

पश्चिम मध्य रेलवे की विनियोजित पूंजी का विश्लेषणात्मक अध्ययन

नीतेश्वरी राहंगडाले¹, डॉ. नारायण जामोद² एवं डॉ. एस.के. खटीक³

¹शोधार्थी वाणिज्य विभाग, बरकतउल्लाह विश्वविद्यालय, भोपाल, मध्यप्रदेश।

²सहायक प्राध्यापक वाणिज्य विभाग, बरकतउल्लाह विश्वविद्यालय, भोपाल, मध्यप्रदेश।

³प्राध्यापक वाणिज्य विभाग, बरकतउल्लाह विश्वविद्यालय, भोपाल, मध्यप्रदेश।

*Corresponding Author: neeturahangdale12@gmail.com

Citation: नीतेश्वरी राहंगडाले, नारायण जामोद एवं एस.के. खटीक. (2025). पश्चिम मध्य रेलवे की विनियोजित पूंजी का विश्लेषणात्मक अध्ययन. *Journal of Modern Management & Entrepreneurship*, 15(04 (II)), 87-95.

सार

पश्चिम मध्य रेलवे की शुद्ध विनियोजित पूंजी पर प्रत्याय दर की स्थिति अच्छी है क्योंकि ये प्रत्याय दर शोध विषय के अध्ययन की अवधि में लगभग औसतन 30 प्रतिशत है लेकिन शुद्ध संपत्ति आवर्त अनुपात की स्थिति संतोषजनक नहीं है। इस आवर्त अनुपात की स्थिति शोध विषय के अध्ययन की अवधि में एक से कम है क्योंकि संपत्तियों में अधिक राशि विनियोजित है जबकि आगम संपत्तियों की तुलना में कम हो रहे हैं। इसमें सुधार की आवश्यकता है। पश्चिम मध्य रेलवे के परिचालन लाभ एवं शुद्ध विनियोजित पूंजी पर प्रत्याय अच्छी स्थिति में होने के कारण शोध विषय के अध्ययन में ली गई शून्य परिकल्पना शुद्ध विनियोजित पूंजी पर परिचालन लाभों में सार्थक है तथा शोध विषय के अध्ययन में ली गई शून्य परिकल्पना अस्वीकार्य है।

शब्दकोश: पश्चिम मध्य रेलवे के आगम एवं व्यय, सम्पत्ति एवं दायित्व, शुद्ध विनियोजित पूंजी, प्रत्याय।

JEL Code: G0, G1, G2, G4, G5

प्रस्तावना

प्रत्येक व्यावसायिक संस्था का मुख्य उद्देश्य लाभ कमाना होता है एवं संस्था की लाभदायक क्षमता के आधार पर उसकी प्रगति एवं कार्यक्षमता की जाँच की जा सकती है। अतः व्यावसायिक संस्था की कुशलता का माप उनके द्वारा अर्जित लाभ की मात्रा से किया जाता है। लाभ की मात्रा जितनी अधिक होगी संस्था की कार्यकुशलता एवं कार्यक्षमता उतनी ही अधिक मानी जायेगी। संस्था की दो तिथियों के बीच कुल लाभ की मात्रा में हुए परिवर्तन से संस्था की कार्यकुशलता एवं कार्यक्षमता में हुए परिवर्तन को तो ज्ञात किया जा सकता है परंतु इसके आधार पर हम संस्था की कार्यकुशलता की दशा (State of efficiency) का पता नहीं लगा पाएंगे। जैसे, 'अ' और 'ब' दो कंपनी है और प्रत्येक के द्वारा रु. 20,000 का लाभ कमाया जा रहा है। इससे हम यह नहीं कह सकते कि दोनों की कार्यकुशलता एक जैसी है या एक समान है, जब तक हमें दोनों संस्था के अन्य पहलुओं का ज्ञान न हो, सही स्थिति के बारे में हम कोई राय प्रकट नहीं कर सकते। सर्वप्रथम प्रश्न यह उठता है कि दोनों संस्थाओं में विनियोगों की मात्रा क्या है? क्योंकि विनियोग की मात्रा के ऊपर ही लाभ की मात्रा निर्भर करती है।

उत्पादन एवं विक्रय संबंधी क्रियाओं को करने के लिए व्यावसायिक संस्था द्वारा जो संपत्तियां खरीदी जाती हैं उन्हें ही व्यावसायिक संस्था का विनियोग माना जाता है और इस प्रकार के विनियोग का आकार लाभ की मात्रा को प्रभावित करता है।

किसी भी व्यावसायिक संस्था में विनियोग करने का मुख्य उद्देश्य विनियोजित पूंजी पर अधिकतम लाभ कमाना है। इसलिए किसी संस्था की संपूर्ण लाभदायकता की माप करने के लिए यह जरूरी है कि लाभ की तुलना विनियोजित पूंजी से की जाए। लाभ की तुलना विनियोजित पूंजी पर प्रत्याय दर (Return on Capital Employed) की गणना की जाती है।

यह अनुपात विनियोजित पूंजी एवं शुद्ध लाभ के मध्य संबंध को प्रदर्शित करता है। जिसकी गणना शुद्ध लाभ में विनियोजित पूंजी का भाग देकर 100 से गुणा करके की जाती है। यह अनुपात संस्था के संपूर्ण कुशलता का मापदण्ड है। यह संस्था में विनियोजित पूंजी का किस कुशलता से उपयोग किया गया है, इसका माप करता है। दूसरे शब्दों में यह संस्था की शुद्ध संपत्तियों की अर्जन क्षमता का माप है क्योंकि संस्था के संपूर्ण साधन संपत्तियों में विनियोजित होते हैं और उन्हीं संपत्तियों के माध्यम से संस्था लाभ अर्जित करती है। अतः एकत्रित किए गए संसाधनों एवं संपत्तियों से संस्था की लाभदायकता का मूल्यांकन किया जाता है। यदि संस्था में पर्याप्त विनियोजित पूंजी न हो तो संस्था का अस्तित्व संकट में पड़ने की संभावना रहती है अतः संस्था में विनियोजित पूंजी की पर्याप्तता अति आवश्यक है।

विनियोजित पूंजी अनुपात, विनियोगकर्ताओं के लिए अत्यधिक महत्वपूर्ण है क्योंकि विनियोगकर्ता किसी भी संस्था में विनियोग करने से पहले उस संस्था की विनियोजित पूंजी की प्रत्याय दर का अध्ययन करते हैं। जिससे स्थिति स्पष्ट होती है कि संस्था में विनियोग करना चाहिए या नहीं। विनियोगकर्ता जैसे बैंक द्वारा दीर्घकालीन ऋण, ऋणपत्रधारी या अन्य प्रकार का दीर्घकालीन ऋण संस्था ने ले रखा है तो कंपनी को पूंजी की प्रत्याय दर का अध्ययन हो जाता है। यदि संस्था की पूंजी की प्रत्याय दर उसके सामान्य बैंक दर से कम है तो विनियोग करना सार्थक नहीं होगा ऐसी स्थिति में विनियोगकर्ता संस्था में विनियोग न करके बैंक में जमा रखना उचित समझेगा परंतु यदि पूंजी की प्रत्याय दर, बैंक दर से अधिक होने पर वह संस्था में विनियोग करना उचित समझेगा।

शोध विषय के अध्ययन का औचित्य :

विनियोजित पूंजी का अध्ययन विनियोगकर्ताओं के लिए अत्यंत आवश्यक है क्योंकि विनियोगकर्ता के लिए किसी भी कंपनी या उद्योग में विनियोग करने से पूर्व पूंजी की प्रत्याय दर की गणना करना आवश्यक हो जाता है क्योंकि विनियोजित पूंजी पर अपेक्षित प्रत्याय दर प्राप्त होने के पश्चात इस दर की बैंक दर से तुलना की जाती है। यदि बैंक दर अपेक्षित प्रत्याय दर से अधिक होने पर विनियोगकर्ता विनियोग की राशि बैंक में जमा करना उचित समझता है। परंतु अपेक्षित प्रत्याय दर बैंक दर से अधिक होने पर विनियोगकर्ता कंपनी संबंधित कंपनी/फर्म/उद्योग में निवेश करना लाभप्रद समझता है एवं विनियोगकर्ताओं के लिए ये अनुकूल निर्णय रहता है। इस शोध विषय के अध्ययन में हमने विनियोजित पूंजी पर प्रत्याय दर का विश्लेषणात्मक अध्ययन किया है। जिससे कि यह सिद्ध हो सके कि विनियोग की राशि कंपनी में विनियोग करने में सार्थक होगी अथवा बैंक में जमा करना सार्थक होगा इत्यादि तथ्यों को ध्यान में रखकर हमने इस शोध विषय के अध्ययन का चयन किया है।

शोध साहित्य का पुनरावलोकन

श्रीरामन, एस. (2000) भारतीय रेलवे वित्त – महत्वपूर्ण मुद्दे और उभरते विकल्प। रेलवे का वित्त उस भूमिका से निकटता से जुड़ा हुआ है जो पारंपरिक रूप से भारतीय अर्थव्यवस्था के विकास में रेलवे प्रणाली को सौंपी गई है। लेकिन उदारीकृत आर्थिक नीति ढांचे में वाणिज्यिक तर्ज पर प्रदर्शन के जनादेश को देखते हुए,

भारतीय रेलवे को नेटवर्क के रखरखाव और विस्तार के वित्तपोषण के लिए आंतरिक संसाधन सृजन पर निर्भर रहना आवश्यक है। रेलवे बजट, जो रेलवे को ऐसी प्रक्रिया पर शुरू करने के लिए रणनीतियों को क्रियान्वित करने के आधार के रूप में काम कर सकता था, ने विशेष रूप से हाल के दिनों में बहुत कम प्रयास किया है। नई नीति ढांचे में फिट होने के प्रयासों में रेलवे को किन समस्याओं और बाधाओं का सामना करना पड़ता है?

रोहित भारिल्ल, नारायण रंगराज, (2008) “रेलवे संचालन में राजस्व प्रबंधन – राजधानी एक्सप्रेस, भारतीय रेलवे का एक अध्ययन” शोधकर्ता स्थापित करते हैं कि राजस्व प्रबंधन परिवहन उद्योग में व्यापक रूप से प्रचलित है हम भारतीय रेलवे (आईआर) के प्रीमियम खंड में यात्री सेवाओं के मामले पर विचार करते हैं और राजस्व प्रबंधन के सिद्धांतों के अनुप्रयोग का वर्णन करते हैं। ओवरबुकिंग की रणनीति की व्याख्या आईआर द्वारा प्रतीक्षा सूची प्रबंधन और ग्राहकों की रद्दीकरण कार्रवाई के संदर्भ में की जाती है। रेलवे के आंतरिक प्रमुख मोड विकल्पों के बीच लोच अनुमान प्राप्त करने का प्रयास किया गया है और अंत में, औसत राजस्व बढ़ाने के साधन के रूप में अंतर मूल्य निर्धारण के माध्यम से राजस्व प्रबंधन का सुझाव दिया गया है।

वेंकटेश्वर राव (2013) “भारतीय रेलवे का वित्तीय प्रदर्शन”, 1991 में शुरू हुए उदारीकरण के बावजूद, भारतीय रेलवे परिवहन बुनियादी ढांचे का एक महत्वपूर्ण घटक और नियोजित आर्थिक विकास में एक सक्रिय भागीदार बना रहेगा। रेल परिवहन की मांग सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) में वृद्धि के साथ जुड़ी हुई है, खासकर उन क्षेत्रों में, जो अपने आगे और पीछे के लिंकेज के माध्यम से परिवहन मात्रा उत्पन्न करते हैं। देश की जीडीपी में रेलवे की हिस्सेदारी कमोवेश 1.18 फीसदी के स्तर पर बनी हुई है। इस बात का विशेष उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है कि राष्ट्र की वृद्धि और विकास काफी हद तक रेलवे के वित्तीय स्वास्थ्य पर निर्भर करता है। इसलिए, आईआर को न केवल अपने भविष्य के विकास के लिए बल्कि राष्ट्र की वृद्धि और विकास के लिए भी अपने वित्तीय प्रदर्शन में सुधार करना होगा। दुर्भाग्य से, भूमि परिवहन में रेल की हिस्सेदारी में लगातार गिरावट, विशाल अधिशेष कर्मचारियों और छटे वेतन आयोग के कार्यान्वयन जैसे विभिन्न कारकों के कारण इसे बजटीय समर्थन में गिरावट और संसाधनों की आंतरिक पीढ़ी के लिए सीमित गुंजाइश जैसी विभिन्न समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, वर्तमान लेख का उद्देश्य भारतीय रेलवे के वित्तीय प्रदर्शन का आकलन करना है।

जोशी (2014) ने 2001 से 2011 की अवधि के दौरान भारतीय रेलवे के वित्तीय प्रदर्शन की जांच की। अध्ययन में पाया गया कि अध्ययन अवधि के दौरान यात्रियों और माल ढुलाई से औसत वार्षिक आय में वृद्धि हुई। पूर्वी और पूर्व मध्य जोन को छोड़कर सभी जोनल रेलवे में यात्री सेवाओं से आय में वृद्धि हुई है, जबकि मध्य, उत्तर पूर्व और उत्तर पश्चिम रेलवे के अलावा भारतीय रेलवे की माल आय में वृद्धि हुई है। अध्ययन अवधि के दौरान राजस्व में वृद्धि खर्चों में वृद्धि से अधिक थी जो उनकी परिचालन दक्षता को दर्शाती है। शोध से यह भी पता चला कि भारतीय रेलवे का शुद्ध राजस्व-पूंजी अनुपात, शुद्ध लाभ-पूंजी अनुपात, अधिशेष निधि और शुद्ध लाभांश में लगातार वृद्धि हुई है। लेखक ने निष्कर्ष निकाला कि भारतीय रेलवे का समग्र वित्तीय प्रदर्शन अच्छा था।

अस्मा खान, नवाब अली खान और जियाउद्दीन खैरुवाला (2015) भारतीय रेलवे का वित्तीय विश्लेषण – एक समीक्षा। यह शोध पत्र भारतीय रेलवे के आय-व्यय संबंधों की समीक्षा दर्शाता है। यह पेपर माल ढुलाई, यात्रियों और अन्य कमाई सहित कुल कमाई पर केंद्रित है। सामान्य कामकाजी व्यय, मूल्यहास-आरक्षित-निधि और विनियोग-से-पेंशन-निधि को सकल कामकाजी व्यय में शामिल किया जाता है। यह अध्ययन बारह वर्षों की अवधि (वर्ष 2000-01 से वर्ष 2011-12 तक) को कवर करता है और इस युग के उतार-चढ़ाव पर चर्चा करता है। इसके अलावा, अध्ययन भारतीय रेलवे के वित्तीय प्रदर्शन को दिखाने के लिए परिचालन अनुपात और शुद्ध लाभ अनुपात को लागू करता है।

शोध विषय के अध्ययन के उद्देश्य

इस शोध विषय के अध्ययन के उद्देश्य इस प्रकार है :

- विनियोजित पूंजी के आशय को समझना।
- पश्चिम मध्य रेलवे की विनियोजित पूंजी पर प्रत्याय दर का अध्ययन करना।

शोध विषय के अध्ययन की परिकल्पनाएं

इस शोध विषय के अध्ययन की शून्य परिकल्पनाएं इस प्रकार है :

- पश्चिम मध्य रेलवे की पूंजी पर प्रत्याय दर शोध विषय के अध्ययन की अवधि में सार्थक 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 है। 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 है इसी प्रकार इस शोध कार्य की सीमाएँ इस प्रकार है:

- पर्याप्त शोध साहित्य एवं समंको का अभाव है।
- यह शोध कार्य द्वितीय समंको पर आधारित है।
- द्वितीय समंको की विश्वसनीयता अंकेक्षण 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 विनियोजित पूंजी की प्रत्याय दर का विश्लेषण

पश्चिम मध्य रेलवे की विनियोजित पूंजी की प्रत्याय दर का अध्ययन के अंतर्गत परिचालन लाभ अनुपात, कुल संपत्ति आवर्त अनुपात एवं शुद्ध विनियोजित पूंजी अनुपात का अध्ययन किया गया है। परिचालन लाभ अनुपात के अंतर्गत पश्चिम मध्य रेलवे के परिचालन लाभ एवं शुद्ध विक्रय के मध्य संबंध को प्रदर्शित किया गया है एवं कुल संपत्ति आवर्त अनुपात में कुल आगम/शुद्ध विक्रय एवं कुल संपत्ति के मध्य संबंध को दिखाया गया है और शुद्ध विनियोजित पूंजी अनुपात के माध्यम से शुद्ध परिचालन लाभ एवं शुद्ध विनियोजित पूंजी के मध्य संबंध को प्रकट किया गया है। इस प्रकार शोध विषय के अंतर्गत पश्चिम मध्य रेलवे का विनियोजित पूंजी का विश्लेषणात्मक अध्ययन इन तीन अनुपातों के माध्यम से किया गया है।

कुल संपत्ति आवर्त अनुपात (Total Assets Turnover Ratio)

यह अनुपात संस्था की कुल संपत्तियों तथा शुद्ध विक्रय में मध्य संबंध बतलाता है। इस अनुपात से यह ज्ञात होता है कि संस्था के कार्य संचालन में कुल संपत्तियों का उपयोग किस कुशलता के साथ किया जा रहा है।

नीतेश्वरी राहंगडाले, डॉ. नारायण जामोद एवं डॉ. एस.के. खटीक: पश्चिम मध्य रेलवे की विनियोजित पूंजी का....

संस्था के उत्पादन एवं बिक्री में संपत्तियां बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं उनके प्रयोग से अधिकतम बिक्री सृजित कर अधिक आय के स्रोत बनाए जाते हैं। यह अनुपात सभी संपत्तियों की कार्यकुशलता का मापन करती है।

यह अनुपात यह बतलाता है कि विक्रय, कुल संपत्तियों की तुलना में कितनी बार हुआ है। यदि यह आवर्त कम बार हुआ है तो इसका अर्थ यह है कि संस्था के प्रबंधक संस्था में कुल संपत्तियों की तुलना में विक्रय उचित मात्रा में नहीं कर पा रहे हैं तथा संपत्तियों में अति विनियोग हो रहा है। दूसरी ओर, इस अनुपात का अधिक होना यह इंगित करता है कि संस्था अपनी संपत्तियों का उपयोग प्रभावशाली एवं कुशलता से कर रही है। यह अनुपात संस्था में विनियोजित संपूर्ण संपत्तियों तथा उनके आधार पर होने वाले विक्रय या बेची गयी वस्तु की लागत के मध्य संबंध स्थापित करता है इसे कुल विनियोग आवर्त अनुपात (Total Investment Turnover Ratio) भी कहते हैं। इस अनुपात की गणना निम्नलिखित सूत्र से की जाती है।

$$\text{Total Assets Turnover Ratio} = \frac{\text{Net Sales/Cost of Good Sold}}{\text{Total Assets}}$$

तालिका 1: कुल संपत्ति आवर्त अनुपात (Total Assets Turnover Ratio) पश्चिम मध्य रेलवे
(वर्ष 2013-14 से 2023-24)

(राशि लाखों में)

वर्ष (Year)	कुल आगम/शुद्ध विक्रय (Total Revenue/ Net Sales) राशि (Rs)	कुल संपत्ति (Total Assets) राशि (Rs)	अनुपात आवर्त में (Ratio in Times)
2013-14	874043.55	1724942.32	0.5067
2014-15	1051218.25	1950460.15	0.5389
2015-16	1089048.00	2365929.57	0.4603
2016-17	988644.59	3126176.06	0.3162
2017-18	1097658.95	3865441.55	0.2839
2018-19	1285198.74	4781792.94	0.2687
2019-20	1172411.76	5986753.55	0.1958
2020-21	960947.04	7268270.51	0.1322
2021-22	1293120.43	8198550.59	0.1577
2022-23	1612783.44	9665776.34	0.1668
2023-24	1715486.74	11222220.45	0.1528

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 कुल संपत्ति आवर्त अनुपात का विश्लेषण एवं निर्वचन किया गया है जो इस प्रकार है :

कुल संपत्ति आवर्त अनुपात, शुद्ध विक्रय/कुल आगम एवं कुल संपत्ति के मध्य संबंध को प्रदर्शित करता है। अध्ययन अवधि के दौरान पश्चिम मध्य रेलवे का कुल संपत्ति आवर्त अनुपात वर्ष 2013-14 में 0.5067 आवर्त रहा जो वर्ष 2014-15 में बढ़कर 0.5389 आवर्त हो गया, पुनः यह अनुपात वर्ष 2015-16 में कम होकर 0.4603 आवर्त हो गया। इसके पश्चात वर्ष 2016-17 एवं 2017-18 में पुनः गिरावट पाई गयी और यह अनुपात कम होकर क्रमशः 0.3162 आवर्त एवं 0.2839 आवर्त रह गया। वर्ष 2018-19 एवं 2019-20 में पुनः यह अनुपात कम होकर 0.2687 आवर्त एवं 0.1958 आवर्त रह गया। इसके पश्चात पुनः यह अनुपात वर्ष 2020-21 में कम होकर 0.1322 आवर्त रह गया। किंतु वर्ष 2021-22 में कुल संपत्ति आवर्त अनुपात में थोड़ी वृद्धि देखने को मिली और यह अनुपात बढ़कर 0.1577 आवर्त हो गया। वर्ष 2022-23 में पुनः बढ़कर 0.1668 आवर्त हो गया एवं वर्ष

2023–24 में अध्ययन वर्ष के अंतिम वर्ष के दौरान यह अनुपात कम होकर 0.1528 आवर्त रह गया। अध्ययन अवधि के दौरान यह ज्ञात हो रहा है कि विक्रय, कुल संपत्तियों की तुलना में आवर्त कम बार हुआ है। इसका अर्थ है कि संस्था कुल संपत्तियों की तुलना में विक्रय उचित मात्रा में नहीं कर पा रही है।

परिचालन लाभ अनुपात (Operating Profit Ratio)

परिचालन लाभ अनुपात, परिचालन लाभ एवं शुद्ध विक्रय के मध्य संबंध स्थापित करता है। इस अनुपात की गणना परिचालन लाभ को शुद्ध विक्रय से विभाजित करके करते हैं। यह अनुपात 100 में से परिचालन अनुपात को घटाकर भी ज्ञात किया जाता है। परिचालन लाभ की राशि शुद्ध विक्रय में से संस्था से संबंधित सभी प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष व्ययों को घटाकर निकाली जाती है।

यह अनुपात संस्था की कार्यकुशलता एवं लाभार्जन क्षमता का माप है। इस अनुपात के माध्यम से यह ज्ञात किया जाता है कि विक्रय की तुलना में परिचालन लाभ कम हो रहा है या अधिक हो रहा है। यह अनुपात जितना ऊँचा होगा संस्था की लाभार्जन स्थिति उतनी ही अच्छी होगी। कम स्तर का परिचालन अनुपात संस्था की लाभार्जन क्षमता का संतोषजनक सूचक नहीं माना जाता है।

साधारणतया इस अनुपात को प्रतिशत (%) के रूप में ज्ञात किया जाता है। इस अनुपात को विक्रय पर परिचालन का मार्जिन (Operating Profit Margin) के नाम से भी जाना जाता है। इस अनुपात की गणना निम्न सूत्र के द्वारा की जाती है।

$$\text{Operating Profit Ratio} = \frac{\text{Operating Profit}}{\text{Net Sales/Net Revenue}} \times 100$$

OR

$$\text{Operating Profit Ratio} = 100 - \text{Operating Ratio}$$

तालिका 2: परिचालन लाभ अनुपात (Operating Profit Ratio) पश्चिम मध्य रेलवे

(वर्ष 2013–14 से 2023–24)

(राशि लाखों में)

वर्ष (Year)	परिचालन लाभ (Operating Profit) राशि (Rs)	शुद्ध विक्रय (Net Sales) राशि (Rs)	अनुपात प्रतिशत में (Ratio in Percentage)
2013-14	247692.40	874043.55	28.33
2014-15	377928.62	1051218.25	35.95
2015-16	382425.27	1089048.00	35.11
2016-17	250800.19	988644.59	25.36
2017-18	267041.66	1097658.95	24.32
2018-19	404809.14	1285198.74	31.49
2019-20	324470.03	1172411.76	27.67
2020-21	299491.18	960947.04	31.16
2021-22	352642.84	1293120.43	27.27
2022-23	526130.29	1612783.44	32.62
2023-24	556876.85	1715486.74	32.46

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 परिचालन लाभ अनुपात का विश्लेषण एवं निर्वचन किया गया है जो इस प्रकार है :

नीतेश्वरी राहंगडाले, डॉ. नारायण जामोद एवं डॉ. एस.के. खटीक: पश्चिम मध्य रेलवे की विनियोजित पूंजी का....

परिचालन लाभ अनुपात, परिचालन लाभ एवं शुद्ध विक्रय के मध्य के संबंध को प्रदर्शित करता है। अध्ययन अवधि के दौरान पश्चिम मध्य रेलवे का परिचालन लाभ अनुपात वर्ष 2013-14 में 28.33 प्रतिशत रहा है। जो 2014-15 एवं 2015-16 में बढ़कर 35.95 एवं 35.11 प्रतिशत हो गया। इसके पश्चात वर्ष 2016-17 एवं 2017-18 में निरंतर घटकर 25.36 एवं 24.32 प्रतिशत हो गया वर्ष 2018-19 में यह बढ़ाकर 31.49 प्रतिशत हो गया। वर्ष 2019-20 में फिर से गिरावट आई और यह अनुपात घटकर 27.67 प्रतिशत हो गया फिर वर्ष 2020-21 में बढ़कर 31.16 प्रतिशत हो गया फिर पुनः यह अनुपात में वर्ष 2021-22 में घटकर 27.27 प्रतिशत हो गया तथा वर्ष 2023-23 एवं 2023-24 में परिचालन लाभ अनुपात में 32.62 प्रतिशत एवं 32.46 प्रतिशत की बढ़ोतरी पाई गयी।

अध्ययन अवधि के दौरान यह अनुपात घट-बढ़ रहा है इसका अर्थ यह है कि परिचालन लाभ शुद्ध विक्रय की तुलना में कभी अधिक रहे तो कभी कम। इसमें स्थिरता का अभाव पाया गया।

सकल विनियोजित पूंजी अनुपात (Gross Capital Employed Ratio)

पूंजी पर प्रत्याय दर दो प्रकार की होती है—सकल पूंजी पर प्रत्याय दर और शुद्ध पूंजी पर प्रत्याय दर। सकल पूंजी पर प्रत्याय दर निकालने हेतु कुल संपत्तियों को शामिल किया जाता है जैसे—स्थायी संपत्तियाँ एवं चालू संपत्तियाँ तथा शुद्ध लाभों को लिया जाता है। इसे निकालने हेतु निम्न लिखित सूत्र का प्रयोग किया जाता है :

$$\text{Gross Capital Employed Ratio} = \frac{\text{Net Operating Profit}}{\text{Gross Capital Employed}} \times 100$$

तालिका 3: सकल विनियोजित पूंजी अनुपात (Gross Capital Employed Ratio) पश्चिम मध्य रेलवे
(वर्ष 2013-14 से 2023-24)

(Rs. in Lakhs)

वर्ष (Year)	शुद्ध परिचालन लाभ (Operating Profit) राशि (Rs)	सकल विनियोजित पूंजी (Gross Capital Employed) राशि (Rs)	अनुपात प्रतिशत में (Ratio पद %)
2013-14	247692.40	1724942.32	14.35
2014-15	377928.62	1950460.15	19.37
2015-16	382425.27	2365929.57	16.16
2016-17	250800.19	3126176.06	8.02
2017-18	267041.66	3865441.55	6.90
2018-19	404809.14	4781792.94	8.46
2019-20	324470.03	5986753.55	5.41
2020-21	299491.18	7268270.51	4.12
2021-22	352642.84	8198550.59	4.30
2022-23	526130.29	9665776.34	5.44
2023-24	556876.85	1222220.45	4.96

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 सकल विनियोजित पूंजी अनुपात का विश्लेषण एवं निर्वचन किया गया है जो इस प्रकार है :

सकल विनियोजित पूंजी अनुपात, शुद्ध परिचालन लाभ एवं सकल विनियोजित पूंजी के मध्य संबंध को बताता है। यह अनुपात प्रतिशत में ज्ञात किया जाता है। पश्चिम मध्य रेलवे का सकल विनियोजित पूंजी अनुपात

अध्ययन अवधि के दौरान वर्ष 2013–14 में 14.35 प्रतिशत रहा जो वर्ष 2014–15 में बढ़कर 19.37 हो गया। इसके पश्चात् वर्ष 2015–16 एवं 2016–17 में यह अनुपात कम होकर क्रमशः 16.16 प्रतिशत एवं 8.02 प्रतिशत रह गया। पुनः वर्ष 2017–18 में यह अनुपात घटकर 6.90 प्रतिशत रह गया। वर्ष 2018–19 में यह बढ़कर 8.46 प्रतिशत हो गया। इसके पश्चात् वर्ष 2019–20 एवं 2020–21 में सकल विनियोजित पूंजी अनुपात में लगातार गिरावट आई और यह घटकर क्रमशः 5.41 प्रतिशत एवं 4.12 प्रतिशत रह गया। वर्ष 2021–22 में यह अनुपात बढ़कर 4.30 प्रतिशत हो गया एवं वर्ष 2022–23 में पुनः बढ़कर 5.44 प्रतिशत हो गया। अध्ययन वर्षों के अंतिम वर्ष 2023–24 में यह अनुपात कम होकर 4.96 प्रतिशत रह गया। अध्ययन अवधि के दौरान सकल विनियोजित पूंजी अनुपात घटता-बढ़ता रहा है।

शोध विषय के अध्ययन में ली गई शून्य परिकल्पना का परीक्षण

शून्य परिकल्पना : पश्चिम मध्य रेलवे की सकल विनियोजित पूंजी पर प्रत्याय दर सार्थक अर्जित नहीं हो रही है।

$$r = + 0.79$$

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

$$t = 3.88$$

$$t_{005} = 3.249$$

$$|t| > t_{005} < t$$

अवलोकन

शोध विषय के अध्ययन में ली गई शून्य परिकल्पना की गणना का मूल्य 3.88 है जबकि सारणीय मान 3.249 है। अतः ($t_{005} < t$) शोध विषय के अध्ययन में ली गई शून्य परिकल्पना सार्थक है क्योंकि विनियोजित पूंजी पर प्रत्याय दर औसतन लगभग 15 प्रतिशत से अधिक है जो कि बैंक दर से अधिक है अतः पश्चिम मध्य रेलवे की पूंजी पर प्रत्याय दर (Fixed Deposit) बैंक दर से अधिक होने के कारण विनियोगकर्ताओं के लिए पश्चिम मध्य रेलवे में विनियोग करना सार्थक है। जैसे – बैंक या अन्य संस्थाएँ पश्चिम मध्य रेलवे को ऋण की राशि प्रदाय करती है तो विनियोग की गई राशि सुरक्षित है क्योंकि पश्चिम मध्य रेलवे को प्रत्याय दर बैंक दर से अधिक प्राप्त हो रही है। अतः शोध विषय के अध्ययन में ली गई शून्य परिकल्पना अस्वीकार्य है।

निष्कर्ष

पश्चिम मध्य रेलवे के परिचालन लाभों की स्थिति सकल विनियोजित पूंजी पर प्रत्याय दर सामान्य बैंक दर से अधिक प्राप्त हो रही हैं। सकल विनियोजित पूंजी पर औसतन लगभग 8.86 प्रतिशत परिचालन लाभ हो रहे हैं इसी प्रकार कुल संपत्तियों का आवर्त अनुपात की स्थिति संतोषजनक नहीं है क्योंकि कुल संपत्तियाँ अधिक मात्रा में विनियोजित होने के कारण आवर्त अनुपात एक से भी कम आ रहा है जो कि यह स्पष्ट करता है कि कुल संपत्तियों में अधिक राशि विनियोजित है। जिसके परिणामस्वरूप आवर्त अनुपात का परिणाम 1 से कम आ रहा है। इससे यह स्पष्ट होता है कि कुल संपत्तियों का सही उपयोग नहीं हो पा रहा है।

इस हेतु सुधार की आवश्यकता है तथा आवर्त अनुपात को बढ़ाना है। यद्यपि पश्चिम मध्य रेलवे की सकल विनियोजित पूंजी पर प्रत्याय दर लगभग औसतन 8.86 प्रतिशत आ रही है जिसका मुख्य कारण पश्चिम मध्य रेलवे का परिचालन लाभ अधिक हो रहा है जो कि पश्चिम मध्य रेलवे पर सकारात्मक प्रभाव डाल रहे हैं। इससे यह भी निष्कर्ष निकलता है कि सकल विनियोजित पूंजी पर प्रत्याय दर पश्चिम मध्य रेलवे के लिए सार्थक है।

सुझाव

- पश्चिम मध्य रेलवे की कुल संपत्तियों के आवर्त अनुपात में सुधार हेतु आगम ;त्मअमदनमद्ध में वृद्धि करनी चाहिए तथा स्थायी संपत्तियों में विनियोग की मात्रा को कम करना चाहिए जिससे की आवर्त अनुपात में सुधार किया जा सके।
- सकल विनियोजित पूंजी पर प्रत्याय दर सार्थक (अनुकूल) होने के कारण वर्तमान प्रत्याय दर को भी भविष्य में बनाए रखना चाहिए जिससे कि प्रत्याय दर पश्चिम मध्य रेलवे पर सार्थक प्रभाव डाल सकें।

संदर्भ ग्रन्थ सूची

1. Achintya (2013), A Peek into Indian Railways 160 year of history Business Line.
2. Das Diswajit and Sahu Nivedita (2013), India Railway's Renewed Vision: Inclusive and integrative growth through commercial form and social commitment, Parikalpna: KIIT Journal of Management, p. 34-46,
3. Batra Amanddep (2012), Railway - The transport for global economy (A study of financial turnaround of Indian railways, Journal of management, Sage Publication.
4. S. Matabadal (2015) व्यवसाय वित्त, किताब महल, 22। सरोजनी नायडू मार्ग, इलाहाबाद।
5. R. Parasnath (2010-11) अनुसंधान-परिचय, लक्ष्मी नारायण अग्रवाल, आगरा।
6. S. Veerendra Prakash (2010) रिसर्च मेथडॉलॉजी पंचशील प्रकाशन, जयपुर।

