

पश्चिम मध्य रेलवे की तरलता का विश्लेषणात्मक अध्ययन

नीतेश्वरी राहंगडाले^{1*} | डॉ. नारायण जामोद² | डॉ. एस.के. खटीक³

¹शोधार्थी वाणिज्य विभाग, बरकतउल्लाह विश्वविद्यालय, भोपाल।

²सहायक प्राध्यापक वाणिज्य विभाग, बरकतउल्लाह विश्वविद्यालय, भोपाल।

³प्राध्यापक वाणिज्य विभाग, बरकतउल्लाह विश्वविद्यालय, भोपाल।

*Corresponding Author: neeturahangdale12@gmail.com

Citation: नीतेश्वरी राहंगडाले, नारायण जामोद एवं एस.के. खटीक, (2025). पश्चिम मध्य रेलवे की तरलता का विश्लेषणात्मक अध्ययन. *International Journal of Education, Modern Management, Applied Science & Social Science*, 07(04(II)), 118–126.

सार

पश्चिम मध्य रेलवे की तरलता के अध्ययन के लिए मुख्य रूप से तीन अनुपातों का विश्लेषण किया गया है – चालू अनुपात, तरल अनुपात एवं पूर्ण तरल अनुपात। चालू अनुपात की स्थिति संतोषजनक है जबकि तरल अनुपात की स्थिति संतोषजनक नहीं है एवं पूर्ण तरल अनुपात की स्थिति संतोषजनक नहीं है। पश्चिम मध्य रेलवे में चालू संपत्तियों में पैसा अधिक लगा हुआ है जो कि शीघ्र रोकड़ में परिवर्तित नहीं किया जा सकता है। जैसे— स्टॉक, सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्रों में किए गए कार्य इत्यादि मदों में अधिक राशि होने के कारण तरल अनुपात की स्थिति अच्छी नहीं है। इस शोध विषय के अध्ययन में ली गई शून्य परिकल्पना चालू संपत्ति एवं चालू दायित्व में सार्थक अंतर नहीं है। ये ली गई परिकल्पना अस्वीकार्य है। चालू संपत्तियाँ एवं चालू दायित्व में सार्थक अंतर है क्योंकि चालू संपत्तियाँ, चालू दायित्व से अधिक हैं।

शब्दकोश: पश्चिम मध्य रेलवे के आगम एवं व्यय, सम्पत्ति एवं दायित्व।

JEL Code: G30, G31, G32, G39, G28

प्रस्तावना

यह अनुपात व्यावसायिक संस्था की अल्पकालीन शोधन क्षमता का मापन करता है यह संस्था की अल्पकालीन वित्तीय स्थिति का अध्ययन करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। तरलता अनुपात के माध्यम से यह ज्ञात किया जाता है कि संस्था देय तिथि पर अपने दायित्वों को पूरा कर पाने में कहाँ तक सफल हो पायी है। अपर्याप्त तरलता की स्थिति में संस्था अने अल्पकालीन दायित्वों को पूरा कर पाने में असफल रहती है जिसका प्रतिकूल प्रभाव संस्था की ख्याति में पड़ता है। लेनदारों में संस्था के प्रति विश्वास में कमी आती है तथा कभी-कभी तो मुकदमा की स्थिति में संस्था को समाप्त करने की स्थिति भी पैदा हो जाती है। इस कारण संस्था में पर्याप्त तरलता की स्थिति आवश्यक हो जाती है। अत्यधिक तरलता भी संस्था के लिए हानिकारक होती है इसीलिए संस्था को अपनी तरलता के संबंध में संतुलित दृष्टिकोण बनाये रखना आवश्यक है।

तरलता को अल्पकालीन शोधन क्षमता अनुपात के नाम से भी जाना जाता है क्योंकि व्यवसायिक संस्था की तरलता का आशय उसके द्वारा किए जाने वाले अल्पकालीन दायित्वों या चालू दायित्वों के भुगतान करने की क्षमता से है। अल्पकाल में ऋण देने वाले ऋणदाता, बैंक, वित्तीय संस्थाएं इत्यादि व्यवसायिक संस्था की तरलता

में यचि रखते है वह यह जानना चाहते है कि संस्था की अल्पकालीन ऋण चुकाने की क्षमता कैसी है? संस्था को ऋण देना उचित होता या नहीं? देय तिथि संस्था ऋणों को भुगतान कर पाएगी या नहीं? इन सभी प्रश्नों का उत्तर ऋणदाताओं को संस्था की तरलता स्थिति से प्राप्त होता है और प्रबंध द्वारा इन अनुपातों का प्रयोग संस्था की कार्यशील पूंजी की कार्यक्षमता को जानने के लिए किया जाता है। इस प्रकार यह तरलता अनुपात संस्था के बाहरी पक्षों एवं आंतरिक पक्षों दोनों के निर्णय को बहुत प्रभावित करता है।

तरलता एक कंपनी या संस्था के लिए अल्पकालीन शोधन क्षमता का प्रतीक है। अल्पकालीन शोधन क्षमता के लिए कंपनी या संस्था के पास तरलता होना आवश्यक है यदि कंपनी के पास पर्याप्त तरलता या तरल संपत्तियां नहीं है तो ऐसी कंपनी की अल्पकालीन शोधन क्षमता अच्छी नहीं रह सकती है। अल्पकालीन शोधन क्षमता अच्छी न होने के कारण व्यवसाय पर नकारात्मक प्रभाव पड़ता है तथा कंपनी की साख गिरने लगती है और कंपनी का बाजार मूल्य भी गिरना शुरू हो जाता है साथ ही अल्पकालीन ऋणदाता भी अल्पकालीन ऋण देने से इंकार करते है क्योंकि कंपनी की तरलता अच्छी नहीं है। यदि कंपनी की तरलता अच्छी रहती तो अल्पकालीन ऋणों का आसानी से भुगतान किया जा सकता है। ऐसी स्थिति में कंपनी की साख तथा अंश का बाजार मूल्य बढ़ने लगता है इसीलिए एक कंपनी के लिए तरलता का महत्व और अधिक बढ़ जाता है।

तरलता के अध्ययन के लिए मुख्य रूप से तीन अनुपातों का उपयोग किया जा रहा है चालू अनुपात, तरल अनुपात एवं पूर्ण तरल अनुपात। इन अनुपातों के माध्यम से ही कंपनी की तरलता मापन किया जा सकता है।

शोध विषय के अध्ययन का औचित्य

कंपनी की वित्तीय स्थिति में तरलता का अत्यधिक महत्व है। यदि कंपनी अल्पकालीन ऋणों का अर्थात् चालू दायित्वों का समय पर भुगतान नहीं करती है तो कंपनी के व्यवसाय पर नकारात्मक प्रभाव पड़ेगा क्योंकि अल्पकालीन अवधि के खर्चे जैसे— लेनदार, देय बिल, मजदूरी, किराया, भाड़ा तथा अल्पकालीन ऋण इत्यादि का समय पर भुगतान करना आवश्यक हो जाता है। इन छोटे-छोटे खर्चों का भुगतान समय पर न होने के कारण कंपनी की साख पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है यदि कंपनी इन दैनिक खर्चों एवं अल्पकालीन ऋणों का भुगतान समय पर करती है तो उसकी साख पर अनुकूल प्रभाव पड़ेगा। इस शोध विषय के अध्ययन में कंपनी अर्थात् पश्चिम मध्य रेलवे की तरलता का अध्ययन किया जा रहा है कि तरलता की स्थिति कैसी है तथा पश्चिम मध्य रेलवे पर क्या प्रभाव डाल रही है इत्यादि तथ्यों को ध्यान में रखकर इस शोध विषय के अध्ययन का चयन किया गया है।

शोध साहित्य का पुनरावलोकन

देश गुप्ता और मिलिंद सत्ये, (2008) “भारतीय रेलवे का वित्तीय बदलाव— एक केस स्टडी” इस शोध में उन कारकों का विश्लेषण किया गया जिनके कारण भारतीय रेलवे कम प्रदर्शन करने वाले संगठन से उच्च प्रदर्शन करने वाले संगठन में बदल गया। सार्वजनिक क्षेत्र के बदलाव पर साहित्य सैद्धांतिक आधार प्रदान करता है। उद्यम में बदलाव का श्रेय अक्सर प्रबंधकीय नेतृत्व को दिया जाता है। उन्होंने पाया कि पर्यावरणीय कारक (सौभाग्य) भी सफलता में योगदान करते हैं। हमारे अध्ययन का निहितार्थ यह है कि किसी संगठन की कायापलट सफलता को व्यापक संदर्भ में रखने की आवश्यकता है। शोधकर्ता ने निष्कर्ष निकाला कि ‘अच्छे प्रबंधन’ और ‘सौभाग्य’ दोनों ने भारतीय रेलवे को लगभग पांच वर्षों में कम प्रदर्शन वाले संगठन से उच्च प्रदर्शन वाले संगठन में बदलने में मदद की। बदलाव की नींव श्री नीतीश कुमार के कार्यकाल के दौरान रखी गई थी, जिसे वर्तमान रेल मंत्री श्री यादव ने अपने पहले बजट भाषण में स्पष्ट रूप से स्वीकार किया था। इसका श्रेय श्री यादव को जाता है कि उन्होंने न केवल उन नीतियों को जारी रखा (हालांकि एक प्रतिद्वंद्वी राजनीतिक दल के सदस्य द्वारा शुरू की गई) बल्कि महत्वपूर्ण रूप से यह सुनिश्चित किया कि उनके परिणाम सामने आए। यह दर्शाता है कि संगठन निर्णय लेने की प्रक्रियाओं और नीतियों के राजनीतिकरण की पिछली बीमारी से हटकर अधिक कॉर्पोरेट मानसिकता वाले व्यावसायिक

फोकस की ओर बढ़ गया है। इसने बदलाव के लिए तीन प्रमुख रणनीतियाँ अपनाईं। छँटनी की रणनीति के माध्यम से परिचालन लागत को कम करने में सफलता मिली। इसने विशेष रूप से माल दुलाई राजस्व में उल्लेखनीय वृद्धि के लिए समग्र पुनर्स्थापन रणनीति के भीतर गतिशील मूल्य निर्धारण और ग्राहक केंद्रित उप-रणनीति पर ध्यान केंद्रित किया। मानव संसाधन विकास पहल और प्राधिकरण और जिम्मेदारी के विकेंद्रीकरण के माध्यम से कुशल परिणामों की उपलब्धि जैसी पुनर्गठन रणनीतियों ने आईआर बदलाव में सहायता की।

गोपालकृष्णन, एन., जैकब, सी.टी., और अभ्यंकर, ए.ए. (2015). भारतीय रेलवे का वित्तीय प्रदर्शन। संयुक्त राज्य अमेरिका, रूस और चीन के बाद भारतीय रेलवे दुनिया का चौथा सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क है। रेलवे देश भर में यात्रा करता है और प्रतिदिन 30 मिलियन से अधिक यात्रियों और 2.8 मिलियन टन माल ढोता है। 1.36 मिलियन से अधिक कर्मचारियों के साथ यह दुनिया का दूसरा सबसे बड़ा वाणिज्यिक या उपयोगिता नियोजित है। जहाँ तक रोलिंग स्टॉक की बात है, भारतीय रेलवे के पास 240,000 से अधिक मालवाहक वैगन, 60,000 कोच और 9,000 लोकोमोटिव हैं। वर्ष 2007–2008 से 2009–10 तक भारतीय रेलवे का मुनाफा कम होना शुरू हो गया। भारत सबसे बड़ा नियोजित है जो 4 लाख लोगों को रोजगार देता है, इसने न्यूनतम लाभ दर्ज किया है और 2010 के बाद विकास के लिए बहुत कम राशि खर्च की गई है। नई सरकार ने यह निर्णय लिया है रेल बुनियादी ढांचे और उपभोक्ता मांग के लिए क्रमशः विदेशी प्रत्यक्ष निवेश, सार्वजनिक निजी भागीदारी मॉडल और विकास के लिए नई गतिशील तत्काल योजना को प्रोत्साहित करने की पहल। रेल मंत्रालय ने किराए में बढ़ोतरी के फैसले का उद्देश्य यात्री व्यवसाय और माल दुलाई संचालन के माध्यम से राजस्व सृजन बढ़ाना है। उपभोक्ता अधिशेष से समझौता किए बिना उचित हैं। घटते मुनाफे का प्रमुख कारण बहुत अधिक ओवरहेड्स, अन्य खर्च और राजस्व सृजन की धीमी दर थी और दूसरा 2007–10 की अवधि के दौरान देश की कमजोर आर्थिक स्थिति थी। 2010 के बाद भारतीय अर्थव्यवस्था ने संगठन का उत्थान किया।

हाफिज वसीम अकरम आलम अहमद और शौविक सान्याल (2021) भारतीय रेलवे के प्रदर्शन का विश्लेषण में पाया कि भारतीय रेलवे (आईआर) को भारत की जीवन रेखा माना जाता है, जो दूसरे सबसे अधिक आबादी वाले देश के हर कोने को जोड़ती है। सबसे बड़े लॉजिस्टिक्स वाहक का लॉजिस्टिकल और वित्तीय प्रदर्शन पिछले कुछ वर्षों से निचले स्तर पर है। आईआर की धीरे-धीरे बिगड़ती सेहत न केवल ध्यान आकर्षित करती है, बल्कि इस नाजुकता के अंतर्निहित कारणों को समझने के लिए मन में बेचैनी भी पैदा करती है। पिछले कुछ वर्षों के दौरान, आईआर के चिंताजनक प्रदर्शन ने कई साहित्य में स्थान हासिल किया है, लेकिन वे बीमारियों के संतोषजनक निदान से वंचित हैं। इस पृष्ठभूमि में, अंतर्निहित कारणों का पता लगाने के लिए बिगड़ते प्रदर्शन का विश्लेषण अपरिहार्य है। अध्ययन में विश्लेषण के उद्देश्य से कई उपाय जैसे ओ.आर., सी.ओ.आर और ट्व-ए आदि का उपयोग किया जाता है। आईआर बुरी तरह असंतोषजनक ओ.आर., सी.ओ.आर. और ट्व-ए से पीड़ित है और वित्तीय पतन के कगार पर है। इसे अब से सब्सिडी जैसे सबवेंशन को खत्म करना चाहिए, पुरानी मूल्य निर्धारण नीतियों को समाप्त करना चाहिए और वह मूल्य निर्धारण रणनीति अपनानी चाहिए जो यातायात सहन कर सके, ऐसा न हो कि यह ढह जाए और पंगु हो जाए।

आर. शुनमुगासेल्वी और डॉ. वी. डार्लिंग सेल्वी (2022) ने भारतीय रेलवे का वित्तीय प्रदर्शन शोध पत्र में पाया कि भारतीय रेलवे भारत में परिवहन का एक लोकप्रिय साधन है। यह हर वर्ग के लोगों को आरामदायक यात्रा प्रदान करता है। यह जूट, सीमेंट, पेट्रोलियम आदि जैसी भारी और बड़ी सामग्रियों को देश के एक हिस्से से दूसरे हिस्से में स्थानांतरित करने में बहुत सहायक है। यह दुनिया का सबसे बड़ा सरकारी स्वामित्व वाला एकाधिकार है, जिसमें सालाना यात्रियों की संख्या वैश्विक आबादी से अधिक होती है। यह संयुक्त राज्य अमेरिका, चीन और रूस के बाद दुनिया का चौथा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है और इसका प्रबंधन एक अलग रेल मंत्रालय द्वारा किया जाता है। पिछले कई वर्षों में परिचालन अनुपात लगातार लगभग 90 प्रतिशत रहा है, जो दर्शाता है कि परिचालन अधिशेष उत्पन्न करने की क्षमता कम है। इसके अलावा, कर्मचारियों और उनकी पेंशन पर इसका खर्च बढ़ रहा है। नतीजतन, क्षमता वृद्धि को तेजी से उधार के माध्यम से वित्त पोषित किया जा रहा है, जिससे वित्तीय स्थिति

और खराब होने का खतरा है। इस प्रकार, भारत में रेलवे सेवाओं को अक्सर अक्षम और असंतोषजनक माना जाता है। यह पेपर भारतीय रेलवे की संपत्तियों और देनदारियों की समीक्षा दर्शाता है। यह पेपर भारतीय रेलवे की कुल संपत्ति और कुल देनदारियों पर केंद्रित है। यह अध्ययन पूरी तरह से द्वितीयक डेटा पर आधारित है जो भारतीय रेलवे की वार्षिक रिपोर्ट से है। शेयर पूंजी, आरक्षित और अधिशेष, वर्तमान देनदारियां, वर्तमान संपत्ति और निश्चित संपत्ति का उल्लेख किया गया है। अध्ययन सत्रह वर्षों की अवधि (वर्ष 2005 से वर्ष 2021 तक) को कवर करता है और इस क्षेत्र में उतार-चढ़ाव पर चर्चा करता है।

श्रीवास्तव (2018) का यह अध्ययन भारतीय रेलवे की समग्र वित्तीय संरचना, बजट प्रबंधन एवं व्यय प्रवृत्तियों के आकलन पर केंद्रित है। उन्होंने 2005 से 2017 तक के बजट दस्तावेजों और वार्षिक रिपोर्टों का विश्लेषण करते हुए भारतीय रेलवे के आय स्रोतों, व्यय वितरण, पूंजीगत निवेश तथा वित्तीय प्रदर्शन में आए परिवर्तनों का विस्तृत मूल्यांकन किया। उनके अनुसार, रेलवे की कुल आय में माल यातायात का योगदान लगभग 65 प्रतिशत तक रहता है, जबकि यात्री किराया अपेक्षाकृत कम प्रतिशत में योगदान करता है। उन्होंने बताया कि रेलवे की वित्तीय स्थिति को सबसे अधिक प्रभावित करने वाले कारकों में वेतन, पेंशन, परिचालन व्यय और रखरखाव लागत आते हैं। अध्ययन में यह भी उल्लेख किया गया कि रेलवे को आत्मनिर्भर और टिकाऊ बनाने के लिए निजी निवेश, पीपीपी मॉडल (Public & Private Partnership), और बजट निष्पादन की प्रभावशीलता में सुधार अत्यंत आवश्यक है। श्रीवास्तव ने जोनल रेलवे की बजट आवंटन प्रणाली में व्याप्त असमानता को भी रेखांकित किया, जिससे कुछ जोन संसाधनों की अधिकता में कार्य करते हैं जबकि कुछ जोन लगातार घाटे में रहते हैं। उनके शोध के अनुसार, वित्तीय अनुशासन, पारदर्शिता और डिजिटल निगरानी प्रणाली जैसे उपाय रेलवे के वित्तीय प्रदर्शन में स्थायित्व ला सकते हैं। यह अध्ययन वर्तमान शोध विषय पश्चिम मध्य रेलवे की वित्तीय स्थिति का मूल्यांकन के लिए अत्यंत प्रासंगिक है, क्योंकि यह जोनल बजटिंग, व्यय की प्रवृत्ति और राजस्व के व्यवहार की समझ को सुदृढ़ करता है।

शोध विषय के अध्ययन के उद्देश्य

- कंपनी की वित्तीय तरलता को समझना।
- पश्चिम मध्य रेलवे की तरलता का विश्लेषणात्मक अध्ययन करना।

शोध विषय के अध्ययन की परिकल्पनाएँ

इस शोध विषय के अध्ययन में ली गई शून्य परिकल्पना इस प्रकार है :

- पश्चिम मध्य रेलवे की चालू संपत्तियों एवं चालू दायित्वों में सार्थक अंतर नहीं है।

शोध विषय के अध्ययन की शोध संरचना

प्रत्येक शोध कार्य को करने के लिए शोध साहित्य एवं समंको की आवश्यकता होती है इसी प्रकार इस शोध कार्य के लिए भी समंको एवं साहित्य की आवश्यकता होगी। इस शोध कार्य हेतु द्वितीय समंको का उपयोग किया गया है। जिनके मुख्य स्रोत वार्षिक प्रतिवेदन, सांख्यिकी रिपोर्ट, बजट एवं अन्य प्रकाशित दस्तावेज हैं। इस शोध विषय के अध्ययन में लिए गए उद्देश्यों का विस्तारपूर्वक आगे अध्ययन किया गया है। इसी प्रकार शोध विषय के अध्ययन में ली गई शून्य परिकल्पना का परीक्षण भी स्टूडेंट टी-टेस्ट के माध्यम से किया गया है।

शोध विषय के अध्ययन की सीमाएँ

प्रत्येक शोध कार्य की अपनी सीमाएँ होती हैं इसी प्रकार इस शोध कार्य की सीमाएँ इस प्रकार हैं :

- पर्याप्त शोध साहित्य एवं समंको का अभाव है।
- यह शोध कार्य द्वितीय समंको पर आधारित है।
- द्वितीय समंको की विश्वसनीयता अंकेंक्षण पर निर्भर करती है।
- समंको को समूहीकरण एवं वर्गीकरण शोध विषय के अध्ययन की आवश्यकता के अनुसार किया गया है।
- इस शोध कार्य में सीमित क्षेत्र जैसे — जबलपुर, भोपाल एवं कोटा इत्यादि क्षेत्रों को लिया गया है।
- इस शोध कार्य में सीमित अवधि वर्ष 2013-14 से 2023-24 तक की अवधि का अध्ययन किया गया है।

पश्चिम मध्य रेलवे की तरलता का विश्लेषण

पश्चिम मध्य रेलवे की तरलता का अध्ययन के अंतर्गत चालू अनुपात, तरल अनुपात एवं पूर्ण तरलता अनुपात का अध्ययन किया गया है। चालू अनुपात के अंतर्गत पश्चिम मध्य रेलवे की चालू संपत्तियाँ एवं चालू दायित्वों के मध्य संबंध को प्रदर्शित किया गया है और तरल अनुपात में तरल संपत्तियाँ एवं चालू दायित्वों के मध्य संबंध को दिखाया गया है और पूर्ण तरलता अनुपात के माध्यम से पूर्ण तरल संपत्तियाँ एवं तरल दायित्वों के मध्य संबंध को दिखाया गया है और पूर्ण तरलता अनुपात के माध्यम से पूर्ण तरल संपत्तियाँ एवं तरल दायित्वों के मध्य संबंध को प्रकट किया गया है। इस प्रकार शोध विषय के अंतर्गत पश्चिम मध्य रेलवे की तरलता का विश्लेषणात्मक अध्ययन इन तीन अनुपातों के माध्यम से किया गया है।

चालू अनुपात (Current Ratio)

यह अनुपात चालू संपत्तियों एवं चालू दायित्वों के मध्य संबंध स्थापित करता है। इसे कार्यशील पूंजी अनुपात अथवा 2:1 अनुपात के नाम से भी जाना जाता है। चालू अनुपात किसी भी संस्था के अल्पकालीन दायित्वों के भुगतान करने की क्षमता की माप करने के लिए प्रयोग किया जाता है। यह अनुपात यह प्रदर्शित करता है कि संस्था के अल्पकालीन दायित्वों का भुगतान करने के लिए संस्था के पास चालू संपत्तियाँ पर्याप्त है या नहीं।

इस अनुपात के दो आधारभूत अंग हैं :- चालू संपत्तियाँ एवं चालू दायित्व। चालू संपत्तियाँ वे संपत्तियाँ होती हैं जिन्हें एक वर्ष (अल्प अवधि) के दौरान रोकड़ में परिवर्तित किया जा सकता है एवं चालू दायित्व से आशय उन दायित्वों से है जिनका भुगतान एक वर्ष के भीतर करना होता है। चालू संपत्तियों के अंतर्गत हस्तस्थ रोकड़, बैंक में रोकड़, अल्पकालीन बिक्री योग्य प्रतिभूतियाँ, अल्पकालीन विनियोग, प्राप्त विपत्र, देनदार, रहतिया (स्कंध), निर्मित रहतिया, चालू कार्य, पूर्वदत्त व्यय आदि को शामिल करते हैं। एवं चालू दायित्वों के अंतर्गत अदत्त व्यय, देय विपत्र, लेनदार, अल्पकालीन अग्रिम, करो के लिए प्रावधान, देय आयकर, स्थायी दायित्वों पर देय ब्याज, दीर्घकालीन ऋणों का भुगतान (Instalment Payable) बैंक अधिविकर्ष (अल्पकालीन) आदि को शामिल करते हैं।

चालू अनुपात का आदर्श अनुपात 2:1 माना जाता है, अर्थात् प्रत्येक रुपये 1 के दायित्व के बदले संस्था के पास रुपये 2 की संपत्ति होनी चाहिए। चालू अनुपात का ऊँचा होना चालू दायित्वों के भुगतान के लिए पूर्णतः सुरक्षित माना जाता है लेकिन इस अनुपात का आवश्यकता से अधिक ऊँचा होना संस्था के प्रबंध की दृष्टि से अच्छा नहीं माना जाता है। इस अनुपात की गणना निम्न सूत्र द्वारा की जाती है।

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

तालिका 1: चालू अनुपात (Current Ratio) पश्चिम मध्य रेलवे (वर्ष 2013-14 से 2023-24)

(राशि लाखों में)

वर्ष (Year)	चालू संपत्ति (Current Assets) राशि (Rs)	चालू दायित्व (Current Liabilities) राशि (Rs)	अनुपात (Ratio)
2013-14	183245.99	400021.99	0.45:1
2014-15	286906.71	540186.71	0.53:1
2015-16	437590.17	723802.42	0.60:1
2016-17	918705.77	1243437.92	0.73:1
2017-18	1419646.05	1782179.26	0.79:1
2018-19	2078992.42	2471640.84	0.84:1
2019-20	2965732.59	3503486.08	0.84:1
2020-21	3791906.47	4199814.78	0.90:1
2021-22	4662303.7	5097294.01	0.91:1
2022-23	5420426.95	5870776.37	0.92:1
2023-24	5936480.44	6391740.7	0.92:1

स्रोत : वार्षिक प्रतिवेदन पश्चिम मध्य रेलवे सत्र 2013-14 से 2023-24 तक

विश्लेषण एवं निर्वचन (Analysis and Interpretation)

तालिका 1 के माध्यम से पश्चिम मध्य रेलवे के चालू अनुपात का विश्लेषण एवं निर्वचन किया गया है जो इस प्रकार है :

- शोध की अवधि में पश्चिम मध्य रेलवे का चालू अनुपात अधिक प्रतिकूल रहा है। पश्चिम मध्य रेलवे के पास चालू संपत्तियाँ, चालू दायित्वों की तुलना में कम है और चालू अनुपात का आदर्श अनुपात 2:1 है जबकि पश्चिम मध्य रेलवे का चालू अनुपात आदर्श अनुपात से बहुत कम है। पश्चिम मध्य रेलवे का चालू अनुपात की प्रवृत्ति लगातार बढ़ोत्तरी वाली रही है। इसके बावजूद भी पश्चिम मध्य रेलवे की स्थिति संतोषजनक नहीं है।
- अध्ययन अवधि के प्रारंभिक वर्ष 2013-14 में यह अनुपात 0.45:1 अनुपात रहा जो वर्ष 2014-15 में बढ़कर 0.53:1 अनुपात हो गया इसी प्रकार लगातार चालू संपत्तियों में चालू दायित्वों की अपेक्षा वृद्धि पाई गयी और चालू अनुपात वर्ष 2015-16 से अंतिम अध्ययन वर्ष 2023-24 तक लगातार बढ़ता ही गया और अंतिम अध्ययन वर्ष में बढ़कर 0.92:1 हो गया। यह अनुपात अध्ययन अवधि के दौरान निरंतर बढ़ तो रहा है परंतु यह आदर्श अनुपात से बहुत कम है। चालू अनुपात में बढ़ोत्तरी पश्चिम मध्य रेलवे की अल्पकालीन सुदृढ़ता का सूचक है परंतु पश्चिम मध्य रेलवे के पास अपने चालू दायित्वों का भुगतान करने के लिए पर्याप्त मात्रा में चालू संपत्तियाँ नहीं है। यह स्थिति पश्चिम मध्य रेलवे के लिए प्रतिकूल है।

तीव्र तरलता अनुपात/पूर्ण तरलता अनुपात (Super Quick Ratio/Absolute Liquid Ratio)

यह अनुपात पूर्ण तरल संपत्तियों एवं तरल दायित्वों के मध्य संबंध स्थापित करता है। त्वरित तरल संपत्तियों में रोकड़ तथा बैंक शेष व अतिशीघ्र विक्रय योग्य अल्पकालीन प्रतिभूतियों को शामिल किया जाता है। त्वरित दायित्वों में बैंक अधिविकर्ष को छोड़कर शेष सभी चल दायित्वों को शामिल किया जाता है। बैंक अधिविकर्ष का तुरंत भुगतान करना आवश्यक नहीं होता, इसीलिए इसे तरल (त्वरित) दायित्वों में शामिल नहीं किया जाता है।

इस अनुपात में तरलता को अधिक महत्व दिया जाता है। पूर्ण तरलता अनुपात का आदर्श अनुपात 0.5:1 को माना जाता है क्योंकि पचास पैसा मूल्य की तरल संपत्तियाँ एक रुपये मूल्य के चालू दायित्वों के भुगतान हेतु पर्याप्त मानी जाती है। यह अनुपात किसी संस्था के अल्पकालीन देनदारियों को चुकाने/भुगतान करने की तत्काल क्षमता को दर्शाता है। इस अनुपात की गणना निम्न सूत्र द्वारा की जाती है।

$$\text{Super Quick Ratio} = \frac{\text{Absolute Liquid Assets}}{\text{Liquid Liabilities}}$$

तालिका 2: पूर्ण तरलता अनुपात (Absolute Liquid Ratio) पश्चिम मध्य रेलवे (वर्ष 2013-14 से 2023-24)

(राशि लाखों में)

वर्ष (Year)	पूर्ण तरल संपत्ति (Absolute Liquid Assets) राशि (Rs)	तरल दायित्व (Liquid Liabilities) राशि (Rs)	अनुपात (Ratio)
2013-14	171436.92	400021.99	0.42:1
2014-15	276106.46	540186.71	0.51:1
2015-16	411645.43	723802.42	0.56:1
2016-17	882325.33	124437.92	0.70:1
2017-18	1407528.78	1782179.26	0.78:1
2018-19	1996562.54	2471640.84	0.80:1
2019-20	2714899.53	3503486.08	0.77:1
2020-21	3396965.46	4199814.78	0.80:1
2021-22	4135319.26	5097294.01	0.81:1
2022-23	4830871.47	5870176.37	0.82:1
2023-24	5677590.45	6391740.7	0.88:1

स्रोत : वार्षिक प्रतिवेदन पश्चिम मध्य रेलवे सत्र 2013-14 से 2023-24 तक

विश्लेषण एवं निर्वचन (Analysis and Interpretation)

तालिका 2 के माध्यम से पश्चिम मध्य रेलवे के पूर्ण तरलता अनुपात का विश्लेषण एवं निर्वचन किया गया है जो इस प्रकार है :

- पूर्ण तरलता अनुपात, पूर्ण तरह संपत्तियों एवं तरल दायित्वों के मध्य संबंध को बताता है। इसका आदर्श अनुपात 0.5:1 होता है। विश्लेषण करने पर हमने पाया कि पश्चिम मध्य रेलवे की पूर्ण तरलता अनुपात की स्थिति अध्ययन अवधि के दौरान प्रथम अध्ययन वर्ष 2013-14 में 0.42:1 अनुपात रही जो कि आदर्श अनुपात से कम रही। इसके पश्चात वर्ष 2014-15 में यह बढ़कर 0.51:1 अनुपात हो गई जो कि आदर्श अनुपात के बराबर रही। इसके बाद 2015-16, 2016-17 एवं 2016-7 एवं 2017-8 में यह अनुपात बढ़कर क्रमशः 0.56:1, 0.70:1 एवं 0.78:1 अनुपात हो गया। इसके पश्चात पुनः वर्ष 2018-19 में यह बढ़कर 0.80:1 अनुपात हो गया। लेकिन वर्ष 2019-20 में यह अनुपात में थोड़ी कमी दिखाई दी और यह कम होकर 0.77:1 अनुपात में रह गया। इसके पश्चात् वर्ष 2020-21 में पुनः इस अनुपात में वृद्धि हुई और यह बढ़कर 0.80:1 अनुपात हो गया। अध्ययन के अंतिम तीन वर्ष 2021-22, 2022-23 एवं 2023-24 में लगातार यह बढ़कर क्रमशः 0.81:1, 0.82:1 एवं 0.88:1 अनुपात हो गया। इस प्रकार पूर्ण तरलता अनुपात में अध्ययन अवधि में लगातार वृद्धि हो हुई है जो कि पश्चिम मध्य रेलवे के लिए अनुकूल स्थिति का परिचायक है।

तरल अनुपात (Quick Ratio/Liquid Ratio)

तरल अनुपात, तरल संपत्तियों एवं चालू दायित्वों के मध्य संबंध को बताता है। तरल अनुपात को Acid Test Ratio के नाम से भी जाना जाता है। यह अनुपात यह बताता है कि संस्था की स्थिति कैसी है यह अपने तुरंत भुगतान योग्य दायित्वों को चुका सकने में सक्षम है या नहीं। तरल संपत्तियों वे होती है जो तुरंत नकद में परिवर्तित हो सकें और जिसे बिना किसी मूल्य में कमी के तुरंत या अतिशीघ्र रोकड़ में प्राप्त किया जा सकें। हस्तस्थ रोकड़ एवं बैंक में रोकड़ को सबसे अधिक तरल संपत्ति मानी जाती है। इसके अतिरिक्त पुस्तकीय ऋण (देनदार तथा प्राप्य विपत्र), बिक्री योग्य अल्पकालीन प्रतिभूतियां तथा अल्पकालीन विनियोग भी अपेक्षाकृत तरल संपत्तियां मानी जाती है। एवं चालू दायित्वों से आशय उन दायित्वों से है जिनकी भुगतान एक वर्ष के भीतर करना होता है।

तरल अनुपात का आदर्श अनुपात 1:1 अनुपात होता है जो सुदृढ़ वित्तीय स्थिति का सूचक होता है। यदि अनुपात आदर्श अनुपात से अधिक है तो यह कहा जा सकता है कि संस्था की चालू वित्तीय स्थिति अच्छी है। और यदि यह अनुपात आदर्श अनुपात से कम है तो संस्था की चालू वित्तीय स्थिति उचित नहीं है। इस अनुपात की गणना निम्न सूत्र के द्वारा की जाती है।

$$\text{Quick Ratio/Liquid Ratio} = \frac{\text{Liquid Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

तालिका 3: तरल अनुपात (Quick Ratio/Liquid Ratio) पश्चिम मध्य रेलवे (वर्ष 2013-14 से 2023-24)

(राशि लाखों में)

वर्ष (Year)	तरल संपत्ति (Liquid Assets/Quick Assets) राशि (Rs)	चालू दायित्व (Current Liabilities) राशि (Rs)	अनुपात (Ratio)
2013-14	183245.99	400021.99	0.45:1
2014-15	286906.71	540186.71	0.53:1
2015-16	423202.51	723802.42	0.58:1
2016-17	895694.18	1243437.92	0.72:1
2017-18	1419646.05	1782179.26	0.79:1
2018-19	2007376.81	2471640.84	0.81:1

2019-20	2726679.99	3503586.08	0.77:1
2020-21	3411331.75	4199814.78	0.81:1
2021-22	4150831.07	5097294.01	0.81:1
2022-23	4852602.99	5870176.37	0.82:1
2023-24	5699177.65	6391740.7	0.89:1

स्रोत : वार्षिक प्रतिवेदन पश्चिम मध्य रेलवे सत्र 2013-14 से 2023-24 तक

विश्लेषण एवं निर्वचन (Analysis And Interpretation)

तालिका 3 के माध्यम से पश्चिम मध्य रेलवे के तरल अनुपात का विश्लेषण एवं निर्वचन किया गया है जो इस प्रकार है:

तरल अनुपात, तरल संपत्तियों एवं चालू दायित्वों के मध्य संबंध को बताता है। यह अनुपात का आदर्श अनुपात 1:1 अनुपात है। यह अनुपात का विश्लेषण करने पर हमने यह पाया कि पश्चिम मध्य रेलवे की तरल संपत्तियाँ, चालू दायित्वों की तुलना में कम है। अध्ययन अवधि के दौरान वर्ष 2013-14 में तरल अनुपात 0.45:1 रहा। जो वर्ष 2014-15 में बढ़कर यह अनुपात 0.53:1 हो गया। इसके पश्चात् वर्ष 2015-16, 2016-17 में लगातार बढ़कर यह अनुपात 0.58:1, 0.72:1 एवं 0.79:1 हो गया। वर्ष 2018-19 में यह अनुपात पुनः बढ़कर 0.81:1 हो गया। फिर वर्ष 2019-20 में अनुपात में कमी आई और यह कम होकर 0.77:1 रह गया इसके पश्चात् वर्ष 2020-21 में पुनः बढ़कर 0.81:1 हो गया और अध्ययन वर्ष के अंतिम तीन वर्ष 2021-22, 2022-23 एवं 2023-24 में यह अनुपात लगातार बढ़कर क्रमशः 0.81:1, 0.82:1 एवं 0.89:1 हो गया। इस प्रकार तरल अनुपात में अध्ययन अवधि के दौरान बढ़ोत्तरी तो हुई लेकिन यह अनुपात आदर्श अनुपात से हमेशा कम रहा।

इससे यह ज्ञात होता है कि तरल अनुपात की यह स्थिति पश्चिम मध्य रेलवे के लिए प्रतिकूल रही।

शोध विषय के अध्ययन में ली गई शून्य परिकल्पना का परीक्षण

शून्य परिकल्पना : पश्चिम मध्य रेलवे की चालू संपत्तियों एवं चालू दायित्वों में सार्थक अंतर नहीं है।

$$r = + 0.75$$

$$t = \frac{r}{\sqrt{1-r^2}} \times \sqrt{n-2}$$

$$t = \frac{0.75}{\sqrt{1-0.75^2}} \times \sqrt{11-2}$$

$$t = \frac{0.75 \times 3}{0.66}$$

$$t = \frac{2.25}{0.66}$$

$$t = 3.40$$

$$t_{005} = 3.249$$

$$\text{परिणाम} - t_{005} < t$$

अवलोकन

शोध विषय के अध्ययन में ली गई शून्य परिकल्पना का परिकलित मान 3.40 जबकि सारणीय मान 3.249 हैं। परिकलित मान सारणीय मान से अधिक होने के कारण शोध विषय के अध्ययन में ली गई शून्य परिकल्पना अस्वीकार्य है तथा चालू संपत्तियों एवं चालू दायित्वों में सार्थक अंतर है।

निष्कर्ष

- पश्चिम मध्य रेलवे का चालू अनुपात का अध्ययन उपरांत यह निष्कर्ष निकलता है कि पश्चिम मध्य रेलवे के पास चालू संपत्तियाँ, चालू दायित्वों की तुलना में कम है। यह अनुपात अध्ययन अवधि में लगभग औसतन 0.76:1 अनुपात है अर्थात् रेलवे के पास चालू संपत्तियाँ कम होने के कारण चालू दायित्व का भुगतान नहीं कर सकती है।
- पश्चिम मध्य रेलवे का तरल अनुपात तरल संपत्तियाँ एवं चालू दायित्वों के मध्य संबंध को बताता है जिसमें पाया गया कि पश्चिम मध्य रेलवे की तरल संपत्तियाँ, चालू दायित्वों की तुलना में कम है। यह स्थिति पश्चिम मध्य रेलवे के लिए प्रतिकूल है क्योंकि तरल संपत्ति अनुपात औसतन 0.72:1 अनुपात है जो कि प्रतिकूल है। पश्चिम मध्य रेलवे के पास तरल संपत्तियाँ, चालू दायित्वों की तुलना में कम है।
- पश्चिम मध्य रेलवे का पूर्ण तरलता अनुपात की स्थिति संतोषजनक है क्योंकि शोध विषय के अध्ययन की अवधि के दौरान ये अनुपात औसतन लगभग 0.73:1 है जो कि 0.5:1 से अधिक है। अतः पश्चिम मध्य रेलवे अपने दैनिक खर्चों का आसानी से भुगतान कर सकती है क्योंकि पश्चिम मध्य रेलवे के पास में पर्याप्त मात्रा में तरल दायित्व की तुलना में पूर्ण तरल संपत्तियाँ अधिक है यह स्थिति पश्चिम मध्य रेलवे पर सकारात्मक प्रभाव डाल रही है।

सुझाव

- पश्चिम मध्य रेलवे की चालू संपत्ति अनुपात रेलवे के लिए प्रतिकूल है क्योंकि चालू संपत्तियाँ, चालू दायित्वों की तुलना में कम है। इसमें सुधार के लिये पश्चिम मध्य रेलवे को अपनी चालू संपत्तियों में वृद्धि करनी चाहिए एवं चालू दायित्वों में कमी करनी चाहिए ताकि पश्चिम मध्य रेलवे अपने चालू दायित्वों का भुगतान आसानी से कर सकें जिससे कार्यशील पूंजी बनी रहे।
- तरल संपत्ति अनुपात में तरल संपत्तियाँ, चालू दायित्वों की तुलना में कम होने के कारण पश्चिम मध्य रेलवे में प्रतिकूल प्रभाव डाल रही है जिसका मुख्य कारण देनदारियों में अत्यधिक वृद्धि होना है इस हेतु पश्चिम मध्य रेलवे को तरल संपत्तियों में वृद्धि करनी चाहिए तथा चालू दायित्वों में कमी करनी चाहिए जिससे कि तरलता अनुपात में सुधार हो सकें एवं पश्चिम मध्य रेलवे पर भी अनुकूल प्रभाव पड़ सके।
- पश्चिम मध्य रेलवे को पूर्ण तरलता अनुपात की वर्तमान स्थिति को भी भविष्य में बनाए रखना चाहिए जिससे कि दिन-प्रतिदिन के खर्चों का आसानी से भुगतान किया जा सके।

संदर्भ ग्रन्थ सूची

1. Vohra Rajinder Singh (2012), Indian Railways in the past fen decades (on the path of recovery), Asian Journal of Research in Business Economics and Management, Vol 2, Issue 10.
2. Mishra Vimal (2008), Pashchim Railway ki Prastuti-Mumbai Local, Synergy creations Mumbai.
3. Achintya (2013), A peek into Indian Railways 160 year of history Business Line.
4. Batra Amandeep (2012), Railways - The transport for global economy (A case study of financial turnaround of Indian Railways). Journal of Management, Sage Publication, New Delhi.
5. S. Matabadal (2015) व्यवसाय वित्त, किताब महल, 22ए, सरोजनी नायडू मार्ग, इलाहाबाद।
6. Agrawal M.R (2018) वित्तीय प्रबंध के मूल तत्व, गरिमा पब्लिकेशन्स, नेहरू बाजार, जयपुर।

