

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

12.08.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 3936 का उत्तर

आर्थिक विकास में रेलवे की भूमिका

3936. श्री बैजयंत पांडा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) पीआईबी वक्तव्यों और सरकारी ब्रीफिंग में यथा उल्लिखित पूंजीगत व्यय में वृद्धि, माल ढुलाई क्षमता में वृद्धि और संभार तंत्र दक्षता के माध्यम से आर्थिक विकास को सहायता प्रदान करने में भारतीय रेलवे द्वारा निभाई गई भूमिका का ब्यौरा क्या है;
- (ख) रोजगार सृजन और मेक इन इंडिया की दिशा में रेल इंजनों और डिब्बों के स्वदेशी उत्पादन सहित प्रमुख रेलवे परियोजनाओं और विनिर्माण पहलों के योगदान का ब्यौरा क्या है; और
- (ग) रेलवे में वर्तमान में हो रहे निवेश को सरकार के अवसंरचना आधारित विकास और क्षेत्रीय संपर्क के व्यापक उद्देश्यों के साथ किस प्रकार संरेखित किया गया है?

उत्तर

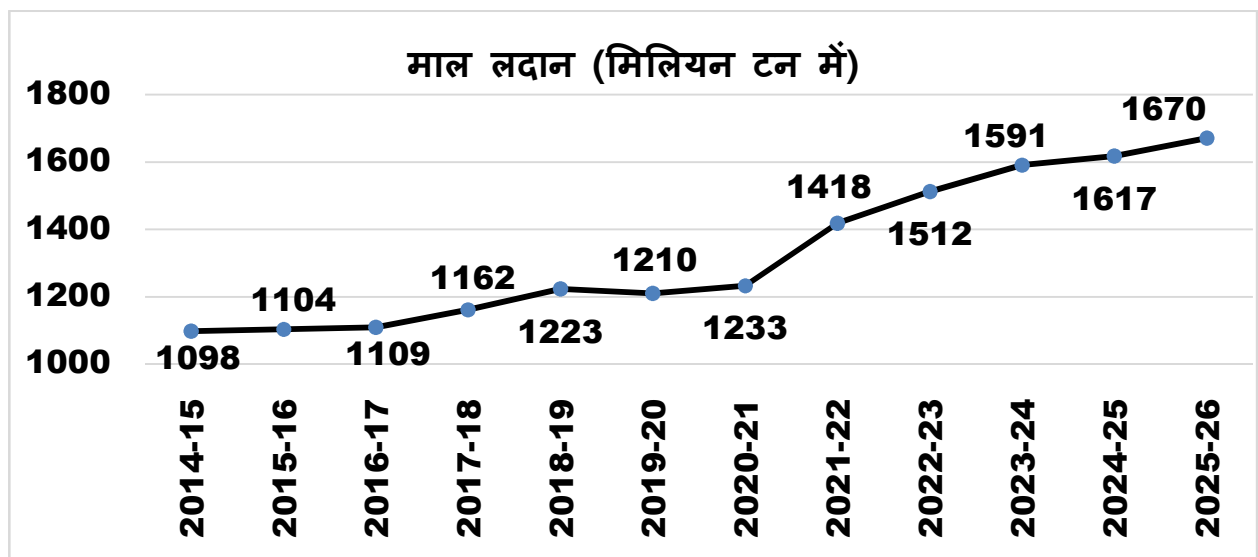
रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ग) देश में यात्रियों और कार्गो के परिवहन के एक प्रमुख साधन के रूप में भारतीय रेल की भूमिका को देखते हुए, भारत की अर्थव्यवस्था में इसका योगदान महत्वपूर्ण है। इसके अलावा, दुनिया के सबसे बड़े नियोक्ताओं में से एक होने के कारण, रेलवे विभिन्न उद्योगों विशेषकर विनिर्माण, निर्माण और सेवाओं में सहायता प्रदान करता है।

भारतीय रेल ने माल लदान, पूंजीगत व्यय और लॉजिस्टिक दक्षता बढ़ाकर आर्थिक विकास में सहायता करने के लिए पिछले कुछ वर्षों में कई उपाय किए हैं। 2014 के बाद से माल लदान निम्नानुसार है:

वर्ष	माल लदान (मिलियन टन में)
2014-15	1098
2015-16	1104
2016-17	1109
2017-18	1162
2018-19	1223
2019-20	1210
2020-21	1233
2021-22	1418
2022-23	1512
2023-24	1591
2024-25	1617
2025-26	1670



भारतीय रेल का माल लदान वर्ष 2025-2026 में 1,670 मिलियन टन तक बढ़ गया है, इस प्रकार भारतीय रेल माल ढुलाई में दुनिया की दूसरी सबसे बड़ी रेलवे बन गई है।

बजट आबंटन और नेटवर्क विस्तार:- बजट आवंटन को 2013-14 में 29,055 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 2026-27 में 2,78,030 करोड़ रुपए किया गया है। पिछले 12 वर्षों में भारतीय रेल द्वारा रेल नेटवर्क की क्षमता बढ़ाने का कार्य बड़े पैमाने पर किया गया है। भारतीय रेल में नए रेलपथ को चालू करने/बिछाने का विवरण नीचे दिया गया है:-

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	नए रेलपथों की औसत कमीशनिंग
2009-14	7,599 कि.मी.	4.2 कि.मी. प्रतिदिन
2014-26	36,429 कि.मी.	8.32 कि.मी./प्रतिदिन (लगभग 2 गुना)

01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में लगभग 8.31 लाख करोड़ रुपए की लागत पर कुल 40,000 किलोमीटर की लंबाई की 514 रेल अवसंरचना परियोजनाएं (169 नई लाइन, 29 आमान परिवर्तन और 316 दोहरीकरण) स्वीकृत हैं। इसका सार निम्नानुसार है:-

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	नई लाइन/बड़ी आमान परिवर्तन/दोहरीकरण की कुल लंबाई (कि.मी. में)	मार्च, 2026 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी. में)	मार्च, 2026 तक कुल व्यय (करोड़ रु. में)
नई लाइन	169	16,634	3,361	1,57,572
आमान परिवर्तन	29	3,987	3,045	24,227
दोहरीकरण	316	19,379	6,177	1,23,454
कुल	514	40,000	12,583	3,05,253

अमृत भारत स्टेशन योजना: रेल मंत्रालय ने दीर्घकालिक दृष्टिकोण के साथ स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए अमृत भारत स्टेशन योजना शुरू की है। इस योजना में भारतीय रेल के स्टेशनों को बेहतर बनाने के लिए मास्टर योजना तैयार करना और उनका चरणबद्ध कार्यान्वयन शामिल है। प्रत्येक स्टेशन की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए मास्टर योजना में निम्नलिखित शामिल हैं:

- स्टेशन और परिचलन क्षेत्रों तक पहुंच में सुधार

- स्टेशन का शहर के दोनों भागों के साथ एकीकरण
- स्टेशन भवन में सुधार
- प्रतीक्षालय, शौचालय, बैठने की व्यवस्था, पेयजल बूथों में सुधार
- यात्री यातायात के अनुरूप अधिक चौड़े ऊपरी पैदल पुल/भूमिगत पैदल पार पथ की व्यवस्था
- लिफ्ट/स्वचालित सीढ़ियों/रैंप की व्यवस्था
- प्लेटफॉर्म की सतह का सुधार/प्लेटफॉर्म शेल्टर की व्यवस्था
- 'एक स्टेशन एक उत्पाद' जैसी योजनाओं के माध्यम से स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क की व्यवस्था
- पार्किंग क्षेत्र का विकास
- दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं
- बेहतर यात्री सूचना प्रणाली
- एयर कॉनकोर्स, एक्जीक्यूटिव लाउंज, मल्टी मोडाल एकीकरण, भूसुदर्शनीकरण आदि का प्रावधान

इस योजना में आवश्यकता, चरणबद्धता और व्यवहार्यता के अनुसार संधारणीय और पर्यावरण अनुकूल समाधान आदि तथा दीर्घावधि में स्टेशन पर सिटी सेंटर के निर्माण की परिकल्पना भी की गई है। अब तक अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत विकास के लिए 1340 स्टेशनों को चिह्नित किया गया है। अब तक 261 स्टेशनों का पुनर्विकास कार्य पूरा कर लिया गया है।

समर्पित माल गलियारा: रेल मंत्रालय ने दो माल गलियारों अर्थात् लुधियाना से सोननगर तक (1337 कि.मी.) पूर्वी समर्पित माल गलियारे और जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल से दादरी तक (1506 कि.मी.) पश्चिमी समर्पित माल गलियारे का निर्माण शुरू किया है। पूर्वी समर्पित माल गलियारे और पश्चिमी समर्पित माल गलियारे, दोनों पर कार्य पूरा हो चुका है और कमीशन किया जा चुका है।

डीएफसी पर प्रतिदिन औसतन, लगभग 443 रेलगाड़ियां परिचालित की जाती हैं। समर्पित माल गलियारों ने मजबूत परिचालनिक निष्पादन का प्रदर्शन किया है। उच्च औसत गति, तेज टर्नअराउंड और संवर्धित विश्वसनीयता के साथ माल ढुलाई की मात्रा में लगातार वृद्धि हुई है। डीएफसी ने माल यातायात को ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी की ओर मोड़कर पारंपरिक नेटवर्क पर अतिरिक्त पथ के सृजन में योगदान दिया है। परिणामस्वरूप, रेलवे अपने नेटवर्क पर अतिरिक्त माल और कोचिंग सेवाएं चलाने में सक्षम रहा है।

समर्पित माल गलियारा परियोजना से देश भर में किफायती लागत, कुशल और संवहनीय माल यातायात होने से रेल परिवहन की प्रतिस्पर्धात्मकता सुदृढ़ होने की संभावना है। इससे लंबी दूरी वाली थोक पण्यों, कंटेनर यातायात और औद्योगिक माल ढुलाई का धीरे-धीरे सड़क से रेल में मोडल शिफ्ट होने की परिकल्पना की गई है, जिससे समग्र लॉजिस्टिक्स लागत कम होगी, आपूर्ति श्रृंखला दक्षता में सुधार होगा और आर्थिक विकास में सहायता मिलेगी।

समर्पित माल गलियारा (डीएफसी) परियोजना का परिवहन और लॉजिस्टिक क्षेत्र पर सकारात्मक प्रभाव पड़ा है क्योंकि इससे डबल स्टैक कंटेनर (डीएससी) गाड़ियों, उच्च एक्सल लोड गाड़ियों की बेहतर आवाजाही, पश्चिमी पत्तनों द्वारा उत्तरी भीतरी इलाकों तक तेजी से पहुंच और डीएफसी के आस-पास उद्योगों के साथ नए टर्मिनल/लिंकेज विकसित हो सका है। पूर्वी डीएफसी ज्यादातर पूर्वी भारत से खनिज यातायात की आवश्यकता को पूरा करता है। इन विकास कार्यों से लॉजिस्टिक लागत में कमी आयी है।

केंद्रीय बजट 2026 में पूर्व में दनकुनी को पश्चिम में सूरत से जोड़ने वाले एक नए समर्पित माल गलियारे की घोषणा की गई है। इस गलियारे के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने का कार्य पूरा कर लिया गया है और वर्तमान में प्रक्रियाधीन है।

रेल विद्युतीकरण: भारतीय रेल पर रेल नेटवर्क का विद्युतीकरण मिशन मोड में शुरू किया गया है। अब तक, बड़ी लाइन नेटवर्क का लगभग 99.6% विद्युतीकरण किया जा चुका है। शेष

नेटवर्क पर विद्युतीकरण का कार्य शुरू कर दिया गया है। वर्ष 2014-26 के दौरान और 2014 से पहले किए गए विद्युतीकरण का ब्यौरा निम्नानुसार है:

अवधि	मार्ग किलोमीटर
2014 से पहले (लगभग 60 वर्ष)	21,801
2014-26	48,072

इसके अलावा, सभी नई लाइन/बहुपथन परियोजनाओं को विद्युतीकरण के साथ ही स्वीकृत और निर्मित किया जा रहा है।

माल ढुलाई क्षमता संवर्धन पहल: माल ढुलाई संभार तंत्र सुदृढ़ करने, क्षेत्रीय संपर्कता बढ़ाने और रेलवे की माल ढुलाई हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए, भारतीय रेल ने माल ढुलाई दक्षता बढ़ाने, निर्बाध क्षेत्रीय संपर्कता सुनिश्चित करने तथा मजबूत आरंभिक और अंतिम-मील समाधान प्रदान करने के लिए एक बहुआयामी रणनीति लागू की है। प्रमुख पहलें निम्नानुसार वर्गीकृत हैं-

(i) टर्मिनल विकास - निजी निवेश के माध्यम से कार्गो टर्मिनल स्थापित करने को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से, 'गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी)' नीति शुरू की गई है। गति शक्ति टर्मिनलों के स्थान का निर्णय उद्योग से प्राप्त होने वाली मांग, कार्गो यातायात की संभाव्यता, रेलवे अवसंरचना की उपलब्धता और क्षेत्र की समग्र संभार क्षमता के आधार पर लिया जाता है।

अभी तक, प्रति वर्ष 224 मिलियन टन (एमटीपीए) अनुमानित माल सम्हलाई क्षमता वाले 142 गति शक्ति कार्गो टर्मिनलों (जीसीटी) को कमीशन किया जा चुका है। इस नीति से इन गति शक्ति टर्मिनलों के माध्यम से लगभग 10,000 करोड़ रु. का निजी निवेश जुटाया गया है। वर्ष 2025-26 के दौरान इन गति शक्ति टर्मिनलों में 146 मिलियन टन (एमटी) माल यातायात की सम्हलाई की गई।

(ii) वैगन निवेश योजनाएं: भारतीय रेल ने पहले से ही निजी क्षेत्रों हेतु वैगनों में निवेश करने के लिए विभिन्न योजनाओं को लागू किया है, जिसमें सीमेंट, तेल, स्टील, फ्लाई-ऐश आदि के लिए वैगन जैसी पण्य केंद्रित विशेष वैगन शामिल हैं। अब तक, विशेष प्रयोजन वैगनों के लगभग 275 रेक और सामान्य प्रयोजन वाले 397 रेक परिचालन में हैं, जिनसे थोक सीमेंट, फ्लाई-ऐश, स्टील उत्पादों, लौह अयस्क और कोयला आदि जैसी वस्तुओं में मॉडल हिस्सेदारी में सुधार होने की उम्मीद है।

इसके अलावा, ऑटोमोबाइल के परिवहन के लिए एक अलग योजना है जिसके तहत उद्योग के स्वामित्व वाले लगभग 54 रेक परिचालन में हैं।

(iii) संयुक्त पार्सल उत्पाद- रैपिड कार्गो सेवा (जेपीपी-आरसीएस) योजना: यह योजना ग्राहकों की विशिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करने और घर-घर पार्सल सेवाएं प्रदान करने के लिए आवश्यकता आधारित संभार प्रदान करती है। इस योजना के तहत वर्चुअल एग्रीगेशन प्लेटफार्म (वीएपी) पर एग्रीगेटर्स (भारतीय डाक के अलावा) के माध्यम से इन सेवाओं में पार्सल स्थान की ऑनलाइन बुकिंग का प्रावधान किया गया है।

(iv) कॉनकोर, रेल मंत्रालय के अधीन एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है, जो दिल्ली-कोलकाता और मुंबई-कोलकाता सेक्टरों पर जेपीपी-आरसीएस का उपयोग करके घर-घर पार्सल सेवाएं भी प्रदान कर रहा है। कॉनकोर, सोनिक गुड्स शेड में एक पायलट परियोजना के तहत घर-घर संभार भी प्रदान कर रहा है।

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएचएसआर) परियोजना: वर्तमान में, मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएचएसआर) परियोजना (508 कि.मी.) निष्पादनाधीन है। यह परियोजना गुजरात, महाराष्ट्र राज्यों और केंद्र शासित प्रदेश दादरा और नगर हवेली से होकर गुजर रही है, जिसमें मुंबई, ठाणे, विरार, बोईसर, वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरूच, वडोदरा, आणंद, अहमदाबाद और साबरमती में 12 स्टेशन बनाने की योजना है।

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना के लिए संपूर्ण भूमि (1389.5 हेक्टेयर) अधिगृहीत कर ली गई है। सभी सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त कर ली गई हैं। सभी 1651 उपयोगी साधन स्थानांतरित कर दिए गए हैं। महाराष्ट्र राज्य में भूमि अधिग्रहण में विलंब के कारण परियोजना 2021 तक प्रभावित हुई। वर्ष 2022 में महाराष्ट्र में भूमि अधिग्रहण में तेजी आई है।

मेक इन इंडिया पहल: सुरक्षित, विश्वसनीय, आरामदायक और गुणवत्तापूर्ण रेल यात्रा सुनिश्चित करने के लिए भारतीय रेल द्वारा की गई पहलों में वंदे भारत, अमृत भारत और नमो भारत रेलगाड़ियों आदि जैसे नए युग के चल स्टॉक का विकास और विनिर्माण शामिल है। इन आधुनिक चल स्टॉक वेरिएंट को भारतीय रेल की विभिन्न उत्पादन इकाइयों में मेक इन इंडिया पहल के हिस्से के रूप में विनिर्माण के लिए योजनाबद्ध किया गया है।

वर्तमान में, भारतीय रेल नेटवर्क पर 81 जोड़ी वंदे भारत रेलगाड़ी सेवाएं (कुर्सी यान) और 01 जोड़ी वंदे भारत रेलगाड़ी सेवाएं (शयन यान) परिचालित की जा रही हैं। वर्तमान में, भारतीय रेल नेटवर्क पर 36 जोड़ी अमृत भारत एक्सप्रेस सेवाएं परिचालित की जा रही हैं।

मेक इन इंडिया और आत्मनिर्भर भारत पहल के अनुरूप, भारतीय रेल आयात पर निर्भरता को कम करने के लिए हाई-स्पीड रेल प्रणालियों और घटकों के स्वदेशी विनिर्माण को बढ़ावा दे रहा है। वंदे भारत की सफलता के आधार पर, सवारी डिब्बा कारखाना (आईसीएफ) मैसर्स भारत अर्थ मूवर्स लिमिटेड (बीईएमएल) के सहयोग से 280 किमी प्रति घंटे की डिजाइन गति वाले हाई-स्पीड ट्रेन सेटों का डिजाइन और विनिर्माण कर रही है। हाई स्पीड प्रणालियों के साथ-साथ, भारतीय रेल के पास पहले से ही सुदृढ़ स्वदेशी विनिर्माण क्षमताएं हैं, जिसमें इसके उत्पादन इकाइयों, अर्थात् चित्तरंजन रेलइंजन कारखाना (सीएलडब्ल्यू), चित्तरंजन; बनारस रेलइंजन कारखाना (बीएलडब्ल्यू), वाराणसी; और पटियाला रेलइंजन कारखाना (पीएलडब्ल्यू), पटियाला द्वारा बिजली और डीजल रेलइंजन का उत्पादन किया जाता है, जो उन्नत रेल प्रौद्योगिकियों में भारत की आत्मनिर्भरता को मजबूत करता है।

पिछले दशक में, भारत ने भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों और उद्योग आधार से युक्त एक सुदृढ़ और विविध रेलवे विनिर्माण पारितंत्र विकसित किया है।

वर्तमान में, भारत में उद्योग विनिर्माता रेलगाड़ियों के लगभग सभी प्रकार के चल स्टॉक जैसे इंजन, सवारी डिब्बे, माल डिब्बे और महत्वपूर्ण घटकों जैसे कर्षण मोटर, गियर बॉक्स, मोटर चालित बोगी, ट्रैक्शन ट्रांसफार्मर, मेट्रो कार, प्रोपल्शन सिस्टम, ट्रैक्शन और सहायक कन्वर्टर, केबल हार्नेस, इलेक्ट्रॉनिक कार्ड, मैग्नेटिक्स आदि का निर्माण करते हैं।

इन वस्तुओं का निर्यात ऑस्ट्रेलिया, कनाडा, ब्रिटेन, अमेरिका, फ्रांस, जर्मनी, मोजाम्बिक, मेक्सिको, बांग्लादेश, श्रीलंका, रोमानिया, स्पेन और इटली आदि जैसे विकसित और विकासशील दोनों तरह के देशों को किया जाता है।

इस सहायक पारितंत्र के होने से, 2016-17 से 2025-26 (जनवरी 2026 तक) के दौरान, भारत से रेल क्षेत्र में निर्यात का कुल मूल्य 3355 मिलियन अमेरिकी डॉलर (~26,000 करोड़ रुपए) तक पहुंच गया है।

भारतीय रेल प्रधान मंत्री गतिशक्ति नेशनल मास्टर प्लान के तहत नई लाइन, दोहरीकरण और बहुपथन परियोजनाओं सहित नेटवर्क विस्तार के अभूतपूर्व कार्यक्रम के माध्यम से देश भर में रेल संपर्क को सुदृढ़ करने के लिए निरंतर प्रयासरत है। इन पहलों का उद्देश्य कनेक्टिविटी में सुधार, लॉजिस्टिक्स लागत को कम करना और संतुलित क्षेत्रीय विकास में सहायक होना है। इन निरंतर प्रयासों के परिणामस्वरूप, चार पूर्वोत्तर राज्यों, मिजोरम (सायरंग/आइज़ोल), त्रिपुरा (अगरतला), अरुणाचल प्रदेश (नहारलगुन/इटानगर) और असम (दिसपुर/गुवाहाटी) की राजधानियों को बड़ी लाइन रेल नेटवर्क से जोड़ा गया है। इसके अलावा, उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक (यूएसबीआरएल) के चालू होने से कश्मीर घाटी भी राष्ट्रीय रेल नेटवर्क से जुड़ गया है और रेलगाड़ी सेवाएं चालू हैं।
