भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
25.03.2026 के
अतारांकित प्रश्न सं. 5442 का उत्तर

रेल संभारतंत्र और पीपीपी परियोजनाएं

5442. एडवोकेट चन्द्र शेखर:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार निजीकरण के जोखिमों के प्रबंधन, समान पहुंच सुनिश्चित करने और संबद्ध उद्यमों एवं 'ट्रांसफर प्राइसिंग' में नियामक कमियों को दूर करने के लिए एक स्वतंत्र नियामक की आवश्यकता को स्वीकार करती है, जैसा कि विशेषज्ञों ने माल ढुलाई दक्षता और उत्सर्जन में कमी के लिए विश्व बैंक समर्थित रेल संभारतंत्र और बजट 2026 में उच्च गति एवं माल ढुलाई गलियारों के लिए सार्वजनिक-निजी भागीदारी परियोजनाओं पर जोर दिया गया है और यदि हां, तो इसके सृजन की समय-सीमा क्या है; और

(ख) यह अपशिष्ट मौद्रीकरण और सौर परियोजनाओं जैसे नवाचारों के माध्यम से गैर-किराया राजस्व को बढ़ावा देते हुए एकाधिकार को किस प्रकार रोकेगा?

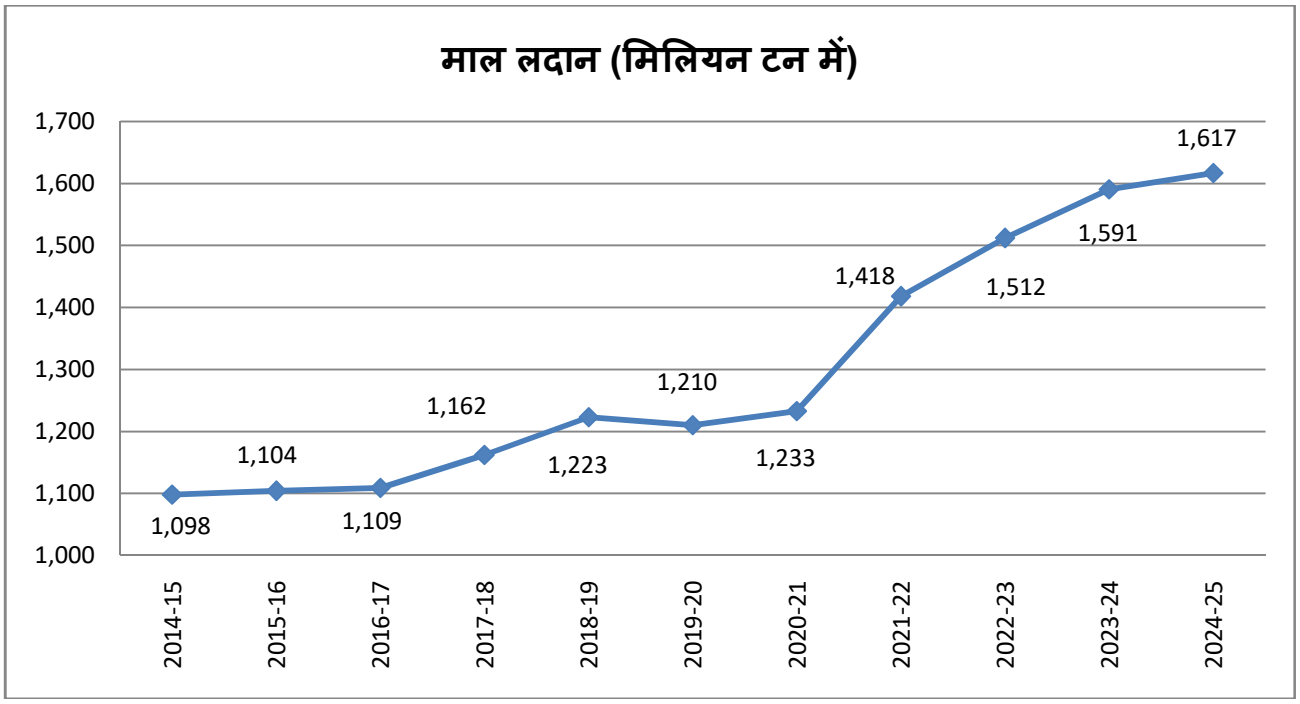
उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री
(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) और (ख): परिचालन में दक्षता लाने, उत्सर्जन कम करने, माल लदान और राजस्व बढ़ाने के लिए, भारतीय रेल ने नेटवर्क का विस्तार करने और तीव्र संचलन के लिए कई उपाय किए हैं। परिणामस्वरूप, 2014 से मालभाड़ा निष्पादन निम्नानुसार बढ़ा है:-

वर्ष	माल लदान (मिलियन टन में)
2014-15	1,098
2015-16	1,104
2016-17	1,109
2017-18	1,162

2018-19	1,223
2019-20	1,210
2020-21	1,233
2021-22	1,418
2022-23	1,512
2023-24	1,591
2024-25	1,617



2020-21 में माल ढुलाई 1,233 एमटी से बढ़कर 2024-25 में 1,617 एमटी हो गई है। 2024-25 के दौरान, भारतीय रेल ने 1,617 एमटी का परिवहन किया, इस प्रकार विश्व की दूसरी सबसे बड़ी माल ढुलाई करने वाली रेलवे बन गई है। शुरू किए गए उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं:

- नेटवर्क क्षमता बढ़ाने के लिए, नई रेल लाइनों का निर्माण, मौजूदा लाइनों का बहुपथन और मौजूदा लाइनों का आमान परिवर्तन करके रेल नेटवर्क का बड़े पैमाने पर विस्तार किया गया है। 10 वर्षों में बिछाए गए नए रेलपथों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

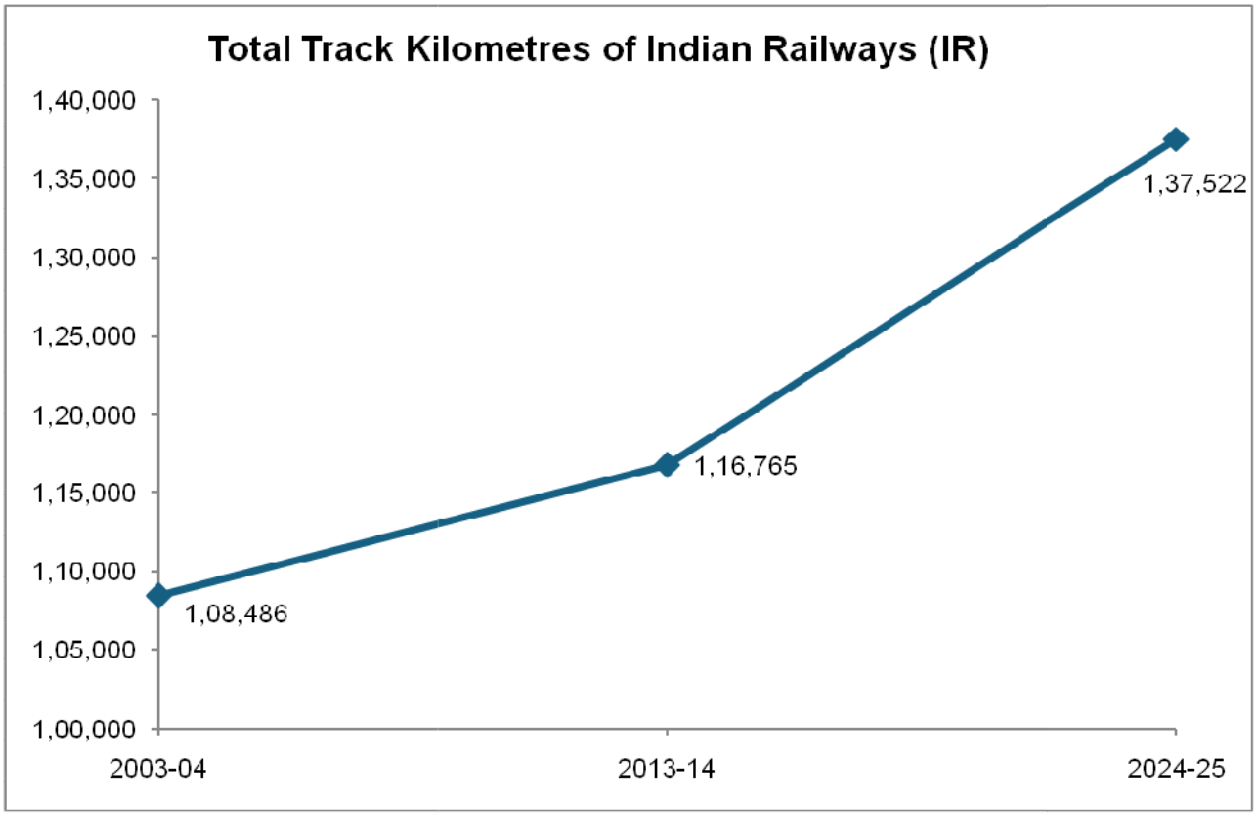
अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ
2009-14	7,599 कि.मी.
2014-25	34,428 कि.मी.

इसके अतिरिक्त 01.04.25 की स्थिति के अनुसार, 431 (154 नई लाइन, 33 आमान परिवर्तन और 244 दोहरीकरण) परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं। सारांश निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की सं.	कुल लंबाई (कि.मी.)	मार्च, 25 तक पूरी की गई लंबाई (कि.मी.)	शेष लंबाई (कि.मी.)	लागत (करोड़)
नई लाइन	154	16,142	3,036	13,105	3,77,389
आमान परिवर्तन	33	4,180	2,997	1,183	43,820
दोहरीकरण/बहुपथन	244	15,644	6,736	8,909	2,53,711
कुल	431	35,966	12,769	23,197	6,74,920

भारतीय रेल के कुल रेलपथ किलोमीटर का ब्यौरा निम्नानुसार है: -

वर्ष	भारतीय रेल के कुल रेलपथ किलोमीटर
2003-04	1,08,486
2013-14	1,16,765
2024-25	1,37,522



- **माल डिब्बों और इंजनों का प्रापण: भारतीय रेल में माल वहन क्षमता बढ़ाने के लिए, माल डिब्बों का बड़ी संख्या में प्रापण किया गया है और रेल इंजनों का निर्माण किया है। वर्ष 2014 से 2025 के दौरान, लगभग 2 लाख माल डिब्बों का प्रापण किया गया है और माल लदान तथा गतिशीलता बढ़ाने के लिए 10,000 से अधिक रेल इंजन शामिल किए गए हैं।**

- **यार्ड रीमॉडलिंग, बाईपास/कॉर्ड लाइनों, रेल फ्लाईओवरों आदि के निर्माण द्वारा परिचालन में आने वाली बाधाओं को दूर करना।**

- **लुधियाना से सोन नगर (1337 किलोमीटर) तक पूर्वी समर्पित माल गलियारे (ईडीएफसी) और जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल (जेएनपीटी) से दादरी (1506 किलोमीटर) तक पश्चिमी समर्पित माल गलियारे (डब्ल्यूडीएफसी) का निर्माण कार्य शुरू किया गया है। कुल 2843 किलोमीटर में से, 2741 मार्ग किलोमीटर (96.4%) को कमीशन किया जा चुका है और परिचालनिक है।**

- **भारतीय रेल ने रेल लाइनों के विद्युतीकरण कार्य को मिशन मोड में शुरू किया है। अब तक, लगभग 99.4% बड़ी लाइन नेटवर्क को विद्युतीकृत किया जा चुका है। वर्ष 2014 से पूर्व और उसके पश्चात् किए गए विद्युतीकरण का तुलनात्मक ब्यौरा इस प्रकार है:**

अवधि	**मार्ग किलोमीटर**
2014 से पूर्व	**21,801**
2014-26 (फरवरी, 26 तक)	**47,966**

- **सामान्य प्रयोजन माल डिब्बों, विशेष प्रयोजन/उच्च क्षमता वाले माल डिब्बों और सीमेंट, तेल, स्टील, फ्लाई-एश, ऑटोमोबाइल आदि के लिए ऑटोमोबाइल वाहक माल डिब्बों में निवेश में उद्योगों की भागीदारी। अब तक, लगभग विशेष प्रयोजन माल डिब्बों के 240 रेक, सामान्य प्रयोजन माल डिब्बों के 374 रेक और ऑटोमोबाइल माल डिब्बों के 48 रेक शामिल किए गए हैं।**

- **गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) नीति के तहत, अब तक, 128 जीसीटी का कमीशन किया गया है जिसकी 198 मिलियन टन प्रति वर्ष की अनुमानित यातायात क्षमता है। इसके अतिरिक्त, वित्त वर्ष 2023-24 से माल और पार्सल टर्मिनलों को बेहतर बनाने के लिए ₹14,500 करोड़ की राशि आवंटित की गई है।**
- **थोक सीमेंट परिवहन को सुगम बनाने के लिए रेलवे सुधारों के भाग के रूप में हाल ही में रेल भूमि पर टर्मिनल बनाने के लिए एक "थोक सीमेंट टर्मिनल नीति" शुरू की गई है।**
- **मांग के अनुसार रेकों/माल डिब्बों की उपलब्धता सुनिश्चित करना।**
- **प्रति मालडिब्बा अतिरिक्त यातायात ढुलाई के लिए लदान बढ़ाने की क्षमता। प्रति गाड़ी का थ्रूपुट बढ़ाने के लिए मालगाड़ियों की लंबाई भी बढ़ाई गई है।**
- **परिसंपत्तियों की निगरानी और उपयोगिता में सुधार लाने के लिए माल यातायात परिचालन में सूचना प्रौद्योगिकी का उपयोग।**
- **उच्च अश्वशक्ति वाले रेल इंजनों को शामिल करना।**
- **माल डिब्बों और रेल इंजनों की अनुरक्षण प्रक्रियाओं में सुधार के परिणामस्वरूप यातायात उपयोग के लिए रेल इंजनों और चल स्टॉक की उपलब्धता में वृद्धि हुई।**
- **यातायात की उच्चतर मात्रा की ढुलाई के लिए रेलपथ और सिगनल प्रणाली मानकों में सुधार।**
- **नई प्रौद्योगिकी और प्रबंधन पद्धतियों को अपनाने के लिए कर्मचारी और अधिकारियों का प्रशिक्षण।**

इसके अलावा, भारतीय रेल ने माल ढुलाई युक्तीकरण के माध्यम से माल ढुलाई क्षेत्र सुधार को बढ़ावा दिया है, थोक और छोटे कार्गो के परिवहन के लिए विभिन्न माल ढुलाई प्रोत्साहन योजना को अपनाया और कई तरह की छूट और सेवाएं दी हैं। इनमें से कुछ इस प्रकार हैं:

- **टैंक कंटेनरों में थोक सीमेंट के लिए सकल टन किलोमीटर आधारित ढुलाई दर शुरू किया गया है,**

- फास्ट-मूविंग कंज्यूमर गुड्स, व्हाइट गुड्स, इलेक्ट्रॉनिक्स, ऑटोमोटिव कंपोनेंट्स आदि को बढ़ावा देने के लिए कार्गो एग्रीगेटर ट्रांसपोर्टेशन प्रोडक्ट,
- ट्रेडिशनल एम्प्टी फ्लो डायरेक्शन में लिबरलाइज़्ड ऑटोमैटिक फ्रेट रिबेट स्कीम,
- छोटी दूरी के यातायात पर छूट,
- ओपन/फ्लैट स्टॉक और कवर्ड मालडिब्बों में बुक किए गए फ्लाई ऐश/बेड ऐश यातायात के माल ढुलाई में छूट,
- ऑटोमोबाइल यातायात के ढुलाई दर का यौक्तीकरण करना,
- बिज़ी सीज़न चार्ज (बीएससी) से छूट देकर पूर्वोत्तर क्षेत्र में बैम्बू यातायात को बढ़ावा देना।
- ऑटोमोबाइल स्टॉक की क्षमता बढ़ाने के लिए, एसीटी 1, एसीटी 2, एसीटी 3, एनएमजीएचएस, आदि जैसे कई नए मालडिब्बे तैयार किए गए हैं।
- केमिकल जिप्सम और टाइल्स यातायात का परिवहन करने वाले कंटेनर के खाली ढुलाई पर छूट,
- पोटैशियम सल्फेट, अमोनियम बाइकार्बोनेट फूड ग्रेड, आरयूएफ पिच, लिक्विफाइड आइसोब्यूटिलीन, लिक्विफाइड इथेन, शिया नट्स आदि जैसी नए पण्यों का वर्गीकरण।

मालभाड़ा परिचालन सूचना प्रणासी (एफओआईएस) के ज़रिए मालगाड़ियों की आवाजाही की निरंतर निगरानी की जाती है। खाली गाड़ियों का चालन कम करने और मालडिब्बा की उत्पादकता बढ़ाने के लिए, निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:

- पारंपरिक खाली प्रवाह दिशा (टीईएफडी) नीति: खाली प्रवाह दिशा में यातायात भार के लिए ग्राहकों को मालभाड़ा छूट (15-20% तक) देना।
- गति शक्ति कार्गो टर्मिनल (जीसीटी): लदान/उतराई स्थान पर रुकने का समय कम करने के लिए टर्मिनलों के विकास में तेज़ी लाना।
- स्थिर परिसंपत्ति युक्तिकरण: उच्च गति मालभाड़ा रेल इंजन लगाना और माल और यात्री यातायात को अलग करने के लिए समर्पित मालभाड़ा गलियारा शुरू करना।

- **गतिशील मूल्य निर्धारण: बैक-हॉल यातायात को बढ़ावा देने के लिए "राउंड ट्रिप" लदान के लिए विभिन्न प्रोत्साहण योजना लागू करना।**

गैर-किराया राजस्व और नवोन्मेषन:

भारतीय रेल ने गैर-किराया राजस्व बढ़ाने के लिए कई कदम उठाए हैं, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

1. **स्टेशनों पर रेल डिस्प्ले नेटवर्क (आरडीएन) के तहत विज्ञापन।**
2. **आउट ऑफ़ होम (ओओएच) नीति के तहत विज्ञापन।**
3. **रेलडिब्बों और गाड़ियों और रेल इंजन की आंतरिक/बाहरी सतहों जैसे गतिशील परिसंपत्तियों पर विज्ञापन।**
4. **यात्रियों की संतुष्टि बढ़ाने के लिए नवोन्मेष समाधानों, जैसे स्लीपिंग पॉड्स की व्यवस्था, सिंगल-ब्रांड प्रीमियम आउटलेट, ऑटो और टैक्सी बुकिंग की सुविधा के लिए कियोस्क, भुगतान आधार पर ई-व्हील चेयर की सुविधा देना, स्वास्थ्य कियोस्क, और जेनेरिक दवाएं बेचने के लिए मेडिकल स्टोर।**
5. **2025-26 (फरवरी तक) में भारतीय रेल का कुल विविध गैर-किराया राजस्व (विविध आमदनी) 9474 करोड़ रुपये था, जो रेलवे की कुल कमाई का लगभग 3.9% था।**
6. **कुछ मंडलों ने शेष कोयले या सीमेंट की बिक्री की अनुमति देकर मालडिब्बा-सफाई ठेके भी शुरू किए हैं।**
7. **1308 हेक्टेयर खाली भूमि (जिसकी रेलवे को परिचालनिक आवश्यकताओं के लिए आवश्यकता नहीं है) रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) को वाणिज्यिक विकास के लिए सौंप दी गई है, ताकि गैर-किराया राजस्व अर्जित किया जा सके।**

रेलवे में पूंजीगत निवेश के लिए सकल बजटीय सहायता 2013-14 में ₹29,055 करोड़ से 2026-27 में ₹2.78 लाख करोड़ की वृद्धि की गई है। इस बढ़ी हुई बजटीय सहायता से नेटवर्क का विस्तार, चल स्टॉक संवर्धन, संरक्षा में सुधार, यात्री सुविधाओं, सड़क संरक्षा के कार्यो और तकनीकी उन्नयन

में महत्वपूर्ण निवेश किए गए हैं। पर्याप्त स्थानीय निधि ने संभार-तंत्र और अवसंरचना में महत्वपूर्ण अंतरों को भरने के लिए भारतीय रेल की क्षमता को सुदृढ़ किया है। सार्वजनिक निजी भागीदारी निवेशों ने यथाव्यवहार्य पूरे नेटवर्क विकास में योगदान दिया है।

भारतीय रेल पूर्ण रूप से भारत सरकार के स्वामित्व के अधीन है। सभी क्षेत्रीय रेलें, उत्पादन इकाइयां, कारखाने आदि भारतीय रेल का महत्वपूर्ण अंग हैं। रेल लाइन, सिगनल प्रणाली, चल स्टॉक आदि जैसे सभी परिसंपत्तियां मात्र भारतीय रेल के स्वामित्व के अधीन है। गाड़ियों का परिचालन भारतीय रेल की ज़िम्मेदारी है।

इस समय, भारतीय रेल के निजीकरण की कोई योजना नहीं है।

*****