भारत सरकार

रेल मंत्रालय

राज्य सभा

31.07.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 1549 का उत्तर

भारतीय रेल द्वारा माल ढुलाई की मात्रा और आय

1549. श्री मल्लिकार्जुन खरगे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले पांच वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान कोयला, अनाज, खाद, सीमेंट, लौह अयस्क, इस्पात और पेट्रोलियम उत्पादों सहित कुल कितने माल की ढुलाई की गई, वस्तु-वार और वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) उसी अवधि के दौरान माल ढुलाई से हुई आय का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या भारतीय रेल ने इनमें से किसी भी वर्ष में माल ढुलाई या आय में कोई शिथिलता या गिरावट दर्ज की है, यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या मंत्रालय ने इस बात का आकलन किया है कि सड़क परिवहन की ओर झुकाव ने रेलवे की माल ढुलाई की मात्रा को किस सीमा तक प्रभावित किया है, यदि हाँ, तो ऐसे आकलन के निष्कर्ष क्या हैं; और

(ङ) माल ढुलाई की हिस्सेदारी बढ़ाने, संभार तंत्र की दक्षता में सुधार करने और माल ढुलाई प्रचालन से राजस्व बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए या प्रस्तावित हैं?

उत्तर

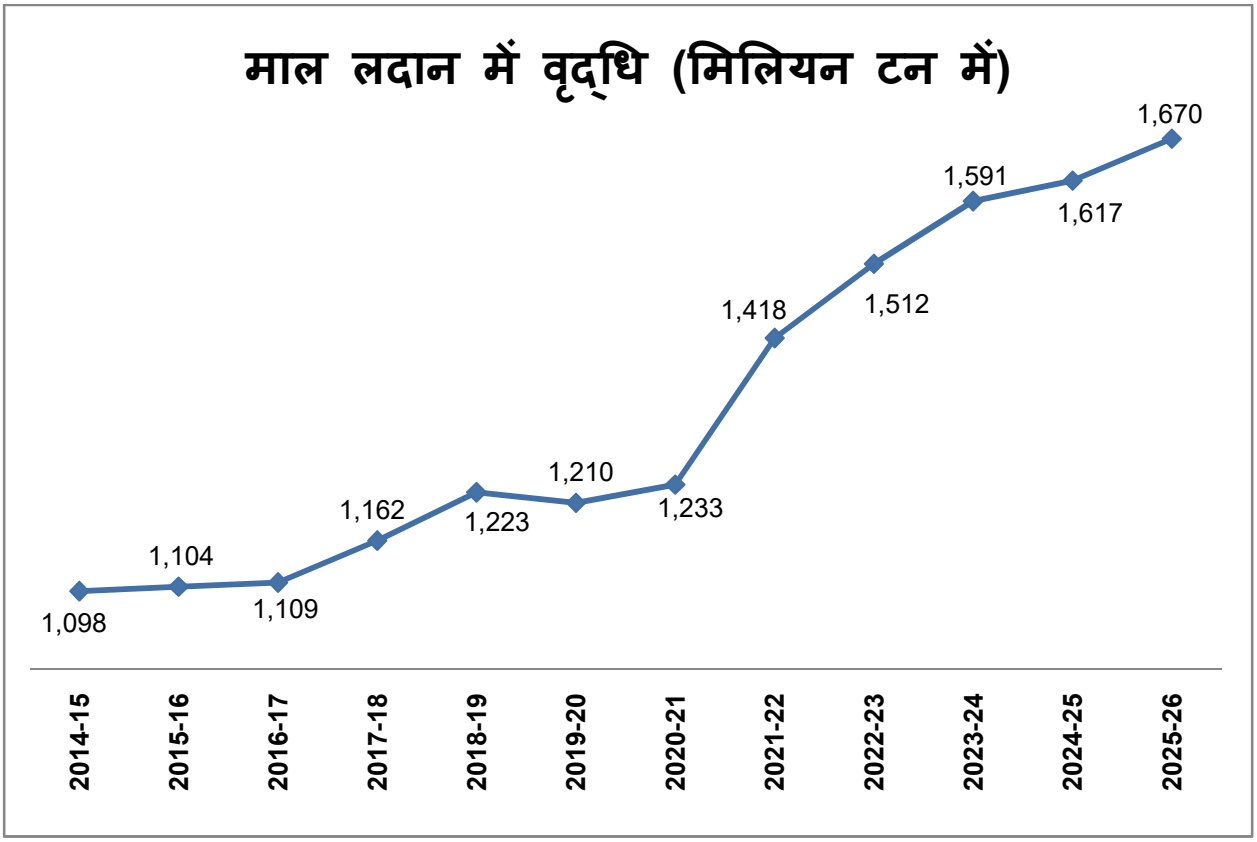
रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङः) भारतीय रेल ने पिछले कुछ वर्षों के दौरान थोक और गैर-थोक कार्गो लदान और राजस्व में वृद्धि हेतु कई उपाय किए हैं। 2014 के बाद से माल ढुलाई निम्नानुसार 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
2025-26	1,670



2025-26 में माल लदान बढ़कर 1,670 मिट्रिक टन हो गयी है, जिससे भारतीय रेल विश्व में माल ढुलाई करने वाली दूसरी सबसे बड़ी रेल बन गई है।

भारतीय रेल द्वारा पिछले 12 वर्षों के दौरान बड़े पैमाने पर रेल नेटवर्क का क्षमता संवर्धन किया गया है। भारतीय रेल में नई रेल लाइन बिछाने/चालू करने का विवरण निम्नानुसार है:-

अवधि	कमीशन किए गए नए रेलपथ	औसत कमीशन किए गए नए रेलपथ
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

भारतीय रेल पर पिछले 05 वर्षों के दौरान लगभग 4,00,393 करोड़ रुपये की लागत की 338 परियोजनाओं (नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण) को स्वीकृति प्रदान कर दी गई है। इससे रेल नेटवर्क की क्षमता बढ़ेगी और अधिक संख्या में रेलगाड़ियों का परिचालन किया जा सकेगा।

स्वीकृत की गई कुछ प्रमुख परियोजनाएं इस निम्नानुसार हैं:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	लागत (₹ करोड़ में)
1	चोपन - चुनार दोहरीकरण (102 कि.मी.)	1,553
2	गुंटूर - बीबीनगर दोहरीकरण (239 कि.मी.)	3,238
3	मुदखेड़ - मेडचल और महबूबनगर - डोन दोहरीकरण (418 कि.मी.)	5,655
4	सामाख्याली - गांधीधाम चौहरीकरण (53 कि.मी.)	1,571
5	मेरता सिटी - रास और मेरता रोड पर बाईपास नई लाइन (56 कि.मी.)	1,038
6	लामडिंग - फरकाटिंग दोहरीकरण (140 कि.मी.)	2,334
7	अजमेर- चन्देरिया दोहरीकरण (178 कि.मी.)	1,813
8	मोटुमारी - विष्णुपुरम आर ओ आर दोहरीकरण के साथ (100 कि.मी.)	1,746
9	विक्रमशिला - कटरेह नई लाइन, गंगा नदी पर नया पुल (26 किलोमीटर)	2,549
10	गुणुपुर - थेरुबली नई लाइन (74 कि.मी.)	1,326
11	मलकानगिरी - पांडुरंगापुरम नई लाइन (174 कि.मी.)	4,109
12	बदामपहाड़ - केंदुझरगढ़ नई लाइन (82 कि.मी.)	2,106
13	जूनागढ़ - नबरंगपुर नई लाइन (116 कि.मी.)	3,274
14	बूढ़ामारा - चाकुलिया नई लाइन (60 कि.मी.)	1,639
15	अजंता गुफा रेल संपर्क (174 कि.मी.)	7,105
16	बांगरिपोसी - गोरुमाहिषानी नई लाइन (86 कि.मी.)	2,549
17	चाण्डिल - अनारा - दामोदर तीसरी लाइन (121 कि.मी.)	2,170
18	बरगढ़ रोड - नुआपाड़ा रोड नई लाइन (138 कि.मी.)	2,926
19	सरडेगा - भालूमुड़ा नई दोहरी लाइन (37 कि.मी.)	1,360
20	वाराणसी - पं. दीन दयाल उपाध्याय गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल के साथ बहुपथन (15 कि.मी.)	2,642
21	जलगांव - मनमाड चौथी लाइन (160 कि.मी.)	2,773
22	भुसावल - खंडवा तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.)	3,514
23	संबलपुर - जरपड़ा तीसरी और चौथी लाइन (127 कि.मी.)	3,916
24	झारसुगुड़ा - सासों तीसरी और चौथी लाइन (35 कि.मी.)	1,181
25	गोंदिया - बल्हारशाह दोहरीकरण (240 कि.मी.)	4,819
26	खरसिया - नया रायपुर - परमालकस 5वीं और 6वीं लाइन (278 कि.मी.)	8,741
27	वर्धा - बल्हारशाह चौगुना (135 कि.मी.)	2,381
28	बल्लारी - चिक्कजाजूरु दोहरीकरण (185 कि.मी.)	3,342
29	कोडरमा - बरकाकाना दोहरीकरण (133 कि.मी.)	3,063
30	इटारसी - नागपुर चौथी लाइन (297 कि.मी.)	5,451
31	डांगोवापोसी - जरोली तीसरी और चौथी लाइन (43 कि.मी.)	1,752
32	सिकंदराबाद - वाडी तीसरी और चौथी लाइन (173 कि.मी.)	5,012

33	फरकांटिंग - न्यू तिनसुकिया दोहरीकरण (194 कि.मी.)	3,634
34	बख्तियारपुर - राजगीर - तिलैया दोहरीकरण (104 कि.मी.)	2,192
35	गोंदिया - डोंगरगढ़ चौथी लाइन (84 कि.मी.)	2,223
36	वर्धा - भुसावल तीसरी और चौथी लाइन (314 कि.मी.)	9,197
37	होसपेटे - बल्लारि चौहरीकरण (65 कि.मी.)	2,372
38	कसारा - मनमाड तीसरी और चौथी लाइन (131 कि.मी.)	10,154
39	पुनारख - किऊल तीसरी और चौथी लाइन (50 किलोमीटर)	2,668
40	गामहारीया - चाण्डिल तीसरी और चौथी लाइन (55 किलोमीटर)	1,168
41	सांईथिया - पाकुड़ चौथी लाइन (81 कि.मी.)	1,569
42	सांतरागाछी - खड़गपुर चौथी लाइन (111 कि.मी.)	2,905
43	निर्गुण्डि - बारंग और खोरधा रोड - विजयनगरम तीसरी लाइन (385 कि.मी.)	5,618
44	सोन नगर - अण्डाल बहुपथन (375 कि.मी.)	13,606
45	गोरखपुर कैंट - वाल्मीकि नगर दोहरीकरण (96 कि.मी.)	1,270
46	जयपुर - सवाई माधोपुर दोहरीकरण (131 कि.मी.)	1,269
47	लूनी - समदड़ी - भीलड़ी दोहरीकरण (272 कि.मी.)	3,531
48	नरकटियागंज - रक्सौल - सीतामढ़ी - दरभंगा और सीतामढ़ी - मुजफ्फरपुर दोहरीकरण (256 कि.मी.)	4,553
49	प्रयागराज (इरादतगंज) - मानिकपुर तीसरी लाइन (84 कि.मी.)	1,640
50	तिरुपति - पाकाला - काटपाडी दोहरीकरण (104 कि.मी.)	1,332
51	रतलाम - नागदा तीसरी और चौथी लाइन (41 कि.मी.)	1,018
52	अलुआबाड़ी रोड - न्यू जलपाईगुड़ीतीसरी और चौथी लाइन (57 कि.मी.)	1,786
53	औरंगाबाद (छत्रपति संभाजीनगर) - परभणी (177 कि.मी.)	2,179
54	भागलपुर - दुमका - रामपुरहाट दोहरीकरण (177 कि.मी.)	3,169
55	इटारसी - बीना चौथी लाइन (237 कि.मी.)	4,329
56	वडोदरा - रतलाम तीसरी और चौथी लाइन (259 कि.मी.)	8,885
57	देवभूमि द्वारका (ओखा) - कानालुस दोहरीकरण (141 कि.मी.)	1,457
58	बदलापुर - कर्जत तीसरी और चौथी लाइन (32 कि.मी.)	1,324
59	दिल्ली - अंबाला कैंट तीसरी और चौथी लाइन (194 कि.मी.)	5,983
60	गोंदिया - जबलपुर दोहरीकरण (231 कि.मी.)	5,236
61	मनमाड -इंदौर नई लाइन (360 कि.मी.)	18,529
62	एरूपालेम - अमरावती - नंबूर नई लाइन (57 कि.मी.)	2,245
63	वढवाणा पोर्ट और न्यू पालघर स्टेशन नई दोहरीकरण (22 कि.मी.)	1,507
64	देशलपुर - हाजीपीर - लूना और वायोर - लखपत नई लाइन (145 कि.मी.)	2,526

65	सांईथिया - पाकुड़ चौथी लाइन (81 कि.मी.)	1,569
66	सांतरागाछी - खड़गपुर चौथी लाइन (111 कि.मी.)	2,905
67	राजमंड्री (निडदवोलु)- विशाखपट्टणम (दुव्वाडा) तीसरी और चौथी लाइन (198 कि.मी.)	9,889
68	गाजियाबाद- सीतापुर तीसरी और चौथी लाइन (403 कि.मी.)	14,926
69	नागदा -मथुरा तीसरी और चौथी लाइन (568 कि.मी.)	16,403
70	बुढ़वल-सीतापुर सिटी तीसरी और चौथी लाइन (103 कि.मी.)	2,276
71	गुंतकल-वाडी तीसरी और चौथी लाइन (230 कि.मी.)	4,758
72	अहमदाबाद (सरखेज) - धोलेरा सेमी हाई-स्पीड दोहरीकरण (134 कि.मी.)	20,667

हाल ही में पूर्ण की गई कुछ प्रमुख परियोजनाएं इस निम्नानुसार हैं:

क्र.सं.	**परियोजना का नाम**	**लंबाई (कि.मी. में)**
1	उधमपुर - श्रीनगर - बारामूला नई लाइन	272
2	बइरबी - सायरंग नई लाइन	51
3	देवबंद - रुड़की नई लाइन	27
4	चूरू - रतनगढ़ दोहरीकरण	43
5	टोरी-शिवपुर तीसरी लाइन	44
6	अररिया - गलगलिया नई लाइन	110
7	हिम्मतनगर - खेड़ब्रह्मा आमान परिवर्तन	55
8	बहराइच - नानपारा - नेपालगंज आमान परिवर्तन	56
9	डोमिनगढ़ - गोरखपुर - कुसुमि तीसरी लाइन और गोरखपुर - नकहा दोहरीकरण	21
10	विजापुर - अंबालियासन आमान परिवर्तन	43
11	पुणे - मिरज - लोंडा दोहरीकरण	467
12	मनमाड - जलगाँव तीसरी लाइन	160
13	फेफना - इंदारा - मऊ - शाहगंज दोहरीकरण	150
14	आदरज- मोती - विजापुर आमान परिवर्तन	40
15	कटनी - बीना तीसरी लाइन	279
16	गांधीधाम - आदीपुर चौहरीकरण	21
17	खाटूवास - नारनौल दोहरीकरण	24
18	पनुकोण्डा - धर्मावरम दोहरीकरण	42
19	चूरू - सादुलपुर दोहरीकरण	58
20	नीमच - रतलाम दोहरीकरण	133
21	समस्तीपुर - दरभंगा दोहरीकरण	38

22	दौंड - मनमाड दोहरीकरण	236
23	दल्लीराझरा - रावघाट नई लाइन	95
24	अमेठी - प्रतापगढ़ - जंघई दोहरीकरण	87
25	गोंडा - बुढ़वल तीसरी लाइन	62
26	अरक्कोणम यार्ड में तीसरी और चौथी लाइन कनेक्टिविटी	6

01.04.2026 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल पर 8.31 लाख करोड़ रुपए की लागत से कुल 40,000 कि.मी. लंबाई की 514 रेल अवसंरचना परियोजनाएं (169 नई लाइन, 29 आमान परिवर्तन और 316 दोहरीकरण) स्वीकृत हैं। इसका सारांश निम्नानुसार है:

कोटि	**परियोजनाओं की संख्या**	**कुल लंबाई नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरी लाइन (कि.मी. में)**	**मार्च 2026 तक कमीशन की गई लंबाई (कि.मी)**	**वर्ष 2026 तक कुल व्यय (रु. करोड़ में)**
नई लाइनें	169	16,634	3,361	1,57,572
आमान परिवर्तन	29	3987	3,045	24,227
दोहरीकरण	316	19,379	6,177	1,23,454
कुल	**514**	**40,000**	**12,583**	**3,05,253**

रेल परियोजनाओं के प्रभावी और त्वरित कार्यान्वयन के लिए सरकार द्वारा उठाए गए विभिन्न कदमों में शामिल हैं:

- निधियों के आबंटन में पर्याप्त वृद्धि।
- क्षेत्रीय स्तर पर शक्तियों का प्रत्यायोजन।
- विभिन्न स्तरों पर परियोजना की प्रगति की कड़ी निगरानी।
- परियोजनाओं से संबंधित अन्य मुद्दों के समाधान के लिए भूमि अधिग्रहण, वानिकी और वन्यजीव स्वीकृति के लिए राज्य सरकारों और संबंधित प्राधिकरणों के साथ नियमित रूप से अनुवर्ती कार्रवाई।

दक्षता में सुधार करने और माल ढुलाई द्वारा आय में वृद्धि हेतु कई उपाय और पहल की गई हैं। इनमें से कुछ निम्नानुसार हैं:

- रेल-समुद्र-रेल (आरएसआर) मोड में घरेलू कोयले के परिवहन के लिए टेलीस्कोपिक दर की शुरूआत।
- टैंक कंटेनरों में बल्क सीमेंट के लिए और कंटेनरों में नमक, खाद्यान्न, उर्वरक और फ्लाई ऐश ट्रैफिक के लिए जीटीकेएम-आधारित हॉलेज दर की शुरूआत।

- सामान्य प्रयोजन के मालडिब्बों में नमक, खाद्यान्न, उर्वरक, पी.ओ.एल. और फ्लाई ऐश ट्रैफिक के लिए प्रति टन-किलोमीटर आधारित माल ढुलाई दर की शुरूआत।
- डबल स्टैक, ऑटोमोबाइल यातायात के लिए सिंगल स्टैक खाली डिब्बा ढुलाई के लिए प्रति वैगन-किलोमीटर आधारित ढुलाई दर पर माल ढुलाई दर संरचना की शुरूआत।
- कार्गो एग्रीग्रेशन-कॉर्गो एग्रीग्रेटर ट्रांसपोर्टेशन उत्पाद हेतु नीति।
- पारंपरिक एम्पटि फ्लो डाइरेक्शन में उदारीकृत स्वचालित माल ढुलाई 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।
- आंरभिक 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 मौसमों की अधिसूचना।
- मांग के अनुसार रेक/माल डिब्बों की उपलब्धता सुनिश्चित करना।
- प्रति माल डिब्बा अतिरिक्त यातायात ले जाने के लिए भार वहन क्षमता बढ़ाना। प्रति रेलगाड़ी थ्रूपुट बढ़ाने के लिए मालगाड़ियों की लंबाई भी बढ़ाई गई है।
- नेटवर्क क्षमता बढ़ाने के लिए व्यस्त खंड पर बहुपथन, आरओआर, व्यस्त जंक्शनों पर बाईपास का कार्य किया जा रहा है।
- निगरानी और परिसंपत्तियों के उपयोग में सुधार हेतु माल ढुलाई परिचालन में सूचना प्रौद्योगिकी का प्रयोग।
- उच्च क्षमता और उच्च गति वाले माल डिब्बों का समावेशन।
- माल डिब्बों और रेलइंजनों की अनुरक्षण पद्धितियों में सुधार के परिणामस्वरूप यातायात प्रयोग के लिए रेलइंजन और चल स्टॉक की उपलब्धता में वृद्धि हुई है।
- अधिक यातायात को ले जाने हेतु रेलपथ और सिगनल प्रणाली में सुधार।
- नई प्रौद्योगिकी और प्रबंधन पद्धतियों को अपनाने के लिए कर्मचारियों और अधिकारियों को प्रशिक्षित करना।

इसके अलावा, पण्यों-वार और अर्जित आय के विवरण की जानकारी 'वार्षिक सांख्यिकीय विवरण' में प्रदान की गई है, जो भारतीय रेल की वेबसाइट www.indianrailways.gov.in पर उपलब्ध है।

****