भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

25.03.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 5344 का उत्तर

रेलवे माल ढुलाई सेवाएं

5344. श्री श्रीभरत मतुकुमिल्ली:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने यह आकलन किया है कि रेलवे का मौजूदा माल ढुलाई शुल्क, बुकिंग के नियम, सेवा की सख्ती और भरोसा शिपर्स, ट्रांसपोर्टरों और एमएसएमई की अंतिम मील संपर्क लागत, पूर्वानुमान और प्रतिस्पर्धात्मकता को प्रभावित करते हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या इन कारकों के कारण उच्च लागत के बावजूद सड़क परिवहन को प्राथमिकता दी जा रही है, जिससे व्यवसायों पर संभार तंत्र का बोझ बढ़ रहा है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) सरकार द्वारा रेल कार्गो को शिपर-अनुकूल बनाने के लिए उठाए गए/उठाए जा रहे कदम क्या हैं, जिसके अंतर्गत शुल्क युक्तिकरण, छोटे लॉट और सिंगल-वैगन सेवाएं, समय-सारणीबद्ध माल ढुलाई संचालन और सामान्य कार्गो के लिए पार्सल वैन का उपयोग है;

(घ) क्या माल ढुलाई ग्राहकों के लिए कोई निष्पादन मानदंड/सेवा-स्तर आश्वासन प्रस्तावित हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इन उपायों का संभार लागत, परिवहन के तरीके में बदलाव और व्यापार करने में सुगमता पर क्या प्रभाव पड़ने की संभावना है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङ): रेल पर्यावरण अनुकूल, लागत प्रतिस्पर्धा और परिवहन का ऊर्जा-कुशल साधन है, जो सड़क परिवहन की तुलना में कम कॉर्बन डॉइ ऑक्साइड उत्सर्जित करता है। रेल और सड़क के

बीच कॉर्बन डॉई ऑक्साइड उत्सर्जन में अंतर निम्नानुसार है:

परिवहन का साधन	प्रति टन प्रति कि.मी. कार्बन डाइ ऑक्साइड उत्सर्जन
सड़क	101 ग्राम
रेल	11.5 ग्राम (लगभग 89% कम)

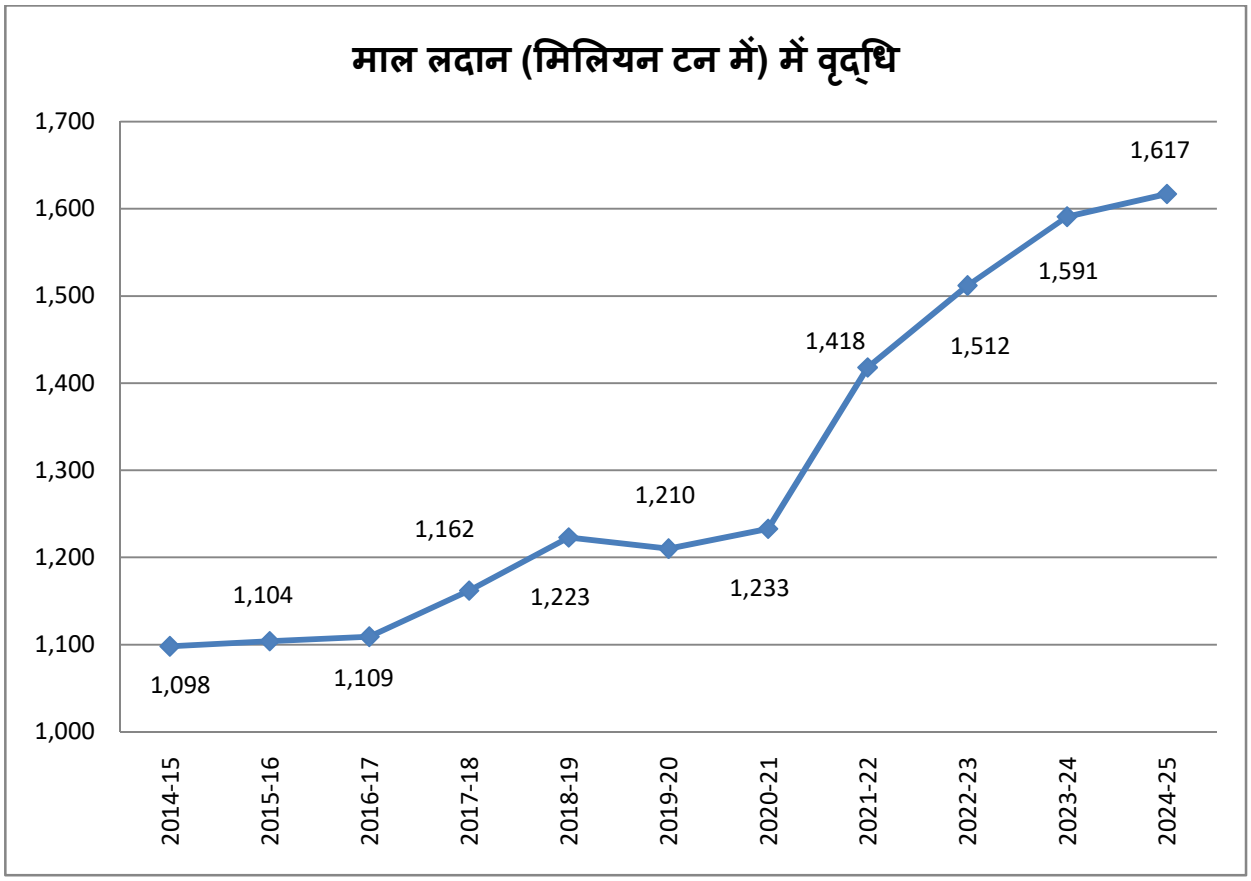
(संदर्भ: नीति आयोग की रिपोर्ट, जिसका शीर्षक है "फास्ट ट्रैकिंग फ्रेट इन इंडिया, जून 2021")

एक एमटी माल ढुलाई को सड़क से रेल में स्थानांतरित करने से कार्बन उत्सर्जन में लगभग 5.37 करोड़ किलोग्राम की कमी आती है। वर्ष 2014 से 2025 की अवधि के दौरान लगभग 562 एमटी माल ढुलाई रेलवे की ओर आई है, जिससे कार्बन उत्सर्जन में 3,018 करोड़ किलोग्राम की कमी आई है।

इसके अलावा, रेलवे परिवहन का एक लागत कुशल माध्यम है, जिसकी औसत लागत ₹1.96 प्रति टन प्रति किलोमीटर है, जो सड़क से काफी कम है, जहाँ संभार-तंत्र लागत लगभग ₹3.78 प्रति टन प्रति किलोमीटर है। (*संदर्भ: एनसीएईआर की रिपोर्ट जिसका शीर्षक है "एसेसमेंट ऑफ लॉजिस्टिक्स कॉस्ट इन इंडिया, सितंबर 2025"* जिसे उद्योग एवं आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय ने शुरू किया है)

भारतीय रेल ने पिछले कुछ वर्षों में थोक और गैर-थोक कार्गो लदान और राजस्व बढ़ाने के लिए कई कदम उठाए हैं। 2014 से माल लदान नीचे दिया गया 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



माल ढुलाई 2024-25 में बढ़कर 1,617 एमटी हो गई है, जिससे भारतीय रेल विश्व की दूसरी सबसे बड़ी माल ढुलाई करने वाली रेलवे बन गई है।

रेल यातायात बढ़ाने के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:-

- **पिछले 11 वर्षों में क्षमता संवर्धन, यार्ड रीमॉडलिंग करके परिचालन में आने वाली बाधाओं को हटाना, बाईपास/कॉर्ड लाइन, रेल फ्लाईओवर आदि का निर्माण जैसे कार्य बड़े पैमाने पर शुरू किए गए हैं। बिछाई गई नई पटरियों का ब्यौरा नीचे दिया गया है:**

अवधि	कमीशन की गई नई लाइन
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। जिसका सारांश

निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की सं.	कुल लंबाई (किमी.)	मार्च, 25 तक पूरी की गई लंबाई (किमी.)	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

- इसके अलावा, लुधियाना से सोननगर (1337 किमी.) तक पूर्वी समर्पित मालभाड़ा गलियारा और जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल से दादरी (1506 किमी.) तक पश्चिमी समर्पित मालभाड़ा गलियारा का निर्माण-कार्य शुरू किया गया है। कुल 2843 किमी. में से, 2741 मार्ग किमी. (96.4%) का कमीशन किया गया है, जिससे माल ढुलाई की गति बढ़ेगी, कार्गो पारगमन समय कम होगा और कार्गो आपूर्ति की पूर्वानुमेयता बेहतर होगी।

- भारतीय रेल ने रेल लाइनों का विद्युतीकरण मिशन मोड में शुरू किया है। अभी तक बड़ी लाइन नेटवर्क का लगभग 99.4% विद्युतीकृत किया जा चुका है। वर्ष 2014 से पहले और बाद में किए गए विद्युतीकरण का तुलनात्मक ब्यौरा निम्नानुसार है:

अवधि	मार्ग किलोमीटर
2014 से पहले	21,801
2014-25 (फरवरी, 26 तक)	47,966

- माल ढुलाई क्षमता बढ़ाने के लिए, बड़ी संख्या में भारतीय रेल द्वारा माल डिब्बों का प्रापण किया गया है और रेल इंजनों का विनिर्माण किया गया है। 2014 से 2025 के दौरान, लगभग 2 लाख माल डिब्बों का प्रापण किया गया है और माल ढुलाई तथा गतिशीलता बढ़ाने के लिए 10,000 से अधिक रेल इंजन जोड़े गए हैं।

- टर्मिनलों पर रेल माल ढुलाई की दक्षता को बेहतर बनाने के लिए, भारतीय रेल ने दो-तरफ़ा तरीका अपनाया है: गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) नीति के तहत आधुनिक रेल माल यातायात टर्मिनलों के विकास को बढ़ावा देना और रेलवे के अपने माल

शेड में अवसंरचना को बढ़ाना/अपग्रेड करना। अब तक, 128 जीसीटी का कमीशन पहले ही किया जा चुका है। इसके अलावा, देशभर में माल और पार्सल टर्मिनलों पर यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाने के लिए, वित्त वर्ष 2023-24, 2024-25 और 2025-26 के लिए ₹14,500 करोड़ की राशि आवंटित की गई है।

- इसके अलावा, भारतीय रेल ने माल ढुलाई युक्तिकरण 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:

    - थोक सीमेंट परिवहन को सुगम बनाने के लिए रेल सुधारों के भाग के रूप में हाल ही में रेलवे भूमि पर टर्मिनल बनाने के लिए एक "थोक सीमेंट टर्मिनल नीति" शुरू की गई है।
    - 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 की माल ढुलाई में छूट,
    - ऑटोमोबाइल यातायात की ढुलाई दर का यौक्तीकरण करना,
    - बिज़ी सीज़न चार्ज (बीएससी) से छूट देकर पूर्वोत्तर क्षेत्र रीजन में बैम्बू यातायात को बढ़ावा देना।
    - ऑटोमोबाइल स्टॉक की क्षमता बढ़ाने के लिए, एसीटी 1, एसीटी 2, एसीटी 3, एनएमजीएचएस, आदि जैसे कई नए माल डिब्बे शामिल 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 नई वस्तुओं का वर्गीकरण।

- भारतीय डाक के साथ संयुक्त पार्सल उत्पाद (जेपीपी) पहल को 2022 में पायलट आधार पर कुछ मार्गों पर शुरू किया गया था ताकि ई-कॉमर्स और एमएसएमई बाजार पर ध्यान

केंद्रित करते हुए व्यवसाय-से-ग्राहक और व्यवसाय-से-व्यवसाय (बी2सी) बाजार को लक्षित किया जा सके, और 35 किलोग्राम से 100 किलोग्राम की (बी2सी) वजन श्रेणी के बाजार रुझानों के अनुसार एक किफायती मूल्य प्रदान किया जा सके। इस योजना के तहत भारतीय डाक ने अंतिम छोर तक सेवाएं प्रदान की एवं भारतीय रेल ने मध्य संपर्क सेवाएं प्रदान कीं।

- इसके अलावा, भारतीय रेल के पास देशभर में पार्सल वैनों (ब्रेकवैन के अलावा) में पार्सल की ढुलाई के लिए एक समर्पित प्रणाली है, जिसे पट्टा/गैर-पट्टा सेवा के तौर पर निर्धारित यात्री ढुलाई गाड़ियों से जोड़ा जाता है। इसके अलावा, पार्सल वैन वाली पूरी पार्सल गाड़ियां भी पट्टा और गैर-पट्टा सेवा के तौर पर चलती हैं। इन पार्सल वैन का उपयोग विभिन्न प्रकार के वस्तुओं के परिवहन के लिए किया जाता है, जिसमें ई-कॉमर्स मदें, फास्ट मूविंग कंज्यूमर गुड्स, नश्य, सामान्य उत्पाद, उद्योगों का कच्चा माल, मशीनरी, उपभोज्य वस्तुएं और अन्य माल शामिल हैं।

- सभी रेल मंडलों में व्यवसाय विकास इकाइयां क्रियाशील हैं ताकि यातायात संभाव्यता का आकलन करने के साथ-साथ पहले और अंतिम मील सेवा के लिए संभार-तंत्र सेवा प्रदाता की तैयारी का आकलन करने के लिए अलग-अलग हितधारकों के साथ अनुबंध और समन्वय किया जा सके।

- ईज़ ऑफ डूइंग बिजनेस और परिचालन में दक्षता बढ़ाने के लिए, भारतीय रेल कृत्रिम मेधा (एआई), इंटरनेट ऑफ थिंग्स (आईओटी), और स्वचालन जैसी उन्नत तकनीकों का लाभ उठा रही है ताकि माल ढुलाई परिचालन को बढ़ाया जा सके और माल डिब्बा टर्नअराउंड समय कम किया जा सके। प्रमुख नवाचारों में माल अनुरक्षण प्रबंधन (एफएमएम), वास्तविक समय गाड़ी सूचना प्रणाली (आरटीआईएस), नियंत्रण चार्ट स्वचालन, कंट्रोल ऑफिस एप्लीकेशन (सीओए), रेलवे, रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन (आरएफआईडी), और आरटीआईएस/ रेमलॉट सिस्टम और डेटा लॉगर के माध्यम से गाड़ी समय डेटा का एकीकरण शामिल है। परिचालन दक्षता में सुधार के लिए आईओटी उपकरणों के साथ एफएमएम और सीओए का एकीकरण सफलतापूर्वक लागू किया गया है।

इन उपायों से रेल माल ढुलाई की दक्षता और आकर्षण में सुधार होने, सड़क से रेल की ओर मॉडल बदलाव को प्रोत्साहित करने, समग्र रसद लागत को कम करने और देश में ईज़ ऑफ डूइंग बिजनेस को बढ़ने की प्रत्याशा है।

******