

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

12.08.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 4013 का उत्तर

रेलवे की माल भाड़ा आय

4013. एडवोकेट डीन कुरियाकोस:

श्री बलवंत बसवंत वानखडे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) रेलवे की वर्ष 2019-20 के दौरान कुल आय का ब्यौरा क्या है और प्रत्येक वर्ष की माल भाड़ा आय और कुल आय में माल भाड़ा आय का प्रतिशत हिस्सा वर्ष-वार कितना है;
- (ख) वर्ष 2019-20 के दौरान रेलवे द्वारा माल लदान का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या सरकार वर्ष 2030 तक माल यातायात को 27% से बढ़ाकर 45% करने के राष्ट्रीय रेल योजना के लक्ष्य को पूरा करने की दिशा में सही राह पर है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;
- (घ) क्या सरकार रेलवे द्वारा परिवहन की जाने वाली वस्तुओं के लिए एकीकृत/निश्चित माल भाड़ा दरों को लागू करने पर विचार कर रही है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (ङ) क्या सरकार ने सड़क परिवहन की तुलना में रेल माल परिवहन की घटती प्रतिस्पर्धात्मकता का आकलन किया है और यदि हां, तो इस समस्या के समाधान के लिए क्या उपाय किए गए हैं?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

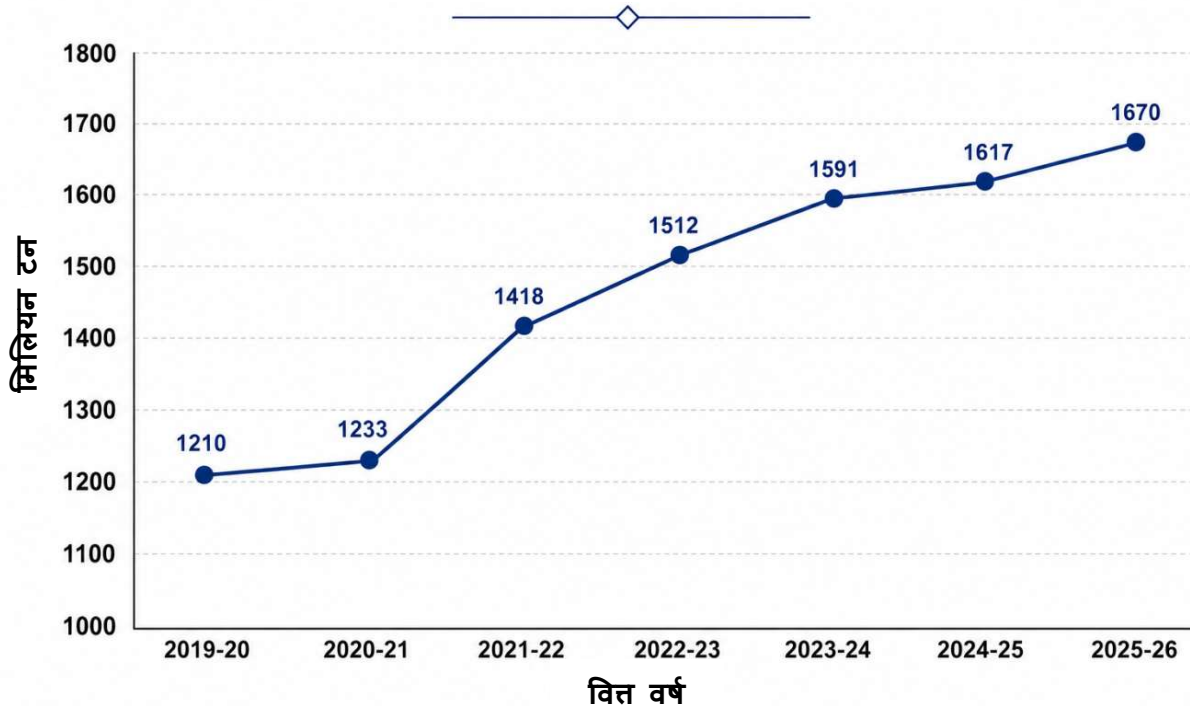
(क) से (ङ) 2019-20 से 2025-26 तक की अवधि के लिए भारतीय रेल के सकल राजस्व, माल-भाड़ा राजस्व, सकल राजस्व में माल-भाड़ा राजस्व का प्रतिशत शेयर और माल लदान के विवरण निम्नानुसार हैं:

वर्ष	सकल राजस्व (₹ करोड़ में)	माल-भाड़ा राजस्व (₹ करोड़ में)	माल लदान (मिलियन टन में)
2019-20	1,74,661	1,13,488	1,210

2020-21*	1,40,516	1,17,232	1,233
2021-22*	1,91,278	1,41,096	1,418
2022-23	2,40,137	1,62,263	1,512
2023-24	2,55,366	1,68,293	1,591
2024-25	2,65,004	1,71,163	1,617
2025-26 (अनंतिम)	2,73,444	1,73,450	1,670

*कोविड वर्ष

माल भाड़ा लदान (मिलियन टन में)



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

प्रतिस्पर्धी और भविष्य के लिए तैयार परिवहन प्रणाली बनाने के लिए, भारतीय रेल माल भाड़ा में रेल मॉडल हिस्सेदारी को बढ़ाने के लिए परिचालनिक क्षमता और वाणिज्यिक नीतिगत पहलों दोनों के आधार पर रणनीतियों को तैयार करने का लक्ष्य रखती है। रेल अवसंरचना संवर्धन योजना में अन्य

बात के साथ-साथ नेटवर्क क्षमता संवर्धन, मार्गावरोधो को दूर करने, गाड़ियों की औसत गति में वृद्धि करने, कार्गो पारगमन समय और लागत आदि की कटौती करने पर ध्यान केंद्रित किया गया है।

बजट आवंटन और नेटवर्क विस्तारण: बजट आवंटन को वर्ष 2013-14 में 29,055 करोड़ रुपए से बढ़ाकर वर्ष 2026-27 में 2,78,030 करोड़ रुपए किया गया है। पिछले 12 वर्षों के दौरान भारतीय रेल द्वारा बड़े पैमाने पर रेल नेटवर्क के क्षमता संवर्धन का कार्य किया गया है। भारतीय रेल में नए रेलपथ की कमिश्निंग/बिछाने का विवरण निम्नानुसार है:-

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

01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल पर लगभग 8.31 लाख करोड़ रुपए की लागत पर 40,000 कि.मी. कुल लंबाई वाली 514 रेल अवसंरचना परियोजनाओं (169 नई लाइन, 29 आमान परिवर्तन और 316 दोहरीकरण) को स्वीकृत किया गया है। ब्यौरा निम्नानुसार हैं:-

कोटि	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण (कि.मी.)	मार्च, 2026 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी.)	मार्च 2026 तक कुल व्यय (₹. करोड़ 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

समर्पित माल गलियारा: रेल मंत्रालय ने दो माल गलियारों अर्थात लुधियाना से सोननगर तक (1337 कि.मी.) पूर्वी समर्पित माल गलियारा 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।

औसतन, डीएफसी पर प्रतिदिन लगभग 443 रेलगाड़ियां परिचालित की जाती हैं। समर्पित माल गलियारों ने सुदृढ़ परिचालनिक निष्पादन का प्रदर्शन किया है। उच्चतर औसत गति, तीव्रतर टर्नअराउंड और बेहतर विश्वसनीयता के साथ माल भाड़ा की मात्रा में लगातार वृद्धि हुई है। डीएफसी ने माल भाड़ा यातायात को ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी की ओर डायवर्ट कर पारंपरिक नेटवर्क पर अतिरिक्त पथ के सृजन में योगदान दिया है। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे अपने नेटवर्क पर अतिरिक्त माल और सवारी डिब्बा सेवाएं चालित करने में सक्षम रहा है।

समर्पित माल गलियारा परियोजना से देश भर में किफायती लागत, कुशल और संवहनीय माल भाड़ा को सक्षम करके रेल परिवहन की प्रतिस्पर्धात्मकता को सुदृढ़ करने की संभावना है। इससे लंबी दूरी वाली थोक पण्यों, कंटेनर यातायात और औद्योगिक माल भाड़ा को सड़क से रेल में धीरे-धीरे मोडल शिफ्ट करने को सक्षम बनाने की परिकल्पना की गई है, जिससे समग्र संभार तंत्र लागत कम होगी, आपूर्ति श्रृंखला दक्षता में सुधार होगा और आर्थिक विकास का समर्थन होगा।

समर्पित माल गलियारा (डीएफसी) परियोजना का परिवहन और संभार तंत्र क्षेत्र पर सकारात्मक प्रभाव पड़ा है क्योंकि इसने 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 टर्मिनलों/लिंकेज विकसित करने को सक्षम किया है। पूर्वी डीएफसी मुख्यतः पूर्वी भारत से खनिज यातायात की आवश्यकता को पूरा करता है। इन विकास के कारण संभार तंत्र 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/अद्यतन करने का कार्य शुरू कर दिया गया 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।

गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल: रेल कार्गो की सम्वहलाई के लिए अतिरिक्त टर्मिनलों के विकास में उद्योग से निवेश को बढ़ावा देने के लिए 'गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी)' नीति शुरू की गई है। जीसीटी को निजी उद्योगों द्वारा विकसित किया जा रहा है और इसे गैर-रेल भूमि पर या पूर्णतः/अंशतः रेल भूमि पर विकसित किया जा सकता है। उद्योग द्वारा मांग और कार्गो यातायात की क्षमता के आधार पर जीसीटी का स्थान निर्धारित किया जा रहा है। अब तक, 142 जीसीटी कमीशन किए गए हैं और इसके अलावा, 310 और जीसीटी प्रस्तावों के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन (आईपीए) प्रदान किए गए हैं।

142 कमीशन किए गए जीसीटी की अनुमानित माल सम्वहलाई क्षमता 224 मिलियन टन प्रति वर्ष है। इस नीति ने इन जीसीटी के माध्यम से लगभग 10,000 करोड़ रुपए का निजी निवेश जुटाया है। वर्ष 2025-26 के दौरान इन जीसीटी पर 146 मिलियन टन प्रति वर्ष माल यातायात की सम्वहलाई की गई है।

इसके अलावा, रेल मंत्रालय के पास सीमेंट, तेल, स्टील, फ्लाई-एश आदि जैसे पण्य केंद्रित विशेष मालडिब्बों सहित मालडिब्बों में निवेश करके निजी क्षेत्र को आकर्षित करने की योजना है। अब तक, विशेष प्रयोजन मलडिब्बों के लगभग 269 रेक और सामान्य-प्रयोजन मालडिब्बों के 397 रेक परिचालन में हैं, जिनसे थोक सीमेंट, फ्लाई-एश, इस्पात उत्पादों, लौह अयस्क और कोयला आदि जैसी पण्यों में मॉडल हिस्सेदारी में सुधार लाने की संभावना है। इसके अलावा, ऑटोमोबाइल के परिवहन के

लिए एक अलग योजना है जिसके तहत निजी संस्थाओं के स्वामित्व वाले लगभग 54 रेल परिसरों में हैं।

वाणिज्य नीतिगत पहल: भारतीय रेल माल भाड़ा दरों को स्पष्ट सिद्धांतों जैसे सेवा की लागत, सेवा का मूल्य, परिवहन के अन्य साधनों से प्रतिस्पर्धा, वहनीयता, सामाजिक-आर्थिक महत्व, पण्यों की परिवहन विशेषताओं आदि के आधार पर एक पण्य आधारित प्रशुल्क संरचना के तहत अधिसूचित किया जाता है।

रेल मंत्रालय ने कुछ पण्यों जैसे नमक, टैंक कंटेनर में थोक सीमेंट, ऑटोमोबाइल, खाद्यान्न, आटा और दालें, उर्वरक, फ्लाई एश/बेड एश और मालडिब्बों में पेट्रोलियम उत्पादों और गैसों की दर संरचना को युक्तिसंगत बनाने के लिए मालडिब्बों के लिए प्रति टन-किलोमीटर दर और कंटेनरीकृत परिवहन के लिए जीटीकेएम-आधारित माल भाड़ा दर जैसे पहलों की शुरुआत की है।

इसके अलावा, रेल द्वारा मोडल हिस्सेदारी में सुधार करके माल भाड़ा और आय में संवर्धन करने के उद्देश्य से भी उपाय किए गए हैं, जैसे:

- रेल-समुद्र-रेल (आरएसआर) मोड में घरेलू कोयले के परिवहन के लिए टेलीस्कोपिक दर की शुरुआत।
- टैंक कंटेनरों में बल्क सीमेंट के लिए और कंटेनरों में नमक, खाद्यान्न, उर्वरक और फ्लाई एश ट्रेफिक के लिए जीटीकेएम-आधारित ढुलाई दर की शुरुआत।
- सामान्य प्रयोजन के मालडिब्बों में नमक, खाद्यान्न, उर्वरक, पी.ओ.एल. और फ्लाई एश ट्रेफिक के लिए प्रति टन-किलोमीटर आधारित माल भाड़ा दर की शुरुआत।
- ऑटोमोबाइल यातायात के लिए डबल स्टैक, सिंगल स्टैक, खाली डिब्बा भाड़ा के लिए प्रति मालडिब्बा-किलोमीटर आधारित ढुलाई दर पर माल भाड़ा दर संरचना की शुरुआत।
- कार्गो एग्रीगेशन-कॉर्गो एग्रीग्रेटर ट्रांसपोर्टेशन उत्पाद हेतु नीति।
- पारंपरिक एम्पटि फ्लो डाइरेक्शन में उदारीकृत स्वचालित माल भाड़ा छूट योजना।
- स्टेशन से स्टेशन दर नीति।
- मैरी-गो-राउंड नीति।

- कम समय में यातायात पर रियायत की नीति।
- पूर्वोत्तर क्षेत्र में बांस यातायात पर व्यस्त मौसमों में करारोपण से छूट।
- आंशिक स्टेशन/क्लस्टर पर कंटेनरों के परिवहन पर कैमिकल जिप्सम और टाइल्स ट्रैफिक के खाली ढुलाई से छूट।
- वित्त वर्ष 2026-27 के लिए कवर किए गए माल डिब्बों (बीसीएन समूह) और खुले माल डिब्बों के लिए कम व्यस्त अवधि की अधिसूचना।
- कंटेनर गाड़ियों की छोटी रेक।
