातायात की औसत अग्रता	किलोमीटर	76.60	87.40	91.60	94.00	95.00	97.00	104.00
9 प्रति यात्री किलोमीटर औसत दर	पैसे	10.60	19.90	21.10	22.00	23.00	23.00	24.00
10 प्रवर्तक राजस्व-उपार्जक माल यातायात	मिलियन टन	318.40	429.40	420.90	456.00	474.00	493.00	519.00
11 राजस्व-उपार्जक माल यातायात - निवल टन किलोमीटर	मिलियन	235.785	284.249	281.513	305.201	312.371	333.228	353.194
12 राजस्व-उपार्जक माल यातायात की औसत अग्रता	किलोमीटर	711	644	644	644	626	644	656
13 प्रति टन किलोमीटर औसत दर	पैसे	35	69	70	71	74	74	74
14 राजस्व - सकल प्राप्तियाँ **	बिलियन ₹	124.52	291.34	302.34	338.56	360.11	393.58	427.41
15 परिचालन अनुपात	प्रतिशत	0.92	0.91	0.93	0.93	0.98	0.96	0.92
16 अधिशेष (+)/घाटा (-)	बिलियन ₹	1.76	15.35	3.99	8.46	7.64	10.00	11.15

**विवरण 5**  
**भारतीय रेलवे - चयनित कार्यानिष्ठादन संकेतक ( एक सांख्यिकीय रूपरेखा ) (समाप्त)**

मदें	यूनिट	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11
	1	9	10	11	12	13	14	15	16
1 प्रभार्य पूँजी और पूँजीगत निधि से निवेश *	बिलियन ₹	560.62	593.47	658.78	760.31	885.21	1,043.01	1,230.01	1,432.21
2 मार्ग किलोमीटर - कुल	किलोमीटर	63.221	63.465	63.332	63.327	63.273	64.015	63.974	64.460
जिसमें से : विद्युतीकृत	किलोमीटर	16.776	17.495	17.907	17.786	18.274	18.559	18.927	19.607
3 स्टेशनों की संख्या		7,031	7,146	6,974	6,909	7,025	7,030	7,083	7,133
4 कर्मचारी (31 मार्च की स्थिति)	हजार	1,442	1,424	1,412	1,398	1,394	1,386	1,362	1,329
5 मजदूरी बिल	बिलियन ₹	209.29	225.53	239.20	241.59	258.92	399.93	512.37	537.01
6 प्रवर्तक यात्रियों की संख्या	मिलियन	5,112	5,378	5,725	6,219	6,524	6,920	7,246	7,651
7 यात्री किलोमीटर	मिलियन	541,208	575,702	615,614	694,764	769,956	838,032	903,465	978,508
8 यात्री यातायात की औसत अग्रता	किलोमीटर	106.00	107.00	108.00	112.00	118.00	121.00	125.00	127.90
9 प्रति यात्री किलोमीटर औसत दर	पैसे	25.00	24.00	25.00	25.00	26.00	26.00	26.00	26.30
10 प्रवर्तक राजस्व-उपार्जक माल यातायात	मिलियन टन	557.00	602.00	667.00	728.00	794.00	833.00	888.00	921.73
11 राजस्व-उपार्जक माल यातायात - निवल टन किलोमीटर	मिलियन	381,241	407,398	439,596	480,993	521,371	551,448	600,548	525,723
12 राजस्व-उपार्जक माल यातायात की औसत अग्रता	किलोमीटर	661	657	647	649	651	660	674	676
13 प्रति टन किलोमीटर औसत दर	पैसे	72	75	81	85	89	94	95	97
14 राजस्व - सकल प्राप्तियाँ **	बिलियन ₹	449.11	490.47	563.16	647.86	732.77	816.59	892.29	966.81
15 परिचालन अनुपात	प्रतिशत	0.92	0.91	0.84	0.79	0.76	0.91	0.95	0.95
16 अधिशेष (+)/घाटा (-)	बिलियन ₹	10.91	20.74	43.38	102.06	134.31	44.57	0.01	14.05

\*प्रभार्य पूँजी में महानगरीय परिवहन परियोजनाओं और सर्कुलर रेलवे (पूर्वी रेलवे) संबंधी पूँजीगत परिव्यय तथा विनिवेश शामिल नहीं हैं।

\*\*कुल विविध प्राप्तियाँ शामिल हैं।

**टिप्पणी** : 1. प्रभार्य पूँजी का आशय रेलवे में निवेश के लिए सामान्य राजस्वों द्वारा अंशदान की गई पूँजी से है।  
2. परिचालन अनुपात का आशय सकल यातायात प्राप्तियों की तुलना में कुल कार्य व्ययों के अनुपात से है।

**स्रोत** : 1. भारतीय रेलवे वार्षिकियाँ।  
2. भारतीय रेलवे की वार्षिक रिपोर्ट और खाते।